

ØK
EAC

MAGASINET

1/FEBRUAR 1991



TEMA:
**ØK's internationale
transport-aktiviteter**

Nytårshilsen	
Et EAC signal	2
Yoghurt succes i Australien	3
IT-årtiet i ØK	4
ØK satser på det Indre Marked	6



Tema – EAC Transport Division	7
-------------------------------	---

Miljøkrav ændrer mønstret i transport-sektoren	8
ØK's linjetrafik	
Ny transport-gigant	10
En berejst ØK-container	11
Havets vagabonder	12
Skibs-købmændene	13
EAC Ship Management Service	14
Besætnings-puslespillet	15
Skibsruiter og organisation	16



Boklunders-glas gav idé til et job	17
------------------------------------	----

Plantage-liv	18
Aktionærsekretariatet	19
Heidelberg-WEB eventyr	20
ØK Spots	22
Gåden om ålens yngleplads	24



ØK Magasinet
1/1991
FEBRUAR 1991
ÅRGANG 34

UDGIVET AF:

A/S Det Østasiatiske Kompagni
Holbergsgade 2
1099 København K

REDAKTION:

Claus Arboe-Rasmussen (ansvarshavende),
Geert Bruun, Erik Ljunggren, Erik Piil Clausen,
Gertie Steincke og Frits van Wyk-Knudsen (redaktør)

REDAKTIONENS ADRESSE:

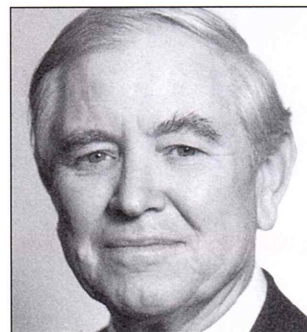
ØK Magasinet
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Informationsafdelingen
Holbergsgade 2
1099 København K
Telefon 35 27 27 27
Telefax 33 32 83 53

TRYK: Bonde's, København

FORSIDE:

'Historisk ramme' om EAC Transport Division's verdensomspændende aktiviteter. Redaktionen sluttet 15.01.91

Nytårshilsen fra formanden



1990 blev et vanskeligt år for ØK med nedgang i både omsætning og indtjening. Grunden hertil var hovedsageligt det meget dårlige fragtmarked for liniefarten og den meget svage dollar, som ikke kunne undgå at have en negativ indvirkning ikke mindst på vort resultat i USA. Vi kan imidlertid glæde os over, at vore prognoser, som de ser ud i dag, giver håb om lysere udsigter for 1991.

Må jeg med disse ord ønske alle vore medarbejdere ude og hjemme et godt og lykkeligt

nytår og takke for den dygtige og loyale indsats, der er ydet i året, der gik.

T. Wøldike Schmith

Signalflagene kommunikerer EAC



Et moderne EAC signal

Frem til år 2000 ændrer transportbilledet sig globalt. Samhandel på kryds og tværs i det indre marked samt åbningen af handelsgrænserne til det øvrige Europa vil betyde et enormt opsving for bl.a. transport af forbrugsvarer. Samtidig vil kravet om kortere og mere miljøvenlige transportmåder erstatte de 'osende lastvognstog' med en øget søtrafik. Det hele hæftes sammen af et øget kommunikationsbehov, hvor tidligere tiders signalflag nu er afløst af moderne satellitkommunikation.

I EAC Transport Division ser man mulighederne som en stor udfordring. På containerområdet vil det nye EAC-Ben samarbejde til-

sammen mønstre 200 års trafik-erfaring på ruten Europa-Fjernøsten og virke som lokomotiv med ni store, moderne containerskibe. Men også de andre områder, som tank og tørlast, omtales i ØK Magasinet's tema. Havets vagabonder, som skibene i trampfarfart populært kaldes, vil få fornyet betydning, både gennem stigende fragtrater og i det store marked for køb og salg af skibe. Endelig er der EAC Transports specialafdeling, Ship Management Service. SMS servicerer allerede 22 skibe og ser en udfordring i at udvide service-funktionerne.

INFORMATIONSAFDELINGEN

Yoplait **Yoplus**

Do Something Good for Yourself

Goodness in 5 Delicious Flavours!

Eksempler på reklame-materialet, der har hjulpet de nye yoghurt-produkter på vej til succes i Australien

Yoplait **Silhouette**

It's French for Shape.

4 Delicious Fruit Varieties

Yoghurt succes

Plumrose Australien kunne trods hård konkurrence notere en god succes i 1990 på produktion og salg af yoghurt under varemærket Yoplait.

Yoplait-yoghurterne kom i en periode i hård konkurrence med nye udspil fra andre udbydere, men lederen af EAC Australien, Max Ould, og hans medarbejdere kan med tilfredshed notere, at det er lykkedes at bevare Yoplait som det førende yoghurtprodukt i Australien.

Siden Plumrose Australien lancerede Yoplait i begyndelsen af 80'erne, er det lykkedes at komme i teten med produktudvikling bl.a. med en serie fedtfattige tilbud.

Da konkurrencen sidst i 80'erne blev øget, satsede Plumrose på modspil i tre fundamentale retninger.

Disse omfattede yderligere produktudvikling med nye smagsretninger. Udvikling af to lav-kalorie produkter under Yoplait Silhouette navnet samt en ny Yoghurt baseret på bakterie kulturer under navnet Yoplus, som vi viser på denne side. Den tredje aktivitet var præmie-konkurrencer blandt forbrugerne.

AGGRESSIV LINJE

Man valgte altså en aggressiv linje mod konkurrenterne og med held.

Ved udgangen af 1990 besatte de forskelli-

ge Yoplait-produkter ikke mindre end 18 pladser på en Top 20 liste for de mest populære yoghurt-produkter i Australien og en samlet markedsprocent på ca. 40.

Max Oulds strategi for den videre udvikling er klar:

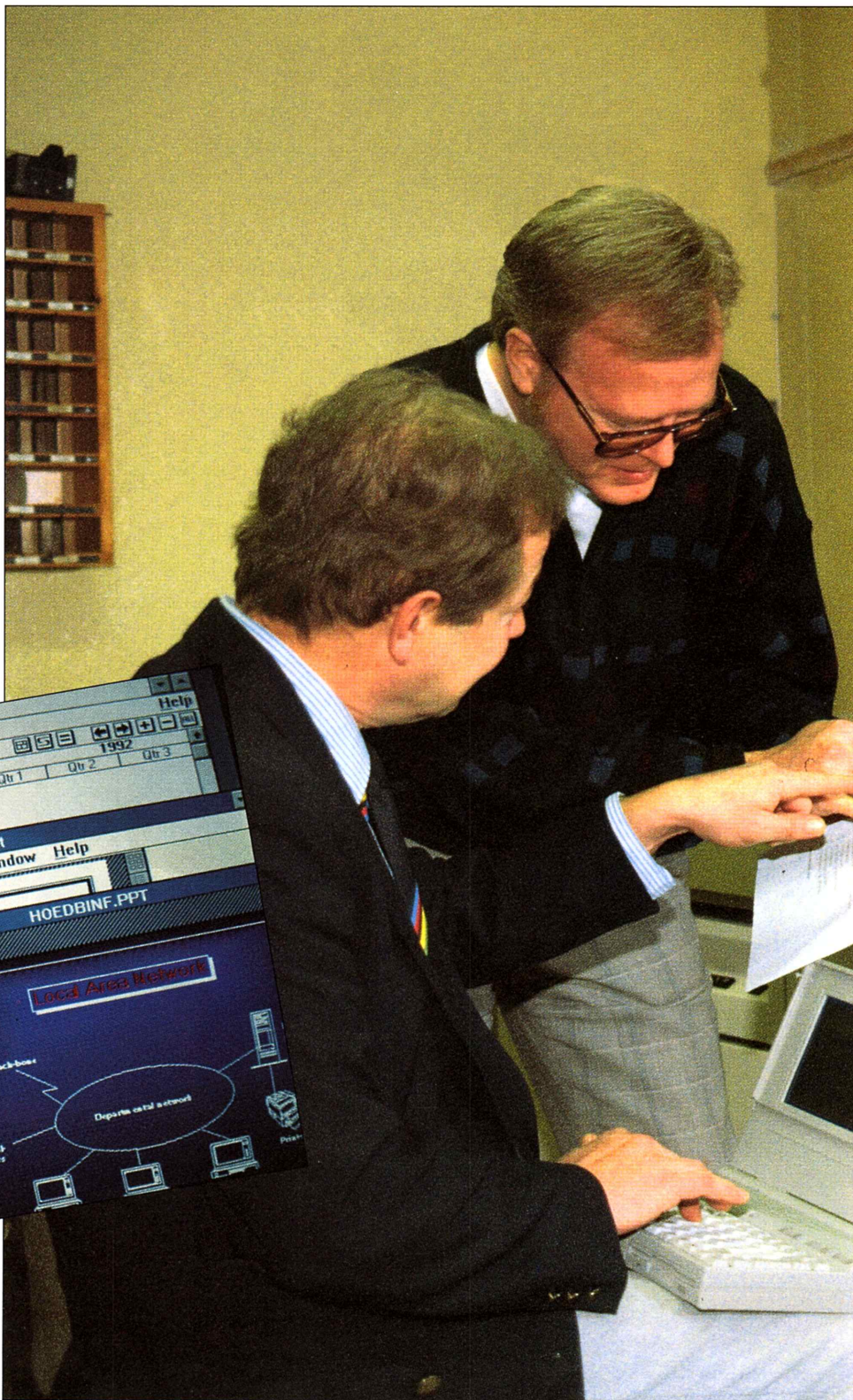
– Det australske marked for mejeriprodukter er yderst interessant. Alene yoghurt- og dessert-markedet har en værdi af 170 mio. australske dollars, så man forstår, at konkurrencen er hård.

Men de seneste år har vist, at især produktudvikling bliver honoreret af forbrugerne, og her har Plumrose Australien allerede vist sin styrke.

