Claes G. Nilsson

En intervju av Gustav Sjöblom

2 april 2008

Intervju 80

Från matematikmaskin till IT

Denna intervju har genomförts inom ramen för projektet Från matematikmaskin till IT som är ett samarbete mellan Avdelningen för teknik- och vetenskapshistoria vid KTH, Dataföreningen i Sverige och Tekniska museet finansierat av Riksbankens Jubileumsfond och Stiftelsen Marcus & Amalia Wallenbergs minnesfond. Originalinspelning och transkript finns tillgängliga på Tekniska museet i Stockholm. Intervjun bör refereras på följande sätt:

Claes G. Nilsson, intervju från 2008 av Gustav Sjöblom, Teknik och samhälle, Chalmers tekniska högskola.

Nyckelord: rederier, sjöfart, Transatlantic, transporter, Transtema

Abstract

Claes G. Nilsson, head of the computer department at the shipping company Transatlantic, and subsequently its part-owned subsidiary Transtema, was born in 1947 in Karlskrona and was the son of a sea captain working for Transatlantic. He graduated from the University of Lund in 1972 with a degree in business administration and started working for Transatlantic in Göteborg with responsibility for "captain's accounts" (accounts of expenses aboard the ships). Nilsson got involved in the computerisation of these accounts and gradually moved from the finance department to the computer department. There he initially worked with accounting and wage systems as well as representing Translantic in the development of SPEED, a real-time system for freight documentation, cargo booking and container tracking within the container line ACL, part-owned by Transatlantic. In 1978 Nilsson became head of the computer department at Transatlantic, which in 1981 was made into a subsidiary with Nilsson as CEO. In 1984 Transatlantic Data AB was merged with the computer department of Johnson Line and the transport division of the IT company Datema into the new company Transtema, with head office in Stockholm and Nilsson as CEO.

Informant: Claes G. Nilsson
Intervjuare: Gustav Sjöblom
Tid: 2 april 2008
Plats: Dataföreningen, St. Göransgatan, Stockholm

Gustav Sjöblom: Idag är det den 2 april 2008. Jag heter Gustav Sjöblom och är forskningssekreterare för gruppen Transporter inom projektet Från matematikmaskin till IT. Nu sitter jag i Dataföreningens lokaler i Stockholm tillsammans med Claes G Nilsson, för en intervju om Claes erfarenheter av datorer och datoranvändning inom rederibranschen fram till mitten av 80-talet. Du är född den femte april 1947?

Claes G. Nilsson: Stämmer.

Gustav Sjöblom: Var växte du upp nånstans?

Claes G. Nilsson: Jag växte upp i Karlskrona.

Gustav Sjöblom: Vad gjorde dina föräldrar?

Claes G. Nilsson: Min mor var hemmafru som var vanligt på den tiden och min far var sjökapten i ett rederi som hette Transatlantic.

Gustav Sjöblom: Vill du säga nåt mer om dina föräldrar?

Claes G. Nilsson: Det man kan säga då är väl att i och med att min far var sjökapten i Transatlantic så växte jag upp med rederiet och lärde mig en hel del om det redan innan jag började där. Jag var med honom ute på sjön en del när båten var i Sverige eller runt här uppe i Europa, på sommarlov och annat.

Gustav Sjöblom: Hur bodde ni i Karlskrona?

Claes G. Nilsson: Vi bodde i en bostadsrätt, tre rum, nittiofem kvadrat.

Gustav Sjöblom: Vilka intressen och fritidssysselsättningar hade du som ung?

Claes G. Nilsson: Mest var det nog idrott. Jag spelade mycket handboll, det var väl Karlskronas nationalsport på den tiden. Det var lite svårt med is och sånt så det var handboll som gällde där nere. Det spelades inom det militära och det spelades också på ett antal civila klubbar, så det var en stor sport i Karlskrona på den tiden.

Gustav Sjöblom: Hade du ett stort eget intresse av sjöfart och havet eller kom det på köpet från fadern, att det liksom bara blev så att du var med på sjön?

Claes G. Nilsson: Det blev ju ett eget intresse i och med att han jobbade på sjön. I och med det lärde man sig en hel del om hur sjöfarten fungerade, i alla fall från den sidan som han jobbade. Det var naturligt också därför att det fanns en hel del litteratur och tidskrifter om sjöfart hemma som man tog del av, så på det sättet blev det naturligtvis ett intresse.

Gustav Sjöblom: Hur var det i skolan?

Claes G. Nilsson: Jo, det var bra. Jag var väl ingen lysande elev, jag var väl medelmåtta och klarade mig igenom och tog realexamen och tog sen studentexamen. Vad var jag bäst i? Ja, kanske matematik, fysik och den typen av ämnen. Geografi var jag väl inte helt dum i heller, det följde väl lite av att jag med hjälp av min far hade fått se en hel del av Europa och Norden.

Gustav Sjöblom: Var det självskrivet att du skulle ta studentexamen?

Claes G. Nilsson: Nej, det var det inte. Det första tanken jag hade var faktiskt att bli sjökapten och det gjorde också att jag sökte in till flottan som reservare. I bägge fallen blev det ingenting av det och det berodde nog främst på att jag fick glasögon som ganska ung och det tyckte man inte var lämpligt inom sjöfart och i flottan, i alla fall inte om man skulle segla på däck.

Gustav Sjöblom: Var det en stor besvikelse?

Claes G. Nilsson: Nej, det vill jag inte påstå, men det är klart att då fick man hitta på någonting annat.

Gustav Sjöblom: Vad läste du för inriktning på gymnasiet?

Claes G. Nilsson: Allmän linje hette det på den tiden.

Gustav Sjöblom: Gjorde du värnplikten efter studentexamen?

Claes G. Nilsson: Ja, det gjorde jag väl. Jag blev uttagen till en underofficersutbildning i armén och det var en delad utbildning så jag gjorde först tre månader i Växjö vid infanteriet där och sedan hade man ett uppehåll på ett år till man skulle fortsätta utbildningen. Under det året var jag faktiskt ute på sjön och jobbade och då fick jag jobba i köket med servering eftersom jag inte fick jobba med något annat i stort sett – jo, maskin kunde jag ha jobbat med också. Det gjorde jag egentligen för att komma ut och resa och se mig omkring, så jag var med ner till Nya Zeeland och tillbaka. Sedan fortsatte jag militärutbildningen och i samband med det en officersutbildning som jag gjorde innan jag började studera.

Gustav Sjöblom: I armén var de inte lika kräsna med ögonen?

Claes G. Nilsson: Nej, de var väl inte så kräsna över huvud taget, eftersom de ville ha mig där [skratt].

Gustav Sjöblom: Funderade du nån gång på att stanna i det militära?

Claes G. Nilsson: Nej. Efter det sökte jag in till ekonomiutbildning i Lund, utan att egentligen ha bestämt mig vad det skulle resultera i. Jag tycket väl det var en lämplig utbildning. Jag hade jobbat några somrar på bank här uppe i Stockholm och det hjälpte väl till lite grann i valet av den utbildningen. Annars hade jag vid den tidpunkten ingen direkt målsättning med utbildningen mer än att ta den examen.

Gustav Sjöblom: Var Lund det naturliga valet om man kom från Karlskrona?

Claes G. Nilsson: Ja, det kan man nog säga. Det hade dykt upp en konkurrent faktiskt i Växjö, där man hade en universitetsfilial på den tiden, så av de som tog studenten i Karlskrona åkte de flesta till Lund men det var en hel del också som åkte upp till Växjö. Sedan spreds det väl lite grann över landet, men i stort tror jag det var de två universiteten som man valde mellan.

Gustav Sjöblom: Hur var undervisningen i Lund?

Claes G. Nilsson: Jag tyckte den var bra. Jag vet inte vad jag kan säga annat än att det var intressant, bra, en del väldigt bra lärare som var väldigt duktiga. Det var fortfarande så när jag höll på att det inte var någon inriktning mot IT eller nåt sånt. Jag läste organisationsteori och såna här saker och jag läste finansiering. IT fanns faktiskt inte med under hela min utbildning i Lund.

Gustav Sjöblom: Du kom inte i kontakt med någon form av ADB?

Claes G. Nilsson: Jo, jag kom i kontakt med ADB, men väldigt perifert. Vi skulle skriva ett program i någon utbildning där jag gick och då skulle man lämna in hålkorten och så skulle det köras och så hämtade man resultatet dagen efter, men det var i stort sett allt. Så det var väldigt lite kontakter med IT.

Gustav Sjöblom: Fanns det möjlighet till det?

Claes G. Nilsson: Jag valde det. Jag tror att det var en fempoängskurs eller nåt sånt där som jag valde bara för att jag tyckte att det var ett område där man väl borde ha en viss kompetens i alla fall, så man förstod någonting av det. Själva maskinen och allt det här stod uppe på Teknis i Lund, så man fick gå upp dit och köra programmen.

Gustav Sjöblom: Hur såg det sociala livet ut under studenttiden?

Claes G. Nilsson: Jo, det var bra. Jag levde väl inte det som man brukar kalla Lunds studentliv, för efter ungefär ett halvår i Lund träffade jag min nuvarande fru och vi flyttade ihop efter ytterligare ett halvår. Det gjorde väl att det var ett ganska stillsamt liv eller normalt liv. Jag vet inte vad man ska kalla det, men det var inte sprit och uteliv varje kväll.

Gustav Sjöblom: Skaffade du nåt nätverk under studenttiden som har följt med senare i livet?

Claes G. Nilsson: Nej, det gjorde jag inte, det kan jag inte säga, utan det enda som har följt med är egentligen att jag hade en kamrat ifrån Karlskrona som jag umgicks med redan under studenttiden i Lund och vi umgås fortfarande. Men det är det enda som är kvar och det fanns ju redan tidigare, så det var ingenting som byggdes upp under studenttiden.

Gustav Sjöblom: Gjorde du examensarbete på slutet?

Claes G. Nilsson: Ja. Nu måste jag försöka komma ihåg här. Vi gjorde väl ett examensarbete, om man ska kalla det så. Vi var ett antal studenter som gjorde ett större arbete om Danmark faktiskt, som lades fram vid universitetet i Köpenhamn. Det omfattade väldigt mycket av Danmarks ekonomi och infrastruktur och olika delar av Danmark på den ti-

den egentligen. Vi intervjuade företag, kommuner och politiker och sammanställde detta i ett ganska tjockt häfte som vi lade fram där. Det var i alla fall det sista jobbet som jag gjorde där innan jag slutade i Lund.

Gustav Sjöblom: Och nu är vi framme vid 1973.

Claes G. Nilsson: -72 faktiskt, för på våren -73 läste jag lite EDB och läste lite mer juridik och sådant som jag kompletterade med, mer av intresse medan jag sökte jobb. Då kom den här fempoängskursen eller vad det var för något.

Gustav Sjöblom: Vad sökte du för jobb då?

