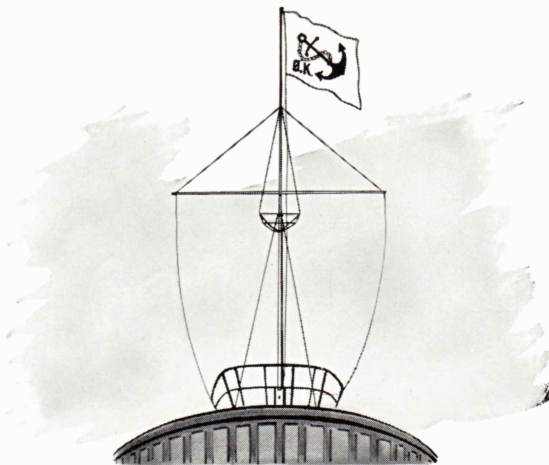


ØK BLADET



ÅRGANG 6 · NUMMER 1 · FEBRUAR 1963



ØK - B L A D E T

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:

G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:

J. L. Buch-Larsen

C. E. Olsen

E. Sivertsen

REDAKTIONENS ADRESSE:

ØK-Bladet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
Holbergsgade 2, København K

Husk at melde adresseforandring

TRYK:

Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

Bagside. Den danske vinter har sænket sig over
Nakskov og Skibsværftet.

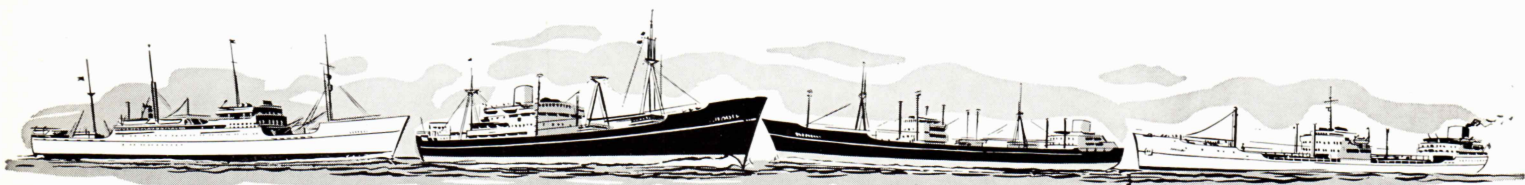
Back page. The Danish winter has fallen on
the town of Nakskov and the Shipyard.

