Kent Björkegren & Bengt Risén

En intervju av Gustav Sjöblom

6 mars 2008

Intervju 82

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:

Kent Björkegren & Bengt Risén, intervju från 2008 av Gustav Sjöblom, Teknik och samhälle, Chalmers tekniska högskola.

Nyckelord: avräkning, Bilspedition, Projekt Lastförteckning, spedition, taxering, transporter.

Abstract

Kent Björkegren and Bengt Risén worked together in the 1970s with Projekt Lastförteckning (PLF), an effort by Bilspedition, Sweden's second largest forwarding company, to mechanise and computerise the ratemaking vis-à-vis the customers and the settlement of accounts with subcontracted road hauliers. Kent Björkegren was born in 1942 and graduated from Chalmers University of Technology with a degree in electrical engineering. He gained experience of systems programming at the service bureau W-data in Huskvarna, working with manufacturing control systems for for the fan manufacturer Svenska Fläktfabriken. Bengt Risén was born in 1943 and graduated from the same university in 1968 with a degree in mechanical engineering, after which he started working at Bilspedition. Björkegren was recruited to Bilspedition's small computing department in 1972 specifically to be in charge of PLF from a technical point of view, while Risén, at that time working at the department of organisation and development, worked with PLF from an operational point of view. The system was developed in cooperation with the consultancy ADB-konsult AB which provided programming competence, and the service bureau VDC which ran the batch processing on its IBM mainframe computer. Implementation began in 1974 and all local offices were included within a year. The system essentially computerised the handling of the waybill. Each waybill was provided with a unique identification number on custom-built machines at the regional offices. Information about the nature of each transport service provided (mainly weight and distance) was entered into Datapoint terminals (in fact simple minicomputers) at the regional offices and transmitted to the head office, where rates for each service were calculated in batch processing on the IBM mainframe. On this basis documents were produced automatically to settle accounts with subcontractors and set the rates for the company's services. The registration of all freight movements moreover provided an unprecedented degree of statistical control of the company's operation. Newer versions of the two main functions were introduced in 1977 – System 77 and Avräkning 77 – on the basis of statistical information provided by PLF. While some subsystems of PLF were later turned into online systems, the core feature, the central register Pågående Transporter is still today in 2008 in operation as a batch service.

Informant: Kent Björkegren & Bengt Risén
Intervjuare: Gustav Sjöblom
Tid: 6 mars 2008
Plats: Schenkers huvudkontor vid Lilla Bommen i Göteborg

Gustav Sjöblom: Idag är det den 6 mars 2008. Jag heter Gustav Sjöblom och är forskningssekreterare för området transporter i projektet ”Från matematikmaskin till IT”. Jag sitter med Bengt Risén och Kent Björkegren på Schenkers kontor vid Lilla Bommen i Göteborg och vi skall göra en intervju om Bengts och Kents erfarenheter av datoriseringen inom Bilspedition fram till i början av 1980-talet. Men först skall vi börja med lite biografisk information och då vänder jag mig först till Kent, för du är ett år äldre än Bengt. Du är född den 6 juni 1942, stämmer det?

Kent Björkegren: Det stämmer

Gustav Sjöblom: Var växte du upp någonstans?

Kent Björkegren: Jag växte upp i Borås och där tillbringade jag min tid fram till 1961 då jag tog studentexamen. Därefter flyttade jag till Göteborg och började studera på Chalmers, där jag gick elektroniklinjen eller el-linjen – jag är lite osäker på exakt vad det hette på den tiden.

Gustav Sjöblom: Får jag fråga lite mer om din tid i Borås? Vad gjorde dina föräldrar?

Kent Björkegren: Min mor drev café- och restaurangverksamhet och var då en så kallad businesskvinna på den tiden. Min far var anställd inom Posten. Jag växte upp i centrum i Borås

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

Kent Björkegren: Det var så länge sedan att jag är lite osäker på det. Jag var väl en flitig pojke på den tiden och studerade givetvis, gick realskola och läste sedan gymnasium. Men givetvis hade man väl de vanliga intressena i form av fotboll och lite lättare idrott. Jag kommer ihåg att jag ganska tidigt var intresserad av motorcyklar. Jag hade ingen motorcykel direkt, men moped hade jag ganska tidigt och det var ett ganska stort intresse från femton år och framåt. Flickor kanske inte kom in så tidigt i mitt liv. Det kom in lite senare men då har det kommit in desto fler.

Gustav Sjöblom: Det fanns ingen teknisk bakgrund i familjen?

Kent Björkegren: Nej, det fanns ingen teknisk bakgrund.

Gustav Sjöblom: Men lite affärsmässighet där på mammas sida?

Kent Björkegren: Ja, det stämmer.

Gustav Sjöblom: Gjorde du värnplikt innan du åkte till Göteborg?

Kent Björkegren: Det gjorde jag inte, för jag fick en tjänst på RMS, Arméns Radar- och Luftvärnsmekanikerskola, och för att göra militärtjänstgöring där var man tvungen att vara utexaminerad ingenjör. Det gjorde att jag gick en grundläggande värnpliktsutbildning

tidigt på 60-talet och först i mitten av 60-talet fick jag göra den riktiga tjänsten, så att säga, efter min examinering på Chalmers. Där sysslade jag med radaranläggningar, så då blev det ganska djupt tekniskt.

Gustav Sjöblom: Vad var det som gjorde att du hamnade på Chalmers?

Kent Björkegren: Jag var nog trots allt ganska tidigt intresserad av teknik och matematik och den typen av ämnen och då var det rätt naturligt att det blev Chalmers istället för humanism eller ekonomi.

Gustav Sjöblom: Var det givet att du skulle läsa vidare?

Kent Björkegren: Ja, det var nog ganska givet. Jag tillhörde den typen av barn där man skulle satsa på utbildning från föräldrarnas sida och fick möjligheten.

Gustav Sjöblom: Hur var undervisningen på Chalmers?

Kent Björkegren: Den var ganska fri i den bemärkelsen att visst kändes det att man var tvungen att deltaga i föreläsningar, men i den mån man inte gjorde det fanns det alltid väl utarbetade system där man kunde köpa material från föreläsningarna och på så sätt läsa in, så det var en mix av både deltagande och att läsa in det teoretiskt.

Gustav Sjöblom: Läste du någonting som hade bäring på arbete med datorer på Chalmers?

Kent Björkegren: På Chalmers var det mycket marginellt därför att det var ganska tidigt, första halvan av 60-talet. Man läste vissa programmeringsämnen kommer jag ihåg, men det var mycket perifert. Jag kom in på den problematiken efter att jag var utexaminerad från Chalmers. Då började jag läsa på universitetet och läste informationsbehandling – tror jag det hette på den tiden, jag är lite osäker på rubriceringen av ämnet. Jag läste ekonomi och ADB eller informationsbehandling för att komplettera min grundläggande tekniska utbildning med datateknik och tillhörande ekonomi.

Gustav Sjöblom: Vad innehöll den här kursen i informationsbehandling?

Kent Björkegren: Det var framförallt systematik, hur man skulle strukturera ett problemområde inom ett företag framförallt, och ta fram – som det hette på den tiden – system- och programförutsättningar och det innehöll även viss programmeringsaktivitet. Det var systemeringsarbete, så hette det på den tiden.

Gustav Sjöblom: Minns du vem det var som lärde ut det hela?

Kent Björkegren: Nej, det gör jag inte, men jag kommer ihåg att det var läroböcker från ett känt namn ifrån Linköping, Langefors om jag inte minns helt tokigt. Han var inblandad givetvis och även andra teoretiker från den tiden.

Gustav Sjöblom: Men du kom inte i kontakt med själva datamaskinerna?

Kent Björkegren: Jo, det gjorde man i och med att man fick göra vissa programmeringsuppgifter. På så sätt kom man i kontakt med dem, men det var ju datamaskiner av en helt annan typ. Man fyllde i kodningsblanketter och därefter stansades hålkort som

lästes in i datamaskinen. Sedan kompilerades program och man exekverade det, så det är en helt annan värld än vi lever i idag.

Gustav Sjöblom: Körde ni på en datacentral på Göteborgs universitet eller Chalmers?

Kent Björkegren: Ja, antingen var det direkt på Göteborgs universitet eller så köpte Göteborgs universitet tjänsten, jag är lite osäker på formalismen där.

Gustav Sjöblom: Ville du lägga till något om läromedel när jag avbröt dig?

Kent Björkegren: Jag kommer ihåg en lärare som jag minns var ganska populär på den tiden. Han utbildade i COBOL på universitetet och hette Ain Ala. Det var en känd profil på den tiden.

Bengt Risén: Vilka år gick du på Chalmers?

Kent Björkegren: Jag gick mellan -61 och -66. Jag började -61, tog ett år extra och utexaminerades -66.

Gustav Sjöblom: Hur var det socialt under studietiden?

Kent Björkegren: Ja, det var mycket bra. Det var ett gäng Chalmerister som hade samlats från alltifrån Falun och Stockholm och Malmö och Göteborg och lite andra orter. Det blev en grupp på ett femtontal personer och det skapades ett ganska intimt gäng och det var en trevlig period.

Gustav Sjöblom: Är det kontakter som har följt dig senare i livet också?

Kent Björkegren: Tyvärr är det väl så att vi har spritts för vinden, så just nu har jag egentligen bara kunskap i form utav namn, men inga kontakter längre. Men jag blir snart pensionär nu, så då skall vi återuppta de kontakterna, kanske.

Gustav Sjöblom: Så du tog inte med dig något professionellt nätverk från Chalmers in i arbetslivet?

Kent Björkegren: Nej, det gjorde jag inte.

Gustav Sjöblom: Chalmerstiden avslutades med examensarbete förmodar jag?

Kent Björkegren: Ja, det gjorde det. Vad var det nu då? Det är ju skrämmande, men det har jag faktiskt glömt.

Gustav Sjöblom: När du var klar fortsatte du alltså att läsa ekonomi och ADB på Göteborgs universitet?

Kent Björkegren: Jag var lärare också parallellt under något år på ett tekniskt gymnasium i Göteborg som hette Aschebergsgymnasiet. Jag var lärare i matematik och hållfasthetslära.

Gustav Sjöblom: Sökte du jobb eller vad var det som gjorde att du dröjde dig kvar i studentlivet?

Kent Björkegren: De första åren där var jag inte så intresserad av att till varje pris kasta mig in i förvärvslivet, utan det var en ganska trevlig period att vara lärare. Jag kanske inte behövde arbeta så extremt mycket utan lagom och kunde fortsätta läsa och på så sätt hitta en kombinerad finansieringslösning. Jag hade träffat min fru och vi hade gift oss och fått barn också, så det stämde bra att få vara kvar i den akademiska världen en viss period. Under en viss period blev jag också forskningsingenjör på väg- och vattenbyggnad. Jag tror att det var omkring -67, -68 och då hjälpte jag till att konstruera en utrustning som skulle visualisera tänkta vägbyggnader, typ broar och andra typer utav större vägbyggnadsprojekt. Vi försökte få fram en visuell bild av hur detta skulle se ut i framtiden. Bildskärmar och sådant fanns ju inte på den tiden, det skall vi ha klart för oss, utan tillsammans med en kollega som gjorde visst programmeringsarbete gjorde jag en teknisk utrustning som visualiserade detta på ett oscilloskop. Vi fotograferade oscilloskopet efteråt och fick på så sätt en film utav en framtida visuell bild av exempelvis ett stort brobygge. Percy Lindgren eller Lindberg eller någonting sådant hette han som hjälpte till att programmera. Han gick vidare sedan och var en utav de tongivande för att skapa den första lösningen för toto. Jag kommer inte ihåg om det hette V75 redan på den tiden eller om det hette någonting annat, Svenska Spel eller något liknande. Då är vi väl inne på 70-talet i och för sig.

Gustav Sjöblom: Vad var det som gjorde att du fick upp ögonen för informationsbehandling?

Kent Björkegren: När jag läste på universitetet kände jag att det här med att arbeta enbart med teknik kanske skulle vara lite inskränkande. Det var trevligare att försöka få en bredare kunskap om en organisation, ett företag, en verksamhet, och träffa en hel del människor och på olika sätt hjälpa till att skapa instrument och förändringar för en organisation. Då tyckte jag mig förstå att det skulle kunna finnas en framtid för intresseområdet ekonomi och databehandling och det gjorde att jag började titta på de bitarna.

