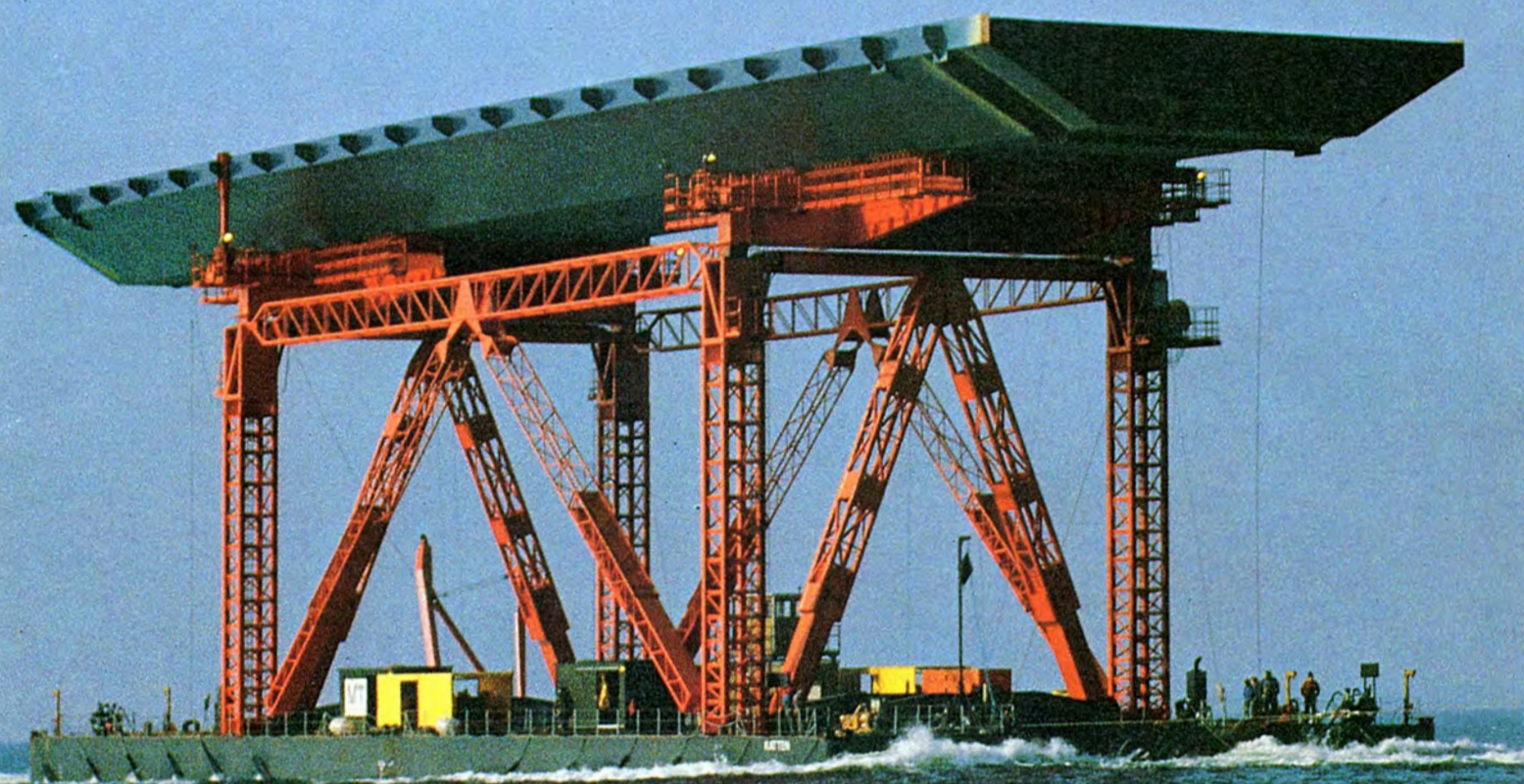


ØK EAC

Bladet

Magazine 3/83



Motorvejs-bro fra værftet i Nakskov. Side 2.

ØK indsætter 4 containerskibe på Stillehavs-ruten. Side 4.

Sådan sælger man øl i Østen. Side 12.

USA-hæder til 15 ØK-skibe. Side 3.

Motorway-bridge from Nakskov Shipyard. Page 2.

Major upgrading of EAC's Trans Pacific Service. Page 5.

This is how beer is sold in the Far East. Page 12.

U.S. honour to 15 EAC vessels. Page 3.

Forsiden

Brosektion fra Nakskov Skibsværft på vej til Farøbroerne.
Foto: Lene Storm, Vejdirektoratet (Copyright)

Front page

Bridge section from Nakskov Shipyard on its way to the Farø bridge.
Photo: Lene Storm, The Road Directorate (Copyright)

Bagsiden

ØK's nye brohoved i Australien

Back page

EAC's new bridgehead in Australia

Indhold/ Contents

- 2 Broen sejles på plads
Bridge sails into place
- 3 USA-hæder til 15 ØK-skibe
U.S. honour to 15 EAC vessels
- 4 ØK indsetter fire containerskibe på Stillehavs-linien
- 5 Major opgradering af EAC's Trans Pacific Service
- 6 Afgang til Østen hver søndag
Departure for the Far East every Sunday
- 7 Stor transportanalyse over otte lande i Østen
Extensive transport analysis covering 8 Far Eastern countries
- 8 Fra tæpper til madrasser og motorveje
From carpets to mattresses and motor roads
- 9 From carpets to mattresses and motor roads
- 10 Billednyt
Snapshots
- 11 TPS udvider i Australien
TPS expanding in Australia
- 12 Sådan sælges øl i Østen
This is how beer is sold in the Far East
- 13 Stor udvidelse af CBHK
Large expansion of CBHK
- 14 Kvindelig journalist om hverdagen på et containerskib
Everyday life on a container vessel
- 16 Månedens tilbud fra FDB: en kuffert fra Cavalet
Prominent introduction of Cavalet product
- 17 26-årig kosmopolit
26-year old cosmopolitan
- 18 Dette er kaptajnens ansvar
- 19 A Captain's responsibilities
- 20 Indførelse af databasesystem ved Hovedkontoret
Introduction of Data Base system at Head Office
- 21 Delegationsbesøg fra Kina
Visit of Chinese delegation
- 22 Nyt om navne
People

Broen sejles på plads

Bridge sails into place

Aktieselskabet Nakskov Skibsværft fremstiller som underleverandør til Monberg & Thorsen A/S brosektionerne til Farøbroerne, der fra 1985 skal forbinde Sjælland med Falster.

De 39 brofag sejles ét ad gangen fra værftet til broen, hvor de lægges op på bropillerne. På byggepladsen ved Nakskov Skibsværft løftes de 80 m lange, 20 m brede og 600 tons tunge brofag op på et specialbygget fartøj – en katamaran – som sejler dem til Farø.

Katamaranen består af to 65 m lange og 7 m brede pontoner, hvorpå der er bygget et stillads. Oven på stilladset, hvis højde kan ændres, lægges brofagene i netop den højde, hvori de skal placeres på bropillerne, d.v.s. fra ca. 5 m til ca. 30 m over vandet.

Sejladsen fra Nakskov nord om Lolland-Falster til Farø udføres med assistance af en slæbebåd fra Svitzer og varer ca. 14 timer. Ved ankomsten til Farø manøvrerer katamaranen, der har egen motor, selv ind mellem to bropiller.

De 20 brofag, som i første omgang vil forbinde Sjælland med Farø, ventes på plads ved årets slutning, og umiddelbart efter påbegyndes montagen af brofagene mellem Farø og Falster.

Fotoet på denne side viser katamaranen på vej ud af Nakskov Havn med et brofag, medens den på forsidesbilledet er godt på vej med sin gigantiske last.

Fremstillingen af brosektionerne på Nakskov Skibsværft blev udførligt beskrevet i ØK Bladet's oktober 1982-nummer.

Nakskov Shipyard Ltd. – subcontractor of Monberg & Thorsen Ltd. – manufactures the box girder sections for the Farø bridge complex which in 1985 will connect the islands of Zealand and Falster.

The 39 sections are shipped one at a time from the yard to the bridge where they are placed on top of the bridge supports. At the construction site at Nakskov Shipyard the 80-metre-long, 20-metre-wide, and 600-ton sections are lifted onto a specially constructed vessel – a catamaran – which carries the sections to Farø.

The catamaran consists of two 65-metre-long and 7-metre-wide pontoons on which a scaffolding has been constructed. The sections are placed on top of the scaffolding – the height of which can be adjusted – in exactly the height in which they are to rest on the bridge supports, i.e. from 5 to 30 metres above sea level.

The voyage from Nakskov north of the islands of Lolland and Falster to Farø is undertaken with assistance from a Svitzer salvage tug boat and lasts about 14 hours. Upon arrival at Farø, the catamaran (which has an engine of her own) manoeuvres herself into place between two bridge supports.

The 20 sections which in the first phase will connect Zealand with Farø are expected to be in place towards the end of the year, whereupon mounting of the sections between Farø and Falster will commence.

The photo on this page shows the catamaran leaving Nakskov harbour with a bridge section while the front page photo shows her at sea carrying her gigantic cargo.

Manufacture of the box girder sections was described in the October 1982 issue of the EAC Magazine.

Foto: Lene Storm,
Vejdirektoratet (Copyright)

Photo: Lene Storm,
The Road Directorate (Copyright)



ØKEAC

Bladet Magazine 3/83
Juli 1983 . Nr. 3 . Årgang 26

Udgivet af:
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Holbergsgade 2, 1099 København K

Redaktion:
Erik Eriksen (ansvarshavende)
Erik Bach, Poul Gram Petersen
Redaktionssekretær: Inge Koerner

Redaktionens adresse:
ØK Bladet,
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Informationsafdelingen, Holbergsgade 2
1099 København K

Tryk: Bonde's, København

USA-hæder til 15 ØK-skibe

U.S. Coast Guard – den amerikanske kystbevogtningstjeneste – har hædret 15 ØK-skibe for deres deltagelse i AMVER i mindst 128 dage i 1982.

AMVER står for Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System – et frivilligt samarbejde mellem skibe, som regelmæssigt orienterer den amerikanske kystbevogtning om deres position m.m. med henblik på eventuel deltagelse i eftersøgnings- eller redningsaktioner. Systemet tillægges stor betydning for sø- og luftfartens sikkerhed over hele jordkloden, men primært i Atlanterhavet og Stillehavet.

Skibe, som deltog i samarbejdet i mindst 128 dage om året, modtager som synlig påskønnelse for deres indsats en AMVER-vimpel, og i 1982 kvalificerede 15 af Kompagniets skibe sig som sagt til denne hæder. Det samme gjorde 41 skibe fra ni andre danske rederier, og ved en festlighed i den amerikanske ambassade i København den 10. juni – hvor Kompagniet var repræsenteret ved kaptajn Bjarne Reidl fra »Samoa« på Stillehavsruten og fuldmægtig, kaptajn J. Ulrich Nielsen fra Nautisk Inspektion – fik repræsentanter for de pågældende skibe og rederier hædersbevisningen overrakt af Coast Guard-kommandanten, admiral James S. Gracey.

Admiral Gracey sagde, at det var ham en særlig glæde at dekorere så mange danske skibe, fordi han selv fik sin første uddannelse på skoleskibet »Danmark« under den anden verdenskrig. Han fremhævede dernæst den særlige hjælpsomhed, man møder til søs, og oplyste, at 7000 skibe og 150 radiostationer fra nogle og halvfems lande nu deltager i AMVER, at den danske handelsflåde har større deltagelsesprocent end andre lande, at AMVER's computer i fjor registrerede 114.000 skibsrejser og dermed tilbud om assistance i en given situation, og at der hver måned ydedes lægeassistance i 25 tilfælde og redningsassistance ved 12 forlis.

Fuldmægtig Niels Mogensen fra Industriministeriets Søfartsafdeling sluttede sig til den varme tak, som admiral Gracey på Coast Guard's vegne rettede til alle medvirkende skibe, skibsbesætninger og rederier, og ambassadør John L. Loeb Jr. udtrykte på den amerikanske ambassades vegne glæde over dette praktiske, internationale samarbejde.

De dekorerede ØK-skibe er »Sargodha«, »Malacca«, »Morelia«, »Sinaloa« og »Samoa«, der alle hermed fik vimpelen for 4. gang, »Patula« og »Siena«, der fik den for 3. gang, »Lalandia« 7. gang, »Simba« og »Panama«, som modtog den for 2.

gang, »Pattaya«, der hermed debuterede som vimpel-modtager, »Meonia«, som nu har seks vimpler, »Selandia«, som har

fem, samt »Falstria« og »Jutlandia«, der nu har ni vimpler hver og næste år vil have kvalificeret sig til den gyldne 10-års vimpel.

U.S. honour to 15 EAC vessels

The U.S. Coast Guard has honoured 15 EAC vessels for their participation in the AMVER system for at least 128 days in 1982.

AMVER – Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System – is a voluntary co-operation between ships which regularly keep the U.S. Coast Guard advised about their position etc. with a view to participating in a possible search or rescue action. Great importance is attached to the system for the safety of sea and air transport all over the globe, but primarily in the Atlantic and the Pacific.

Vessels participating in the co-operation for at least 128 days per year receive as a token of appreciation for their efforts an AMVER pennant, and in 1982 fifteen of our Company's vessels qualified for this honour. So did 41 vessels from nine other Danish shipping companies. At a ceremony on 10th June at the U.S. Embassy in Copenhagen – where our Company was represented by Captain Bjarne Reidl of »Samoa« (the Pacific Service) and Assistant Departmental Manager, Captain J. Ulrich Nielsen, Nautical Department – the representatives for the respective vessels and owners were presented with Certificates of Achievement by Coast

Guard Commander, Admiral James S. Gracey.

Admiral Gracey said that it gave him great pleasure to decorate so many Danish ships as he himself received his first training on the Danish training vessel »Danmark« during World War II. He went on to emphasize the special helpfulness one meets at sea and said that 7,000 ships and 150 radio stations from some 90 countries now participate in AMVER, that participation of the Danish merchant fleet represents a larger percentage than the one applying to other countries, that AMVER's computer last year registered 114,000 ship's voyages and thereby offers of assistance in certain situations, and that each month doctor's assistance was offered in 25 cases and rescue assistance in the case of 12 shipwrecks.

On behalf of the U.S. Embassy H.E. Ambassador John L. Loeb Jr. expressed his appreciation of this practical, international co-operation.

The EAC vessels decorated are: »Sargodha«, »Malacca«, »Morelia«, »Sinaloa« and »Samoa« – all of which received a pennant for the fourth time – »Patula« and »Siena« for the third time, »Lalandia« the seventh time, »Simba« and »Panama« the second time, »Pattaya« making her debut as pennant receiver, »Meonia« which has six pennants, »Selandia« having five, and »Falstria« and »Jutlandia« now each having nine pennants and next year will qualify for the golden ten-year pennant.