Claes G. Nilsson: Jag tror inte att jag sökte så många jobb, men jag sökte och fick jobb vid en bank i Skåne och sedan sökte jag jobb inom ett antal rederier, för det tyckte jag skulle kunna passa mig eftersom jag hade en rätt bra bakgrund där och kunde en del om det. -73 på sommaren fick jag jobb på SE-banken på ett kontor i Vellinge utanför Malmö. Jag började jobba där och höll på att jobba där ett antal veckor innan Transatlantic hörde av sig och frågade om jag kunde komma upp på en intervju.

Gustav Sjöblom: Har du nån aning om hur den rekryteringen gick till, om din bakgrund hade med det att göra?

Claes G. Nilsson: VD:n för Transatlantic förnekade det i alla fall [skratt].

Gustav Sjöblom: Okej, så det kommer vi aldrig att få veta då.

Claes G. Nilsson: Det kommer vi inte att få veta, nej. Jag kan ju misstänka att som i alla såna där sammanhang kan det naturligtvis haft en viss påverkan, men min far skrev ett brev och tackade och tyckte det var trevligt att jag hade fått jobb där och VD:n svarade i ett brev på ett artigt sätt att det hade jag fått på egna meriter.

Gustav Sjöblom: Vad var det för meriter? Hur gick det i anställningsintervjun?

Claes G. Nilsson: Det gick väl förmodligen bra eftersom jag fick ett jobb där. Det var inte inom IT utan det var på ekonomiavdelningen, och jag började jobba med nånting som hette kaptensredovisningar. Det var nånting som jag hade sett tidigare, eftersom det gjordes på båtarna av telegrafisten. Det var egentligen en redovisning av personalens löner, utbetalningar och annat som man gjorde på fartygen varje månad och skickade till rederiet där det kontrollerades och hanterades på olika sätt utifrån vad det innehöll. Så det var ett ganska rutinmässigt ekonomijobb.

Gustav Sjöblom: Vi kanske ska säga några ord om Transatlantic eller Rederi AB Transatlantic som det hette egentligen. Vad var det för sorts verksamhet och sorts företag?

Claes G. Nilsson: Om jag minns rätt så var det Sveriges näst största linjerederi – Broströms var nummer ett – och hade mellan 40 och 50 fartyg i drift, i huvudsak styckegodsfartyg och några kylfartyg. Man opererade ett antal linjer och var inblandad i Nordamerikatrafik tillsammans med Broströms, man gick på Sydafrika och Västafrika, man hade trafik på Australien, Nya Zeeland och man hade trafik mellan Australien och amerikanska västkusten. Det var den huvudsakliga linjetrafiken man bedrev.

Gustav Sjöblom: Fanns trafiken samlad i ett moderbolag eller var den organiserad i en rad dotterbolag som Broströmskoncernen?

Claes G. Nilsson: Den var inte organiserad i en rad dotterbolag, men det fanns West African Line och jag vet inte om Sydafrika också var ett separat dotterbolag eller om det bara var en division. Men det var inte så utpräglat som Broströms när det gäller dotterbolag, det var lite mer integrerat eller sammanhållet. Men sen jobbade man med olika samarbetspartners på de olika linjerna. På Nordamerika arbetade man med ACL som förutom Transatlantic var Broströms, Wallenius ifrån Stockholm och ett engelskt och ett franskt rederi också. På Australien jobbade man ihop med Wilhelmsen i Oslo och danska ØK inblandade också, har jag för mig. Västafrika bedrev man tillsammans med Høeg i Oslo, så det fanns såna här konstellationer där man arbetade ihop för att få ett bättre trafikflöde och mer frekventa avseglingar, naturligtvis för att kunna serva kunderna på ett bättre sätt.

Gustav Sjöblom: Satt du på en central ekonomiavdelning?

Claes G. Nilsson: Jag satt på en central ekonomiavdelning i Göteborg, ja.

Gustav Sjöblom: Hur länge fick du hålla på med kaptensredovisningar?

Claes G. Nilsson: Det fick jag hålla på med knappt ett år och sedan ville de ha mig på IT-avdelningen. Bakgrunden till det var faktiskt att när jag hållit på att jobba med kaptensredovisningarna ett tag kunde jag konstatera att det var rätt mycket rutinjobb, den typen av jobb som man borde kunna göra med hjälp av en datamaskin. Dataavdelningen låg då en trappa ner ifrån ekonomiavdelningen – dataavdelningen lydde ju under ekonomiavdelningen, det gjorde de ju alltid på den tiden, eller rätt ofta i alla fall – så jag började prata med en av dem som jobbade på dataavdelningen för att kunna se hur vi kunde göra någonting bättre av kaptensredovisningarna och i förlängningen löneberäkningarna för sjöfolk. Så då började jag från användarsidan att bli kravställare mot dataavdelningen för att kunna utveckla ett system för att kunna ta hand om och kontrollera kaptensredovisningarna, se till att göra beräkningar, exempelvis semesterskuldsberäkningar, som man gjorde manuellt. Efter ett tag tyckte han som var IT-chef att det var väl bäst att herr Nilsson jobbade nere på IT-avdelningen, för han verkar väl ha lite förstånd när det gäller såna här saker.

Gustav Sjöblom: Det hade ingenting med din formella utbildning att göra?

Claes G. Nilsson: Nej.

Gustav Sjöblom: Var det vanligt vid den här tiden med universitetsutbildade människor på Transatlantic?

Claes G. Nilsson: Nej, jag kan säga att ”Nej, det var det inte.” Det var en ekonomidirektör som hade blivit anställd några år innan som hette KG Ahlgren som jobbade som konsult först och sedan blev ekonomidirektör ett antal år innan jag började där. Han hade börjat plocka in akademiskt utbildat folk. Innan han kom jobbade men inte så mycket med budgetarbete och ekonomistyrning och liknade saker, utan man sysslade med traditionell redovisning. Så det kan jag säga, att det var inte så vanligt då.

Gustav Sjöblom: Var det hans personliga inflytande som gjorde att man började titta mer på det eller låg det i tiden?

Claes G. Nilsson: Jag tror att det var en kombination. Det låg naturligtvis i tiden och man hade ju börjat jobba med konsulter på Transatlantic, liksom man hade börjat jobba på andra ställen, och jag tror att de förde in ett mer modernt tänkande när det gällde rederirörelsen och när det gällde just styrning av verksamheten, ekonomisk styrning. Om man går tillbaka ett antal år så körde man linjetrafik och man visste naturligtvis om det gick bra eller dåligt. Sedan hade man fartygen, de köpte man och sålde med vinst och sen fick man det att fungera på ett ganska bra sätt. Från 70-talet behöver man inte gå så många år tillbaka till den tiden då man i princip gick in på varven och köpte fartygen kontant. Det är otänkbart idag, men så fungerade det mer på den tiden. Ahlgren styrde upp det här och anställde också min företrädare på Transatlantic som IT-chef för att modernisera och se till att man fick en modern IT-avdelning.

Gustav Sjöblom: Vilka konsulter var det som var experter på det här vid den här tiden?

Claes G. Nilsson: Jag kommer inte ihåg riktigt vilket företag det var, men det var mer managementkonsulter – om man kallade det så då, det kommer jag inte ihåg, men det var mer den typen av konsulter – än experter på IT. En konsultfirma som man använde lite grann var Indevo. Sen fanns det väl andra också som var där, jag kommer inte ihåg. Jag har för mig att KG Ahlgren kom från nån annan konsultfirma.

Gustav Sjöblom: Hur såg det ut när du kom ner till ADB-avdelningen – det hette väl så antar jag?

Claes G. Nilsson: Det hette det nog, ja.

Gustav Sjöblom: Vad fanns det för hårdvara, hur många människor var det, hur var man organiserade och vad körde man för rutiner?

Claes G. Nilsson: Den enda hårdvaran som fanns då var en IBM System/3 modell 10.

Gustav Sjöblom: Som i sin tur hade kommit dit precis innan du?

Claes G. Nilsson: Den hade kommit strax innan jag började på Transatlantic och det var en batchmaskin. Man körde jobben, man fick ut papper, man matade in hålkort, man bytte skivminnena – för all information fick inte plats på ett minne, så man fick byta då man körde de större jobben. Man körde ekonomisystem, man körde manifestering och man körde statistik. Det är väl de stora bitarna vad jag kan minnas. Organisatoriskt sett hade vi en IT-chef och så fanns det en liten systemavdelning som bestod av mig och en eller två till. Det var ganska lite systemprogrammering och vi gjorde både och egentligen, vi programmerade också i RPG. Sen fanns det en stansavdelning och det kan väl ha varit en sex–sju personer.

Gustav Sjöblom: Kvinnor?

Claes G. Nilsson: Kvinnor, uteslutande kvinnor. Sedan hade vi en produktionsavdelning som bestod av tre personer, en driftschef och två stycken övriga. Sedan fungerade det så på IT-avdelningen på Transatlantic att vi var inte så där väldigt låsta i våra roller, så de som körde driften kunde hjälpa till med programmering, i alla fall delar av dem, och vi

som jobbade mer med programmering gick in och körde maskinen också, så jag gick in som operatör när det behövdes. Så man fick en hyfsat bra kompetens på alla delarna egentligen, möjligtvis med undantag av stansning, det gjorde jag inte. Det tog väl ett antal år också innan vi fick en tjej på utvecklings- eller driftsenheten, men det kom också efter nåt år så det blev lite mer jämlikt.

Gustav Sjöblom: Du hade egentligen ingen teknisk bakgrund. Var det ett hinder?

Claes G. Nilsson: Inte som jag upplevde det, nej. Det man behövde när det gällde teknik tyckte jag man lärde sig och jag gick en del utbildningar också under tiden på Transatlantic. Jag gick bland annat tillsammans med folk från ACL en ganska omfattande databashanteringsutbildning i England, för att lära oss hur databaser och databashantering fungerar. Och jag gick utbildning här i Sverige för att lära mig köteori och teknik för att kunna utveckla system när det gällde onlinesystem, realtidsystem, så den utbildningen fick jag.

Gustav Sjöblom: Fick du nån introduktionsutbildning direkt när du kom till ADB-avdelningen?

Claes G. Nilsson: Nej, det vill jag inte påstå. Lite grann blev det en successiv övergång, för när jag jobbade på ekonomiavdelningen började jag jobba rätt mycket ihop med dataavdelningen i de här jobben, så det blev nån form av mjuk övergång. Jag flyttade helt enkelt dit och fortsatte jobba med det jag hade påbörjat på ekonomiavdelningen, att göra de förändringarna och färdigställde -74, måste det ha varit, ett nytt system. Jag fick åka upp till Stockholm och lära mig programmera RPG på IBM. Man gick väl ett par tre kurser häruppe och då skulle man kunna programmera RPG och då gjorde man det och sen fick man sätta sig och programmera upp det här lönekontrollsystemet och då gjorde jag det. Då avskaffade man den tjänsten på ekonomiavdelningen och istället när kaptensredovisningarna kom in så stansades de in och sedan gjorde man all bokföring och alla beräkningarna utifrån det. Jag minns särskilt att vi gjorde semesterskuldberäkningen. Det var intressant, för det visade sig att man hade haft ett ganska stort fel på semesterberäkningen tidigare och det fick man rätta till och det var faktiskt så pass att det påverkade resultatet det året. Man fick be revisorerna att göra en ordentlig kontroll så att det var rätt beräknat nu. Och det var det!