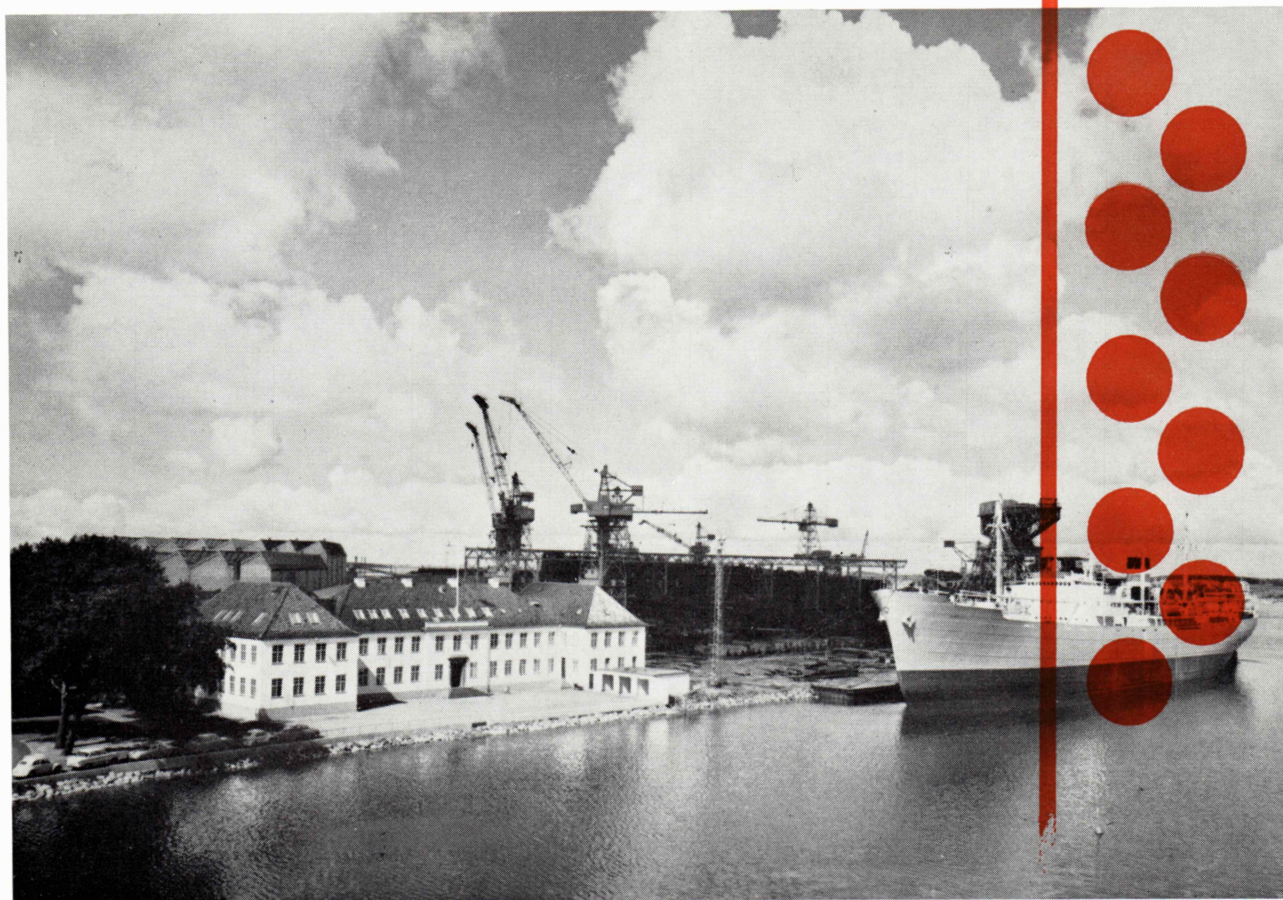
Nakskov Skibsværft.	3
Burundis konge besøger Ø. K.	8
»Selandia«s sidste rejse	9
Dir. Otto Christiansen, Nakskov Skibsværft, død	9
Kompagni-nyt	10
Her bor vi	13
TITAN-kranerne på St. Thomas	16
Ø. K.-aftenerne	17
Flyttedag inden for murene	17
Anders Olsens farvel til Ghana	18
Sporten	18

INDHOLD:

Forside. Nakskov Skibsværft set fra Rosnæs.

Front page. Nakskov Shipyard seen from Rosnæs.





AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Under den første verdenskrig var skibstaberne så betydelige, at den tanke var meget nærliggende, at et nyt skibsværft måtte have gode chancer efter krigens afslutning.

I lighed med hvad der skete i andre danske havnebyer, blev der også i Nakskov i året 1916 lagt planer om at bygge et skibsværft, selv om man ikke kan sige, at Nakskov havn var særlig velegnet, da indsejlingen var lang og kroget.

Samtidig med værftsplanerne havde byrådet vedtaget at lade udføre en udretning af sejllobet, budgetteret til ca. 1,5 mill. kroner. (Den kom til at koste 4 mill. kroner).

Nakskov havn var som nævnt ikke særlig velegnet til placering af et skibsværft, men Nakskov havde et andet fortrin, som blev afgørende for værftets start og senere trivsel: En af Danmarks store sønner, etatsråd H. N. Andersen, var født i Nakskov og støttede planen.

Der var bygget skibe ved Nakskov fjord gennem ad-

skillige århundreder. Allerede i 1509 anlagde Kong Hans et befæstet skibsværft på Slotø, en af øerne i Nakskov fjord, hvor man den dag i dag kan fremvise betydelige ruiner fra den tid.

Den danske orlogsflådes første skib »Engelen« var dette værfts nybygning nr. 1, og det var et af datidens største skibe. Det havde et displacement på ca. 1300 tons og en besætning på ca. 400 mand.

Flådeværftet blev nedlagt i 1635, og skibstømmerne fra Slotø gik over til at bygge handelsskibe i Nakskov havn.