IT – udviklingens

Koncern edb er ved at etablere næste generation af ØK's kommunikations-løsninger. IT indgår også i de forretningsmæssige planer, som her illustreres ved bestilling af reservedele til Linotype

De mange muligheder for udnyttelse af informations-teknologien i Koncernen illustreres ved fremtidens skærbillede



Årti i ØK-koncernen



Informations-teknologien (IT) får en stadig mere betydende rolle i det globale handelsmønster, og ØK-koncernen er i en god position til at udnytte denne udvikling. En overordnet strategi på området taler om de kommende år som informations-teknologiens årti i Koncernen.

ØK Magasinet vil løbende følge udviklingen på området i koncernen, og i den anledning har vi bedt chefen for Koncern edb, Per Hansen, om at give en aktuel orientering om det. Per Hansen fortæller:

– Informations-teknologien har længe været et anvendt værktøj i ØK. Pc'ere er i dag et dagligdags islæt på skrivebordene til tekstbehandling, regneark, finansbogholderi, debitorbogholderi, lønningsregnskab, fakturering o.s.v. Det har altsammen været med til at aflaste det administrative arbejde i Koncernen, og det har øget produktionen hos den enkelte medarbejder.

HURTIG UDVIKLING

Udviklingen i anvendelsen af informations-teknologien (IT) går imidlertid hurtigt. Arbejdspladserne forbindes med lokale netværk, således at mange medarbejdere kan udnytte fælles informationer og elektronisk udveksle disse mellem arbejdspladserne. Forretningsfunktioner som salg og marketing er i færd med at tage IT i anvendelse helt ud i salgsleddet bl.a. ved hjælp af bærbare terminaler.

Yderligere kan det i løbet af 90'erne forventes, at IT vil udgøre grundlaget for en elektronisk markedsplads, som fuldstændig vil ændre de normale handelsmønstre for ØK overfor Koncernens handelspartnere og kunder.

BRED UDNYTTELSE

Udviklingen betyder, at man fremover ikke kan nøjes med at anvende IT i løsningen af isolerede opgaver. Teknologien skal anvendes på tværs af funktionsområderne og i øvrigt indgå i ØK's måde at gøre forretninger på. Det betyder også, at brug af IT fremover indarbejdes i de forretningsmæssige planer. Det sikrer ØK-selskabernes konkurrencedygtighed på markederne.

Hele Koncernen er i dag i fuld gang med at tage del i denne udvikling.

Flere af Koncernens divisioner planlægger i detaljer, hvorledes IT kan udnyttes i den daglige forretning.

BIM'ERNE

Der er udepeget ledere i funktions- eller forretningsområderne, som udover det daglige forretningsansvar vil sikre, at IT bliver udnyttet fuldt ud. Vi kalder dem ØK's BIM'ere – Business Information Managers. Samtidig etableres IT komiteer, hvor BIM'erne mødes for at koordinere IT udviklingen og sætte nye projekter i gang.

NÆSTE GENERATION

Koncern edb arbejder bl.a. på et projekt, der skal resultere i etablering af ØK's næste generation for løsning af kommunikation.

Resultatet af dette arbejde vil give alle vore selskaber en langt bedre mulighed for at sikre sig en konkurrencedygtig position på fremtidens elektroniske markedsplads.

Det skal også nævnes, at de edb teknologiansvarlige i Koncernen, de såkaldte BSM'er – Business Systems Managers – anvender eller planlægger anskaffelse af IT i overensstemmelse med ØK standarder. Det betyder, at man på tværs af organisationen kan øge produktiviteten, sikre sammenhæng i IT løsningerne og dermed også øget synergi i hverdagens aktivitet i Koncernen.

VI FØLGER IT

Den internationale udvikling af verdenshandelen og industrierne betyder, at det er afgørende for ØK at være på forkant med IT.

Det gælder om at skabe bred forståelse for betydningen af sammenhængen i den teknologiske udvikling og hverdagens arbejdsopgaver.

Derfor følger ØK Magasinet jævnlige den aktuelle udvikling på IT området i Koncernen med detaljerede artikler om de forskellige tiltag.

ØK satser stærkt på det Indre Marked



Fra at være en global virksomhed med hovedvægten af aktiviteterne placeret i Østen og Nordamerika har ØK i de senere år – i takt med udviklingen af det Indre Marked – engageret sig i stadig stigende grad i Europa. Målområderne for denne indsats har især været Tyskland (tidl. Vesttyskland), Storbritannien og den Iberiske Halvø. Det umiddelbare resultat af bestræbelserne er, at investeringerne i Europa i dag er på niveau med de samlede investeringer i Nordamerika.

ØK etablerede i begyndelsen af 1988 en afdeling på koncernniveau til at fremme udviklingen af nye forretningsmuligheder, som det Indre Marked skaber grundlag for, samt

EF-bygningen i Brussels – det Indre Markeds 'hovedstad'. I forgrunden en lastbil læsset med opskåret træ, importeret af ØK's dattervirksomhed i Belgien, Indufor

til at indsamle og formidle information vedrørende det Indre Marked til ØK's divisioner og virksomheder.

AKTIVITETERNE

Af de i alt syv divisioner (Graphics, Informatics, Trading, Consumer Products, Plumrose, Transport og Energy & Property) er det specielt de nedenfor omtalte divisioner, som kan fremhæves i forbindelse med udviklingen af ØK's aktiviteter i Europa.

Plumrose Division, der har salgs- og produktionsvirksomheder i mange dele af verdenen, inkl. Storbritannien, Tyskland og Danmark, har på det seneste investeret betydeligt i kødforædlingsindustrien i Tyskland og Nordirland. Yderligere investeringer i Tyskland, Spanien og Portugal er under aktiv overvejelse.

Tyngdepunktet for **Consumer Products Division's** aktiviteter har traditionelt ligget i Østasien. EF's Indre Marked er imidlertid et område, hvor divisionen er i færd med at styrke sin position. Som eksempel kan nævnes ØK Malaysias eksport til EF baseret på egen produktion i Malaysia.

Trading Division's handel med træ og uld er på forkant med udviklingen mod det Indre Marked i den forstand, at vi allerede i nogle år har betragtet EF som et integreret marked, som dækkes med lokale salgskontorer, men med en snæver koordinering mellem de individuelle markeder. For disse aktiviteter vil det Indre Marked betyde lettelser i dokumentationsarbejdet og i administrationen. En af de markante udviklinger i **Transport Division's** linjefartsinteresser er omstruktureringen og styrkelsen af ØK's engagement i containertransport mellem Europa og Østasien i samarbejde med det skotske rederi Ben Line Containers. Det fælles selskab, EAC-Ben Container Lines, vil stå for transporten af over 250.000 containere om året med ni hurtiggående containerskibe, hvoraf ØK vil indsætte de seks. Den massive satsning skyldes ikke mindst ØK's forventninger om, at etableringen af det Indre Marked vil have en betydelig gunstig virkning på samhandelen mellem EF og landene i Østasien. Disse forventninger er ligeledes baggrunden for, at divisionen i slutningen af 1990 etablerede et kontor i Hamborg for at styrke agent-organisationen i den nordlige del af det kontinentale Europa.

Aalborg virksomheden Fibertex, som hører under ØK's **Energy & Property Division**, producerer de såkaldte 'non-woven' tekstiler, hvoraf 74 procent afsættes inden for EF. Fibertex har etableret salgskontor i Barcelona til støtte for virksomhedens salg af bl.a. geotekstiler i de sydeuropæiske EF-lande.

GUNSTIG INDFLYDELSE

Der er tiltro til, at ØK's engagement i Europa vil blive stærkt forøget i de kommende år, dels i kraft af udviklingen, dels på grund af den fortsatte styrkelse af handelssamkvemet mellem EF og ØK's oversøiske markeder. Udviklingen i handelen mellem EF og Østeuropa forventes ligeledes at have en gunstig indflydelse.

Nyt transport-mønster...

Det globale transport-mønster ændrer sig afgørende frem mod år 2000. Det er EAC Transport Division et godt eksempel på.

De seneste år er ØK's engagement i transport-sektoren tilpasset udviklingen til én overordnet transport-organisation med tre grene: EAC Lines, EAC Bulk og Ship Management Service (se organisationsplanen side 16).

EAC Transport Divisions strategi følger et udviklingsmønster, som viser, at søvejen i stigende grad får betydning for transport af forbrugsvarer mellem kontinenterne. Skibstransporten håndhæver nemlig miljømæssige krav i forhold til landbaseret transport. Divisionen beskæftiger næsten 3.000 medarbejdere globalt og dækker ca. 20 procent af ØK's totale koncernomsætning.

På billedet er det et af de nye fartøjer i ØK-flåden, containerskibet AROSIA, som illustrerer EAC Transport Divisions visioner om at bryde nye veje.

TEMA



Miljøkrav ændrer trafik-billedet til fordel for sø-transport

Udviklingen i Europa og øgede miljøkrav vil være afgørende for tilpasningen af transport-billedet på verdensplan frem mod år 2000.

Chefen for EAC Transport Division, underdirektør Karsten Stock Andresen, behøver ikke mange sekunders betænkningstid på spørgsmålet om, hvad han anser som transport-sektorens hjørneste i de kommende årtier.

– Udviklingen med samhandel på kryds og tværs i et åbent indre EF-marked og åbningen af handelsgrænserne på det øvrige europæiske kontinent bliver skelsættende, kommenterer Karsten Stock Andresen.

SKIBE OG HAVNE

Behovet for transport af føde- og øvrige forbrugsvarer vil antage så enormt et omfang, at det vil blive efterfulgt af stigende krav til at udnytte de mest miljøvenlige elementer, skibe og havene.

Vi vil i stigende grad se krav om at begrænse trafikken af 'osende lastvognstog'. Man vil i langt højere grad tænke alternativt for at bringe varerne til og fra oceanskibenes anløbshavne og gøre land-transporten kortest mulig.

PÅ FORKANT

EAC Transport Division styrker og tilpasser kapaciteten i disse år på såvel land- som søsiden for at være på højde med udviklingen. Divisionen har i de seneste år ændret strukturen, som det fremgår af artiklerne på de følgende sider. Nogle samarbejdsaftaler er afviklet, andre er kommet til.