Kaptajn Bjarne Reidl, admiral James S. Gracey og fuldmægtig, kaptajn J. Ulrich Nielsen.

Captain Bjarne Reidl, Admiral James S. Gracey, and Captain J. Ulrich Nielsen, Assistant Departmental Manager, EAC.



Repræsentanter for de ti rederier, der modtog AMVER-ankendelse, sammen med – fra højre – admiral James S. Gracey og ambassadør John L. Loeb Jr.

Representatives from the ten shipping companies who received the AMVER honour together with (from right) Admiral James S. Gracey and H.E. Ambassador John L. Loeb Jr.



ØK indsætter fire containerskibe på Stillehavs-linien



m.s. »Falstria«

ØK udvider og forbedrer nu sin Stillehavs-linie ved i løbet af august-september at indsætte fire hurtiggående celle-containerskibe til erstatning for de fem kombi-skibe, der har været anvendt på ruten siden 1977. De hurtigere og større skibe vil forbedre liniens konkurrencemæssige stilling betydeligt ved at forkorte sejliden mellem rutenes nøgledestinationer og ved at øge kapaciteten for kølelast.

ØK's Stillehavs-linie forbinder områder, der er særligt vigtige for ØK-koncernen set fra et strategisk synspunkt: USA, Canada, Sydøstasien og Australien, og den har i årenes løb søgt at etablere en niche i international skibsfart. Det er denne politik, der nu tager et afgørende skridt fremad. Linien har lagt vægt på de mindre befærdede ruter fra Californien til Sydøstasien, fra Hong Kong og Taiwan til det nordvestlige Stillehavs-område samt mellem Vestaustralien og Sydøstasien. Indsættelsen af større og hurtigere containerskibe med stor kølerums-kapacitet medfører

nu betydelige forbedringer på en række områder. Den nye linie bliver således en af de hurtigste til Sydøstasien fra Californien og den hurtigste fra Hong Kong og Taiwan til det nordvestlige Stillehavs-område, og den kan tilbyde overlegne faciliteter for ikke mindst kølerums-last fra Vestaustralien til Sydøstasien.

Den nye linie vil tilbyde afsejling hver 14. dag, og den besjles med ØK's egne containerskibe »Falstria« og »Meonia« samt containerskibene »Margaret Johnson« og »Annie John-

son«, der befragtes til denne fart.

Stillehavs-linien vil fortsat blive ledet fra Pasadena i Californien, hvor ledelsen forestås af EAC Trans Pacific Service, Pasadena, hvis direktør er C.A. Bjerrum. Den nuværende agentur-virksomhed fortsættes. I USA vil EAC Steamship Agencies være agent i Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle og Chicago, mens det fuldt ejede ØK-selskab Johnson Walton Steamships Ltd. er agent i Vancouver i British Columbia. På USA's østkyst vil

EAC Lines være repræsenteret ved Johnson Maritime Agencies Inc. og i USA-Gulften ved Oceans International Corporation i Houston. Agenter i Det fjerne Østen bliver ØK's filialkontorer i Filippinerne og Hong Kong samt EAC (Thailand) Ltd. i Thailand, Pernas Sime Darby Shipping Sdn. Bhd. i Malaysia, P.T.Djarkarta-Lloyd i Indonesien, Wilhelmssen Agencies Inc. i Taiwan og Bakke-Sime Darby Shipping Pte. Ltd. i Singapore. I Australien vil Beaufort Shipping Agency (WA) (Pty) Ltd. i Fremantle være liniens agent. I begge de sidstnævnte selskaber har ØK en 50 pct. økonomisk interesse.

Første afsejling på den nye linie bliver med ØK's »Falstria« fra Los Angeles 3.august.

Planerne for den fremtidige beskæftigelse af de fem kombi-skibe, der nu tages ud af Stillehavs-trafikken, kan ikke oplyses på nuværende tidspunkt.

I anden trafik har ØK i mange år haft et meget succesfuldt samarbejde med Johnson Line i Stockholm og Blue Star Line Ltd. i London, og det er hensigten – under forudsætning af de amerikanske myndigheders godkendelse –, at Johnson Line og Blue Star Line på et senere tidspunkt bliver partnere med ØK i den nye Stillehavs-fart.



m.s. »Annie Johnson«

Major upgrading of EAC's Trans Pacific Service

EAC will upgrade its Trans Pacific Service during August/September this year through the injection of 4 fast, fully cellular container vessels replacing the 5 combi ships which have been used since 1977. The faster and larger vessels will improve the competitive situation for EAC's Trans Pacific Service primarily through substantially shorter transit times to key destinations and increased capacity for carrying of reefer cargo.

EAC's Trans Pacific Service connects areas which, from a strategic, corporate viewpoint, are especially important for the EAC Group, namely the USA and Canada and Southeast Asia and Australia. Over the years the Service has sought to establish a niche for itself and it is this policy which it is now possible to bring a decisive step forward. In the course of its existence the Service has emphasized on the smaller trades such as the trades from California to Southeast Asia, from Hong Kong and Taiwan to the Pacific North West and between Western Australia and Southeast Asia.

The injection of faster and bigger containerships with a larger reefer capacity represents major improvements in a number of areas. Accordingly, the new Service will be one of the fastest

to Southeast Asia from California and the fastest from Hong Kong and Taiwan to the Pacific North West and will be able to offer superior facilities not least for cargoes requiring refrigeration in the trade from Western Australia to Southeast Asia.

The new Service will offer fortnightly sailings and the ships will be m.s. "Falstria", m.s. "Meonia", m.s. "Margaret Johnson", and m.s. "Annie Johnson" of which the former two are owned by EAC whilst the latter two are chartered.

The Service will continue to be managed from Pasadena in California where the management organization is EAC Trans Pacific Service, Pasadena, whose president is Mr. C.A. Bjerrum. The present agencies will continue. In the United States, EAC Steamship Agencies will be the agents in Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle and Chicago, whilst in Vancouver B.C., the EAC wholly owned subsidiary, Johnson Walton Steamships Ltd., is the agent. On U.S. East Coast, EAC Lines will be represented by Johnson Maritime Agencies Inc., and in the U.S. Gulf, Oceans International Corporation, Houston. Agents in the Far East will be the EAC branch offices in the Philippines



m.s. »Meonia«

and Hong Kong, and in Thailand, The East Asiatic Company (Thailand) Ltd. In Malaysia the agents will be Pernas Sime Darby Shipping Sdn. Bhd., Port Kelang, in Indonesia, P.T. Djakarta-Lloyd, and in Taiwan, Wilhelmsen Agencies Inc. In Singapore the agents will be Bakke-Sime Darby Shipping Pte. Ltd., and in Australia, Beaufort Shipping Agency (WA) (Pty) Ltd., Fremantle. In both of these companies EAC has a fifty per cent financial interest.

The first sailing in the new Ser-

vice will be m.s. "Falstria" leaving Los Angeles on 3rd August. Plans for the future deployment of the 5 combi ships which are being phased out cannot presently be divulged.

In another trade EAC has for many years enjoyed a very successful cooperation with Johnson Line of Stockholm and with Blue Star Line Ltd. of London, and it is the intention that, subject to U.S. Government approval, at a later stage, Johnson Line and Blue Star Line will become partners with EAC in its new Trans Pacific Service.

m.s. »Margaret Johnson«



**Stillehavs-linien udbygger sit brohoved i Vestaustralien.
Se side 11 og bagsiden.**

**The Trans Pacific Service expands its bridgehead on Australia's West Coast.
Refer to page 11 and the back page.**

Afgang til Østen hver søndag

Af Carsten Teiner, *Erhvervs-Bladet*

ScanDutch's hovedkontor i Amaliegade i København er et spændende sted at være gæst. Dansk tales stort set ikke – og de ansatte er sammensat af en masse forskellige nationaliteter. Forklaringen er enkel. ScanDutch er et partnerselskab, bestående af flere rederier, som hver især har skudt en række skibe ind under ScanDutch's overherredømme. Herhjemme er det ØK, som er med i ScanDutch – og København har den ære at være det internationale hovedkontor. Administrerende direktør er hentet hos ØK. I øjeblikket foregår der et chefskifte. Erik Petersen afløses af Finn Frandsen, der tidligere var prokurist i ØK.

ScanDutch består af fem selskaber i partnerskab. Foruden ØK er der tale om Broström Shipping Company Ltd, Göteborg. Compagnie Generale Maritime, Paris, Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam og Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Næstkommanderende i hovedkontoret er – efter tradition – fra Holland. Drs. D. Frikkee kommer fra Nedlloyd.

Modsat mange andre rederier er ScanDutch medlem af FEFC, Far Eastern Freight Conference.

– Der er en jernhård selvdisciplin i FEFC. Konferencens mål er at skabe ensartede fragtrater, og der er et »Neutral Body«, som konstant checker medlemmernes rater. Har man brudt reglerne, venter der store bøder – i konferencen konkurrerer man på kvalitet og service alene, siger Drs. D. Frikkee.

ScanDutch anløber ingen dansk havn, men har derimod afgang hver søndag fra Hamburg. Danske containere køres så ned til Hamburg. Som eneste foretagende har ScanDutch forbindelse mellem Göteborg og Fjernøsten. Derfor er hovedparten af containere fra Norge og Sverige med ScanDutch til Østen. Ca. 500 TEUs pr. afgang. Fra Danmark er tallet ca. 60.

– Det tager ca. 70 dage for et skib at komme turen rundt. Derfor er der skiftende rederiers skibe fra samarbejdspartnerne. ØK's skibe »Selandia« og »Jutlandia« indgår i skibspool'en i ScanDutch, siger Peter Nyman, marketingchef i ScanDutch.

Samarbejdet mellem nogle af ScanDutch-partnerne startede i 1969 som ScanService med ca. 40 skibe. I '72 kom navneskiftet, og det ellers rent skandinaviske samarbejde blev udvidet med Nedlloyd, og i '73 kom franskmændene med. I dag er det tredje generation af fully containerized vessels, der anvendes – og det betyder, at de 13 skibe i pool'en og en samlet containerpark på 75.000 containere i dag er nok til at opfylde kundernes ønsker.

ScanDutch arbejder ud fra målsætningen at være 1. klasseselskab med 1. klasses service overfor kunderne. Herhjemme er det Alfragt, der er agent for ScanDutch – og har til huse i samme hus i Amaliegade som ScanDutch.

EDB-styring

Ved hjælp af edb-styring kan man altid fortælle en kunde præcis, hvor en container befinder sig på vej til modtageren. Placeringen af containere er nærmest en større videnskab, hvor visse typer gods af en vis tyngde helst skal nederst i skibet, mens f.eks. skibsskruer, der går ud over en normal containersider, skal være højt oppe. Når containere lastes, er det så de øverste, der er beregnet for de første havneanløb o.s.v. Placering af containere planlægges i København, hvorefter informationer sendes til de respektive havne.

Men konkurrencen på Fjernøsten er hård. Tredjelands russere, ofte med statsstøtte, giver lokale kunder store rabatter, men de kan ikke som ScanDutch og mange andre konferencerederier garantere faste afsejlings- og ankomsttids-

punkter til garanterede priser. – Vi har været med til at gøre tariffene langt mere enkle i FEFC, så man i stedet for 3000 forskellige vareklassifikationer og 30 forskellige rate-niveauer nu kun har 106 klassifikationer og 15 rater. Samtidig har man ændret den gamle tarif, så afskibere nu kan afskibe en hel con-

tainer til fast box-pris. Jo flere varer, der kan komme i containeren – jo billigere bliver det for den enkelte vareenhed. Det er dog ikke fragten, der altid er væsentligst for den samlede transport – bl.a. koster det kun tre kr. at sende en transistorradio fra Hong Kong til Europa, siger Peter Nyman.

Departure for Far East every Sunday

By Carsten Teiner, *”Erhvervs Bladet”*
(Danish Business & Financial daily)

To visit ScanDutch's head office at Amaliegade in Copenhagen is very interesting. Danish is hardly spoken – and the staff

members comprise many different nationalities. The explanation is simple. ScanDutch is a partnership consisting of sever-

Drs. D. Frikkee, næstkommanderende på ScanDutch's hovedkontor.

Drs. D. Frikkee, Assistant General Manager at ScanDutch's head office.

Marketingchef Peter Nyman (t.v.) og operationschef G. Dik med logistik-assistent Miki Mathiesen ved dataskærmen. – Foto: Michael Ellehammer.

Marketing Manager Peter Nyman (left) and Operations Chief G. Dik together with Logistic Assistant Miki Mathiesen at the edp screen. – Photo: Michael Ellehammer.



al owners, each allocating a number of ships under the aegis of ScanDutch. In Denmark EAC is the partner in ScanDutch – and Copenhagen has the honour to house the international head office. The managing director is recruited from EAC.

At present a change in management takes place. Erik Petersen is being replaced by Finn Frandsen, until recently Assistant General Manager in EAC. ScanDutch consists of a five-member partnership. Besides EAC it includes Broström Shipping Company Ltd., Gothenburg, Compagnie Generale Maritime, Paris, Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam, and Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Traditionally the second in command at the head office is a Dutchman. Drs. D. Frikkee is seconded by Nedlloyd.

Contrary to many other shipping companies, ScanDutch is a member of FEFC (Far Eastern Freight Conference).

An iron discipline rules in FEFC. The Conference's aim is to maintain uniform freight rates, and a "Neutral Body" constantly controls members' rates. If rules are broken, heavy fines can be expected. "In the Conference only quality and service are competing factors", says Drs. D. Frikkee.

ScanDutch does not call at any Danish port, but departures from Hamburg every Sunday. Danish containers are accordingly transported by road/rail to Hamburg. As the only company, ScanDutch maintains a service between Gothenburg and the Far East. The majority of Norwegian and Swedish containers is consequently shipped by ScanDutch to the Far East. About 500 TEUs per departure. From Denmark the number comes to about 60.

"A ship's roundtrip lasts about 70 days. Therefore, the owners' ships take turns in the co-operation. EAC's vessels "Selandia" and "Jutlandia" operate in the ScanDutch shipping pool", says ScanDutch Marketing Manager Peter Nyman.

Co-operation between some of the ScanDutch partners started in 1969 under the name of ScanService with about 40 vessels. The name was changed in 1972, and the co-operation which was until then purely Scandinavian was extended by Nedlloyd, and the French joined in 1973. To-

day 3rd generation container vessels are employed, and the pool's present 13 vessels and a container park of totally 75,000 units are thus sufficient to comply with customers' requirements.

ScanDutch operates with the purpose of being a first class company offering first class service to customers. In Denmark, Allfreight Ltd. is agent for ScanDutch, operating out of the same building as ScanDutch at Amaliegade in Copenhagen.

EDP control

By means of edp control customers can at any time be advised of the exact location of a container on its way to the consignee. Stowage of containers is almost a science, certain heavy types of cargo preferably having to be stowed in the bottom of the vessel, while for instance ship's propellers, extending beyond the sides of a normal container, must be stowed on top. When containers are loaded, those for the first ports of call must be on top and thus available first, etc.