Det er sandsynligt, at der har været bygget skibe i Nakskov i en nogenlunde ubrudt årrække op til nutiden. F. eks. kendes i århundredet før Aktieselskabet Nakskov Skibsværfts stiftelse navnene på 82 skibe, der er bygget i Nakskov.

På skibsværftet »Riddersborg og Trochmann« var etatsråd H. N. Andersen i lære og var med til at bygge briggen »Mars«, som han i 1872 foretog sin første rejse med som tømmermand.

Der er en interessant parallel i Etatsrådets indgriben henholdsvis ved anlægget af Nakskov Skibsværft og ved dieselmotorens anvendelse til skibsbrug.

På samme måde, som Etatsråden forøgede dieselmotorens størrelse ved forhandlingerne om dens anvendelse i M/S »Selandia«, doblede han også planerne til anlæg af et skibsværft i Nakskov op flere gange.

Hovedinitiativtagerne, direktør Alfred Christensen og borgmester S. Bresemann, forelagde Etatsråden deres planer om et stålskibsværft til bygning af skibe på indtil ca. 1500 tons lasteevne. Etatsråden ændrede straks planerne, således at der kunne bygges skibe op til ca. 7000 tons, og den 12. oktober 1916 blev der på dette grundlag dannet et interessentskab med en kapital på 1 mill. kroner, hvoraf Nakskov havn var interesseret med 200.000 kroner.

Medens man på dette grundlag var gået i gang med anlægsarbejderne, greb Etatsråden endnu en gang ind i byggeplanerne og bestemte, at der i stedet for 2 beddinger til 3500 og 7000 t. skulle anlægges 4 beddinger for henholdsvis 5000, 7000, 10.000 og 14.000 t. skibe.

I samme takt, som den af byen bekostede uddybning af havn og indløb skred frem, opstod nu værftet på det område, der blev indvundet ved opfyldning med det opgravede ler, og efterhånden som beddinger og bygninger opstod, og maskiner blev installeret, besluttede man sig til andre store investeringer:

En brugt flydedok blev købt i Tyskland til en gunstig pris, idet den begyndende inflation i Tyskland gjorde dette køb særdeles fordelagtigt.

Af hensyn til reparation af eventuelle havarister mente man, at det var tvungende nødvendigt at skaffe lagerplads til havaristernes ladning. Man købte derfor den i Nakskov beliggende havregrynsfabrik OTA, som efter en brand var stærkt beskadiget, men som havde rismøllens endnu ufærdige rum i behold. Disse kunne bruges som pakhus.

For at afhjælpe den af krigen skabte vanskelighed med at skaffe stålstøbegods købte man Varde Staalværk (ØK-bladet nr. 4, aug. 1962), der i den sidste del af krigen havde ligget stille.

Ledelsen indså, at det ville være en fordel, hvis man under værftets opbygning kunne disponere over et maskinværksted og en smedie, hvor en del af de maskiner og stålkonstruktioner, der skulle bruges, kunne fremstilles. Man købte derfor A/S Klestrup & Alsleben, der ejede maskinfabrikken på Maribovej, og gav den sit tidligere navn: De Forenede Maskinfabrikker.

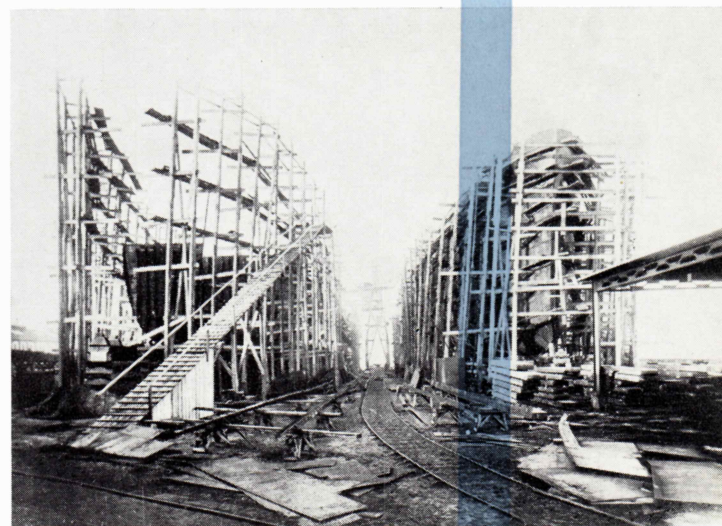
Et meget vanskeligt problem var at få arbejdskraft til byen. For at skaffe boliger blev der købt en del landbrugsjord på en tange beliggende lige over for værftet, kaldet Rosnæs, og her blev anlagt en haveby med 2- og 4-lejligheds huse, ialt ca. 170 lejligheder.

