

NOVEMBER 1980 . NR. 6 . ÅRG. 23



OK BLADET



**ØK BLADET****Udgivet af**

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2 · 1099 København K

Redaktion:

Erik Eriksen (ansvarshavende)
Heinz F. Langfeldt
Poul Gram Petersen

Redaktionssekretær: Inge Pilvinis

Redaktionens adresse:

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

Tryk: Bogtrykkeriet Forum, København

Forsiden. Superfærgeren Prins Joachim, som A/S Nakskov Skibsværft afleverede til DSB den 10. oktober. – Se artiklen på siderne 10–11.

Front page. The superferry "Prins Joachim", delivered from the Nakskov Shipyard to the Danish State Railways on 10th October. – See the article on pages 10–11.

Bagsiden. Sesterskibene m.s. Selandia og m.s. Jutlandia mødes i Malacca Strædet, 145 sømil nordvest for Singapore. – Se artiklen på denne side.

Back page. The sister ships "Selandia" and "Jutlandia" meeting in the Strait of Malacca, 145 nautical miles north-west of Singapore. – See article on this page.

- 2 ØK KALENDEREN 1981
The EAC Calendar 1981
- 3 NØD LÆRER «FIONIA» AT BRUGE
«BORINGIA»'S KRAN
"Boringia" helps "Fionia" solve a severe problem
- 4 ATLAS COPCO LEVER AF TRYKLUF
Atlas Copco lives by compressed air
- 6 TO FÆRGER BLIVER STØRRE OG HØJERE
Two ferries are enlarged
- 8 SNAPSHOTS
Snapshots
- 10 FØRSTE SUPERFÆRGE AFLEVERET
First superferry delivered
- 12 SAGT OG SKREVET OM ØK
Heard and read about EAC
- 13 TRAVLHED I DEN GRAFISKE FORRETNING
Bustling Graphic Business
- 14 ERIK LEVISON INDFORER ØK DATA's FlexData II
Erik Levison adopts EAC Data's FlexData II
- 15 NYT SAMARBEJDE OM DATAKRAFT
New cooperation within data processing
- 16 KOMPAGNI-NYT
Company News
- 18 PERSONALE-NYT
Staff News
- 19 SPORTE
Sport

ØK kalenderen 1981

Fotoet på bagsiden pryder forsiden af ØK kalenderen for 1981. Det viser Kompagniets containerskibe m.s. *Selandia* og m.s. *Jutlandia*, der mødes i Malacca Strædet, 145 sømil nordvest for Singapore.

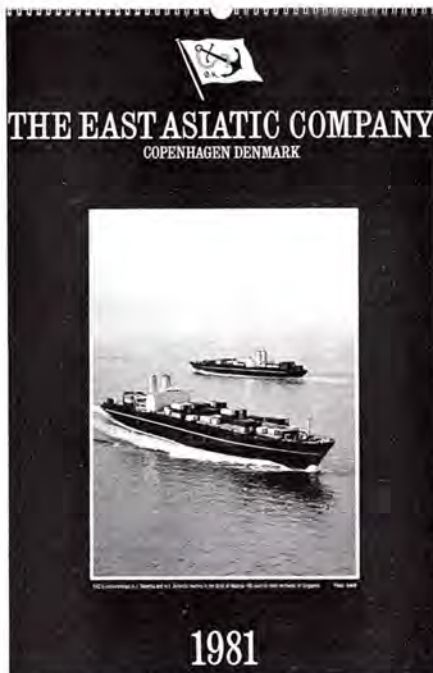
Det er taget fra helikopter af fotograf Finn Antoft, efter at der var truffet aftale mellem de to skibes kaptajner og helikopterens pilot om tidspunkt og position for de to skibes møde.

Det var ingen nem opgave at tage disse fotos så langt fra helikopterens base. Dels måtte helikopterens aktionsradius udnyttes til det yderste, selv med en ekstra tank på 36 gallons i kabinen, dels passerede skibene hinanden med en total fart af 38–40 sømil i timen, således at der kun var sekunder til rådighed til at tage fotografierne. Yderligere var kun ét forsøg muligt, og fotografen havde derfor øvet sig dagen før på to andre skibe.

Kalenderens 12 sider har motiver fra Danmark, bl.a. et noget usædvanligt høstbillede.

Kalenderen er trykt i fire farver på en 2-farve Heidelberg Rotaspeed i 22.000 eksemplarer hos Bonde's Bogtryk/Offset A/S, København.

Kalenderen blev i september/oktober måned afsendt til filialer og datterselskaber til fordeling blandt forretningsforbindelser, der således traditionen tro året igennem vil have vekslende danske motiver for øje.



The EAC Calendar 1981

The photograph on the back page is a reproduction of the front page of the 1981 EAC Calendar. It shows our Company's container ships 'Selandia' and 'Jutlandia' meeting in the Strait of Malacca, 145 nautical miles northwest of Singapore.

It was taken by helicopter by photographer Finn Antoft after the rendezvous had been arranged between the captains of the two vessels and the pilot of the helicopter.

It was no easy task to take these photographs so far from the helicopter's base. The helicopter had to fly to almost the limit of its range, even with an extra 36 gallons tank in the cabin, and as the two vessels passed each other with an aggregate speed of 38–40 miles an hour the photographer only had seconds to take the photographs. Furthermore only one single attempt was possible, and the photographer had therefore rehearsed on two other vessels the day before.

The 12 pages of the calendar show subjects from Denmark, among which a rather unusual one depicting a harvest scenery.

The calendar has been printed in four colours on a 2-colour Heidelberg Rotaspeed in 22,000 copies by Bonde's Offset, Copenhagen.

In September/October the calendar was dispatched to branches and affiliated companies for distribution among business connections who will thus throughout the year be able to watch alternating Danish sceneries.

Nød lærer »Fionia« at bruge »Boringia«s kran

Søsterskibene *Fionia* og *Boringia*, der begge er bygget i Naskov og betjener Kompagniets container-rute mellem Nordeuropa og Vestafrika, har klaret en vanskelig situation ved hjælp af et kran-samarbejde, der aftales via satellit kommunikation.

M.s. *Fionia* fik under nordgående anløb af Lomé i Togo i Vestafrika vanskeligheder med kran nr. 1, hvis hejsepil havarede, så at losning og lastning i hele den forreste halvdel af containerskibet blev umuliggjort.

Da det samtidig kunne konstateres, at hejseppet måtte sendes til Europa for reparation, og da der ikke fandtes egnede landkraner i Vestafrika, var gode råd bogstaveligt talt dyre.

Der blev – via satellit – ført en række telefonsamtaler mellem skibets kaptajn og Skibsafdelingen på Hovedkontoret, hvorunder der blev truffet beslutning om at løse problemet med hjælp fra søsterskibet m.s. *Boringia*, hvis kaptajn erklærede sig indforstået med planen.

Fionia's anløb af Tema i Ghana blev annulleret, medens anløbene af Abidjan i Elfenbenskysten og Monrovia i Liberia blev gennemført, selvom skiftning, losning og lastning kun kunne udføres med kran nr. 2.

Efter den lagte plan blev m.s. *Boringia*, der var for udgående, holdt tilbage i 12 timer, således at de to skibe kunne mødes i Dakar i Senegal, og der blev samtidig sendt en shipplanner fra Skibsafdelingen dertil for at assistere.

De to skibe blev nu fortøjet ved siden af hinanden, hvorefter 72 containere fra *Fionia*'s forreste del blev omlastet til *Boringia* med dette skibs kran med henblik på losning i Tema, hvor *Fionia* ikke selv havde kunnet losse containerne.

Derefter blev *Fionia* lastet fra land via *Boringia* med dette skibs kran, idet det halvvejs i operationen var nødvendigt at tage *Fionia* ud af havnen og vende skibet. Der blev på denne måde lastet 71 containere.

Den noget usædvanlige losse- og lasteoperation blev udført med stor succes og med et meget begrænset tidstab, hvilket i væsentlig grad må tilskrives et forbilledligt samarbejde mellem de to skibe og velvillig assistance fra agent og havnemyndigheder i Dakar.

Trods vanskelighederne lykkedes det for hjemgående at laste 848 ud af skibets operationelle kapacitet på 925 containere.

Hejseppet var iøvrigt blevet bragt i land i Monrovia og sendt med fly til fabrikken i Frankfurt, og ved *Fionia*'s anløb af Århus ventede det reparerede hejsepil dér, klar til montering, således at *Fionia* på den ny rejse atter kunne klare sig selv.



De to søsterskibe side om side ved kaj.
The two sister ships double-banked alongside the quay.



Boringia's kran ved at overføre en container fra kaj til *Fionia*.
The crane of "Boringia" transferring a container from the quay to "Fionia".

“Boringia” Helps “Fionia” Solve a Severe Problem

The sister vessels "Fionia" and "Boringia", both built at the Naskov Shipyard and employed in our Company's container service between Northern Europe and West Africa have coped with a difficult situation by means of a crane co-operation which was arranged via satellite communication.

During "Fionia's" northbound call at Lomé in Togo, West Africa, the hoisting winch of crane No. 1 broke down and made discharge and loading of the entire forepart of the container vessel impossible.

As it was established that the hoisting winch had to be sent to Europe for repairs, and as suitable land-based cranes were not available in West Africa, the situation was very difficult, indeed.

Following a number of telephone conversations via satellite between the captain of the vessel and the Shipping Department at Head Office it was decided to solve the problem with the assistance of the crane of the sister ship "Boringia" and the captain of this vessel accepted the idea.

"Fionia's" call at Tema in Ghana was cancelled whereas the calls at Abidjan in the Ivory Coast and Monrovia in Liberia were carried through although shifting, discharge and loading could only be carried out by crane No. 2.