Stowage of containers is planned in Copenhagen, from where the necessary information is passed on to the respective ports.

However, competition to the Far East is keen. Third-party countries as for instance the USSR – often state subsidized – grant local clients substantial rebates, however, unlike ScanDutch and many other Conference-member owners, they cannot guarantee fixed departure and arrival schedules at guaranteed freight rates.

"We have assisted in making the FEFC Tariff rates simpler so that instead of 3,000 different product classifications and 30 different rate levels we now only have 10 classifications and 15 freight rates. At the same time the old tariff has been changed so that shippers may now forward an entire container at a fixed 'box price'. The more goods in the container the cheaper it will be for the individual commodity unit. Yet, it is not always the freight which represents the most essential factor in the allover cost – it costs for instance only three Dkroner to transport a transistor radio from Hong Kong to Europe", says Peter Nyman.

Stor transport-analyse over otte lande i Østen

Der udfoldes store anstrengelser for at øge den danske eksport til landene i Det fjerne Østen, og linieagenturselskabet Alfragt a/s – et datterselskab af ØK og DSB – er ved at gennemføre en storstilet transport-analyse for otte af disse lande med en samlet eksportværdi i 1982 på 4,3 mia kr.: Thailand, Malaysia, Singapore, Filippinerne, Hong Kong, Taiwan, Sydkorea og Japan.

Alfragt, som i Danmark repræsenterer samsejlingsforetagedet ScanDutch I/S (Partnership), har engageret transportforskeren Peter Rosendal til at foretage analysen, der skal indeholde følgende hovedpunkter, opdelt pr. land:

- Oversigt over hovedtal vedrørende areal, befolkning, byer og væsentlige befolkningscentre.

- Oversigt over Danmarks samhandel med de enkelte lande, opdelt i hovedvaregrupper, værdier og vægt.

- Oplysninger om rejsemuligheder, ankomst- og toldforhold,

- Oversigt over infrastrukturer: havne, veje, jernbaner og lufthavne,

- Transportmulighederne fra

Danmark med skib, fly og bane,

- Videretransporten til den endelige destination,

- Told- og klareringsforhold med oplysning om tidsforbrug og dokument-krav,

- Kommunikation: brevfor-sendelser, telefon, telex og kurertjeneste,

- Bankforhold,

- Leveringsbetingelser,

- Lastfordeling (UNCTAD-reglen 40/40/20 pct) og brugen af nationale rederier,

- Oversigt over specielle problemer, som medfører tidstab og ekstra omkostninger.

Når analysen er foretaget, vil dens materiale blive samlet i en lettilgængelig rapport til brug for danske eksportører, og i løbet af efteråret vil Alfragt a/s arrangere en række seminarer for danske eksportører med focus på de enkelte lande i Østen.

Extensive transport analysis covering 8 Far Eastern countries

Great efforts are being made to increase Danish exports to the countries in the Far East, and the liner agency company Allfreight Ltd. – a subsidiary of EAC and DSB (Danish State Railways) – is in the course of carrying out a comprehensive transport analysis covering eight of these countries – having a total export value for Denmark of Dkr. 4,300 million – viz: Thailand, Malaysia, Singapore, the Philippines, Hong Kong, Taiwan, South Korea, and Japan.

Allfreight, which in Denmark represents the ScanDutch joint sailing service, has engaged transport researcher Peter Rosendal to undertake the analysis. When the analysis has been completed the data will be compiled in an easily accessible report for the use of Danish exporters, and during the autumn Allfreight Ltd. will arrange a number of seminars for Danish exporters with focus on the individual countries in the Far East.

Transportforskeren Peter Rosendal og marketingchef Niels Børghlum, Alfragt.

Transport Researcher Peter Rosendal and Allfreight Marketing Manager Niels Børghlum.

Foto: Knud Jacobsen.



Fra tæpper til madrasser og motorveje

Kompagniets datterselskab i Aalborg, Fibertex A/S, har i det tekniske tidsskrift »Ingeniøren« fået en fornem omtale af journalist Lars Stærbo. Hovedparten af artiklen gengives her.

Engang sagde man jute. I dag siger man Fibertex. Eller næsten da. For selv om *Fibertex A/S*, Aalborg, ikke er den eneste leverandør af tekstiler fremstillet af »man made fibres«, er fabrikken efter 16 år i branchen blevet et kendt navn på det internationale marked.

– Da ØK, der ejer Fibertex, i 1967 købte licensrettighederne til produktet for Europa af et amerikansk firma, var tanken at fremstille et kunstfiberprodukt, der kunne erstatte vævet jute som bæredug i tæpper. Og så håbede man hen ad vejen at finde nye anvendelsesområder for produktet, siger administrerende direktør i Fibertex, *Mogens Larsen*.

Dem fandt man. I dag går, står, sidder og ligger ja, sågar kører vi på Fibertex. Polypropylenfibrene har ikke alene afløst jute ved tæppefremstilling, men har også erstattet andre naturtekstiler som indlægs- og beskyttelsesstoffer i møbler, madrasser, hynder og puder.

Gartnerier bruger Fibertex til overdækning, isolering og lysdæmpning. Produktet har givet nye konstruktions-muligheder som geotekstil i veje, til kystsikring, dæmninger og mange andre bygningstekniske formål.

Råvaren er polypropylen der indkøbes i granulatform. På et fiber-ekstruderingsanlæg trækkes tråde med en tykkelse på ca. 20 micron – eller to hundrede dele millimeter.

De mange tråde samles til florte bolde, pakkes i flade baller og får så lov til at »lagre« – en nødvendighed selv for en kunstfiber. Efter endt lagring kartes fibrene ud og kører som brede mætter gennem en række hurtigarbejdende nåle, der filtrer trådene grundigt sammen, og til

slut gennem varmevalser, der stabiliserer fiberbanen. Denne fremgangsmåde giver en endnu større brudstyrke, end hvis trådene blev vævet sammen.

Fabrikkenes fire produktionslinier kører i døgndrift for at kunne tilfredsstille efterspørgslen. De helt store enkeltordrer går til anlægssektoren. Ved genopbygningen af Rømø-dæmningen efter stormfloden i 1976, brugtes 90.000 kvm. Fibertex, og under de franske motorveje ligger omkring en million kvadratmeter fibertekstiler fra Aalborg.

Ved anlæg af veje på blød jordbund, vil et lag Fibertex mellem den bløde bund og vejens gruslag forhindre, at jordbund og grus med tiden blander sig. Tilmed sparer man herved adskillige centimeter grus, der ellers skulle have været brugt til at stabilisere vejunderlaget.

I USA er det for nylig blevet tilladt at reducere asfaltlaget på en vej med op til en tredjedel, hvis der under asfalten lægges et lag kunstfibertekstil. På Fibertex ser man frem til, at noget tilsvarende bliver muligt herhjemme og er selv gået i gang med forsøg for med resultaterne herfra at overbevise myndighederne om fibertekstilernes fordele ved vejbyggeri.

Fabrikken i det nordjyske havde i 1982 en omsætning på 120 mill. kr., en stigning på 20 pct. i forhold til året før.

– Europa er vort hjemmemarked – i knaldhård konkurrence med engelske og franske firmaer, siger Mogens Larsen. Vi har desuden solgt lidt til Sydafrika i et forsøg på at få en licensproduktion i gang.

Det samme forsøg vil Fibertex nu gøre i ASEAN-landene. Virksomheden deltager om



kort tid i en stor udstilling i Malaysia sammen med en række andre danske firmaer.

ASEAN-landene kan blive et meget stort marked for Fibertex produkter. De står netop foran en kraftig udbygning af deres infrastruktur. I de mindre befolkede områder vil man satse på grusveje, og her kan Fibertex give store fordele og besparelser for de enkelte lande, siger Mogens Larsen.

Direktør Mogens Larsen ved produktionsanlægget, der spyr fiberen ud.

Managing Director Mogens Larsen at the production plant belching forth fibre.

Et lag Fibertex i vej-underlaget hindrer, at jordbund og vejmateriale med tiden blandes sammen. Vejens holdbarhed forlænges.

A layer of Fibertex in the road foundation prevents soil and road construction material from eventually intermixing in the course of time. The durability of the road will be prolonged.

From carpets to mattresses and motor roads

Our Company's subsidiary in Aalborg, Fibertex Ltd., has enjoyed prominent press coverage by journalist Lars Stærbo in the technical periodical "Ingeniøren". The main part of the article is related below:

Formerly the demand was for jute, today it is Fibertex – or almost so. Although Fibertex Ltd., Aalborg, is not the only manufacturer of man made fibres the factory has after 16 years in the trade become a well-known name in the international market.

When in 1967 EAC – owner of Fibertex – bought the licence rights from an American firm to manufacture the product for Europe, it was intended to manufacture a synthetic fibre product which could replace woven jute as a carpet backing, and it was visualized that new fields of application for the product could be found along the way, says Fibertex Managing Director Mogens Larsen.

They were found. Today you walk, stand, sit, lie, and even drive on Fibertex. Not only have polypropylene fibres replaced jute in carpet manufacture, but they have also substituted other natural textiles as support and surface fabrics in furniture, mattresses, cushions and pillows.

Gardeners use Fibertex for weather protection, insulation, and light subduing curtains. The product has made new construction methods feasible, like for instance geotextiles in roads, coast protection, dams, and many other technical building applications.

The raw material consists of granulated polypropylene. Threads, 20 microns equal to

2/100 mm thick, are processed by a fibre extrusion machine.

The numerous threads are united into feather-light tows, packed in flat bales, and then allowed to season – a requirement even applying to synthetic fibres. After seasoning the fibres are carded and in the form of wide webs fed through a number of high-speed needles which thoroughly intermingle the threads, and finally run through heat calender rollers which stabilize the fibre web. This method ensures an even greater tensile strength than would be the case if the fibres were woven.

The factory's four production lines operate round the clock in order to cope with demand.

The very large single deliveries are for the construction industry. When reconstructing the North Sea island Rømø causeway (connecting the island with Jutland) in 1976 after a severe flood, 90,000 m² of Fibertex were used, and about one million m² of Fibertex from

Aalborg are built into French motor roads.

When constructing roads on soft soil a layer of Fibertex between the soft bottom and the layer of gravel will prevent soil and gravel from eventually intermixing as time goes by. Moreover, through this method several centimetres of gravel are saved which would otherwise have had to be used to stabilize the road foundation.

In USA permission has recently been granted to reduce the asphalt layer on a road by up to one third provided that a layer of synthetic fibre textiles is placed below the asphalt. Fibertex looks forward to similar methods being allowed in Denmark and has started tests with a view to convincing the Danish authorities about the advantages of fibre textiles in road construction.

The factory in northern Jutland achieved a 1982-turnover of Dkr. 120 million representing an increase of 20% as compared with the previous year.

Europe is our "home-market" in extremely keen competition with British and French firms, says Mogens Larsen. Besides, we have sold limited quantities to South Africa in an attempt to establish a local production under licence.

Fibertex will now arrange similar tests in the ASEAN countries. Together with a number of other Danish firms Fibertex will shortly participate in a large exhibition in Malaysia.

The ASEAN countries may turn into large markets for Fibertex products. These countries are just about to undertake a vigorous expansion of their infrastructure. In the less populated areas emphasis will be placed on gravel roads and for this purpose Fibertex can offer great advantages and savings for the individual countries, says Mogens Larsen.



Billednyt/Snapshots

Dr. Wolfgang Zimmermann,

administrerende direktør for en af giganterne inden for trykkerimaskiner, Heidelberger Druckmaschinen Aktiengesellschaft, Heidelberg, besøgte ØK's Hovedkontor i København i midten af maj. Kompagniet repræsenterer det verdenskendte firma i en lang række lande som led i ØK's grafiske forretning, der beskæftiger ca. 2.500 medarbejdere, og som nåede en omsætning på ca. tre milliarder kroner i 1982.

Dr. Wolfgang Zimmermann ses på det ene foto sammen med direktør Henning H. Sparsø, medens det andet foto viser fra højre mod venstre: Dr. Zimmermann, direktørerne H.H. Sparsø og Flemming Hasle, fuldmægtig B. Blangsted Henriksen og direktør René Schwartz Hansen, EAC (Malaysia) Berhad, der skal lede en ny ØK-division for grafisk forretning, kontor-udstyr og informations-teknologi. Videre ses underdirektør Bent K. Kierkegaard, leder af handelsorganisationen, samt direktørerne J. Arthur Hansen og Otto F. Andreasen og vicedirektør B. Hüttemeier.

Dr. Wolfgang Zimmermann,

Managing Director of one of the giants within the field of printing presses, Heidelberger Druckmaschinen Aktiengesellschaft, Heidelberg, visited our Head Office in Copenhagen mid-May. Our Company represents the world-famed manufacturers in quite a number of countries as part of EAC's graphic business in which about 2,500 people are employed and a 1982 turnover of Dkr. 3,000 million was achieved.

The upper photo depicts Dr. Wolfgang Zimmermann together with Mr. Henning H. Sparsø while the lower photo shows (from right): Messrs. Dr. Zimmermann, Henning H. Sparsø and Flemming Hasle, B. Blangsted Henriksen, René Schwartz Hansen, EAC (Malaysia) Berhad, who is to head the new EAC trading division for graphic equipment, office equipment, and information technology, Mr. Bent K. Kierkegaard, General Manager Corporate Management - Trade, and Messrs. J. Arthur Hansen, Otto F. Andreasen, and B. Hüttemeier.



ØK-staben i Bangkok

har sammen med EAC (Thailand) Limited skænket 180.000 baht (ca. kr. 60.000) til hjælp til udvidelse af Debsirinromklo skole. Gaven er stabens officielle bidrag til markeringen af 200-året for Chakri-dynastiets og hovedstaden Bangkok's grundlæggelse, hvortil EAC(T) tidligere har ydet bidrag i form af et rottebekæmpelsesprojekt til en værdi af en million baht. Foto er taget på skolen efter overrækkelsen af gaven og viser blandt andre skolens protektor, Phra Rajpannakosol, flankeret af direktør C. Dencker Nielsen og administrationschef P. Rosenfeldt.

The EAC(T) staff in Bangkok

and EAC(T) have together donated 180,000 Baht (about Dkr. 60,000) as a contribution towards an extension of the Debsirinromklo school. The gift represents the staff's official contribution to mark the bicentenary of the Chakri dynasty and the foundation of the capital of Bangkok - to which EAC(T) has previously contributed a rodent control project worth one million Baht. The photo was taken at the school after presentation of the gift and shows the school's protector, Phra Rajpannakosol, flanked by C. Dencker Nielsen (left), Managing Director, and P. Rosenfeldt, Company Secretary, together with members of the EAC(T) employees' Bicentennial Project Committee.