– Nogle af de aftaler og ruter, der er afviklet, har ØK selv været med til at bygge op, og vi har værdsat de forskellige samarbejdspartnere, men det har været nødvendigt med tilpasning af strukturen, siger Karsten Stock Andresen.

OVER-KAPACITET

Det er ikke nogen hemmelighed, at linjefarts-sektoren i de seneste år har været præget af en alvorlig krise med kraftig overkapacitet og lave rater.

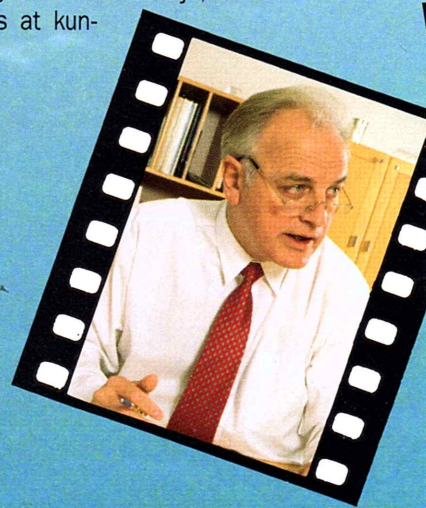
Branchen har været tvunget til en tilpasning. EAC Transports organisation styrkes på tre områder, nemlig i den industriprægede linjetrafik, i den stadig mere betydningsfulde og købmandsprægede bulk-sektor samt i strukturen for salgsstyrken i land.

SALG OG MARKETING BLIVER STYRKET

EAC Transport vil ikke øge sit landbaserede transport-engagement.

– Derimod vil salgs- og marketingledet blive styrket i alle strategisk vigtige handels- og industriområder netop med henblik på at udvikle idéen om, at den søbaserede transport vil øge sin andel, fortsætter Karsten Stock Andresen. De centre, vi allerede har udviklet, skal suppleres.

Jeg betragter container-trafikken som meget strømlinet og industrialiseret. Her er alt planlagt i mindste detalje, således at kun-





Karsten Stock Andresen – vi vil se krav om begrænsning af 'de osende lastvognstog' på vejene til fordel for sø-transporten

den kan kræve 'just in time'-princippet håndhævet. Jeg tror, at markedet for containertrafikken vil blive meget markeret og afklaret de kommende år, og det giver os i EAC Transport faste rammer at arbejde efter.

ET PAR TUSINDE CONTAINERE UGENTLIGT

Målet er at transportere et par tusinde containere på ugebasis mellem Fjernøsten og Nordeuropa. Det vil dække ca. 60 procent af vor forretning i containere, 30 procent skal vi hente på Stillehavsruterne og 10 procent på de øvrige bl.a. australsk baserede linjer.

Det vil være en god, konkurrencedygtig struktur, hvor vi selvfølgelig skal være klar til at ændre rammerne efter behov. Men jeg tror, at strukturen vil være temmelig fast omkring forholdstallene 60-30-10 procent for EAC Transport i container-trafikken.

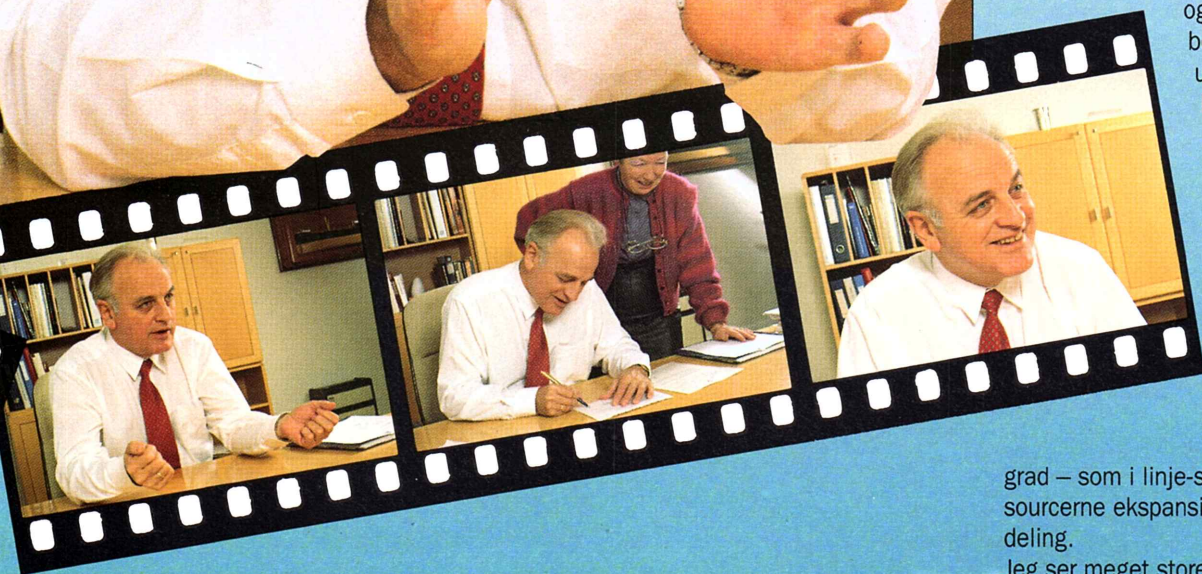
HANDEL MED SKIBE

Derimod vil tørlast- og tank-markedet og de deraf følgende muligheder i købs- og salgsmarkedet for skibe være et interessant udviklingsområde.

Divisionen har i de seneste år bidraget pænt til ØK-koncernens indtjening ved handel med skibe, og vi har efterhånden skabt os et godt navn i denne specielle købmandsniche – og det skal yderligere udvikles.

Vi har i stigende grad – som i linje-sektoren – tilpasset ressourcerne ekspansivt i divisionens bulk-afdeling.

Jeg ser meget store muligheder i bulk-sektoren, og vort mål er at være bulk-købmænd med over 50 skibe i markedet inden år 2000, slutter Karsten Stock Andresen.



Erik Bøgh Christensen: – EAC-Ben Container Lines er én af markedets største enkeltoperatører på Europa-Fjernøsten trafikken



Vi tror på ScanDutch-konceptet

STOR ERFARING

– EAC og Ben Line har tilsammen over 200 års erfaring på Europa-Fjernøsten trafikken. Det betyder, at vore kunder kender os og ved, hvad vi står for. Det alene er imidlertid ikke

nok, fortsætter Erik Bøgh Christensen, men den struktur i organisationen, vi har bestemt at etablere, bliver en værdig og slagkraftig afløser for alt det, ScanDutch har stået for siden 1972. Vi satser på vor flåde med ni store containerskibe, moderne edb systemer samt de markedsandele, vi bringer ind i det nye samarbejde.

ANDRE SATSNINGER

– Europa-Fjernøsten ruten er uden sammen-

ligning EAC Transports største engagement i linjefarten, men vor Stillehavs-rute samt de to Australien-ruter involverer også betydelige satsninger.

Australien-trafikken er naturligvis betydelig mindre end de to store ruter mellem Asien respektive Europa og Nordamerika, men i begge de to Australien-ruter kontrollerer vore linjer betydelige markedsandele.

Med EAC-Ben som vort lokomotiv og de øvrige linier som strategisk vigtig komplementering for EAC Transports globale linjeaktivitet er vi rigtigt placeret.

Konkurrencen er imidlertid behård, og på det nuværende niveau for fragtrater er indtjeningen utilstrækkelig. Det er hovedopgaven for EAC Liner at forbedre det forhold i 1991, fastslår Erik Bøgh Christensen.

EAC Transports containerkoncept har det sidste år været præget af nye tiltag samt øget satsning og tilpasning til den hårde konkurrence i linje-trafikken verden over.

Som et led i denne tilpasning tiltrådte prokurist Erik Bøgh Christensen i september 1990 som linjefører, således at den strategiske styring samt de overordnede administrative aktiviteter nu er samlet i København under hans ledelse.

Foruden det betydelige agentturnet i alle vigtige markeder har EAC Transports linjeorganisation regionale ledelsescentre i henholdsvis Los Angeles, Sydney og København (ruteoversigt side 16).

STÆRK POSITION

– Med den strukturændring, vi nu har forhandlet færdig på ruten mellem Europa og Fjernøsten, er EAC Transport meget stærkt positioneret, når ScanDutch samarbejdet ophører ved udgangen af 1991, siger linjefører Erik Bøgh Christensen.

Vort nye selskab, EAC-Ben Container Lines, vil blive én af de største operatører i denne vigtige trafik, og som sådan vil vi være i stand til at tage betydelige fordele af den stordrift, vi kommer til at operere.

Ny transport-gigant

ØK og Ben Line Containers Ltd., Edinburgh, kunne ved årsskiftet meddele, at man danner en ny gigant, EAC-Ben Container Lines, til at betjene ruten mellem Fjernøsten og Europa med Japan og Skandinavien som yderpunkterne.

Med udgangen af 1991, skal EAC-Ben varetage transporten af over 250.000 containere om året mellem Fjernøsten og Europa. EAC-Ben vil dermed være et af de mest be-

tydende container-rederier. ØK ejer 60 procent af EAC-Ben, som vil blive ledet fra kontorer i England.

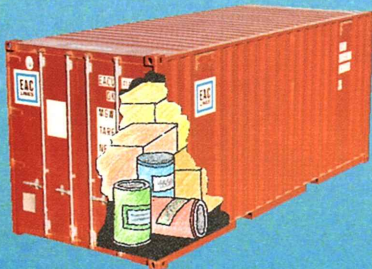
EAC-Ben Container Lines vil blive betjent af ni containerskibe, bl.a. ØK-nybygningerne AROSIA og ALSIA.



To år med en ØK-container

Hvis den blot kunne tale....
Ja, sådan siger man ofte om ting. Og ØK Magasinet har faktisk ladet en berejst ØK-container forsøge sig. GEM, Global Equipment Management i London, (omtalt i ØK Magasinet 2/1989) styrer ved hjælp af avanceret edb-teknik i tusindvis af containere over hele verden. GEM har hjulpet os med at følge de sidste to års aktivitet for en 20 fods tørlastcontainer, EACU 414557-6.

