

# OK

BLADET

EAC MAGAZINE



*EAC-Knutsen Line  
bridges 21 ports  
in the Pacific*

*EAC-Knutsen Line  
forbinder 21 havne  
i Stillehavs-området*

*Endnu et skib  
sættes ind i  
Vestafrika-farten*

*A third vessel  
joins EAC  
West Africa Service*

*Seminar in Denmark  
for 23 overseas  
Executives*

*23 oversøiske  
ledere på  
seminar i Danmark*

## Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI  
Holbergsgade 2 1099 København K

## Redaktion:

Erik Eriksen (ansvarshavende)  
Heinz F. Langfeldt  
Poul Gram Petersen  
Redaktionssekretær: Inge Piliwinis

## Redaktionens adresse:

ØK-bladet  
A/S Det Østasiatiske Kompagni  
Informationsafdelingen,  
Holbergsgade 2 1099 København K

Tryk: Bogtrykkeriet Forum, København

**Forsiden.** DSB's nye superfærger mødes på Store Bælt. Nederst og øverst ses »Kronprins Frederik« og »Prins Joachim«, bygget på A/S Nakskov Skibsværft i hhv. 1981 og 1980, og mellem dem »Dronning Ingrid«, leveret i 1980 fra Helsingør Værft.

Føroven til højre i billedet ses bil- og jernbanefærger »Sprogø«, bygget i 1962 på Helsingør Værft, og som har fået navn efter den lille ø, der ses i baggrunden.

**Front page.** The Danish State Railways' three superferries passing each other on the Great Belt crossing. Bottom and top: "Kronprins Frederik" and "Prins Joachim", built at the Nakskov shipyard in 1981 and 1980 respectively. Centre: "Dronning Ingrid", delivered by the Elsinore shipyard in 1980.

In the top right-hand corner: the car and train ferry "Sprogø", built at the Elsinore shipyard in 1962 and named after the islet in the background of the picture.

- 2 Nekrolog  
Obituary
- 3 Årgang 1981 elever  
Class of 1981
- 4 EAC-Knutzen Line forbinder  
21 havne i Stillehavsområdet  
EAC-Knutzen Line bridges  
21 ports in the Pacific
- 6 Mit første møde med ØK for 50 år siden  
My first encounter with EAC 50 years ago
- 8 DSB-færger forstørres på Kompagniets værft  
DSR-Ferries being enlarged at EAC shipyard
- 9 Skibsbygnings- og udsmykningskunst  
Arts of shipbuilding and ornamentation
- 10 Plumrose på jordomsejling  
Plumrose circumnavigating the globe
- Danapaints udvider produktionen  
Danapaints expanding production
- 11 Sammenlægning af fire fødevarerfabrikker  
Merger of four foodstuff factories
- 12 ØKs Vestafrikalinie fylder 10 år  
EAC's West Africa Service 10 years old
- 14 Skibsfdelingens annonce  
Shipping Department's advertisement
- 16 Emballage – et spørgsmål om kunst,  
videnskab og teknologi  
Packaging involves art, science,  
and technology
- 18 20% brændstof-besparelse ved ny  
dansk tørreknik  
New, Danish drying technique saves 20% fuel
- 19 Heidelberg – hævet til skyerne  
Heidelberg – lauded to the skies
- 20 Hovmesterens yndlingsopskrift  
Chief Steward's recipe
- 21 M.s. "Falstria"  
Skoleelever besøger ØK-skibe  
Pupils visit EAC vessels
- 22 Oversøiske ledere på seminar i Danmark  
Seminar in Denmark for Resident Executives
- 24 Dramatisk forsøg på at overgå te-clipperne  
Dramatic attempt at beating tea clippers
- 26 Billednyt  
Snapshots

## Dødsfald

Direktør J. Chr. Aschengreen, der var administrerende direktør i Kompagniet fra 1952 til 1961, afgik ved døden den 17. september efter kort tids sygdom, 85 år gammel.

Direktør Aschengreen, der ansattes i ØK, så snart han havde bestået realeksamen i 1911, nåede at fejre 50 års jubilæum i Kompagniets tjeneste – og at avancere fra lærling til posten som administrerende direktør.

Efter at have forrettet tjeneste i Manchuriet 1919–28 var J. Chr. Aschengreen filialbestyrer i Indien i otte år og vendte tilbage til Danmark i 1936. Tre år senere udnævntes han til prokurist på Hovedkontoret, forfremmedes i 1948 til underdirektør og udnævntes i 1952 til administrerende direktør.

J. Chr. Aschengreen forlod aktiv tjeneste med udgangen af 1961, men fortsatte arbejdet for Kompagniet. Han var allerede i 1960 blevet indvalgt i ØK's bestyrelsesråd og var dets næstformand indtil 1973 samt formand for A/S Nakskov Skibsværft 1960–72, formand for Danmarks Rederiforening og Søfartsrådet 1959–61 og medlem af bestyrelsen for en række af Kompagniets datterselskaber.

Helt upåvirket af alderen, der aldrig kom til at præge ham, øvede direktør Aschengreen efter pensioneringen fra ØK en omfattende og højt værdsat indsats i international shipping og skandinavisk luftfart. Han var formand for Det Danske Luftfartselskabs bestyrelse og – på skift med sine norske og svenske kolleger – for datterselskabet SAS' styrelse 1961–68, var desuden formand for SAS Invest 1962–71, for rederiet Myren og kontrolrådet for Nordic Tankships fra sidst i 50'erne til 1971 samt i en årrække vicepræsident i Maritime Transport Committee under det internationale handelskammer ICC og medlem af Københavns havnebestyrelse, af bestyrelsen for Københavns Frihavns-Aktieselskab, stiftelsen Georg Stages Minde og Sømandsforeningen af 1856.

Overalt lærte man at sætte pris på direktør Aschengreens flid, dygtighed, klogskab og indsigt, og både herhjemme og ude omkring i verden stod der respekt om J. Chr. Aschengreens navn.

Dansk skibsfart og luftfart har ved J. Chr. Aschengreens død mistet en af sine store mænd.

Æret være hans minde!

## Obituary

Mr. J. Chr. Aschengreen, Managing Director of our Company from 1952 to 1961, passed away on 17th September after a short illness, 85 years old.

Mr. Aschengreen joined EAC in 1911 fresh from school and was able to celebrate his 50th anniversary with our Company – rising from office trainee to Managing Director.

After having been stationed in Manchuria from 1919 to 1928 Mr. Aschengreen served as Branch Manager in India for eight years before returning to Head Office in 1936. Three years later he was appointed Manager of Head Office's Shipping Department and in 1948 he was promoted to General Manager, which in 1952 was followed by his being appointed Managing Director.

Mr. Aschengreen left active service at the end of 1961 but continued working for our Company. In 1960 he had been elected to EAC's Board of Directors and acted as Deputy Chairman until 1973. In addition he served as Chairman of Nakskov Shipyard Ltd. from 1960 to 1972, Chairman of the Danish Shipowners' Association and the Shipping Board from 1959 to 1961 and as member of the board of a number of our Company's subsidiaries.

Age never left its mark on Mr. Aschengreen and after having retired from EAC he contributed extensively to international shipping and Scandinavian aviation. He was Chairman of Danish Air Lines and – alternating with his Norwegian and Swedish colleagues – Chairman of the subsidiary, Scandinavian Airlines System, from 1961 to 1968. He was, furthermore, Chairman of SAS Invest from 1962 to 1971, of the shipping company of Myren, and the board of control of Nordic Tankships from the late 'fifties until 1971. For a number of years he was Vice-President of the Maritime Transport Committee under the International Chamber of Commerce ICC and member of the Copenhagen Harbour Board, the board of the Copenhagen Free Port, the Georg Stage Memorial Foundation, and the Seamen's Association of 1856.

Mr. Aschengreen's energy, skill, wisdom and insight was appreciated everywhere, and J. Chr. Aschengreen's name was held in great respect at home as well as abroad.

Danish shipping and aviation have lost one of their great men.



# Udsendt dansk personale

pr. 1. september 1981, ialt 324 i 42 lande



## Argentina (1)

**Buenos Aires:**  
Niels Rosberg

## Australien (5)

**Melbourne:**  
EAC  
Ole Erichsen

BLOCH & BEHRENS  
Claus Steen Gyrm

**Sydney:**  
Per Knudsen

**Fremantle:**  
BAKKE-A.P.T. PTY. LTD.  
Svend Engelbrecht Jørgensen  
Erik Eriksen

## Belgien (5)

**Antwerpen:**  
Hans Christen Jensen  
Jens Kim Bergenser  
Jens Christian Skarring  
Morten Nørgård Andreasen  
Johan Jessen

## Bolivia (1)

**La Paz:**  
Mogens Slot Knudsen

## Brasilien (11)

**Sao Paulo:**  
EAC  
Jan Holmegaard Laursen t/H.O.  
Chr. Bjødstrup Andreasen

MAPOL  
A. Flemming Krieger  
Torben Henrik P. Wetche  
Bent Ulrik Porsborg

BERA  
Per Esben Lerdrup Olsen  
Jens Chr. Andersen

**Salvador:**  
Knud Aage Olsen  
Niels Peter Klinkby  
Torsten Johansen

**Belem:**  
Christian Matthiesen

## Burundi/Rwanda (4)

**Bujumbura:**  
Torben Søderberg  
Johan W. Selvejer

**Kigali:**  
Poul E. Hedelund Jørgensen  
Jørn Kristiansen

## Cameroun (5)

**Douala:**  
CFGG  
Klaus Baunbeck Hansen  
Jesper Bjørn Jeppesen  
Henrik Alsing  
Steen Haugaard Sørensen

EAC SHIPPING  
REPRESENTATIVE  
Carsten Rud Jacobsen

## Canada (34)

**Vancouver:**  
EAC  
Hans Peter Holst  
Kaj Asger Nielsen  
Peter Gustav Hansen  
William Daas Stridsland  
Per Knudsen  
Per Kaiser Lauritzen  
Peter Mering-Fritz  
Peter Andersen t/Singapore

JOHNSON.  
WALTON STEAMSHIPS LTD.  
Kurt Hounsgaard Pedersen  
Per Ole Laub Clemmensen  
Anton Nissen (midl.)  
Ole Sonne (midl.)  
Lars Mathiesen  
Lars Hasager Kirk  
Niels Ulrik Fischer  
Kristian Goth Paaschburg  
Torben Henrik Nielsen

EAC-KNUTSEN LINE  
Karl Chr. Larsen  
Erik Agerskov Pedersen  
Henning Thorndahl  
Flemming Skovgaard Dam  
Lars Lykke Iversen  
Preben Knapp  
Jens Jørgen Aakard  
Jan-Erik Sem Dambæk  
Kristian Kaae  
Jørn Ole Nielsen  
Bertil Johannes Andersson

EACOM  
Dan Dupont Olsen  
t/EAC-Knutsen Line  
Jens Nilausen  
Henrik Laursen  
Bent Zibrandtsen

**Vancouver:**  
TCL  
J. Vibe Christensen

**Montreal:**  
EAC-KNUTSEN LINE  
Bent Angelo Jeilman

## Colombia (1)

**Cali:**  
Bjarne Schack Pedersen

## Dominikanske Republik (1)

**Santiago:**  
Ib Øfjord Larsen

## Elfenbenskysten (3)

**Abidjan:**  
Lars F. E. Klitbo  
Nis Peter Jøllmann

EAC SHIPPING  
REPRESENTATIVE  
Eric Godot Andersen

## Filippinerne (9)

**Manila:**  
EAC  
Niels-Jørn Stausø Harboe  
Poul Søren S. Poulsen  
Kurt Erik Schou  
Gunnar Moeskjær t/Lagos

LMC  
Jan Nowakowski  
Kristian Mikael Agger

PHILMOP  
Henrik G. de Domplierre  
de Jonquières t/Sao Paulo

EAC GRAPHICS  
Ole Sørup Rasmussen  
Bo Frank Nielsen t/Hong Kong

## Forenede arabiske Emirater (2)

**Sharjah:**  
Jørgen Jensen  
Jørgen Larsen t/H.O.

## Frankrig (16)

**Paris:**  
EAC  
Jan Bie Andresen  
Børge Tidemann Skaarup  
Benny E. Siemsen Jensen  
Erik Svane-Knudsen  
Henrik Jørgen Munthe  
Jens Ivan Jensen  
Henrik Moen  
Kim Højgaard Rasmussen

COMPUSAM S. A.  
Sven-Aage Larsen  
Peter Ellehuus

ASSAEL  
Per Bøtchjær  
Per Gervig Rasmussen

**Sète:**  
INDUBOIS  
Ole Pedersen  
Per Stangegaard  
Jacob Nielsen-Kolding

**Tourcoing:**  
BLOCH & BEHRENS  
Lars Eriksen

## Guatemala (1)

**Guatemala City:**  
Jørgen Erik Nielsen

## Hong Kong (18)

EAC  
Niels-Ebbe Lockenwitz  
Erik Bøgh Cristensen  
John Lind Jans  
Peter Stenner Rasmussen  
Niels Johannes Krøyer  
Christian Lau Larsen  
Knud Erik Hansen  
Ole Møller  
Niels Morten Winther  
Michael Rose t/Beijing  
Søren Tougaard  
Niels Johan Holm t/Vancouver

Søren Tousgaard Jensen  
Vagn Skovgaard Knudsen  
Niels Gamel Conradsen  
Niels Finn Nielsen t/Beijing

CBHK  
Flemming With-Seidelin

**Shekou:**  
CIMC LTD.  
Erling Moesgaard

## Indonesien (15)

**Jakarta:**  
Svend Erling Larsen

P.T. PARAMOUNT  
Gunnar Andersen  
Steen Andersen  
Ulrik Thorbek Nygaard  
Johannes Lund Larsen

P.T. DANMOTORS  
VESPA INDONESIA  
Jens Nørlyng

P.T. ICCO  
MURNI INDONESIA  
Finn Siggaard Andersen  
Poul Chr. Bach  
Nils Folke Persson

P.T. DANAPAINTS  
INDONESIA  
Jens Bonne Svennevig

P.T. DUMEX INDONESIA  
Bent Jensen  
Sonnich Brinch  
Kenneth P. Luciani

P. T. ABADI KURNIA MURNI  
Erik Vinther Jensen

OWNERS' REPRESENTATIVE  
EAC-KNUTSEN LINE  
Steen Rudy Zedeler

## Italien (3)

**Genoa:**  
Preben Skøtt  
Knud Birk Hansen

**Milano:**  
Andy Vels Jensen

## Japan (12)

**Tokyo:**  
EAC  
Søren Larsen  
Flemming Hansen t/Singapore  
Verner Johansson  
Peter Otzen  
Leif Kempel  
Jan Dam Pedersen  
Eigil Schytte  
Flemming Stig Larsen  
Lasse Tvener t/Chicago  
Søren Faber Larsen  
Chr. Jesper Viggo  
With-Seidelin

EAC SHIPPING  
REPRESENTATIVE  
Peter Jarnes

## Kina (5)

**Beijing: (Peking)**  
Bjørn Blangsted Henriksen  
Bjarne Uhde Nielsen  
Jan Erik Thornblad Michelsen  
t/Hong Kong  
Henrik Wulff  
Peter Adam F. Trampe

## Korea (1)

**Seoul:**  
SCANDUTCH  
Jørgen Holck t/Fremantle

## Liberia (3)

**Monrovia:**  
LPMC  
Jan Lennart Larson

EAC SHIPPING  
REPRESENTATIVE  
Ralf Thor Bremsner  
t/Vancouver  
Michael Dam-Schmidt

## Malawi (3)

**Limbe:**  
Andreas Duborg Christiani  
Andreas H. Skaarup Gejel  
t/Johannesburg  
Henrik Guldbæk Arentsen

# EAC-KNUTSEN LINE BRIDGES 21 PORTS IN THE PACIFIC



*M.S. -Samoa- på vej til Vancouver.  
M.S. "Samoa" approaching Vancouver.*

The inauguration of EAC-Knutzen Line in June (see EAC Magazine, July 1981) was an important milestone in the expansion of the Trans Pacific Service aimed at taking advantage of the growing trade between North America, the Far East and Western Australia.

The EAC Trans Pacific Service was established in May 1977 to move containerized cargo plus "neo-bulk" cargoes of forest and agricultural products, as well as more specialized carryings such as project cargo and heavy equipment. As the Pacific trade grew, Head Office in Copenhagen in 1979 delegated the responsibility for operating the then fortnightly service to Management Trans Pacific Service (MTPS) in Vancouver, thereby providing more immediate contact with markets and agents.

Today, EAC-Knutzen Line has geared its service to meet the increasing requirements for containerization while maintaining break bulk capacity for project cargo and heavy lifts. The new service profile, whereby EAC-Knutzen Line offers sailings every 10 days, has brought about a significant restructuring and expansion of MTPS which now has 55 employees at East Asiatic House overlooking Vancouver's busy harbour. From this centre, MTPS directs the movements of eight modern container vessels through 21 ports and guides the activities of agents in 50 offices at port locations and inland points.

MTPS comprises five Divisions which work closely together to ensure maximum efficiency in all aspects of the service from the viewpoint of both customers and the Company. Between MTPS and the agents flows a steady stream of guidelines, instructions and feedback



*East Asiatic House, Vancouver*

*Morgenmode i MTPS.*

*Management morning meeting of MTPS.*

*Left to right: Mr. F. S. Dam, Mr. H. Tobiassen, Miss E. B. Salembier, Mr. J. K. Page, Mr. E. A. Pedersen, Mr. L. L. Iversen, and Mr. K. C. Larsen.*

which aims at providing a first rate service to the trade.