Gustav Sjöblom: Gjorde det också att du fick lättare att få det här forskningsingenjörsjobbet, fanns det någon koppling mellan datakunskapen och det?

Kent Björkegren: Det fanns givetvis en viss koppling, men det kanske inte var det enda eller utslagsgivande skälet. Det vet jag inte, då får vi gå tillbaka till den som valde ut mig i så fall.

Gustav Sjöblom: 1969 fick du ditt första riktiga jobb på W-data i Huskvarna och då handlade det verkligen om datakompetensen. Hur hamnade du där?

Kent Björkegren: Ja, det stämmer. Då kanske det akademiska skulle ta sitt slut och man skulle göra någonting riktigt i livet, så att säga. Då sökte jag ett antal jobb och det var allt ifrån Ericsson i Stockholm, SAAB i Linköping, ASEA i Västerås och ett antal företag i Göteborg och på andra ställen. Det blev till slut att jag fick ett erbjudande från ett företag som på den tiden hette W-data och var ett dataföretag som var gemensamägt utav Svenska Fläktfabriken och Electrolux och var placerat i Huskvarna. Jag fick det erbjudandet och vi tog det och jag flyttade dit med min fru och mitt barn. Det var ett barn då och sedan dök det upp ytterligare barn i Huskvarna.

Gustav Sjöblom: Kan du beskriva företaget W-data?

Kent Björkegren: Man hade alltså bestämt sig för att på olika sätt samla kunskap och resurser omkring databehandling inom tillverkningsindustrin. Det var två typer utav industrier: Electrolux som var mer löpande bandproduktion och Svenska Fläktfabriken som var rätt mycket stycketillverkning. Man ville samla kunskaper omkring produktionslösningar och givetvis även ekonomisystem i anslutning till den typen av verksamheter och man var ganska tidigt ute när det gäller lösningar inom stordatorvärlden, IBM:s stordatorer. Det kan ha varit ett hundratal anställda varav fifty-fifty på produktionssidan och på systemsidan. Jag landade på den systemavdelning som supportade Svenska Fläktfabriken. Jag jobbade med produktionsstyrningssystem för verksamheterna i Växjö, Söderköping och Helsingfors där hade man sina huvudsakliga produktionsenheter. Eller förlåt mig, Jönköping också givetvis. Det var för nära för att jag skulle komma ihåg det direkt.

Gustav Sjöblom: Var det hälftenägt av Huskvarna och Svenska Fläkt?

Kent Björkegren: Ja, det var hälftenägt, fifty-fifty. Exakt hur det styrdes i minsta detalj hade jag inte riktigt inblick i.

Gustav Sjöblom: Hade ni även extern debitering?

Kent Björkegren: Det fanns viss extern debitering men den var nog marginell. Nu gissar jag, men det var säkert nittio-nittiofem procent internt gentemot Fläkten och Electrolux.

Gustav Sjöblom: De flesta servicebyråer drev annars mest redovisning och smör-och-brödapplikationer, men det låter på dig som att här var det ganska mycket specialiserade system?

Kent Björkegren: Ja det var mycket inom produktionsstyrningssystemsidan, det var det faktiskt.

Gustav Sjöblom: Och det var IBM:s stordatormiljö, 360?

Kent Björkegren: 360-miljön ja, och det var COBOL som var det förhärskande programmeringsspråket i det företaget.

Gustav Sjöblom: Ni använde inte några minidatorer för processstyrning eller liknande?

Kent Björkegren: Det är möjligt att det fanns ute i verksamheterna, men det var ingenting som vi var inblandade i.

Gustav Sjöblom: Hur fick ni kunskap om dataverksamhet? Läste ni någonting, tog ni in konsulter utifrån, fanns det ett samarbete med hårdvaruleverantören?

Kent Björkegren: Det fanns ett nätverk redan då. Givetvis fanns det mycket kontakter med IBM. IBM var ju tongivande i många stycken på den tiden och även gentemot oss. Där samlade vi väldigt mycket kunskap, både om hur systemeringsarbetet skulle gå till och även om hur man skulle tränga in i olika typer av teknik och programmeringsprinciper. Så IBM var en stor källa, jag skulle nästan vilja påstå den största, men sedan hade man även hjälp av en intern metodavdelning som fungerade på det sättet att man dammsög kunskapen på marknaden och försökte att paketera ihop den så att man hade allting internt, intern utbildning och direktiv och instruktioner och regler. Så det fanns en me-

todavdelning som var ganska stark och han som ledde den hette Åke Fager, ett namn som jag inte riktigt vet var han finns nu.

Gustav Sjöblom: Fick du någon introduktionsutbildning när du kom dit?

Kent Björkegren: Ja, det fick man, under begränsad tid i och för sig, kanske under någon månad eller så. Det var rätt mycket att lära sig de här metoderna och reglerna som man hade satt upp, men även att komma i kontakt med verksamheten, alltså de bolag som man skulle supporta för.

Gustav Sjöblom: Men du hade ingen kontakt med några externa konsulter som kom till W-data?

Kent Björkegren: Nej, jag hade inte det

Gustav Sjöblom: Åkte du på några kurser eller liknande förutom det som IBM erbjöd?

Kent Björkegren: Nej, det var ju mest IBM, men det blev en hel del.

Gustav Sjöblom: Hette det systemman?

Kent Björkegren: Ja, jag har för mig att terminologin kallade det för systemman, ja jag vill minnas att det begreppet användes.

Gustav Sjöblom: Hade du samma roll under hela tiden på W-data?

Kent Björkegren: Ja

Gustav Sjöblom: Hur var det som arbetsplats?

Kent Björkegren: Det var väldigt trevligt och stimulerande och framåtriktat. Det var många unga människor redan på den tiden i databranschen, så det var mycket positivt.

Gustav Sjöblom: Efter tre år eller så flyttade du till slut till Bilspedition och till Göteborg. Vad var det som gjorde att du rörde på dig?

Kent Björkegren: Vi hade fortfarande ett stort social kontaktnät kvar i Göteborg och på något sätt växte det sig starkare och jag ville helt enkelt tillbaks till Göteborg. Det var inget negativt gentemot dåvarande företag eller på annat sätt, utan det var nog de sociala krafterna som drev mig tillbaks. Det var ingenting som var negativt för min hustru heller, även om hon kanske inte hade riktigt så stark dragningskraft tillbaks som jag hade, men vi följdes åt.

Gustav Sjöblom: Jobbade hon också?

Kent Björkegren: Hon har arbetat i sjukvården i alla år.

Gustav Sjöblom: Men hon jobbade då i Huskvarna?

Kent Björkegren: Hon jobbade ganska lite i Huskvarna, för då hade vi små barn. Äldsta dottern är född -67 och den yngsta -70, så hon var mest hemma. Hon arbetade lite grann på timbasis när hon blev inkallad, men hon hade ingen fast tjänst när vi bodde där.

Gustav Sjöblom: Nu är vi framme vid Bilspeditionstiden och då är det dags att vända sig till Bengt och höra hur du hamnade på Bilspedition. Du är född den 25 juli 1943. Var växte du upp någonstans?

Bengt Risén: Jag föddes uppe i Järpen, halvvägs mellan Åre och Östersund.

Gustav Sjöblom: Det hörs inte på dialekten.

Bengt Risén: Nej, jag skulle tro att jag var två år när mina föräldrar flyttade ned och jag har sedan bott i Göteborg hela tiden. Jag har väl i och för sig varit där uppe mycket, mer förr men inte så mycket nu kanske.

Gustav Sjöblom: Vad gjorde dina föräldrar?

Bengt Risén: Min pappa var ingenjör och min mamma var hemmafru. Pappa var väg- och vattenbyggare.

Gustav Sjöblom: Vad gjorde du på fritiden som ung?

Bengt Risén: Jag har alltid varit väldigt idrottsintresserad, så jag har spelat mycket fotboll och jag har spelat lite handboll och lite ishockey. Sedan när jag blev lite äldre blev jag intresserad av sjön och jag hade segelbåt ett tag och jag har haft motorbåt, men just nu har jag ingenting.

Gustav Sjöblom: Vart i Göteborg flyttade ni någonstans?

Bengt Risén: Vi flyttade till Slottsberget på norra Älvstranden och sedan flyttade vi till Lundby, vid Lundby nya kyrka, och sedan köpte far och mor en bostadsrätt vid Vågmästarplatsen.

Gustav Sjöblom: Och du gick i skola på Hisingen kan man förmoda?

Bengt Risén: Ja, jag gick småskolan på Bräckeskolan och sedan gick jag på Lindholmsskolan och realskolan gick jag på Lundby Sam, men på den tiden var det fyraårig realskola och efter tre år kunde man söka till gymnasiet, vilket jag då gjorde. Det hette Vasa Höga Allmänna Läroverk och är det nuvarande Schillerska. Där gick jag reallinjens matematiska gren.

Gustav Sjöblom: Låg det i familjetraditionen att läsa?

Bengt Risén: Ja, det blev väl lite så. Min pappa var en duktig byggare och byggde en hel del här i staden och blev ansvarig för olika projekt. Han umgicks mycket med kollegor då, så jag var väl ett tag inne på att jag skulle bli byggare. Jag var rätt duktig på linjalritning och sådant där och tyckte det var roligt, så en tanke hade varit att jag skulle bli arkitekt. Men när jag sökte till Chalmers sökte jag väl väg- och vatten och arkitektur och maskin. Det här var ungefär -63 och jag gjorde lumpen efter gymnasiet innan jag började på Chalmers. Då var det så att man skulle ha poäng för att söka och jag kom in direkt på

maskin och då tänkte jag att jag skulle ta och bryta mönstret i släkten. Jag hade två farbröder som var byggare också och mina föräldrars bästa vänner var som regel byggare. Sedan, som Kent sade här, så får man ju ett antal nya kamrater. Det var inga som jag kände innan, men vi var väl en fem-tio stycken som höll ihop. Sedan kom jag in på både arkitektur och väg och vatten, men då hade jag börjat på maskin och jag tyckte det var kul och hade fått väldigt trevliga vänner, så jag valde att gå vidare där.

Gustav Sjöblom: Kom du i kontakt med datorer eller liknande under Chalmerstiden?

Bengt Risén: Ja, jag gick mina fyra år och var klar lite tidigare faktiskt. Vi hade, som Kent var inne på, lite grann sådan här COBOL-undervisning. Vi fick lära oss att programmera lite grann och med hålkort göra vissa körningar, simuleringar som man skulle göra, men det var inte speciellt mycket. Det var nog under första året som jag gick den lilla utbildningen och då låg den här enheten bakom kårhuset, bort mot arkitektur där bortigenom. Vi fick lära oss lite där, men inte sådär speciellt mycket, och sedan de andra åren var det ingenting att tala om när det gäller IT.

Men på min tid var det så på maskin att kunde man gå två inriktningar. Antingen kunde du gå produktion och organisation – det är lite mer merkantilt kan man säga – eller så kunde du gå konstruktion och värme. Väldigt många av de som gick konstruktion och värme hamnade på Volvo eller SKF här i Göteborg eller på ASEA, men jag valde att gå produktion och organisation. När jag hade tagit studenten ville jag innerst inne bli ingenjör, men jag hade också en liten fundering på att kanske söka till Handelshögskolan. Nu gjorde jag inte det, utan jag bestämde mig liksom för att gå maskin. De två första åren har man både P och K, som det kallas – det är ju samma grundutbildning med matte och fysik och allt det här. Sedan efter två år går man över på den ena eller den andra sidan och jag valde då produktion och organisation. Det låg mig närmast om hjärtat. Jag var inte den typen som ville sitta och rita kullager, rita bilar eller vad det nu var, utan jag har alltid varit lite mer operativ. Då fanns det en person som väl hade varit överingenjör eller någonting på Volvo som hette Harald Lindahl. Han hade något år innan gått från Volvo till Chalmers och var professor. Han var väl tf till en början kanske, sedan byggde han upp den där institutionen, för han var väldigt duktig på att marknadsföra sig och det han höll på med. Han fick upp logistiktänkandet på ett mycket högre plan än det var tidigare. Han byggde upp den institutionen och det är ju en ganska stor institution idag. När jag gick i trean läste jag transportteknik. Det var inte transportteknik i form av att konstruera bilar utan det var mer logistiken. Harald Lindahl var bland annat en väldig förespråkare för de här ro-ro-fartygen, ACL-fartygen som fortfarande finns. Jag bor ute vid Nya Varvet så jag ser ju de här båtarna som kommer in varje vecka och Bilspedition har ju ägt ACL en gång i tiden också. Vi var ett antal som gick den här kursen och institutionen skulle göra ett kompendium för hur man dokumenterar transporter. Det var flyg, det var sjö, det var järnväg och det var bil – och det var kanske någonting mer, men det var väl i huvudsak de fyra. Då blev det helt enkelt som så att handledaren sade att nu tar ni hand om lastbilar och så tar ni hand om järnväg och ni flyg och ni sjöfart. Och jag fick ta hand om lastbilstransporterna tillsammans med en polare som heter Lennart Olausson och numera är VD för Business Region Göteborg, så honom har jag lite kontakt med. I övrigt har jag en hel del kontakt med Chalmerister men inte med de som studerade precis samtidigt som mig.