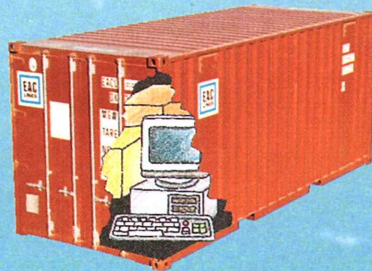
Vi har fået et indblik i dens meget vindomsuste tilværelse og har samtidigt kunnet tegne et generelt billede af containerprincipets alsidighed.



DEN HALVE KLODE RUNDT PÅ TO MÅNEDER

Vi møder første gang EACU 414557-6 i oktober 1988, hvor den ankommer til Savannah på USA's østkyst efter en lang rejse fra Japan. Hurtigt går turen videre, hvor EACU 414557-6 er fyldt til randen med fødevarer,

over Atlanten – til Nigeria. På ca. to måneder har EACU 414557-6 således sejlet den halve klode rundt.



I december 88 går turen tilbage til USA og videre til Hamborg, hvor EACU 414557-6 uden last ankommer i marts 89. Det er nu slet ikke så usædvanligt, at en container afskibes tom. Hvis der intet er at laste, hvor containeren er, så må containeren jo derhen, hvor der er last, men selvfølgelig gælder det om at udføre så få såkaldte tomme positionerings-rejser som muligt.

I Hamborg bliver EACU 414557-6 lastet med maskiner, inden rejsen går videre til Melbourne, Australien med MS TAIKO. Skibet ankommer i juni 89, og EACU 414557-6 har faktisk været jorden rundt siden efteråret 88.

I Melbourne får EACU 414557-6 en ganske særlig opgave. Den skal ombord på skibet MS TAPIOLA fragte alskens personlige ejendele til Taiwan – og hvem ved, det kunne

sågtens være en ØK-ansats ejendele. Vi er nu nået frem til september 89, hvor EACU 414557-6 er ladet med elektronisk udstyr. EACU 414557-6 skal atter en tur tværs over Stillehavet ombord på MS TALABOT med kurs mod Cristobal ved Panama-kanalen. Det bliver til et to måneders ophold i det Mellemamerikanske.

GENSYN MED SKIBENE

Så står der igen Hamborg på programmet og en drøj sejlads over Atlanten skal overstås. Men knap er skibet anløbet Hamborg havn, før EACU 414557-6 skal videre til Hangö i Finland for at hente en last papir, der skal til Melbourne. Det var også ombord på MS TAIKO, at EACU 414557-6 fragtede diverse maskiner til Australien cirka et år tidligere. I april 90 bliver EACU 414557-6 læsset med fødevarer – måske var det kænguru-bøffer – og med kurs nordpå sejler MS TAPIOLA, indtil



hun når Pusan i det sydlige Syd-korea. Siden da har EACU 414557-6 bragt tekstiler til Singapore og vegetabiliske olieprodukter tilbage til Pusan igen.



EAC BULK

Bulk-afdelingen er en linje-funktion i EAC Transport Division under ledelse af prokurist Jan Selsmark.

Bulk-afdelingen arbejder med shipping i tank, dry bulk samt køb og salg af skibe. Bulk-shipment adskiller sig fra container-baseret linje-trafik ved transport af 'løse laster' ad hoc, mens linje-trafikken er sat i fast tids- og routeskema.

SAMLET

Bulk-afdelingen blev for nogle måneder siden placeret samlet i ØK's hovedsæde.

Jan Selsmark sidder i de nye omgivelser centralt placeret i et stort, åbent kontorlandskab.

– Hidtil har afdelingen været placeret mere spredt et andet sted i hovedsædet, siger Jan Selsmark, og vi er virkelig glade for de nye rammer.

Det store kontorlandskab matcher faktisk den daglige arbejdsform.

– Alle i afdelingen har et meget stort arbejdsmæssigt behov for at være i tæt kontakt med hinanden, fortsætter Jan Selsmark.

Vi skal tage hurtige beslutninger, og det betyder et tæt team-work mellem de forskellige grupper – så det er godt at kunne kommunikere 'over bordet'.

LONDON-TID

I øvrigt indrømmer Jan Selsmark uden tøven, at afdelingens medarbejdere ikke ligefrem hører til dem, der møder tidligst om morgenen i hovedsædet.

– Vi arbejder efter de internationale tidsnormer. Vi følger fortrinsvis London-tiden, og det betyder, at der først for alvor kommer gang i forretningen omkring kl. 10 dansk tid – til gengæld er vi ofte i aktivitet til langt ud på aftenen.

Desuden er medarbejderne forsynet med on-line hjemmecomputere, således at



Jan Selsmark - leder af EAC Transports Bulk-afdeling

'round-the-clock' arbejdet kan afvikles let og sikkert.

– Det gælder om at være optimalt med på markedets betingelser, slutter Jan Selsmark.

Beslutninger på kort tid

Vi skal ofte tage temmelig tungtvejende økonomiske beslutninger på kort sigt og i hård konkurrence. Der er ikke plads til ret mange forkerte dispositioner, for så hænger det ikke sammen økonomisk.

Når lederen af EAC Bulks tank-afdeling, kontorchef Bent J. Jørgensen, fortæller om den hektiske travlhed, der ofte præger afdelingen, opdager man hurtigt, at han og kollegerne må holde meget af deres job.

UTRADITIONELLE ARBEJDSSTIDER

Det er langt fra et såkaldt 8 - 16 job, hvis man har valgt shipping som sit arbejde, fortsætter Bent J. Jørgensen. Man må være indstillet på at arbejde på utraditionelle tidspunkter, hvis en interessant last meldes, og vi beslutter at gå ind i konkurrencen om ordren.

Vi har derfor aftenvagt på skift, fordi vi er temmelig afhængige af at følge dagens bevægelser, til New Yorks shippingmarked lukker sent om aftenen dansk tid.

Tank-afdelingen opererer såvel ØK-ejede som befragtede skibe.

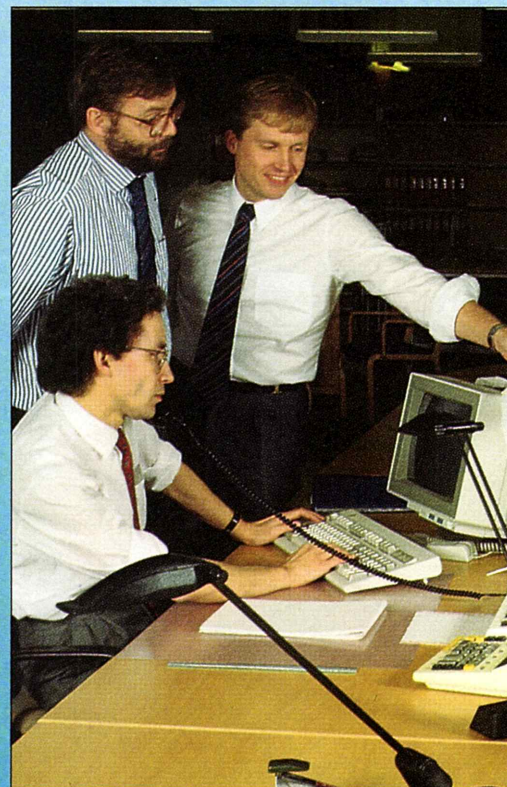
– Det er et særdeles tæt marked såvel pris-

som konkurrencemæssigt, fortsætter Bent J. Jørgensen. Det gælder om at bevare overblikket og slå til på det rigtige tidspunkt for at sikre ØK den mest lukrative forretning enten i det såkaldte spot-marked eller ved aftaler over en længere periode. Aktiviteten i afdelingen er baseret på et omfattende net af agenter på alle de vigtigste destinationer.

MUND-TIL-ØRE

En medvirkende årsag til, at vi shipping-folk er så fascineret af vort arbejde, er at markedets karakter ofte skifter, selvom vi baserer det hele på et fast globalt agentnet. Vi får nemlig ofte også tips om gode fragter efter mund-til-øre metoden, hvor det drejer sig om hurtige beslutninger. Så gælder det for mine kolleger og mig omkring bordet i København om at veje for og imod, inden vi tager den endelige beslutning om et ja eller et nej.

Hektisk travlhed i tankafdelingen. Her får afdelingens leder, Bent J. Jørgensen, siddende til venstre, de seneste oplysninger om et godt tilbud på spot-markedet. På billedet ses i øvrigt Gert S. Rasmussen, Peter Mortensen og Kåre Stausø



Skibs- købmændene

Bulk-afdelingen har også tæt kontakt til det globale marked i afdelingen for køb og salg af skibe under ledelse af kontorchef Niels Faarup.

— Der har de seneste år været temmelig livlig handel med skibe, siger Niels Faarup, men ligesom i al anden form for shipping er konkurrencen også hård på dette område. Som repræsentanter for ØK har vi heldigvis i mange tilfælde et fortrin hos kunderne, fordi vi handler på vegne af en anerkendt international koncern. Det er også vigtigt i denne del af branchen.

Handel med skibe i ØK er de seneste år blevet en naturlig og væsentlig del af EAC Transport Divisions aktivitet.

— Behovet for kapacitet i skibs-sektoren er meget svingende, kommenterer Niels Faarup, derfor er der altid købere eller sælgere i markedet. Og det er disse strømninger, vi konstant forsøger at være på forkant med, dels i forhold til ØK's egen flåde-kapacitet men også som mellemed i handler mellem eksterne parter.

Niels Faarup understreger, at konkurrencen er hård, og det kræver en stærk psyke at være med i denne type forretning.

— Det er jo store summer, vi forhandler om, fortsætter han, og det er derfor meget vigtigt, at vi er godt orienteret om tendenserne i markedets øvrige aktiviteter. Derfor er vi pla-

Niels Faarup drøfter et kontraktudkast med sine to nærmeste medarbejdere i afdelingen, Betina Lipscombe, til venstre, og Pernille Clausen

ceret midt i Bulk-afdelingens pulserende dagligdag. Selvom handelen med skibe kræver grundighed såvel forhandlingsmæssigt som juridisk, kan handler afklares hurtigt, når det rigtige tilbud er i markedet.