The physical operation of the fleet is the responsibility of *Operations Division* which attends to the planning and co-ordination of loading and discharging activities. This function is carried out by ships' planners located in Vancouver and Fremantle. Operations Division also is responsible for stevedoring and terminal contracts, bunkering and cost control.

*Traffic Division* is responsible for the scheduling of vessels, space allocation, vessel utilization, acceptance of special and dangerous cargoes, and claims handling. This Division is a nerve centre in the day-to-day communications with agents regarding cargo prospects and bookings.

The supply, tracking and steering of the more than 8,000 containers moving through the system at any given time, and the maintenance and repair of equipment, is the task of *Logistics Division*. MTPS recently installed one of the most

advanced, computerized container control systems including a forecasting module.

*Marketing Division* has been expanded and structured to steer the servicewide approach to the trade. Responsibilities include strategic planning, sales, advertising and promotion, conferences and pricing, and research and development. The latter function will be of great importance in determining future directions for EAC-Knutzen Line.

Finally, *Accounts Division* looks after budgeting, financial results, liquidity control, freight control and general administration.

The rapid development in a highly competitive and geographically widespread trade like the Trans Pacific poses a particular challenge to a liner operator. MTPS and the agents are meeting this challenge with confidence in the strength of the service offered by EAC-Knutzen Line.

### New agency activities

Expansion of the Trans Pacific Service through the establishment of EAC-Knutson Line has meant a major reorganization of the agency structure, particularly in respect of the representation in the United States.

As part of the agreement under which EAC acquired the Trans-Pacific service of Knutsen Line, EAC acquired the Bakke Steamship Agency which became EAC-Bakke Steamship Agencies. The agency has 110 staff members in four offices covering the U.S. West Coast – San Francisco, Los Angeles, Seattle and Portland.

At the same time, EAC purchased Tipton Shipping Company Inc. with offices in Chicago, Memphis, Houston and New Orleans. This organization, which employs 29 staff members, was renamed EAC-Tipton Steamship Agencies and covers no less than 23 states in the mid-west, southwest and southern areas of the U.S. Both the EAC-Bakke and EAC-Tip-

ton organizations operate as divisions of The East Asiatic Company Inc., New York.

Agency responsibilities cover all functions relating to EAC-Knutson Line including sales and marketing, cargo booking, documentation, freight collections, claims, logistics and, in respect of the West Coast offices, ships' port operation.

Although the handling of the EAC-Knutson Line activities is by far their main activity, the new agency offices also handle the agencies of other shipping lines and are planning further expansions in this area.

Marketing plays an important role in EAC-Knutson Line, and with a view to further strengthening this function a new activity, EAC Transport Services, has been established in Los Angeles, as a division of EAC Inc. The former head of Danola Foods, Mr. Gorm Larsen, has been appointed President of EAC Transport Services.

samt forskning og udvikling. Sidstnævnte funktion er af stor betydning for fastlæggelsen af EAC-Knutson Lines udvikling.

*Regnskabsafdelingen* forestår budgettering, finansielle resultater, likviditetskontrol, fragtkontrol og administration.

Den hurtige udvikling i den meget konkurrenceprægede og geografisk vidtstrakte Transpacifikfart er ensbetydende med en speciel udfordring. MTPS og agenterne møder denne udfordring med fortrøstning i tillid til den service, der tilbydes af EAC-Knutson Line.

### Nye agentur-aktiviteter

Udvidelsen af Transpacifiklinien gennem oprettelsen af EAC-Knutson Line har medført en større reorganisation af agentstrukturen, især hvad repræsentationen i USA angår.

Som led i aftalen om Kompagniets overtagelse af Knutsen Line's Transpacifikrute erhvervede ØK Bakke Steamship Agency, hvis navn blev ændret til EAC-BAKKE Steamship Agencies. Agenturet beskæftiger 110 medarbejdere på fire kontorer i San Francisco, Los Angeles, Seattle og Portland, der dækker den amerikanske vestkyst.

Samtidigt erhvervede Kompagniet Tipton Shipping Company Inc, med kontorer i Chicago, Memphis, Houston og New Orleans. Denne organisation – der fik navneforandring til EAC-Tipton Steamship Agencies – beskæftiger 29 medarbejdere og dækker ikke mindre end 23 stater i USAs midtvestlige, sydvestlige og sydlige områder. Såvel EAC-Bakke som EAC-Tipton udgør divisioner af EAC Inc., New York.

Agenturerne tager sig af alle funktioner i forbindelse med EAC-Knutson Line, såsom salg og markedsføring, bogføring af ladning, udstedelse af dokumenter, fragtopkrævninger, reklamationer, logistik samt – for vestkystkontorernes vedkommende – skibenes havneoperationer. Selvom varetagelsen af EAC-Knutson Lines aktiviteter er hovedformålet, beskæftiger de nye agentkontorer sig også med andre skibsagenturer og planlægger udvidelser på dette område.

Markedsføringen spiller en væsentlig rolle i EAC-Knutson Line, og for yderligere at styrke denne funktion er en ny aktivitet, EAC Transport Services, oprettet i Los Angeles som en Division af EAC Inc. Gorm Larsen, den tidligere chef for Danola Foods, er udnævnt til President for EAC Transport Services.



Gorm Larsen

## EAC-Knutson Line forbinder 21 havne i Stillehavsområdet

Indvielsen i juni af EAC-Knutson Line (se ØK Bladets juli-nummer) udgør en vigtig milepæl i Transpacifik-rutens udvidelse, der satser på den øgede samhandel mellem Nord Amerika, Det Fjerne Østen og Vest Australien.

Kompagniets Transpacifik-rute blev oprettet i maj 1977 med henblik på transport af såvel containere som »neo-bulk«-ladninger af skov- og landbrugsprodukter samt ladninger af mere speciel karakter, så som projekt-last og tungt maskineri. Den stigende omsætning i Stillehavsområdet medførte, at Hovedkontoret i 1979 overdrog ansvaret for driften af ruten, der dengang omfattede afsejlinger hver 14. dag, til Management Trans Pacific Service (MTPS) i Vancouver, hvorved der skabtes en mere direkte kontakt med markederne og agenterne.

EAC-Knutson Line har nu tilpasset sit udbud til at imødekomme det voksende behov for containerisering og bibeholder samtidigt »break bulk« kapacitet til projekt-last og tungt maskingods. Den nye rutestruktur hvor EAC-Knutson Line tilbyder afsejlinger hver 10. dag, har medført en betydelig omstrukturering og udvidelse af MTPS, der nu beskæftiger 55 medarbejdere i East Asiatic House, hvorfra man har udsigt over Vancouvers travle havn. Herfra styrer MTPS otte moderne containerskibes betjening af 21 havne og vejleder 50 agenter i havnebyer og inde i landet.

MTPS omfatter fem afdelinger, der i nært samarbejde sikrer maksimal effekti-

vetit i alle rutens faser, set både fra kundernes og Kompagniets synspunkter. Mellem MTPS og agenterne går der en stadig strøm af vejledninger, instruktioner og tilbagemeldinger for at sikre kunderne en førsteklases service.

»Operations«-afdelingen står for den rent fysiske drift af skibene og varetager planlægning og koordinering af laste- og losseaktiviteterne. Denne funktion udføres af »ships' planners« i Vancouver og Fremantle. Afdelingen er også ansvarlig for stevedoring og terminalkontrakter samt bunkerolie og omkostningskontrol.

»Traffic«-afdelingen har ansvar for skibenes sejlplan, laste-kvoter til agenterne, skibenes udnyttelse, accept af speciel og farlig ladning og behandling af reklamationer. Afdelingen er nervecentret i den daglige kommunikation med agenterne vedrørende forventet lastpotentiel og bogførsler.

»Logistikafdelingen« tager sig af levering, sporing og styring af de mere end 8.000 containere, der til enhver tid befinder sig i systemet, samt vedligeholdelse og reparation af materiellet. MTPS har for nylig fået installeret et af de mest avancerede edb-styrede containerkontrol systemer, der også indbefatter et planlægningsmodul.

»Markedsføringsafdelingen« er blevet udvidet og omstruktureret til at styre den service-orienterede kontakt med kunder og agenter. Den tager sig endvidere af strategisk planlægning, salg, reklame og »promotion«, konferencer og ratepolitik,



Dansk dagpresses grand old man, Alf Schiøttz-Christensen, som har ledet Aalborg Stiftstidende siden 1940.

## Mit første møde med ØK for 50 år siden

**Chefredaktør Alf Schiøttz-Christensen mindes sin første Østen-rejse – og en række ØK-medarbejdere, der har imponeret ham.**

Dansk dagpresses grand old man, den 72-årige Alf Schiøttz-Christensen, der har været Aalborg Stiftstidende's chefredaktør og direktør siden 1940, overvejer at skrive sine erindringer. Det fik han lyst til, da han fornylig – på opfordring – holdt et causeri i Dansk Pressehistorisk Selskab om, hvordan det var at være ung journalist i 30'erne. Og hvis han gør alvor af det, har ØK-folk noget at glæde sig til; for den i pressekrede højt estimerede bladejer i Nordjylland har rejst længere og set mere til ØK rundt om i verden end måske nogen anden pressemand i Danmark. Netop i denne måned er der gået 50 år, siden han besøgte Østen for første gang og mødte Kompagniet og dets medarbejdere i »arbejdstøjet« på hjemmebane. Herom siger han:

Jeg havde taget studentereksamen og filosofikum, var blevet uddannet som typograf på Gutenberghus, hvad min far anså for såre vigtigt for en bladleder, da man ellers kunne bilde ham alt muligt ind, havde fuldført uddannelsen på London School of Printing, havde tilbragt et år på Columbia School of Journalism i New York, havde fået et job på Seattle Times og havde tilbragt nogle dejlige måneder på den amerikanske vestkyst, da lysten til at blive krigskorrespondent og opleve Østen meldte sig og gav mig rejsefeber.

Rejsen over Stillehavet foregik med en passagerbåd fra et rederi, der var opkaldt efter ejeren og hed Dollar Line. Han var afholdsmand og ville ikke have spiritus på sine skibe. Men et par timers tid efter afsejlingen fra Seattle lagde skibet ind til Victoria i Canada og tog masser af spiritus ombord, velsagtens uden rederens vidende. Så begyndte turen over Stillehavet, der skulle have varet 12 døgn, men blev langvarig og anstrengende, fordi vi

kom ind i en orkan og blev kastet frem og tilbage. Af passagererne var vi kun en lille flok, der mødte op til måltiderne og ind imellem spillede kort, fortalte historier og prøvede at være tapre trods de store søer. Heldigvis fortalte man os ikke, hvad vi læste, da vi kom i land i Østasien, at et søsterskib, som samtidig var afgået fra Yokohama, var gået ned med mand og mus i samme storm og med Atlant-flyveren Charles Lindberghs svigerforældre blandt passagererne, der altså alle omkom.

Det viste sig, at det japanske udenrigsministerium ikke ville have journalister til Manchuriet og ikke ville give mig visum. Jeg kunne risikere at komme af med livet, sagde man. Jeg blev naturligvis frygteligt skuffet, og som trøst gav ministeriet mig et fripas til alle japanske jernbaner på 1. klasse i 14 dage, så jeg fik set mig om i Japan i stedet. Sammen med Stig Nielsen, der dengang var F. L. Smidth-koncernens afdelingsdirektør derude, rejste jeg så 14 dage senere til Shanghai, som var vældig spændende, og hvorfra jeg husker bl.a. den franske klub med verdens længste bar, samtaler med russiske fyrstinder eller overklassedamer, der nu var danspiger i Shanghai, og totalisatorspillet i forbindelse med et baskisk boldspil.

Fra Shanghai forsatte jeg – med Dollar Line igen – til Hong Kong, hvor den danske konsul, Wallace Hansen, og hans frue var rørende omsorgsfulde for mig og viste mig Hong Kong og Kowloon, både lyse og mørke sider. Med ØK's »Bintang« sejlede jeg så til Bangkok, hvor Hakon Christiansen, som senere blev ØK's førstedirektør, var Kompagniets filialbestyrer og havde taget over efter Otto Bjørbling. Jeg mødte nu ikke Hakon Christiansen dengang, for han var på det tidspunkt »udlånt« til den thailandske regering som Principal Trade Commissioner, og filialens ledelse blev varetaget af Harry Mikkelsen, der var kommet op fra Singapore, selv om Hakon Christiansen stadig officielt var »in charge«. Gustav Wedell, som tre år senere kom til San Francisco og derfra til New York, hvor

han sad som filialbestyrer til pensioneringen i 1969, blev min cicerone og viste mig det Bangkok, hvor H. N. Andersen 40–50 år tidligere havde lagt grunden til ØK.

Som altid var ØK-folkene overmåde hjælpsomme. De skaffede mig, pr. telegram, økonomisk forstærkning hjemmefra, da jeg havde brugt alle mine penge og kom til Bangkok uden en øre på lommen. Jeg blev indkvarteret på det daværende Oriental Hotel, der dengang var en lille, lav og næsten kvadratisk bygning over for ØK's imponerende hovedkvarter. Værtinden var fransk og meget omsorgsfuld for sine gæster, men jeg tilbragte megen tid i ØK-medarbejdernes messe, hvis kinesiske kok var uddannet på Wivel i København og talte flydende dansk, hvorfor det kunne ske, at han stak hovedet inden for i spisesalen, også selv om der var fine gæster, og spurgte: – Hvordan smager det, folkens?

Andre dage tog de unge ØK-folk mig med ud på små, lokale spisesteder, som de kendte godt, og hvor også jeg lærte at sætte pris på thai-befolkningen og på thai-mad. Den helt store oplevelse blev en udflugt op til Chiangmai, hvor Agnar Gredsted, en broder til forfatteren Tory, var chef for Kompagniets skove med hovedkvarter i Phrae. Der prøvede jeg at ride på elefant hele dagen, og at komme til live igen om aftenen ved hjælp af et primitivt brusebad, der var baseret på store, tidligere olietønder, som man selv vendte ved hjælp af snoretræk. Vi overnattede i hytter, der stod på pæle i bunden af teakskoven, som forekom mig at være en jungle.

Fra Bangkok gik rejsen videre med »Bintang«, der dengang førtes af kaptajn H. Halling med G. Jørgensen som maskinchef, til Singapore, hvor ØK-kontoret lededes af Eigil Koch, som kort før den anden verdenskrig åbnede Kompagniets filial i Australien. I Singapore blev jeg modtaget af en ØK-mand, Otto Nørsgaard, som var meget interesseret i at høre nyt fra Nordjylland, idet hans familie havde tilknytning til Aggersborggård, hvor min faster havde været huslærer-

inde, og hvortil min far var taget med diligencen fra Aalborg i 1888, da køreturen varede hele dagen. Nørgaard indkvarterede mig – naturligvis – på Raffle's Hotel, viste mig den store, travle havn, den imponerende botaniske have og mange andre seværdigheder. Desværre kunne jeg kun blive i Singapore et par dage, da jeg skulle med en stor, italiensk passagerdamper til Venedig for at nå hjem til jul. Det lykkedes på et hængende hår, idet jeg nåede Aalborg juleaften ved 23-tiden – efter en rejseoplevelse, der den dag i dag – 50 år senere – står prentet i mit sind.

Jeg har besøgt Østen mange gange siden – naturligvis må man vende tilbage dertil –, har været i Øst- og Sydafrika, Kina og Japan, Australien og USA og har haft uforglemmelige oplevelser af naturmæssig, menneskelig og journalistisk art. Jeg har truffet ØK-folk næsten overalt, heldigvis, for mere hjælpsomme, vidende og dygtige mennesker med førsteklases kontakter kan man næppe møde. Og jeg husker f.eks. Jørgen Lindahl, som jeg traf i Sydafrika i 1973, og som var gift med skolelæge Sørensens datter fra Aalborg, Nicolai Jensen i Durban, P. Karlsson i Bangkok, der stod på pinde for min kone og mig, da vi i 1974 kom til Thailand for at fejre min 65 års dag i Pattaya, Klaus Rahbek Thomsen, ligeledes i Bangkok, Svend Nisted i Penang, som nu sidder i Nigeria, plantage-specialisten Erik Andersen i Malaysia, og Erik Bach, mens han ledede Dumex-fabrikken i Bangkok.

De var alle aldeles storartede, effektive og hjælpsomme i en sådan grad, at man virkelig følte sig hjemme og i trygge hænder. Mange, mange rejser, der til trods for tempoet eller arbejdsopgaverne, som lå til grund for rejsen, blev overkommelige og en fornøjelse, fordi man til enhver tid havde et fast holdpunkt i ØK og Kompagniets stab. Det må ikke altid være lige morsomt for ØK-medarbejderne at have folk rendende fra Danmark, men man følte sig altid velkommen og tryk. Samtidig må jeg sige, at man som dansk altid mærker hjertet slå lidt hurtigere, når man på et fremmed, eksotisk sted ser ØK's splitflag vaje over en virksomhed eller et skib.

Jeg er fuld af beundring for Kompagniet, dets store visioner og dets evne til at finde folk, som kan virkeliggøre visionerne og have både humøret og kræfterne til at udholde de strabadser, som tilværelsen langt fra Danmark tit må medføre. For os udenforstående er ØK et foretagende, vi tager hatten af for. Det fungerer, og gør det uden de store armbevægelser og på en måde, alle Danske skylder Kompagniet tak for.....