Gustav Sjöblom: Dokumentera transporter, alltså, dokumenthanteringen kring transporterna?

Bengt Risén: Ja, vad som sker från och med att en kund bokar in en sändning tills godset är framme. Som en anekdot eller lite kuriosa så kunde vi inte mycket om det här med lastbilstransporter, för ingen utav oss hade varit involverade i det. Jag hade sett ASG på en hel del bilar, så vi tog kontakt med ASG men vi var inte speciellt välkomna. ASG hade sitt huvudkontor i Stockholm men Bilspedition hade sitt på Berzeligatan i Göteborg och vi unga flinka studenter såg att VD hette Rolf Cavallius och vi tänkte att vi ringer honom. ”Ja, det är klart, grabbar” sade han. Cavallius och Lindahl jobbade nog en del ihop och jag tror Lindahl var lite rådgivare till Cavallius och Cavallius till Lindahl. Så vi kom upp nästa dag och berättade vad vi var ute efter. Så fick vi ett par personer som vi intervjuade och det fanns en hel del material som vi fick, men sedan var vi tvungna att sätta ett visst stuk på det så att alla de här dokumentationerna blev likadant upplagda. Det här var när jag gick tredje året och sedan fjärde året skulle vi göra examensarbete. Det här var -67 på hösten och -68 på våren och jag hade liksom klarat av mina tentor och det var bara exjobbet kvar. Då ringer Cavallius till oss och säger att ”Jag skulle vilja, grabbar, att ni gör ett examensarbete.” Nu kommer inte jag heller ihåg rubriken på det, men det var helt enkelt så på den tiden att här i Göteborg fanns det väldigt många mindre åkerier som hade en och två och tre bilar. Någon körde ute på Hisingen, någon körde på Partille och någon körde till Frölunda och så vidare, och det där tyckte man från ledningens sida att det måste ses över och då fick Lennart Olausson och jag i uppdrag att göra det här exjobbet. Så vi intervjuade åkarna, vi intervjuade kunder, vi intervjuade personal och vi gjorde en karta över Göteborgs kommun och så gick vi genom frakthandlingar och tittade var godset gick och var det hämtades någonstans och så drog vi det.

På den tiden, -67, -68 var det relativt lätt för civilingenjörer att få jobb. Volvo, SKF, Alfa Laval, ASEA och så vidare hade informationsträffar uppe på Chalmers där de bjöd på macka och kaffe eller bjöd på middag och så fanns det stationer. Volvo tilltalade mig, så att jag kan väl säga att jag fick nog ett par tre stycken jobb där. Sedan var det Maynard, en amerikansk konsultfirma som jag också fick jobb på och jag fick jobb på ASEA, men jag kände inte riktigt för att flytta till Västerås. Sedan ringde Cavallius och sade till både mig och min kollega att ”Ni får jobb här.” Vi låg och sökte jobb redan då -67, för man ville inte gå för lång tid och inte ha något jobb. Min polare hade fått jobb som någon försäljare här uppe i Sverige eller Norden för någon tysk firma som tillverkade hissar och rulltrappor och han hade väl tagit det och löneläget i Tyskland var nog något högre än vad det var i Sverige. Jag hade tackat ja till det här Maynard, men Bilspedition föll mig på läppen på något sätt, så jag ringde till Maynard och sade att jag tackade nej och så fick jag jobbet på Bilspedition. Det var Kents chef, Karl-Johan Tornander, som var datachef, men det var bara han. Det var nästan ingen mer, sedan kom ju Kent och så kom det en annan kille som hette Lars Plomgren, men det kommer vi kanske in på lite när Kent kommer med sedan. Så jag var väl egentligen nummer två som akademiker och vårt kontor på Berzeligatan var inte speciellt stort.

Gustav Sjöblom: Du var den andra akademikern på hela Bilspedition alltså?

Bengt Risén: Ja. Sedan 1970 eller möjligtvis -71 flyttade vi från Berzeligatan ut till Mölndalsvägen, du vet det där stora grå huset där Willys har sitt. Där satt vi sedan i många år. Jag var med och ansvarade för flytten därifrån över hit till de här lokalerna och det är väl tre år nu till sommaren som vi har bott här tror jag. Så vi satt där i en bra bit över trettio år och företaget växte. När jag började på Bilspedition 1968 omsatte vi mellan fyra- och femhundra miljoner i den svenska verksamheten och förra året omsatte den svenska verksamheten fjorton miljarder. Det är inte bara inflation utan det har hänt väldigt, väldigt, väldigt mycket i det här företaget under de åren och där har jag varit med och jobbat i ett antal olika funktioner, men jag har jobbat väldigt mycket operativt.

Gustav Sjöblom: Vilka var det som ägde Bilspedition i början?

Bengt Risén: Det hette AB Godstrafik och Bilspedition, men alla sade Bilspedition så sedan blev det Bilspedition AB och sedan blev det BTL och sedan köpte Stinnes upp BTL och så blev det Schenker BTL och sedan blev det Schenker och nu är det DB Schenker. När jag kom kan man säga att halva företaget ägdes av de åkare som körde för oss och de var väl en fyrahundrafemtio, femhundra stycken kanske. Idag har vi inte mer än säg tvåhundrafemtio och de åkare som är idag har varit med hela tiden, så de har blivit större och större genom att de har köpt upp andra åkerier och att volymerna har ökat. Den andra halvan ägdes bland annat av Åkeriförbundet och sedan hade vi några större industriföretag som ägare, bland annat Boliden.

Gustav Sjöblom: Var det Bilspedition som skötte det mesta av kundkontakten eller gjorde de enskilda åkarna det?

Bengt Risén: Officiellt var det som så att Bilspedition hade transportkonsulenter som var säljare, så det var ute på fältet på våra kontor som man gjorde affärer. Men sedan har vi alltid under alla de här åren som jag har jobbat haft en filosofi inom företaget att vi tror på den lokala förankringen. Nu har vi tjugofyra distriktskontor idag men vi har väl varit uppe kanske i en tjugoåtta. Vi har haft någonstans upp emot en femtio-sextio lokalkontor över hela landet. På nästan alla de här orterna fanns det minst en åkare och, ja, man känner ju varandra, man kanske har barn som går i samma skola eller man har killar som spelar fotboll i samma lag, så mycket tips får man via åkarna – så även idag. Vi skötte den fysiska försäljningen, vi skötte ekonomin gentemot oss själva, redovisning och sådant, och vi skötte avräkningen med åkarna som vi kanske återkommer till sedan. Åkarna skötte själva transporten, men det var vi som hade terminalerna och det var vårt folk som skötte styckegodshanteringen.

Gustav Sjöblom: Bilspedition och ASG hade tillsammans en väldigt stor del av den här marknaden. Hur skiljde sig de två vad gäller organisation och kundgrupper?

Bengt Risén: Man kan nog säga att strukturen var rätt lika. När jag kom -68 var det ASG som dominerade. De var störst, men idag är det vi som är störst. Vi slåss om alla kunder, sedan är vi numera lite större eller mycket större på just termotransporter. Det tror jag inte DHL har idag, men de har haft det tidigare

Gustav Sjöblom: Vilka var dina arbetsuppgifter under de första åren?

Bengt Risén: Jag började hösten -68 och fick gå något som vi fortfarande har här, en grundkurs i hur vi jobbar i det här företaget. Jag tror jag började en fredag och så fick jag gå en sådan här grundkurs. Jag kunde ju inte speciellt mycket – mer än teoretiskt från Chalmers – så jag gick den i ett par veckor och sedan var jag ute på några kontor och var ute hos några åkare. Så jag fick en ganska bra bild och fram till säg -70, -71 jobbade jag på vår trafikavdelning som utredare, så jag var ute på ett antal åkerier som hade lite problem och hjälpte dem att lägga om trafiken. Jag vet till exempel att vi hade två åkerier som körde från Göteborg till Helsingborg och då körde chauffören alltså ner och låg över och så åkte han hem nästa dag. Då kunde jag som teoretiker påstå att han kan byta bil på Hallandsåsen eller i Halmstad så är han hemma sedan samma natt. Det var liksom revolutionerande på den tiden.

Sedan i den vevan byggde vi två stora terminaler i Stockholm och Göteborg och så byggde vi i Sundsvall-Timrå och Östersund och då skulle man ha en layout på hur man skulle hantera godset. Idag är det ju bara gaffeltruckar som gäller, men på den tiden hade vi conveyorbanor. Du har en transportör som går i taket och så hänger det ned en krok och så hakar man på en vagn och så står det gubbar där och vissa sätter på de där vagnarna och sedan har man ett visst kodsystem och så plockar man av det på rätt linjeplats. Då gällde det att göra en layout för de här stora kontoren och jag jobbade med det och även med Timrå.

Sedan kom jag över till organisations- och utvecklingsavdelningen. Cavallius var en handlingskraftig person utan dess like. Kort stubin hade han. Han var VD när jag kom, jag tror han började -67 och han hade ju visioner. Han tyckte för det första att vi var för mycket folk och sedan tyckte han att våra rutiner var lite ålderdomliga. Det var ju nästan så vi hade gåspenna. Då började jag på någonting som hette organisations- och utvecklingsavdelningen och där började vi tillsammans med två herrar från IBM att titta på rutinerna.

Gustav Sjöblom: Hade du med dig några metoder från Chalmers som inte fanns förut inom Bilspedition, till exempel operationsanalys eller simuleringar eller något åt det hållet?

Bengt Risén: Jo, det hade vi ju läst en hel del och det var någonting alldeles nytt här.

Gustav Sjöblom: Påverkade det ditt arbete att du hade det här i bagaget?

Bengt Risén: Nej, ja … Det gjorde det ju, till exempel när man skulle titta på hur ett åkeri drev sin verksamhet hade man en hel del nytta utav vad man hade läst på Chalmers. På Chalmers var det också så att det här med flyg var häftigt och sjöfart var häftigt, men lastbilar och järnväg var väl inte riktigt så häftigt. Det fokuserades mycket på det på den tiden och professor Lindahl drog igång det här med roro-fartygen och ACL-båtarna som fortfarande är i bruk. Jag tror att man hade en annan syn på saker och ting i och med att man hade gått på Chalmers, absolut. Jag vet inte hur många civilingenjörer och civilekonomer vi är här i huset idag, men det är ganska många, så här har man ju satsat väldigt mycket på kvalificerat folk.

Gustav Sjöblom: Hösten 1970 kom du till organisationsavdelningen och blev ganska direkt satt av Cavallius att titta på den här rationaliseringen?

Bengt Risén: Ja. Då började vi tillsammans att titta på det här, en kille som heter Bengt Nelson och jag och så var det två killar från IBM och sedan var Karl-Johan Tornander med också. IBM-killarna var ju säkerligen ute efter att sälja en massa IBM-utrustning till oss, men de var väldigt duktiga. Vi var runt och tittade på en del kontor och hur de jobbade och jag var ju relativt ny då, så jag tyckte att det var väldigt mycket manuellt och det tyckte Bengt Nelson och Karl-Johan också – Karl-Johan hade inte heller varit så länge i företaget, han kanske kom något år innan mig – och så mynnade det ut i en rapport.

Gustav Sjöblom: Men det fanns en del datasystem inom Bilspedition tidigare?