Niels Faarup har f.eks. været med til at slutte en handel på et større millionbeløb 48 timer efter den første kontakt.

Havets vagabonder

EAC Transport Bulk disponerer en halv snes tørlast-skibe (Bulkcarriers) i størrelsen 30.000 – 50.000 tons dødvægt. Skibene sejler blandt andet i såkaldt tramp-fart. De vagabonderer således rundt på kloden afhængige af, hvor de bedste fragter kan opnås.

Denne form for shipping kræver en bred kontakt med samtlige verdensdele, siger afdelingschef Niels Storinggaard, København. Drybulk, som er en del af EAC Transport Bulk, ændrede struktur sidste efterår og omfatter nu tre centre placeret i henholdsvis Stamford-Connecticut, USA, i Vancouver, Canada og i København.

Stamford betjener det nordamerikanske og caraimiske marked for tørlast-forretning inklusive kontakten med den amerikanske finansverden for skibsfart.

Vancouver centret er ansvarlig for den omfattende transport af skovprodukter fra Britisk Columbia og USA's vestkyst til bl. a. Europa, mens kontoret i København er ansvarlig for at dække Europa og den øvrige del af verden.

Med kontorer i nogle af de førende tørlast-

centre tilstræbes optimal lasttilførsel for ØK's tørlast-flåde.

Det er nødvendigt med en udstrakt salgsmæssig strengelse for at være på forkant i den hårde konkurrence i tørlast-markedet, siger Niels Storinggaard.

Vi forsøger at tilføre især de yngre medarbejdere nye impulser ved at lade dem cirkulere mellem kontorerne i Stamford, Vancouver og København. Desuden har vi 'importeret' to canadiske medarbejdere til København fra vort Vancouver kontor som led i vor udveksling af stab.

STOR ORDRE

Et eksempel på de tre kontorets effektive samarbejde kom klart til udtryk, da en ordre på transport af 3.500 såkaldte Mobile Homes fra USA til Saudi Arabien blev forhandlet på plads i december.



Niels Storinggaard

Kvalitets-styring

SMS afdelingen i EAC Transport Division er, som det fremgår af oversigten nedenfor, en særdeles bred servicefunktion.

Overordnet skinner dog følgende begreber igennem i samtlige aktiviteter: Højt sikkerhedsniveau, kvalitet samt effektiv omkostningskontrol af skibsdriften.

TOP-SERVICE

– Vi vil som en moderne rederi-funktion aktivt bidrage til, at flåden yder kvalitets-service til vore kunder, siger lederen af SMS, Peer C. Bardenfleth-Hansen. Målsætningen er at give en service, som møder kundernes krav og forventninger i et effektivt system med professionelle medarbejdere og sikker, fejlfri operation af skibe samt udstyr.

– Sikkerhed og forebyggelse af uheld er vigtige faktorer i et omfattende kvalitetsstyrings-program, som er under etablering, fortsætter Bardenfleth-Hansen. Programmet bygger på eksisterende funktioner og procedurer i SMS-organisationen og -flåden, men udvikles videre gennem de mest moderne principper for kvalitetsstyring.

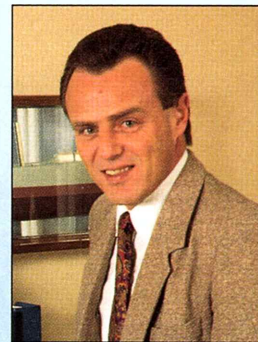
Det er ligeledes hensigten at stille samme krav til den lange kæde af leverandører, som vi samarbejder med. Det gælder f.eks. værfter, fabrikanter af reservedele og andet udstyr til skibene, fortsætter Bardenfleth-Hansen.



Peer C. Bardenfleth-Hansen: – Krav til kvalitetsstyring er stigende i den internationale skibsfart, og ØK er på forkant med udviklingen ikke mindst med en satsning på edb-udvikling af SMS's service-aktivitet

KONSEKVENSN AF ULYKKER

Gennem de senere år har international søfart været ramt af flere alvorlige ulykker, som har resulteret i tab af menneskeliv og medført store miljøskafer. Konsekvenserne af disse ulykker vil utvivlsomt munde ud i skærpede krav til kvalitet og sikkerhed i skibsfart.



Afdelingschef Mogens Christensen (til venstre), Nautical Department, står bl.a. for udviklingen af IMO-kvalitetskravene



Afdelingschef Steen Clausen (til højre) er leder af SMS' tekniske afdeling, som arrangerer alle praktiske forhold vedrørende skibe- ne såvel drifts- som vedligeholdelsesmæssigt

Det afspejles f.eks. i International Maritime Organisation (IMO) – 'IMO Guidelines for the Management of Safe Ship Operation and Pollution Prevention'.

DOKUMENTATION

IMO's retningslinjer foreskriver dokumentation for skibenes administrative, tekniske samt driftsmæssige sikrings-systemer. Gennem SMS's etablerede funktioner er organisationen allerede på forkant med denne udvikling, fortsætter Bardenfleth-Hansen. Med programmet for kvalitetsstyring ønsker vi yderligere at skærpe opmærksomheden om sikkerhed, kvalitet og omkostnings-effektivitet.

Det kan med tilfredshed noteres, at alle i SMS-afdelingen og alle ombord i skibene til stadighed fokuserer på disse begreber, som uden tvivl vil blive nogle af fremtidens vigtigste parametre konkurrencemæssigt.

STORE VÆRDIER

– SMS-organisationen har vi ansvaret for den tekniske drift af meget store materielle værdier, og det er overordentligt vigtigt, at vi i en dynamisk udvikling til stadighed skaber den korrekte balance mellem de menneskelige faktorer og den komplekse teknologi, vi beskæftiger os med, lyder Bardenfleth-Hansens slutreplik.

EAC Ship Management Service

Ship Management Service afdelingen (SMS) ledes af prokurist Peer C. Bardenfleth-Hansen.

SMS er en service-funktion med teknisk management af 22 skibe med en besætningsstab på ca. 600.

Service-funktionen er bredt favnende som f.eks:

* Administration af reparation og vedligeholdelse af skibene.

- * Indkøb af reservedele og brændstof.
- * Certifikat-styring.
- * Administration af divisionens nybygnings-program.
- * Regnskab for skibenes drift, budget og omkostnings-styring.
- * Hyre-administration for besætningen.
- * Personale-administration i øvrigt.
- * Sikkerheds- og kvalitetsadministration.
- * Forsikringer.

Her udbetales hyren



Kontorchef Steffen Karup Nielsen leder økonomi- og regnskabsafdelingen i SMS med ansvaret bl.a. for udbetaling af al hyre til det sejlene personale.

Afdelingen har mange funktioner udover at sørge for regnskaberne mellem skib og rederi. Afdelingen fungerer også som lidt af en service-afdeling overfor det sejlene personale. Det gælder bl.a. rådgivning i skattesager og andre økonomiske spørgsmål, som kan være svære at løse for en sømand, der befinder sig mange sømil fra Danmark.

Steffen Karup Nielsen: – Vigtigt at følge den finansielle aktivitet på skibene meget nøje

– Desuden administrerer afdelingen bogholderiet for skibenes drift og vedligeholdelse samt nybygninger og forsikringer i SMS's regi. Bevægelser i omkostningerne på de forskellige driftskonti på hvert enkelt skib følges nøje. Budgetteringen udføres i nært samarbejde med de respektive ansvarlige afdelinger i SMS og ledelserne om bord. Tilsvarende udføres omkostningskontrol i samarbejdet, fortæller Steffen Karup Nielsen, og kvaliteten i dette vigtige område er stadig stigende.

– Det er af stor betydning for SMS's ledelse, at man i alle forhold nøje kan følge den finansielle aktivitet på skibene, siger Steffen Karup Nielsen, fordi marginen mellem gode og mindre gode forretninger er så hårfin i denne branche.

Vanskeligt besætnings-puslespil

Puslespillet med af- og påmønstring af næsten 600 besætningsmedlemmer i de 22 skibe, som SMS administrerer, ledes af kontorchef Harry H. Schultz, Marine Personnel afdelingen.



Harry H. Schultz: – Vi plejer ØK-flådens image som en god arbejdsplads for de søfarende

– Jeg kan bekræfte, at det er et stort og ofte svært puslespil, fordi så mange brikker skal på plads, siger Harry H. Schultz. Det hele planlægges således, at såvel officerer som den øvrige rederi-ansatte besætning er adviseret om deres tjeneste- og fritidsperioder mange måneder frem.

Vi forsøger at få de forskellige brikker på plads også af hensyn til de praktiske besætningskift over hele verden.

Det SMS-udviklede edb personale styrings-system, PADS, er det vigtigste værktøj i denne forbindelse.

MÅ IKKE VENTE FORGÆVES

– Vi må jo under ingen omstændigheder bringe skibene i den situation, at man må vente forgæves på planlagt skifte, og det er derfor af meget stor betydning, at det hele planlægges i god tid, fortsætter Harry H. Schultz.

Afdelingen er også en stor rejse-arrangør mellem skibene og de forskellige anløbshavne for besætningskift.

I gennemsnit arrangeres 130 rejser månedligt verden rundt med fly eller jernbane for at få besætningerne frem i tide. Harry H. Schultz er også ofte selv på rejse, hvor han forhandler aftaler for udenlandske besætninger.

TÆT KONTAKT

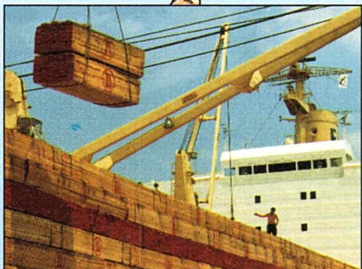
Mandskabsmæssigt følger afdelingen nøje aktiviteterne på skibene ved tæt kontakt med skibenes ledelser.