## My first encounter with EAC 50 years ago

72-year-old Alf Schiøttz-Christensen – grand old man of the Danish daily press – who since 1940 has been editor-in-chief and managing director of Aalborg Stiftstidende, one of the largest and technically most modern dailies in Denmark, relates about his first voyage to the Far East 50 years ago, about his encounter with Japan, Shanghai, Hong Kong, Bangkok, and Singapore, and about his pleasant times together with EAC people all over the world.

– EAC is an organization to which you take off your hat, he says. EAC people are helpful, efficient and absolutely first-rate.....



Alf Schiøttz-Christensen på elefantryk som 22-årig i Siam (nu Thailand).

22-year-old Alf Schiøttz-Christensen riding an elephant in Siam (now Thailand).



Sine 72 år til trods er Alf Schiøttz-Christensen stadig en utrættelig bladleder og avislæser, herover i færd med at sammenligne sin kære Stiftstidende med en københavns avis.

Despite being 72 years old, Alf Schiøttz-Christensen is still an unflagging editor-in-chief and reader of newspapers, here pictured comparing his beloved Stiftstidende with a Copenhagen daily.



Efter hjemkomsten fra Østen i 1931 kastede Alf Schiøttz-Christensen sig over flyvning og luftfart og blev selv privatflyver. Herover ses han ved sit daværende fly – i Göteborgs lufthavn Torlanda i 1968.

Upon his return from the East in 1931, Alf Schiøttz-Christensen took up aviation and obtained his pilot's certificate. He is pictured with his private plane in 1968 in the Gothenburg airport.

## DSB-færger forstørres på Kompagniets værft



*M.f. »Prins Henrik« før ombygningen.  
M.f. "Prins Henrik" before the conversion.*

*DSB-færgeren »Prins Henrik« efter ombygningen. Man ser de indsatte sektioner, der har gjort færgeren 12 meter længere og 2,5 meter højere.*

*The converted m.f. "Prins Henrik", showing the new sections making the ferry 12.0 m longer and 2.5 m taller.*

*Motorfærgeren forlader Nakskov Skibsværft efter den hidtil største skibsombygning, der er foretaget i Danmark.*

*The motor ferry leaving Nakskov Shipyard after the most comprehensive conversion of a ship ever undertaken in Denmark.*

12 meter længere, 2,5 meter højere og med stærkt moderniserede apterings- og restaurationsforhold forlod DSB's motorfærge »Prins Henrik« den 20. september A/S Nakskov Skibsværft efter gennemførelsen af den hidtil største skibsombygning i Danmark.

Ombygningen foregik ved, at den forreste del af færgeren blev gennemskåret og trukket 12 meter frem. Dernæst blev den agterste og forreste del gennemskåret med et vandret snit, og den øverste part løftet 2,5 meter på 45 stålsøjler. Næste led i operationen var indbygning af casinger, spanter, m.m. samt indbygning af de nye sektioner.

Der er med ombygningen skaffet plads til et dæk til personbiler oven over det eksisterende togdæk, og modernisering af aptering og restauration har givet stærkt forbedrede forhold for besætning og passagerer. Endelig er der indrettet butikker, kiosker og supermarked for at give DSB mulighed for at indsætte færgeren på fugleflugtslinien Rødbyhavn-Puttgarden.

Motorfærgeren »Dronning Margrethe II« er i øjeblikket ved at gennemgå den samme ombygning på A/S Nakskov Skibsværft.



## DSR-Ferries being enlarged at EAC shipyard

On 20th September the Danish State Railways' (DSR) motor ferry "Prins Henrik" left the Nakskov Shipyard after having been made 12.0 metres longer and 2.5 metres taller and the crew's quarters and catering facilities having been modernized, this constituting the most comprehensive conversion of a ship ever undertaken in Denmark.

The conversion was carried out by severing the forepart of the ferry and pulling it 12 metres forwards. Subsequently the after and foreparts were horizontally cut through and the upper parts lifted 2.5 metres by means of special lifting gear and steel supports. Casings, frames etc. as

well as the new sections were then mounted.

The conversion has made room for a car deck above the existing train deck, and modernization of the crew's quarters and the restaurants has resulted in much improved conditions for the crew and passengers. Furthermore, shops, kiosks and a super market have been established making it possible for DSR to use the ferry on the Rødbyhavn-Puttgarden crossing between Denmark and West Germany.

At present m.f. "Dronning Margrethe II" is being similarly converted at the Nakskov Shipyard.



## Arts of shipbuilding and ornamentation

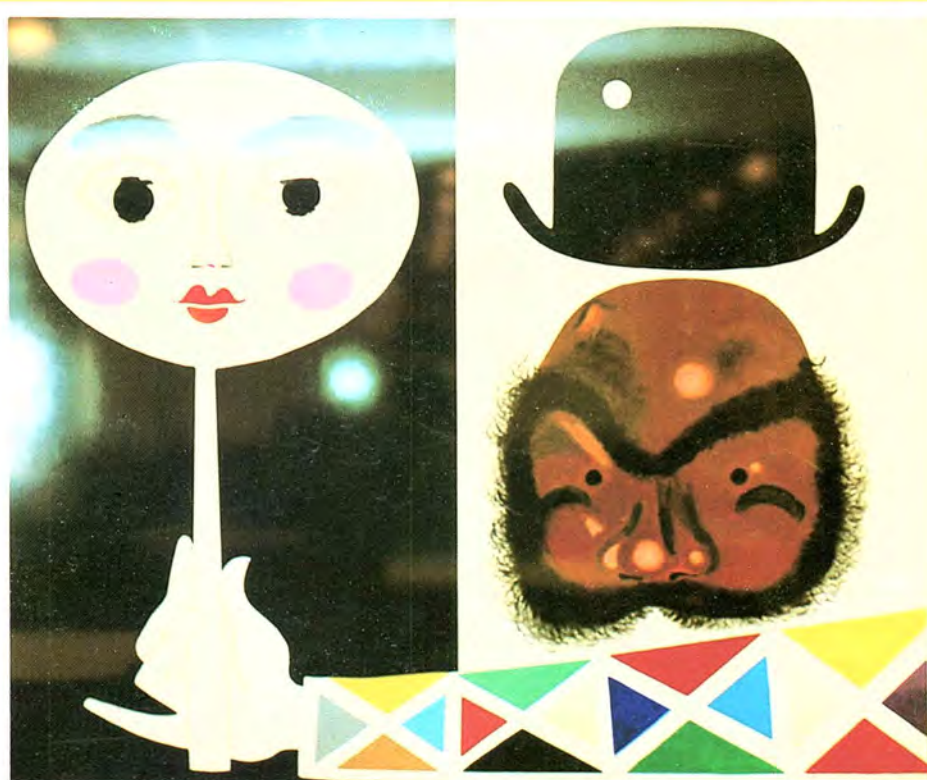
The superferries "Kronprins Frederik" and "Prins Joachim" from the Nakskov shipyard represent high-quality shipbuilding not to say art of shipbuilding, and by asking the Danish painter, Professor Ole Schwalbe, and the scene painter Helge Refn to take care of the ornamentation of "Prins Joachim" and "Prins Frederik" respectively, the Danish State Railways have offered the future, numerous passengers an opportunity to enjoy a great artistic experience during the Great Belt crossing.

Helge Refn has spent more than two and a half years in accomplishing the ornamentation which covers more than 200 m<sup>2</sup> and the adjoining pictures do, we believe, speak for themselves.

## Skibsbygnings- og udsmyknings-kunst

Med bygningen af superfærgerne »Kronprins Frederik« og »Prins Joachim« har A/S Nakskov Skibsværft udført skibsbygning af meget høj kvalitet, ja, man kan næsten sige skibsbygningskunst, og ved at lade maleren, Professor Ole Schwalbe udsmykke »Prins Joachim« og betros udsmykningen af »Kronprins Frederik« til teatermaleren Helge Refn har DSB givet de mange passagerer lejlighed til at få en stor visuel oplevelse på sejladsen over Store Bælt.

Det har taget teatermaleren Helge Refn over 2½ år at udføre udsmykningen af superfærgerne »Kronprins Frederik«, en udsmykning, der dækker over 200 kvadratmeter, og som vises her uden kommentarer iøvrigt, da billederne vist må siges udmærket at tale for sig selv.



## PLUMROSE på jordomsejling

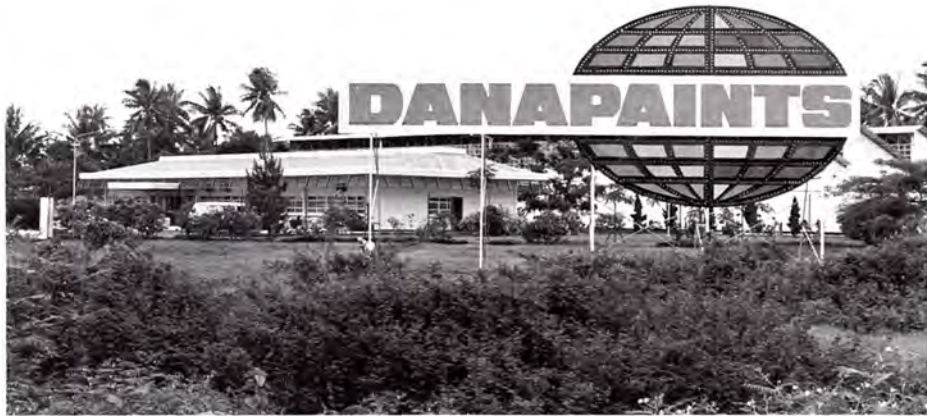
Den danske skuespiller Erik Wedersøe og hans kone, Gitte, har forladt Danmark på en jordomsejling, der ventes at ville vare fem år, med et dejligt, ny- og specialbygget skib »Gitte Gry«. Undervejs udskiftes størstedelen af mandskabet, og på visse dele af rejsen vil besætningen bestå af danske videnskabsmænd. Ved starten fra Helsingør medbragte »Gitte Gry«, der ses herunder, 2500 dåser og glas med Plumrose-produkter som en gave fra Kompagniets datterselskab, Plumrose A/S. – Det andet foto viser Gitte og Erik Wedersøe under Plumrose-produkternes lastning.



## PLUMROSE circumnavigating the globe

Danish actor Erik Wedersøe and his wife, Gitte, have left Denmark on a round-the-world journey – expected to last five years – in the nice, newly built yacht "Gitte Gry". During the voyage most of the crew will be interchanged and will at times include Danish scientists. When "Gitte Gry" – pictured above – left Elsinore her provisions included 2,500 tins and jars of Plumrose products, donated by our Company's subsidiary Plumrose Ltd. The other photo shows Gitte and Erik Wedersøe during loading of the gift.

# DANAPAINTS udvider produktionen



Lak- og farvefabrikken P.T. Danapaints Indonesia, som Kompagniet driver sammen med Sadolin & Holmblad og lokale interesser, har fejret 10-årsdagen for oprettelsen og markerer jubilæet ved at udvide produktionsapparatet med en trediedel for at dække den stigende efterspørgsel.

Fabrikens 300 medarbejdere fremstiller maling til inden- og udendørsbrug, skibsmaling, træbeskyttelsesmidler og møbellak. Danapaints er yderligere leverandør til samlefabrikker for motorkøretøjer og til den øvrige industri.

## DANAPAINTS expanding production

P.T. Danapaints Indonesia has celebrated its 10th anniversary by expanding its production facilities by one third in order to meet increasing demand.

The factory's 300 employees produce paints for internal and external use, marine paints, wood preservatives and furniture varnish. Danapaints also supplies the requirements of the motor vehicle assembly plants and industry in general.



Direktør J. B. Svennevig serverer det første stykke af fødselsdagsskagen for medarbejderne med den højeste anciennitet, Mr. Erman Badaruddin. Midt i billedet ses den indonesiske partner, Mr. C. H. Tabalujan.

General Manager J. B. Svennevig serving the first slice of the birthday cake to Danapaints' senior employee, Mr. Erman Badaruddin. Our Company's Indonesian partner, Mr. C. H. Tabalujan is seen in the centre of the photo.

## Merger of four foodstuff factories

Four EAC organizations in the U.S. – with a total turnover of 125 million US\$, or almost 1,000 million Danish Kroner, and a staff of 550 people – have under the name of Plumrose been merged into a new division of our Company's American subsidiary. The organizations involved are: Danola Foods in Los Angeles, American Packing Co. in Booneville, Elcona Foods in Elkhart, and the Plumrose factory in Springfield, New Jersey.

EAC Inc.'s President, Ole P. Wissing, has been named Chief Executive Officer of the new organization, head quartered in Springfield, while the Springfield factory's manager, Knud Sørensen, has been appointed Chief Operating Officer and President of the new division.

The Danola and Plumrose brands will be maintained and future development and marketing of same will be centrally co-ordinated.

The factories in Los Angeles and Springfield import and slice, amongst others, Danish hams while the factories in Booneville and Elkhart produce delicatessen, ham and bacon from American raw materials.

## Sammenlægning af fire fødevarerfabrikker

Fire ØK-virksomheder i USA med en samlet omsætning på 125 mill. US\$ eller næsten en milliard kroner og med en medarbejderstab på 550 er blevet sammenlagt til en ny division – Plumrose – af Kompagniets datterselskab i USA. Det drejer sig om virksomhederne Danola Foods i Los Angeles, American Packing Co. i Booneville, Elcona Foods i Elkhart og Plumrose-fabrikken i Springfield, New Jersey.

Direktør Ole P. Wissing, EAC Inc. i New York, har overtaget stillingen som "chief executive officer" i den nye organi-

sation, der har hovedkvarter i Springfield, mens den hidtidige chef for Springfield-fabrikken, direktør Knud Sørensen, er daglig leder af og præsident for den nye division.

Danola og Plumrose-varemærkerne bevares, og deres fortsatte udvikling samordnes i en centralt ledet markedsføring.

Fabrikkerne i Los Angeles og Springfield importerer og opskærer bl.a. danske skinker, mens fabrikkerne i Booneville og Elkhart fremstiller charcuteri-produkter, skinker og bacon på grundlag af amerikanske råvarer.



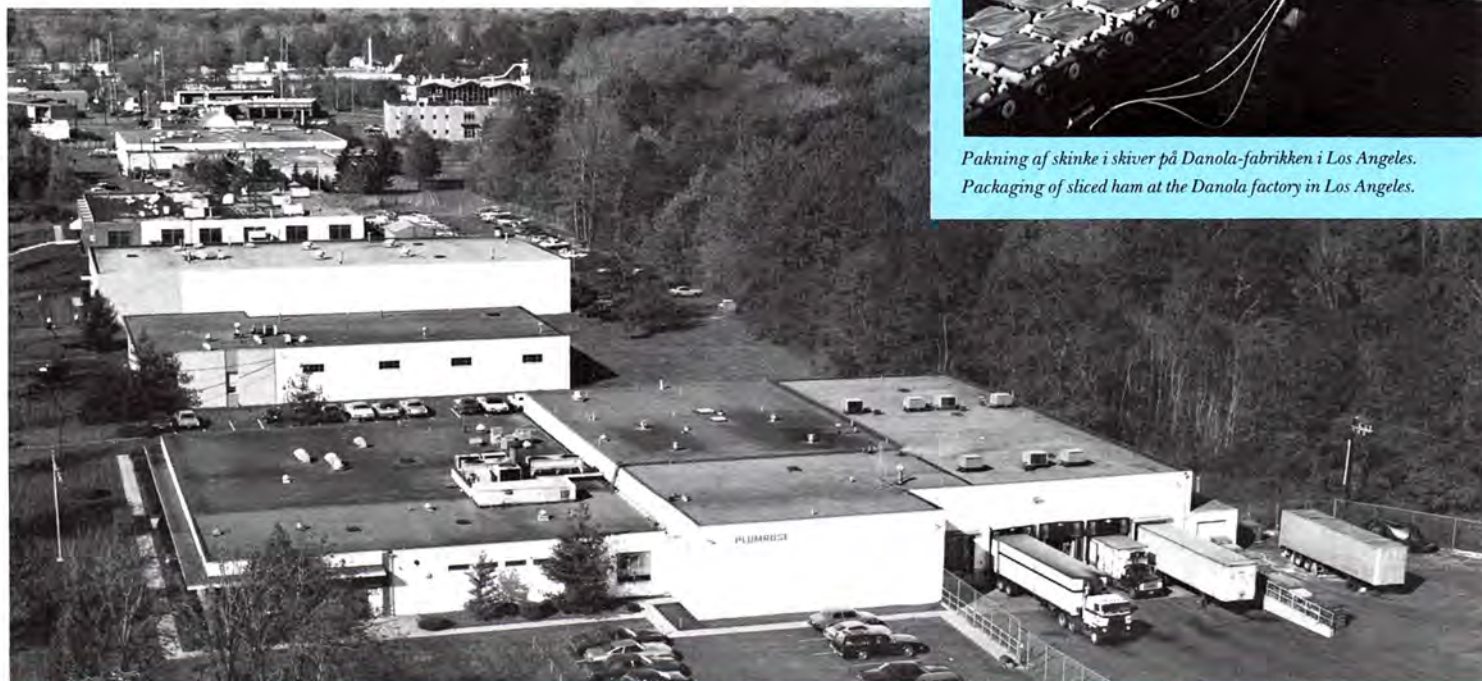
Ole P. Wissing.



Knud Sørensen.



Pakning af skinke i skiver på Danola-fabrikken i Los Angeles.  
Packaging of sliced ham at the Danola factory in Los Angeles.



Plumrose, Springfield, der er hovedkvarter for den nye organisation.