"Boringia" was accordingly detained for 12 hours on the outward voyage so

that the two vessels could meet at Dakar in Senegal, and at the same time a shipplanner was sent from Head Office to Dakar to assist in the operation.

The two vessels were double banked and 72 containers from the forepart of "Fionia" were transferred to "Boringia" by the latter vessel's crane for eventual discharge in Tema, where "Fionia" herself had not been able to discharge the containers.

Subsequently, "Fionia" was loaded from land via "Boringia's" crane. Halfway through the operation "Fionia" had to turn round and double bank with the other side towards the sister ship. In this way 71 containers were loaded.

The somewhat unusual discharge and loading operation was completed with great success and with a very limited loss of time, which may mainly be attributed to the excellent co-operation between the two vessels and the valuable assistance of the agent and the port authorities in Dakar.

In spite of the difficulties it was possible to load 848 containers of the vessel's operational capacity of 925 containers on the homeward voyage.

The hoisting winch, was incidentally, put ashore in Monrovia and sent by air to the factory in Frankfurt, and when "Fionia" called at Århus, Denmark, the hoisting winch was ready for installation so that "Fionia" could commence the next voyage fully operational.

Atlas Copco

lever af trykluft

Den store, svenske *Atlas Copco* koncerns verdensomspændende renommé er bygget på luft, eller rettere sagt trykluft – og Kompagniets datterselskaber i Nigeria og Indonesien er med til at holde trykket oppe.

Moderselskabet, *Atlas Copco AB* i Stockholm, har sit udspring i et firma, der i 1873 blev stiftet af den kendte svenske finansmand A. O. Wallenberg og som væsentligst beskæftigede sig med fremstilling af dampmaskiner, valseværker og andet tungt udstyr samt rullende materiel til jernbanerne. I 1901 oprettedes en speciel afdeling for bjergboremaskiner og værktøj, og i 1904 blev den første luftkompressor fremstillet. Herefter fandt en rivende udvikling sted, således at *Atlas Copco* i dag er en af verdens største producenter indenfor moderne trykluffteknik. Dette bekræftes bl.a. ved, at *Atlas Copco* udstyr i udstrakt grad bliver anvendt i det kæmpestore schweiziske bygningsprojekt, der omfatter den 17 km lange St. Gotthard vej-tunnel – der som verdens længste blev indviet den 5. september i år – samt yderligere tunneller, der til sin tid vil udgøre dele af den nye schweiziske motorvej mellem Basel i nord og Chiasso i syd.

Atlas Copco koncernen blev opbygget på et fundament af luft og beskæftiger sig nu med alt indenfor »trykenergi«, fra



Atlas Copco koncernens hovedkontor i Stockholm.

The Atlas Copco Group head quarters in Stockholm.

lette og tunge bjergboremaskiner (pneumatiske såvel som hydrauliske), laste- og transportudstyr, tryklufftspil, tunnelbore-rigs, borevogne på larvebånd og pumper til transportable og stationære kompressorer samt tryklufft værktøj som f.eks. boremaskiner, skruetrækkere, vinkel-møtrikspændere, møtrikspændemaskiner, slibemaskiner, mejselhammere m.m. – alt i alt over 3000 forskellige produkter.

Produktionen finder sted på 19 fabrikker i Sverige og 19 i udlandet og bliver markedsført af egne salgsgorganisationer i

44 lande og agenter i andre 70 lande ved hjælp af 18.000 ansatte på fem kontinenter. Koncernens udfakturering beløb sig i 1979 til 5,3 milliarder svenske kroner, hvoraf 90% udenfor Sverige.

Service spiller naturligvis en vigtig rolle, og mere end 2.000 af *Atlas Copco*s 18.000 ansatte er service-teknikere, der – sammen med kundernes egne service-teknikere – bliver uddannet på *Atlas Copco*s uddannelsescentre. 400 service-centre overalt i verden står til kundernes disposition.



Kompagniets samarbejde med Atlas Copco koncernen går tilbage til 1963, da Kompagniets datterselskab i Lagos, R. T. Briscoe (Nigeria) Ltd., fik eneforhandling for Nigeria.

I årenes løb har Atlas Copco opnået en førende stilling i Nigeria i hård konkurrence med britiske og amerikanske fabrikanter af trykluftudstyr. I dag arbejder Briscoes Atlas Copco organisation på 130 medarbejdere fra Lagos og otte filialer rundt omkring i landet med veletablerede reservedels- og service faciliteter. Ydermere støtter Atlas Copco aktiviteterne i Nigeria med et eksperthold på 3 mand, stationeret hos Briscoe.

I 1969 overtog Kompagniets filial i Jakarta eneforhandlingen for Atlas Copco i Indonesien, som i 1974 blev overført til Kompagniets datterselskab: P. T. Paramount Trade & Engineering. En sælgerstab på 7 medarbejdere – støttet af en reservedels- og service organisation på 8 – opererer fra Jakarta samt Medan og Surabaya.

Både i Nigeria og Indonesien omfatter salget i det væsentlige maskiner til: entreprenør-, stenbruds- og mineindustrierne samt den industrielle sektor – især samlefabrikker, cement fabrikker, fødevarerindustrien, møbelfabrikker samt service- og reparationsværksteder.

Atlas Copco Lives by Compressed Air

The giant Swedish Atlas Copco Group's world-wide reputation is built on air: compressed air – and our Company's associates in Nigeria and Indonesia help keeping up the pressure.

The parent company, Atlas Copco AB in Stockholm, emanates from a firm which was founded in 1873 by the Swedish banker A. O. Wallenberg, main activities at the time comprising steam engines, rolling mills and other heavy machinery in addition to rolling stock for the railways. In 1901 a special department for rock drills and tools was formed and in 1904 the first air compressor was made. From then on developments moved rapidly so that Atlas Copco to-day is one of the largest in the world engaged in modern compressed air technique. This is, amongst others, born out by the fact that Atlas Copco equipment is extensively employed in the mammoth Swiss construction project involving the building of the 17-km long St. Gotthard road tunnel – which was opened on 5th September, 1980, and is the longest in the world – as well as additional tunnels which will eventually form part of the new Swiss motorway between Basel in the north and Chiasso in the south.

Built on a foundation of air, the Atlas Copco Group now works in the entire field of 'pressure energy', ranging from light and heavy rock drilling equipment (pneumatic as well as hydraulic), loading and transportation equipment, winches, tunnel boring machines, crawler drill rigs and pumps to portable and stationary compressors as well as airpowered industrial tools such as air drills, screwdrivers, nutrunners, impact wrenches, grinders, chipping hammers etc. – a total of more than 3,000 different products.

Production takes place at 19 manufacturing units in Sweden and 19 abroad and is marketed by own sales companies in 44 countries

and distributors in another 70 countries by 18,000 employees in five continents. Group invoicing in 1979 amounted to 5,300 million Swedish Kroner, 90% of which went outside Sweden.

Service naturally plays an important part and more than 2,000 out of Atlas Copco's 18,000 employees are service technicians who are trained – together with the clients' own service engineers – at Atlas Copco's training centres. 400 servicing centres throughout the world are at the customers' disposal.

Our Company's co-operation with the Atlas Copco Group dates back to 1963 when our Company's associates, R. T. Briscoe (Nigeria) Ltd. in Lagos, were appointed distributors for Nigeria.

Over the years Atlas Copco has become the market leader in Nigeria in strong competition with British and American manufacturers of compressed air equipment. To-day Briscoe's Atlas Copco organization of 130 people operates from Lagos and eight up-country branches with well established spare parts and service facilities. In addition, Atlas Copco is supporting the activities in Nigeria with a three-man expert team, stationed with Briscoe.

In 1969, The East Asiatic Co., Ltd., Jakarta, took over the exclusive representation for Atlas Copco in Indonesia, and this arrangement was in 1974 transferred to our Company's associates: P. T. Paramount Trade & Engineering. A sales force of seven employees, supported by an after sales service organization of eight, operates out of Jakarta and branches in Medan and Surabaya.

The important market segments in both Nigeria and Indonesia are: construction, quarry, and mining industries as well as the industrial sector – particularly vehicle assembly plants, cement factories, food industries, furniture factories and service repair shops.

1 Borevogn på larvebånd i funktion i Indonesisk stenbrud.

Crawler drill in operation in Indonesia quarry.

2 Service-vogne parkeret ved Atlas Copco afdelingens kontor i Lagos.

Service vehicles parked at the Atlas Copco department's office in Lagos.

3 En Nigeriansk mekaniker arbejder på en transportabel Atlas Copco kompressor.

Nigerian mechanic servicing an Atlas Copco portable compressor.

4 Borevogne på larvebånd og transportable kompressorer står klar til levering til kunderne i Nigeria.

Crawler drills and portable compressors ready for delivery to customers in Nigeria.



To færger bliver større og højere

A/S Nakskov Skibsværft har af DSB fået overdraget en meget omfattende ombygning af motorfærgerne *Dronning Margrethe II* og *Prins Henrik*, der er bygget på værftet i hhv. 1973 og 1974.

Færgerne skal forlænges 12 meter og forhøjes 2,5 meter, og i forbindelse med ombygningen bliver aptering for både besætning og passagerer moderniseret og forbedret, lige som restaurationsforholdene bliver ændret, og der bygges butikker, kiosker og supermarked, således at færgerne også kan betjene ruterne til udlandet.

Ombygningerne er de største, der endnu er foretaget ved et dansk værft, og samtidig er det – såvidt vides – også første gang, man ved et dansk værft foretager en så stor højdeforøgelse, der skal skaffe plads til et dæk til personbiler oven over det nuværende togdæk.