– De ledende officerer besøger os regelmæssigt i København, hvor vi drøfter alle forhold. Vi lægger stor vægt på at være i tæt kontakt med det daglige liv på skibene, fortsætter Harry H. Schultz, fordi vi gerne fra 'landsiden' vil gøre alt for at sikre ØK's position som en god arbejdsplads for de søfarende. Alle spørgsmål omkring overenskomster mellem besætning og rederiet bliver også afklaret af medarbejderne i afdelingen. Afdelingen står desuden for tilrettelæggelsen af såvel uddannelse af elever som efteruddannelse af den ansatte besætning.

– Vi konstaterer med tilfredshed, at de fleste af eleverne på styrmands- eller maskinmesterholdene, ønsker at blive i ØK-flåden efter uddannelsen, fortsætter Harry H. Schultz. ØK uddanner ca. 10 styrmands- og 15 maskinmester-aspiranter årligt, og vi ser det som en fordel, at de får lyst til at fortsætte i ØK-flåden efter afslutningen af deres studier. Det har ikke hidtil været et problem at fastholde de unges interesse for søfartsudbildningen, men det er vigtigt at skabe attraktive arbejdsforhold for dem, der går ind for disse spændende udfordringer.

EAC TRANSPORT ORGANISATION

**Hovedadministration
i København**



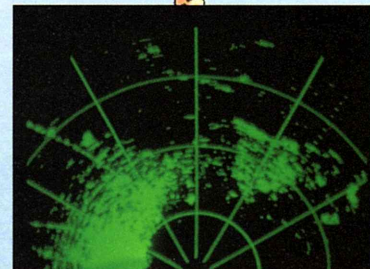
EAC BULK

Tank
Bulk
Køb og salg



EAC LINES

Container-transport
Container-relaterede serviceydelser
Agenturvirksomhed

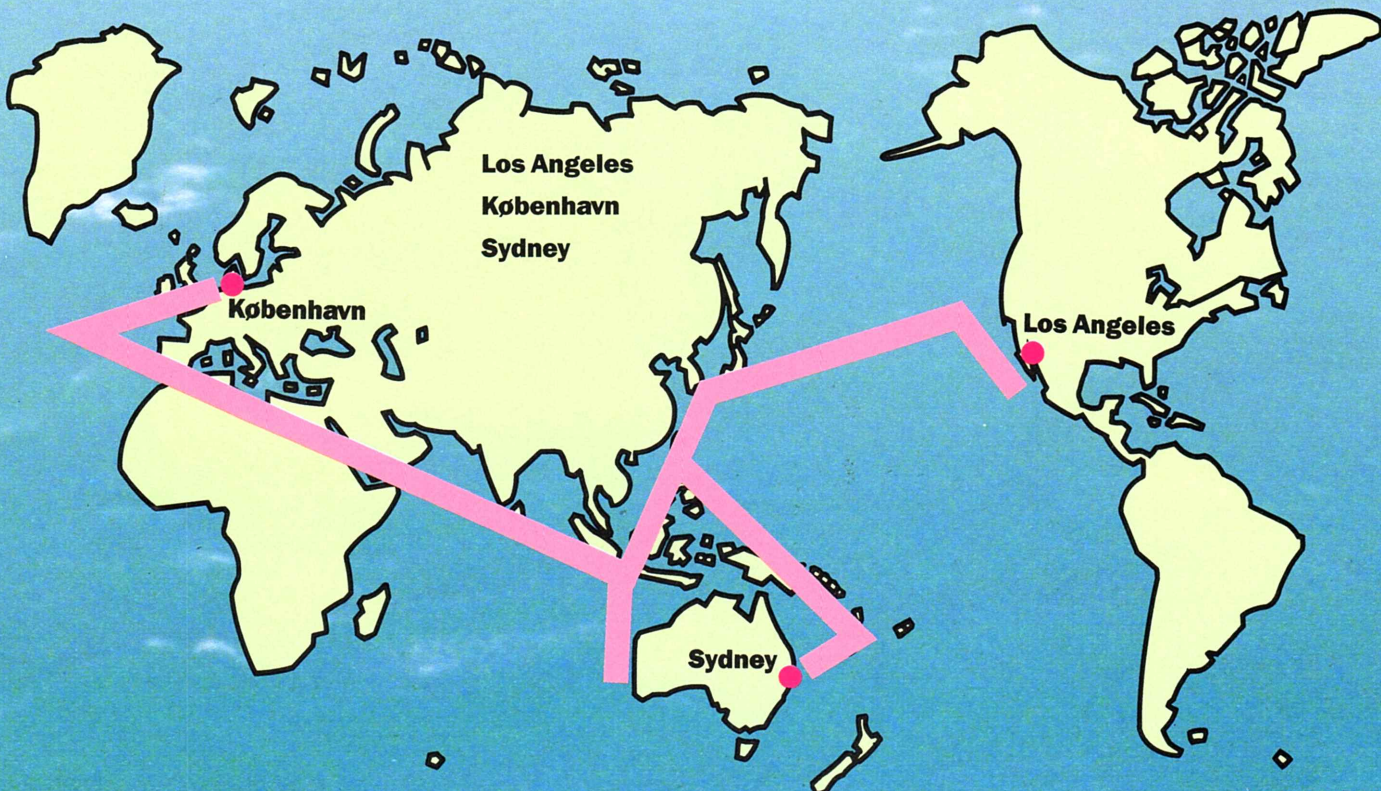


SMS

Nautisk administration
Teknisk administration
Personale administration
Nybygninger

EAC LINES' RUTER

Regional-centre i København, Los Angeles og Sydney



Böklunder-glasset gav idéen til job

Her er Axel Puls sammen med en af sine kolleger i friskvare-afdelingen

Et glas med Böklunder-pølser har spillet en afgørende rolle for den tidligere DDR-borger Axel Puls og hans familie.

Pølseglasset blev nemlig årsag til, at han for et år siden første gang blev gjort bekendt med, at der i det hele taget eksisterede en Plumrose-fabrik i Böklund. I dag er han 'Meister' (arbejdsleder) i fabrikkens friskvare-afdeling, og han har nu sin familie samlet i Böklund.

Efter en hektisk og meget svær periode ovenpå begivenhederne i DDR, da muren faldt, flyttede Axel Puls til Sydtykland i december 1989.

Han indså hurtigt, at han ville få svært ved at falde til her, og en dag, han var på indkøb i et supermarked, så han glasset med Böklunder-pølserne fra fabrikken i Nordtyskland.

Axel Puls er uddannet i levnedsmiddelbranchen i det tidligere DDR. Der var derfor ikke langt fra tanke til handling, da han så dette produkt, som kunne være interessant at arbejde med. Han kontaktede fabrikkens personalekontor telefonisk og fik at vide, der var en stilling ledig i friskvare-afdelingen. Han kunne tiltræde stillingen straks.

Samme nat satte han sig i sin bil for at køre mod nord. Næste dag var han ansat, og 15. oktober kunne fabrikkens ledelse meddele, at det hele var gået så godt for ham, at han fra denne dag var ansat som 'Meister' i afdelingen.



Plantagen

er både arbejdsplads og hjem



*Skolelærerinde Tamilarasi
i gang med undervisningen*

— **E**n personalepolitik, der tager højde for kulturforskelle, og som efterleves, er en nødvendighed for, at man kan drive virksomhed i et multiracialt samfund som Malaysias. Det, der er god takt og tone for en inder, kan måske virke stødende på en kineser. Her på plantagen arbejder der mennesker med vidt forskellig baggrund, levevis og forskellige traditioner. Det skal vi ikke kun acceptere, men også være bevidste om i det daglige arbejde, siger plantagebestyrer K.L.Chiang på ØK's Teluk Merbau plantage.

ARBEJDSPLADS FOR 3.000 MEDARBEJDERE

Cirka 3.000 medarbejdere har både hjem og arbejdsplads til fælles på ØK's tre plantager i Malaysia. Derfor er det vigtigt, at medar-



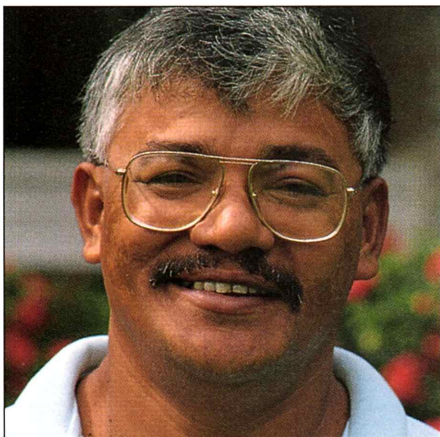
bejderpolitik og ledelsesprincipper fungerer, og at lederne sætter sig ind i medarbejdernes kulturbaggrunde og normer.

— Her på Teluk Merbau lægger vi stor vægt på at mødes også udenfor arbejdstid. Under den ugentlige badmintontræning er alle lige, og den afslappede, uformelle atmosfære skaber tryghed, som vi har glæde af i det daglige arbejde, tilføjer K.L. Chiang.

EGNE HUSE OG SKOLE

Teluk Merbau er en oliepalme-plantage, hvor medarbejderne bor i egne huse. Byggeriet er finansieret af byggelån, som den enkelte husejer selv har optaget. Plantagen har også forretning og et mindre hospital, der fungerer som skadestue, samt en lille skole.

Frugtklaserne samles ind for videretransport til oliemøllen



Plantagebestyrer K.L. Chiang: - Vi lægger stor vægt på at mødes uden for arbejdstid

Kl. 7.00 om morgenen starter arbejdet med nedskæring af de tunge oliefrugtklaser, som derefter køres med et lille tog til oliemøllen. Mens forældrene arbejder, er børnene i skole. Hovedparten af plantagens medarbejdere er indere. I dag andrager inderne ti procent af Malaysias befolkning, og de udgør den største del af arbejderne på mange plantager. I slutningen af 1900-tallet kom de fra det sydlige Indien til Malaysia, da man manglede arbejdskraft til de nystartede plantager.

SKOLEUNDERVISNING

Undervisningen på de små plantageskoler foregår ved, at eleverne bliver hørt i en lektie, de har haft for hjemme. Når de svarer, rejser de sig op, men der er ingen streng disciplin, og stemningen er hyggelig.