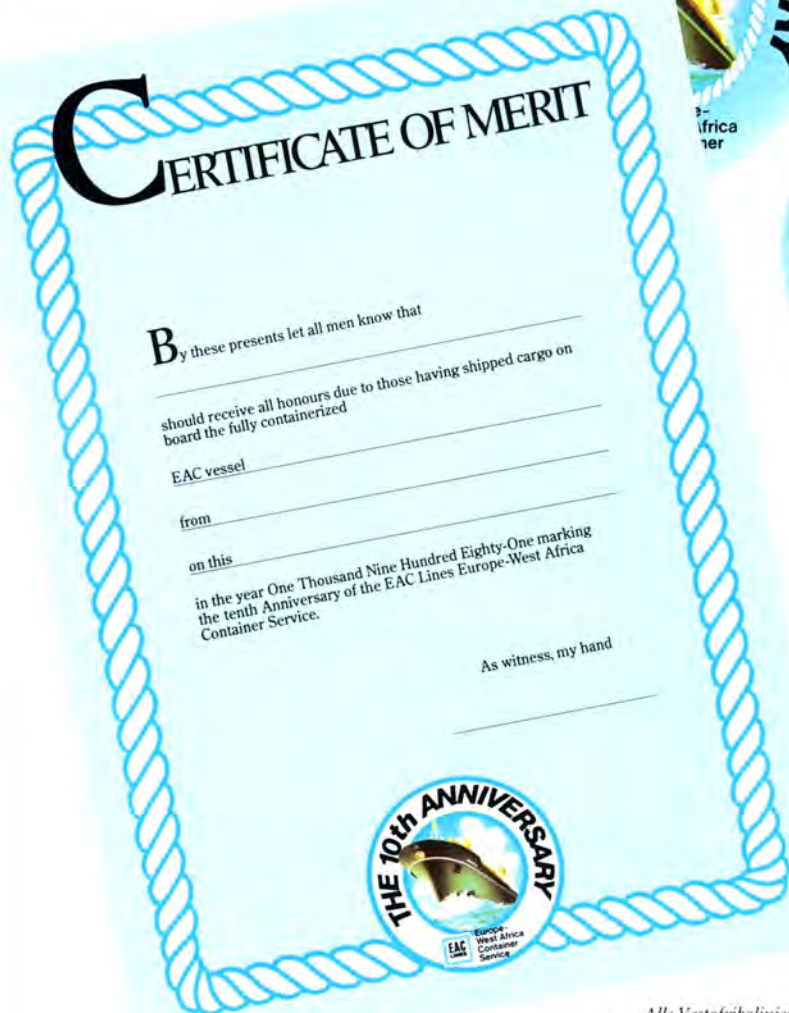
Plumrose, Springfield, head quarters of the new organization.



Europe-  
West Africa  
Container  
Service



Jubilæet markeres med dette symbol, som findes på salgsbreve, kampagne-knapper, certifikater, korrespondance og andet promotion-materiale, der distribueres til kunderne i jubilæumsperioden.  
The anniversary is marked by this symbol.



Alle Vestafrikaliniens kunder  
modtager i jubilæumsperioden ovenstående jubilæums-certifikat.

All West Africa Service customers receive above certificate during the jubilee period.

# ØKs Vestafrikalinie fylder 10 år og går fint

Skibsfarten mellem Europa og Vestafrika passerer i denne måned et sømærke af betydning, idet Kompagniets container-rute mellem Europa og Vestafrika fylder 10 år. Jubilæet markeres med receptioner på de tre skibe, der besejler ruten, i alle anløbshavne i Europa og Vestafrika. Af-skibere og modtagere, som benytter ruten i jubilæums-perioden, modtager et certifikat, og der er fremstillet særlige klæbemærker og kampagneknapper med liniens jubilæums-budskab »Always Steaming Full Ahead«.

Det var den 15. oktober 1971, navnet EAC Lines for første gang trådte frem i skibsforbindelsen mellem Europa og Vestafrika med semi-containerskibet »Panama«s afsejling fra København. Dermed indviedes en regelmæssig linietrafik mellem Skandinavien, Nordkontinentet, Frankrig og Vestafrika, og ved indsættelsen af yderligere tre semicontainerskibe – »Sargodha«, »Simba« og »Sinaloa« – kunne der tilbydes en afgang hver 14. dag.

I 1974 og 75 indsattes de noget større skibe – »Alameda« og »Atrevida« – på ruten på grund af deres større kapacitet,

specielt med hensyn til transport af containere. Det var allerede på det tidspunkt klart, at der ville være behov for yderligere forøgelse af kapaciteten, og i samarbejde med afskibere og modtagere samt de forskellige, vestafrikanske havnemyndigheder påbegyndte EAC Lines en omfattende og grundig undersøgelse af handeldens fremtidige transport-behov.

Undersøgelserne resulterede i kontraheringen ved Nakskov Skibsværft af to moderne containerskibe – »Fionia« og »Boringia« –, som værftet afleverede til ØK i december 1977 og marts 1978. Samtidig bestiltes et større antal ventilerede bulk containere, der var udviklet af Kompagniet specielt til transport af vestafrikanske landbrugsprodukter. Og siden da har linien fortsat udviklet sig så positivt, at det i august i år blev nødvendigt at indsætte et tredje skib på ruten: »Songkhla«.

Dermed disponerer EAC Lines' Europe-West Africa Container Service over den mest moderne og effektive flåde i Vestafrika-farten, og blandt skibenes mange fordele kan nævnes:

Satellit-kommunikation, der muliggør direkte og hurtig kommunikation mellem

skibene og ØKs hovedkontor samt alle agenterne i Europa og Vestafrika, hvilket medfører en effektiv operation af skibene i Vestafrika.

Specielle, moderne containerkraner på skibene, som derved er i stand til at gennemføre en hurtig og professionel lastning/losning i de havne, der anløbes.

Specielle luger bl.a. med plads til 82 køle-/frysecontainere, som skibene kan medtage i 16 celler. Luftfugtighed, kuldioksyd-indhold og temperatur kontrolleres konstant celle for celle, og dermed bliver det muligt at transportere letfordærlig last med op til 16 forskellige temperaturer samtidig.

EAC Lines tilbyder i dag container-afsejlinger med en afsejlings-frekvens på 12 dage mellem følgende havne:

Europa	Vestafrika
Aarhus	Dakar
Bremerhaven	Freetown
Hamburg	Monrovia
Rotterdam	Abidjan
Zeebrugge	Lagos
Rouen	Lomé
Le Havre	Tema
Tenerifa	Douala

## EAC's West Africa Service 10 years old and progressing

Shipping traffic between Europe and West Africa is this month rounding an important buoy inasmuch as our Company's container service between Europe and West Africa is celebrating its tenth anniversary. The jubilee will be marked in all ports of call in Europe and West Africa by receptions on board the vessels operating on this service. Shippers and consignees utilizing EAC Lines during the jubilee period will all receive a certificate marking the event, and special stickers and badges carrying the Line's anniversary message – "Always steaming full ahead" – have been prepared.

On 15th October, 1971, EAC Lines for the first time appeared in the Europe/West Africa shipping traffic when the semi-container vessel "Panama" departed from Copenhagen, thus inaugurating a regular fortnightly liner service between Scandinavia, the North Continent, France and West Africa, assisted by our three semi-container vessels "Sargodha", "Simba" and "Sinaloa".

In 1974 and 1975 the somewhat larger vessels "Alameda" and "Atrevida" joined the service due to their larger capacity, particularly with regard to transport of containers. At that time it was, however, already realized that an increase in capacity would be required, and in close co-operation with shippers, consignees, and the port authorities in the West African ports concerned EAC Lines carried out an intensive research into the future needs of transportation in this particular trade.

This research resulted in an order being placed with the Nakkov Shipyard for two modern container vessels, "Fionia" and "Boringia", which were delivered to EAC in December 1977 and March 1978 respectively. At the same time a number of specially constructed ventilated containers for transport of West African agricultural products were ordered. Since then the service has continued developing positively, necessitating addition in August last of a third vessel, m.s. "Songkhla".

EAC Lines' Europe-West Africa Container Service thus to-day has at its disposal the most modern and efficient fleet in the West African traffic, and among the many virtues of the vessels the following deserve special mention:

*Satellite communication*, facilitating direct and fast communication between the vessels, Head Office in Copenhagen, and the local agents both in Europe and West

Africa, and ensuring efficient operation of the vessels in West Africa.

*Special container cranes* on all vessels ensure professional and efficient loading/discharge at any of the ports of call.

*Special bays* which can, amongst others, accommodate up to 82 reefer containers in 16 cells. Humidity, carbon dioxide and temperatures are controlled cell by cell, making it possible to carry perishable cargo at up to 16 different temperatures simultaneously.

*Container-trafikken på Vestafrika er udvidet til Kano ved at koordinere EAC Lines' skibsrute med jernbanen mellem Lagos og Kano.*

*The West Africa Container Service extends to Kano by coordinating EAC Lines' service with the railway between Lagos and Kano.*



*M.s. "Panama", som åbnede ruten mellem Europa og Vestafrika for 10 år siden.*

*M.s. "Panama" inaugurated the service between Europe and West Africa 10 years ago.*

*Containerskibet "Boringia", der trafikerer den jubilerende rute i dag sammen med søsterskibet "Fionia" og m.s. "Songkhla".*

*The container vessel "Boringia" which now plies between Europe and West Africa together with her sister ship "Fionia" and m.s. "Songkhla".*

### In 1977 EAC launched 35 modern apartments

When m.s. "Fionia", launched in 1977, stood out on her first voyage to West Africa, it was not only her maiden voyage, but the EAC ship was also the first self-sustained fully cellular containership in this traffic.

Today "Fionia" and her sistership "Boringia" are plying between Scandinavia and West Africa, a roundtrip taking 36 days, including calls at 18 ports.

No stone has been left unturned in making "Fionia" an attractive place of work.

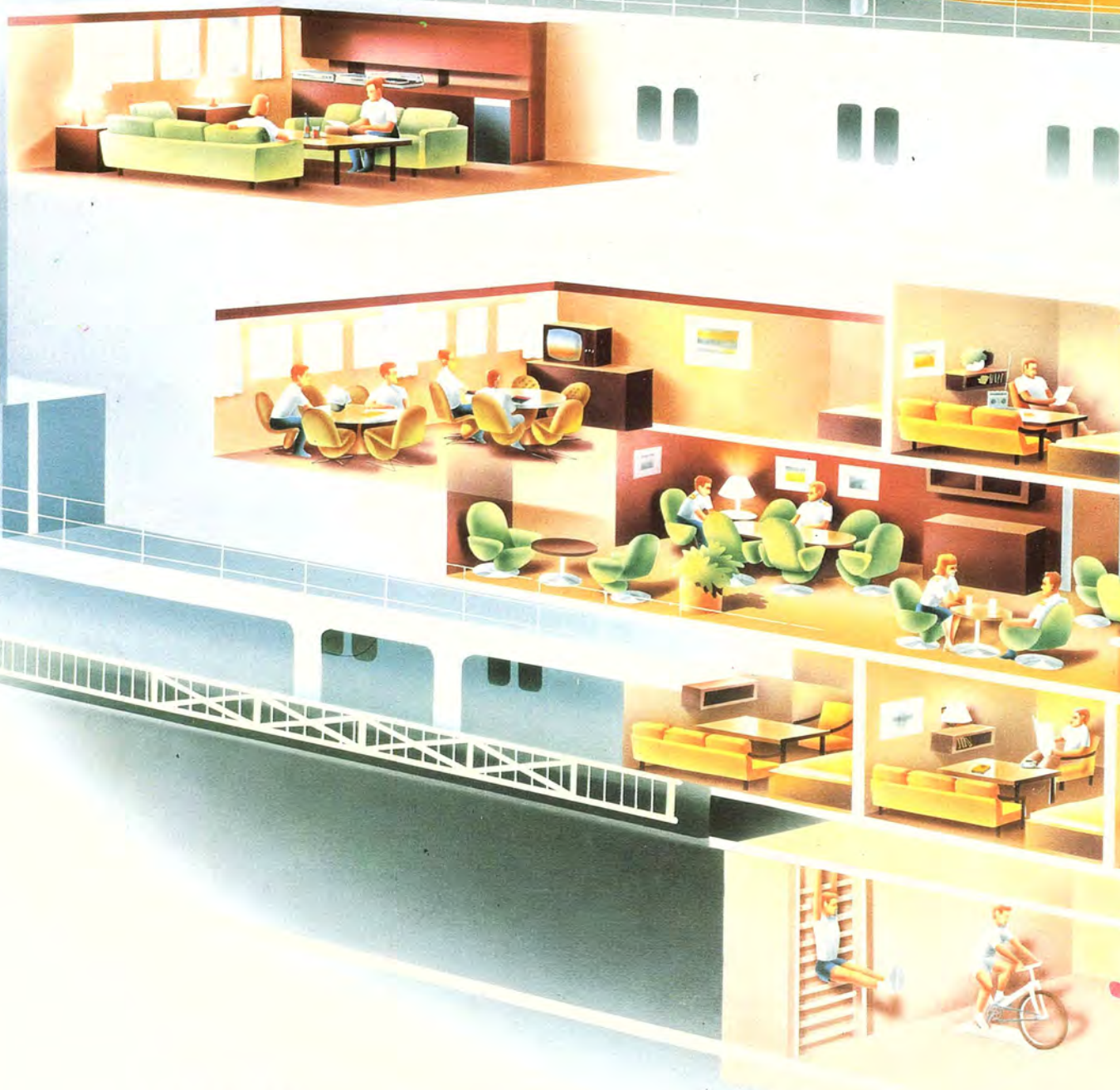
All crew members have private spacious cabins with bath. Officer's cabins are like small apartments. Comfortable saloons are available with lots of space also for accompanying wives and children as well as the ship's representative functions. There is a swimming pool and a gymnasium with wall bars, exercise bike and table tennis. Twice a week the gym is converted into a cinema which screens movies to off duty crew. Films are always up-to-date as they are interchanged frequently.

All EAC ships have TV sets, fitted with special equipment for receiving local TV stations enroute. Is the mood, however, in favour of a Danish evening at-sea – which happens often – video-tapes which are replaced every two weeks with programmes from Danish TV are shown.

The interior decoration – furniture, lamps, carpets, bathroom equipment etc. – is of modern Danish design.

It may not be quite like being at home, but it helps!

# I 1977 satte vi 35 mod



Da M/S FIONIA sejlede ud på sin første tur mellem Europa og Vestafrika, var det mere end en jomfrurejse.

ØK-skibet var nemlig det første regulære containerskib, der blev indsat på denne rute.

I dag sejler FIONIA og søsterskibet BORINGIA i fast rutefart mellem Skandinavien og Vestafrika. En rundrejse varer 36 dage, og der er 18 havneanløb undervejs.

FIONIA er en arbejdsplads med moderne bekvemmeligheder. Hvert besæt-

ningsmedlem har sit eget rummelige kammer med bad. Officerernes er hele små lejligheder. Der er hyggelige saloner med rigelig plads såvel til medsejlende hustruer og børn som til skibets repræsentation. Der er swimmingpool. Og kondirum med ribber, motionscykel og bordtennis. Et par gange om ugen ryddes rummet til biograf med plads til alle der har fri. Det er de nyeste film, der vises, og de udskiftes til stadighed.

Iøvrigt er der, som på alle ØK's skibe,



3. generations containerskibe



2. generations containerskibe



Roll-on/Roll-off skibe



Liner Replacement skibe

# ...rne lejligheder i søen.

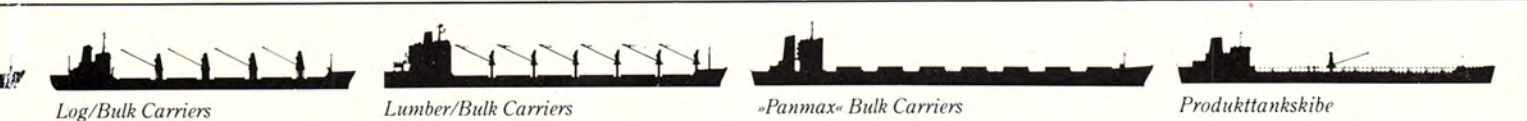


...ombord med et specialapparat, ...er ned man er i stand til at modtage ...eale TV-stationer fra ethvert land under- ...js. Men er der stemning for en dansk ... til søs - og det er der tit - afspilles de ...der programmer, som hveranden uge ...endes til skibene med stof fra dansk TV. ...Hale apteringen er af moderne, ...dansk fabrikat: møbler, lamper, tæpper, ...de værelsesudstyr m.m. ...Det betyder selvfølgelig ikke, at man ...det helt som hjemme. Men det hjælper.

M/S FIONIA. Bygget 1977 på Nakskov Skibsværft.  
Længde: 201,75 m. Bredde: 25,91 m.  
Dybgang lastet: 9,7 m. Dødvægt: 19.974 m.ts.  
Kapacitet: 1.132 containere.  
Hovedmotor: B&W 8K90GF/26.900 IHF.



m/s Fionia - Et af de moderne skibe i ØK's flåde



Log/Bulk Carriers

Lumber/Bulk Carriers

«Panmax» Bulk Carriers

Produkttankskibe

# EMBALLAGE



## – et spørgsmål om kunst, videnskab og teknologi

Emballage kan være mange ting, fra papkarter til plastic-poser. Og emballering er andet og mere end det at fylde noget i kartoner eller poser. Emballering er en blanding af kunst, videnskab og teknologi med det formål at medvirke til varens transport og salg – samt sikre produktets levering fra producenten til den endelige modtager i den bedst mulige stand og med de mindst mulige omkostninger. Emballering tjener først og fremmest fire formål: Opbevaring, forsendelse, udstilling og brug. Og det er såre vigtigt at forstå, at emballagen ikke kan holdes adskilt fra produktet, men er en del af produktet. Emballeringen er et spørgsmål om beskyttelse, præsentation, identifikation og attraktion – og en del af vor livsførelse.