Gustav Sjöblom: Vilken information innehöll de här kaptensredovisningarna?

Claes G. Nilsson: Det innehöll egentligen löner i huvudsak och löneuttag och sen var det pengar som skulle skickas hem till familjer och annat.

Gustav Sjöblom: För hela besättningen?

Claes G. Nilsson: För hela besättningen, ja. Kaptensredovisningen var redovisningen för hela besättningen och det var i huvudsak den kostnaden från fartyget. Separat kom naturligtvis annan typ av redovisning från fartygen, om man hade köpt bunkers om man hade köpt mat och annan proviantering. Det kom separat för sig.

Gustav Sjöblom: Gick det sen i nåt centralt ekonomisystem? Var det ett stödsystem egentligen det du gjorde?

Claes G. Nilsson: Ja, det kan man säga, stödsystem eller försystem, som sedan resulterade i en bokföring och utbetalning också naturligtvis, eftersom det skulle betalas ut pengar till folk som var hemma, en del familjer hemma och annat. Det skrevs egentligen ut bara, så det fick man göra manuellt.

Gustav Sjöblom: Du sa att det här var ungefär 1974, så det tog ett eller ett och ett halvt år?

Claes G. Nilsson: Ja, ett år kanske. Ett år skulle jag säga.

Gustav Sjöblom: Tog det upp hela din tid då, eller jobbade du även med att utveckla andra system parallellt?

Claes G. Nilsson: Njaej, vi började också utveckla ett lönesystem.

Gustav Sjöblom: Landlönesystem?

Claes G. Nilsson: Nej, sjölönesystem. Sedan hade jag också börjat jobba med ACL-utvecklingen tillsammans med Broströms. Där jobbade vi i ett team ihop med folk ifrån Broströms.

Gustav Sjöblom: Vilka var det som satt med där, minns du det?

Claes G. Nilsson: Ifrån Broströms var Thord Wallin med, han var IT-chef. Sedan hade han en systemchef som hette Olle Rosengren som var med. Sen hade vi en kille som var projektledare som hette Björn Svennung. Jag var själv från Transatlantic, Stig Malmgren som var IT-chef då satt med i nån form av styrgrupp. Sen hade vi en del folk från ett konsultföretag som hette Minfo och de hjälpte till att utveckla en egen databashanterare som vi skulle ha i det här, eftersom det här skulle gå på minidatorer, Data General datorer, och då fanns det ingen lämplig databashanterare för det, utan det utvecklade Minfo för det här projektet och också för att kunna använda den kommersiellt sedan.

Gustav Sjöblom: Om man ser det här i sitt sammanhang så hade ACL redan -70, -71 fått igång ett system som hette Data Freight Receipt. Men det utvecklades inte i Sverige utan i Southampton?

Claes G. Nilsson: Stämmer, ja.

Gustav Sjöblom: Så det fanns i drift …

Claes G. Nilsson: Det fanns i drift, ja.

Gustav Sjöblom: … och den här arbetsgruppen som du har beskrivit, vad hade den för uppgift i relation till det befintliga systemet?

Claes G. Nilsson: Det som hade hänt var att man hade beslutat att utveckla ett system, ett för Europa och ett för USA. Man skulle utveckla nya system för ACL i Europa och man skulle utveckla ett system här i Skandinavien, ett i England och ett nere i kontinenten i Rotterdam och samtidigt skulle man då utveckla ett nytt system i USA. Systemet i Europa döptes till SPEED och skulle bli ett modernt realtidssystem. Man skulle jobba med dataskärmar och skulle kunna överföra information mellan de olika kontorena till

huvudkontoret i Southampton och till USA. Man skulle kunna snabba upp hela hanteringen av Data Freight Receipts eller bill of lading-hanteringen, man skulle se till så att all information, alla nödvändiga papper fanns framme i god tid innan fartyget kom så att inte lasten blev liggande utan att man fick en bra logistik och då som kund kunde få ut sin last så fort som möjligt egentligen. Så det var syftet och anledningen till att man ville ha de här nyare systemen.

Gustav Sjöblom: Hur länge arbetade den här gruppen?

Claes G. Nilsson: Den arbetade ganska lång tid. Jag tror att systemet kan ha varit färdigt -78, -79, så arbetet sträckte sig under rätt många år och det var ett stort projekt i och med att det skulle samordnas också, så vi hade både den lokala utvecklingen och också ett antal internationella möten för att det här skulle sys ihop på bästa möjliga sätt.

Gustav Sjöblom: Vem satt med från Trans förutom du?

Claes G. Nilsson: Det var Stig Malmgren så länge han jobbade kvar på Trans. Det var bara vi två. Han satt i en styr- eller beslutsgrupp ihop med Thord Wallin bland annat. När det här projektet startade -75 nån gång var det en väldig diskussion om hur utvecklingen skulle ske. Stig Malmgren ville absolut att det skulle ske på System/3-datorer eftersom Transatlantic hade det, medan Thord Wallin och Broströms slogs för att det skulle gå i en annan miljö, jag minns inte om de ville ha in det i sin stordatormiljö eller om de från början var inne på Data General-datorer, men till slut så hamnade vi i att vi utveckla det på Data General-datorer, men Stig Malmgren var väldigt framåt där och skrev till och med förslag med System/3-datorer som skulle konkurrera med andra, men så blev det inte.

Gustav Sjöblom: Vad var det som fällde avgörandet till förmån för Data General?

Claes G. Nilsson: Det var inte ekonomi, för det här var ingen billig utveckling eller billig lösning. Det var nog kanske lite grann Broströms styrka, att de var lite större och lite starkare.

Gustav Sjöblom: Det var inte krav att anpassa sig till lösningar i andra delar av Europa?

Claes G. Nilsson: Nej, eftersom England, om jag minns rätt, gjorde sin utveckling på Burroughsdatorer. Holland gjorde det på Data General-datorer, men Holland var ett dotterbolag till Broströms.

Gustav Sjöblom: Vad hade ni för nätverkslösning? Det kanske inte var en central del av systemet?

Claes G. Nilsson: Det var det i och för sig. Det var en central del att den skulle fungera, men jag minns inte om vi hade fasta eller uppringda linjer. Jag undrar om vi inte hade fast linje från Southampton till USA för att kunna föra över informationen på ett bra sätt. Det man tittade på var egentligen modem och det var uppringt eller fasta linjer. Jag tror vi hade fasta linjer mellan Göteborg och Rotterdam, Southampton och sen till USA och från New York upp till Kanada.

Gustav Sjöblom: I och med det här arbetet fick du möjlighet att se skillnaden på arbetet med data inom ett containerkonsortierederi som ACL och ett gammaldags linjerederi som Transatlantic. Kan man dra några slutsatser av det?

Claes G. Nilsson: Jag vet inte om det är så lätt att dra några slutsatser av utvecklingen när det gällde containerrederier och när det gällde USA-trafiken. Det tar ganska kort tid att köra en båt från Europa över till USA om man jämför med att köra en båt ifrån Europa till Australien, så du hade högre krav på att kunna få dokumentation och annat till USA snabbt än vad du hade exempelvis ner till Australien. Det var en av de drivande faktorerna här, att fartyget gick över på fem dygn från Europa till New York, och då ska du hinna slutföra manifesteringen och hinna få över dokumentationen. De ska hinna få det i USA och kunna se till att kunden får det han behöver för att kunna klarera ut godset. Därför krävs det att du kan göra det snabbt, så kravet är naturligtvis högre än om du kör ner en båt till Australien. Så det var naturligtvis en påverkande faktor.

Den stora skillnaden började när det gäller containerrederier och de gamla styckegodsrederierna var att vi i ACL också började med utveckling för att hålla reda på var containrarna fanns nånstans, ett trackingsystem för container så att man kunde hålla reda på vart de tog vägen.

Gustav Sjöblom: Var det en komponent i SPEED?

Claes G. Nilsson: Ja. Det var en väldigt stor skillnad, med mycket diskussion om hur man skulle göra det på ett bra sätt med inrapportering, registrering och liknande. Redan då började man diskutera: ”Kan man inte överföra det automatiskt från containern och kontrollera när man går in och ut genom gaten?” Det var en intressant utveckling och en utveckling som också naturligtvis innebar att man sparade pengar genom att man visste bättre vart containrarna tog vägen.

Gustav Sjöblom: Så du upplevde inte att det fanns en tröghet eller motstånd på Transatlantic i den gamla organisationen? Var utvecklingen egentligen adekvat för behoven på datasidan?

Claes G. Nilsson: Ja, det skulle jag vilja säga. Man var väldigt intresserad av att utveckla sig rent datamässigt, så parallellt med utvecklingen i ACL utvecklade vi andra system under 70-talet. Från -76 utvecklade vi ett nytt sjölönesystem så att vi fick ett realtidsystem, ett sjöplaneringssystem för alla sjöanställda så att vi kunde ha en god planering av sjöfolket. Det var en miniversion, kan man säga, av de här planeringssystemen som SAS hade för sina anställda. De här bitarna var man mycket intresserad av på personalavdelningen.

Gustav Sjöblom: Jag vill apropå löner minnas att lönesystemet var det som SAS hade allra svårast att få att fungera.

Claes G. Nilsson: Det hade inte Trans. Utvecklingen av sjölönesystem var faktiskt ganska intressant och det drevs mycket av sjölöneavdelningen. Man ville ha ett sjölönesystem så man kunde räkna ut, till att börja med alla hemmavarandes löner. Man ville kunna slutavräkna folk på kontoret. När matrosen eller styrmannen kom upp och man skulle slutavräkna honom – vilket inte var ovanligt då, för besättning och manskap anställdes ofta per resa eller två resor eller fler och sen skulle de slutavräknas – kunde man alltså slutavräkna i de här systemen och direkt få ut lönebeskedet och så kunde han gå ner till kassan och hämta pengarna. Det kunde man göra i datasystemet. Nu ska man inte jämfö-

ra med SAS, för SAS hade förfärligt många fler kollektivavtal som skulle hanteras. Det problemet hade vi inte.