ØK's general- forsamling er fastsat til 21. marts

I beretning pr. 30. september 1990, som blev sendt til alle navnenoterede aktionærer, blev det nævnt, at generalforsamlingen afholdes i Falkoner Centret i København torsdag den 21. marts 1991. Regnskab og beretning for 1990 ventes offentliggjort den 12. marts, og vil blive sendt til alle aktionærer, der er noteret som aktionær i enten ØK's eller ØK Holdings aktiebog.

Af hensyn til den stramme tidsplan for offentliggørelse af regnskab og beretning samt afholdelse af generalforsamling vil der i sidste uge af februar blive udsendt et forhåndsadvise til navnenoterede aktionærer. Dette vil give aktionærerne mulighed for på forhånd at bestille adgangskort. Adgangskort - med stemmesedler - vil derefter blive sendt med posten, så snart generalforsamlingen er indvarslet i henhold til vedtægterne.

SÆRLIG AFTALE MED POSTVÆSENET

I år vil der blive truffet særlig aftale med postvæsenet for at sikre, at ekspeditionen af de mange forsendelser vil foregå så hurtigt og effektivt som muligt. Vi håber på denne måde at undgå de kedelige forsinkelser, vi oplevede sidste år.

Alle aktionærer, der ønsker adgangskort tilsendt vil modtage deres kort og stemmesedler i perioden 13.-20. marts, forudsat svarkortet er os i hænde senest mandag den 18. marts.

ADGANGSKORT

Adgangskort vil naturligvis i samme periode også kunne afhentes ved personlig henvendelse i Aktionærsekretariatet eller telefonisk på 35 27 24 81 og 35 27 24 82.

Heidelberg Web-eventyr i Vadum

I den lille by Vadum ved Aalborg i Nordjylland er der på få år skrevet et Heidelberg Web-eventyr i samarbejde med EACgraphics danske dattervirksomhed, Erik Levison.

Direktør Eigild B. Christensen etablerede i 1987 trykkerivirksomheden Color Print, og han baserede sig dengang på Heidelberg-rotationen WEB 8 med meget stor succes.

Faktisk gik det så godt, at han hurtigt måtte overveje investering i øget kapacitet.

Og der er ikke så langt fra tanke til handling hos den driftige trykker i Vadum. WEB 8 fik en WEB 16 som nabo i en tilbygning til den oprindelige trykkerihal. Nu står WEB'erne side om side og trykker opgaver til Color Prints mange kunder i døgn drift.

I en utraditionel reklametryksag for WEB-familien i Vadum står der:

'I APRIL TOG EIGILD IGEN TIL HEIDELBERG'... og fortsætter:

'Da han sidst var i Heidelberg, købte han en 8 sidet 4+4 Heidelberg heatset rotation, for det var den bedste, de havde dengang. Nu havde Eigild imidlertid fået mere travlt, og folkene i Heidelberg havde udviklet nyt, så denne gang købte han en 16 sidet Heidelberg heatset rotation med 5+5 farveværker...'

– Heidelberg WEB'erne lever fuldt op til vore forventninger, selvom vores nye WEB 16 knapt nok er kørt rigtigt ind endnu, siger direktør Eigild B. Christensen. Men erfaringerne fra starten på WEB 8 fortæller os, at vi har et virkelig godt grundlag for en effektiv produktion, hvor vi lever op til kundernes krav om kvalitet og præcision i leveringerne.

Eigild B. Christensen understreger, at den europæiske grafiske branche er i en meget hård konkurrence-situation, så det er af meget stor betydning for trykkerierne, at de kan

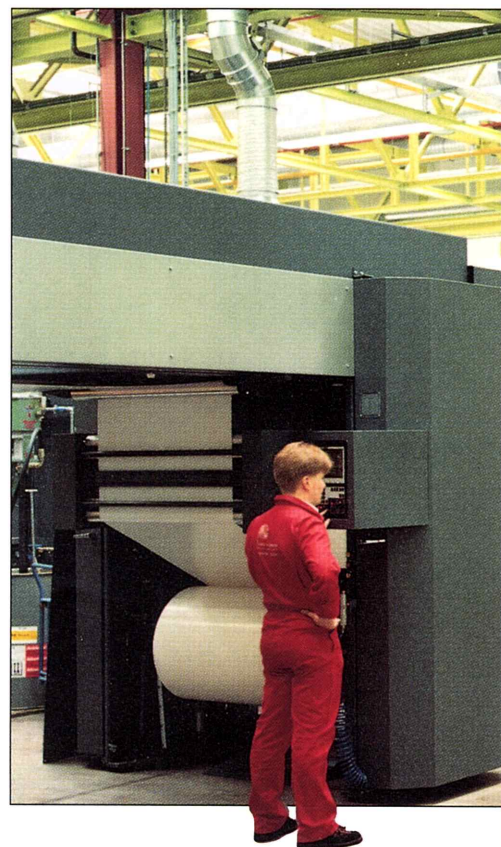


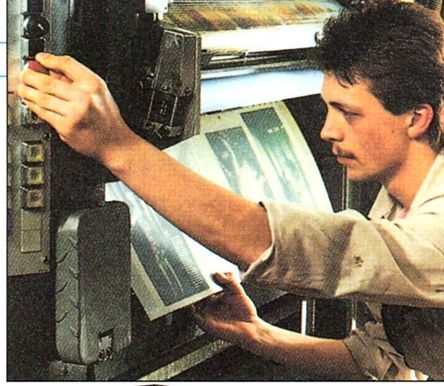
Trykhastigheden er høj på Heidelberg Web'erne, men kvalitetsniveauet er i top, konstaterer Eigild B. Christensen her sammen med førertrykker Jan Nielsen

klare kvalitetskravene til den rigtige pris.

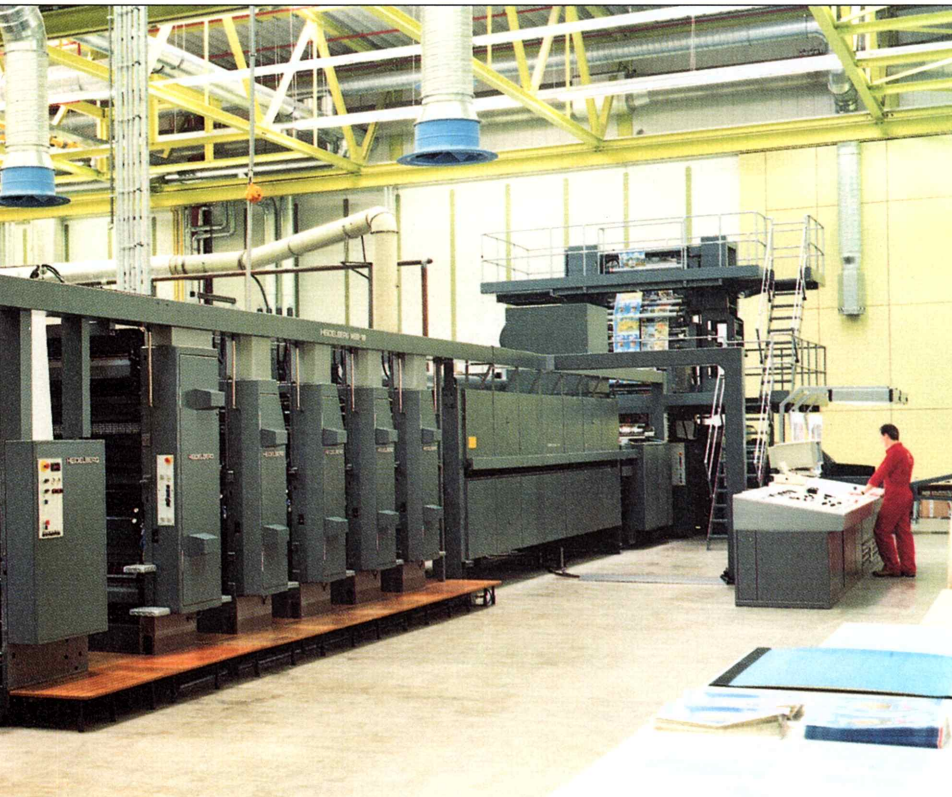
–Vi hører i det daglige om mange problemer i den danske grafiske branche, fortsætter Eigild B. Christensen, men den side af sagen kender vi ikke noget til i Color Print. Vi har mange gode opgaver, så vi er tilsyneladende konkurrencedygtige, selvom vi ikke går på akkord med kvaliteten. Ellers havde vi ikke en chance i den hårde konkurrence. Med de to WEB'er er vi inde i markedet på opgaver med et oplag på over 10.000. Men den afgørende styrke har vi selvfølgelig i de rigtig store oplag.

Heidelberg Web 16 er en offset-rotation til høj hastighed og tryksager i topkvalitet. Maskinen, vi viser her, er en gengivelse fra Heidelberg's reklame-materiale. Heidelberg Web 16 maskinen i Vadum er placeret således i trykkerihallen, at det ikke er muligt at fotografere den i sin helhed





Eigild B. Christensen kontrollerer med tilfredshed 'fartmåleren' på sin nye Web 16



Heidelberg Web- rotationen

Heidelberger Druckmaschinen AG har udviklet Web heatset rotationerne siden midten af 70'erne. Her blev behovet for fremstilling af kvalitetstryksager i store oplag og i stor hastighed stadig mere udpræget især til reklamer. Heidelberg satte derfor et udviklingsprogram i gang på basis af den kendte teknik af aviser fra papirruller på rotation.

Det resulterede i et Heidelberg Web-program med en tophastighed på 40.000 tryk i timen og i meget høj kvalitet i selv komplerede farve-brochurer.

Heidelberg har videreført principperne fra ark-offset maskinerne til rotations-offset'en på samme høje niveau. Med baggrund i høj teknologisk standard, er det muligt at fremstille fler-farvetryk i den bedst tænkelige standard.

Heidelberger Druckmaschinen har selv udviklet alle komponenter til Web-rotationen. Udover trykværkerne gælder det f.eks. også systemets falseapparat.