DSB's teknikere har gennemført undersøgelserne af, om færgerne i den ny skikkelse kan opfylde nationale og internationale sikkerhedskrav, medens det har været overladt de tilbudsgivende værfter at finde løsninger på, hvordan forlængelsen og højdeforøgelsen kan udføres.

Forlængelsen af færgerne med 12 meter og forøgelsen af højden med 2,5 meter foretages i store træk på følgende måde, idet alt arbejdet udføres i tørdok.

Den forreste del af færgen sættes på slæder, således at den efter gennemskæring kan trækkes de 12 meter frem. Som det fremgår af illustrationerne, skæres færgen igennem lidt forskudt for at undgå at skære igennem motorer nederst i skibet og for at holde sig fri af komplicerede ventilationsrum, restaurationsrum, trapper, m.m. øverst i skibet.

Dernæst gennemskæres færgens agterste del med et vandret snit allerøverst i togdækrummet, og når denne part er løs, vil den på 45 stålsøjler blive løftet 2,5 meter. Løfteværktøjet, der skal løfte 450 tons, består af tre adskilte dele: En del, der udfører løfteprocessen og dermed bærer vægten, den del der styrer så tværskibs bevægelse er umulig, og en del, der styrer så langskibs bevægelse er umulig.

Umiddelbart efter løftningen begyndes arbejdet med indbygning af skibssider, spanter, m.m., således at der hurtigt op-

nås stivhed og styrke mellem den løftede overpart af agterskibet og den nedre del. Samtidig hermed er arbejdet begyndt med indbygning af den ny sektion, der skal udgøre forlængelsen.

Når agterskibet er svejst sammen i den ny højde, udtages det specialværktøj, der har været brugt ved løftningen, idet det skal anvendes til den samme operation i forskibet, og med den endelige indbygning af det nødvendige stål i forlængelsessektionen, samtidig med indsætning af det ny bildæk, har færgen fået sine nye dimensioner.

Dernæst kommer udførelsen af »alle detaljerne«, som det hedder i Nakskov Skibsværfts blad, og hvoraf nogle enkelte skal nævnes:

- Bøvporten skal have større løftehøjde, så biler fra det ny bildæk kan passere under den løftede port.
- Agterskibet ombygges, så der skaffes ilandkørselsmuligheder over agterskibet.
- Porte indbygges for og agter på det ny bildæk.

- Otte elevatorer forlænges.
- Alle trapper føres de 2,5 meter højere op.
- Der installeres 38 kilometer nyt kabel, hvilket betyder, at 400 kabler skal skæres over, og der bliver således 800 sammenkoblingssteder.
- Rør- og ventilationssystemer forlænges.

Som det fremgår, er det et meget omfattende arbejde, og man kunne måske spørge, om man ikke lige så godt kunne bygge to nye færger i stedet for disse kostbare ombygninger.

Ifølge NS-bladet er prisen for en sådan ombygning imidlertid kun ca. en fjerdedel af prisen for en ny færge, og ombygningen udføres på ca. et halvt år.

Den første af de to færger, m.f. *Prins Henrik*, ankom til værftet den 29. oktober, og ombygningen blev påbegyndt umiddelbart derefter. M.f. *Dronning Margrethe II*'s ombygning forventes påbegyndt i foråret 1981.

De forskellige faser / The various stages

1



Efter overskæring er forskibet trukket 12 meter frem.

After severance, the forepart of the ship is pulled 12 metres forwards.

2



Agterskibets overdel hviler på løftesøjlerne, og indbygning af ny sektion er påbegyndt.

The upper structure of the afterpart of the ship is supported by the lifting pillars and building in of a new section has started.

Two Ferries are Enlarged



The Danish State Railways have entrusted the Nakskov Shipyard Ltd. with the very comprehensive task of converting the ferries "Dronning Margrethe II" and "Prins Henrik" which were built at the yard in 1973 and 1974 respectively.

The ferries are to be lengthened by 12 metres and heightened by 2.5 metres and, at the same time, the accommodations for both crew and passengers will be modernized and improved upon. The restaurants will also be altered, and shops, kiosks and a super market will be added so that the ferries may also serve crossings to Germany.

This represents the most comprehensive conversion ever undertaken by a Danish yard and, as far as we know, it is also the first time a Danish yard carries out a heightening of this size, the object of which is to make room for a car deck above the present train deck.

Technicians from the Danish State Railways have ascertained that the ferries in their new

state comply with national and international safety regulations, whereas it has been left to the tenderers to solve the problem of accomplishing the lengthening and heightening.

Broadly, the lengthening by 12 metres and the heightening by 2.5 metres are carried out in the following way, all operations taking place in a dry dock: The forepart of the ship is placed on sliding ways, so that it may be pulled 12 metres forward after the ship has been severed. As shown in the illustration, the ferry is severed in a zigzag way in order to avoid cutting through engines in the bottom of the vessel and in order to keep clear of complicated ventilating plants, restaurants, staircases, etc. in the upper part of the ship.

Subsequently, the afterpart of the ferry is horizontally cut through at the very top of the train deck, whereafter the upper part will be lifted 2.5 metres on 45 steel supports. The lifting equipment, which has to lift 450 tons consists of 3 separate parts: one which per-

forms the lifting process and thus carries the weight, one which guides and prevents transversal movements, and one which prevents longitudinal movements.

Upon completion of the lifting, the building-in of the ship's sides, frames, etc. is immediately commenced in order quickly to secure rigidity and strength between the upper part of the aftersection which has been lifted and the lower part. At the same time the yard has started building in the new section which will form the lengthening part of the conversion.

When the aftersection of the ship has been welded together at the new height, the special lifting equipment is removed, and is used for the same operation in the forepart of the vessel. When the necessary steel has been built into the extension section, and the new car deck constructed, the ferry is ready in its new enlarged version.

Then "all the details" follow, as the yard writes in its staff magazine, some of which deserve mention:

- The bow port has to have a bigger lifting height, so that cars can pass from the new car deck under the port in lifted position.
- The stern has to be rebuilt to permit trains and trucks to leave the ferry from the stern.
- Ports have to be built fore and aft of the new car deck.
- Eight lifts have to be lengthened.
- All staircases have to be extended by 2.5 metres.
- The electric cables have to be extended by 38 kilometres which means that 400 cables have to be severed, involving 800 connections.
- The piping system and ventilation systems have to be lengthened.

As will appear from the above, the task is very comprehensive, and one might ask whether it would not be more profitable to build two new ferries instead of performing the extensive conversions.

The Nakskov Yard answers the question in its magazine, stating that the cost of one such conversion is about 25% of the price of a new ferry, and that the conversion can be accomplished within about 6 months.

The first ferry, "Prins Henrik", arrived at the yard on 29th October, and work was immediately commenced. The rebuilding of the second ferry, "Dronning Margrethe II", will be commenced in the spring of 1981.



3

Agterskibets overdel er sammenbygget med underdelen, forlængelsessektionen er oppe i ny bildæksenhøjde, og forskibets overdel er løftet og hviler på søjlerne.

The upper structure of the afterpart of the ship has been connected with the lower part, the extended section has an new cardeck height and the upper structure of the forepart of the ship is lifted and is supported by pillars.

4

Med endelig sammenbygning har færgen fået de nye hoveddimensioner, og først nu kan alt indvendigt udrustningsarbejde påbegyndes.

With the final assembly the ferry has the new main dimensions and now work on all the interior fittings can start.

SNAPSHOTS



Odense

Professor Shieh Yung – der er chef for anæstesiologifdelingen ved First Affiliated Hospital, Beijing Medical College, i den kinesiske hovedstad – blev i forbindelse med en verdenskonference i Hamburg inviteret til Danmark af Kompagniet. Under opholdet i Danmark besøgte professoren bl.a. H. C. Andersen museet i Odense og ses på billedet sammen med underdirektør Holger Hansen og frue (t.v.) og museumsassistent Erling Gormsbøl foran fresken der viser H. C. Andersen på Odense rådhus efter udnævnelsen til æresborger.

Professor Shieh Yung – Head of the Department of Anaesthesiology, First Affiliated Hospital, Beijing Medical College in the Chinese capital – was invited to Denmark by our Company in connection with "the 7th World Congress of Anaesthesiologists in Hamburg". During his stay in Denmark, professor Shieh Yung paid a visit to, amongst others, the Hans Christian Andersen museum in Odense and is here pictured together with Mr. and Mrs. Holger Hansen (left) and Mr. Erling Gormsbøl, Assistant at the museum, in front of a mural depicting the world famous fairy-tale writer receiving the freedom of the city of Odense.



Montreal

I anledning af Robert Reford Inc.'s udnævnelse til agenter i det østlige Canada for Transpacific Linien, blev der i Montreal afholdt en reception. Blandt gæsterne var fhv. statsminister Hilmar Baunsgaard og frue, der her ses sammen med (fra venstre) hr. Bent A. Jeilman, Mr. Alexis Reford og generalkonsul J. F. Bruun.

On the occasion of the appointment of Robert Reford Inc. as agents for Eastern Canada for the Transpacific Service a reception was recently held in Montreal. Among the guests were former Danish Prime Minister Hilmar Baunsgaard and wife, who are pictured together with (from left) Mr. Bent A. Jeilman, Vice-President, East Canada, of Johnson, Walton Steamships Ltd., Mr. Alexis Reford, President of Robert Reford Inc., and (far right) Mr. J. F. Bruun, Danish Consul General in Montreal.