Bengt Risén: Mycket lite. Du får rätta mig här Kent. Vi hade naturligtvis något faktureringssystem och ett ekonomisystem hade vi säkert också, men i övrigt var det väldigt mycket handpåläggning. Man taxerade varje sändning för sig, manuellt. På den tiden liksom idag var vikten och avståndet väldigt avgörande för fraktsatsen. På den tiden var det

även så att vi liksom SJ hade olika varugrupper. Du kunde ha två sändningar som var identiskt lika men innehöll olika varor, för man tyckte att de som var dyrare kunde ta lite mer frakt och de som körde kätting eller någonting sådant kunde inte göra det. Då började vi att titta lite grann på hur man skulle kunna taxera på ett annorlunda sätt. När vi hade fakturerat en sändning och kunden hade betalat så skulle vi ju portionera ut pengarna till åkarna och då gjorde man det manuellt. Man satt på de olika kontoren och utifrån de fraktdokumenten som fanns gjorde man fördelningen av frakten mellan åkarna. Det var också mycket arbetskrävande. Man kan säga att vi egentligen inte ändrade på våra regler utan vi hade kvar avräkningssystemet. Det hade vi i många år, men nu har vi har gått över till det här med navavräkning. En springande punkt som vi fick fundera väldigt mycket på var identifikationen. Idag finns det ju streckkoder på precis allting, men för att vi skulle kunna rationalisera det här på ett vettigt sätt då fick vi producera egna nummer på frakthandlingarna. Det var en kille som jobbade hos Kent, Karl-Axel Sundberg, som konstruerade en maskin på våran expedition där vi stoppade in fraktdokumentet och fick ut nummer. Vi hade folk som bara stod och matade fraktsedlar. Det där fungerade rätt bra och det var liksom nytt då.

Gustav Sjöblom: Du var med i planeringsfasen under -70, -71 och då satt ni i den här kommittén och skrev rapporten. Arbetade du med något annat som hade samband med Projekt Lastförteckning?

Bengt Risén: Ja, sedan kom Kent, Karl-Axel och Lasse Plomgren – det är de jag kommer ihåg från början – och jag jobbade mer med den praktiska biten. Jag lärde mig aldrig att programmera och jobbade inte med IT-system, för det var ju Kent och deras gäng som gjorde det. Vi hade ADB-konsult, men de jobbade lite mer på beställning av dataavdelningen, för de var ju inte så många. Vi såg i den här förstudien och i fasen därefter under 70-talet att det fanns oerhört mycket som man kunde göra bättre. Det jobbade jag med fram till att vi drog igång PLF, Kent, -75, va?

Kent Björkegren: Ja, eller till och med kanske -74 undrar jag om inte det var första gången.

Bengt Risén: För det var ju olika faser.

Kent Björkegren: Ja, precis.

Bengt Risén: Och då ansvarade jag för implementeringen utav de här olika faserna fram till -75, -76. Sedan har ni sedan fortsatt där, men jag kom tillbaka till den första avdelningen jag var på, trafikavdelningen, och blev biträdande trafikdirektör som det så vackert hette. Sedan har jag varit med och hållit i rätt mycket utbildning, inte IT-utbildning men den praktiska användningen, hur det skulle gå till i våra system.

Sedan – det kommer du väl så väl ihåg också Kent – hade vi ju fyra ställen: Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall. När vi väl hade löst det här med numret kodade vi varje fraktsedel på ett speciellt sätt; till exempel om det var avsändaren eller mottagaren som skulle betala frakten, om det var det efterkrav på det, avsändningsorter och mottagningsorter, och avsändare och mottagare. Vi hade säkerligen femtio kontor som skickade in fraktsedlarna varje dag till dessa fyra ställen och nästa dag stansade man in uppgifterna. I och med att vi hade fått ID-nummer på fraktsedeln behövde vi inte sitta och skriva i loggböcker, utan tog in uppgifterna från fraktsedeln genom att vi stansade in dem här. Sedan skrev vi lastförteckningar där vi skrev upp för varje åkare numren på de sändningarna som han körde. Sedan kopplades det ihop så att det numret gick från Göteborg via

terminalen till Stockholm och sedan ut till mottagaren. Varje lastförteckning var unik för varje åkare och i datasystemen som grabbarna gjorde kunde man koppla ihop det här, så man fick rätt belopp till åkarna och till kontoren också.

Gustav Sjöblom: Och du kom med i det här någon gång under 1972, Kent. Hur blev du rekryterad till Bilspedition?

Kent Björkegren: Ja, som jag sade tidigare så kände jag ett visst intresse utav att komma tillbaka till västkusten vid det tidevarvet, så jag sökte helt enkelt på en annons. Efter intervjuer och annat fick jag ett erbjudande som jag tackade ja till. Som hittills har berörts skulle det vara en kombination utav anställda människor och köp utav konsulttjänster för att realisera det här projektet som Bengt och hans kollegor hade initialt övergripande designat. På så sätt kom jag in i bilden och blev ansvarig från Bilspeditions sida för realiseringen utav detta.

Gustav Sjöblom: Du kom direkt in för den uppgiften. Var i organisationen satt du någonstans?

Kent Björkegren: Då satt jag på en dataavdelning där det fanns en dataansvarig över hela avdelningen. Den var inte stor på den tiden, jag tror att den bestod utav tre eller fyra personer och det var Karl-Johan Tornander som var chef över den gruppen. Jag kom in som ansvarig för systemdelarna där. Nu växte den ju under årens lopp men så var det initialt.

Gustav Sjöblom: Vilka intryck fick du av Bilspeditions dataarbete när du kom dit?

Kent Björkegren: Det var ju ganska rudimentärt på den tiden, och för att återgå till Bengts redovisning så nämnde Bengt att det fanns vissa rudimentära datalösningar. Det fanns faktureringsrutiner och det fanns avräkningsrutiner – avräkningsrutinerna var ju till för att räkna ut ersättningen till inblandade transportörer. Dessa rutiner var väldigt decentraliserade i den bemärkelsen att det inte fanns något samspel mellan vad man gjorde uppe i Sundsvall och vad man gjorde nere i Stockholm eller i Göteborg. Trots att det var samma transportuppdrag som var inblandade i de olika ställena så fanns det inte någon lösning som gjorde att man verifierade att det blev rätt, utan varje kontor levde i sin värld. Man såg ganska tidigt att det nog är rätt att försöka samla in all informationsmängd för ett transportuppdrag till ett ställe och därefter göra olika typer av kontroller och regleringar. Då såg man direkt en parallell med det jag hade arbetat med tidigare inom tillverkningsindustrin, där det alltid fanns någon form utav dataregister som kallades för Produkter i Arbete och här skapades någonting som man kallade för Pågående Transporter. Då såg man en direkt parallell, där alla händelser för en transport skulle samlas in till ett centralt register.

Gustav Sjöblom: Det du beskriver nu, var det era idéer på dataavdelningen eller kom det från rapporten som Bengt med flera hade tagit fram?

Kent Björkegren: Världen är aldrig svart eller vit. Den är inte ensidig, utan det är alltid samarbete och jag vill påstå att det ganska tidigt skapades ett väldigt gott samarbete mellan de här olika kunskapsområdena: verksamhetskunskapsområdet, datakunskapsområdet internt och de externa konsulterna. Det skapades ett väldigt bra teamwork.

Gustav Sjöblom: Men den här rapporten som ni hade skrivit, hur pass detaljerad var den?

Bengt Risén: Den var ju inte ned på bits och bytes, utan det var i mångt och mycket: ”Kan vi göra någonting?” Det ledningen var lite rädd för var att man såg att volymerna ökade och att det blev fler och fler människor anställda och då menade man på från ledningen att man måste kunna göra det här på ett mera automatiskt sätt. Jag kommer inte ihåg hur omfattande den rapporten var, utan det var ju en beskrivning av tankegångarna som sedan Kent och hans personal jobbade med. Sedan hade vi också gjort lite kalkyler för vad det här skulle innebära för någonting i kostnader – det hade vi gjort ihop med dataavdelningen – och vi såg också att man kunde göra vissa besparingar. Sedan blev det så under slutet av 70-talet och in på 80-talet att volymerna växte eftersom vi tog marknadsandelar från våra konkurrenter och det gjorde ju att de siffrorna som förmodligen stod i den här rapporten … Ja, det var väldigt svårt att följa upp dem egentligen, men hade vi jobbat på samma sätt idag som vi gjorde 1970 så hade vi väl varit tio gånger så mycket folk som det är idag

Gustav Sjöblom: Så den här rapporten som ni tog fram var inte en genomarbetad kravspecifikation utan det var en underlagsrapport för vidare arbete?

Bengt Risén: Det kan man säga. Det handlade om huruvida tankegångarna var rätt. Jag var själv och drog den där för dåvarande företagsledningen och det var inte någon där som var speciellt data- eller IT-kunnig men de såg tankegångarna, att där hade man nog tänkt rätt. Sedan tycker jag, precis som Kent sade förut, att vi var en väldigt bra grupp. Vi höll ihop väldigt och satt på lördagar och söndagar där på Varvets datacentral och testkörde och vi jobbade väldigt, väldigt bra ihop.

Gustav Sjöblom: Vilka mer än ni satt i den här gruppen

Bengt Risén: Det var dem som Kent räknade upp.

Kent Björkegren: Jag tror det var fyra eller fem personer och sedan var det det här externa konsultföretaget som hette ADB-konsult. Där engagerade vi tre till fyra personer, så sammanlagt var det en åtta-nio som höll på med själva datasystemen. Sedan var det verksamhetsinriktade människor, där vi hade Bengt och ytterligare ett par tre stycken och så givetvis de som var operativt inblandade ute på fältet som engagerades lite till och från.

Bengt Risén: Vi visste om då att det fanns en del expeditionschefer som var väldigt duktiga och som var intresserade och som också förstod att man inte kunde jobba på det här sättet utan måste bli lite modernare, så beroende lite grann på de olika faserna så plockade vi in de som vi tyckte var väldigt duktiga utifrån kontoren.

Gustav Sjöblom: Och hårdvaran ni körde på var Varvsindustrins Datacentral, en 370/145?

Kent Björkegren: Ja, just det, det var IBM mainframe det också.

Gustav Sjöblom: Var det tanken från början att det var där systemet skulle köras eller var det mer under provfasen?

Kent Björkegren: Nej. Det finns ju lite olika filosofier här. För det första: skall man centralisera system och register eller skall man decentralisera? Och ganska tidigt, med tanke på det här Pågående Transporter som jag nämnde tidigare, så var man inne på ett centralistiskt synsätt och det föll nog ganska naturligt att man skulle gå in på mainframesidan faktiskt. Sedan hade vi ju ett samarbete med VDC, Varvsindustrins Datacentral, där vi hade köpt datatjänster tidigare.

Gustav Sjöblom: Var det de som körde de befintliga rutinerna? Fanns det ingen datakraft alls på Bilspedition?

Kent Björkegren: Nej, det fanns ingen datakraft initialt. Det har byggts upp successivt under årens lopp men då fanns det inte, nej.

Bengt Risén: På de här fyra punkterna då, Sundsvall, Stockholm, Göteborg och Malmö, så registrerade vi alla frakthandlingarna och då hade vi Datapoint. När det gällde lastförteckningarna, om jag minns rätt, Kent, så hade vi optisk läsning av dem, så var det väl?

Kent Björkegren: Ja.

Gustav Sjöblom: Kan ni beskriva hur det färdiga systemet fungerade i detalj, hur informationen flöt genom Projekt Lastförteckning när det kom igång under -74, -75.