ØK har siden 1973 udviklet forretningen i emballagemaskiner, -udstyr og -materialer og har nu individuelle emballageafdelinger i alle filialer og datterselskaber i Det fjerne Østen og i Sydafrika. Da der er visse tekniske overensstemmelser mellem emballering og dele af den grafiske forretning, er emballageafdelingerne tæt knyttede til ØK's grafiske organisation. Emballageafdelingerne repræsenterer vigtige, verdenskendte principaler, der fremstiller rotationsdybtryks- og flexopress-maskiner, udstansningsmaskiner, maskiner til fremstilling af selvklæbende etiketter, andet papirkonverteringsudstyr, såvel som emballeringsmaskiner til fødevarerindustrien, den farmaceutiske og kosmetiske industri, bryggerier og talrige andre industrier.

I Japan forsyner vi de store vinproducenter med tappemaskiner, flaskerens-

ningsmaskiner og kontroludstyr, etiketteringsmaskiner, maskiner til påsætning af propper og kapsler, ligesom vi leverer kapsler og propper.

Tandpastaen, der benyttes i Det fjerne Østen, er sandsynligvis fyldt i tuber på maskiner, som er solgt af ØK's emballageafdeling, og cigaretpakningerne i Indonesien er fremstillet på maskiner, der forhandles af Kompagniet.

Intensiv forskning og høj teknologi sikrer, at emballagematerialerne yder den nødvendige beskyttelse for selve varen eller for miljøet over for varen. Der må finde overvejelser sted m.h.t. de klimatiske forhold, særlige risici som saltvand, ilde-lugt, solskin, infrarøde eller ultraviolet stråler, fugtighed, hård behandling, etc. Yderligere gøres der meget for at beskytte miljøet og vore naturrigdomme, og det er endnu en udfordring til emballageeksperterne til at finde nye pakkemetoder, der tillader genbrug eller muliggør alternativ benyttelse.

Med de stigende løn- og driftsomkostninger er det naturligt, at fabrikanterne stræber efter at rationalisere produktionen. Med de stedse stigende krav fra forbrugerne skal produktionen foregå med højere hastighed, med større nøjagtighed og under mere kontrollerede og hygiejniske forhold. Fabrikanter af maskiner bliver stadig stillet over for nye krav om specielle anvendelsesmuligheder, og emballagemaskiner er i stigende grad skræddersyede til brugernes individuelle formål.

Vi er omgivet af anvendelsesmuligheder for emballage. Brød, mælk, juice, smør, tomatketchup, kaffe eller the, salt

og peber, corn flakes, – de er allesammen emballerede produkter på morgenbordet.

Skjorten, sokkerne, slipset, mancheknapperne, skoene, – det var allesammen indpakket eller beskyttet på den ene eller anden måde, da man købte det.

Den vin, man nyder, det kød og de grøntsager, man spiser til middag, spisestykket, dugen og servietterne har alle været emballeret, beskyttet og præsenteret for kunden på en tiltrækkende måde, og teksten på emballagen tilskyndede formentlig til købet.

Firkantede, runde, tunge, lette, bløde eller hårde, faste eller flydende produkter bliver alle emballeret, og hver enkelt kræver en special teknik. Hvordan trykker man på en rund genstand? Skal trykfarven opfylde krav fra lokale myndigheder? Skummer den væske, der skal tappes på flaske, således at tapningen vanskeliggøres. Og er kartoffel-chips'ene så sprøde, at de vil gå i stykker, når de kommer i pose?

Der er ingen grænser for virkefeltet inden for emballering, og overalt er der tale om et marked, der udvikler sig hurtigt og imponerende. Den ØK-stab, der beskæftiger sig med denne interessante forretning, besidder en bred og up-to-date viden om emballageteknologi og dermed alle disse spørgsmål.

Som et led i udbygningen af Kompagniets emballageforretning udgiver Kompagniet et blad, ASIAPACK, der trykkes på tre sprog, engelsk, kinesisk og thailandsk, og som udsendes til 16.000 modtagere, især i Det fjerne Østen.



# Packaging involves art, science, and technology

Packaging stands for many things, ranging from cardboard boxes to plastic bags, and is not just the act of filling cartons or bags. Packaging represents a combination of art, science and technology with a view to preparing goods for transport and sale – and ensuring the safe delivery of a product to the ultimate consumer in sound condition at a minimum overall cost. Packaging covers four primary purposes: storage, carriage, display and use, and as such it is important to understand that a pack cannot be divorced from a product. Packaging is a question of providing protection, presentation, identification and attraction – part of our conduct of life.

EAC has developed its business in Packaging Machines, Equipment and Materials since 1973, and now operates independent packaging departments at all offices in the Far East and in South Africa. Due to certain technical similarities between packaging and some segments of the graphics business, the packaging departments are closely connected with EAC Graphics organisation. Packaging departments represent important principals of world renown which manufacture rotogravure and flexopress machines, diecutting machinery, self adhesive label printing machines, other paper conversion equipment as well as packaging machines for the food processing industry, the pharmaceutical and cosmetics industry, the bottling industry and numerous others.

In Japan we supply the important wineries with bottle filling, bottle washing and inspection machines, labelling machines, cork and capsule fixing machines, and we deliver the capsules and the corks.

The toothpaste used by everyone in the Far East may very well have been put into tubes by machines sold by the packaging department of EAC. The cigarette box in Indonesia is printed and formed into a box on machinery distributed via EAC.

Intensive research and high technology is being applied to ensure that packaging materials provide the necessary protection to the article packaged or to the environment against the article. Considerations have to be made regarding climatic conditions, special hazards like salt-water, odours, sunlight, infra red or ultraviolet rays, humidity, rough handling etc. Furthermore, much is now being done to protect the environment and our natural resources, and it is another challenge to the packaging technologists to find new ways of packaging which allow for recycling or reuse or provide alternative uses.

With rising labour and operating costs

it is natural that manufacturers endeavour to rationalize their production. With the ever increasing demands from the consumers, production shall take place at higher speeds, with more accuracy and under more controlled and hygienic conditions. Machine manufacturers are constantly facing new demands for specialized applications, and it is generally understood that packaging machines are custom built for their end-users.

Packaging applications are all around us. The bread you buy, the milk or juice you drink, the butter, the tomato ketchup, the coffee or tea, the salt and pepper, the cornflakes are all packaged items on your breakfast table.

The shirt, socks, your tie, the cuff-links, your shoes were all wrapped and protected somehow, when you bought the clothes.

The wine you enjoy, the meat and the vegetables you have for dinner, the cutlery, the table cloth and napkins were all wrapped, protected and attractively presented to you, and the messages written on the packaging induce you to purchase.

Square, round, heavy, light, soft and hard, solid or liquid items are being packed, and each require a special technique. How do we print on a round object? Shall the printing ink conform to special standards set by local authorities? Does the liquid foam when being bottled, make bottling difficult, and are the potato chips

so brittle that they will crumble when being poured into a bag?

There is no limit to the scope of Packaging and the market is growing fast and impressively everywhere. It is necessary for the EAC staff involved in this interesting business to possess a broad and up-to-date knowledge of packaging technology.

As a means of furthering the Packaging Business for the Company, we have created ASIAPACK, a magazine printed in 3 languages, English, Chinese and Thai, which is being distributed to 16,000 receivers, particularly in the Far East.



## Interpack '81

ØK har atter i år deltaget i verdens største og mest imponerende udstilling for emballageindustrien, Interpack i Düsseldorf.

Kompagniet repræsenterer et antal kendte fabrikker af emballagemaskiner som Bobst, SIG, Winkler & Dünnebier, O. Sick, Perini, Rovema, Anker, Andersen & Bruun, Brdr. Hartmann, Arenco, Neumo-Alite og Gravfil.

ØK havde etableret egen stand på udstillingen sammen med et af de firmaer, som Kompagniet repræsenterer, Jürgen Keck. Udstillingen blev besøgt af 146.000 gæster, og Kompagniet afsluttede interessante forretninger.

Efter udstillingens afslutning blev afholdt et møde i København med seniorstab fra Kompagniets emballageafdelinger til diskussion af de fremtidige aktiviteter i lyset af den erfaring, der var blevet indvundet på Interpackudstillingen.

## Interpack '81

EAC has again this year participated in the world's largest and most impressive exhibition in Düsseldorf for the packaging industry, confectionary machinery industry and packaging materials industry.

Our Company represents famous manufacturers of packaging machinery, such as Bobst, SIG, Winkler & Dünnebier, O. Sick, Perini, Rovema, Anker, Andersen & Bruun, Hartmann Brothers, Arenco, Neumo-Alite, and Gravfil.

EAC had its own stand in cooperation with one of our principals, Jürgen Keck, and the exhibition was visited by 146,000 guests, and interesting business was concluded for our Company.

Following the exhibition, a packaging meeting was held in Copenhagen with senior packaging staff to discuss plans for the future based on the experience gained at Interpack.

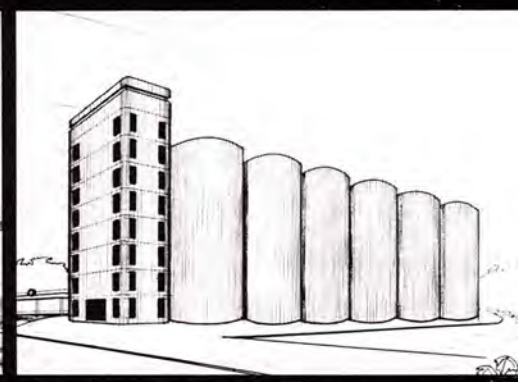
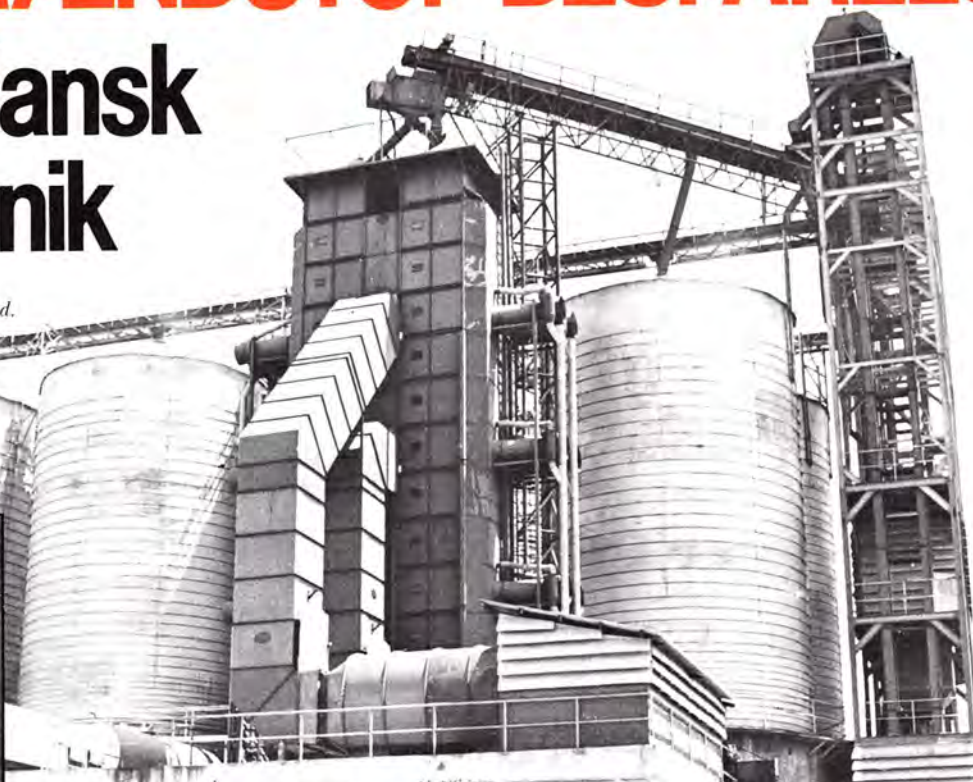


# 20% BRÆNDSTOF-BESPARELSE

## ved ny dansk tørre teknik

Majstørringsanlæg leveret til Thailand.

Maize drying plants delivered to Thailand.



Majsanlæg til Kenya.  
Maize plants for Kenya.

Cimbria Unigrain Ltd. A/S i Thisted, der er en af de førende producenter i Europa af korn-tørrerier, og som Kompagniet samarbejder med i Østen og Afrika, har på grund af oliepriserne udviklet en ny, forbedret teknik, der medfører besparelser på op til 20 pct. af det normale brændstof-forbrug.

### Siloanlæg til Kenya

Hensynet til driftsøkonomien var en afgørende faktor, da Kompagniets datterselskab i Kenya, The Old East African Trading Company Ltd., Nairobi, for nylig som agent bistod Cimbria Unigrain med at sikre en ny ordre på maskiner og elektrisk udstyr til et siloanlæg i Eldoret til en værdi af 17 millioner kroner.

Opførelse af anlægget tager 12 måneder, hvorefter det mest moderne anlæg i Kenya vil være klar til at modtage korn. Det har to indtagslinier à 80 tons pr. time

og to »Economiser Dryers« med en samlet kapacitet på 60 tons korn pr. time.

Cimbria Unigrain har tidligere leveret flere anlæg til Østafrika, bl.a. til Kenya.

### Majstørringsanlæg til Thailand

ØK's datterselskab Thai-Dan Corp. Ltd. har i samarbejde med Cimbria-Unigrain også leveret et antal anlæg til Thailand.

En af de seneste tørrerileverancer har en kapacitet på 100 tons majs i timen, hvilket gør det til ikke alene det største i Østen, men globalt set et af de største tørringsanlæg overhovedet.

Der »udtørres« i dette anlæg 8 tons vand pr. time, og der benyttes hertil 1 ton fyringsolie.

Som de første så Thai Silo & Industry Co Ltd. – Thailands største majsseksportør – mulighederne for at etablere et moderne, integreret siloanlæg med effektiv rensning, tørring og lagerkapacitet til at modtage majs direkte fra markerne.

## New, Danish drying technique saves 20% fuel

Cimbria Unigrain Ltd. A/S in Thisted (north-western Jutland) – one of Europe's leading manufacturers of grain drying plants with which our Company co-operates in the East and in Africa – has due to the increasing oil prices developed a new, improved technique which ensures savings of up to 20% in normal fuel consumption.

### Silo plant for Kenya

Operating economy was a major factor when our Company's Kenya subsidiary, The Old East African Trading Co. Ltd., Nairobi, recently assisted Cimbria Uni-

grain in securing a new order for mechanical and electrical equipment for a silo plant in Eldoret, valued at 17 million Danish kroner.

Construction of the plant will take 12 months whereafter Kenya's most modern plant will be ready to receive grain. The two receiving lines can each handle 80 tons an hour and the two "economizer dryers" have a total capacity of 60 tons of grain an hour.

Cimbria Unigrain has previously sup-

plied several plants to East Africa, including Kenya.

### Maize drying plant for Thailand

EAC's subsidiary, Thai-Dan Corp. Ltd., has in co-operation with Cimbria Unigrain also supplied a number of plants to Thailand.

One of the latest drying plants has a capacity of 100 tons of maize an hour and is thus not only the largest one in the East but also on a global basis.

This plant reduces the moisture content by eight tons an hour at a consumption rate of one ton fuel oil.

Thai Silo & Industry Co. Ltd. – Thailand's biggest exporter of maize – was the first to see the potentialities in establishing a modern, integrated silo plant encompassing efficient cleaning, drying and storage capacity of maize received direct from the fields.

## Heidelberg – hævet til skyerne

Kompagniets grafiske forretning, der er verdens største med en omsætning i 1980 på ca. 2500 millioner kroner eller ca. 315 millioner US\$, omfatter bl.a. markedsføring af de berømte maskiner fra Heidelberg Druckmaschinen Aktiengesellschaft på en række markeder rundt om i verden.

I begyndelsen af juli blev det velkendte blå firmamærke vist på en 3.200 km lang strækning af den nordlige halvkugle, på et amfibiefly, der foretog en non-stop flyvning fra Kulusuk i Grønland til Heidelberg i Tyskland på 18 timer og 9 minutter og som dermed slog den hidtidige langdistancerekord for amfibiefly på 1.370 kilometer.

Flyet blev ført af Dieter Schmitt, der tidligere har sat adskillige rekorder og bl.a. deltog i Lindbergh Memorial Flight i 1977.

Kompagniets datterselskab, Erik Levison ApS, repræsenterer Heidelberg i Danmark incl. Grønland og Færøerne, og direktør B. Svenning Hansen (yderst til venstre på fotoet) var med til at modtage Dieter Schmitt i Heidelberg. Som nummer to fra venstre ses Heidelberg Druckmaschinen's administrerende direktør, Dr. Wolfgang Zimmermann ved siden af Heidelberg's borgmester, Reinhold Zundel. Det andet foto viser amfibieflyet umiddelbart før landingen i Heidelberg.

## Heidelberg – lauded to the skies

Our Company's graphic business – largest in the world with a 1980-turnover of about 2,500 million Danish kroner equal to about 315 million US\$ – includes marketing of the famous machines from Heidelberg Druckmaschinen Aktiengesellschaft in a number of countries all over the world.