Copenhagen

Som anerkendelse for et vellykket salg fremstød for ukrudtsbekæmpelsesmidlet GRAMOXONE arrangerede ICI Plant Protection Division en rundrejse i Europa, der bl.a. indbefattede et besøg på Kompagniets hovedkontor. Deltagerne ses her foran hovedindgangen med et transparent, der i oversættelse lyder: »Hjertelig velkommen til forhandlere og stab ved landbrugsafdelingen hos The East Asiatic Company (Thailand) Ltd. i anledning af besøget hos os».

In recognition of a successful sales drive for the herbicide GRAMOXONE, the ICI Plant Protection Division arranged a tour of Europe which, amongst others, included a visit to our Company's Head Office. The participants are pictured at the main entrance with a streamer which in translation reads: "A hearty welcome to dealers and staff of the agricultural department of The East Asiatic Company (Thailand) Ltd. on the occasion of their visit to us".



ยินดีต้อนรับ
ผู้แทนจำหน่าย และพนักงานฝ่ายเกษตร
บริษัท อีสต์เอเชียติก (ประเทศไทย) จำกัด
ที่มาเยือนเรา



Tasmania

Hosstående billede er modtaget fra Kompagniets datterselskabs savmølle, The Kauri Timber Company Ltd., i Smithton i det nordvestlige Tasmanien. Møllen opskærer årligt 70.000 m³ tasmanske egekvæver og foruden salg på hjemmemarkedet eksporteredes der i 1979/80 for over en million australske dollars ovntørrede brædder til Europa. Billedet viser syv af medarbejderne på savmøllen.



The adjoining picture was received from our Company's subsidiary's sawmill, The Kauri Timber Company Ltd. in Smithton in the north western part of Tasmania. 70.000 m³ of Tasmanian Oak logs are cut annually and apart from the main domestic market Kauri during 1979/80 exported kiln dried rough boards to Europe for more than 1 million Australian Dollars.

Pictured in front of the sawmill (from left): Mr. Bob Monson, Sawmill Superintendent, Mr. Ken J. Last, General Manager, Mr. Gordon Smith, Stock Controller, Mr. Jack McKay, Sales Manager, Mr. George V. Robb, Asst. Manager, Mr. Collis Pinner, Logging Supervisor, and Mr. John Cumming, Seasoning & Processing Superintendent.

Rotterdam

Kort efter samsejlingens 8-års jubilæum blev ScanDutch container nr. 1.000.000 den 1. juli 1980 lastet om bord i t.s. *Nedlloyd Delft* i Tokyo, og 27 dage senere blev den, som vist på billedet, losset i Rotterdam. I betragtning af den rivende udvikling i container transporten forventes det, at det kun vil tage halv så lang tid at nå den anden million.

Shortly after the 8th anniversary of the joint sailing venture, the one millionth ScanDutch container was on 1st July, 1980, loaded on board t.s. "Nedlloyd Delft" in Tokyo, and 27 days later it was discharged in Rotterdam (as shown in the picture). With the rapid development of container transport the two millionth mark is expected to be reached within half the time.



Under the chairmanship of Management Far East Shipping a regional meeting of the Transpacific Service has recently been held in Singapore, attended by representatives of our Company's shipping agents in South East Asia and Management Transpacific Service in USA/Canada. The participants had an opportunity to discuss and co-ordinate current and future plans etc. for the Transpacific Service.

Singapore

Under Management Far East Shippings forsæde har Transpacific Linien i Singapore afholdt et af sine regelmæssige regionalmøder, hvori der deltog repræsentanter for Kompagniets skibsa-genter i Sydøstasien samt liniens ledelse i USA/Canada. Her var der lejlighed til at diskutere og koordinere Transpacific Liniens nuværende og fremtidige planer etc. Mødet fandt sted på Goodwood Park Hotel, hvor nedenstående billede af deltagerne blev taget.

Pictured at the Goodwood Park Hotel (clockwise from the lower left): Mr. S. R. Zedeler, EAC-Jakarta, Mr. Choo Siew Sun, Pernas MISC Shipping Agencies - Penang, Mr. Erik Nes, Mr. C. A. Shorter and Mr. G. Lee Siang Ser, Barber Wilhelmsen Agencies - Singapore, Mr. P. V. Nielsen (hidden), Owners' Representative Barber Wilhelmsen, and Mr. J. J. Gents (hidden), Owners' Representative EAC, both Singapore, Mr. W. G. Brown (at end of table), Harrisons & Crosfield - Port Kelang, Mr. Koh Chee Hui, Harrisons & Crosfield - Kuala Lumpur, Mr. S. Tougaard and Mr. H. D. Troelsen, MFES - Hong Kong, Mr. E. A. Pedersen, MTPS - Vancouver, Mr. K. Ghoshchandra and Mr. T. Hasselriis (hidden), EAC(T) - Bangkok, and Mr. B. Yassin, EAC - Jakarta.



Første superfærge



Den forreste kommandobro.

The forward bridge.



Trappehal på restaurationsdæk.

Staircase and hall on restaurant deck.

Den største færge, der endnu er bygget på A/S Nakskov Skibsværft, afleveredes den 10. oktober til DSB.

Det er *Prins Joachim*, værftets nybygning nr. 223, der efter prøvesejlads i Østersøen og ved Romso 27.-29. september overtoges af Statsbanerne i Korsør. Færgeren er bygget som intercity-færge til ruten Korsør-Nyborg, og efter en kort periode som godsfærge indsattes den i intercity-trafikken over bællet på efterårsferienens sidste dag, den 26. oktober.

M.f. *Prins Joachim* er beregnet for 2000 passagerer og indrettet med to saloner på to dæk. Den har panorama-restaurant, cafeterier, »torv« med snack-bar og kiosk, lege- og puslerum for børn samt elevatorer mellem de enkelte dæk. Den er bygget som dobbeltskrueskib og forsynet med 2 agter-ror og 1 for-ror. I forskibet er anbragt to sæt KaMeWa tværpropellere à 1000 hk til forøgelse af manøvreerven. Der findes styrehus i begge ender af færgeren, hvorfra fremdrivnings- og bovpropellere kan betjenes, og tv-overvågning af togdæk og maskinanlæg.

Fremdrivningsanlægget består af 6 B&W/Alpha dieselmotorer af typen 16U28LU, 4-takts trunkmotorer, som gennem reduktionsgear og kobling driver skibets to propellere, der begge er forsynet med vendbare skrueblade. Motorerne er sammenkoblet 3 og 3, og den samlede, maksimale ydelse er 25.440 hk. Den elektriske kraft leveres af NEBB-generatorer, som drives af dieselmotorer fra Frichs. Endvidere findes aksel-generatorer.

Prins Joachim, der er bygget til Bureau Veritas klasse, føres af kaptajn T. Panduro, mens maskinen er underlagt maskinchef M. L. Mortensen. Færgeren har følgende dimensioner: Største længde 152 m, længde mellem perp. 143,20, største bredde over fenderliste 23,70 m, bredde på spant 23,10 m, sidehøjde til togdæk 7,75 m, dybgang lastet 5,64 m, kontrakt-fart ved 15.000 bhk: 18,9 knob, 4490 tdw, brt 10.606, nrt 5088, sporlængde 500 meter, fordelt på 4 spor. Søsterskibet *Kronprins Frederik*, der er Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 224, afleveres til foråret.

Billederne på disse sider giver et indtryk af færgens indretning og den kunstneriske udsmykning, der er forestået af maleren, professor Ole Schwalbe.

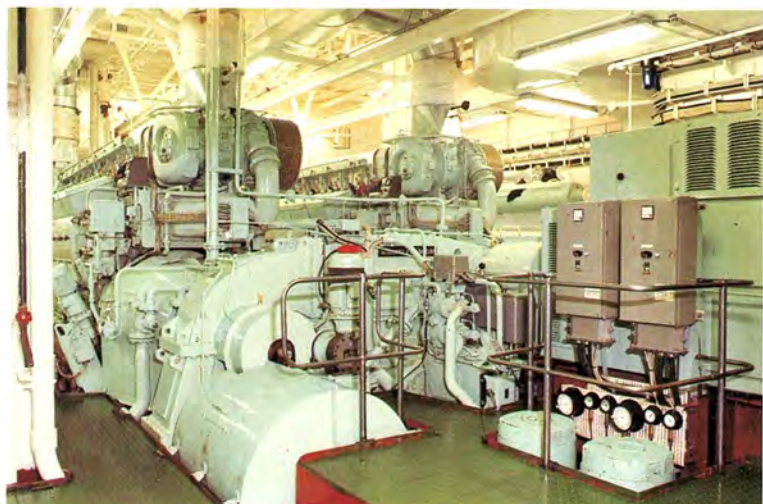


Togdæk med rangercentral over uret.



Maskinkontrolrum.

Engine control room.



To af seks hovedmotorer.

Two of the six main engines.

afleveret First Superferry Delivered



Færgetorvet med snackbar og kiosk.

The "mart" with snack bar and kiosk.



Restaurations.

Restaurant.



Train deck with shunting central above clock.

The largest ferry ever built at the Nakskov Shipyard was delivered to the Danish State Railways on 10th October.

"Prins Joachim", the yard's newbuilding No. 223 was taken over by the Danish State Railways in Korsør following trial trips in the Baltic and off Romso on 27th-29th September. The intercity ferry has been built for the Great Belt crossing between Korsør and Nyborg, and after a short stint as a goods ferry she entered the intercity traffic across the Belt on 26th October.

M.f. "Prins Joachim" can carry 2,000 passengers and has two saloons on two decks. She boasts a panorama restaurant, cafeterias, a "mart" with snack bar and kiosk, playrooms and nurseries, as well as lifts between the individual decks.

The ferry is provided with twin propellers, twin rudders astern and one rudder forward. In the forepart of the vessel two sets of KaMeWa bow-thrusters at each 1,000 HP help improving the ferry's manoeuvrability. Wheel houses are available at both ends of the ferry from which the propellers and the bow thrusters can be operated. The train deck and the engine room are monitored by TV cameras.