Vi införde även planeringssystem och det berodde väl också – om vi går tillbaks lite grann – på att man även på sjöpersonalavdelningen hade anställt folk med universitetsutbildning, unga människor med akademisk utbildning som var inne i det moderna tänket och ville utveckla de här bitarna. Samtidigt som ACL utvecklade sitt nya system utvecklade vi för Transatlantics del för alla linjerna på Transatlantic ett nytt system för hantering av manifestering och bokning av last, för att kunna användas på Transatlantics agentur och på Transatlantic. Det skedde parallellt i slutet av 70-talet och infördes successivt från -76–77 fram till -79–80. Då var det alltså ut med hålkort och in med bildskärmar och realtidshantering.

Gustav Sjöblom: Var det oberoende av systemutvecklingen på ACL?

Claes G. Nilsson: Ja.

Gustav Sjöblom: Det var inte ett kunskapsinflöde från den processen?

Claes G. Nilsson: Naturligtvis fanns ett visst kunskapsinflöde, men själva utvecklingen skedde oberoende av det. Vi gjorde utvecklingen på System 3 men vi bytte väl upp oss till en modell 15 för att man naturligtvis behövde mer kapacitet. Vi köpte in en databashanterare från en extern leverantör och gjorde egentligen den här utvecklingen internt på dataavdelningen. -78 slutade IT-chefen och tog med sig någon eller några personer till det bolaget han började på, som de alltid gör, och då fick vi hyra in lite folk, men annars skedde det en intern utveckling där.

Gustav Sjöblom: Startade han eget, alltså?

Claes G. Nilsson: Nej, han gick till ett företag som då hette Errpege och som sedan blev IBS. Han var en av delägarna när han slutade för ett antal år sen.

Gustav Sjöblom: Vilka system var du personligen inblandad i under den här tiden?

Claes G. Nilsson: Om vi håller oss till 70-talet till att börja med så var jag inblandad i, som jag sagt tidigare, allt som hade med sjölöner och kaptensredovisning att göra och hela sjösidan när det gällde fartygen. Jag var inblandad i ett statistiksystem. Jag var inblandad i ett bokningssystem, bokning av last, alltså. Jag var inte så mycket inblandad i det här manifesteringssystemet, bill of lading-systemet, mer än att jag från -78 hade ansvaret för att det gick i mål naturligtvis.

Gustav Sjöblom: Blev ni flera med tiden på systemavdelningen?

Claes G. Nilsson: Ja, det blev vi. Jag har ingen exakt siffra, men jag skulle gissa att vi var sex–sju stycken på systemavdelningen samtidigt som det blev färre och färre på stansavdelningen. Så det ena växte och det andra försvann.

Gustav Sjöblom: Samarbetade du i systemutvecklingsprocessen med beställare ute på andra avdelningar?

Claes G. Nilsson: Det gjorde vi, ja. Transatlantic var trots allt inte ett stort företag, så folk kände varandra och det gick lätt och bra att samarbeta med de olika avdelningarna.

Gustav Sjöblom: Var det formaliserade projektgrupper eller mer lösa nätverk?

Claes G. Nilsson: Det var lösa nätverk, men när vi drev projekt satte vi naturligtvis ihop projektgrupper där användarna hade sina representanter och dataavdelningen hade sina representanter. Sedan fanns det en hantering där folk ringde och tyckte att vi kanske kunde hjälpa till att ta fram viss statistik och då blev det mer informellt. Då satte man sig med de personerna och tittade på vad de hade för behov och tittade: ”Kan vi göra det?” och sedan gick man ner och programmerade detta, tog ut en lista och gick upp med listan och sade: ”Var det det här du ville ha?” ”Ja, det ser rätt bra ut!” Sådant fungerade på ett ganska enkelt sätt. Under 70-talet hade vi inte samma typ av budgetstyrning och ekonomistyrning som man ofta ser idag i ett projekt. Dataavdelningen var ett cost center. Vi kostade X kronor och det var inte så om nån skulle ha ett statistikprogram att jag gick upp och sa att: ”Jaha, det kan du gärna få, det kostar tiotusen” utan ville han ha det här statistikprogrammet så fick han statistikprogrammet.

Gustav Sjöblom: Hur såg man på datoriseringen? Både den som datachefen rapporterade till, alltså ekonomichefen och ekonomichefen i sin tur då till VD förmodar jag? Men också användarfunktionerna, hur såg man på er och hur togs datoriseringsförslagen emot?

Claes G. Nilsson: Jag vet inte, men jag tycker det togs emot väldigt väl. Jag pratade tidigare om att personalavdelningen såg väldigt positivt på att kunna få de här hjälpmedlen som de tyckte underlättade deras arbete. Agenturen på Transatlantic tyckte jag också verkade uppleva det positivt. Det är klart att sätter man en bildskärm på ett skrivbord kan det alltid finnas människor som tycker att det är lite besvärligt, för man är inte van vid att jobba med det. Men jag upplevde aldrig nåt motstånd eller några bekymmer eller någonting när det gäller den biten. Jag upplevde hela tiden att ledningen och i synnerhet den VD vi hade då, Torkel Carlsson, var väldigt intresserad av att man skulle ha en bra och effektiv utveckling på IT-sidan.

Sen kan man säga att -78 fick jag också i uppdrag att se till att vi samordnade utvecklingen i Sverige med utvecklingen vid kontoret vi hade i Sydney och att se till att man fick lika moderna och bra system för trafiken mellan Australien och USA som vi hade i Sverige och Europa då. Det resulterade i att vi såg till att vi fick samma utrustning i Australien efter en tid och att vi också började se till att vi kunde utnyttja system och program i Australien som vi hade utvecklat i Sverige. Hela den här biten stöttades upp av VD:n i Sverige.

Gustav Sjöblom: Jag tänkte att det ändå måste ha funnits folk som gjordes övertaliga av rationaliseringen på vissa avdelningar, inte minst fraktdokumentation?

Claes G. Nilsson: Jag kan inte minnas att någon blev uppsagd av det skälet, utan jag tror att de avgångar som sedan skedde var väl i så fall naturlig avgång, som det heter. Det var ingen som blev avskedad i samband med att vi införde de nya systemen, som jag kan minnas.

Gustav Sjöblom: Det var ju en svår tid för rederibranschen. Var det nånsin problem att få loss medel för investeringar?

Claes G. Nilsson: Inte vad jag kan minnas. Igen kommer man tillbaks till att Transatlantic var ett ganska litet rederi och alla avdelningar och alla chefer var väl ganska medvetna

om att det vi gör måste hållas inom rimliga kostnadsramar. Jag tror det styrdes väldigt mycket utifrån att vi hade den medvetenheten om att det inte gick att investera och spendera för mycket pengar under de åren som det var besvärligt, utan då fick vi hålla igen helt enkelt och inte anställa för mycket folk och inte göra för stora utvecklingar, utan vi gjorde de utvecklingarna som var nödvändiga.

Det som kom in då också som har att göra med hur man uppträdde var att medbestämmandelagen kom in så att man skulle ha fackföreningen med sig i de här investeringsbesluten också. Vad jag kan minnas var faktiskt att fackföreningen vid nåt tillfälle tyckte att man inte skulle göra nån investering och då vet jag att både VD:n och jag undrade vad de hade för alternativ till att göra den här investeringen, för det verkade som att man ville göra sin röst hörd mer än att man hade nån form av reellt syfte med det, så det rann bara ut i sanden och det är nog den enda gången jag minns att det var någon som ifrågasatte en investering.

Gustav Sjöblom: Det var alltså en investering i datakraft?

Claes G. Nilsson: Ja. Det var i nån form av datautrustning, som vi behövde.

Gustav Sjöblom: Om vi håller oss till perioden innan du blev chef, kan du säga nåt kort bara om hur utvecklingen av manifesteringssystemet såg ut även om du inte själv var inblandad?

Claes G. Nilsson: Om man går tillbaks till -72, -73 när System 3-datorn införskaffades, då överförde man systemet från den gamla maskinen man hade innan till den nya System 3-maskinen. Man gjorde helt enkelt nån form av omprogrammering så att man fick ett likadant system på den nya datorn. Det ingick väl i en uppgörelse med IBM att de skulle hjälpa till med det där, så det fanns en konsult och andra inne som hjälpte till att göra det. Det programmerades upp och med hjälp av det fick man ett batchsystem på System 3 för manifestering och statistik. Det som hände sen -75, -76 var att man påbörjade utvecklingen av ett realtidsystem för manifesteringen och ett bokningssystem. Skillnaden blev att man skulle kunna ta bokningsuppgifterna och använda i manifesteringen och sen fick man dataskärmar att jobba med på agenturen istället för att sitta och mata in all information på hålkort. Sen skedde all inmatning på agenturen och sen skedde manifesteringen naturligtvis och sedan printade de ut manifest fortfarande. Fakturering och sådant skrev man ut på dataavdelningen och skickade ut till kunderna.

Gustav Sjöblom: Det här gällde bara manifest och inte konossementen?

Claes G. Nilsson: Konossementen skrev vi inte ut, nej. Undrar om vi började skriva ut dem sedan? I huvudsak kom ju konossementen utifrån speditörerna och annat, så dem fick vi in den vägen. Jag försöker komma ihåg om vi hade några som vi gjorde själva, men jag tror inte att vi skrev ut dem. De flesta konossementen vi hade kom in utifrån.

Gustav Sjöblom: Broströms hade en väldigt stor fraktdokumentationsavdelning där man manuellt skrev ut konossement och manifest och man jobbade mycket med att dels ändra formatet och försöka göra dem mer hanterbara, men också att automatisera så mycket som möjligt och i och med det även taxeringen av frakten.

Claes G. Nilsson: Ja, just det. När det gällde format hade vi de här stora manifesten som skulle skrivas. De hade man ju på Transatlantic och jag vet inte om de var dem som Broströms också hade problem med, för de skulle vara en viss bredd på. Vi hade faktiskt

en ombyggd printer för att klara den bredden och man fick skriva manifestet två gånger. Den skrev först manifestet en gång, och sen fick vi skriva det en gång till för att printerkedjorna som fanns då klarade inte hela bredden som behövdes på ett manifest. Det problemet tror jag alla hade, för det vet jag att vi löste med en ombyggd printer där vi skrev två gånger.

Gustav Sjöblom: Agenturen återkommer i ofta i resonemanget här. Vilken roll hade den i Transatlantic?

Claes G. Nilsson: Den hade en väsentlig roll, för den hanterade all dokumentation kring frakt och all bokning av frakt och man hade också kontakter med speditörer och andra som bokade frakt på Transatlantics linjer. Man hanterade även samarbetspartnernas frakt. Det var agenturen som skötte de bitarna och sen hade vi linjedivisionerna som skötte själva trafiken. Så agenturen var en stor avdelning. Man hade det och så hade man naturligtvis marknadsenheten inom agenturen som skötte de externa kontakterna.

Gustav Sjöblom: Så agenturen hade ingen egen ADB-verksamhet, utan ur ert perspektiv var de en linjefunktion som andra, en beställare?

Claes G. Nilsson: Ja. Det var en avdelning som alla andra, en beställare, ja.