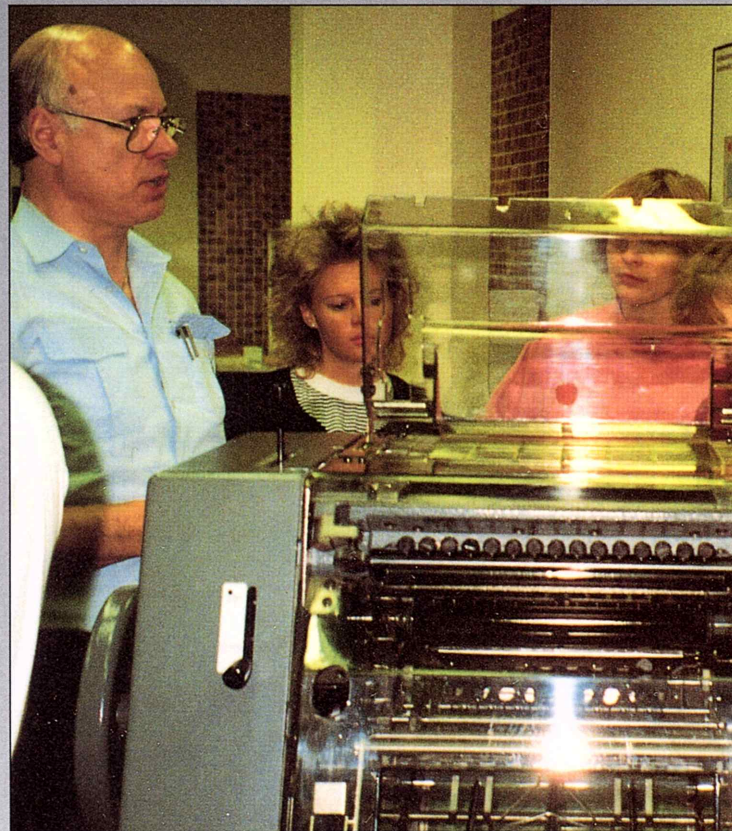
Det avancerede tandhjul-system, som direkte styrer trykværket, sikrer en høj tryk- og præcisions-kvalitet i alle hastigheder.

Heidelberg Web er forsynet med Computer Print Control (CPC) farve- og registerstyring, som sikrer en meget hurtig indkøring og kvalitets-mæssig afvikling af de respektive tryk-opgaver.

ØK SPOTS

Erik Levison hos Polar og Heidelberg med lærere og elever fra Grafisk Højskole

I bestræbelserne på at holde lærer- og elevstaben på Den grafiske Højskole i København orienteret om udviklingen i branchen har EACgraphics danske datterselskab, Erik Levison, besøgt Heidelberg Druckmaschinen samt skæremaskine-fabrikken Polar Mohr i Hofheim ved Frankfurt sammen med en snes lærere og elever fra skolen. Produktschef Bent Poulsen og marketingschef Flemming Wiedenbein stod for Levisons værtskab under besøget. Gæsterne fra Den grafiske Højskole får her en demonstration af en Heidelberg T-Offset. Til højre ses lederen for holdet fra højskolen, Poul Halling Sørensen. Det var første gang, Erik Levison arrangerede besøg af denne art – og det gav så mange nye impulser, at initiativet bliver fulgt op



Skoleklasse adopterer ALSIA

4.b på Ulkebøl Skole på Als blev den 21. december udpeget som MS ALSIA's 'adoptivforældre'. Alsia er det latinske navn for Als. Klassen får nu lejlighed til at lære geografi på en ny og spændende måde, da det er hensigten, at eleverne skal følge ALSIA verden rundt. Eleverne er både glade og stolte over at være blevet valgt som 'adoptivforældre' for et af verdens største containerskibe. Klassen er her i færd med at gøre nytårshilsenen til besætningen klar til afsendelse pr. fax



Stor ordre til PARAMOUNTgraphics

Gudang Garam, som ejer et af Indonesiens største trykkerier, har i 1990 underskrevet kontrakt med PARAMOUNTgraphics på levering af to gravure trykkermaskiner fra Bobst. Kontrakten har en værdi af ca. DKK 64 mio. Maskinerne forventes leveret medio 1992, og de skal bl.a. bruges til trykning af cigaretkartonner. På vej i helikopter til underskrivningsceremonien i Gudang Garams hovedkontor i Kediri, Østjava ses her fra venstre: Edgar Hermann, Bobst, Tandjung Suheru, Gudang Garam Gravure, Emil Kreis, Bobst, Nugroho Kristanto, PARAMOUNTgraphics, Bintoro Tandjung, Direktør for Gudang Garam, helikopterens pilot og yderst til højre Niels Madsen fra PARAMOUNTgraphics

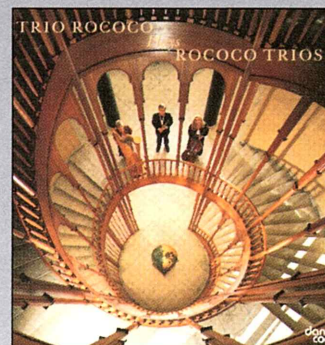


Gode idéer honoreres hos Fibertex i Aalborg

ØK's dattervirksomhed i Aalborg, Fibertex, har i flere år haft en idékasse for medarbejderne. Den er hidtil blevet flittigt benyttet, og idéudvalget har i 1990 fundet anledning til at honorere hele 25 gode idéer/forslag. Brian Christensen, der her ses ved aflastningssektionen på ekstruderingsanlægget, fik f.eks. 5.000 kroner for en god og miljøvenlig idé, som medfører reduceret spild af tekstil-olie i forbindelse med fiber-extrudering

TRIO ROCOCO indspiller barok-musik

ØK har sponsoreret udgivelsen af TRIO ROCOCO's nyeste CD-indspilning. På billedet gengives en del af omslaget til disc'en med de tre kunstnere stående på hovedtrappen i Holbergsgade 2. Musikken har sandsynligvis ikke været spillet de seneste 200 år, og trioen har selv fundet manuskripterne i Tyskland og Belgien ved intensiv udforskning af biblioteker og private samlinger



Böklunder Skandinavien mødt med stor interesse på Food Fair

Plumrose-Böklunders nystiftede datterselskab, Böklunder Skandinavien, Århus, blev mødt med stor interesse, da selskabet præsenterede sig for første gang i messe-sammenhæng. Det skete ved Food Fair 91 i Bella Center, København, hvor direktør Mogens Petersen og hans kolleger fra Böklunder Skandinavien, Helge Bjerregaard samt Steen Knudsen knyttede mange nye kontakter for såvel Böklunders kendte pølse-produkter som de nye skinke-produkter fra Sandstede

MS JUTLANDIA model til Frederikshavn Søfartsskole

Med de helt naturlige, tætte forbindelser ØK har til Frederikshavn Søfartsskole, fik skolen sidste år overdraget modellen af MS JUTLANDIA (III) som gave. Modellen hænger nu i skolens messe. Skolen blev grundlagt i 1949 og uddanner i dag primært skibsassistenter (matroser). Af årskapaciteten på 216 elever gennemfører ca. 200 kurset med tilfredsstillende resultat, hvilket er betingelsen for udmønstring som befaren skibsassistent. På billedet er skolens forstander, Jørgen Hansen t.v., i samtale med maskinmester Ole Axelsen, ØK, der var censor ved afgangsprøverne i november 1990



Returadresse for kataloger
Eventuelle returforsendelser
fremsendes i omslag til:
**Købmagergades postkontor
1000 København K**
Eftersendes ikke ved vedvarende adresseforandring
men tilbagesendes med oplysning om ny adresse.

DANA løste ålens gåde


DANA (til højre) fotograferet ved Nakskov Skibsværft umiddelbart før leveringen i april 1919

Alens tilblivelse har gennem århundreder været en gåde. Løsningen af denne gåde kom først et skridt nærmere, da et skib udsendt af den danske 'Kommission for Havundersøgelser' i 1903 fangede den første ålelarve i det nordlige Atlanterhav under et togt ved Færøerne.

Denne fangst blev indledningen til næsten 20 års intens søgen efter den europæiske åls yngleplads.

ØK spillede en rolle, da gåden endelig blev løst.

Direktionen havde besluttet at støtte denne danske forskning og den 4-mastede skonnert DANA, der i 1918 var under bygning ved Nakskov Skibsværft, blev indrettet specielt med denne forskning for øje. Skibet skulle i fart mellem De Vestindiske Øer, men det blev indrettet med plads til flere passagerer end sædvanligt.

DANA blev i to lange perioder stillet til rådig-

hed for dansk havforskning. Skibet skulle bruges af den meget kendte forsker, zoologen Johannes Schmidt og hans stab til at finde det endelige bevis for, hvor den europæiske ål yngler.

Johannes Schmidt havde i årene 1908-10 fortsat de danske undersøgelser i Middelhavet, som man dengang tænkte sig var ålens yngleplads. Senere undersøgelser havde dog vist ham, at stedet måtte findes vestpå, antageligt i Det Caribiske Hav.

DANA I SARGASSOHAVET

Derfor sejlede DANA i februar 1920 – for 71 år siden – via Gibraltar, Funchal og Tenerife til St. Thomas, hvorfra der i de følgende måneder blev fisket med trawl – blandt andet i Sargassohavet. Materialerne hobede sig op, men det endelige bevis manglede, da rejsen måtte afbrydes.

DANA sejlede tilbage til København, og den

10. september var den første ekspedition afsluttet. ØK sendte skibet tilbage til Vestindien, hvor det kom i fragtfart.

I januar året efter begyndte et nyt omfattende togt for 'Kommissionen for Havundersøgelser'.

Johannes Schmidt var igen ekspeditionens leder, og skibet fortsatte nu sin søgen i Sargassohavet. På denne tur lykkedes det at finde åleæg – det endelige bevis for, at man havde fundet ålens yngleplads.

DANA afsluttede arbejdet for dansk havforskning efter fire måneders fiskeri og fortsatte derefter i den lokale fragtfart i Vestindien.

Fiskeri er stadig et betydningsfuldt erhverv for Danmark, og havundersøgelser i denne forbindelse er af stor vigtighed. Det skib, der i dag bruges til formålet, hedder også DANA. Det er nummer fire i den række af skibe, der begyndte med ØK's DANA i 1920.