The main engines consist of six B&W/Alpha 16U28LU diesel engines (4-stroke trunk engines) which via reduction gears and clutches actuate the vessel's two propellers which are equipped with variable-pitch blades. The engines are coupled 3 and 3 and the engines generate a maximum of 25,440 HP. Electric power is supplied by NEBB generators propelled by Frichs diesel motors, and furthermore the ferry has shaft generators.

The "Prins Joachim", which conforms with the requirements of the Bureau Veritas Class is skippered by Captain T. Panduro while Chief Engineer M. L. Mortensen is in charge of the engine machinery.

The main dimensions of the ferry are: Length o.a. 152,0 m, length p.p. 143,20, max. breadth between fender-lists 23,70 m, moulded breadth 23,10 m, moulded depth to train deck 7,75 m, loaded draught 5,64, contractual speed at 15,000 BHP 18,9 knots, 4,490 tons deadweight, gross register tonnage: 10,606, net register tonnage 5,088, total length of the four tracks 500 m.

The sister vessel, "Kronprins Frederik", Nakskov Shipyard's newbuilding No. 224 will be delivered in the spring of 1981.

The photographs on these pages give an impression of the arrangement of the ferry and the artistic adornment for which the painter, professor Ole Schwalbe is responsible.



Skibsførerens dagrum.

The captain's sitting room.



Telegrafisten på radiostationen.

The wireless operator at work in the radio station.

Sagt og skrevet om ØK

Heard and read about EAC

ktas bladet

ØK – største KTAS-kunde

Jorden er ikke større, end at den kan omspændes af tanken.....

Det var med dette motto, at etatsråd H. N. Andersen realiserede sin drøm om at skabe et verdensomspændende firma, hvilket man jo nok må sige er lykkedes. Men udviklingen i kommunikationsmidlerne har da bidraget til at muliggøre Kompagniets vækst i efterkrigs-årene, og i dag placerer ØK sig som én af giganterne i telefoni, med en årsregning på knapt 1,8 mill. kroner hos KTAS, hvoraf P & T tager sin del. Tallet er for 1979.

Kompagniet fik i 1974 installeret en PABC

med 35 linier, og i dag er man oppe på 48 linier, hvorefter størstedelen er reserveret for udgående trafik.

– Megen af vor telekommunikation foregår pr. telex og minicomputer, fortæller fuldmægtig Ove Winther-Petersen, men telefonen udgør da fortsat et fuldstændigt uundværligt led i den daglige kommunikation med hele verden. På grund af de store tidsforskelle mellem vore afdelinger, træder telex'en ind i de tider, hvor vort hovedkontor i København ikke er normalt bemandet. Til gengæld har telegrafkontoret, som det er døbt, altid vagt døgnet rundt, og via moderne computersystemer kan alt indgående materiale ligge klar i afdelingerne, når folk møder om morgenen. Men der er stadig stor aktivitet i telefonomstillingen. Amerika, Afrika, Fjernøsten, Australien – samtaler til og fra Kompagniets 170 egne kontorer og koncernselskaber kløden rundt foruden til en lang række forretningsforbindelser.

THE TIMES

En af vikingernes største bedrifter var deres dygtighed til at bygge skibe, og det kan måske således ikke undre, at det største private selskab i Skandinavien blandt andet beskæftiger sig med skibsfart.

Det Østasiatiske Kompagni, København, er en gigant, ikke alene i skandinavisk men i international målestok. Det blev grundlagt i 1897 af H. N. Andersen og satte verdens første oceangående dieselmotor skib i drift i 1912. Han grundlagde også den danske del af verdens ældste luftfartsselskab, der idag hedder SAS.

Kompagniet handler med praktisk talt alt undtagen våben og råolie. Det første af principielle grunde, det andet på grund af risikoen.

Det ejer omkring 260 selskaber og har ca. 32.000 medarbejdere. 1979-omsætningen var ca. 20 milliarder kroner eller mellem 1/10 og 1/11 af Danmarks bruttonationalprodukt.

"One of the Viking's greatest achievements was their skill in building ships, so perhaps it is not surprising that the biggest private company in Scandinavia among other things deals with shipping.

The East Asiatic Company, Copenhagen, is a giant, not only in Scandinavia but on world scale. It was founded in 1897 by H. N. Andersen and put the world's first ocean-going diesel motorship into service in 1912. He also founded the Danish part of the world's oldest airline, known today as SAS.

The company trades in almost everything except weapons and crude oil, the first out of principle, the second because of the risks. It owns about 260 companies and has some 32,000 employees. The 1979 turnover was about 20,000m kroner or between a tenth and an eleventh of the gnp of Denmark".

Extract of an article in the Copenhagen Telephone Company's house magazine

EAC – the Telephone Company's biggest client

"The world is not so large that it cannot be encompassed by thought"

With this motto Mr. H. N. Andersen (founder of EAC) realized his dream of creating a world-wide company in which he admittedly succeeded.

Developments within the field of communications have, however, contributed to the growth of the Company during the post-war years and to-day EAC represents one of the giants within telephony with a 1979 bill amounting to Danish Kroner 1.8 million.

In 1974 the Company had a PABC telephone exchange installed with 35 lines, to-day increased to 48, most of which are reserved for outgoing traffic.

– A lot of our Company's tele-communications takes place by means of telex and mini-computers, says EAC's O. Winther-Petersen, but the telephone still constitutes an absolutely necessary part of the daily worldwide communications. Outside office hours the telex bridges the differences in time between Denmark and the countries abroad where our offices are located. On the other hand, the telegraph office is manned around the clock and modern computer systems insure that all incoming messages are ready in the departments when the offices open in the morning.

However, the telephone exchange is still kept busy connecting calls to and from the company's 170 offices and associates in addition to business connections in Europe, America, Africa, The Far East and Australia.

1980 METAL 18

Når landets handels- og betalingsbalance i forhold til udlandet er miserabel, er det særlig vigtigt, at danske virksomheder tjener penge hjem.

Det virkede derfor lidet gennemtænkt – som et vulgært spil for galleriet – da diverse dagblade nyligt forsøgte at lægge både A. P. Møller og ØK for had, fordi de to virksomheder formodes at have tjent endog meget store penge i det sidst forløbne regnskabsår.

Vi synes, det er godt, når danske virksomheder tjener penge. Især er det fortjenstfuldt, når det – som i de nævnte tilfælde – er sket i form af fremmed valuta, der føres hjem til en valutakasse, som nok kan trænge til alle de transfusioner, som kan præsteres.

Vi kan altså ikke deltage i forargelsen over selve det, at virksomhederne tjener penge. Vi håber tværtimod, at endnu flere virksomheder kan komme til at gøre det.

Når så pengene er tjent hjem – ja, så kan vi diskutere, hvordan de skal fordeles. Men det er en ganske anden sag, selvom den ikke er mindre interessant end den første.

METAL is the bi-monthly publication of the Danish Metal Workers' Union

Denmark's balance of trade and balance of payments being in as miserable a state as is the case, it is now of utmost importance that Danish business earns foreign exchange.

It consequently seemed ill-founded – and a vulgar play to the gallery – when various Danish dailies recently tried to bring odium upon both A. P. Møller and EAC because the two concerns allegedly have made even very large profits during last year.

We consider it an advantage when Danish business makes money. Particularly if, as in the present case, it is a question of foreign currency being brought home to the Danish foreign exchange reserves which are, indeed, in need of all the transfusions which can possibly be provided.

We thus cannot share the indignation about companies making money as such. On the contrary, we hope that still more companies will be able to do so.

When profits have eventually been made, a discussion about the distribution may take place. This is, however, quite a different matter, although no less interesting than the first one.

Bustling Graphic Business

Travlhed i den grafiske forretning

Salgsdirektør Richard Glöckner, POLAR-Mohr, fyldt 60 år og fejret af Kompagniet

Under den grafiske udstilling IPEX i Birmingham, England, fyldte salgsdirektør Richard Glöckner, POLAR-Mohr KG., 60 år, og Kompagniet afholdt i den anledning en reception den 12. september på Hotel Metropol, hvor underdirektør Holger Hansen overrakte en gave fra Kompagniet.

POLAR-Mohr, der er verdens førende leverandør af skæremaskiner, er en af Kompagniets principaler og blev nærmere omtalt i ØK Bladets marts 1980 udgave.

Mr. Richard Glöckner, Sales Director of POLAR-Mohr, 60 years and celebrated by our Company

During the graphic exhibition IPEX in Birmingham, England, Mr. Richard Glöckner, Sales Director of POLAR-Mohr KG., celebrated his sixtieth birthday and our Company took the opportunity of arranging a reception at the Hotel Metropol on 12th September, on which occasion Mr. Holger Hansen, General Manager EAC, presented Mr. Richard Glöckner with our Company's gift.

POLAR-Mohr is considered the world's leading manufacturer of cutting machines and is one of our Company's suppliers. See EAC News No. 2, 1980.

From left: Mr. Sven-Jørgen Højtved Pedersen and Mr. Larry Tanowitz, Heidelberg Eastern, New York, Mr. Holger Hansen, Mr. Peter Rastetter, Heidelberg Eastern, New York, Mrs. Gisela Glöckner, Mr. Helge Schibbye, Head Office, Mr. Richard Glöckner, Mr. Heinz Dickmann, Hong Kong, Mr. Birger Svenning Hansen, Erik Levinson, Copenhagen, Mr. Ebbe K. Bahnsen and Mr. Troels Edelmann Christensen, Head Office.

Underdirektør Holger Hansen lykønsker salgsdirektør Richard Glöckner.