Carlsberg Bryggeriet i Hong Kong

har markeret 2-årsdagen for den officielle åbning med et cocktail selskab for forretningsforbindelser, m.fl. Til stede var bl.a. Hans Højhed Prins Georg af Danmark, medlem af ØK's bestyrelsesråd, der her nyder et glas fødselsdagsøl sammen med direktør Poul J. Svanholm (t.h.), bestyrelsesformand for

Carlsberg Brewery Hong Kong Limited, og bryggeriets direktør, F. With-Seidelin (t.v.)

Carlsberg Brewery in Hong Kong

has marked the second anniversary of its official opening at a cocktail party for business connections and others. Present was, among others, His Highness Prince Georg of Denmark, member of EAC's Supervisory Board, seen here enjoying a glass of birthday beer with Mr. P.J. Svanholm (right), Chairman of the Board of Carlsberg Brewery Hong Kong Limited, and Mr. F. With-Seidelin (left), General Manager of the Hong Kong Brewery.



TPS udvider i Australien

Af Jørgen Holck,
General Manager Beaufort Shipping Agency (W.A.) Pty. Ltd.

Fra 1. april har Kompagniet og P&O Australia Ltd, Sydney, slået deres skibsagenturaktiviteter i Vestaustralien sammen. Navnet på det nye firma, som beskæftiger 35 ansatte, er Beaufort Shipping Agency (W.A.) Pty Ltd.

Den væsentligste opgave for Beaufort (W.A.) er som generalagent i Australien at repræsentere EAC Lines' Trans Pacific Service, d.v.s. den service der to gange om måneden sejler mellem Vestaustralien/Sydøstasien/Det fjerne Østen/Nordamerikas vestkyst. Underagenter i Sydney, Melbourne og Adelaide er Beaufort Shipping Agency Co., en P&O Australia Ltd. division. Beaufort (W.A.) er også stærkt involveret i tramp- og BP tankskibsagenturarbejde med underagenter i alle større Vestaustralske provinshavne.

Vestaustralien er med et areal på lidt over 2,5 millioner kvadratkilometer langt den største stat i denne verdensdel. Selv om

staten er 58 gange større end Danmark, har den en befolkning på kun 1,3 millioner indbyggere. Omkring 900.000 mennesker bor i og omkring statshovedstaden Perth, som også indbefatter statens vigtigste havn, Fremantle.

Skibene i EAC Lines' Trans Pacific Service benytter havneanlægget Fremantle Cargo Services, i hvilket Kompagniet er aktionær. Det normale ophold i Fremantle strækker sig over 3-4 dage for lastning og losning af mere last end nogen anden linieservice, som anløber havnen. Stort set al den last EAC Lines henter i Fremantle bliver pakket i containere og en væsentlig del i fryse- og kølecontainere. De største exportprodukter består af grøntsager, frugter og kød til Sydøstasien og kød og hummerhaler til vestkysten af Nordamerika. Store afskibninger af papir og granuleret nikkel bliver også regelmæssigt lastet.

TPS expanding in Australia

By Jørgen Holck,
General Manager Beaufort Shipping Agency (W.A.) Pty. Ltd.

As from 1st April, EAC and P&O Australia Ltd, Sydney have merged their shipping activities in Western Australia. The name of the new company, which employs a staff of 35, is Beaufort Shipping Agency (W.A.) Pty Ltd.

The main business of Beaufort (W.A.) is to act as general agents in Australia for EAC Lines' Trans Pacific Service, i.e. the twice monthly service between Western Australia/South East Asia/Far East/West Coast North America. Subagents in Sydney, Melbourne and Adelaide are Beaufort Shipping Agency Co., a division of P&O Australia Ltd. Beaufort (W.A.) is furthermore heavily involved in tramp and BP tanker agency work with subagents in all major outports in Western Australia.

With an area of just over 2.5 million square kilometres Western Australia is by far the biggest state on the continent. Al-

though the state is 58 times the size of Denmark it has a population of only 1.3 million persons. Approximately 900,000 people live in the urban area of the state capital, Perth, which includes the state's major port area of Fremantle.

The vessels of EAC Lines Trans Pacific Service utilize the port facility of Fremantle Cargo Services, in which EAC has a shareholding. The normal stay at Fremantle is 3-4 days for discharging and loading of more cargo than any other liner service calling at the port. Virtually all the cargo EAC Lines load at Fremantle is containerized and a substantial part is shipped in reefer and cooler containers. The major export commodities consist of vegetables, fruits and meat to South East Asia and meat and lobster tails to the West Coast of North America. Large shipments of paper and nickel matte are also loaded regularly.



Beaufort (W.A.)'s nye kontor er beliggende tæt ved havnen i den gamle del af Fremantle. Den berømte Pacific Area Travel Association skænkede for nylig deres årlige »Heritage« pris til Fremantle, i erkendelse af byens udmærkede bevarelse af historiske bygninger.

The office of Beaufort (W.A.) is situated close to the port in the old part of Fremantle. The renowned Pacific Area Travel Association recently bestowed their annual "Heritage" award on Fremantle, in recognition of its outstanding preservation of historic buildings.

M.s. »Sargodha« laster i Fremantle.

M.s. "Sargodha" loading in Fremantle.



Sådan sælges øl i Østen

Bryggerierne Carlsberg Brewery Hong Kong Ltd., Hong Kong, og Carlsberg Brewery Malaysia Berhad, Kuala Lumpur, som De Forenede Bryggerier og Kompagniet driver – for Malaysia-bryggeriets vedkommende også med lokale interesser – har en stærk position på de lokale markeder med meget tilfredsstillende markedsandele i kraft af en høj og ensartet produktkvalitet og en dygtig salgsindsats.

En væsentlig del af salgsarbejdet på begge markeder udføres på en højst utraditionel måde, set med danske øjne, hvorom »Carlsberg Bladet« bl.a. beretter følgende i sit maj 1983-nummer:

En charmerende måde at sælge Carlsberg på

»At hvert land har sine skikke gælder også for måden at sælge Carlsberg-øl på, og den må sikkert forekomme os meget charmerende, fordi en væsentlig del af salgsarbejdet udføres af en stab af søde kinesiske piger, som enkeltvis eller i grupper deltager i enhver tænkelig begivenhed i Hong Kong som for eksempel nytårsfestligheder, den årlige middag (»annual dinner«) som firmaerne pr. tradition afholder for deres personale, generalforsamlinger eller blot fremstød på restauranter, hvor kunderne af de smilende kineserpiger overbevises om

Carlsberg-ølets gode egenskaber.

Carlsberg Brewery Hong Kong Limited beskæftiger 16 heltidsansatte og 25 deltidsansatte kineserinder, der ledes af Miss Josephine Lee, som administrerer et budget på mere end en million Hong Kong-dollars. Ideen har Carlsberg i Hong Kong »lånt« fra Carlsberg i Malaysia, og med en indsats på mere end 500 arrangementer om måneden har denne form for salgsindsats givet øjeblikkelige resultater. Det kræver en omfattende garderobe for at være klædt rigtigt på til ethvert arrangement, men da Hong Kong som bekendt har en særdeles omfattende manufakturindustri, er problemet ikke stort.

I Danmark ville denne form for salgsarbejde være utænkelig, men stadigvæk har hvert land sine skikke, og set med Hong Kong-øjne, er det en helt naturlig måde at sælge sin vare på – det er et hårdt og nøje planlagt arbejde at være »promotion girl« i Hong Kong, hvor indsatsen er begrænset af sælgerfunktionen, elskværdigheden og smilet – og intet andet.«

Nogle af de søde »promotion girls«, som sælger Carlsberg øl i Hong Kong.

Some of the charming promotion girls selling Carlsberg beer in Hong Kong.



This is how beer is sold in The Far East

Carlsberg Brewery Hong Kong Ltd., Hong Kong, and Carlsberg Brewery Malaysia Berhad, Kuala Lumpur, jointly operated by the United Breweries Ltd. and our Company – the Malaysian brewery also having local interests – enjoy very satisfactory market shares thanks to excellent and uniform quality and competent marketing efforts.

From a Danish point of view a major part of the sales drives in both markets are most untraditional, about which the May 1983 issue of the "Carlsberg Magazine", amongst others, relates:

A charming way to sell Carlsberg

"Every country has its own customs and this also applies to the way of selling Carlsberg beer. It surely appears very charming to us when a considerable part of the sales promotion is done by a staff of sweet Chinese girls who individually or in groups participate in every conceivable event in Hong Kong including New Year festivities, the traditional annual dinner held by firms for their staff, annual general meetings, or just sales drives at restaurants where smiling Chinese girls convince the customers about the excellent quality of Carlsberg beer.

Carlsberg Brewery Hong Kong Limited employs 16 full-time

and 25 part-time Chinese girls headed by Miss Josephine Lee who handles a budget of more than one million Hong Kong dollars. Carlsberg in Hong Kong has 'borrowed' the idea from Carlsberg in Malaysia, and through participation in more than 500 arrangements a month such sales efforts have produced immediate results. It requires an extensive wardrobe to be properly dressed for each individual event, but as a very comprehensive clothing industry is available in Hong Kong this poses no problem.

This kind of sales promotion would be unthinkable in Denmark, however, every country has its own customs, and from a Hong Kong point of view this is quite a natural way to sell one's products. The job of a promotion girl in Hong Kong is hard and carefully planned, the efforts being limited to sales activities, charm, and smiles – and nothing else".

Carlsberg øl er nu det eneste rigtige til slangesuppe.

Carlsberg beer is, indeed, the only beverage going well with snake soup.



Stor udvidelse af CBHK

Large expansion of CBHK

I forbindelse med en udvidelse af Carlsberg-bryggeriet i Hong Kong har bryggeriet installeret 11 nye, store tanke, som den danske leverandør afskibede med ScanDutch til Hong Kong's container terminal. EAC Hong Kong's skibs-afdeling arrangerede den videre transport med pramme til et areal nær bryggeriet, hvorfra tankene blev kørt med truck og løftet over bryggeriets hegn, da de var for store til at passere gennem hovedporten. Billederne giver et indtryk af denne del af transporten.

Der er tale om otte udendørs lagertanke, der hver kan rumme, hvad der svarer til 250.000 dåser øl, og tre indendørs tanke. De vil tilsammen forøge bryggeriets kapacitet med ca. 50%, og den forøgede kapacitet på 220.000 hektoliter pr. år svarer til 18% af markedet i Hong Kong.

In connection with an extension of Carlsberg Brewery Hong Kong Ltd. the brewery has installed 11 new, large tanks which the Danish supplier shipped by ScanDutch to Hong Kong's container terminal. EAC Hong Kong's shipping department arranged reforwarding by barges to an area close to the brewery from where the tanks were trucked to the brewery and lifted over the fence as they could not pass through the main gate. The photos give an idea of this stage of the transport.

Eight out-door storage tanks – each capable of holding the equivalent of 250,000 cans of beer – and three in-door tanks were involved. Together they will help boost the brewery's capacity by about 50%, and the increased annual capacity of 220,000 hectolitres equals 18% of Hong Kong's beer market.



»Uovertruffen« i Hong Kong

Unrivalled in Hong Kong

Carlsberg-bryggeriet i Hong Kong omtales 10. juni i det danske erhvervsblad »Børsen«, hvis udsendte medarbejder – Espen Bull – skriver om bryggeriets øgning af markeds-andelen fra 2,8 pct. i 1980 til ca. 10 pct. i dag, trods de højere priser på Carlsberg-øl, om de to danskere i bryggeriets top – direktør Flemming With-Seidelin og brygmester Flemming Eldon – om den igangværende, store udvidelse af bryggeriets kapacitet og om Carlsbergs eksport til Kina af dansk brygge-know-how. Reportagen sluttede:

– Under alle omstændigheder har Carlsberg formået at sælge sig selv – med et stort markedsføringsbudget – så godt, at den menige Hong Kong-kineser ikke er i tvivl om, at øllet er dansk, og at det er forbundet med en vis kvalitetssans at drikke »Green Label« og »Special Brew«. Det er heller ikke undgået befolkningens opmærksomhed, at bryggeriet har en miljøstandard og en lønpolitik, der er ret uovertruffen i Hong Kong. For slet ikke at tale om den helt ekstravagante luksus, Carlsberg distraherer det overbefolkede Hong Kong

The Carlsberg Brewery in Hong Kong enjoyed press coverage in the 10th June issue of the Danish commercial "BØRSEN" whose correspondent, Espen Bull, reported on the brewery's increase in the market share from 2.8% in 1980 to about 10% today despite the higher prices for Carlsberg beer. Mentioned were also the two Danish top executives – Managing Director Flemming With-Seidelin and Technical Manager Flemming Eldon –, the large extension of the brewery's capacity, and Carlsberg's export to China of Danish brewery know-how.

The news coverage concluded: – At any rate, Carlsberg has – with a substantial marketing budget – managed to sell itself so well that the Hong Kong Chinese in the street is not left in doubt that the beer is Danish and that flair for quality is closely linked to drinking "Green Label" and "Special Brew". Neither has it been lost on the population that the brewery maintains an environmental standard and a wage policy unsurpassed in Hong Kong. Not to mention the extravagant luxury

with which Carlsberg distracts the attention of overpopulated Hong Kong: a garden in front of the brewery.



Kvindelig journalist om hverdagen til søs på et containerskib



Hvordan er hverdagen til søs på et moderne containerskib? For at finde ud af det tog en kvindelig, fynsk journalist – Inge Holm Knudsen – hyre som stewardesse hos ØK og kom med på en rejse til europæiske havne. Her gengives et udpluk af hendes »dagbog«, som hun skrev den i »Morgenposten«. Den viser, at søfolk er et folkefærd for sig selv, og at de arbejder hårdt.

Onsdag, Hamburg

Stod op klokken halv-seks efter en urolig nat. Man skal lige vænne sig til alle lydene: støjen fra de gigantiske kraner på kajen, det hvesende airconditionanlæg og alle de andre fremmedartede lyde, der nu en gang findes på et stort, levende fartøj.

Jeg kom om bord sent i aften på ØKs containerskib MS »Jutlandia«, der er 274 meter langt, over 30 meter bredt og forsynet med en overbygning, apteringen kalder de det her, der svarer til et syv etagers hus. Foreløbig kan jeg kun finde rundt med stort besvær. Skibet er på vej hjem fra Det fjerne Østen efter en rundrejse, der varer i alt 70 dage, og nu skal de sidste containere, fyldt med alverdens varer som peber, badedragter, damekonfektion, pladepillere, fotoudstyr, overflademaling og maskiner, losses i en række europæiske havne. Endestationen er Gøteborg, og så begynder det hele forfra med lastning af europæiske eksportvarer den modsatte vej.

»Stewardesse« står der i min hyrekontrakt, og jeg har afleveret min søfartsbog og mit »sundhedsbevis for søfarende« til telegrafisten, der tager sig af den slags papirarbejde om bord.

Hovmesteren, der er min nærmeste foresatte, hilste jeg på allerede i nat, men kaptajnen ser jeg først op ad formiddagen, da vi sætter kursen mod Gøteborg. Her om bord har man i stedet for en fast stewardesse og diverse andre medhjælpere fire kinesere, der ikke er spor interesserede i, at en kvinde pludselig kommer og blander sig i deres arbejdsdag. De ville »tabe ansigt«, siger kaptajnen.