At the beginning of July the well-known blue trademark was displayed on a 1,990-mile stretch in the northern hemisphere by an amphibian plane, making a non-stop flight from Kulusuk in Greenland to Heidelberg in West Germany in 18 hours and 9 minutes and thus bettering the previous long-distance record for amphibian planes of 851 miles.

The plane was piloted by Dieter Schmitt, holder of a number of records and, among others, participant in the Lindbergh Memorial Flight in 1977.

Our Company's subsidiary, Erik Levison ApS, Copenhagen, represents Heidelberg in Denmark, including Greenland and the Faroe Islands, and Mr. B. Svenning Hansen (pictured far left) participated in the reception of Dieter Schmitt in Heidelberg together with (from left) Heidelberg Druckmaschinen's Managing Director, Dr. Wolfgang Zimmermann and Heidelberg Mayor Reinhold Zundel.

The other photograph shows the amphibian plane shortly before landing at Heidelberg.





## Chief Steward's recipe

Quite apropos this time of the year with its numerous receptions the chief steward's recipe has this month been provided by EAC's Catering Superintendent, Richard Schmidt, whose treat has attracted attention on many occasions, latest at the memorial ceremony on 9th April at the Museum of Denmark's Fight for Freedom in Copenhagen. This subject was mentioned in the Fight for Freedom's periodical by the author Flemming B. Muus who wrote that EAC 'served treats the like of which has never been seen (and enjoyed) at receptions in the Churchill Park'.

In 1953 Richard Schmidt signed on as a messroom boy on m.s. "Selandia" (II). During the following four years he received his training as a cook – partly on board our Company's vessels and partly ashore in Copenhagen and Paris – and in 1957 he signed on as junior cook on (again) m.s. "Selandia". In 1960 he obtained his ship's cook's certificate and signed on as chief cook on m.s. "Jutlandia" and the following year he was appointed chief steward on m.s. "Bintang". He subsequently served as chief steward on a number of EAC vessels and did temporary service at the Inspection Department from 1968–72. In 1976 he was transferred to the Inspection Department and was on 1st January, 1977, appointed Catering Superintendent.

The Catering Superintendent's favourite recipe (sufficient for 50 pcs.): Curry puffs

*Paste:* 500 grammes puff paste.

*Stuffing:* 200 g minced meat (beef, veal, pork or fowl – left-overs of roast pork or similar rests may also be used), 1 tablespoon curry, 1 clove garlic, 1 large onion, 1 green pepper, 1 apple, ¼ tin pineapple w/juice, 1 tablespoon desiccated coconut, 1 bay leaf, 5 cloves, 1 small stick cinnamon and 2 tablespoons oil.

*Procedure:* Heat oil in pot and fry lightly with curry and chopped garlic. Add minced meat and fry lightly until meat and curry evenly blended and water evaporated. Add vegetables and fruit (finely cut in blender or shredder) together with desiccated coconut, pineapple juice, bay leaf, cloves and cinnamon. Let stuffing simmer while stirring regularly until evenly blended and water evaporated. Set aside to cool. Keep in freezer or refrigerator until use.

Puff paste is available at super markets (deep freeze) or the local bakery. Roll paste thinly and cut out 7 cm (in diameter) rounds or 7 x 7 cm squares. Lay on stuffing, moisten edges of paste with water, fold and press firmly together. Brush with beaten egg and water and decorate according to taste with e.g. coarse salt, grated almonds, desiccated coconut, sunflower seed, hazel nut, piece of pineapple etc. Let curry puffs stand for at least half an hour before baking at 200°C for 15–20 minutes. If desired, curry puffs may be kept in deep freezer.

Serve warm with chilled wine or cold beer and a peg or two.



opsigt mange steder, senest ved mindehøjtideligheden på Frihedsmuseet i København den 9. april i år. Om den skrev forfatteren Flemming B. Muus i Frihedskampens Veteraners Blad, at Kompagniet 'serverede de rareste forfriskninger, hvis mage aldrig tidligere er set (og nydt) ved receptioner i Churchillparken'.

Richard Schmidt gik til søs som restaurationsdreng på m.s. »Selandia« (II) i 1953, uddannedes i de følgende fire år til kok – dels på Kompagniets skibe og dels på restauranterne Glyptoteket og Richmond i København samt Le Marigman i Paris – og udmønstredes i 1957 på ny med »Selandia« som ungkok. I 1960 fik han bevis som skibskok fra kokkeskolen, udmønstrede umiddelbart efter som chefkok på m.s. »Jutlandia« og udnævntes det følgende år til hovmester på m.s. »Bintang«. Derpå sejlede han som hovmester på en række af Kompagniets skibe, afbrudt af midlertidig tjeneste på inspektionen 1968–72, ansattes i 1976 ved inspektionen i Frihavnen og udnævntes til hovmesterinspektør fra 1. januar 1977.

Hovmesterinspektørens yndlingsopskrift hedder Carry Puffs (butterdejsnacks med carry-fyld) og ser sådan ud – med ingredienser til ca 50 stk.:

*Dej:* ½ kg butterdej

*Fyld:* 200 gram hakket kød (okse, kalv, flæsk eller fjerkræ, men en rest flæskesteg eller lignende kan også bruges) samt 1 spiseskefuld

## Hovmesterens yndlingsopskrift

Meget apropos årstiden og dens mange receptioner er ØK Bladets hovmesteropskrift i denne måned leveret af hovmesterinspektør Richard Schmidt, hvis traktement har vakt

carry, 1 fed hvidløg, 1 stort løg, 1 grøn peber, 1 æble, ¼ dåse ananas m. saft, 1 spsk. kokosmel, 1 stk. laurbærblad, 5 stk. nelliker, 1 lille stang kanel og 2 spsk. olie.

*Fremgangsmåde:* Olien opvarmes i gryden, og heri svitses det hakkede fed hvidløg og carry. – Det hakkede kød tilsættes, og det svitses, indtil kød og carry er jævnt blandet, og eventuelt væde fordampet. – Grøntsager og frugt, som er findelt i enten blender eller på råkøstjern, tilsættes sammen med kokosmel, ananas m. saft, laurbærbladet, nelliker og kanel. – Fyldet skal derefter småkoge, under jævnlig omrøring, indtil det er naturligt jævnet. – Tryk med en ske i massen, og når der ikke samler sig væde i nedtrykningen, stilles fyldet til side for afkøling. – Opbevares i køleskab eller fryser til brugen. – Butterdejen købes i supermarkedet (dybfrost) eller hos den lokale bager. – Dejen rulles tyndt og udstikkes i runde skiver på ca 7 cm diameter eller udstikkes i firkanter på 7 x 7 cm. – Fyldet lægges på, kanten vædes med lidt vand, og dejen foldes og trykkes godt til. – Pensles derefter med pisket æg og vand og pyntes efter behag med f.eks. groft salt, hakkede mandler, kokos, solsikkefrø, hele haselnødder, 1 snit ananas etc. – Carry Puff'ne skal derefter hvile mindst ½ time, inden de bages ved ca 200°C i 15–20 minutter. – Carry Puffs kan med held dybfrysnes.

*Servering:* Denne lækkerbidsken skal serveres lun med et glas kølig vin eller et glas velskænket øl og en dram. Men prøv selv – mulighederne er talrige!





## ØKs containerskib m.s. »Falstria«

20.215 tons dødvægt, bygget i 1971 på Nakskov Skibsværft ses her under Golden Gate Bridge omgivet af laksefiskere, der forsøger at blokere indsejlingen til San Francisco Bay i protest mod nye, amerikanske fiskeribestemmelser. Cirka et hundrede både deltog i aktionen, der forløb fredeligt og blev opløst af U.S. Coast Guard.

## EAC's 20,215-ton d.w. container vessel "Falstria"

— built at the Nakskov shipyard in 1971 — pictured passing the Golden Gate Bridge surrounded by salmon fishermen who tried to block the entrance to San Francisco Bay in protest of a federal order cutting short their salmon season. About 100 small boats participated in the otherwise peaceful demonstration which was dispersed by vessels of the U.S. Coast Guard.



Højvangsskolen besøger Boringia.



Haahrs Skole besøger Pattaya.

## Skoleelever besøger ØK-skibe

Mange af Kompagniets skibe er gennem Dansk Skibsadoption adopteret af skoleklasser, der bl.a. gennem brevveksling med skibene får et indtryk af den danske handelsflådes virke og af arbejdet om bord i skibene.

Besøg om bord står naturligvis højt på klassernes ønskeseddel, men da så få ØK-skibe kommer til Danmark regelmæssigt, er det vanskeligt at imødekomme dette ønske i større udstrækning.

Men nogle er da heldige, Højvangsskolen ved Århus har adopteret containerskibet m.s. »Fionia«, der sejler på Kompagniets Vestafrika-rute med fast anløb af Århus, og adoptionsklassen fik for nylig sit ønske opfyldt om et skibsbesøg, der dog af praktiske grunde blev aflagt om bord i søsterskibet m.s. »Boringia«.

Der var rift om at adoptere Kompagniets nyeste skib, produkttankskibet »Pattaya«, der blev afleveret fra Nakskov Skibsværft den 23. juni i år. Haahrs Skole fra søfartsbyen Svendborg blev den heldige, og der arrangeredes et besøg om bord, før skibet forlod Nakskov Skibsværft. Kontaktlærer Bernt Koch fik sammen med seks elever — udvalgt ved lodtrækning — lejlighed til en grundig gennemgang af skibet, ligesom holdet aflagde besøg på Nakskovs nye, store uddannelsescenter, hvor bl.a.

Kompagniets maskinmesteraspiranter får deres grundlæggende uddannelse.

99 skibe i den danske handelsflåde er adopteret af skoler, og der er en venteliste på ikke færre end 305 skoler, så Dansk Skibsadoption håber, at mange flere skibe vil tilslutte sig adoptionsordningen.

## Pupils visit EAC vessels

Through the Danish Ship Adoption Centre many of our Company's vessels have been adopted by Danish schools who via correspondence etc. obtain an idea of the activities and life on board Danish vessels.

A visit on board a vessel is, of course, every pupil's dream, but as very few of our Company's vessels call regularly at Danish ports it is difficult to arrange such visits for adoptive schools. A number of pupils did, however, recently have a chance and the pictures show pupils from the Højvangsskole in Aarhus visiting m.s. "Boringia" — operating on our Company's West Africa service — during her call in Aarhus, and pupils from Haahrs Skole in the maritime town of Svendborg (Funen) visiting m.t. "Pattaya" prior to the newbuilding leaving the Nakskov Shipyard.

# Seminar in Denmark for Executives



The participants in the seminar in front of "Rolighed". Sitting (from left): Mrs. Theresa Lynette Olivier and Mrs. Norma Shirley Moore, Johannesburg, Mrs. Mary Ann Ymson-Rivera, Manila, and Miss Esther Pang Kam Fong, Hong Kong. Standing (from left): Mr. Hubert Jensen, Head Office, Mr. Michael John Cornish, Vancouver, Mr. Sarino Wiranto, Jakarta, Mr. Robert Lee Kah Seng, Singapore, Mr. Lawrence Tanowitz, New York, Mr. Lai Tuck Onn, Kuala Lumpur, Mr. Hong Po Kim, Hong Kong, Mr. Nophadol Yingjajaval,

Bangkok, Mr. Adi Sumarta, Jakarta, Mr. Renato Gacrama Kapauan, Manila, Mr. Toshikatsu Enomoto, Tokyo, Mr. Augustine G. Adenrele, Ibadan, Mr. Kriangsadki Dejamornthun, Bangkok, Mr. Shuji Okajima, Tokyo, Mr. Warren Doherty, New York, Mr. Khoo Cheng Eng, Kuala Lumpur, Mr. Rowland O. Eso, Lagos, Mr. Direk Sethakorn, Bangkok, Mr. Oh Seng Hai, Kuala Lumpur, and Mr. Royal Earl Scoggin, Greensboro.

Seminarrets deltagere samlet uden for kursusjendommen.

23 resident executives from 11 different countries attended a seminar arranged by our Company from 21st June to 4th July at "Rolighed" in North Zealand.

The participants were briefed on the activities of a number of departments, and subjects of mutual interest were discussed. Furthermore, a number of subjects were dealt with in group work and the results were subsequently submitted to Management.

The programme also included visits to a number of affiliated companies: Compudan, Erik Levison, Danish Freeze-Drying, Danish Soyacake Factory, Cavalet, Nakskov Shipyard, Frijsenborg Dairy, a Plumrose factory in Jutland, and Fibertex. Furthermore, a visit was paid to the newbuilding, m.s. "Pattaya", just before the ship's departure from Copenhagen on her maiden voyage.

Time had, however, also been set aside for sight seeing tours in Zealand and Jutland and visits to the homes of executives from Head Office, in addition to which relaxed and cheerful evening sessions with colleagues from many nations wound up the long and strenuous days.

## Seminar i Danmark for oversøiske ledere

23 oversøiske ledere fra 11 lande deltog 21. juni - 4. juli i et seminar, som Kompagniet afholdt på kursusjendommen »Rolighed« i Skodsborg.

I løbet af de to uger fik deltagerne orientering om en række afdelingers aktiviteter og diskuterede emner af fælles

interesse med dem. Yderligere blev en række emner behandlet i gruppearbejde og senere forelagt for ledelsen.

Programmet omfattede også besøg hos en række datterselskaber: Compudan Aps, Erik Levison Aps, Dansk Fryse-Tørring Aps, Dansk Sojakagefabrik Aps, Cavalet Aps, A/S Nakskov Skibsværft, Frijsenborg Herregårdsmøjeri, Plumroses fabrik i Viby og Fibertex Aps i Aalborg. Der var desuden lejlighed til at bese det nybyggede produkttankskib »Pattaya« i Københavns havn, før det lagde ud på sin jomfrurejse.

Men det var ikke arbejde og forretning alt sammen. I programmet var også afsat tid til sightseeing på Sjælland og i Jylland foruden besøg i ØK-medarbejderes hjem samt - naturligvis - det afslappede og muntre samvær med kolleger fra mange nationer.



1. Kaptajn F. K. Kramme fortæller om nybygningen m.t. -Pattaya-.  
 Captain F. K. Kramme praising the newbuilding "Pattaya" to Mr. Lai Tuck Onn, Kuala Lumpur, Mr. Renato Gacrama Kapauan, Manila, Mr. Lawrence Tanowitz, New York and Mr. Rowlan O. Eso, Lagos.

2. Udveksling af synspunkter i Inter-Office på Hovedkontoret.  
 Exchange of views in Inter-Office at Head Office. Pictured clockwise from left: Mr. Oh Seong Hai, Kuala Lumpur, Mr. Nophadol Yingjajaval, Bangkok, Mr. P. A. Riis, Inter-Office, Mr. Lee Kah Seng, Singapore, Mrs. Mary Ann Ymson-Rivera, Manila, Mr. Direk Sethakorn, Bangkok and Mr. Sarino Wiranto, Jakarta.

3. En lille pause i dagens program.  
 Time to relax: Mr. Svend Aage Larsen, General Manager, chatting with (from left) Mr. Renato Gacrama Kapauan, Manila, Mr. Oh Seong Hai, Kuala Lumpur and Mr. Khoo Cheng Eng, Kuala Lumpur.

4-5. Afslappet samvær efter en lang dags koncentreret arbejde.  
 Relaxing after a long day of concentrated work. Pictured (from left): Mr. Lawrence Tanowitz, New York, Mrs. Theresa Lynette Olivier, Johannesburg, and Mr. Royal Earl Scoggin, Greensboro. Mr. Nophadol Yingjajaval, Bangkok, Mr. Rowland O. Eso, Lagos, Mrs. Mary Ann Ymson-Rivera, Manila and Mr. Warren Datherty, New York.



6. Besøg på Plumrose's fabrik i Viby.  
 Visit to a Plumrose factory in Jutland. Clockwise from left: Miss Esther Pang Kam Fong, Hong Kong, Mr. Jørn Lüttge Jensen, Plumrose, Mr. Renato Gacrama Kapauan, Manila, Mr. Augustine G. Adenrele, Ibadan, Mr. Khoo Cheng Eng, Kuala Lumpur, Mr. Lee Kah Seng, Singapore.

7. En af udflugterne gik til Dyrehaven og Dyrehavsbakken, og her dukkede Pjerrot op og indbød Mrs. Theresa Lynette Olivier fra Johannesburg til at gøre ham kunsen efter, at spise brændende blår.  
 One of the sight seeing tours included visits to the Deer Park and an amusement-park in North Zealand. At the latter place Pierrrot turned up and invited Mrs. Theresa Lynette Olivier to imitate a speciality of his: swallowing burning tow.

# Dramatisk forsøg på at overgå te-clipperne



Det er blevet moderne at sejle jorden rundt. Et dansk skuespillerpar har, som omtalt andet sted i ØK Bladet, forladt Danmark på en jordomsejling, der vil vare fem år. En snes endnu større havkrydsere startede den 29. august fra Portsmouth på en kapsejladts jorden rundt, der strækker sig over 26.180 sømil og bringer deltagerne – deriblandt EF-kommissionens sejlbåd »Traité de Rome« (Rom-traktaten) – til Sydafrika, New Zealand og Argentina og tilbage til England. Og en af Kompagniets partnere i samsejlingsforetagendet ScanDutch – det hollandske rederi Nedlloyd Lijnen BV – stod som sponsor for en næsten lige så skrap kapsejladts, hvis deltagere skulle tilbagelægge 12.000 sømil og prøve at slå de berømte te-clipperes rekord for turen fra Sunda-Strædet mellem Java og Sumatra til Dover-strædet i den engelske kanal.