Mr. Holger Hansen congratulating Mr. Richard Glöckner.



Grafisk koordinationsmøde i København

Den 22. og 23. september afholdtes grafisk koordinationsmøde på Hovedkontoret med deltagelse af seniorstab fra Kompagniets grafiske kontorer i Fjernøsten, Mellemøsten, Afrika, USA og Danmark.

Hovedformålet med mødet, der fandt sted umiddelbart efter IPEX, den store internationale grafiske udstilling i Birmingham, var at udarbejde en strategi for videreudviklingen af Kompagniets betydelige grafiske forretning.

Billedet viser mødedeltagerne samlet udenfor Kompagniets hovedkontor.

Graphic Co-ordination Meeting in Copenhagen

On 22nd and 23rd September a graphic co-ordination meeting was held at Head Office, attended by senior staff from our Company's graphic offices in the Far East, the Middle East, Africa, the U.S., and Denmark.

The meeting took place immediately after the termination of the international graphic exhibition in Birmingham, IPEX, and its main objective was to work out a strategy for the further development of our Company's important graphic business.

The photograph shows the participants of the meeting in front of the Head Office.



Erik Levison indfører ØK Datas FlexData II

Deltagerne i Hovedkontorets »Graphic Coordination Meeting« – der foruden stab fra Hovedkontoret talte medarbejdere fra oversøiske filialer og datterselskaber – overværede den 25. september indvielsen af koncern-edb systemet FlexData II hos Kompagniets datterselskab, Erik Levison ApS i Ballerup.

FlexData II er et »nøglefærdigt« system til løsning af administrative problemstillinger. Systemet består af edb-programmer, som af ØK Data er tilpasset Kompagniets krav og standards, og af koncern-minidatamaten Texas Instruments med typebetegnelsen TI990.

Edb-systemet omfatter en lang række standardmoduler, der specielt er rettet mod grafiske virksomheder og handelselskaber med et bredt varesortiment og mange forskellige kunder og kundetyper. Til systemet er der udviklet en effektiv brugeruddannelse, som gør det muligt for en virksomhed at begynde en edb-udvikling uden krav om tilførelse af medarbejdere med en egentlig edb-mæssig baggrund.

Indvielsen markerer afslutningen af første fase i en gennemgribende modernisering af den administrative styring hos Erik Levison, som samtidig bliver det første koncernselskab, hvor FlexData II er taget i brug i fuldt omfang.

Der gik 14 måneder fra de første overvejelser til daglig drift af dette omfattende administrative system, et bevis og opmuntrende eksempel på, hvordan datter-

selskaber med vidt forskellig baggrund kan benytte hinandens know-how og produkter i et intimt og produktivt samarbejde.

I forbindelse med afleveringen af system og datamat skitserede afdelingschef Eric Plesner, ØK Data, de betydelige fordele, Erik Levison har opnået ved at benytte udstyr og programmer, der er koncernstandards.

Planerne for den videre udvikling af FlexData II omfatter systemer til gennemførelse af automatisk udskrift af ledelsesrapporter, ad hoc- og specialrapporter til Hovedkontoret. Sådanne rapporter vil senere kunne dannes på få minutter på basis af helt aktuelle data, der af andre årsager allerede er lagret i datamaskinen.

Indvielsen fik en festlig afslutning, da Eric Plesner overrakte en moderne udgave af den antikke østerlandske kugleramme, *Abacus* til direktør B. Svenning Hansen, Erik Levison. Kuglerammen indgår i stiliseret form i ØK Datas bømærke, og i dagens anledning var regnemaskinen monteret i et smukt alarmskab, således at Erik Levison under selv de mest kritiske og usandsynlige driftsforhold altid er sikret regnekapacitet.

Ved en efterfølgende reception fik mødedeltagerne lejlighed til at besigtige anlægget i drift og nogle af de 16 skærmterminaler, som systemet betjenes fra. Næste udbygning vil øge antallet af skærme til 22.

Erik Levison Adopts EAC Data's FlexData II

On 25th September the participants in Head Office's 'Graphic Coordination Meeting' – comprising employees from Head Office as well as a number of overseas branches and subsidiaries – witnessed the inauguration of the FlexData II Group-EDP system at the premises of our Company's subsidiary, Erik Levison Ltd., Copenhagen.

FlexData II represents a 'turnkey' system for solving administrative problems. The system consists of EDP programmes – adapted to our Company's requirements and standards by EAC Data – and the Group minicomputer Texas Instruments, type TI990.

The EDP system comprises a number of standard modules particularly aimed at graphic undertakings and business firms with a wide range of products and numerous, different customers and types of customers. An effective training programme has been evolved for users of the system which enables an undertaking to start developing EDP without

Deltagerne i Hovedkontorets koordinationsmøde bliver i Erik Levisons udstillingslokaler orienteret om FlexData II af ØK Data eksperter.

Participants in Head Office's coordination meeting are briefed on FlexData II by EAC Data experts in Erik Levison's exhibition hall. Seated in the front row (from left): Mr. S. A. Emekpere and Mr. J. C. Ujomadu, R. T. Briscoe (Nigeria) Ltd., Mr. Geert Bruun, Head Office's Export Department, Mr. O. Stangegaard, EAC Data, and Mr. B. Svenning Hansen, Erik Levison Ltd.



having to engage employees with an EDP background as such.

The inauguration marks the termination of the initial stage in the radical modernization of Erik Levison's administrative control, and it is at the same time the first subsidiary of the EAC Group which fully employs FlexData II.

Fourteen months elapsed from the time the project was first considered until this extensive administrative system was operational, proof and an encouraging example of how subsidiaries with widely different backgrounds can draw advantage of each other's know-how and products in intimate and productive co-operation.

On handing over the system and computer Mr. Eric Plesner, EAC Data Departmental Manager, mentioned the considerable advantage which Erik Levison has obtained by using equipment and programming which are standards in the Group.

Plans for further developments of FlexData II comprise systems for automatic transcription of management reports, ad hoc and special reports for Head Office. Such reports can eventually be made within a few minutes on basis of fully up-to-date data which for other reasons are already stored in the computer.

After the inauguration Mr. Eric Plesner handed over to Mr. B. Svenning Hansen, Erik Levison Ltd.'s Managing Director, a modern version of the antique, oriental abacus. The abacus forms part of EAC Data's logo and in honour of the occasion the abacus was mounted in a nice 'alarm box', ensuring that Erik Levison under even the most crucial and unlikely working conditions is always assured of calculating capacity.

At a subsequent reception the participants had an opportunity to inspect the equipment in operation and some of the system's 16 display units. The next expansion will increase the number of displays to 22.

Indkøbschef Kaj Gredtved, Erik Levison ApS, afdelingschef Eric Plesner, ØK Data, og afdelingsleder B. Kronie Pedersen EAC (M). Kuala Lumpur, betragter FlexData II's 'hjerter'.

Mr. Kaj Gredtved, Mr. Eric Plesner, and Mr. B. Kronie Pedersen view FlexData II's 'heart', the Texas Instruments minicomputer, type TI1990.



Direktør B. Svenning Hansen takker direktør O. Stangegaard for 'reserveregnemaskinen'.

Mr. B. Svenning Hansen thanks Mr. O. Stangegaard for the 'standby computer', the 'alarm box' being inscribed: 'In case of emergency - break glass'!



Nyt samarbejde om datakraft

ØK Data ApS, RC DATAcenter A/S og det norske dataservicefirma Teamco A/S har etableret samarbejde om indførelse af nye teknologier, såvel på datakraftområdet som inden for kommunikation og system-udvikling.

Samarbejdet vil også medføre en mere effektiv udnyttelse af eksisterende systemer, og det vil muliggøre fælles planlægning og investering i den ventede, ressource-krævende udvikling af fremtidige systemer tilpasset nye, teknologiske fremskridt.

Samarbejds-konstellationen udbygges yderligere i forbindelse med et ønske fra en af de nuværende aktionærer i RC DATAcenter A/S om at afhænde en aktiepost, og ØK Data og Teamco indtræder som minoritetsaktionærer i RC DATAcenter.

Formålet med samarbejdet mellem de tre store dataserviceselskaber er at sikre virksomhederne en bedre platform i 80'ernes konkurrenceprægede, internationale markedsføring, uden at den enkelte virksomhed mister identitet eller særpræg.

ØK Data er et datterselskab af ØK med 180 medarbejdere og en forventet omsætning i år på 60 mill. kr., mens RC DATAcenter og Teamco beskæftiger henholdsvis 370 og 250 og omsætter for henholdsvis 100 mill. og 125 mill. kr. i indeværende år.

New Cooperation within Data Processing

ØK Data ApS, RC DATAcenter A/S and the Norwegian data service firm of Teamco A/S have decided to cooperate in the introduction of new technologies in the data processing field as well as within communications and systems development

The cooperation also implies more efficient utilization of existing systems and it will permit mutual planning and investment in the anticipated resource demanding development of future systems adapted to new, technological advances.

The cooperation is, furthermore, cemented by one of the present shareholders in RC DATAcenter A/S wishing to sell a block of shares thereby enabling ØK Data and Teamco to join RC DATAcenter as minority shareholders.

The cooperation between these three large data service firms aims at ensuring for the firms a better platform for the competitive international marketing activities of the 1980ies without the individual firms losing their identity or distinctive character.

ØK Data - an EAC subsidiary - employs 180 people and the 1980-turnover is expected to reach 60 million Danish Kroner, while RC DATAcenter and Teamco employ 370 and 250 people respectively with turnovers this year of 100 million and 125 million Kroner respectively.