Kent Björkegren: Om jag börjar så kan vi säga såhär att det har nämnts redan tidigare här att det gällde att samla grundinformation för ett transportuppdrag och då skulle jag återigen vilja påpeka det här med identifikationsnummer. Det fanns inte en tillstymmelse till den typen utav begrepp inom transportvärlden på den tiden …

Bengt Risén: Där var vi först

Kent Björkegren: … utan där var vi först. Det gällde att skapa ett unikt identifikationsnummer och det kan väl inte vara så dumt med bara ett, två, tre, fyra och så vidare. Men: man konstaterade ganska tidigt att det gällde att skapa en checksiffra på ID-numret, ungefär som våra nuvarande personnummer har. Det fanns ingen utrustning som kunde skapa detta nummer och sätta det på pränt på dokumentet. För detta realiserade vi en egen utrustning. Man startade genom att skapa det här identifikationsnumret på ett fraktdokument och egentligen de facto på tre olika delar, det fanns på del ett, två och tre. Sedan vidtog en kodning. Det fanns en princip för hur man prissatte gentemot kunder och i huvudsak var det två parametrar som var inblandade. Den ena var vikten på godset och den andra var ett avstånd som godset skulle förflyttas, från A till B. Vikten fick man antingen med hjälp av våg eller så litade man på den uppgift som kunden hade registrerat på frakthandlingen. När det gäller avståndet, säg från Kiruna till Trollhättan, ja hur i all världen fick man tag i det? Jo, då visade det sig att det fanns ett projekt på Lunds universitet – om jag inte minns helt tokigt – som hade byggt upp fragment utav avstånd mellan olika koordinater över Sverige. Vi kom in i ett samarbete med dem, där vi helt enkelt beställde: ”Kan ni inte skapa ett avståndsverk till oss där ni talar om avståndet från Kiruna till Trelleborg och från Stockholm till Örebro och från Älmhult till Falun och vad det nu är för någonting?” Jag tror att det var runt tvåtusen orter eller tvåtusen till tvåtusenfemhundra orter i Sverige som vi definierade och lade avståndet kors och tvärs mellan. Det var en speciell aktivitet i sig själv och efter lite födslovåndor fick vi då avståndsregistret maskinellt. Och det återanvände vi. På det här dokumentet som jag nämnde tidigare där man hade satt ID-numret skrev vi in orten i klartext, till exempel Falun till Älmhult. Givetvis

fanns det lite förkortningar, det blev S och G för Stockholm och Göteborg och så vidare, man rationaliserade lite grand. De här uppgifterna i form utav orter, vikter och lite andra koder registrerade man på en decentral utrustning utav märket Datapoint, där vi hade lagt in kontrollfunktioner. Blev det rätt ID-nummer – det vill säga var checksiffran med och rätt registrerad? Man hade även gjort en kontrollsumma för koderna man hade satt på dokumentet, som man också kontrollerade i den här Datapoint-utrustningen. Man kunde inte kontrollera namnet på orten, utan då samlade vi in de lokalt registrerade uppgifterna till en central punkt som fanns i Göteborg. Dit transmitterade vi över data och där hade vi ett register som talade om vilka godkända ortnamn som var aktuella och så verifierades de där. Detta var alltså batchorienterade lösningar, satsvis orienterade lösningar. Sedan gick de vidare till själva taxeringsprocessen som gjordes i mainframen, stordatorn på VDC. Där fanns avståndsregister och med hjälp utav tarifferna som vi hade för hur man taxerade mot kunder, inklusive en viss typ av rabattstruktur, räknade vi ut ett pris. På så sätt mekaniserade vi beräkningen utav debiteringen gentemot kunder, taxeringen som det kallades på den tiden.

Så gick det till att få det första fotfästet, och det var det första huvudet i Pågående Transporter. Sedan förflyttades godset från första punkten och då talade man om vilken transportör som tog hand om det. Då listade man de här ID-numrena med checksiffran och där fanns också ett transportörsnummer. Sedan registrerades de uppgifterna och samlades också in i det centrala Pågående Transporter. Vissa transporter omexpedierades på terminal nummer två och kördes vidare och då registrerades nya så kallade lastförteckningar – därav namnet Projekt Lastförteckning – och då samlade man in de nya rörelserna också till det centrala registret Pågående Transporter. Slutligen blev det vissa klarsignaler när transporten var framme eller godset var framme. I den mån det fanns någon komponent som saknades så fanns det ett kontrollsystem i Pågående Transporter-programmet som sade att ”Nehej, här är det saknat. Här talar ni om att godset kommit fram till en terminal men inte gått vidare. Varför gör det inte det?” Då producerade man någonting man kallade för Efterlysningar till de inblandade kontoren, som fick påpekande att ”Ni har inte talat om vad som skall hända ytterligare.” På så sätt fick man alltså en intern styrning utav både att man samlade in alla uppgifter korrekt och att alla uppgifter överhuvudtaget var insamlade.

Det låg senare till grund för en beräkning utav det transportarbetet som respektive transportör hade gjort. Man hade samlat in alla händelser för ett transportuppdrag i Pågående Transporter, och då fanns det ett regelkomplex som räknade ut ersättningen till respektive transportör och kontor. Då gjorde man en så kallad avräkning periodiskt och reglerade detta till de inblandade. Allt detta var mekaniserat. Alltså, alla beräkningar hade man helt enkelt rationaliserat bort och det gjorde att verksamheten och organisationen kunde svälja ökade transportvolymer, vilket var tacksamt på sikt, både rationaliseringen initialt men också att kunna svälja ökade transportvolymer. Det kan hända att det finns mer att säga om detta, men det var grovt sett mekanismerna i så att säga då det här, det här systemet tror jag

Bengt Risén: Och sedan blev det ju så, Kent, med den här apparaten som Karl-Axel konstruerade och byggde, att till slut fick vi Nässjö Tryckerier, tror jag det var, att trycka ID-numret på fraktsedeln när de tryckte den. Men det var inte lätt

Kent Björkegren: Det blev standard så småningom efter några år, att när man beställde fraktsedlar ifrån tryckeriet så var de redan förtryckta med de här ID-numren. Man hade även delat ut ID-nummer till vissa kunder som själv producerade frakthandlingarna. Då kunde de producera ID-numret i sina datorsystem som producerade frakthandlingarna. Det var återigen ett unikt ID-nummer, för det var ju viktigt att man inte fick kollision

här. Det blev inte runt hörnet unikt, i den bemärkelsen att även våra konkurrenter anammade detta så att det inte blev i kors, så att säga. Det blev en Sverige-standard till slut.

Gustav Sjöblom: Kom det här efter hand eller när kom den här förtryckningen och standardiseringen av fraktsedlerna?

Kent Björkegren: Ja, var är vi tidsmässigt då?

Bengt Risén: Det är ju slutet av 70-talet.

Kent Björkegren: I slutet av 70-talet. Det dröjde en fyra-fem år innan det fick fotfäste.

Bengt Risén: Ja, det är nog så.

Gustav Sjöblom: PLF i sig var alltså ett ganska stort system som bestod av en massa delsystem som fyllde olika funktioner. Vad var den största utmaningen i att bygga det här?

Bengt Risén: Hur menar du då?

Gustav Sjöblom: Vilket delprojekt eller vilket moment eller vilken aspekt av Projekt Lastförteckning var det som beredde mest huvudbry eller förseningar?

Bengt Risén: Vi hade ju problem, kommer jag ihåg, innan vi fick de här numren i Karl-Axels maskiner. Det fick vi ju testa mycket innan det visade sig att det skulle kunna hålla. Det kommer jag ihåg, det var besvärligt.

Sedan med de andra bitarna är det klart att vi stötte på lite patrull. När vi drog igång Pågående Transporter var ju alla åkare och chaufförer och kontor tvungna att följa de nya rutinerna och precis som Kent sade här förut så jobbade man på lite olika sätt. Det gör man nog förmodligen även idag, även om systemet är tajtare nu så att man liksom inte kan hitta på saker och ting på det sättet. Jag kommer ihåg en grej. Det finns ett bageri som hette San Remo i Västberga där vi hade vår förra terminal. Då var det någon tok någonstans i landet som trodde att San Remo var San Remo i Italien, så man skickade sändningen dit. En annan grej var den gången någon skickade en motorcykel eller moped och hade skrivit kubiken på motorcykeln. Det var kanske en femhundrakubikare, så man taxerade då efter femhundra kubik. För det första kan man inte ha femhundra kubik på en bil, va … Sådana problem dök ju upp för oss.

Sedan var det väl så att vi hade satsat väldigt hårt och du och jag var ute mycket då, Kent, och reste land och rike runt. Datamognaden på våra kontor var ju inte speciellt hög, så vi fick köra lite datakurser och expeditionskurser för hur man skulle hantera det här. När vi körde igång hade vi försökt räkna ut hur många fraktdokument en person kan stansa på en timma. Vissa klarade det och vissa var ännu bättre, men vissa var sämre. Eftersom vi skulle säga upp folk så kunde vi ju inte gärna anställa, så vi fick använda de vi hade. Det innebar att vi hade en period där vi låg efter för att vi inte hann stansa och då fick vi kommendera folk lördagar och söndagar och nätter, för det var ändå så stora volymer att vi aldrig manuellt kunde ha räddat situationen. Vi var tvungna att få det hela att fungera, men i och med att vi tog det lite pö om pö så blev det ju bra. Det är väl faktiskt så att vissa delar av PLF finns kvar än idag?

Kent Björkegren: Registret Pågående Transporter som jag har nämnt flera gånger går i produktion fortfarande 2008.

Bengt Risén: Om datamognaden bland vår personal inte var så speciellt hög eftersom de hade jobbat med manuella rutiner, så var den om möjligt ännu lägre ute hos åkarna. De hade lite svårt att förstå det här och trodde att vi lurade dem, men det gjorde vi ju inte för vi hade ett avtalsmässigt regelverk för dem och det var programmerat efter regelverket till punkt och pricka.

Kent Björkegren: Jag återkommer återigen till Pågående Transporter som innehöll all information omkring alla transportuppdrag och även under lång period. När det hade gått en period – säg att det hade gått ett kvartal, gått ett halvår, gått ett år – så var ju detta ett fantastiskt underlag för att simulera olika typer utav förändringar utav hur transportuppläggningen skulle se ut i företaget. Istället för att köra en massa direkttrafiker kanske det var bättre att omdirigera och köra via knutpunkter och omlasta där och så vidare. Man fick ett gigantiskt analysmaterial som kunde effektivisera verksamheten internt på sikt. Sedan hakade man på att istället för att registrera uppgifterna via de här lokala utrustningarna utav märket Datapoint, så började man vilja försöka få in uppgifter från kunder istället. Då började EDI dyka upp och ”Kan ni inte skicka in beställningarna på det sättet” och sedan började man kunna avisera kunder …

Bengt Risén: Men då är du inne på …

Kent Björkegren: Ja, det är ju längre fram i tiden. Men det skapades en grund här för att ytterligare funktionalitet skulle kunna komma in i bilden senare.

Gustav Sjöblom: Så det var ett system som inte gick ur tiden utan var flexibelt och kunde uppgraderas?

Kent Björkegren: Som jag sade tidigare, 2008 befinner vi oss i nu, och det här registret Pågående Transporter går i produktion fortfarande.

Bengt Risén: Just PÅG, Pågående Transporter, det var vi jävligt stolta över när vi hade knäckt det.

Gustav Sjöblom: Det var en sorts databas?

Kent Björkegren: Det var faktiskt ett rent sekventiellt register, men det fanns en logik i detta, alltså en kodningslogik som gjorde att systemet reagerade om man inte hade matat in en uppgift i en logiskt korrekt följd. Det var den typen av logik som var det viktigaste och inte datatekniken i sig själv, utan det var ett rent sekventiellt register som man körde igenom sekventiellt varje natt.

Gustav Sjöblom: Tittade ni någonting på den databasteknik som fanns?

Kent Björkegren: Ja. Det gjorde vi och då fann vi av ekonomiska skäl att med den logiken vi ville bygga upp blev det för kostsamt att bygga upp det med en annan typ av datalagringsteknik. Därför valde vi en sekventiell lösning vid den tidpunkten.

Gustav Sjöblom: Jag tänkte fråga lite mer om delarna i systemet. Ni återkommer till den så kallade Karl-Axels maskin som ni alltså utvecklade delvis själva. Kan ni beskriva den processen?

Bengt Risén: Ja, den första maskinen var ju stor som ett hus, men det kom ut en fraktsedel med ett nummer på och vi testade då och då och räknade ut rätt checksiffra.

Gustav Sjöblom: Var det en gammaldags elektromekanisk maskin?

Kent Björkegren: Det var en elektromekanisk konstruktion, fast det var ju en nykonstruktion. Men elektromekanisk, ja.

Bengt Risén: Vi gjorde ju en inventering då och pratade med en hel del tillverkare av den typen av maskiner, men det fanns ingen lämplig och ingen var intresserad av att bygga en. Vi skulle ju ha sådana här numreringsmaskiner på alla våra kontor, så Karl-Axel som hade uppfunnit maskinen slutade och öppnade ett eget företag. Sedan sålde han de här maskinerna även till konkurrenter, men vi var ju först. Han skötte service på dem och sedan vidareutvecklade han dem så att de blev lite mindre och lite enklare och lite snabbare, så det skedde en utveckling hela tiden på den maskinen.