Så i stedet for at gå i vejen for Chu Shek, Cheung Fung, Wai Man og Lam Fong, dykker jeg ned i kabyssen og hjælper kokken og kokkeaspiranten med at rydde væk og vaske op og ser på, hvordan de forbereder frokost til omkring 40 mennesker med tarteletter, ristet medister og spinat, to slags sild, æg, tomat, flæskesteg og meget andet godt. Der er ingen, der behøver at sulte her om bord, ser det ud til.

I en kæmpegryde bobler ni høns på hver tre kilo. Søfolkene kalder dem B 52 efter de store, amerikanske kampfly. De er beregnet til middagen i aften: hønsekødsuppe og høne i peberrodssovs.

Bagefter er der Lucy-show på video.

Torsdag, Gøteborg

Tidligt i morges rundede vi Skagen efter en nat med småregn og rolig sejlads, og vi var i Gøteborg allerede klokken 10.

Sneg mig op på broen, hvor jeg stod og beundrede manøvrerne, mens den svenske lods og »Jutlandia«s egen besætning fik det store skib snildt bugseret på plads langs kajen i containerhavnen. Som de fleste andre containerhavne i verden ligger denne langt uden for lands lov og ret.

En del besætningsmedlemmer går fra borde her for at holde ferie et par måneder eller afmønstre, og nye kommer til, og vi får også en del mennesker på kort besøg, koner, kærester og børn, der ikke har set deres far i flere måneder.

I kabyssen fortæller hovmesteren mig, at man hver dag bruger 12 kilo kød, fjerkræ eller fisk, 10 kilo kartofler, cirka 2 kilo smør, 2 kilo kaffe, 5 franskbrød og 2 kilo tømælkspulver, der bliver til 25 liter mælk. Plus en masse andre råvarer.

Dybt nede i skibet står to vaskemaskiner til besætningsmedlemmernes personlige vask. Selv kaptajnen må klare sine egne skjorter, underbukser og sokker. Til gengæld er han som alle andre om bord fri for at rede sin egen køje, og det er et privilegium, som ingen har i sinde at give slip på. At jeg brokker mig over det, er der ingen, der tager notits af.

Fredag, Gøteborg

Der lastes og losses stadig på containerdækket, hvor der er plads til syv containere stablet oven på hinanden under dæk og tre oven over, i alt omkring 2500 af disse store, tunge kasser.

Det er tørvejr i dag, men blæsende og koldt. Til gengæld er der lunt i kabyssen, hvor forberedelserne til frokosten og middagen er i gang fra morgenstunden. Vi rører fars til frikadeller og kødboller, laver karrysovs og koger ris i bouillon tilsat svitsede løg. Kokken er god til at krydre maden, så den smager af noget, og han bruger flittigt sin smageske, som sidder stukket ned i livremmen.

På et tidspunkt går jeg med kokkeaspiranten ned i kølerummet i »kælderen« under kabyssen for at anrette »det kolde« til frokosten. Vi står i isnende køleskabstemperatur og ordner sild og salater og stabler pålæg på store, dekorative fade til skibets messer, matrosernes, officerernes, maskinassistenternes og kaptajnens, hvor også overstyrmanden og maskinchefen spiser. Selv om man opretholder denne traditionelle rangforordning om bord, når der spises, får alle den samme mad.

Lørdag, i søen

Alt er af umådelige dimensioner om bord på dette skib. I kabyssen føler jeg mig som lilleput i kæmpernes land, når jeg bakser med de enorme gryder, skåle, fade og redskaber i opvasken. Her er grydeskeer så store som køller og spækkebrætter af et format, så man snildt kunne afvikle et lille, fikst dansenummer på dem.

Sejlede sidst på eftermiddagen gennem Elben og ind til Eurokai i Hamburg.

Kun nogle få gik i land på denne lune, forårsagtige aften. Hamburgs Reeperbahn har åbenbart mistet sin tiltrækning. Man drikker en bajer eller to på kammeret i stedet.

Søndag, i søen

Har arbejdet i kabyssen hele formiddagen, og selv om jeg fremdeles mest vasker op og rydder væk efter kokkene, lykkes det mig ganske langsomt at rykke ind på lidt mere muntre gebeter, og jeg prøver at tilberede svulmende hamburgere og fade med lækker bøftatar. Undervejs lærer kokken mig adskillige smarte, professionelle køkkentricks.

Mandag, Bremerhafen

Starter dagen med at vaske hår i mit udmærkede badeværelse. I det hele taget bor jeg nydeligt, med tæppe på dørken, lang køjeseng med skuffer under, klædeskab med masser af bøjler og rednings-

vesten placeret oven på sofa og to lette stole med grønt betræk, lille skrivebord med hylde over.

Har efterhånden været på strejftog over hele skibet, også i det imponerende maskinrum med »verdens største dieselanlæg«. Sammen med 1. maskinmesteren klatrer jeg op og ned ad glatte, stejle lejdere og kikker på hamrende cylindere, enorme rør og ledninger, knapper, skruer og kontrolpaneler, tekniske vidundere, der er ganske uforklarlige for lægmand, selv om maskinmesteren gør sit bedste. Alene hjælpemotorerne leverer strøm nok til en pæn, stor provinsby.

I flere dage har jeg spekuleret på, hvad det er for udefinerlige egenskaber, der adskiller søfolk fra andre mennesker, selv om de er lige så forskellige som på en arbejdsplads i land. Er det mon det, at de er mindre aggressive, mindre rastløse og i højere grad hviler i sig selv – tvunget af omstændighederne og af de levevilkår, der nu en gang er deres? Det kræver stor indbyrdes tolerance at leve så tæt sammen i 24 timer i døgnnet, og selvfølgelig sker det, at de knurrer ad hinanden, brokker sig og småskændes, men i virkeligheden forbløffende sjældent.

Myten om sømandens vilde liv med druk og damer i land kan man i øvrigt begrave. For det første arbejder de søfolk, jeg møder, hårdt alle ugens dage, og for det andet ligger i hvert fald containerskibene så kort tid i havn, at der ikke bliver tid til at se meget andet end havnen. Det var anderledes i gamle dage, siger alle.

M.s. »Jutlandia«

Everyday life on a container vessel

What is a workday at sea on a modern container vessel like? To find out for herself, Danish journalist Inge Holm Knudsen signed on as an EAC stewardess and joined a voyage between European ports. The Danish text of her newspaper article includes an extract of her "log" showing that seafarers are extraordinary and hardworking people.

"Which indefinable characteristics separate seafarers from other people", asks the journalist in her diary. "Are they perhaps less aggressive, less restless and relying more on themselves – brought about by the special conditions of life which happen to be their lot? It requires great mutual tolerance to live so closely together for 24 hours a day".

Incidentally, the journalist buries the myth about seafarers' wild escapades in ports of call. "Firstly, the seafarers I met work hard throughout the week, and secondly the container vessels' short stays at ports hardly allow time for much more than seeing the harbour."



Månedens tilbud fra FDB: en kuffert fra Cavalet



Aktuelt til ferietiden har de danske brugsforeninger, der med en 1982-omsætning på 21,2 mia. kr. er Danmarks største handelselskab, en kuffert som månedens tilbud. Kufferten er fremstillet af Cavalet-fabrikken i Korsør, et datterselskab af ØK, og den får i brugsens medlemsblad »Samvirke«, som med et oplag på 760.000 eksemplarer er Danmarks største tidsskrift, følgende fine introduktion:

»Kufferten er forsynet med en varedeklaration, som giver udførlige oplysninger om mål, vægt og materialer. Cavalet-kufferten er fremstillet af kraftig, narvpræget vinyl. Den hører til de bløde kuffertyper, som er forholdsvis lette, hvad der er en fordel, ikke mindst ved flyverejser, hvor bagagevægten er begrænset. Kufferten vejer 3,6 kg, og den måler 68×52×22 cm. Det er en god størrelse til feriebrug, og da også langt den foretrukne – cirka halvdelen af Cavalets salg ligger på denne kuffertstørrelse. Kufferten har runde hjørner, hvilket gør den mindre sårbar over for stød og knubs.

Dette flotte foto af en Cavalet-taske med globus er offentliggjort i det fornemme særnummer af firmabladet »Ventilen«, hvormed den store, sønderjydske virksomhed Danfoss den 1. juli markerede firmaets 50-års jubilæum. Siden Mads Clausen startede virksomheden i 1933, er den vokset fra 20 m² til 460.000 m² med 11.000 medarbejdere i ind- og udland og med en omsætning i jubilæumsåret på 4 mia. kr.

This fine photo of a Cavalet briefcase with a globe is published in the distinguished special issue of the company magazine "Ventilen" (Danfoss Journal), marking the 50th anniversary of the large South Jutland manufacturer Danfoss. Since Mads Clausen in 1933 founded the company it has grown from 20 m² to 460,000 m² with 11,000 employees in Denmark and abroad, and expecting a turnover of Dkr. 4,000 million during the jubilee year.

Samme fortrin har rammen, der er fremstillet af lamineret kraftsulfat, et papirmateriale, der er meget anvendt til formålet, fordi det er forholdsvis stift og alligevel let fjedrende. Rammen er yderligere forstærket med en kantskinne af anodiseret aluminium. Kuffertens bundhængsler er ligeledes af anodiseret aluminium, mens låse og spænder er af forkromet stål. Kufferten har to sidelåse og to frontlåse.

Låsene foran kan låses med nøgle; og de dækkes af brede påsyede remme. Håndtaget bidrager til indtrykket af en solid kuffert. Det er behageligt blødt og velforankret i bøjler af forkromet stål. Indvendig er kufferten foret med viskosestof, og både i bund og låg har den elastiske krydsremme af polyester og elasthan. « I deklARATIONEN på Brugsens Cavalet kuffert gives også råd om vedligeholdelsen, som er nem: »Blot aftørring med en fugtig klud, mens rengøringsmidler bør undgås.«

Prominent introduction of Cavalet product

As a prelude to the holiday season, Denmark's largest trading organization FDB (Co-op Denmark) has introduced a suitcase made by our Company's subsidiary Cavalet in Korsør (western Zealand) as the "special offer of the month". The FDB Magazine "Samvirke" which, with a monthly circulation of 760,000 copies, is Denmark's largest periodical, has on this occasion prominently featured the introduction of the suitcase stating that it has been manufactured from durable PVC material with a grained surface and is one of the soft suitcases, which is relatively light – an advantage, not least when travelling by air.

"The round corners make the suitcase less vulnerable to punches and blows. The frame is made from laminated fibre board and thus comparatively rigid, but yet flexible. The handle contributes to the impression of a sturdy suitcase and is comfortably soft and firmly anchored. Maintenance of the suitcase is easy: wipe with a wet cloth".



26-årig kosmopolit

26-year old cosmopolitan

Et år i Paris, et år i New York, 3 måneder i Ibadan (Nigeria), 6 måneder i Los Angeles og netop startet på et ophold på 2 år i Tokyo. Sådan ser mit program ud som udstationeret medarbejder i ØK, skriver den 26-årige Peter Thorlai Jensen fra EAC (Japan) Ltd. i en artikel, der har været offentliggjort i den ansete, danske avis »Berlingske Tidende«.



“One year in Paris, one year in New York, three months in Ibadan (Nigeria), six months in Los Angeles and just starting a two-year term in Tokyo. This is what my programme looks like as an EAC overseas employee”, writes 26-year old Peter Thorlai Jensen, EAC (Japan) Ltd., in an article published in the esteemed Danish daily “Berlingske Tidende”.

Han skildrer sin specialuddannelse inden for handel med indkøb, lagring, markedsføring og kontrol af reservedele, sine år hos Assael Autos Accessoires i Paris, hvor han lærte at sætte pris på franskmændene, deres kunst, gastronomi, livsglæde og mode, samt alle de ting, han lærte i USA om lagerstyring, EDB og ledelsesformer. Engelsk kendte jeg, troede jeg – skriver han – så der ikke ville blive problemer med kommunikationen her. Jeg blev overrasket over, hvor meget der skulle læres af amerikansk-engelsk, før jeg virkelig kunne tale med amerikanerne. Det lykkedes, og den viden jeg fik om lagerstyring, EDB og ledelsesformer i USA er kommet mig til stor hjælp senere. Man bliver grebet af den hastighed, som forretningen og beslutningerne foregår med, og man får en forståelse for, hvorfor USA er mulighedernes land.

Derefter var han i Nigeria tilknyttet ØK's forretning med reservedele til Toyota, Volvo og Vespa. »Her lærte jeg vigtigheden af at delegere og følge op, og jeg fik brug for al min fantasi til at inspirere og organisere.«

Fra Vestafrika gik turen til Amerikas vestkyst, hvor Peter Thorlai Jensen kom på et intensivt kursus i, hvordan Toyota sælger reservedele i USA, og om tiden i det nuværende job i Tokyo skriver han til slut:

Nationen som alle taler om og undrer sig over, hvordan det kan lade sig gøre, at Japan i dag er en af verdens førende industrilande inden for biler, motorcykler, kameraer, mikrokomputere, osv. Her er jeg blevet tilknyttet vores afdeling for udstyr til automobilbranchen som er en nylig oprettet afdeling i Japan med et godt potentiel. Med base i Japan og med et salgsnet i form af egne kontorer ud over det meste af verden, har ØK gode muligheder for at gøre forretning med reservedele og udstyr fra Japan.

Japan repræsenterer en udfordring i at tilpasse sig et samfund hvor mentalitet, kultur og livsværdier er helt anderledes end dem vi kender til. Efter kun 6 ugers ophold i Japan har jeg allerede fået smag for dette samfund som er svært på mange måder, men samtidigt så interessant og lærerigt at opgaverne kan løses ved viljen som drivkraft. Evnen til at overleve her er i høj grad forbundet med viljen til at kunne.

He describes his special commercial training within purchasing, handling of stocks, marketing, and spare parts control, his years in the service of Assael Autos Accessoires in Paris where he got to appreciate the Frenchmen, their art, gastronomy, joie de vivre, and fashion, as well as everything he learned in USA concerning stock control, edp, and management.

The English language I knew already, I thought – he writes – so I would not experience any problems with communication in New York. However, I was surprised to learn that I needed a lot of vocabularies to get into close communication with the Americans. I succeeded and the knowledge I obtained about inventory control, edp and management in the U.S.A., has been to great support since then. One gets excited about the speed with which the business and the decisions take place in America and you get an understanding for why this is the country of opportunities.

Thereupon he was in Nigeria attached to EAC's business in spare parts for Toyota, Volvo, and Vespa. “Here I learned the importance of being able to delegate and follow-up work, and I had to use all my imagination to inspire and organize”.