The Banking Department at Hrad Office has adopted a new edp system developed in accordance with the latest principles. The system operates with an on-line section as well as a batch section, and a visual display unit and a printer have been installed in the department. The employees register all banking transactions during the day and the relevant bank accounts are immediately brought up to the minute by the system. Whenever required all information like balances, rates of interest, and limits can be read from the visual display unit.

In case of substantial fluctuations in the rates of exchange, a request for exchange adjustment can be made via the display unit and the differences in exchange are now shown on the individual bank accounts. At the same time the printer produces an exchange adjustment journal showing the total difference in exchange.

When all registrations for the day are completed, an order for a print-out of daily journals is given via the display unit, and the print-out is done on our own printer. The journals are arranged according to two different sorting criteria: one set for the Banking Department and one set for the departments concerned, both serving as a receipt for the day's transactions.

The batch section of the new system is processed independently at EAC Data but is linked up with the on-line function. Every evening a run is made which:

- 1) collects booking data for FlexData's debtor/creditor and general accounting module
- 2) makes ready bank accounts (displays) for the following day's work
- 3) collects and stores data for various monthly lists which are printed at EAC Data.

The system has two main advantages: bank balances can be followed continuously and accounts entries are created automatically thus doing away with the necessity of a second registration for booking purposes. Furthermore, the system is easy to operate and requires no special training of the user.

Nyt on-line system i Bankafdelingen

Et nyt EDB-system er taget i brug af Hovedkontorets bankafdeling. Systemet er opbygget efter helt moderne principper og arbejder med en on-line del og en batch del. Til brug for on-line delen er opstillet en skærm og en printer. Medarbejderne i afdelingen indtaster selv de banktransaktioner, som tilgår i dagens løb og får øjeblikkeligt opdateret den pågældende bank, således at samtlige bankpositioner inklusive rentesatser og lånegrænser, kan aflæses på skærmen, når det ønskes.

I tilfælde af større udsving i valutakurserne kan der via skærmen rekvireres kursregulering, og kursdifferencerne kan nu aflæses på de enkelte bankkonti (een bankkonto pr. billede), samtidig med at der på printeren udskrives en kursjournal, som viser den totale kursdifference.

Når Bankafdelingen har sluttet dagens indtastning, gives via skærmen ordre til udskrivning af daglige journaler. Udskrivningen foregår på egen printer, og journalerne udskrives efter 2 forskellige sorteringskriterier, således at den ene kan benyttes af Bankafdelingen og den anden af de øvrige afdelinger som »kvittering« for dagens banktransaktioner.

Batch delen er den del af den tilknyttede opgave, som udføres sideløbende hos ØK Data. Hver aften foretages kørsler som:

1. opsamler bogføringsdata til FlexData's debitor-/kreditor- og bogføringsmodul.
2. klargør bankkonti (billeder) til næste dags arbejde.
3. opsamler data til udskrivning af diverse månedlige lister, som udskrives hos ØK Data.

Der er to store fordele ved systemet. Bankpositioner kan følges løbende, og der spares dobbeltregistrering, idet bogføring foretages automatisk. Endvidere er systemet så enkelt, at der ikke kræves speciel oplæring af brugeren.



Fru kontorchef J. Krogh Beyer følger oplysninger kaldt frem på skærmen af frk. Birgitte Funch. Mrs. J. Krogh Beyer, Departmental Manager, reading banking information on the visual display operated by Miss Birgitte Funch.

Beauvais-Plumrose solgt

Forhandlingerne mellem Plumrose A/S og AB Felix International, Eslöv, om salg af Beauvais-Plumrose Danmark til det svenske fødevarerfirma er afsluttet med et positivt resultat, og den 1. november overtoges Beauvais-Plumrose Danmark af den svenske concerns datterselskab i Danmark, A/S Felix Foods.

Overtagelsen omfatter BPD's aktiviteter inden for såvel produktion som administration, salg og distribution, herunder fabrikationen i Odense og Svinninge af færdige middagsretter, grøntsager, survarer og tomatprodukter, samt salget af disse varer. Virksomhederne, der omfattes af salget, beskæftiger 640 af Plumrose-koncernens ca. 1600 medarbejdere i Danmark. Felix Foods overtog samtlige forpligtelser over for medarbejderstaben, og som led i overtagelsen var medarbejderne tilsikret repræsentation i bestyrelsen.

Plumrose's øvrige aktiviteter i Danmark – deriblandt kød-forarbejdningen i Valby og Viby samt fremstillingen af mælkeprodukter i Horsens m.m. – berøres ikke af overtagelsen. Aktiviteterne i udlandet, der i løbet af de sidste 15 år er udvidet til at omfatte virksomheder med salg og produktion af levnedsmidler i Australien, Canada, Costa Rica, Ecuador, United Kingdom, U.S.A., Venezuela og Vesttyskland, berøres heller ikke af aftalen med Felix.

Beauvais-Plumrose sold

Negotiations between our Company's subsidiary, Plumrose Ltd., Copenhagen, and the Swedish foodstuff concern AB Felix International, Eslöv, involving the sale of Beauvais-Plumrose Denmark to the latter, have been successfully concluded, and on 1st November Beauvais-Plumrose Denmark was taken over by the Swedish concern's Danish subsidiary, A/S Felix Foods.

The takeover comprises BPD's activities within the production field as well as administration, sales and distribution, including processing in Odense and Svinninge of ready-made meals, vegetables, pickled vegetables and tomato products as well as sales of same. The factories which are included in the sale employ 640 out of the Plumrose concern's approximately 1,600 employees in Denmark. Felix Foods assumed all obligations towards the employees, and as part of the takeover the employees were assured representation on the board of directors.

Plumrose's other activities in Denmark – including meat processing in Valby and Viby as well as processing of dairy products in Horsens etc. – are not affected by the takeover. Nor are the activities abroad, which during the past 15 years have increased considerably and now comprise processing and sales of foodstuffs in Australia, Canada, Costa Rica, Ecuador, the United Kingdom, the U.S., Venezuela and West Germany.

Ny samsejling: EAC-Knutsen Line

ØK og det norske rederi Knutsen Line A/S har truffet principbeslutning om at sammenlutte de to rederiers liniefart mellem Nordamerikas Stillehavskyst og Det Fjerne Østen/Vestaustralien.

Forudsat at samarbejds-aftalen godkendes af de amerikanske skibsfartsmyndigheder, Federal Maritime Commission, vil den nye liniefart blive etableret i begyndelsen af 1981 under navnet EAC-Knutsen Line.

EAC-Knutsen Line vil tilbyde en forbedret kundeservice gennem et rationaliseret afsejlings-program, der bliver mere effektivt og bekvemt for såvel afskibere som modtagere med tre månedlige anløb af de fleste havne med 10-dages intervaller.

Samarbejdet mellem ØK og Knutsen Line betyder en væsentlig forbedring af transporten over Stillehavet. Begge selskaber har drevet rederivirksomhed siden århundredskiftet og har stor erfaring i liniefart. De vil tilsammen disponere over en flåde af moderne specialskibe og vil kunne tilbyde en konkurrencedygtig container-service, der omfatter både kølegods-kapacitet og kapacitet til transport af udstyr til byggeri og andet svært materiel.

Knutsen Line driver i dag Stillehavstrafik mellem Nordamerika, Australien og Det Fjerne Østen/Japan med seks linieskibe, mens ØK's Transpacific Service betjenes af fem Liner Replacement-skibe.

New Joint Sailing Arrangement: EAC-Knutsen Line

EAC and the Norwegian shipowners Knutsen Line A/S have in principle agreed to combine their services between the North American Pacific Coast and the Far East/West Australia.

Subject to approval by the U.S. Federal Maritime Commission the new service will be established at the beginning of 1981 under the name of EAC-Knutsen Line.

EAC-Knutsen Line will be offering improved services to customers through a rationalized sailing programme which will be more efficient and convenient to shippers and receivers alike, three monthly calls being slated at most ports at 10-day intervals.

The cooperation between EAC and Knutsen Line will mean a considerable improvement on transport across the Pacific. Both firms have been engaged in shipping since the turn of the century and have vast experience in liner services. Between them, they will have a fleet of modern, special vessels at their disposal and will be able to offer a competitive container service, comprising refrigerated space as well as space for transport of equipment for the building industry and other heavy materiel.

Knutsen Line at present maintains Pacific services between North America, Australia and the Far East/Japan with six Liner Vessels while EAC's Transpacific Service is operated with five Liner Replacement vessels.



Knutsen Line's Marir Bakke



ØK's LR-skib Samoa

Universitets-tak til ØK

ØK har fra et amerikansk universitet modtaget nedenstående, fornemme certifikat -i anerkendelse af Kompagniets støtte og assistance ved gennemførelse af universitetets European Law Internship Programme-. Programmet indebærer en midlertidig beskæftigelse i Europa af unge, amerikanske jurister, og Kompagniet har medvirket til gennemførelsen ved at påtage sig værtskabet for to jurister fra McGeorge School of Law ved University of the Pacific i Sacramento, Californien.

UNIVERSITY OF THE PACIFIC
MCGEORGE SCHOOL OF LAW

*In Appreciation
of support and assistance rendered to the
European Law Internship Program
McGeorge School of Law is pleased to confer this
CERTIFICATE OF RECOGNITION*

To
The East Asiatic Company



INTERNETIONALE
SINCE 1862
1980

Carroll Olesch
LEARN MORE ABOUT US

University thanks EAC

From an American university our Company has received above certificate of appreciation. The programme in question involves temporary work in Europe of young, American lawyers, and our Company has assisted by being host for two lawyers from McGeorge School of Law at the University of the Pacific in Sacramento, California.

Nye elever på Hovedkontoret

24 elever har påbegyndt uddannelsen i København med henblik på senere udsendelse til oversøisk tjeneste. Nedenstående billede viser dem i Hovedkontorets gård.