Gustav Sjöblom: Innan vi fortsätter och kommer in mer på den perioden då du var chef för hela klabbet tänkte jag fråga, om vi håller oss till perioden före -78 och jämför med Broströms som då var ett lite större rederi, så valde de en annan struktur på sitt dataarbete. Där hade man först en stordator, en IBM 360, men den fasade man ut och började istället använda Varvsindustrins Datacentral från 1973. Vet du varför Transatlantic valde en minidatorlösning, alltså ett eget alternativ? Diskuterades det under tiden?

Claes G. Nilsson: Nej, det valet skedde ju då i början av 70-talet och jag kan inte minnas att det var nån direkt diskussion kring det. Framför allt kan jag inte minnas att det var nån diskussion att man skulle byta. Broströms var ju mycket större och hade valt en annan inriktning vad det gällde sin datorproduktion och utvecklingen av system.

[Paus]

Gustav Sjöblom: Vi är nu framme vid 1978 då du blev befordrad, får man väl säga, eller fick titeln ADB-chef i alla fall. Vad innebar det för förändring för dig och för verksamheten?

Claes G. Nilsson: Om vi börjar med verksamheten så vet jag inte om det blev så stor omedelbar förändring, för vi fortsatte egentligen med den utvecklingen som vi hade påbörjat innan. För mig innebar det naturligtvis att jag fick ta över ansvaret för avdelningen. Jag fick också ta över ansvaret i de samarbetsgrupperna som fanns när det gällde ACL. Sen infördes det också en ny bit i det här och det var att jag fick koncernansvar även för utvecklingen vid dotterbolagen i USA på västkusten där, i Australien och i Sydafrika. Vi skulle se till att vi fick en bättre samordning och mer kostnadseffektiv utveckling totalt sett i Transgruppen.

Gustav Sjöblom: Men du hade vart systemchef innan det? Det tror jag inte att vi har nämnt, att du fick en sån titel.

Claes G. Nilsson: Jag fick en sån titel efter ett tag, ja.

Gustav Sjöblom: Hur var det att få en mer ledande roll och mer personalansvar?

Claes G. Nilsson: Om vi börjar med personalansvaret så tycker jag det var väl intressant, men det var en ganska liten avdelning. Vi talar om totalt sett tio-femton personer, ganska hanterbar och med människor som var ganska lätta att arbeta med och som tyckte om det de arbetade med. Naturligtvis hade vi den så kallade stansavdelningen och det är klart att det var väl så här liksom på många bolag på den tiden att det var ett ganska monotont och tråkigt jobb för många. Det väl möjligtvis där som vi hade, inte bekymmer, men att folk inte var så entusiastiska och tyckte det var så trevligt och kul och jobba med arbetsuppgifterna egentligen.

Gustav Sjöblom: Fortfarande bara kvinnor?

Claes G. Nilsson: Där, ja. Vi var inne i ett sånt skede att det egentligen inte var någon nyanställning där, utan det var snarast så att det var avvecklingar och omplaceringar som gällde från -78 och framåt.

Gustav Sjöblom: Sett till det hela, var samordningsansvaret gentemot resten av Transatlantic mer av en utmaning än det interna arbetet?

Claes G. Nilsson: Man kan säga att samordningsansvaret gentemot Transatlantic var en stor utmaning. En ännu större utmaning var de externa styrgrupperna, ACL-gruppen och också att samordna övriga Transatlantic när det gäller databehandlingen och den utvecklingen. Där fanns det naturligtvis mer lokala intressen som man ville ta hand om. Var man IT-chef i Australien ville man naturligtvis vara IT-chef och man ville inte att det kom någon från Sverige och talade om vad man skulle göra. Men det som är intressant här utvecklingsmässigt är att man då började se det här att jobba mer över gränserna, att verkligen se till att börja utnyttja den utveckling man gör mer globalt, på andra ställen inom koncernen.

Gustav Sjöblom: Tillkom det några nya interna system under perioden -78 till -81?

Claes G. Nilsson: Inte mer än de som färdigställdes då. Det som kom in sist av de system vi har nämnt här var bokningssystemet, vad jag kan minnas.

Gustav Sjöblom: När du säger bokningssystem, kan man jämföra det med ett bokningssystem inom persontransport på något sätt?

Claes G. Nilsson: Det är bokning av last helt enkelt. Som kund ringer eller skickar du en beställning, och då kan du boka upp lasten på en viss avgång och sen bokas den in på agenturen och sedan följer den här informationen med så att du får ut bill of lading och manifest så att du kan få ett informationsflöde i datasystemet.

Gustav Sjöblom: Det låter som att det blir stora datamängder. Var det databasintensivt jämfört med de andra systemen?

Claes G. Nilsson: Med dagens mått var det inte stora datamängder, men med dåtidens mått kan du säga att det var ganska intensivt. Vi fick hela tiden uppgradera maskinparken med nya, större skivminnen för att klara av det här och fick se till att vi hade ett antal

skivminnen så man kunde sprida informationen för att få snabb access. När skivminnena var långsammare gällde det att man placerade ut data på rätt sätt för att minska armrörelser och såna här saker. Sådant förekom ju för att se till att svarstid och annat blev bra och att de som använde systemen var nöjda.

Gustav Sjöblom: Fanns terminalerna i första hand på agenturen?

Claes G. Nilsson: Terminalerna fanns på agenturen, på marknadsavdelningen fanns det väl också terminaler och sedan fanns det naturligtvis i förlängningen på informations- och ekonomiavdelningen också. Men den stora volymen var på agenturen.

Gustav Sjöblom: Det här leder över till ett annat område som börjar bli väldigt intressant vid den här tiden, nämligen när man har utvecklat de företagsinterna systemen och nästa steg blir att börja fundera på hur man kan öppna systemen ut mot andra aktörer i transportkedjan. Apropå bokningssystemen, fanns det några diskussioner om att koppla det till slut till stuveriets datasystem eller något sådant?

Claes G. Nilsson: Vi förde en hel del diskussioner mellan stuveri, speditörer, rederier om hur man skulle kunna förbättra dataflödena och jag kan inte minnas vid den tiden att vi realiserade något, men vi började titta på att föra över data till stuveriet. De ville ju ha information om godset som skulle transporteras så att de fick den i sina datasystem och kunde ta emot godset på ett bra sätt.

Gustav Sjöblom: De här diskussionerna, i vilken form fördes de, och när började det?

Claes G. Nilsson: Att komma ihåg exakt årtal är ju inte lätt alla gånger, men -77, kanske redan -76, -77, -78 påbörjades de diskussionerna om att man skulle kunna föra över information mellan inblandade parter i en transport och att man på något sätt skulle kunna standardisera det så att man var överens om hur informationen skulle skickas och tas emot så att mottagare och sändare förstod varandra på ett bra sätt

Gustav Sjöblom: Vem var det som tog initiativet?

Claes G. Nilsson: Ett initiativ till det tog Folke Borgström som jobbade på SWEPRO, men som tidigare jobbat för Broströms.

Gustav Sjöblom: Innan det blev SWEPRO var han på Varvsindustrins Datacentral och SWEPRO blev sedan en avknoppning av VDC.

Claes G. Nilsson: Ja, just det. Han var drivande i de här frågorna att kunna göra standardisering och vi jobbade under senare hälften av 70-talet på att ta fram en standardisering av överföring av fraktdata. Vi gjorde också tester. Datema bland annat var inblandad i att sätta upp rent maskinmässigt och göra tester när det gällde dataöverföringar, att fungera som ett nav i ett sånt här nätverk när man skulle kunna utbyta information. De såg naturligtvis det kommersiella intresset också, men började med att ställa upp för att kunna göra försök med de här överföringarna. Sedan jobbade vi också internationellt för att få med samarbetspartners utanför Sverige, ute i Europa, bland annat inom International Chamber of Shipping.

Gustav Sjöblom: Har du några konkreta minnesbilder av hur SWEPRO-samarbetet gick till, hur ni träffade och vilka som träffades och vad som avhandlades?

Claes G. Nilsson: Ja, det har jag. Vi träffades under en period ganska regelbundet i möten där det var inblandade ifrån olika transportbranscher. Det var speditörer naturligtvis, det var stuverier, det var rederier bland annat. Jag minns inte om vi hade några kunder med också. De här grupperna samlades till möten, dagsmöten och förmiddagsmöten som Folke Borgström höll i där vi diskuterade och där vi också jobbade med olika arbetsuppgifter inom de här grupperna. Vi jobbade också under ett tvådagarsseminarium som vi hade i Huskvarna eller nånstans då alla var samlade under en längre period och jobbade igenom hur det här skulle fungera och hur ett standardiserat dokument skulle se ut. Det resulterade i att vi trots allt fick fram en meddelandestruktur som skulle kunna användas. Transatlantic hade ett dotterbolag i Finland, faktiskt, där vi använde oss av det här i kommunikation. Finland tror jag var det första stället vi använde oss av det på ett effektivt och bra sätt, mellan olika parter i Finland.

Gustav Sjöblom: Var det den EDI-standard som hette SWECOM-SEA?

Claes G. Nilsson: Ja, det hette SWECOM-SEA. I Finland blev det omdöpt till TransCom, eftersom det var Transatlantic som var inblandad och det var kommunikation.

Gustav Sjöblom: Hur var genomslaget annars för SWECOM-SEA?

Claes G. Nilsson: Det kunde förmodligen ha varit bättre, men jag tycker trots allt att det var väldigt bra utifrån att det var ett första initiativ till att kunna standardisera och kunna kommunicera på det här sättet. Utifrån det perspektivet, om man nu ser det lite tillbakablickande, så tycker jag nog att det var framgångsrikt, även om det inte blev implementerat med så stor kraft som man kanske skulle ha önskat.

Gustav Sjöblom: Var det ett Göteborgsbaserat utvecklingsarbete?

Claes G. Nilsson: Nej, det vill jag inte påstå, eftersom Johnsonlinjen och Datema var aktiva parter. Det fanns naturligtvis en viss tyngd mot Göteborg eftersom Broströms och Trans höll till där och många speditörer fanns i Göteborg, men som jag sa tidigare tog Datema en väldigt aktiv roll i det hela på uppdrag av Johnsonlinjen eller som del i Johnsonkoncernen.

Gustav Sjöblom: Vem på Datema var det som höll på med det?

Claes G. Nilsson: En som hette Jörgen Jarleman.

Gustav Sjöblom: Vilka var det från de andra speditörerna och rederierna, är det några namn som dyker upp?

Claes G. Nilsson: Det borde det göra naturligtvis. Jag skulle tro att Weiny Silander från Scansped var inblandad. Vi hade folk från Broströms, nu kommer jag inte ihåg namnen på dem, men det finns nånstans i bakhuvudet. Jag har en klar bild över ett antal människor som var med där.

Gustav Sjöblom: Och hur såg den här meddelandestandarden ut? Kan du beskriva det?