From West Africa Peter Thorlai Jensen went on to the U.S. West Coast where he joined an intensive course on Toyota's policy with regard to sales of spare parts in USA, and about his present job in Tokyo he finally writes:

Japan is the nation that everybody talks about and wonder how it is possible that Japan today is one of the leading manufacturers in the World of vehicles, motor cycles, cameras, micro computers, etc. In Japan, I have been assigned to the Automotive Equipment Department which is a recently established department. With the base in Japan and a distribution network of affiliated companies throughout the World, EAC has, in my opinion, great possibilities for doing business with Japanese spare parts and equipment.

To me, Japan represents both professional and personal challenges due to the differences in culture, customs and manners between the Western World and The Far East. After only 6 weeks in Japan I have already got a feeling for this society which is difficult in many ways, but also so interesting and instructive that the “exercises” can be handled with the will as driving power. The ability to survive in Japan is very closely related to the believing in your own capabilities.

Dette er kaptajnens ansvar

Kompagniets direktion har meddelt tre overstyrmænd i flåden udnævnelse til kaptajn. Med udnævnelsen fulgte følgende redegørelse for de fordringer, som Kompagniet stiller til dets kaptajner, og som belyser en ØK-kaptajns ansvar.

»Det er først og fremmest Deres pligt at gøre Deres yderste for at bringe skibet sikkert fra havn til havn. Og De må være fuldt på det rene med det ansvar, der i dette forhold påhviler Dem for både besætning, skib og ladning. I den forbindelse skal påpeges, at værdi af skib og ladning repræsenterer mange millioner kroner. De må derfor have i erindring, at De igennem Deres dispositioner skal medvirke til en god økonomisk drift af skibet, idet der først kan blive tale om bidrag til Kompagniets fortjeneste, når udgifterne til skibets amortisation, assurance, vedligeholdelse, klassifikation m.v. samt skibets daglige driftsudgifter er dækket.

De må erindre, at skibet er ansvarlig for den ladning, det transporterer, at ladingens enkelte dele ofte er meget værdifulde og tilsammen repræsenterer store summer, og at spild og beskadigelse samt uagtsomhed af enhver art kan medføre betydelige tab, således at den yderste påpasselighed fra Deres og Deres officerers side er absolut påkrævet.

Kompagniet lægger den største vægt på en mønsterværdig vedligeholdelse – inden for den til enhver tid givne økonomiske ramme – og renholdelse af skibet, hvorfor det er af vigtighed, at De nøje kender dets indretning og udstyr. Vi skal specielt pege på nødvendigheden af, at der til enhver tid hersker en pinligt gennemført orden overalt. Det skal i den forbindelse anføres, at De må overbevise Dem om, at Deres ordrer bliver udført.

De bør omfatte såvel officerer som mandskab med interesse. Vi lægger vægt på, at De selv såvel som officererne tager aktivt del i uddannelsen af de unge mennesker, der i Kompagniets skibe søger grundlaget for deres fremtidige livsstilling, og allerede hos disse unge mennesker bør opelskes en udpræget ordenssans og pligtfølelse.

Vi må indprente Dem, at De nøje har søloven for øje, ligesom De bør være fuldt fortrolig med sømandsloven og de fra tid til anden udstedte bekendtgørelser og anordninger.

I henhold til sømandslovens par. 51 har skibsføreren i alle forhold den øverste myndighed ombord. Da maskintjenestens forsvarlige udførelse er af største betydning, er der – da føreren ikke kan forudsættes at sidde inde med fuld teknisk indsigt vedrørende maskinen og maskintjenesten – tillagt maskinchefen en selvstændig stilling om bord. Denne omstændighed indskrænker dog ikke på nogen måde førerens myndighed eller ansvar, og det ansvar, som efter sølovens 4. kapitel påhviler ham med hensyn til stedse at drage omsorg for, at skibet er i sødygtig stand, omfatter selvfølgelig også maskineriet.

Kompagniet må forlange, at skibets fører og maskinchef arbejder i samdrægtighed og derigennem over for deres underordnede personale giver et godt eksempel til efterfølgelse.

Under udøvelse af Deres tjeneste må det være en del af Deres opgave at skabe gode arbejdsforhold og et godt klima om bord i det skib, der for en tid er Deres og Deres medarbejders hjem. De må nøje sætte Dem ind i de overenskomster, Kompagniet har indgået med de forskellige officers- og mandskabsorganisationer, og drage omsorg for, at aftalerne overholdes fra begge sider. Ligeledes må De gennemlæse og nøje overholde bestemmelserne i Kompagniets regulativ og Deck Officers' Manual samt de instruktioner, der udsendes fra Kompagniets forskellige afdelinger, og sætte Dem ind i den regnskabsføring, Kompagniet ønsker gennemført.

Det understreges, at der ikke er noget om bord i det Dem betroede



Karsten Niekrentz, nyudnævnt ØK-kaptajn. Distinktionerne på ærmet indikerer kaptajnens stilling.

Karsten Niekrentz, newly appointed EAC Captain. The stripes indicate the Captain's rank.

skib, som De ikke har ansvaret for, når undtages den tekniske ledelse af maskineriet.

Ved at have de her anførte retningslinier for øje og til enhver tid udvise en målbevidst ledelse om bord vil De bidrage til at skabe de bedst mulige betingelser for den fulde udnyttelse af skibets indtjeningssevne samt at skabe de gode forhold om bord, der altid er af betydning for, at et godt resultat kan opnås.«

En senere artikel vil redegøre for maskinchefens ansvar.

A Captain's responsibilities

Three of the EAC fleet's chief officers have by our Company's Executive Board been appointed captain. The appointments were accompanied by the following briefing of our Company's demands on its captains, which also gives an idea of an EAC captain's responsibilities.

"Your prime duty is to do your utmost to bring the vessel safely from port to port, and you must be fully aware of the responsibility which you have both as regards crew, ship, and cargo. In this connection it is stressed that the value of vessel and cargo represents millions of kroner. You must, therefore, bear in mind that the measures which you take must be aiming at a sound and economical operation of the vessel, as a contribution to our Company's earnings only materializes when expenses in connection with the vessel's amortization, insurance, maintenance, classification, etc. and the vessel's daily operating expenses have been covered.

You must bear in mind that the ship is responsible for the cargo carried, that individual parts of the cargo are often extremely valuable and added together represent large sums of money, and that waste and damage as well as negligence of any kind may cause substantial losses. The utmost care on the part of yourself and your officers is, therefore, absolutely necessary.

Our Company attaches the greatest importance to exemplary maintenance – within the frame of economic conditions prevailing at any time – and cleaning of the vessel, and it is, therefore, important that you thoroughly know the layout and equipment of your vessel. We particularly wish to point out the necessity of always maintaining a scrupulous tidiness everywhere, and in this connection it should be added that you must convince yourself that all your orders are properly executed.

You must take an interest in your officers as well as your crew. We attach importance to your and your officers taking an active part in the training of the youngsters who on board our Company's vessels try to base their future career, and a meticulous sense of order and duty must already be encouraged at this stage of the youngsters' life.

We must impress on you that you strictly adhere to the Merchant Shipping Act and are fully familiar with the Seamen's Act as well as current publications of regulations and decrees.

According to the Seamen's Act, section 51, the captain always holds the supreme authority on board. As proper running of engine operations is of the utmost importance and as the captain cannot be expected to have comprehensive technical know-how as regards machinery and engine operations, the chief engineer has been vested with an independent authority. This arrangement does not, however, in any way limit the captain's authority or responsibility, and the responsibility resting with him according to the Seamen's Act, section 4, requiring him constantly to take care that the vessel is seaworthy, naturally also comprises the machinery.

Our Company must insist that the ship's captain and chief engineer work in harmony thereby setting a good example to the subordinate staff.

When performing your duties, part of your function must be to create good working conditions and a harmonious atmosphere on board the vessel which for some time is your and your crew's home. You must carefully familiarize yourself with the agreements which our Company has concluded with the various officer and crew organizations involved and see to it that the agreements are mutually adhered to. You must also peruse and strictly adhere to our Company's regulations and Deck Officers' Manual as well as the instructions sent to you from our Company's various departments



ØK-kaptajnen har ansvaret for store værdier. M.s. »Boringia« herover, der sammen med søsterskibet »Fionia« besejler containerruten til Vestafrika, repræsenterer i sig selv en værdi af 160 mio. kr., hvortil kommer ladningens værdi på over 400 mio. kr., ialt 560 mio. kr.

An EAC captain is responsible for large sums of money. M.s. "Boringia" (above), which together with her sistership "Fionia" operates the container service to West Africa, alone represents a value of Dkr. 160 million to which has to be added the cargo's value of more than 400 million, or totally Dkr. 560 million!

and make yourself acquainted with the way of accounting as required by our Company.

It is stressed that with the exception of the technical supervision of the machinery, nothing on board the ship entrusted to you is beyond your responsibility.

Keeping the above directives in mind and at all times exercising a purposeful command on board you will contribute towards creating the best possible conditions for a maximum utilization of the ship's earning powers and creating a harmonious atmosphere on board which is always important to achieving an attractive result".

A subsequent article will deal with the chief engineer's responsibilities.

Indførelse af databasesystem ved Hovedkontoret

Hovedkontoret er sammen med ØK Data i fuld gang med udvikling af et databasesystem, som skal omfatte samtlige budget- og regnskabsinformationer, der modtages fra koncernvirksomhederne. Når systemet er færdigudviklet, vil det indebære, at disse oplysninger kun skal hjemsendes een gang og derefter udelukkende hentes fra databasen. Det kommer til at dreje sig om mere end 600.000 regnskabstal fra ca. 200 selskaber.

Budget- og regnskabstallene for 1983, der nu indrapporteres på formularer, som er tilpasset kravene iflg. den nye danske regnskabslov, vil via skærmterminaler i hovedbogholderiet blive indtastet i den fælles database i ØK Data's IBM anlæg i Frihavnen.

Oplysningerne i databasen skal bl.a. danne grundlag for

- udarbejdelse af konsoliderede budgetter, regnskaber
- udarbejdelse af tværgående analyser, f.eks. baseret på hovedaktiviteter, mainstreams, geografiske områder, selskabskategorier eller kontokoder (f.eks. handelsdebitorer eller varelagre).
- indhentning af oplysninger via dataskærme/personal computers i den centrale database

Databasens organisatoriske struktur er baseret på følgende hovedopdelinger:

A. Selskaber

Afdelinger

Mainstreams/non-mainstreams

Produktgrupper/servicearter, principaler

B. Aktiviteter

Organisatoriske enheder (ansvarsområder)

Mainstreams/non-mainstreams

Produktgrupper/servicearter, principaler

Selskaber

C. Budgetter/regnskaber

Nye interne rapporter baseret på oplysninger i databasen vil via rapportgeneratoren RAMIS kunne rekvireres ved hjælp af forholdsvist simple instruktioner, idet den detaljerede programudarbejdelse i maskinsprog udføres af RAMIS.

Personer, der skal bruge oplysningerne i databasen, vil ved hjælp af på forhånd fastlagte koder, »passwords«, have adgang til netop de oplysninger i databasen, som de har behov for i udførelsen af deres arbejdsopgaver, som f.eks.

- i koncernbogholderiet de konsoliderede budget- og regnskabsrapporter eller
- i de sagsbehandlende afdelinger de sidst indrapporterede oplysninger fra de virksomheder, der hører under det pågældende ansvarsområde.

Databasen etableres medio juli, således at halvårsregnskabet og budgettet 1983 pr. 30/6-83 kan udarbejdes via databasesystemet. Øvrige afdelinger der skal have adgang til databasen skal iflg. tidsplanen tilkobles 15/10-83.

Introduction of Data Base system at Head Office

Head Office and EAC Data are busily engaged in developing a data base system which will comprise all budget and accounts data received from Group members. When the system is ready for use, such data will have to be sent home only once whereafter they will exclusively be retrieved from the data base. More than 600,000 accounts figures yearly from about 200 entities are involved.

The budget and accounts figures for 1983 - which are now being reported on forms adapted to suit the requirements of the new Danish accounting law - will via video display terminals in the Accounts Department be fed into the joint data base in EAC Data's IBM computer in the Free Port.

The information contained in the data base is, amongst others, to form the basis for:

- preparation of consolidated budgets and accounts
- preparation of inter/group analyses, for instance based on main activities, mainstreams, geographical areas, company categories, or accounts codes (e.g. accounts receivable or stocks)
- retrieval of information via video display terminals/personal computers from the central data base.

The organizational structure of the data base is based on the following main groupings:

A. Companies

Departments

Mainstreams/non-mainstreams

Product groups/service types, suppliers

B. Activities

Organizational units (responsibility areas)

Mainstreams/non-mainstreams

Product groups/service types, suppliers

Companies

C. Budgets/accounts

New internal reports can easily be made available. The information in the data base can be selected and processed by the user-friendly report generator RAMIS.

Individually designated codes, "passwords", protect data in the base from being used by unauthorized staff. Individuals requiring information from the data base will have access only to the information they require to carry on their tasks, e.g.:

- in the Accounts Department: consolidated budget and accounts reports
- in the relevant departments: up-to-date information on the companies belonging to the respective responsibility area.

The data base is ready by mid-July, so that the 1983 biannual accounts and budget per 30th June, 1983, may be prepared via the data base system. According to the timetable other departments which are to have access to the data base will be connected by 15th October, 1983.



Delegationsbesøg fra Kina Visit of Chinese delegation

En kinesisk delegation fra Tianjin under ledelse af borgmester Li Ruihan har besøgt Danmark for at drøfte økonomisk og teknisk samarbejde med danske virksomheder.

En del af delegationens medlemmer aflagde besøg på en række virksomheder, hvoraf mange er repræsenteret i Den Kinesiske Folkerepublik af ØK. Programmet omfattede også drøftelser på Kompagniets hovedkontor og en frokost for delegationens 20 medlemmer samt repræsentanter for Den Kinesiske Folkerepubliks ambassade i Danmark, udenrigsministeriet, industriministeriet og boligministeriet samt Industrirådet.

A Chinese delegation from Tianjin's Municipal Government headed by Mayor Li Ruihan has visited Denmark early May to discuss economic and technical co-operation with Danish firms.

The delegation which included technical experts, paid visits to a number of companies many of which EAC represents in the People's Republic of China. The programme included discussions at Head Office and a luncheon in honour of the delegation's 20 members together with representatives from the Embassy of The People's Republic in Denmark, the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Housing, and The Federation of Danish Industries.

Tianjins borgmester Li Ruihan flankeret af – fra venstre – lederen af ØK's Peking-kontor, Bjarne Uhde Nielsen, direktør Henning H. Sparsø, ambassadør Hans Kühne, direktør T. Wøldike Schmith og tolken, Mr. Zhang Maizeng.

Tianjin's Mayor Li Ruihan flanked by (from left): head of EAC's Beijing office Bjarne Uhde Nielsen, Henning H. Sparsø, H.E. Ambassador Hans Kühne, T. Wøldike Schmith and the interpreter Zhang Maizeng.