1. Aa. Jørgen Hastrup
2. Christian B. Seidelin
3. Allan Brink
4. Peter Damgaard
5. Gunnar Volkers
6. Mikael Knudsen
7. Henrik Spandet Møller
8. Niels Jakob Helweg-Larsen
9. Henrik Fabricius-Bjerre
10. Jan Kolind Christensen
11. Søren Harbel
12. Bent Erlandsen
13. Erik Thouber
14. Jørgen Graulund Jørgensen
15. Kim Fuglsang
16. Morten Fæster
17. Ulrik Friis Dahl
18. Søren Kristensen
19. Kurt Severinsen
20. Torben Krogsgaard Handest
21. Peter Fulford Williams
22. Poul Søe Jensen
23. Flemming Nyenstad Enevoldsen
24. Thomas Ejner Christfort



New Apprentices at Head Office

24 new apprentices have commenced their training in Copenhagen with a view to later overseas service.

Hovmester
Kaj Runchel,
Hovedkontoret,
21. november 1980.



Kaptajn
H. O. Hansen,
15. januar 1981.



Maskinchef
Svend Bendixen,
15. januar 1981.



Hovmester
John F. Nielsen,
15. januar 1981.



Hovmester
Egon Palmquist,
15. januar 1981.



Kaptajn
Bjørn Viktor Mvrthue,
Skibsafdelingen,
20. januar 1981.



Maskinchef
Sven R. B. Olsen,
21. februar 1981.

Runde fødselsdage / Birthdays

85 år Direktør J. Chr. Aschengreen,
Esperance Allé 6 A. I.,
2920 Charlottenlund,
17. januar 1981.

70 år Hr. H. G. Rude, Willow Corner,
Enton Green, Godalming, Surrey, England,
24. februar 1981.

65 år Hr. Harald Jessen, Chalet 194,
Urbanization Campos Mijas,
Fuengirola (Malaga), Spain,
9. februar 1981,
Hovedkasserer Ove Hay Simonsen,
»Skovgaarden» Jonstrupvang,
2750 Ballerup,
26. februar 1981.

60 år Ingeniør Arne Cortzen, Industriafdelingen,
27. januar 1981.

50 år I. styrmand Torben Petersen,
6. januar 1981.
Niels Jørgen Lund, Telegrafkontoret,
14. januar 1981.
Maskinchef Iver Bossen Pedersen,
26. januar 1981.
John L. B. Jørgensen, Rengøringsassistent,
31. januar 1981.

Udnævnelser / Appointments

Kontorchef Finn Koerner, Sekretariatet,
til direktionssekretær 1. oktober 1980.

Svend Aage Mønsted, Erik Levison ApS,
til underdirektør.

Underdirektør E. J. Mikkelsen, Dansk Fryse-
Tørring ApS, til direktør.



Finn Koerner



Svend Aage Mønsted



E. J. Mikkelsen

Nyansættelse / Joined our Company

Skovtekniker Steen Haugaard Sørensen,
til Douala.

Filialforflytninger / Transfers

Ole Kajander, midlertidigt Industriafdelingen,
til Lagos.

Bjørn Blangsted Henriksen, Hong Kong,
til Beijing.

Niels John Madsen, Hong Kong, til Jakarta.
Finn Holm, Manila,

til Heidelberg Eastern, New York.
Henning Thorndahl, Hong Kong,
til Vancouver.

Carl Edvard Ejby Hansen, Jakarta,
til Johannesburg.

Mads Michael Rahbek, Durban, til Bera de
Venezuela efter træning hos Paul Bergsøe &
Søn.

Genudsendelse / Re-transfers

Chr. Lund, Skibsafdelingen, udsendes ikke
til Tema (Ghana) som tidligere meddelte.

**Udsendelse til filialtjeneste /
Transfers to overseas service**

Niels Dyrvig Madsen, Eksportafdelingen,
til Heidelberg Eastern, New York.

**Forflytninger til Hovedkontoret /
Transfers to Head Office**

Kaptajn J. A. Vest, ScanDutch,
til Skibsafdelingen.

Jan Corfix Møller, Seoul,
midlertidigt til Regnskabsafdelingerne.

**Forflytninger til europæiske kontorer /
Transfers to European offices**

Dan Schjortherich Nielsen, Skibsafdelingen,
til ISA, Hamburg, som Sales Manager,

Regional Marketing Officer for EAC Lines,
Henrik Møen, Skibsafdelingen,

til træning hos EAC, Paris.

Per Stangegård, Træafdelingen,
til træning hos EAC, Paris.

**Intern forflytning /
Transfers within the Head Office**

Ingeniør Anders Svendsen,
Skibsafdelingens T.P.D.,

til Containerafdelingen.

**Forflytning til datterselskab /
Transfers to affiliated Companies**

Bent Troels Nellemann, Skibsafdelingen,
til Dansk Fryse-Tørring ApS.

Kaptajn P. Strand, Skibsafdelingen,
til ScanDutch.

**Overgår til sejlede personale /
Transfers to Maritime Service**

Overstyrmand Svend Engelbrecht Jørgensen,
Skibsafdelingen.

Diverse / Miscellaneous

I listen over udsendt dansk stab i ØK-bladet
nr. 5 blev Peter Bjørn Mortensen, Portland,
beklagelsesvis ikke nævnt.

Pensioneret / Retired

Underdirektør Valdemar Schmidt,
1. oktober 1980.

Kaptajn A. P. Moldt, 1. oktober 1980.

Forvalter Aa. Schæfer, Nakskov Skibsværft,
1. november 1980.

**Udtråd af Kompagniets tjeneste /
Left our Company**

I. styrmand Elo Hardy Nielsen,
Skibsafdelingen.

Poul Kragtig Vestergaard, Durban.

Arvid Michael Bodentien, Douala.

Maskinmester Jørgen Jensen.

Bryllup / Wedding

Finn Holm, Manila, har på Filippinerne ind-
gået ægteskab med Maria May Banaria.



Dødsfald . Obituaries

Pensioneret maskinchef *Alfred Rasmussen* er afgået ved døden den 27. september 1980, 74 år gammel.

Alfred Rasmussen blev ansat i Kompagniet som juniormaskinmester i 1929 og sejlede i en årrække på langfart, hvorefter han overgik til afløsnings-tjeneste og reparationsarbejde i europæisk fart fra 1939.

Alfred Rasmussen blev udnævnt til maskinchef i 1954 og gjorde fortsat tjeneste i Europa i Kompagniets lineskibe indtil sin pensionering i 1971.

Prokurist *Fritz A. Andersen*, Importafdelingen, afgik den 7. oktober 1980 ved døden i en alder af 52 år efter kort tids sygdom.

Prokurist Fritz Andersen blev ansat i Kompagniet som elev den 4. september 1946 i Importafdelingen og blev den 29. september 1950 udsendt til oversøisk tjeneste.

Han var stationeret i Tientsin 1950-52, i Hong Kong 1952 og i Bangkok 1952-58 og 1962-65 og i Shanghai 1958-62.

Ved overflytningen til Hovedkontorets Importafdeling i 1965 fik Fritz Andersen specialfuldmagt med titel af kontorchef, og i Liberia, hvortil han udsendtes i 1967, undnævntes han til General Manager.

Den 1. februar 1972 kom kontorchef Fritz Andersen atter til Hovedkontorets Importafdeling og udnævntes samtidig til prokurist. I april 1979 genudsendtes prokurist Fritz Andersen til Monrovia, men returnerede til Danmark i juli måned i år på grund af sygdom.

Sjælland Rundt

I sidste uge af juni – i forbindelse med det årlige sejlstævne Sjælland Rundt – besluttede Roklubben at vise fanen ved at deltage med 2 både (toere med styrmand). De seks deltagere (på billedet fra venstre: Lars Günther, Torben Nielsen, Jørn Møller, Jens Bager, Claus Frahm, Peter Ellehuus) nåede på grund af vejrets ugunst ikke at gennemføre på den selvnormerede tid (een uge), men måtte søge havn i Karrebæksminde, for i en efterfølgende week-end at ro bådene resten af vejen til København. Denne usædvanlige indsats har skaffet Roklubben mange guldårer (for 1.000 km roet) i denne sæson.

Kanindåb

ØKs Roklub afholdt 6. september kanindåb, hvor 18 førstegangsrøere måtte lide den tort at blive underkastet Kong Neptuns dåbsritual. Kong Neptun (Claus Frahm) ankom værdigt med sit følge til bådebroen på Langelinie, hvor kaninerne og et stort antal gæster spændt ventede. Begivenheden forløb på bedste vis, alle kaninerne – og enkelte gæster – fik en vandtur.

Fra oven og nedefter – Kaninerne venter nervøst på Kong Neptuns ankomst. – Kong Neptuns svende tager hårdt fat på en modstræbende kanin. – Havets hersker læser sin erklæring op. – Efter endt behandling med ilde lugtende substanser hældes et offer i havnen.



Travalje-kaproning

I den årlige Travalje-kaproning Tuborg-løbet den 2. september deltog ØKR traditionen tro blandt 12 konkurrerende hold. Vinder blev Hundested-fiskerne (tiden 5.02) over Jydsk Færgefart. ØKR besatte 6. pladsen med tiden 5.33 foran nr. 7 A. P. Møller med 5.36. Kun én gang tidligere – i 1978 – har vi tangeret denne gode tid.



Der lægges kræfter i. Fra venstre: Torben Nielsen, Lars Günther, Steen Ejlskov, Peter Ellehuus, Morten Rasmussen, Jens Bager, Jørn Møller, Claus Frahm og Lars Amstrup (styrmand).