Arbejdskraften blev delvis rekrutteret fra værfterne



Ruinerne af det befæstede skibsværft »Engelsborg« (udgravet i 1945) på øen Slotø i Nakskov Fjord. Værftet blev anlagt af kong Hans ca. 1510.

The ruins of the fortified Shipyard »Engelsborg« (excavated in 1945) on the island of Slotø in Nakskov Fiord. The shipyard was founded by the Danish King Hans about 1510.

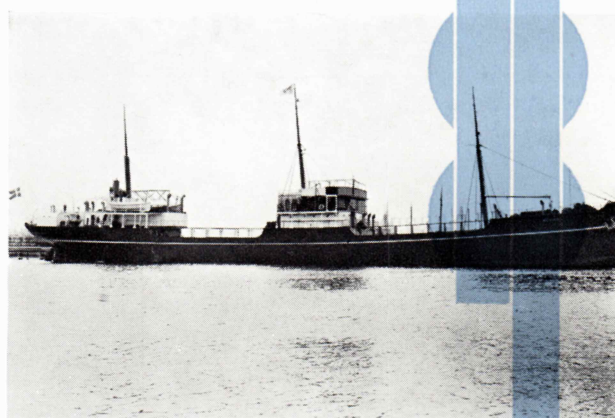


Nakskov Skibsværft 1919. Nybygning nr. 1 og 2, M/T »Mexico« og M/S »Indien«, på bedding.

Nakskov Shipyard 1919. On the building-berths the new constructions Nos. 1 and 2, the M/T »Mexico« and the M/S »Indien«.

Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 1 M/T »Mexico« til Det Østasiatiske Kompagni.

Yard No. 1, the diesel motor tanker »Mexico« built for the East Asiatic Company, Ltd.



i Flensborg og Kiel, og efterkommere af disse pionerer præger stadig arbejderstaben på værftet.

Således opstod værftet, og det var på det nærmeste færdigt i 1918, og i 1919 kunne man holde stabelaf-løbning med nybygning nr. 1, M/T »Mexico«. Der var på dette tidspunkt beskæftiget ca. 800 arbejdere og funktionærer.

På grund af førnævnte investeringer, der blev nød-vendige, efterhånden som den oprindelige plan blev udvidet, blev interessentskabet i 1919 omdannet til et aktieselskab og aktiekapitalen samtidig forøget fra 1 mill. til 8 mill. kroner. I 1925 blev aktiekapitalen dog nedskrevet til 4 mill. kroner.

Når man i dag ser tilbage på værftets anlægsperiode,

må man konstatere, at der næsten ikke er mere tilbage af det gamle værft.