Claes G. Nilsson: Oj! Det var länge sen. Om jag minns rätt döpte man de här meddelandena till en kod och sen så skickade man meddelandet och så byggde man upp en fil med hjälp av det för att kunna överföra.

Gustav Sjöblom: Spelade Transportforskningskommissionen någon roll för standardiseringsarbetet?

Claes G. Nilsson: TFK? Det vågar jag inte svara på. Jag minns inte det, utan det som är mest tydligt är arbetet med SWEPRO.

Gustav Sjöblom: Jag tänkte kartlägga i övrigt vilka tentakler du hade utåt från Transatlantic. Om vi börjar med hårdvaruleverantörerna, det var väl bara IBM fortfarande även om vi är inne på …

Claes G. Nilsson: Nej, där har du fel. IBM hade vi som leverantör av själva datamaskinen, men våra dataterminaler köpte vi från en annan leverantör. Det var inte Alfaskop, för de var inte kompatibla med System/3, utan de här var amerikanska och kompatibla med System/3. Vi hade skivminnen från BASF, så det skildes också från IBM. Rederierna på den tiden var väldigt telextunga och på Transatlantic hade man byggt upp en telexavdelning i början och mitten av 70-talet. Det var en väldigt väsentlig funktion inom sjöfartsbranschen på den tiden, för många avtal gjordes upp på telex. Stora avtal också, när det exempelvis gällde charter och över huvud taget såna saker. På Transatlantic hade man en central telexfunktion där all inkommande telex gick in. Där var det ett antal anställda – damer, som vi var inne på tidigare – som distribuerade ut de här telexen till de avdelningar de skulle till. Telexavdelningen satt på direktionsvåningen, så inkommande Telex kördes ut på remsa och så gick man över rummet till en annan telex, som var en lokal telexanslutning och körde in remsan så att telexen direkt kom ut till de avdelningar de skulle till. Det här hör du ju själv att det låter lite gammalmodigt och då hittade vi en lösning där man kunde sätta en dator i telexrummet istället och få in och distribuera telex med hjälp av en datamaskin. Det gjorde vi med en maskin från Texas Instruments, så där blev det ytterligare en hårdvaruleverantör. Så vi hade faktiskt ett antal olika hårdvaruleverantörer och det tyckte naturligtvis inte IBM om. IBM ville ju gärna ha allting från IBM. I dagsläget är det mer accepterat att man har utrustning från olika leverantörer, men på den tiden vet jag att när jag hade IBM-anställda på Transatlantic och vi gick runt och tittade och jag visade: ”Här har vi fraktexpeditionen och här sitter de med de här bildskärmarna” ville de inte ens titta på dem. Så det var inte helt populärt, men vi hade ett gott samarbete med IBM i alla fall. Vi bytte skivminnena från BASF till IBM så småningom och då blev de lite mer nöjda.

Gustav Sjöblom: Hade ni nån fast IBM-säljare som kontakt?

Claes G. Nilsson: Ja, det hade vi, vi hade ju ett antal egentligen. När jag började hade vi Alvar Kihl som sen blev IBM-chef i Göteborg och sedan startade ett eget bolag i Göteborg. Sedan hade vi ett antal olika säljare från IBM. IBM började konkurrera med sig själv i slutet av 1970-talet när man hade två divisioner, en för stordatorer och en för minidatorer. Då hade man två säljare på besök som konkurrerade från samma leverantör, så det var ett ganska intressant upplägg.

Gustav Sjöblom: Kunde ni utnyttja det till nån fördel eller skapade det mest förvirring?

Claes G. Nilsson: Man kan säga att under en period skapade det förvirring, för System/3-datorerna var på väg att börja ersättas av System/38 och samtidigt började man på stordatorsidan lansera en maskin som gick ner lite i storlek, 4331, 4341. Det valet hamnade vi inför: vilken väg skulle vi välja i framtiden? Skulle man satsa på System 38 eller skulle man satsa på 4331, 4341? Då var det väldigt svårt att få en rekommendation från IBM. Man hade gärna velat att IBM hade kunnat göra en analys av den databehandling vi hade på System/3-maskinen och kunna säga att: ”Det här är en lämplig väg för er med tanke på hur ni ser ut idag och en tänkt utveckling.” Något sådant fick vi tyvärr inte, även om vi efterfrågade det. Där var det svårt att få ett bra råd, egentligen.

Gustav Sjöblom: Ledde den här blandningen av hårdvara till några kompatibilitetsproblem och arbetade ni med att ta fram gränssnitt?

Claes G. Nilsson: Det ledde till problem med kompabilitet, för vi valde att gå in på 4331, 4341-spåret och det innebar att vi skulle föra över alla våra program och system till den maskinen. Det var ett hyfsat stort jobb, men samtidigt hade det varit jobb att föra över dem till System/38 också så det var bara att välja. Problemet vi hade var att den första 43-maskinen vi fick, som IBM hade räknat ut var den vi skulle ha, var det så pass dålig kapacitet på att jag sade till IBM att det var nog en väldigt bra maskin, men problemet vi hade med den var att vi kunde inte köra några applikationer i den för allt utrymme gick åt att köra operativsystemet. Det gick alltså inte att köra med den, applikationerna dog, det fungerade inte. Där fick IBM ett jobb att göra. De var helt enkelt tvungna att byta maskin och se till att det blev uppgraderat på en vettig nivå och det gjorde de utifrån den överenskommelse vi hade, så det fungerade bra när de väl hade tagit hit folk för att göra en analys av det hela, först från Sverige och sen ifrån utlandet.

Gustav Sjöblom: Men det var inget problem att ansluta skivminnen eller terminaler trots att de var av andra märken?

Claes G. Nilsson: I samband med det bytte vi skivminnen också så att vi fick tre nya skivminnen där. I övrigt fungerade det.

Gustav Sjöblom: Hur gick upphandlingarna till?

Claes G. Nilsson: IBM var inte konkurrensutsatta i det perspektivet att vi gick ut och frågade ett antal andra leverantörer. Vi tittade naturligtvis lite på vad man skulle kunna ta för alternativ – skulle man kunna gå minidatorvägen, skulle man kunna hitta på nånting annat – men det föll väldigt mycket på att kunna föra över de system man hade till den nya datorn. Så konkurrensen i det här fallet var IBM mot IBM och det fungerade väl i alla fall lite grann utifrån perspektivet att de här två IBM-divisionerna slogs om att få ha oss som kund. Det var två olika säljare som skulle ha sin säljkommisson och det var två olika divisioner och det försökte vi att på bästa möjliga sätt utnyttja vad det gällde att få hjälp med konvertering och att föra över till den nya datorn. Och det fungerade hyfsat bra.

Gustav Sjöblom: Hade hårdvaruleverantörerna några systemrepresentanter eller liknande som kom och hjälpte till med utvecklingen också?

Claes G. Nilsson: När det gällde just att byta maskin hade de i huvudsak folk som hjälpte till och gav råd vad det gällde att konvertera från det gamla till det nya. Man hade tekniker som hjälpte till för att få det att fungera och i synnerhet kom det ju in tekniker då man märkte att det inte fungerade. Så IBM på den tiden fungerade väldigt bra, tycker jag.

Jag upplevde i alla fall inte i vår situation att det var några problem, utan de ställde upp och hjälpte till när de märkte att det var problem.

Gustav Sjöblom: Utöver det tog ni in konsulthjälp har du nämnt?

Claes G. Nilsson: Vi tog konsulthjälp för att avsluta utvecklingen av fraktsystemet. En anledning var naturligtvis att de som var inne och jobbade med det gick till Errpege och då ville vi naturligtvis ha deras fortsatta hjälp för att få det färdigt och tog in den hjälpen. Annars hade vi inte mycket konsulthjälp under den här perioden faktiskt, utan vi hanterade det mesta själva.

Gustav Sjöblom: Fanns det några diskussioner kring de interna systemen med andra rederier?

Claes G. Nilsson: Ja, det fanns det. När det gällde sjölönesystem hade vi faktiskt samarbetsdiskussioner med Broströms och Johnsonkoncernen och Redareföreningen var inblandad också, så vi träffades och försökte enas om ett gemensamt sjölönesystem. Det fungerade inte, utan vi fick varsitt system i stället. Men där var alltså, tyckte jag, bra diskussioner som fungerade bra. Möjligtvis var det väl så att Johnssonlinjen återigen var representerad av Datema och det gjorde ju att de lade mer kommersiell vikt vid det än vad Broströms och Trans gjorde när det gällde att göra nåt gemensamt. Sen förde vi fortsatta diskussioner, eller jag hade en diskussion med Datema om containerkontrollsystem. Det var ett område där vi hade svårare att som litet rederi utveckla oss egentligen. De hade kommit betydligt längre på det för att de hade externa kunder. Det var mer det bilaterala, alltså mellan oss, bara. Broströms hade vi ett samarbete kring när det gällde ACL. Vi hade diskussioner och jag träffade regelbundet både ØK-data och Wilhelmsen och ScanBarber, en rederisammanslutning där Wilhelmsen bland annat var med. Där hade vi regelbundna möten och diskuterade datautvecklingen inom sjöfarten och hade i alla fall då ett bra informationsutbyte.

Gustav Sjöblom: Hur var det med hamnen eller tullverket?

Claes G. Nilsson: Tullverket kommer jag inte ihåg att vi hade så mycket med. Hamnen hade vi naturligtvis med och där kom vi så småningom igång med dataöverföring till hamnen så att de fick information. Det startade väl upp nån gång, om det kan ha vart i början på 80-talet.

Gustav Sjöblom: Kan du beskriva det lite mer?

Claes G. Nilsson: Det ska jag göra om jag minns. Jag vill minnas att man ville ha information till gaten för inpassering av gods och liknande information och den informationen skulle då överföras på nåt sätt. Jag minns faktiskt inte hur vi gjorde det. Jag vet att vi hade de här diskussionerna att de skulle kunna få informationen i sin gate så man skulle kunna identifiera godset och komma in på rätt ställe och rätt plats i hamnen.

Gustav Sjöblom: Hade ni nåt samröre alls med VDC?

Claes G. Nilsson: Nej, inte vad jag kan känner till.

Gustav Sjöblom: Med speditörerna?

Claes G. Nilsson: De diskussionerna vi hade med speditörerna under den här perioden var mycket inom SWECOM-SEA och att kunna hjälpas åt för att föra över information mellan parterna. När det gällde speditörer hade vi bättre kontakt med Finland, faktiskt. Där jobbade vi med en speditionsfirma som hette Houlintakeskus och vår agentur i Finland och där började vi faktiskt jobba med informationsutbyte.

Gustav Sjöblom: De fungerade som er agentur?

Claes G. Nilsson: Nej, inte Houlintakeskus, utan vi hade en agentur i Helsingfors som hette Transocean som vi ägde ihop med några andra parter, bland annat Broströms. Där installerade vi vårt agentursystem på en IBM minidator och sedan hade vi och de ett samarbete med speditören Houlintakeskus och där började vi faktiskt överföra data emellan.