Kent Björkegren: Man kan kommentera en liten intressant episod då, därför att när någon person skapar någonting och skall demonstrera det, då kallar man gärna olika typer utav människor i organisatorisk ordning. Då var det en grupp människor som skulle få titta på utrustningen som han skulle demonstrera och då stoppade man in en frakthandling – ungefär som i en kopieringsmaskin kan man säga – och sedan sög den här maskinen in papperet, men det kom aldrig ut på andra sidan. Och det blev ju lite tryckt stämning, men han gjorde ett försök till och efter tredje eller fjärde försökte kom det en röst längst bak i den här gruppen människor som tittade: ”Hur många rymmer den?”

Gustav Sjöblom: En annan viktig del i PLF var förstås Datapoint-terminalerna och det var bildskärmsterminaler. Hur gick den upphandlingen till? Fanns det flera alternativ där och var det några svårigheter med det?

Bengt Risén: Ja, du kan det där bäst. … Var det bildskärm?

Kent Björkegren: Ja, det var en liten bildskärm.

Bengt Risén: Det var flera som lämnade anbud eller offert. Datapoint gjorde det, IBM gjorde det, Olivetti tror jag gjorde det. Det fanns nog en fem-sex stycken och alla var nog egentligen – Kent, både du och jag var ju med men framförallt du och Karl-Johan – väldigt intresserade, för den här branschen hade liksom kommit igång lite med IT-utvecklingen. Men priserna var väldigt, väldigt olika som jag kommer ihåg det.

Gustav Sjöblom: Så det var en en dum terminal med en bildskärm och ett tangentbord där man …

Kent Björkegren: Nej, det var ingen dum terminal. Det var alltså, vad kan man säga, en primitiv laptop om vi kallar det för det, som man kunde programmera. Den hade en liten bildskärm och utdata var en liten kassett. Man registrerade, det var alltså en key-to-diskfunktion, kan man säga, med programkontroller och kontroll av checksiffror och kontroll av kontrollsiffror och en viss logik. Var det en viss kod på ett ställe så var det bara godkänt en viss typ av andra koder på ett annat ställe, den typen utav kontroller. Output var alltså en kassett, så den var inte dum.

Bengt Risén: Den skickades hit ned, va?

Kent Björkegren: Det var två lite olika lösningar. Den transmitterades faktiskt via telelinjer ned till Göteborg. I vissa lägen, för vissa kontor, uppfattade man att man inte behövde transmittera så fort och då sändes den fysiskt med post. Vi hade en speciell lösning just i Göteborg, där terminalen fanns ute på Bäckebol, Hisingen, men där vi hade en central insamling utav datamängden på vårt kontor på Mölndalsvägen mellan Korsvägen och Mölndal. All data transmitterades alltså över dit eller gick via post. Det mesta transmitterades via telelinjer. Det tog lång tid på den tiden, för det var inte så höga kommunikationshastigheter, och Bäckebol, terminalen i Göteborg, blev kanske lite frustrerade över att det skulle ta så lång tid att transmittera. Då var det en person hos oss som kom på att en utav människorna som arbetade sent på terminalen bodde i Mölndal. ”När du ska åka hem, kan inte du ta med dig kassetten? Du passerar ju ändå det här kontoret på vägen till Mölndal och så lämnar du in den där.” ”Ja, det kan jag väl göra” Att lämna in gick inte eftersom dörrarna var stängda, men då etablerades en liten visselsignal och så firades det ned en liten pappkasse ifrån femte, sjätte våningen med ett snöre. Där lade man kassetten och så firade man upp den och stoppade man in den i en viss typ utav utrustning som kontrollerade de där ortsnamnen som jag sade tidigare, för det gjorde vi nämligen på nattkröken. Allting skulle samlas in till batchkörningarna som gjordes på datacentralen på natten. Det var en typ utav datakommunikation och den fungerade väldigt bra. Det var lite olika innovationer.

Bengt Risén: Den var säker.

Kent Björkegren: Den var säker, ja.

Gustav Sjöblom: Datapointterminalerna var alltså inte uppkopplade mot telenätet?

Kent Björkegren: Jo, de var uppkopplade, men bara i transmissionstillfället, alltså en gång per dygn.

Gustav Sjöblom: Så det mellanlagrades på kassett och transmitterades sedan?

Kent Björkegren: Exakt. Det fanns ju vissa andra realiseringar. Jag vet att en konkurrent till oss redan vid den tiden hade börjat med lite med så kallade dumma terminaler som var online-uppkopplade, fjärrkopplade mot datorer, men vi gjorde kalkyler på det också och konstaterade att det blev för dyrt för oss med den realiseringen utav Projekt Lastförteckning som vi hade målat upp, så vi valde den decentraliserade insamlingen utav data och satsvis överflyttning via telelinjen. Och även den här plastpåsen som jag nämnde som ett specialalternativ. Men vi tänkte genom olika alternativ och valde den vägen.

Gustav Sjöblom: Fungerade överföringen alright förutom att det var långsamt?

Kent Björkegren: Ja! Data kom fram och det var inga problem när det gäller kvaliteten. Det enda var alltså att det ibland tog lite för lång tid beroende på stora volymer.

Gustav Sjöblom: Det var det allmänna telenätet som ni använde?

Kent Björkegren: Ja, det var det allmänna telenätet.

Gustav Sjöblom: I andra änden då, när den här informationen hade processats centralt, vad fanns det för skrivare eller outputututrustning, och var den centralt belägen eller var det någon information som skickades tillbaka per datatrafik?

Kent Björkegren: Ja, det gjorde det. Det var en blandning. Viss output skrevs ut på datacentralen. Om jag minns rätt skrevs avräkningsdokumenten som skulle distribueras till transportörer ut på datacentralen.

Bengt Risén: Debiteringsbesked också.

Kent Björkegren: Ja, debiteringsbesked. Det var två nivåer på informationen till kunderna. Det ena var fakturor där det var samlade uppgifter. Det andra var debiteringsbesked som var detaljer bakom fakturan. Vi producerade debiteringsbesked mer eller mindre dagligen, inte till alla kunder, men till många kunder. Däremot producerades fakturorna med lägre frekvens. Båda dessa dokument printades på datacentralen. Vissa dokument printades dock på regionkontoren, så vi hade även en telekommunikation ut till regionkontoren för viss utprintning där, det hade vi redan initialt. Jag kommer inte ihåg exakt vilka dokument det var, men vissa producerades på det sättet.

Gustav Sjöblom: Hur var det att ni inte själva hade kontroll över driften, för den hade ni ju på VDC?

Kent Björkegren: Vi hade kontroll över den på det sättet att vi beordrade när körningarna skulle göras. Hela den typen av kontroll hade vi. Vi hade inte direkt kontroll på maskinen, men det fanns inget behov utav och det har vi inte idag heller, 2008, så det har vi nog aldrig riktigt exakt haft. Jag tror nog inte att man behöver det, ärligt talat.

Gustav Sjöblom: Men det var VDC:s personal? Ni skickade inte personal för driften?

Kent Björkegren: Det var VDC:s personal, ja. Vi köpte den typen utav tjänster.

Gustav Sjöblom: Hade ni någon fast tid varje natt, så man visste att då och då skulle Bilspeditions material köras?

Kent Björkegren: Så var det upplagt, ja det stämmer.

Gustav Sjöblom: Hur fungerade samarbetet med VDC?

Kent Björkegren: Det fungerade bra. Jag höll på att säga att det fungerade så bra till slut att vi köpte det företaget efter några år. Ja, det var väl kanske lite andra orsaker till det också, men så blev det i alla fall.

Gustav Sjöblom: Vilka personer där hade ni kontakt med?

Kent Björkegren: Ja, nu skall vi se här. Alvar Persson var en person som man kan kalla för andreman på VDC. Honom hade vi mycket affärsmässiga upplägg med. Sedan var det ju även människor som var ansvariga direkt på driften, men de namnen har jag faktiskt glömt. Vem som var formell VD över VDC har jag också glömt.

Gustav Sjöblom: Det var nog Åke Jacobsson.

Kent Björkegren: Ja, Åke Jacobsson, helt korrekt. Honom hade ju en del management-människor från vår sida kontakt med, givetvis, självklart.

Gustav Sjöblom: Vilken roll i det här arbetet spelade ADB-konsult AB?

Kent Björkegren: De hjälpte till att göra en hel del logik tillsammans med oss, men framförallt var det de som programmerade de olika programmen. De gjorde det mesta utav programmeringen.

Gustav Sjöblom: Ni hade ingen programmeringskompetens?

Kent Björkegren: Det hade vi lite grand också. Det växte allt efter åren gick, men initialt hade vi inte det utan det växte successivt.

Bengt Risén: Lars Plomgren var väl den förste riktige programmeraren.

Kent Björkegren: Ja, just det. Han kom in i bilden efter några år, men nu minns jag inte exakt årtalet där.

Bengt Risén: Något år eller två efter dig.

Kent Björkegren: Något sådant, ja.

Gustav Sjöblom: Vilka personer på ADB-konsult hade ni att göra med?

Kent Björkegren: Det var i huvudsak två namn som jag tror att jag skall försöka komma ihåg nu. En person som var ansvarig för den gruppen hette Göran Hartmann och sedan var det en annan person som jag ser framför mig men inte kommer ihåg namnet på.

Bengt Risén: De hade sitt kontor i Stockholm egentligen, men …

Kent Björkegren: Göteborg var ett lokalkontor, ja.

Bengt Risén: … eftersom de fick det här uppdraget från oss hade de ett filialkontor här.

Kent Björkegren: Det var inte så stort här i Göteborg, det kanske var en sju-åtta personer eller något sådant där.

Bengt Risén: Och de jobbade väl nästan bara för oss.

Gustav Sjöblom: Var det någon annan expertis som ni tog in utifrån förutom de här konsulterna?

Kent Björkegren: Nej, det var det inte, utan vi hade ju egen kompetens, som jag inte på något sätt vill höja till skyarna men den fanns där. Sedan fanns det ju de som realiserade programmen och sedan hade vi givetvis kontakt med VDC som lade upp själva driften på datacentralen. Det var i huvudsak de tre grupperingarna.

Gustav Sjöblom: Det pågick ju liknande arbete i de andra stora speditionsbolagen. Ni ni tittade inte på vad de gjorde eller hade någon form av utbyte?

Bengt Risén: Nej.

Kent Björkegren: Både ja och nej, för det var ju det här jag har nämnt lite grand.

Bengt Risén: Numret

Kent Björkegren: Ja, numret. Vi tittade lite grand på ASG också eftersom de hade realiserat en lösning med dumma terminaler mot en central dator. Det var inget samarbete, men vi tittade lite grand på hur de realiserade det och vi fick vissa kalkyler gjorda utav IBM för den typen av upplägg. Men vi ratade det och gick ned på den decentraliserade lösningen istället.

Gustav Sjöblom: Så IBM bistod med viss hjälp?

Kent Björkegren: Ja, i den bemärkelsen att de offererade olika typer av maskinutrustning.

Gustav Sjöblom: Broströms datoriserade sin fraktsättning i mitten på 70-talet och körde också sin datahantering på VDC. Ni hade inga länkar till dem?

Kent Björkegren: Nej, det hade vi inte av den enkla anledningen att deras taxering och beräkningar skiljde sig så väsentligt ifrån hur inrikesverksamhetens logik var upplagd, så man hade inte så mycket att hämta där.

Gustav Sjöblom: Det var bestämt från början att ni skulle köra på VDC:s dator och det innebar att ni var låsta till en viss hårdvarulösning. Spelade det ingen roll eftersom själva körningen var så pass hårdvaruoberoende?

Kent Björkegren: Nej, det föll sig naturligt. Det var inte några förhandlingar av egentlig karaktär som jämförde olika typer av leverantörer, utan det föll sig väldigt naturligt att gå vidare med dem. Det blev andra längre fram i tiden men just i de första skedena här.

Gustav Sjöblom: Jag har tittat lite i Bilspeditions arkiv för att se vad som finns där och det finns bland annat en beskrivning av hur igångsättningen gick till, ett ganska noggrant reglemente med platschefer och övervakningsgrupper för att se till att det gick rätt till. Var ni inblandade i själva igångssättningsprocessen?

Bengt Risén: I allra högsta grad.

Gustav Sjöblom: Hur var det?