Rekorden var 120 år gammel, sat i 1860 af den 529 tons store »Kelso« fra England, der gjorde turen på kun 63 dage. Førsteprisen i »Nedlloyd Spice Race« for det bedste, samlede resultat bestod meget apropos af en sølvmodel af den kendte clipper »Cutty Sark« – der i 1870 gjorde turen på 71 dage og den dag i dag kan ses ved Greenwich observatoriet ved Themsen – samt 50.000 Gylden kontant.

Lad det være sagt med det samme: rekorden blev ikke slået!

*»Flying Wilma«  
efter at have passeret  
mållinien.  
»Flying Wilma«  
after having crossed  
finish line.*

*»Gauloises III« med  
skumsprøjt for boven  
»Gauloises III«  
churning  
through the waves.*



Kapsejladts blev startet kl. 11.00 om morgenen den 12. marts af formanden for det indonesiske sportsforbund, Sultan Hamengko Buwono IX, og kun de tre største havkrydsere havde valgt at sejle ruten i et stræk: den australske ketch »Batavier«, den hollandske ketch »Flying Wilma« og den franske slup »Gauloises III«. Fem mindre både, – den engelske »Gipsy Moth V«, de hollandske »Prodent«, »Lexington« og »Vetus Zanzara«, samt Singapore sluppen »Kaleo« – delte turen i to etaper med ophold i Cape Town i Sydafrika, medens den engelske »Seltrust Endeavour« og den sydafrikanske »Wesbank« kun deltog fra Cape Town til Dover-strædet.

Sejladts blev fuld af dramatik, idet en del af havkrydserne løb ind i en forrygende nordvestenstorm, med vindstød på op til 80 knob, i farvandet ud for Afrikas sydspids. Kombineret med den sydgå-

ende »Agulhas« havstrøm der løber langs Afrikas østkyst, gjorde stormen havet til en sydende malstrøm med 15-meter høje bølger, hvori et fragtskib totalforliste, mens et andet måtte slæbes i havn.

De to førende havkrydsere, »Flying Wilma« og »Gauloises III«, havde rundet Kap Det gode Håb, inden stormen brød løs, og det endda i en tid, der gav begrundet håb om at slå den gamle rekord. Tre af de mindre både undslap den værste del af stormen og nåede Cape Town i mere eller mindre beskadiget stand. »Batavier« måtte under egen maskinkraft søge nødhavn i Port Elizabeth med sejlene i laser, men fortsatte ikke desto mindre efter at være blevet repareret.

Hårdest gik det ud over »Kaleo«, der befandt sig lige i stormens centrum og under uhyre vanskelige forhold af den sydafrikanske marine måtte slæbes ind til Durban med bl.a. knækket mast. Men det



## Dramatic attempt at beating tea clippers

tog ikke modet fra besætningen. Båden blev transporteret over land til Cape Town og fortsatte i kapsejladsen efter reparation. »Vetus Zanzara« søgte nødhavn i Durban med en lækage og måtte udgå af løbet. Det var altså ikke et løb for tusedrenge!

Da 2. etape startede fra Cape Town den 30. april var »Flying Wilma« og »Gauloises III« allerede godt på vej til Azorerne og håbede på mere vind for at indvinde den tid man havde tabt i det ækvatoriale stillebælte (»the Doldrums«). Vinden kom imidlertid for sent, og selv om »Flying Wilma« på det sidste stykke vej sejlede over 200 sømil om dagen, gik den først over mållinien den 15. maj efter 1535 timers sejlads, eller 16 timer længere end rekordindehaveren »Kelso«, men alligevel 176 timer hurtigere en »Cutty Sark's« bedste tid. »Gauloises III« kom ind som nr. 2 efter 1619 timers sejlads, medens »Batavier« brugte 2108 timer til turen.

Deltagerne i 2. etape fuldførte turen uden uheld, dog med én undtagelse: »Prodent«, som undslap den værste del af stormen før Cape Town, havde det fantastiske uheld at blive ramt af en pludselig kastevind i »the Doldrums« og mistede masten. Forsøg på at remplacere masten i Conakry i Guinea mislykkedes desværre, og båden måtte udgå. Den blev senere transporteret til Rotterdam med m.s. »Nedlloyd Talbot«.

Den hurtigste te-clippers rekord står således stadig ved magt, men det bør tilføjes, at »Kelso« satte rekorden i november/december, hvor vinden i Atlanterhavet normalt er stærkere, og at »Kelso« var 44 meter lang mod »Flying Wilma's« 19.9 meter.

Start- og mållinierne for »Nedlloyd Spice Race«  
Start and finish lines of »Nedlloyd Spice Race«



Circumnavigation of the globe has almost become the order of the day. As mentioned elsewhere in this issue a Danish actor and actress have left Denmark on a 5-year voyage around the globe. On 29th August about 20 even larger yachts started from Portsmouth on a sailing race around the globe, covering 26,180 nautical miles, during which the participants – including the EC Commission's yacht "Traité de Rome" – will be calling at South Africa, New Zealand and Argentina before returning to England. Furthermore, one of our Company's joint sailing partners in ScanDutch, Nedlloyd Lijnen BV, sponsored another strenuous sailing race whose participants had to cover 12,000 nautical miles in an attempt to beat the famous tea clippers' record for the journey from the Sunda Straits between Java and Sumatra to the Straits of Dover in the English Channel.

The 120-year old record was set in 1860 by the 529-ton British clipper "Kelso" which completed the voyage in an incredible 63 days. The overall winner on corrected time of the "Nedlloyd Spice Race" would receive the Nedlloyd Trophy which quite apropos consisted of a pure silver model of the famous British clipper "Cutty Sark" – which in 1870 completed the voyage in 71 days and still can be viewed at the Greenwich Observatory on the Thames – as well as a cash price of 50,000 Guilders.

Let us right away reveal: the old record still stands!

The sailing race was started at 11 o'clock in the morning of 12th March by the Chairman of the Indonesian Sports Federation, former Vice-President Sultan Hamengko Buwono IX, and only the three largest yachts had chosen to attempt the race non-stop: the Australian ketch "Batavier", the Dutch ketch "Flying Wilma" and the French sloop "Gauloises III". Five smaller yachts – the British "Gipsy Moth V", the Dutch "Prodent", "Lexington" and "Vetus Zanzara", and the Singaporean sloop "Kaleo" – chose to do the race in two legs with a stop-over in Cape Town in South Africa. The British "Seltrust Endeavour" and the South African "Wesbank" only participated in the second leg from Cape Town to the Straits of Dover.

The race did have its share of drama, some of the yachts encountering a fierce north westerly gale bringing with it winds gusting to 80 knots around the southern tip of Africa. Combined with the infamous "Agulhas" current sweeping down South Africa's east coast the storm turned the sea into a maelstrom with mountainous waves of over 50 feet which was

enough to sink one freighter and damage another.

When the storm set in the two leading competitors, "Flying Wilma" and "Gauloises III" had already rounded the Cape of Good Hope, well up with the tea clippers' records and being pushed on by the storm gathering force behind them. Three of the smaller yachts escaped the worst of the storm and reached Cape Town in more or less damaged condition. "Batavier" had to limp into Port Elizabeth under own engine power with her sails in tatters, but did, nevertheless, continue after necessary repairs.

"Kaleo" which found herself at the centre of the storm was hardest hit and under extremely difficult conditions the dismasted craft was eventually towed in to Durban by the South African navy. This did not, however, discourage the crew. The yacht was transported overland to Cape Town and continued her voyage after necessary repairs. "Vetus Zanzara" put into Durban with a leaking hull and other damage and had to withdraw from the race. It certainly was not a race for sissies!

When the second leg of the "Nedlloyd Spice Race" started from Cape Town on 30th April the non-stop yachts "Flying Wilma" and "Gauloises III" were approaching the Azores hoping for strong winds to make up for time lost in the Doldrums. Unfortunately the winds came too late and although "Flying Wilma" was achieving over 200 miles a day during the last stretch of the race she only crossed the finishing line on 15th May after an elapsed time of 1535 hours, just 16 hours behind the record holding "Kelso", but still 176 hours ahead of the fastest "Cutty Sark" time. "Gauloises III" finished second with an elapsed time of 1619 hours while "Batavier" finished with an elapsed time of 2108 hours.

The participants in the second leg completed the voyage without mishap with one exception: "Prodent", having narrowly escaped the worst of the storm off East Africa had the fantastic misfortune of being struck by a sudden squall in the Doldrums and her mast went overboard. Unfortunately, attempts to replace the mast at Conakry in Guinea proved in vain and the yacht had to withdraw from the race. She was eventually transported to Rotterdam by m.s. "Nedlloyd Talbot".

The record of the fastest of the tea clippers thus remains unbroken, but it should be remembered that "Kelso" set her record in November/December when the winds in the Atlantic Ocean are usually stronger. Also that "Kelso" had an o.a. length of 145 feet as against "Flying Wilma's" 65 feet.



*Direktør H. H. Sparsø, fru Hertha Woldike Schmith, gift med Kompagniets formand, direktør T. Woldike Schmith, og Mr. C. H. Tabalujan. Mrs. Hertha Woldike Schmith – wife of EAC's chairman of the board – flanked by Mr. H. H. Sparsø and Mr. C. H. Tabalujan.*

**30 years of collaboration in Indonesia**

During his visit to Copenhagen at the beginning of October EAC's Indonesian partner, Mr. C. H. Tabalujan was thanked by our Company's management for 30 years of excellent and fruitful collaboration. In 1951 a commercial partnership was started which during many years of close co-operation developed into important and widespread joint-venture industrial activities, which to-day comprise the P. T. Danmotors Vespa Indonesia scooter assembly plant, the P. T. ICCO Murni Indonesia component factory, the P. T. Danapaints Indonesia paints factory, and the P. T. Abadi Kurnia Murni trading company.

At a dinner in Søllerød Kro in northern Zealand Mr. Henning H. Sparsø expressed thanks for the many years of collaboration, paying tribute to Mr. Tabalujan and presenting him with a silver encased scribbling pad.

In his reply Mr. Tabalujan stressed the importance which the collaboration has had with regard to Indonesia's industrialization and development in general. The recently accredited Indonesian ambassador to Denmark, Ms. Sukadiyah Pringgohardjoso, who participated in the dinner, expressed her joy at the successful collaboration between Indonesian and Danish interests. The ambassador did, incidentally, have first-hand knowledge of these examples of Danish-Indonesian collaboration inasmuch as she prior to her departure for Denmark paid visits to Danmotors, ICCO and Danapaints, accompanied by high ranking civil servants.

**30 års samarbejde i Indonesien**

ØK's indonesiske partner Mr. C. H. Tabalujan er under et besøg i København i begyndelsen af oktober blevet takket af Kompagniets direktion for 30 års godt og frugtbart samarbejde. Det begyndte i 1951 som et handelsmæssigt partnerskab og har gennem mange års snævert samarbejde udviklet sig til en vigtig og omfattende industri-virksomhed på joint-venture basis, der i dag omfatter scooter-samle-fabrikken P. T. Danmotors Vespa Indonesia, komponent-fabrikken P. T. ICCO Murni Indonesia, lak- og farvefabrikken P. T. Dana-paints Indonesia og handelsforetagendet P. T. Abadi Kurnia Murni.

Takken for de mange års samarbejde blev ved et middagselskab på Søllerød Kro nord for København udtrykt af direktør Henning H. Sparsø, der hyldede Mr. Tabalujan og overrakte en notesblok i smukt sølvetui.

Mr. Tabalujan fremhævede i sin svartale samarbejdets betydning for Indonesiens industrialisering og udvikling i det hele taget. Og den nye, indonesiske ambassadør i Danmark, H. E. Sukadiyah Pringgohardjoso, der deltog i festen, udtrykte sin glæde over det resultatrige samarbejde mellem indonesisk og dansk erhvervsliv.

Ambassadøren besøgte før afrejsen fra Indonesien til Danmark Danmotors, ICCO og Danapaints, ledsaget af højststående indonesiske embedsmænd, og har derfor et førstehånds kendskab til disse eksempler på dansk-indonesisk samarbejde.



*Ambassadøren under besøget på Dana-paints sammen med lederen af fabrikkens produktionslaboratorium, fru Marisa. The Indonesian ambassador during her visit to Danapaints together with Mrs Marisa (right), manager of the factory's production laboratory.*

**Thailandsk delegation besøger Kompagniet og Plumrose-fabrik**

Medlemmer af Thailands Board of Investment besøgte i midten af september Kompagniets Hovedkontor og aflagde senere under opholdet i Danmark besøg på den ØK-ejede Plumrose fabrik i Viby, Jylland, hvor hosstående foto blev taget.

Valget af dette virksomhedsbesøg skyldtes dels Thailands store interesse i fødevarerindustri, dels Kompagniets mangeårige forbindelse med Thailand.



**Thai delegation visits EAC and Plumrose**

Members of the Thai Board of Investment visited mid-September our Company's Head Office and later during the stay in Denmark they paid a visit to the EAC-owned Plumrose factory in Viby, Jutland. These visits were brought about partly due to Thailand's keen interest in the foodstuffs' industry and partly on account of our Company's long standing connection with Thailand.

Pictured at the factory are (from left): Mr. K. Lundberg, Factory Supervisor, Mr. B. K. Kierkegaard, General Manager-EAC, Ms. Tina Bryld, Journalist at the Danish daily Jyllands Posten, Mr. Chira Panupong, BOI Deputy Secretary General, Mr. Fl. Hansen, Factory Manager, Mr. Chackchai Panichapat, BOI Director of Incentives Supervision Division, Ms. Sudjit Inthaiwong, Asst. Economic Counsellor (Investment)- BOI in Frankfurt, and Mr. Thamrong Mahajcharyawong, BOI Economist of Planning Division.



### Fibertex på udstilling

Kompagniets datterselskab Fibertex Aps., Aalborg, der fremstiller syntetiske banevarer, bl.a. til bygge- og anlægssektoren, deltog med en stand på den udstilling, der blev afholdt i forbindelse med den 10. verdens-geotekniker-konference i Stockholm. Fibertex er en af de toneangivende producenter i den stærkt specialiserede geotextil-branche, og et stort antal deltagere i konferencen aflagde besøg på standen og så, hvordan Fibertex' geotextiler kan løse en del af de problemer, der blev diskuteret på konferencen.

### Fibertex products shown at exhibition

Our Company's subsidiary in Aalborg (Jutland), Fibertex Ltd., which manufactures synthetic non-woven fabrics for, amongst others, the building and construction sector, participated at an exhibition which was held in connection with the 10th World Geo-technical Conference in Stockholm. Fibertex is one of the leading producers for the very specialized field of geo-textiles and a large number of participants in the conference paid a visit to the stand and saw how Fibertex geo-textiles can solve many of the problems which were discussed at the conference.



### ScanCarriers

– der er en samsejling med deltagelse af Kompagniet, Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg, og Wilh. Wilhelmsen, Oslo – har deltaget i en velbesøgt Export Services Fair i Auckland, New Zealand, for at reklamere for ScanCarriers rute mellem New Zealand og Europa/Det Røde Hav. Billedet viser ScanCarriers stand samt David W. Teskey og Brett K. Freer fra EAC, Auckland, der er agenter for ScanCarriers.

### ScanCarriers

– a joint service with our Company, Transatlantic Steamship Company, Ltd., Gothenburg, and Wilh. Wilhelmsen, Oslo, as partners – has participated in a well-attended Export Services Fair in Auckland, New Zealand to promote ScanCarriers' service from New Zealand to Europe and the Red Sea. The picture shows the stand, manned by David W. Teskey, Marketing Supervisor, and Brett K. Freer, Operations Controller, from EAC, Auckland, local agents for ScanCarriers.