Gustav Sjöblom: Skedde den utvecklingen tidigare än motsvarande i Sverige eller bara annorlunda?

Claes G. Nilsson: Annorlunda, kanske, ja. Sedan hade vi också en gemensam agentur eller speditör, Simon Edström i Malmö och där var Broströms också inblandade. Där införde vi också samma system, vårt agentursystem, och det var en form av speditörssamarbete, för de började faktiskt jobba med Transatlanticsystem och en minidatorlösning på samma sätt som vi hade i Helsingfors. Jag minns inte på rak arm om vi började med dataöverföring i Sverige mellan dem och Göteborg. Jag minns att det inte gladde Broströms så där oerhört att vi installerade vårt datasystem där, eftersom de körde på dem tidigare. Men i övrigt fungerade samarbetet väldigt bra med Broströms.

Gustav Sjöblom: Nåt annat som hände i mitten och slutet på 70-talet och framåt var att avlastarna, transportköparna började integrera logistikbegreppet på allvar och driva på utvecklingen för att få ner tiderna i transportkedjan. Var ni skyddade från transportköparna genom att de gick genom speditörer och agenturer, eller hade ni nån kontaktyta mot dem egentligen?

Claes G. Nilsson: Nej, jag minns inte om vi hade den inblandningen det här med SWECOM-SEA, men som vi var inne på tidigare var ACL-utvecklingen delvis styrd av att vi skulle kunna hantera dokumentation och annat för att transportköparna inte skulle ha sitt gods liggande i terminalerna längre än nödvändigt. På det sättet kände vi av det och det är givet att deras intresse av det här och att de inte ville ha nån kapitalbildning i sina gods påverkade den här utvecklingen väldigt mycket. Det kändes inte så starkt när det gällde just transporterna till Australien som vi höll på med då, eftersom vi rörde oss med ett annat tidsbegrepp där. Där tog det kanske tjugo dagar innan båtarna var framme, medan vi pratar om fem dagar över Atlanten.

Gustav Sjöblom: Du nämnde ett internationellt samarbete i ICS, eller vad sa du?

Claes G. Nilsson: International Chamber of Shipping hette de. Det var ett intresse som förmodligen kom ifrån bägge sidorna, att man ville påskynda standardiseringen och få en gemensam standard för transportinformation istället för att varje företag hade sin egen standard vid dataöverföringar. ACL var ju så tidigt ute, så där jobbade man med sin egen standard för att överföra informationen mellan datamaskinerna. Men på sikt ville man naturligtvis uppnå någon form av standard och det var generellt ett stort intresse för de här bitarna. Jag vet att jag pratade på ett antal seminarier eller konferenser när det gällde

just transport och standardisering, både i Finland och i Norge och i Sverige och vi hade seminarier både i Stockholm och i Göteborg kring de här frågorna, där vi deltog på ett aktivt sätt från rederisidan. Så man kan säga att det var en väldigt populär fråga då under de här åren.

Gustav Sjöblom: 1981 blev det ytterligare en organisationsförändring. Då bolagiserades dataavdelningen och hette Transatlantic Data AB och då blev du VD istället för ADB-chef?

Claes G. Nilsson: Ja.

Gustav Sjöblom: Vad var bakgrunden till det?

Claes G. Nilsson: Bakgrunden till det var att Transatlantic tog ett beslut att man skulle bolagisera ett antal avdelningar. Dataavdelningen var en av dem och man gjorde också ett bolag av sjöpersonalavdelningen och ett av agenturen också, som blev Trans Agency AB. Bakgrunden till det var att det fanns en trend då att det här skulle kunna ge en bättre kostnadskontroll och bättre effektivitet i de här bolagen. Man fick tydligare kostnad-intäktsredovisning och man fick en styrelse. Arbetet ändrades egentligen inte omedelbart, mer än att man åkte tjänstebil, fick titeln direktör och fick sitta och äta i en annan matsal [skratt]. På den tiden åt fortfarande direktörer och övriga anställda i olika rum, men det försvann efter nåt år.

Gustav Sjöblom: Var det då den nya IBM-datorn kom eller var det tidigare?

Claes G. Nilsson: Jag har inte exakt året där, men det var däromkring nånstans i alla fall.

Gustav Sjöblom: Men det hängde egentligen inte ihop med omorganiseringen?

Claes G. Nilsson: Nej, nej, nej. Det hängde ihop med att IBM avvecklade System/3 och att vi var tvungna att välja en väg, för vi kunde inte fortsätta med en maskin som de skulle ta bort.

Gustav Sjöblom: Apropå den snabbare utvecklingen, vad gjorde du för att följa med i vad som hände i databranschen, både på tekniksidan och på systemsidan?

Claes G. Nilsson: Egentligen var man tvungen att följa med både i databranschen och sjöfarts- och transportbranschen. Och vad det gällde att följa med i utvecklingen fick man naturligtvis dels ta del av litteratur, tidskrifter och annat.

Gustav Sjöblom: Kommer du ihåg vad du läste?

Claes G. Nilsson: Ja, det var allting från … vad det nu hette på den tiden, Computer Sweden … Det fanns några tidningar som var inriktade på databehandling och det fanns några mer internationella tidningar och det fanns litteratur som man naturligtvis inköpte också.

Gustav Sjöblom: Och det hade du tid att läsa?

Claes G. Nilsson: Det fick man ha, ja. Man fick ju välja mellan skönlitteratur och sådant. Vid sidan av det anordnades naturligtvis seminarier och annat av leverantörer. IBM

hade konferenser, som de bjöd in datachefer till, nationellt och internationellt, och där det hölls föredrag där de pratade om utvecklingen inom branschen. Sen gällde det naturligtvis att även lyssna på andra än IBM, men det är i alla fall exempel på sånt som man deltog i för att kunna då följa med i utvecklingen. IBM hade på den tiden en årlig konferens nere i Monaco under ett antal dagar och hade naturligtvis egna föreläsare men tog in också utifrån där man berättade väldigt brett om utvecklingen och det låg på en hyfsat bra nivå, så man såg till att följa med på de seminarierna. IBM hade ett utbildningscentrum utanför Bryssel, där man också ofta hade bra seminarier, och där man också tog in externa föreläsare. Jag måste nog säga att på den tiden var IBM en god hjälp så att man kunde följa med på ett bra sätt.

Gustav Sjöblom: Enligt din CV hade du även fortsatt kontakt med universitetsvärlden. Dels läste du informationsteknologi 1975, dels kom du i kontakt med ett universitet i Edinburgh.

Claes G. Nilsson: Ja. När jag hade flyttat till Göteborg och hade börjat på IT-avdelningen tyckte jag att det kanske var lämpligt att lära sig lite mer på universitetet också, så då tog jag en kurs, jag vet inte om det var en tio eller tjugopoängkurs vid sidan om.

Gustav Sjöblom: Var det givande?

Claes G. Nilsson: Ja, det tyckte jag.

Gustav Sjöblom: Minns du vad du hade för läromedel eller lärare?

Claes G. Nilsson: Nej. Det var en grön bok, tror jag. När det gällde den andra biten med universitetet i Edinburgh var det så att de startade upp en utbildning i mitten eller slutet av 70-talet Den hette STEP och sponsrades av ACL och Volvo bland annat. Jag gick den utbildningen själv, -78 kanske. Det var ungefär en månads utbildning inriktad mot transportsektorn på en väldigt bra nivå, hög nivå, koncentrerad nivå. Lärarna var plockade ifrån olika universitet i Europa och USA. Det var lärare från London Business School, INSEAD, naturligtvis från Edinburgh och från några av de stora universiteten i USA. Fick man inte som lärare toppbetyg i utvärderingarna blev det väldigt lätt att bli utbytt. Det här var väldigt eftertraktat också för lärarna att vara med, för det bedrevs i en trevlig miljö. Första delen av utbildningen hade man i Edinburgh och andra delen av utbildningen förlades på ett annat ställe. Vi använde oss av konferensanläggning på Bermuda och en i Hilton Head i USA. Jag gick utbildningen -78 och i början på 80-talet när jag blev VD blev vi tillfrågade om vi ville vara med och sponsra utbildningen och det tyckte jag var ett, en bra idé, så det gjorde vi från Transatlantics och Transtemas sida tillsammans med ACL och Volvo. NSFI tror jag var med ett tag också, Norsk Skibsforskningsinstitutt. Där hade man tagit fram en simuleringsmodell av ett rederi tillsammans med en som jobbade där som hette Helgesen. Den vidareutvecklade vi och jobbade med senare inom Transtema också. Den använde man vid de här utbildningarna, och det var intressant, för i den här utbildningen fick man under en eftermiddag/kväll leka chefer i ett rederi och ta beslut och sen simulerades det här i datorn. I början var det inte online, utan då fick man lämna in vad man hade kommit fram till och så matades det in. Så fick man resultatet och en del gick i konkurs och andra blev rika, det var lite olika. Men det var intressant för det var rätt tidigt för en sån här typ av simuleringssystem egentligen. Vi pratar om alltså om mitten av 70-talet, -76, -77 tror jag.

Gustav Sjöblom: Var det fler från Trans som åkte dit?

Claes G. Nilsson: Det hade varit några som hade gått utbildningen innan från Trans och när jag gick var vi i alla fall två från Transatlantic, för han som var chef för agenturen var med också. Broströms, ACL, Wallenius och Wilhelmsen hade representanter där naturligtvis, så det här var en både känd och populär utbildning. Hit skickade man gärna chefer på olika nivåer. Det var ett tufft program med mycket att läsa in och långa dagar. Man läste ett brett spektrum av ämnen, allting från förhandlingsteknik och organisationsfrågor till finansieringsfrågor, så man täckte in en väldigt stor bredd med väldigt duktiga föreläsare.

Gustav Sjöblom: 1984 blev det ytterligare en omorganisation, för då slogs Trans Data ihop med ett antal andra dataavdelningar till Transtema AB.

Claes G. Nilsson: Mm. Det hade föregåtts under början av 80-talet av att Peter Carlsson på Transatlantic väldigt gärna ville få ett större samarbete med andra rederier.

Gustav Sjöblom: Vilken roll hade han på Transatlantic?

Claes G. Nilsson: Han var VD efter Torkel Carlsson. Han stöttade väldigt mycket att vi skulle få till ett samarbete med Johnsonkoncernen, med Wilhelmsen, med ØK och så vidare, alltså här i Norden.

Gustav Sjöblom: På rederinivå eller på datanivå?