Bengt Risén: Jag kommer inte ihåg det dokumentet, men det var ju så som jag nämnde förut att det var en del sömnlösa nätter när vi höll på att testa här på helger. Jag kommer ihåg när vi satt på VDC och det kom inte ut någonting och vi fick slå våra kloka huvuden ihop och undra vad det var för någonting. Sedan vad gäller själva implementeringen var det ju mycket utbildning. Mycket utbildning. Det var dessutom också så att det fanns en del människor i organisationen som tyckte det var bra som vi hade det förr och liksom var lite motståndare till det här, så vi var ju tvungna att planera det här väldigt, väldigt, väldigt noga och följa upp det, så det lade vi mycket arbete på.

Gustav Sjöblom: Hur var den fackliga responsen? Det var ju delvis en rationaliseringsåtgärd.

Bengt Risén: Jag kan inte minnas att vi hade något större problem där. Om det gäller Transport så var det säkert inga problem. Även från tjänstemannasidan, HTF, förstod man att vi måste hänga med i utvecklingen och jag kan inte minnas att vi hade några hårda duster med dem, utan de ställde upp på ett bra sätt.

Gustav Sjöblom: Och du var ganska inblandad i den här utbildningsinsatsen. Åkte du land och rike runt eller var du mera den som samordnade det hela?

Bengt Risén: Jag var den som samordnade det hela och sedan var det ju Kent och hans mannar också. Det var dels den praktiska delen, att det skulle fungera mänskligt, men sedan skulle det ju fungera data-, IT-mässigt också, så det var ett samarbete mellan Kent och mig och de som var berörda. Sedan hade vi ute på fältet vissa som var väldigt duktiga och intresserade av administration och av data. De hade börjat redan då och vår organisation var ju inte så stor på den tiden, så de människorna kände vi till och de lät vi vara med. Vi drog inte igång alla kontor på en gång utan vi tog kontor efter kontor. Vi tog Nord först och sedan byggde vi på hela tiden, så vi hade ett antal människor som blev väldigt duktiga på det här. Sedan kommer jag ihåg att när vi drog igång i Timrå var jag där uppe, för vi var lite ovana och trots fin utrustning och bra utbildning dök det alltid upp en och annan fråga. Då hade vi några stycken här nere som var hos Kent, bland annat, som kunde svara på de här frågorna så man fick ringa till dem. Det var stor uppståndelse här nere när vi drog igång uppe i Timrå. Vår VD, Cavallius, kunde inte speciellt mycket om data men han var imponerad och tyckte det här var väldigt bra.

Kent Björkegren: Vi hade en utbildningsavdelning också som ägnade sig åt diverse olika utbildningar. De var engagerade i hög grad också i de här utbildningssammanhangen och hjälpte till att göra olika lathundar och dokument, eller lathundar som framförallt visade hur man skulle koda de här fraktsedlarna som nämndes inledningsvis, alltså hur man talar om vem som skall betala, avsändare, mottagare, viktuppgifter och andra uppgifter. Det hjälpte man till med plus andra delbitar i helheten.

Bengt Risén: Ja. Sedan kom det ju mycket små idéer utifrån kontoren. När det hade gått ett tag och Nord, den norra regionen, hade kommit igång, då ringde de naturligtvis från Småland och södra Sverige dit upp och kollade hur det gick. Men då tyckte man överlag att det här var bra, så då blev det nästan tvärtom så att de som kom sist ville ha det så fort som möjligt. Det var väl lite trögt ett par veckor i början, men sedan fungerade det väldigt bra.

Gustav Sjöblom: Rolf Cavallius som var VD var, om inte operativt, så i alla fall på ett sätt personligt inblandad i det här. Om man tittar i det material som jag har sett, till exempel i styrelseprotokollen och i årsredovisningarna så får Projekt Lastförteckning väldigt mycket utrymme. Det tyder på att datasystemen hade en mer central roll i Bilspedition än det hade i andra företag och särskilt inom transportbranschen. Vad beror det på tror ni?

Bengt Risén: Jag tror att vår VD, Rolf Cavallius, var lite framsynt. Han förstod att vi måste liksom hänga med i utvecklingen på IT-sidan och han var personligen väldigt engagerad och kom gärna till oss och frågade ”Hur går det nu?” Sedan var ju inte vi så stora på den tiden och det var ju stora pengar vi pratade om, så han var naturligtvis intresserad

av att se så att det här löstes på ett bra sätt så att det inte blev någon ekonomisk katastrof. Nu var det ju inte det, jag tror vi höll våra planer ganska bra.

Kent Björkegren: Nu får jag gärna bli korrigerad, men när det gäller volymer har jag för mig att vi hade mellan tjugo och tjugofemtusen transportuppdrag per dag med tillhörande händelser och rörelser, så det var en ganska stor mängd på den tiden.

Bengt Risén: Ja. Det var så stort då att om systemen skulle krångla till sig skulle man skulle aldrig kunna rätta till det här manuellt, utan vi var tvungna att se till att det här skulle fungera. Ibland var det ju någonting som inte fungerade så fick vi köra ikapp och det gjorde vi rätt ofta på nätterna och lördag-söndag.

Gustav Sjöblom: 1975 någon gång drog Projekt Lastförteckning igång och det körs med batchsystem. Hur hängde de tidigare befintliga rudimentära systemen ihop med Projekt Lastförteckning? Var det någonting som integrerades eller levde de sitt eget separata liv?

Kent Björkegren: Nej, de dog ut vill jag påstå.

Gustav Sjöblom: De ersattes?

Kent Björkegren: Ersattes, ja.

Gustav Sjöblom: Skedde det någon annan systemutveckling parallellt med Projekt Lastförteckning?

Bengt Risén: Inte på 70-talet.

Kent Björkegren: Nej.

Bengt Risén: Nej, för oss var det ju ett stort projekt och för IT-folket var det ju mycket stort. Däremot följde man upp systemet: ”Har vi tänkt rätt där?” Vi gjorde väl kanske någon liten korrigering på några ställen, men det skedde ingen utveckling, nej.

Gustav Sjöblom: Utrikestransporterna var inte del av Projekt Lastförteckning?

Bengt Risén: Nej

Gustav Sjöblom: Tittade ni på det någonting under 70-talet?

Bengt Risén: Nej

Kent Björkegren: Utrikesverksamheten var så marginell i dåvarande Bilspedition, så det var inte aktuellt då.

Gustav Sjöblom: Du nämnde förut att med Projekt Lastförteckning som grund så kunde man sedan bygga på annan funktionalitet, till exempel simuleringar. När började det hända och vad kan man mer säga om det?

Kent Björkegren: Jag lever med den minnesbilden att de här simuleringarna startade ganska tidigt egentligen, kanske -76 och framåt. Det skapades en ny version av det här systemet som faktiskt gick under beteckningen System 77 och kopplades till årtalet -77.

Var det inte så att det var vissa förändringar utav prissättningen gentemot kunder som var den största förändringen i System 77?

Bengt Risén: Ja.

Kent Björkegren: Man hade också ett begrepp Avräkning 77, där man gjorde vissa revideringar utav ersättningsprinciperna till åkare. Man aldrig kunnat vara säker på vad de här förändringarna skulle ge för effekt om inte man hade haft Pågående Transporter-registret som input i olika typer av simuleringar. Det skapade ju en trygghet. Så både System 77 och Avräkning 77 byggde på simuleringar.

Bengt Risén: Var det inte då, Kent, som vi införde det här med A- och B-orter?

Kent Björkegren: Ja, precis, just det. Exakt. Det var en annan taxeringsprincip mot kund.

Gustav Sjöblom: Jag har läst i ASG-material att det var en expertgrupp som satt mellan -74 och -76 med representanter för åkarna, ASG och Bilspedition och tog fram en ny tariff. Var det det som ledde fram till System 77?

Bengt Risén: Ja. Sättet att taxera var ju likadant hos oss som hos ASG och Fraktarna, som det hette på den tiden. Då tyckte man att vi inte fick bra betalt, framförallt för de udda orterna, och då hade man en grupp som Rune Hildor på Åkeriförbundet ledde. Jag var med där på vissa bitar, Bengt Nelson var nog med där, och det var nog någon från er med också, tror jag. Då resonerade man sig fram till ett något annorlunda sätt att taxera, prissätta, och det hette System 77, men i den vevan var vi också tvungna att korrigera och justera själva avräkningsmodellen lite grann och då blev det Avräkning 77. Där var det väl så, Kent, att vi faktiskt lyckades rätt bra med både System 77 och Avräkning 77 medan däremot kan man väl våga säga att ASG fick väldiga problem på just avräkningen. Där fick man det inte riktigt att fungera, vad vi då hörde, så man fick helt enkelt gå på historiska uppgifter och betala akonto tills man hade löst det här.

Gustav Sjöblom: PLF var ju fortfarande ett slutet system som inte sträckte sig utanför Bilspedition och inte till åkarna heller egentligen. När började man tänka vidare att man skulle integrera och förflytta gränsen för informationsflödet i systemet utåt?

Kent Björkegren: Det började ju med det området som nämndes tidigare, att försöka samla in beställningar från kunder, bokningar och transportuppdrag, och då skapade man någon typ utav EDI-standard, där man bestämde vilken typ utav struktur själva filen skall ha, som man kan acceptera och ta emot från kunder. Sedan skapade man tekniska lösningar där en del kunder hade egna datorer som kunde producera den här filen som transmitterades över det man numera kallar för EDI. I andra lägen skapades även andra möjligheter med en viss typ av program. Nu är vi inne på ett område där jag hade lämnat inrikesverksamheten, så jag var inte med riktigt där.

Bengt Risén: Då är vi väl framme på 80-talet?

Kent Björkegren: Ja, vi kanske är inne på 80-talet redan då, ja.

Bengt Risén: Mitten, andra halvan

Kent Björkegren: Ja, det är vi kanske, ja. Däremot EDI-transaktionerna måste ha kommit i slutet av -70, början av 80-talet. Då var man med i olika typer av projektgrupperingar för att klara ut vilken väg man skulle gå för att skapa en EDI-standard. Då var det två begrepp som jag vet diskuterades i den världen, och det var implicit och explicit. Det fanns en falang som ville säga som så att man producerade en datafil bestående av åttio kolumner. Det var alltså hålkortet som hade flyttats över i elektronisk form och så var det uppbyggt i princip med kod och belopp och sedan nytt åttio-kort med kod och belopp och sedan var det vissa avskiljningshålkort som talade om att det var ett nytt meddelande och så vidare. Det var den så kallade explicita strukturen för att byta EDI-meddelanden. Det andra var mer logiskt där man byggde in EDIFACT-standarden – som då kallades för implicit – och det är ju den standarden som har vunnit och som används idag. Men då bestämde vi gentemot marknaden att vi vill ha data på ett visst sätt och om jag minns rätt hade vi båda alternativen mot kunderna och på så sätt fick man successivt in data på det sättet. Sedan var det väl vissa kunder vi transmitterade över debiteringsinformation till, så då fick de en feedback på det sättet.

Gustav Sjöblom: Med hjälp av EDI-standarden eller redan innan?

Bengt Risén: Innan.

Kent Björkegren: Nej, det var innan. Det var själva dokumentet som transmitterades över och det var innan standarden. Så det var de två integreringarna som man började med. Exakt när och exakt hur kommer jag inte riktigt ihåg just nu.

Bengt Risén: Nej

Gustav Sjöblom: Jag har pratat med Sven-Gunnar Ericsson på Electrolux tidigare och han pratade mycket om samarbetet med Bilspedition, som tog över transporter och lagerdrift mot att man fick garanterade volymer. Det fanns även ett projekt som hette RAMAB som väl Bilspedition och Electrolux körde tillsammans?

Bengt Risén: RAMAB var ett konsultföretag. Vi hade några från vår sida och de hade några från sin sida.

Gustav Sjöblom: Fanns det några IT-lösningar i samarbetet med Electrolux?

Bengt Risén: Ja. De fick säkert debiteringsuppgifter tillbaka. Vi fick Electrolux som kund, -72, -73 någonting och då byggde vi lager för dem i Sundsvall och Stockholm och Göteborg och så hade de ett i Malmö som vi tog över. Där blev det en hel del IT-utveckling, men jag kan inte riktigt det där för det var ofta speciallösningar. Vi skötte ju, vi plockade ju gods och sådant och så hade man ett D-punktssystem, distributionspunktssystem. Det kom produkter från Mariestad, Motala, Västervik och några ställen till, och istället för att man körde ut med flera bilar så hade vi våra distriktskontor som distributionspunkter, så när godset kom där plockade man ihop det till en sändning och körde ut till återförsäljare eller byggarbetsplats eller vad det kunde vara för någonting. Vi hade mycket samarbete med dem och Sven-Gunnar är ju väldigt innovativ, så det var roligt. De är fortfarande en stor kund till oss.