Der udveksles gaver ved ØK-frokosten for Tianjins borgmester, der til venstre modtager Kompagniets gave, et Niels Juelkrus, af ØK's formand, direktør T. Wøldike Schmith, som nedenunder modtager et smukt maleri af en kendt, kinesisk kunstner af borgmester Li Ruihan. Yderst til højre ses chefen for udenrigsministeriets handelsafdeling, ambassadør K. Erik Tygesen.



Exchanging gifts at the EAC luncheon in honour of Tianjin's Mayor who receives EAC's present, a Niels Juel tankard, from EAC Chairman T. Wøldike Schmith who in turn receives a beautiful painting by a well-known Chinese artist, from Mayor Li Ruihan. On the extreme right: H.E. Ambassador K. Erik Tygesen, Undersecretary for Trade Relations.

Fødevareeksperterne, som besøgte ØK's hovedkontor, fra venstre Messrs, Cheng Wenling, Shao Changfu, E. Ellekjær, Bjarne Uhde Nielsen, Wang Chenghuai, Wang Yanxing, Knud Christensen fra udenrigsministeriet, Lan Chinhwa, Zhen Jianguo fra den kinesiske ambassade i København, Gao Yuanxin og Sven Ankersen.

Foodstuff experts at EAC's luncheon meeting at Head Office (from the left): Cheng Wenling, Shao Changfu, E. Ellekjær, Bjarne Uhde Nielsen, Wang Chenghuai, Wang Yanxing, Knud Christensen from the Danish Ministry of Foreign Affairs, Lan Chinhwa, Zhen Jianguo of the Chinese Embassy in Copenhagen, Gao Yuanxin and Sven Ankersen, EAC, Head Office.



NYT OM NAVNE/PEOPLE

Bent K. Kierkegaard, 49, har overtaget ledelsen af CM-T på Hovedkontoret, d.v.s. ØK-koncernens handelsaktiviteter. Bent Kierkegaard, der stammer fra Kolding, ansattes i Kompagniet i 1952 og udsendtes fem år senere efter at være uddannet i Eksportafdelingen på Hovedkontoret til oversøisk tjeneste. Han placeredes først i Bangkok, udnævntes i 1968 til filialbestyrer i Singapore og var 1970-73 filialbestyrer i Bangkok. Ved hjemkaldelsen til Hovedkontoret vendte han tilbage til Eksportafdelingen, men overførtes det følgende år til Industriafdelingen og udnævntes til underdirektør og souschef i denne.

Bent Kierkegaard og hans kone, der er sekretær i Friluftsrådet, har tre børn i alderen 16-20 og interesserer sig – som i Østen-tiden – stadig for tennis og golf.

Bent K. Kierkegaard, 49 years old, has taken over the manage-

ment of Head Office's Corporate Management-Trade (CM-T), the EAC Group's trading activities.

Bent K. Kierkegaard, who hails from Kolding (Jutland), joined our Company in 1952, and after training in Head Office's Export Department he was five years later transferred to overseas service. He was initially stationed in Bangkok, in 1968 he was appointed branch manager in Singapore, and served as branch manager in Bangkok from 1970 to 1973. Upon his being recalled to Head Office he returned to Export Department and was the following year transferred to Industrial Department and appointed General Manager and deputy head of same.

Bent K. Kierkegaard and his wife, who is a secretary in The Open Air Council, have three children aged 16-20 years, and – as was the case during their stay in the Far East – they are playing tennis and golf.



Den nye CM-T-leder Bent K. Kierkegaard (t.h.) fotograferet på Hovedkontoret sammen med den fremtrædende, vesttyske forretningsmand Dr. Wolfgang Zimmermann, foresiddende adm. direktør for Heidelberg Druckmaschinen A.G., der er en af hovedleverandørerne til Kompagniets grafiske forretning. Heidelberg-koncernen, som beskæftiger 6700, nåede allerede i 1981 op på over en milliard (D-mark) i omsætning, og ØK's grafiske forretning formidlede i fjor et salg på ca 250 mio DM (ca 880 mio kr.) af de berømte Heidelberg-produkter.

New head of CM-T, Bent K. Kierkegaard (right), photographed at Head Office together with prominent West German business executive Dr. Wolfgang Zimmermann, Presiding Managing Director of Heidelberg Druckmaschinen A.G., one of the principal suppliers to EAC's graphic business. The Heidelberg group, employing 6,700 people, already in 1981 reached a turnover of more than D.M. 1,000 million, and last year EAC's graphic organization accounted for sales of D-Mark 250 million of the famed Heidelberg products.

Pia Damsgaard Hansen hedder en anden, kvindelig ØK-medarbejder, hvis historie er blevet fortalt i »Morgenposten« af Inge Holm Knudsen i en reportage om m.s. »Falstria«. Pia Damsgaard Hansen er 28 og andenstyrmænd på det store containerskib, skønt der var bud efter hende for nogle år siden, da hun som styrmands-aspirant gled på en regnvåd lejder og styrtede 10 meter ned i lasten på et skib fra et andet rederi.

Men hun er i flere henseender gjort af et sejt stof og slap mirakuløst med livet i behold, selv om hun blev hårdt kvæstet. Blandt andet knuste hun begge fødder, men havde alligevel åndsnærværelse til straks efter uheldet at trække den ene gummistøvle af, fordi hun var klar over, at benet hurtigt ville svulme op. Den anden støvle befriede en tililende matros hende for, før han fik slået alarm og tilkaldt hjælp, fortæller Inge Holm Knudsen.

Hendes skib vendte om og fik hende ved hjælp af en slæbebåd sat i land på den lille Stillehavsø Guam, hvor hun straks kom på hospitalet. Indtil da sørgede overstyrmanden for at give hende regelmæssige indsprøjtninger for at tage toppen af de ulidelige smerter.

Pia Damsgaard Hansen er den dag i dag overbevist om, at det var hendes held, at hun havde hos de virkelig kompetente og erfarne amerikanske læger på Guam, og selv om der gik over to år, før smerterne i fødderne helt forsvandt, og hun igen var i stand til at bevæge sig tvangsfrit, kunne hun udnytte denne »rekreationstid« til at tage sine to et halvt år på navigationsskolen på Fanø. Her hentede hun sin eksamen inklusive skibsførereksamen i december 1979.



Derefter sejlede hun på langfart med forskellige skibe, indtil hun i november 1982 blev ansat hos ØK. Der skete nemlig det, at hun »var uheldig med et par skippere«, som hun stiltfærdigt udtrykker det.

Sandheden er den, at hun fik et par chefer, der så decideret ikke brød sig om kvinder på broen eller om bord på et skib i det hele taget. Desværre magtede de ikke at skjule denne gammeldags indstilling over for pigen, der sammen med et par kønsfæller er blevet pionerer på et område, der hidtil uantastet har været mændenes domæne.

– Jeg holder af denne form for tilværelse og synes også, at selve arbejdet er interessant, siger Pia, der stadig er en af landets meget få kvindelige styrmand.

Pia Damsgaard Hansen is another female EAC employee whose story has been related in this case in the Danish "Morgenposten" by Inge Holm Knudsen in a press coverage about m.s. "Falstria".

Pia Damsgaard Hansen is 28 years old and Second Officer on board the large container vessel, although some years ago she was nearly killed when as a trainee she slipped on a wet ladder and dropped 10 metres into the hold of a ship owned by another shipping company.

However, she is in many respects made of solid and sturdy material and miraculously escaped death, although she suffered severe injuries.

Her ship turned back and by a small tug boat she was set ashore on the small Pacific island of Guam, where she was immediately admitted to a hospital. Until then the Chief Officer administered regular injections to alleviate the unbearable pain.

As Pia Damsgaard Hansen says, it was her good luck that she was taken care of by really competent and experienced American physicians on Guam. Although it took more than two years until the pains disappeared, she used this 'recreation' period to study for 2½ years at the pre sea school in Nordby on the island of Fanø where she obtained her examination including a master's certificate in December, 1979.

Pia Damsgaard Hansen

Kirsten Johansen, sekretær på hovedkontoret, har været på en lige så spændende som usædvanlig udflugt til Byernes By, hvorom hun fortæller følgende: »SAS's Euro Class har fejret 1-års fødselsdag med en invitation til nogle få, der dagligt beskæftiger sig med billet-bestilling og rejse-koordination uden derfor traditionelt at rejse i firmaets tjeneste, til at stifte personligt bekendtskab med Euro Class på en 1-dags tur til Paris. Indbydelsen gik til seks firmaer, så gruppen blev på ialt seks personer plus to SAS folk.



Kirsten Johansen

Som led i »uddannelsesturen« skulle deltagerne selv sørge for transport til Kastrup samt check-in ved de specielle Euro Class-pulte. Indcheckning foregik hurtigt uden ventetid, og da man kan være medbestemmende m.h.t. placering i kabinen, valgte jeg et aisle seat fremme i maskinen for at prøve en af de placeringer, der foretrækkes af mine chefer.

I lufthavnens Scanorama Lounge blev vi seks modtaget af ØK's kontaktperson i SAS og fik præsenteret de forskellige faciliteter såsom det separate mødeværelse med el-skrivemaskine, telefon, telex, overhead-projector, fotokopieringsmaskine m.m., og så var der – kl. 9.30 – afgang med SK 563, en DC-9. Flyturen var meget behagelig. Der var udmærket benplads, men man sidder lidt trangt på den side, der er reserveret ikke-rygere, fordi man der sidder tre ved siden af hinanden. Her er et aisle seat langt af foretrække. Dagens avis blev udleveret og en let anretning serveret, og inden man vidste et ord af det, var man på vej ned gennem skydækket til landing i Charles de Gaulle lufthavnen.

Her blev vi modtaget af en SAS-funktionær fra selskabets Paris-kontor, og en mini-bus holdt parat til at køre os ind til byen,

hvor vi fik en vældig god sight-seeing på halvanden time. Så blev vi sat af i Latiner-kvarteret og spadserede gennem små, spændende gader til restauranten »Le Petit Zinc«, hvor der var reserveret bord til os. Det er en overordentlig hyggelig restaurant med plads til kun 30, med god betjening, dejlig mad og skønne vine.

Efter frokosten spadserede vi til Opera-pladsen, forbi de nye haller og den berømte Café de La Paix, hvorefter der var tid til en god times shopping i de nærliggende stormagasiner. Derefter gik turen tilbage til lufthavnen med Metroen fra Gare du Nord, og efter de sidste indkøb (af toldfrie varer) begyndte hjemrejsen kl. 19.30 med SK 568. Vi var så heldige, at det var den nymalede og nyombyggede »Torleif Viking«, vi skulle flyve med, og den viste sig at have en ny type flysæder med mere bevægelsesfrihed sideværts og bedre benplads. Det var virkelig en fornøjelse at flyve med denne maskine.

På hjemrejsen fik vi udleveret menu- og vinkort, så vi på forhånd kunne glæde os til den udmærkede middag, der serveres undervejs. Mindre end 12 timer efter starten var vi tilbage i Kastrup – efter en eventyrlig og oplevelsesrig dag, der samtidig var meget lærerig med opnåelse af en viden og af kontakter, som vil være til stor nytte ved fremtidige rejsebestillinger. Og så er det utroligt, hvad man kan nå på een dag, når man transporteres på behageligste vis med SAS på Euro Class.«

Kirsten Johansen, Secretary at Head Office, has been on an exciting and unusual tour to the city of cities, about which she relates:

»SAS's Euro Class celebrated its first anniversary by inviting a few people – whose daily work includes booking of tickets and travel co-ordination although themselves not travelling on company business – to get personally acquainted with the Euro Class on a one-day trip to Paris. The invitation was offered to six companies, so the group thus numbered six persons plus two SAS staff members. In Kastrup Airport's SAS Scanorama Lounge the six of us were received by EAC's liaison man in SAS and were shown over the various facilities in-

cluding the separate conference room with electric typewriter, telephone, telex, overhead projector, photocopying machine, etc. At 09.30 we departed by SAS flight SK 563, a DC-9. The flight was very comfortable. Sufficient leg space, but on the side reserved for non-smokers the space is rather tight because in this section you are seated three in a row.

Erik Trock-Jansen på specialopgave i Japan. Den europæiske fællesmarkedskommission har i et par år haft et specielt samarbejdsprogram med Japan, hvorved det har været muligt at sende ca. 30 europæiske yngre ledere på et 1½ års ophold i Japan på kommissionens regning. Blandt 270 ansøgere fra hele Europa til det fjerde »EEC Executive Training Programme« er udvalgt en af Kompagniets udsendte i Singapore, Erik Trock-Jansen, som vil starte på programmet i september 1983. Programmet vil foregå med et intensivt fuld-tids sprogstudium efterfulgt af et 6 måneders ophold i et større japansk firma. Hensigten med deltagelsen er at sikre en endnu bedre udnyttelse af Kompagniets tilstedeværelse i Japan.



Erik Trock-Jansen

Erik Trock-Jansen er 24 år. Han tog studentereksamen fra Gl. Hellerup Gymnasium i 1977, ansattes i ØK den 1. august samme år og fik i de følgende to år sin grunduddannelse i Industriafdelingen på Hovedkontoret i København samtidig med, at han læste til merkonom. Efter at have af tjent sin værnepligt 1979-81 gennemgik han ØK's erhvervsøkonomiske kursus, var derefter knyttet til Industri- og Eksportafdelingerne og udsendtes i marts 1982 til

The return trip started at 19.30 by SAS flight SK 568. We were fortunate enough that the flight took place by the newly painted and newly re-converted "Torleif Viking" which has a new type of seats allowing for more freedom of movement sideways and more leg space. It was really a pleasure to travel by this plane".

oversøisk tjeneste. Han har siden den 1. april i fjor været stationeret i Singapore, hvortil hans udrejse foregik med containerskibet »Selandia«.

Erik Trock-Jansen on special assignment in Japan. The Commission of European Communities and Japan have for a couple of years been running a special co-operation programme enabling 30 young European executives to stay in Japan for 1½ years at the Commission's expense. Erik Trock-Jansen – one of our Company's overseas employees, at present stationed in Singapore – has been selected among 270 applicants from all over Europe for the fourth "EEC Executive Training Programme", and he will start participating in the programme in September 1983. The programme will commence with an intensive, full-time language course followed by a 6-month stay with a large Japanese firm. His participation in the programme is intended to ensure an even better utilization of our Company's activities in Japan.

Erik Trock-Jansen is 24 years old. In 1977 he graduated from the Gl. Hellerup high school, joined our Company on 1st August the same year, and during the following two years received his basic training in Head Office's Industrial Department, at the same time preparing for a National Certificate in Economics. Having done his military service in 1979-1981 he completed our Company's internal course in business economics, was then attached to the Industrial and the Export Departments, and was in March 1982 posted overseas. Since 1st April last year he has been stationed in Singapore where he arrived by the container vessel "Selandia".