Claes G. Nilsson: På rederinivå, egentligen, men han ville gärna att jag jobbade med datasidan när det gällde just en sån här samverkan och jag hade sedan tidigare goda kontakter med Johnsonlinjen – och för den delen också med Datema – eftersom jag lärt känna dem ganska bra i olika sammanhang. -82–83 nån gång började vi faktiskt skissa på om vi kunde göra nåt gemensamt inom databehandlingen och det resulterade i att vi bildade Transtema -84. Det var egentligen ”bara” två dataavdelningar: Transatlantics och Johnsonlinjens, och Johnsonlinjens dataavdelning var ganska liten. Det som också lyftes in var faktiskt Datemas shipping- eller transportsektion. Det som skedde var alltså att vi tog in två interna enheter och en enhet från Datema som jobbade på den externa marknaden och med det bildade Transtema med huvudkontor i Stockholm och kontor i Göteborg. Vi hade en mix av folk i Stockholm med folk från Datema, från Johnsonlinjen och sen så var det jag som var från Transatlantic.

Gustav Sjöblom: Du tvekade inte att flytta till Stockholm?

Claes G. Nilsson: Nej, egentligen inte. Dels hade jag ju jobbat med det här och tyckte att det var en väldigt bra idé. Jag trodde väldigt mycket på att man skulle kunna samordna och bli mer effektiv när det gällde databehandling och ha det som ett konkurrensmedel i framtiden för rederierna. Historien bakom det hela var egentligen att när det skulle realiseras hade jag innan fått gå genom tester så att Datema och Johnsonlinjen kunde tro att jag var något så när duglig som VD. När det skulle realiseras hade vi ett möte på Johnsonlinjen och jag fick lämna det mötet när det skulle diskuteras vem som skulle vara VD. Då diskuterade man också var huvudkontoret skulle ligga och då kom man överens om att huvudkontoret skulle ligga i Stockholm och Peter Carlsson kom ut och frågade mig: ”Kan du bli VD?” ”Kan du flytta till Stockholm?”, frågade han mer konkret. Och då sa jag att: ”Ja, det ska väl kunna gå bra” och då sa Peter: ”Då är det här klart” och gick in

igen. Det innebar då att han hade sålt bort huvudkontoret till Stockholm mot att jag blev VD.

Gustav Sjöblom: Och när du kom hem och berätta det här för familjen …

Claes G. Nilsson: Då blev de ”jätteglada”, för hustrun hade en gång i tiden sagt att hon aldrig skulle flytta tillbaks till Stockholm. [skratt] Men hon kom över det också. Hon föddes och växte upp som barn i Malmö, men sen flyttade hon med sin mamma till Stockholm och trivdes väl aldrig så jättebra. Hon gick igenom sin utbildning i Stockholm men omedelbart när hon var klar med utbildningen flyttade hon tillbaks till Skåne och skulle aldrig mer flytta till Stockholm. Göteborg var väl okej, dit kunde man flytta, och där bodde vi nog i tio år. När jag sen kom hem och sade att nu skulle vi flytta till Stockholm, så är det klart att det tog en stund att smälta om jag uttrycker mig så.

Gustav Sjöblom: Hur många anställda var ni på Transtema?

Claes G. Nilsson: Vi växte ju hela tiden. När vi startade skulle jag uppskatta att vi var 30–40 personer.

Gustav Sjöblom: Följde all drift och verksamhet med från Trans eller var det nånting som försvann?

Claes G. Nilsson: Allt följde med från Trans. När det gällde Datema följde inte driften med naturligtvis, eftersom den låg i deras centrala driftscentral, utan där var det personalen och alla kunder och system. Från Johnsonlinjen följde den drift och personal med som man hade lokalt inne på Johnsonlinjen.

Gustav Sjöblom: Vad hade Datema för verksamheter inom transportområdet?

Claes G. Nilsson: Det intressantaste Datema hade var deras containerkontrollsystem COCS, C-O-C-S, som kördes av ett flertal externa kunder, stora rederier nere på kontinenten, Hapag-Lloyd bland annat. Det tillförde mycket kompetens som inte fanns tidigare inom övriga delar av Transtema. Sedan skedde det en utveckling ganska fort, för 1985 togs ju Broströms över av Transatlantic och det innebar att hela Broströms dataenhet flyttades in i Transtema, vilket gjorde Transtema i Göteborg till en ganska stor spelare.

Gustav Sjöblom: Och några år senare tog Bilspedition i sin tur över Transatlantic.

Claes G. Nilsson: Det gjorde de. Men om vi ska hålla oss lite vid Transtema, som jag tycker var en intressant utveckling, så var det vi försökte jobba med i Transtema och som ägarna ville, det var att utveckla bolaget för att bli ett stöd åt deras verksamhet. Det skulle ske genom att också arbeta med externa kunder och på så sätt utvecklas så att man kunde utnyttja den kompetensen för att utveckla ägarnas databehandling på ett bra sätt. Vi tittade inte enbart på administrativ databehandling – om vi kallar det så – utan även på övriga bitar när det gällde kommunikation och fartygsteknik. På kommunikationssidan gick vi ihop med Televerket och fick sextio procent i deras sjöfartsenhet – de som alltså sysslade med all kommunikation inom sjöfart på Televerket. Där ägde de fyrtio procent och vi sextio procent och det innebar att vi hade all kommunikation på svenska fartyg egentligen, allting ifrån satellitkommunikation till VHS-telefoni, när det gällde utrustning och support på svenska fartyg och vi utrustade svenska fartyg som skulle ha den här utrustningen.

Gustav Sjöblom: Hur såg Wallenius och redarföreningen och mindre rederier på att ni fick kontroll över kommunikationen?

Claes G. Nilsson: Jag upplevde inte att vi hade några direkta problem med det, utan den verksamheten fungerade väldigt bra i Göteborg. Sedan hade vi en annan utveckling när det gällde teknikbiten på fartyg. Vi köpte ett företag som hette Kockumation i Malmö, där man hade utveckling av något som hette Loadmaster, som egentligen under hela 70-talet var den ledande produkten när det gällde trim-och stabilitetsberäkningar på fartyg. Där hade man hade gått från en beräkningsmaskin, som man säger, till PC. Vi införlivade det här – och det blev ett problembarn i och för sig, som vi försökte och väl fick hyfsad rätsida på så småningom – och det som var intressant med Loadmaster om man tittar på det som hände utvecklingsmässigt där, det var att det här resulterade i att vi tillsammans med Hapag-Lloyd påbörjade en utveckling med ett större helhetsgrepp på hela lastprocessen, så att man skulle se till att man placerade rätt container på rätt plats på fartyget. Man skulle börja i terminalen så att det hamnade rätt där så att man kunde få in det på fartyget på rätt plats, för att optimera lastning och lossning och samtidigt få rätt stabilitet på fartyget. Den utvecklingen började vi med där tillsammans med Hapag-Lloyd. Det var väl nånting som jag tycker var ganska bra för den tiden. Sedan kom Bilspedition in 1989, som sagt var.

Gustav Sjöblom: Vad var drivkraften till den här breddningen mot inte bara administrativ databehandling? Var det Datema som tillförde det eller var det marknaden?

Claes G. Nilsson: Det var marknaden och vi själva. Transatlantics tekniska avdelning var faktiskt också väldigt intresserad av det här. Datema köptes ut i samband med att Datema fick problem runt -86 och efter det var vi inte ägda av Datema längre utan bara av Transatlantic och Johnson. -87 ville Transatlantic köpa hela Transtema ifrån Johnsonlinjen. Johnsonlinjen tyckte de fick för dåligt betalt – trots att de skulle få ganska bra betalt. När Bilspedition kom med i bilden kan jag väl uttrycka mig så att de inte tyckte det var värt så mycket. Det var inget jag kunde lägga mig i, jag vet inte hur det resonemanget gick.

Gustav Sjöblom: Köpte Bilspedition ut Johnson ur Transtema?

Claes G. Nilsson: Nej. Det som hände var att delar av Transtema såldes till en aktör på marknaden, delar av Transtema i Göteborg togs över av Bilspedition, delar av Transtema Stockholm togs över av Johnsonlinjen och Transtema i London gjordes en MBO på. Det var väl ungefär så som det såg ut.

Gustav Sjöblom: Innan vi avrundar här tänkte jag fråga lite om de företag du har jobbat i, alltså Transatlantic och Transtema, och beskriva hur de har varit som arbetsplats, företagskultur och så vidare.

Claes G. Nilsson: Ja, Transatlantic tyckte jag var en väldigt bra arbetsplats och som jag har sagt tidigare var det ingen stor arbetsplats utan mer ett mellanstort företag. Folk som arbetade där kände varandra ganska väl och vi bedrev en ganska bra verksamhet kring idrott exempelvis och spelade fotboll och handboll ihop. Vi åkte till Oslo och spelade handboll och fotboll mot Wilhelmsen en gång om året. På det sättet träffade man folk på fritiden också och inte bara pratade arbete med dem. Det lät kanske tidigare som att man satt i olika matsalar, men jag upplevde inte att det var nån hierarki så att det var svårt att

få kontakt med folk som satt i ledningen. Det var lätt, i alla fall när man hade kommit upp på en chefsnivå. Innan dess, när man satt på ekonomiavdelningen hade man väl inte så mycket kontakt, men ekonomidirektören var alltid lätt att ta kontakt och prata med, så jag upplevde inte annat än att det var väldigt öppet och lätt att få kontakt med folk och bra att ha att göra med och upplevde egentligen inga större problem under den tiden. Kulturmässigt fungerade det bra, tycker jag, man litade på folk. När man var ute och reste skrev alltid VD:n på reseräkningarna. Det var hans jobb och det låter ju rätt lustigt. När jag blev VD på Transtema diskuterades det i styrelsen vem som skulle skriva på mina reseräkningar. Då sade VD:n för Transatlantic: ”Det gör Nilsson, så har vi alltid gjort här, det är VD:n som skriver på reseräkningarna, även sina egna.” Så man hade ett väldigt förtroende för folk, litade på folk och förväntade sig att de gjorde sitt jobb utifrån det och inte spårade ut. Så det tyckte jag var bra.

Gustav Sjöblom: Jag har fått svar på mina frågor och nu har du chansen att lägga till nånting eller göra en sammanfattande reflektion om du vill.

Claes G. Nilsson: Ja, vad skulle det vara? Jag tror nog att vi har tömt ut väldigt mycket av det som jag minns och kan berätta ifrån den tiden. Det man möjligtvis kan ha som en reflektion och som jag tycker är tråkigt – och nu tänker inte jag på Transtema utan nu tänker jag på svensk sjöfartsnäring – är att den vilja som fanns hos Peter Carlsson att göra nånting bra av linjesjöfarten i Norden, att man inte lyckades komma vidare med det, att man inte med den styrka som fanns i Sverige med Transatlantic, Broströms och Johnsonkoncernen och med Wilhelmsen i Norge och ØK i Danmark kunde få ihop ett konkurrenskraftigt rederi som kunde levt på marknaden nu också. Det tycker jag är det tråkiga ifrån den tiden, annars tycker jag att det mesta fungerade bra.

Gustav Sjöblom: Tack så jättemycket för din medverkan!

Claes G. Nilsson: Tack.