### Kundeselskaber hos Alfragt a/s



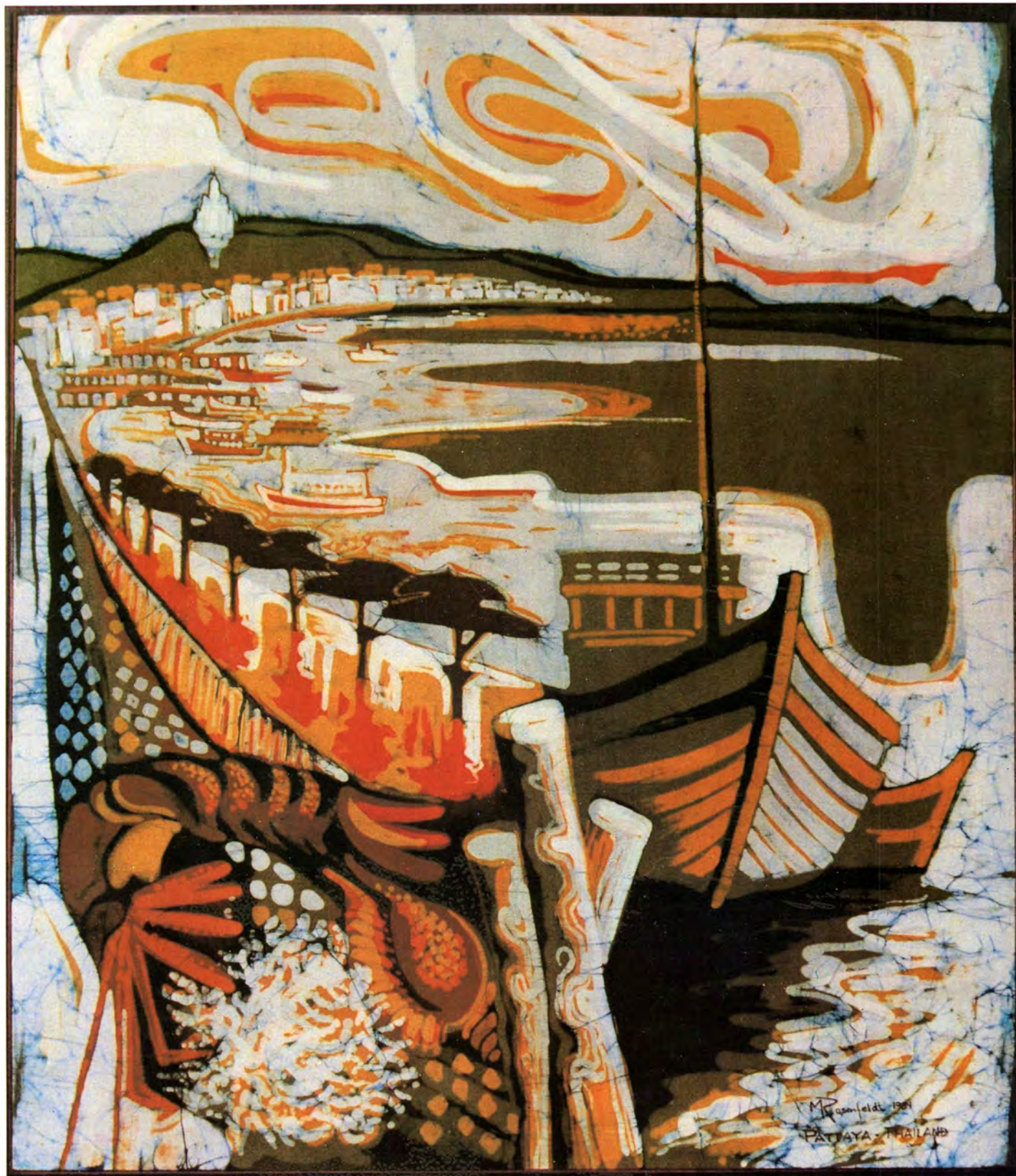
45 speditører fra Jylland og Fyn har i Århus deltaget i en frokost om bord på Kompagniets containerskib »Fionia«, inviteret af Alfragt a/s, der er dansk agent for ØK's Vestafrika Linie. Gæsterne ses her på dækket af det 19.974 tdw. store skib.

25 kunder med ledsagere var Alfragts gæster ved en aften i Det Kongelige Teater med efterfølgende natmad på Angleterre. På fotoet herover ses hr. Fl. Brandt, Nestlé, i samtale med fru og hr. P. Stenbøg, Bergmann, Smith & Co., medens fotoet til venstre viser (fra venstre) hr. C. C. Skat-Larsen, Alfragt, hr. L. Kirkebække, Scangoods, hr. C. Schytte, Cybus A/S, og hr. K. Bonnichsen, ØK.

### Allfreight ltd. entertains customers

45 forwarding agents from Jutland and Funen were in Aarhus invited to lunch on board our Company's m.s. "Fionia" by Allfreight ltd., agent in Denmark for EAC's West Africa service. Above left, the guests are pictured on board the 19,974 ton container vessel.

25 customers with escorts were Allfreight's guests at a performance in the Royal Theatre in Copenhagen, followed by snacks at Hotel d'Angleterre where the adjoining photographs were taken.



## Feriestedet Pattaya i Thailand gengivet i batik

Kompagniets nybygning fra Nakskov Skibsværft, produkt-tankskibet »Pattaya«, er opkaldt efter et kendt ferieområde i Thailand. Før skibets afsejling på jomfrurejsen i juni fik kaptajn F. K. Kramme fra EAC (Thailand) Ltd. overrakt et batik-maleri, der viser dette feriested. Billedet er udført af fru Merete Rosenfeldt, gift med administrationschef P. Rosenfeldt, EAC (Thailand) Ltd.

## *Thai holiday resort in batik*

Our Company's latest newbuilding from the Nakskov shipyard, the product carrier "Pattaya", is named after a famous holiday resort in Thailand. Prior to her maiden voyage in June a batik, depicting the holiday resort, was presented to Captain F. K. Kramme by EAC (Thailand) Ltd. The batik was done by Mrs. Merete Rosenfeldt, married to the Company Secretary of EAC (Thailand) Ltd., Mr. P. Rosenfeldt.

# Udsendt dansk personale

pr. 1. marts 1981, ialt 333 i 43 lande



<b>Argentina</b> (1) <b>Buenos Aires:</b> Niels Rosberg	<b>Cameroun</b> (4) <b>Douala:</b> Klaus Baunbeck Hansen Jesper Bjørn Jeppesen Bjørn Møller Steen Hugaard Sørensen	<b>Elfenbenskysten</b> (4) <b>Abidjan:</b> Lars F. E. Klitbo Nis Peter Jollmann Eric Godot Andersen Carsten Rud Jacobsen t/Douala	<b>Guatemala</b> (2) <b>Guatemala City:</b> Jørgen Erik Nielsen Niels Folke Persson t/H.O. Regnskabsafd.	<b>Italien</b> (3) <b>Genoa:</b> Jørgen Reinholdt t/H.O. Preben Skøtt Knud Birk Hansen
<b>Australien</b> (3) <b>Melbourne:</b> Ole Erichsen BLOCH & BEHRENS Claus Steen Gyrm <b>Sydney:</b> Per Knudsen	<b>Canada</b> (30) <b>Vancouver:</b> EAC Hans Peter Holst Kaj Asger Nielsen Peter Gustav Hansen William Daae Stridland Per Knudsen Per Kaiser Lauritzen Peter Mering-Fritz Peter Andersen JOHNSON, WALTON STEAMSHIPS LTD. Karl Chr. Larsen Kurt Hounsgaard Pedersen Per Ole Laub Clemmensen Lars Mathiesen Jørn Ole Nielsen Lars Hasager Kirk MTPS Erik Agerskov Pedersen Henning Thorndahl Flemming Skovgaard Dam Lars Lykke Iversen Preben Knapp Jens Jørgen Aakard Jan-Erik Sem Dambæk Kristian Kaae EACOM Dan Dupont Olsen Jens Nilausen Henrik Laursen Chr. Jesper Viggo With-Seidelin Bent Zibrantzen <b>Vancouver:</b> TCL J. Vibe Christensen <b>Montreal:</b> Bent Angelo Jeilman <b>Toronto:</b> Ole Kjeld Jensen t/Singapore	<b>Filippinerne</b> (9) <b>Manila:</b> EAC Niels-Jørn Stausø Harboe Poul Søren S. Poulsen Kurt Erik Schou Kristian Mikael Agger Gunnar Moeskjær LMC Jan Nowakowski PHILMOP Henrik G. de Dompierre de Jonquières EAC GRAPHICS Ole Sorup Rasmussen Bo Frank Nielsen	<b>Hong Kong</b> (19) EAC Niels-Ebbe Lockenwitz John Lind Jans Hans Daugbjerg Troelsen Peter Stenner Rasmussen Niels Johannes Krøyer Peter Axel Tryde Niels Moth Børglum t/Chicago Christian Lau Larsen Erik Eriksen Ole Møller Gorm Kjærbøll Niels Morten Winther Søren Tougaard Niels Johan Holm Jens Andersen Søren Tøusgaard Jensen Vagn Skovgaard Knudsen Niels Finn Nielsen CBHK Flemming With-Seidelin	<b>Japan</b> (10) <b>Tokyo:</b> Klaus Valdemar Mørch t/Singapore Søren Larsen Flemming Hansen Verner Johansson Leif Kempel Jan Dam Pedersen Eigil Schytte Flemming Stig Larsen Lasse Tvener Peter Jarnes
<b>Belgien</b> (5) <b>Antwerpen:</b> Hans Christen Jensen Jens Kim Bergenser Jens Christian Skarring Morten Nørgård Andreassen Johan Jessen	<b>Bolivia</b> (1) <b>La Paz:</b> Mogens Slot Knudsen	<b>Forenede arabiske Emirater</b> (1) <b>Sharjah:</b> Jørgen Jensen	<b>Indonesien</b> (16) <b>Jakarta:</b> Svend Erling Larsen P.T. PARAMOUNT VESPA, INDONESIA Gunnar Andersen Steen Andersen Ulrik Thorbek Nygaard Johannes Lund Larsen P.T. DANMOTORS Jens Nørlyng Carl Enevold Holst P.T. ICCO MURNI, INDONESIA Finn Siggaard Andersen Poul Chr. Bach P.T. DANAPAINTS INDONESIA Jens Bonne Svennevig P. T. DUMEX, INDONESIA Niels John Madsen t/Kuala Lumpur Sonnich Brinch Kenneth P. Luciani P.T. ABADI, KURNIA MURNI Erik Vinther Jensen OWNERS' REPRESENTATIVE SCANLINES Steen Rudy Zedeler Michael Dam-Schmidt	<b>Kina</b> (7) <b>Beijing: (Peking)</b> Erik Bøgh Christensen t/Hong Kong Bjørn Blangsted Henriksen Bjarne Uhde Nielsen Jan Erik Thornblad Michelsen Henrik Wulff Peter Adam F. Trampe <b>Shanghai:</b> Niels Chr. Pedersen
<b>Brasilien</b> (11) <b>Sao Paulo:</b> EAC Jan Holmegaard Laursen Chr. Bjødstrup Andreassen MAPOL A. Flemming Krieger Torben Henrik P. Wetche Bent Ulrik Porsborg BERA Per Esben Lerdrup Olsen Jens Chr. Andersen t/H.O., Regnskabsafd. <b>Salvador:</b> Knud Aage Olsen Niels Peter Klinkby Jan Christiansen t/Bera, Sao Paulo Torsten Johansen	<b>Colombia</b> (2) <b>Cali:</b> Bent Jensen t/Jakarta Bjarne Schack Pedersen	<b>Frankrig</b> (18) <b>Paris:</b> EAC Jan Bie Andresen Børge Tidemann Skaarup Benny E. Siemsen Jensen Henrik Jørgen Munthe Bertil Johannes Andersson Jens Ivan Jensen Christian Erik Lund Carsten Stig Nielsen Henrik Møen Jean D. Tissot COMPUSAM S. A. Sven-Aage Larsen ASSAEL Per Bøtchjær <b>Sète:</b> INDUBOIS Ole Pedersen Michael Rose t/Beijing Per Stangegaard Jacob Nielsen-Kolding Anders Møller <b>Tourcoing:</b> BLOCH & BEHRENS Lars Eriksen	<b>Korea</b> (3) <b>Seoul:</b> Otto René Kristiansen t/H.O., Eksportafd. Erik Svane-Knudsen SCANDUTCH Jørgen Holck	<b>Liberia</b> (6) LPMC Jan Lennart Larson EAC FORESTS Ole Sonne Peter Bill Honoré Søren Faber Larsen Henrik Guldbæk Arentsen EAC SHIPPING REPRESENTATIVE Ralf Thor Bremsner
<b>Burundi/Rwanda</b> (4) <b>Bujumbura:</b> Torben Søderberg Johan W. Selvejer <b>Kigali:</b> Poul E. Hedelund Jørgensen Jørn Kristiansen	<b>Dominikanske Republik</b> (1) <b>Santiago:</b> Ib Øfjord Larsen			<b>Malawi</b> (2) <b>Limbe:</b> Andreas Duborg Christiani Andreas H. Skaarup Gejel

# Danish Staff Members Abroad

as of 1st March, 1981, totalling 333 in 43 countries



<b>Malaysia</b> (13)	IMPORT DIVISION Peer Marcher Leo E. Alexandersen Poul Damgaard Kresten Pii <b>Enugu:</b> Mogens Ingvar Eriksen <b>Kano:</b> Niels Hovgaard Gert Bjørn Nielsen Henning Kroll <b>Warri:</b> Carsten Pedersen EAC SHIPPING REPRESENTATIVES LAGOS Jens Møller Salling Freddy K. Christensen Wæver Viggo Simonsen Jensen	<b>Storbritannien</b> (8)	SHIPPING Ole Hybel-Hansen Torben Hasselriis Torben Michael Jensen CHEMICALS ACTIVITIES Leif Rasmussen Peter Ole Herning Ole Chr. Jørgensen MACHINERY ACTIVITIES Birger von Holdt Hans Falkner Jensen Kurt Pihl Beyer Lars P. Schaeffer Eriksen Torben Skindballe Carsten Vilain Jensen ORIENTAL MACHINERY STORES Steen Valbjørn Kjeld Kaas Voldum Palle Bent Lundberg BERGSØE METALS Gert Norman Larsen DUMEX Anders Normann Peter Hostrup Andersen	Arne Nordtorp Flemming Jørgensen Hans Jørgen Lund Henrik Engell-Jensen Peter Thorlai Jensen Niels Dyrvig Madsen Jan Gert Vistisen Lars Aagaard Larsson <b>Greensboro:</b> MOLDOW Ole Meyer Sørensen Erik Schytte Lars Secher <b>Portland:</b> BERGSØE METAL CORP. Niels-Peter Jensen Lars Berg <b>San Francisco:</b> Jørgen Frederiksen Jørgen Rosling Valther Billeskov Nielsen Jens Peder Brændeholm t/Los Angeles <b>Los Angeles:</b> Gorm Larsen Bjarne Thomsen Peter Johannes Bang <b>Boonville:</b> Claus O. Soelberg Petersen <b>Newport News:</b> Jes Grønnet-Jepsen Ole Skifter Torben Rasmussen Jens Nevermann Hansen Carl Gade Kaj Olav Vang-Lauridsen <b>Houston:</b> Niels Ulrik Fischer t/Vancouver <b>St. Thomas:</b> Klavs Rahbek Thomsen Peter Niclasen Knud Aagaard-Svendsen
<b>Kuala Lumpur:</b> EAC(M) Finn Frandsen t/H.O., Inter-office Orla Sørensen Bent Helweg Andersen Bjarne Kronie Pedersen PLANTAGE-DIVISIONEN Erik Andersen CBMB Kai M. Plaugmann t/H.O. <b>Penang:</b> VASB Bjørn Tang Lynggaard Olesen <b>Kota Kinabalu:</b> Lars F. Stærmosse <b>Sandakan:</b> RIVER ESTATES Bent Mortensen <b>Brunei:</b> Torben Dinesen Hansen <b>Port Kelang:</b> NEDLLOYD - EAC Jens Egon Dahl Kristian Goth Paaschburg t/Vancouver Hans Richard Sandbæk	<b>Saudi Arabien</b> (11)	<b>Sverige</b> (1)	<b>Tyskland</b> (6)	<b>Venezuela</b> (1)
<b>Mexico</b> (4)	<b>Jeddah:</b> Klaus Krogh Steen Ove Jensen Jan Lottrup Jensen Flemming Rasmussen t/Hamburg Peder Vestergaard Ostensen Niels Erik Knudsen <b>Al-Khobar:</b> Peter Otzen t/Tokyo Henrik Preisler Blichfeld Mikael Nordstrøm Persson <b>Riyadh:</b> Peter Emil Rømhild Kim Sorth Andersen <b>Sierra Leone</b> (1)	<b>Stockholm:</b> JOHNSON SCANSTAR Niels P. Veje <b>Sydafrika</b> (15)	<b>Hamburg:</b> Poul W. Steven Dan Schjorterich Nielsen Henrik Strøm Christensen Steen Mørch-Petersen SCANDUTCH Carl Henrik Krebs <b>Flensburg:</b> NORDWELL Steffen Bjørn Hanssen <b>USA</b> (44)	<b>Guacara:</b> Ole Waage Pedersen <b>Zimbabwe</b> (1)
<b>Mexico D. F.:</b> EAC Henning Dalby Gunnar Birnum Per Jensen Peter Aage Heidemann Sørensen	<b>Freetown:</b> Bjarne Ehlig-Jensen <b>Singapore</b> (17)	<b>Durban:</b> Gert Steen Rasmussen t/H.O., Skibsafd. Per Dynes Jørgensen Peter Bjørn Mortensen <b>Cape Town:</b> Claus Georg Welløw <b>Port Elizabeth:</b> Henrik Kenneth Nielsen <b>Taiwan</b> (1)	<b>New York:</b> EAC Ole Preben Wissing Karsten Hess Klavs Guldager Knud Jørgen Wismann Marc Alexander Høen Beck Christian Bonnesen TRANSAMERICAN STEAMSHIP CORP. Vagn Fausing Jørn Hinge HEIDELBERG EASTERN INC. Hans Peetz-Larsen Sven-Jørgen Højtvad Pedersen Knud Asbjørn Fejerskov Carsten Fredsbo Peter Vagn Jensen	<b>Salisbury:</b> Frederik Max Skyum <b>Østafrika</b> (5)
<b>New Zealand</b> (2)	<b>Auckland:</b> EAC Ib Frede Albertsen <b>Christchurch:</b> BLOCH & BEHRENS Claus Chr. Nimb	<b>Thailand</b> (20)		<b>Nairobi</b> Ole Oxholm Mayntzhusen Flemming Schjærff t/Seoul Lars Busk Søren Kim Larsen <b>Dar-es-Salaam:</b> Frank Johansen
<b>Nigeria</b> (21)	<b>Lagos:</b> Svend Nisted Niels Horn FINANCE DIVISION Svend Willy A. Gregersen Claus Weber Gundersen MOTOR DIVISION Jørgen Wilhelm Rohweder Jørgen Dwinge Ilsoe Ole Kajander Bent Harry Nielsen Bjarne Michael Nielsen	<b>Bangkok:</b> EAC(T) Carsten Dencker Nielsen ADMINISTRATION/PLANNING & DEVELOPMENT Peer Rosenfeldt		