ØK's nye brohoved i Australien

Kompagniet har etableret et nyt brohoved på Australiens vestkyst – nærmere betegnet i Fremantle, hvis nye containerterminal nu er færdig og taget i brug. Terminalen dækker et areal på 83.000 kvadratmeter og omfatter bl.a. 306 meter kaj med en vanddybde på 11 meter, så at havnen kan benyttes af de helt store containerskibe på størrelse med ØK's »Jutlandia« og »Selandia« dog ikke fuldt lastet. Lysmaster, der er 37 meter høje, gør det muligt at anvende containerkajen døgnet rundt.

Det nye lasthåndteringsselskab Fremantle Cargo Services Ltd. (FCS), der er oprettet af ØK samt Mercantile Stevedores (WA) Pty. Ltd. og Knutsen Line, er også i fuldt sving og råder over det mest moderne kran- og databehandlings-udstyr, derunder faciliteter til 156 kølecontainers ad gangen, og man har allerede påbegyndt en udvidelse af denne kapacitet til 336 kølecontainers.

Ovenstående luftfoto viser containerterminalen mellem oceankysten og de øvrige havneanlæg, og i baggrunden ses Fremantle og millionbyen Perth. Inde i bladet fortæller Jørgen Holck fra Beaufort Shipping Agency om Fremantle, der er anløbshavn for Kompagniets Stillehavsrute – og indgangsporten til Vestaustralien med et areal på 2,5 mio km², d.v.s. 58 gange så stort som Danmark. Her lossers TPS-skibene bl.a. canadisk avisepapir og amerikanske maskiner til Vestaustraliens landbrug og sværindustri, ligesom Fremantle anløbes af Kompagniets ro/ro-skib »Lalandia« på ScanCarriers-ruten mellem Nordeuropa og Australien/New Zealand.

EAC's new bridgehead in Australia

Our Company has established a new bridgehead on Australia's West Coast, in Fremantle, whose new container terminal is now completed and put into service. The terminal occupies an area of 83,000 m² and comprises, amongst others, a 306-metre wharf where 11-metre deep water allows very large container vessels the size of EAC's "Jutlandia" and "Selandia" to berth although not fully loaded. 37-metre high pylons make it possible to use the quay round the clock.

The new cargo handling company Fremantle Cargo Services Ltd. (FCS), established by EAC, Mercantile Stevedores (WA) Pty. Ltd., and Knutsen Line, is also busily engaged and has at its disposal the most modern crane and edp equipment including facilities for 156 refrigerated containers at a time, and this capacity is already being expanded to 336 refrigerated containers.

The above aerial view depicts the container terminal between the ocean coast and the other harbour installations, and Fremantle and Perth, with a million inhabitants, can be seen in the background. In this issue Jørgen Holck from Beaufort Shipping Agency relates about Fremantle, port of call of our Company's Pacific Service – and gateway to West Australia covering an area of 2.5 million km², i.e. 58 times the size of Denmark. Here, Trans Pacific Service vessels, amongst others, discharge Canadian newsprint and American machinery for West Australia's agriculture and heavy industries, and Fremantle is also port of call of our Company's ro/ro vessel »Lalandia« of the ScanCarriers service between North Europe and Australia/New Zealand.

OKEAC

Skibsfart/Shipping

Flåden/The fleet 1983



ms Boringia



ms Morelia



ms Sargodha



ms Falstrja



mt Panama



ms Selandia



ms Fionia



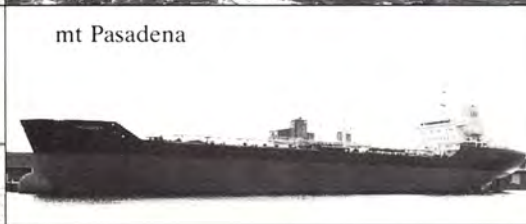
mt Paranaqua



ms Siena



ms Jutlandia



mt Pasadena



ms Simba



ms Lalandia



mt Patagonia



ms Sinaloa



ms Malacca



mt Pattaya



ms Songkhla



ms Meonia



ms Samoa



Flådens officerer/*Officers in EAC fleet*

Skib	Kaptajn	Overstyrmand	1. styrmand	2. styrmand	Telegrafist
Boringia	O. Stoustrup	S. E. Nielsen	N. U. Sørensen	J. D. Hansen	M. A. Møller
Falstria	Aa. Schiellerup	H. F. L. Petersen	H. S. Nielsen	C. Grube	K. Witalis
Fionia	J. Lundegaard	R. V. Jeppesen	W. Nieuwenhuizen	A. Nordseth	Sv. E. Bech Nielsen
Jutlandia	Sv. E. Christensen	B. S. Iversen	P. Raun	D. Knights	Anne K. Boyhus
Lalandia	J. J. Jacobsen	S. A. Hilkjær	J. Forstholt	B. Roy	Fritze J. Melchior
Malacca	V. Munch	T. B. Pedersen	J. E. Jeppesen	M. Lund	Gitte Jørgensen
Meonia	W. G. Nielsen	H. Andreasen	O. Vermeulen	T. Lake	P. C. Ankerstjerne
Morelia	H. Hjaltason	Ib Fremming	I. K. Nielsen	R. A. Jakobsen	J. K. Christensen
Panama	E. Andersen	T. Pedersen	B. Jensen	S. L. Hansen	S. Lægdsø
Paranagua	P. F. Hansen	K. Nielsen	T. Petersen	P. Helmark	E. H. Boesgaard
Pasadena	Sv. Aa. Rohde	H. Magnussen	S. Christiansen	T. Acheson	G. Holgersen
Patagonia	J. Petersen	F. Olsen	E. A. Olsen	J. Nielsen	K. Bertelsen
Pattaya	K. Kristoffersen	F. T. Grandahl	J. Schlosser	J. Madsen	K. Roseth
Samoa	K. B. Christiansen	I. Hansen	J. v. d. Jagt	T. T. Andersen	Birgitte J. Schøller
Sargodha	K. Niekrenz	S. Thøgersen	K. Iversen	J. Karlsen	Gerda L. Mørch
Selandia	J. E. Sørensen	J. Wagenaar	T. Lassen	J. B. Olesen	E. D. Holgersen
Siena	J. M. Rasmussen	L. Muller	L. Jørgensen	K. Aagaard	Birgit B. Nielsen
Simba	I. Tipsmark	O. R. Kristensen	C. Petersen	R. Westwater	P. R. Agergaard
Sinaloa	O. Nislev	L. H. Christiansen	F. Hansen	D. Cook	Lone Thygesen
Songkhla	P. Haarsløv	T. Matthiesen	A. v. Rijen	D. Grødem	L. K. Juhl

Skibe under EAC-Teknisk Management/*Ships under EAC Technical Management*

FP Carrier	C. P. Petersen	J. Hansen	W. Duliesco	W. Garcia	E. Miranda
FP Conveyor	J. Tuxen	S. Arnoldson	E. Passial	A. Cabarron	B. V. Marte
Sumbawa	H. O. Hansen	P. T. Iversen	M. Garsia	F. Engracia	M. B. Escoto
Elsam Jylland	K. Sehested	T. V. Pedersen	T. B. Mikkelsen	L. B. Christensen	Verner Jensen
Elsam Fyn	P. E. Rasmussen	P. Johannessen	J. E. Pedersen	N. Borgadal	J. G. Johansson

Hovmester	Maskinchef	1. Maskinmester	2. Maskinmester	3. Maskinmester	Elektriker
A. V. Jakobsen	C. F. Poulsen	O. F. Nielsen	M. Gustafsson	M. Langeland	W. Olsen
Jens Ovesen	C. P. Hansen	K. Riis Hansen	J. K. Jürgensen	J-H. Jarly	P. Michelsen
C. Phillipsen	J. Külerich	S. E. Tofte	O. Bernthsen	K. Nørthen	K. I. Thomsen
Leif E. Jensen	K. Bille	H. J. Frederiksen	B. Jensen	R. Magnussen	I. Wessel
John F. Nielsen	E. S. Sloth	M. Eriksen	A. B. Jensen	J. Eskildsen	Fl. G. Nielsen
C. E. Hansen	J. A. C. Jensen	Sv. E. Hansen	E. Petersen	Anna Pedersen	
M. V. Hougaard	P. T. Rasmussen	I. E. Larsen	L. Bakmann	J. Kristiansen	V. A. Bruntse
T. L. Brostrøm	N. Chr. Johansen	E. J. Sørensen	B. Bak	J. Winder	
H. Kranker	B. H. Simonsen	P. Sommer	B. H. Madsen	T. Hoffmann	
C. B. Køllund	B. C. Zub	B. Carlsen	E. Hovgaard	N. H. Rasmussen	
G. E. Jensen	E. S. Krogh	M. F. Sørensen	T. Hansen	M. Christensen	
V. Pedersen	Sv. Bendixen	J. M. Bøje	M. M. Larsen	L. E. Jensen	
P. J. Pedersen	J. Magnussen	K. C. Degn	V. Sønderup	T. Ejlertsen	
Leo Jokumsen	H. C. Dvinge	P. D. Danielsen	T. Aa. Rasmussen		K. Ernstsen
Erik Christiansen	J. Chr. Juel	M. Rodenberg	K. P. Jensen		Fl. Andersen
J. E. Kamstrup	E. D. Nielsen	K. H. Sørensen	N. Gunggaard	H. Karlson L. Øster	K. E. Knudsen
T. Enevoldsen	P. Jacobsen	K. B. Christensen	H. Nymark		B. Nielsen
Erik Larsen	Sv. L. Nielsen	L. Sørensen	K. Lange		P. Thorsen
Sv. Dyrup Jensen	K. D. Pedersen	O. S. Krag	L. Frederiksen		A. Vistisen
Sv. Christiansen	E. Molsgaard	V. H. Christiansen	O. Lundgaard		B. Kristoffersen
	P. H. Hansen	C. P. Pedersen	E. Arevalo	I. Valmonte	H. Stærmose
	Sv. R. B. Olsen	C. B. Pedersen	E. Merza	M. Nunez	H. Ø. Andersen
	I. Sørensen	T. Jensen	A. Lagmay	J. Infante	A. Andersen
J. H. Berthelsen	G. E. Rasmussen	H. E. Pedersen	Aa. Justesen		
Leo Ravn	K. H. Greisen	E. S. Ravnskjær	J. P. L. Holm		E. Hansen

For tiden hjemme/ On home leave

Kaptajner

W. Elg, Christiansen, A. Danielsen,
M. Hansen, K. Jakobsen,
H. T. Jensen, T. Johansen,
K. B. Kaysen, F. K. Kramme,
Ø. B. Lic, J. M. Mouritzen,
Thyge Nielsen, K. Aa. Starup Nielsen,
B. Reidl, B. Ø. Petersen,
J. Rytter, O. Kehlet Schou,
P. Schødt Schou, E. B. Liisberg.

Overstyrmænd

P. T. Blum, F. Dalsgaard,
Chr. Iversen-Hansen, J. O. Jensen,
P. E. Knudsen, N. Larsen,
S. S. Maagaard, P. V. Nielsen,
P. S. Nielsen, E. O. Pedersen,
Günther Petersen, Henry Rasmussen,
V. Sørensen, V. Rom,
J. Woelders.

1. styrmænd

M. Erichsen, F. de Graaf,
D. Hofman, D. Kadijevic,
F. Kjar, N. Lakic,
J. J. Pajor, H. C. Palm,
J. T. Poulsen, S. Vang.

2. styrmænd

J. S. Bonde, F. Coles,
P. G. Hansen, Pia D. Hansen,
B. Jørgensen, G. H. Jensen,
S. Kornerup, M. D. Madsen,
J. O. Mogensen, J. K. Thomsen.

Telegrafister

K. E. Christiansen, Bodil Dons,
B. G. Pedersen, Karin Andersen,
Aage Holgersen, Lene Kaysen,
Gerhart Kohls, Merete Nyberg,
Emil G. Olsen, Susanne B. Pedersen,
Susanne Rasmussen, P. Ø. Sørensen,
H. H. Thomsen, Kirsten Vilhelmsen.

Maskinchefer

P. P. Laut, H. P. Deleuran,
S. Chr. Pedersen, Sv. A. Hansen,
I. B. Pedersen, L. Feilberg,
J. O. B. Jeppesen, S. K. Thomsen,
K. S. Mortensen, I. Marslew,
B. R. Jakobsen, J. A. Lykner,
B. E. Warrer, J. Johansen.

1. Maskinmestre

J. B. Jensen, F. Johansson,
O. Dalentoft, Sv. E. R. Rasmussen,
J. Storm, G. K. Bosold,
D. Mørch-Hansen, T. Tørnøe,
O. Axelsen, J. P. Hansen,
O. B. Pedersen, J. Olesen,
M. Kjar, L. N. Rasmussen.

2. Maskinmestre

C. O. Schjelde, L. H. Pedersen,
P. Olsen, T. Jørgensen,
L. Funderskov, E. B. Jensen,
P. M. Kristensen, B. E. Petersen,
B. B. Yagi, M. Jacobsen,
N. J. Risvig, G. Johansson,
N. P. Larsen, G. D. Pedersen,
V. Mikkelsen.

3. Maskinmestre

B. V. Thomsen, J. J. Nørgaard,
Anna Gr. Nørgaard, K. Holmkvist,
B. Rasmussen.

Elektrikere

E. L. Eriksen, Sv. Chr. Bryder,
H. Johansen, Fl. Nielsen,
H. Feilberg, K. E. Hansen,
C. S. Nielsen, M. Koch,
T. F. Olsen.

Hovmestre

H. Behrends-Schmidt, S. Damgaard,
C. B. Holgersen, Palle Hytting,
Robin Jensen, Kaj Johansen,
H. B. Juliussen, Jens J. L. Munk,
Egon Palmquist, Frank Thunø,
Mogens E. Jensen, C. Lorenzen,
Preben S. Thomsen.

Rutenet for Kompagniets skibsfart/EAC's Network of Shipping Lines:



Flåden/ EAC fleet

Containerskibe



	Byggeår	Tons D.W.	IHK
ms Falsria	1971	20.215	27.300
ms Meonia	1972	20.215	27.300
ms Selandia	1972	36.928	82.000
ms Jutlandia	1972	36.928	82.000
ms Fionia	1977	19.974	26.900
ms Boringia	1978	19.974	26.900

Roll-on/Roll-off



ms Lalandia	1973	24.204	30.000
-------------	------	--------	--------

»Panmax« Bulk Carriers



ms Malacca	1976	63.980	18.300
ms Morelia	1976	63.980	18.300

Product Carriers



mt Pasadena	1976	33.714	12.500
mt Patagonia	1976	33.714	12.500
mt Panama	1977	33.400	12.500
mt Paranagua	1977	33.400	12.500
mt Pattaya	1981	33.380	12.600

Liner Replacement skibe



ms Songkhla	1977	23.314	11.600
ms Samoa	1978	23.770	9.800
ms Sargodha	1978	23.720	9.800
ms Simba	1979	23.720	9.800
ms Sinaloa	1079	23.720	9.800
ms Siena	1979	23.720	9.800