Gustav Sjöblom: Fanns det några andra exempel på samarbete med kunder där det fanns inslag av IT-samarbete?

Bengt Risén: Ja, det finns det säkert bland de stora företagen, våra stora kunder. Jag vet att vi har haft mycket med Volvo att göra och en hel del med SKF och Scania till exempel. Vad som kunde vara svårt för oss ibland var att kunderna inte alltid önskade samma grej, samma lösning, och då blev det lite ad-hoc-lösningar: ”Jaha, då löser vi det med den kunden på så sätt och en annan kund på ett annat sätt” och det där blev lite rörigt. Sedan rätt lång tid tillbaka ger vi oss inte på vilka lösningar som helst, utan vi måste liksom ha vår standard i botten. Vi var världsmästare förut på att vi skulle lösa allt för alla kunder och det kostade pengar och förorsakade naturligtvis en hel del problem. Nu är det mer att man har en standard i botten och sedan kan man göra lite avsteg från den.

Gustav Sjöblom: Runt 1980 var det en rad projekt som handlade just om integration av informationssystem i transportbranschen. Några av dem drevs av TFK. Var ni inblandade i deras standardiseringsarbete på något sätt?

Bengt Risén: Ja, det var vi nog. Vi har under åren, enligt min uppfattning, jobbat mycket med TFK och suttit med i olika arbetsgrupper där, så det har vi säkert varit med i. Jag vet själv att jag har suttit med i Sverigebilgruppen en gång i tiden ett par år, men det var mer praktiska frågor. Vi kan ju inte ha som så att vi har egna pallar och så har konkurrenterna sina pallar och sedan har kunderna sina pallar, utan man måste ha ett enhetligt system. Jag vet att en fråga vi diskuterade där var efterkrav. Det är ju en rätt komplicerad hantering, för där litar inte avsändaren riktigt på att han får pengar utav mottagaren och då blir vi liksom en länk så att när vi kommer ut med godset till mottagaren skall vi ha pengarna och sedan redovisar vi det tillbaka till avsändaren. Så det var sådana branschfrågor som rörde alla företag, som pallar till exempel – ja där hade vi ju folk med från kunderna också.

Gustav Sjöblom: Om vi skall följa vad som hände med er två efter Projekt Lastförteckning, så upplöstes organisationsavdelningen har jag förstått, och du, Bengt hamnade på trafikavdelningen igen. Vilken kontakt hade du med IT-utvecklingen under perioden efter PLF?

Bengt Risén: Inte mycket.

Gustav Sjöblom: Så det var din korta sejour som IT-systembyggare?

Bengt Risén: Ja. Sedan har vi ju haft Karl-Johan Tornander som var duktig och Kent har varit väldigt duktig och sedan vår nuvarande IT-chef som har varit chef i rätt många år nu, Tommy. Så vi har haft duktigt folk där, duktiga ledningar och man har haft en förmåga att anställa bra medarbetare, tycker jag, men jag har inte haft speciellt mycket med IT att göra sedan.

Gustav Sjöblom: Kent, hur såg din bana ut efter PLF?

Kent Björkegren: Ja, vi hade ju PLF sedan -72, -73, -74, -75 ungefär och sedan dök System 77 och Avräkning 77 upp och sedan var det ytterligare lite grand kompletteringar på inrikesdelarna. Sedan gled mitt fokus över till utrikestrafiken i början utav 80-talet och det hände ju saker och ting. Man köpte Wilson & Co i början av 80-talet. Det var den första riktigt rejäla ökningen utav utrikesfokuseringen inom organisationen och det skulle ske olika typer utav integreringsaktiviteter alltifrån ekonomisystemen till produktionssystem etcetera och då blev jag inblandad i olika typer av projekt i det sammanhanget. Sedan var man ytterligare ute på uppköpsrunda och köpte Scanspedgrupperingen i slutet av

80-talet och då var det ännu mer integreringsaktiviteter. Så jag har hållit på med diverse olika projekt under alla år därefter på utrikessidan, faktiskt under hela 80-talet och 90-talet. Sedan blev vi i vår tur uppköpta i slutet av 90-talet utav Stinnes och blev involverade med Schenker och då har det varit nya integreringsprojekt. Så man kan undra ibland vad man har hållit på med de senaste tjugo, tjugofem åren och undra varför man inte har ändrat arbetsplats. Det finns en ganska enkel förklaring till det och det är att jag personligen har fått nya utmaningar ungefär vart tredje år, kan man säga, olika typer av projektbitar som vi får dokumentera då i nästa fas. Det har gjort att det aldrig har blivit varken långtråkigt eller status quo utan det har blivit förändringar hela tiden.

Bengt Risén: Får jag flika in där att för min del tycker jag att den här branschen är fruktansvärt rolig och det finaste företaget i branschen har varit Bilspedition, BTL och Schenker. Jag tycker vi har väldigt högt i taket här. Chefer slutar väldigt sällan här. Det är som Kent säger, han har jobbat här i så många år och jag har jobbat i nästan fyrtio år. Det är kanske lite rutinpersonal med lite enklare arbetsuppgifter som tittar på vad de får för lön på andra ställen, men det är högt i taket här och alla som har varit delägare här som aktieägare har satsat pengar hela tiden och det har varit framgångsrikt och det har ju hänt väldigt, väldigt, väldigt mycket, så det är ett mycket trevligt företag.

Kent Björkegren: Och numera arbetar jag inom en organisatorisk enhet som egentligen inte tillhör varken Sverigebolaget eller regionen här uppe, alltså Schenker North, utan det tillhör faktiskt huvudkontoret nere i Essen. Jag jobbar med ett antal lösningar som erbjuder tjänster primärt över hela Europa när det gäller ett antal applikationsområden. På den vägen är det just nu, och som jag tror jag har nämnt vid något tillfälle, arbetar jag just nu på övertid.

Bengt Risén: Och jag är en glad pensionär.

Gustav Sjöblom: I samband med uppköpet av Scansped och även Transatlantic kan man ju tänka sig att ni fick möjlighet att jämföra era egna system med deras. Kan man dra några slutsatser av det?

Kent Björkegren: Du nämnde Transatlantic och det var inte speciellt mycket att hämta omkring det, och det berodde inte på något sätt på att det var dåliga system, utan det var bara en helt annan bransch jämfört med vad vi höll på med, både när det gällde inrikesbitar och senare cross-bordertrafik, så därför var det inte så mycket att hämta. Däremot har det funnits en hel del att hämta både från Wilson och Scanspedgrupperingen när det gäller gränsöverskridande trafiken, det är ju helt klart. Där finns det ett antal korn som har återanvänts i dagens lösningar och sedan när vi blev uppköpta utav tyskarna man kan säga på följande sätt. Den organisation som blev uppköpt, alltså BTL, var ett väldigt centralstyrt företag med hård styrning centralt – men i och för sig högt i taket som Bengt nämnde tidigare – och man var väldigt mån om att skapa gemensamma lösningar, lika lösningar runt om i hela organisationen. Det betyder alltså samma lösningar i Norge, Danmark, Holland, Belgien, you name it, var man fanns i Europa. Däremot var Schenkerorganisationen en extremt decentraliserad organisation. Det fanns alltså en specifik lösning i Tyskland, en annan i Österrike, en tredje i England och en fjärde i nästa land och så vidare. Dessa två olika strukturer har varit tvungna att frotteras mot varandra och i vissa lägen har det decentraliserade synsättet vunnit och i andra lägen har det centraliserade synsättet vunnit, så just nu är det en mix utav de här olika synsätten när det gäller både sätt att arbeta, sätt att styra och datalösningen inte minst – som jag har jobbat med – så det kan krävas en speciell visa för den problematiken också. Idag har vi exempelvis

vissa centrala lösningar. De är ganska marginella, men vi kör ett litet system som används borta i Kina och det kör vi på vår nuvarande datacentral uppe i Stockholm. Så det är olika kulturer som mergas ihop.

Gustav Sjöblom: Innan vi avrundar tänkte jag flytta tillbaka blicken till 70-talet igen och ställa några frågor till. Det var ju en väldigt turbulent tid för transportbranschen med varvskris och rederikris och en mycket snabb utveckling av lastbilstrafiken. På vilket sätt kändes det här för er som jobbade med datasystem?

Kent Björkegren: Mentalt var det ju vind i seglen. Man arbetade i en bransch som var på uppgång och i ett företag och med en företagsledning som var villiga att satsa på den här typen av utveckling, så det var ju en mentalt positiv miljö att arbeta i, så upplevde jag 70-talet.

Bengt Risén: Jag tror jag sade det i början här att vi var ju nummer två i slutet av 60-talet och början på 70-talet, men det var en bra ledning som ville satsa och högt i taket och folk trivdes här, så vi hade ju konjunkturen lite med oss också. Sedan tog vi massa nya affärer, till exempel E-lux, Electrolux, var en stor affär, en utav de största som hade gjorts i branschen. Den enda perioden som jag minns som besvärlig var när man hade den här fastighetskrisen. Då var man lite bekymrad och vår dåvarande chef hade ju satsat rätt friskt. Vi ägde Transatlantic och därmed ACL och vi hade Cool Carrier och vi ägde halva Linjeflyg och vi hade en egen bank, Biljonen hette den. Tillsammans med Philipssons var vi Sveriges näst största fastighetsbolag efter Hufvudstaden. Men så small det ju då. Vi var nog rätt så … jag skall inte säga nära konkurs, det var vi väl inte, men bankerna var besvärliga, det var de.

Gustav Sjöblom: På 70-talet började logistikbegreppet långsamt att slå igenom. Sysslade ni någonting med det? Handlade PLF om transporter eller fanns det inslag av logistiktänkande i det?

Bengt Risén: Nej, transporter, transporter.

Gustav Sjöblom: Blev PLF någonsin ett realtidssystem?

Kent Björkegren: Ja. Nu i dagsläget är det en hel del komponenter som är realtidsrealiserade, förutom just det här Pågående Transporter – nu återkommer vi till det igen – som mig veterligen fortfarande är ett sekventiellt batchsystem. Däremot allting omkring: datainsamling, produktion utav motsvarande Projekt Lastföreteckning – som kanske heter någonting annat idag – och så vidare, det är realtidsbaserat.

Gustav Sjöblom: När började övergången till realtid?

Kent Björkegren: Jag tror att vi är i slutet utav 80-talet då, en bit in på –90 till och med kanske.

Bengt Risén: Mmm.

Kent Björkegren: Så ganska länge var det oförändrad struktur.

Gustav Sjöblom: Jaha. Är det något som inte har kommit fram här som gäller PLF?

Bengt Risén: Nej … Jag menar, nu håller vi på att titta på att byta ut PLF, men man måste ju ändå säga som så att det har ju hållit i trettio år och det är ju rätt fantastiskt. Nu är det nästan lite problem, för den kompetensen som ett antal människor hade på 70-talet finns inte längre och den är jättesvår att få tag i, så därför måste vi liksom byta vårt grundsystem. Men det är enorma investeringar och ett omfattande arbete. Och jag tycker att vi gjorde det rätt bra när Kent och jag jobbade med PLF, men sedan under tiden kom vi på att när vi ändå håller på och grejar så kanske vi skall göra det lite större och det blev ju successivt lite större.

Gustav Sjöblom: Ni överdrev inte utan ni fixade de befintliga behoven och så satte ni lite mer så det fanns en kostym att växa i?

Bengt Risén: Ja, ja. Och vår ledning följde upp minutiöst på kostnadssidan så att det inte stack iväg. Nej, jag tycker det har varit ett väldigt bra system. Det man är lite rädd för nu är till exempel om Pågående Transporter skulle paja eller någonting sådant på grund av att det är för gammalt, då är det ju bekymmer. Men peppar, peppar, det har ju dunkat på. Förr när jag jobbade på IT-sidan fick jag ju lära mig de här dumparna, men det är inte så ofta nu för tiden, va?

Kent Björkegren: Det tror jag inte, nej.

Bengt Risén: Nej.

Kent Björkegren: Jag tror att vi har belyst grundelementen i det projektet, som ju nu har många år på nacken.

Gustav Sjöblom: Då får jag tacka er så jättemycket för att ni har velat medverka här idag.

Bengt Risén: Tack själv.

Kent Björkegren: Tack.