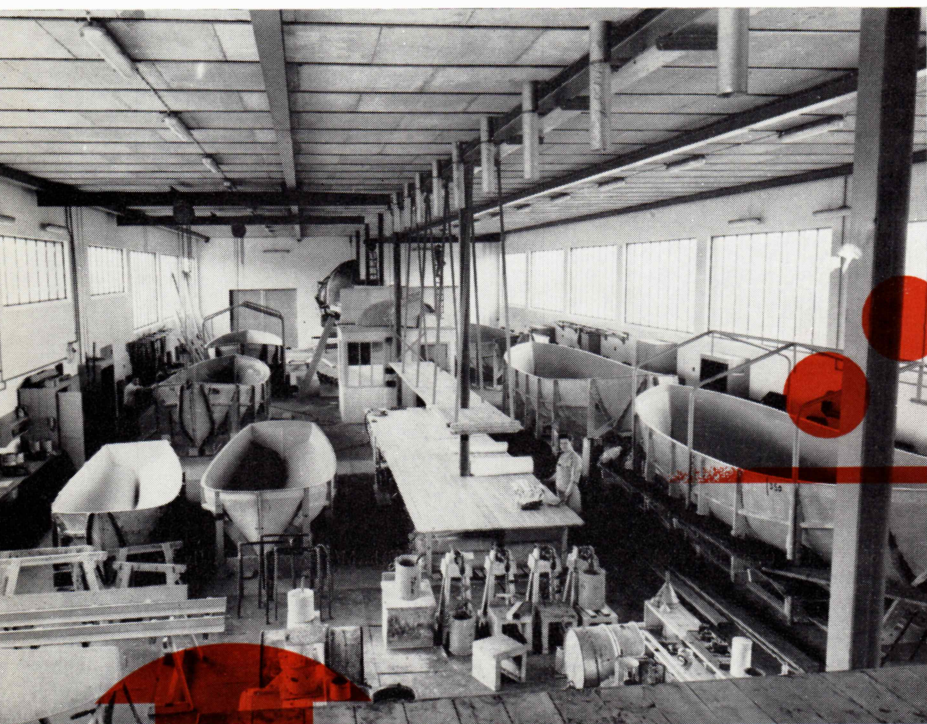
Flydedokken er der dog endnu. Det er den samme bortset fra visse ombygninger. Det er ganske interes-sant, at denne dok, der dog har ca. 50 år på bagen, aldrig har kunnet males i bunden eller har fået bund-plader fornyet. Det skal dog indrømmes, at dens dage nu er talte, og at der foreligger planer om at anskaffe en ny dok til erstatning.

OTA's lagerskure er aldrig blevet brugt efter hen-sigten til trods for, at man dengang mente, at lager-plads for opløsning af havarister var ganske nødven-dig. Disse lagerskure er derfor igen blevet solgt til de-res tidligere ejere.

T. v. M/S »Kina« i værftets tørdok, der kan tage skibe med en længde på op til 550 fod. T. h. M/S »Mombasa« i flyde-dokken der har en løftekapacitet på 5000 tons.

To the left M/S »Kina« in the Yard's dry dock for vessels up to 550 ft. To the right M/S »Mombasa« in the floating dock which has a lifting capacity of 5000 tons.





Værftet har en specialafdeling, hvor der fremstilles redningsbåde i plastic.

Nakskov Shipyard has its own workshop for the manufacture of life boats of glassfibre reinforced polyester.

Værftets løftedrager forøger et skibs løftebommes kapacitet således, at to 5 tons bomme uden besvær kan løfte en vægt på 9.5 tons.

The NS Lifting Yoke will almost double the lifting capacity of booms, thus making it possible, for instance, for two 5 tons derrick booms to lift 9.5 tons without strain.

Også Varde Staalværk er blevet afhændet og ejes nu af Kompagniet og F. L. Smidth i fællesskab.

De Forenede Maskinfabrikker har vist sig som en livskraftig aflægger af værftet og gennemgår for tiden en gennemgribende modernisering. Fabrikken fremstiller bl. a. skibsspil i samarbejde med Thomas B. Thrige og beskæftiger ca. 175 mand.

Ejendomsaktieselskabet Rosnæs lever også i bedste velgående og har bidraget afgørende til, at værftet har kunnet opretholde en stabil arbejder- og funktionærstab. Medens der ved værftets start blev bygget 170 lejligheder, er boligmassen nu næsten 300 lejligheder, d. v. s. at der bor ca. 1000 mennesker på »Rosnæs«. Desuden har en række funktionærer kunnet købe jord til anlæg af private villaer i en smuk beliggenhed ved fjorden.

Ejendomsselskabet Rosnæs har aldrig været drevet for at give direkte økonomisk gevinst til værftet, men fortrinsvis for at skaffe gode og billige boliger til værftets arbejdere og funktionærer.

Når man ser på værftet som en helhed, kan man spørge, hvordan dette værft kunne klare sig gennem de vanskelige år i tyverne, da de fleste andre værfter fra samme periode bukkede under.

Nakskov Skibsværft havde også en meget vanskelig periode i begyndelsen af tyverne og var i overhængende fare for at måtte opgives. Etatsråden havde imidlertid bevaret troen på værftet, og Kompagniet støttede det i en vanskelig situation, og det har i det hele taget været af uvurderlig betydning for værftet at have et

stort rederi som Kompagniet i ryggen, fordi en væsentlig del af dets nybygnings- og reparationsarbejde udføres i Nakskov.

Værftet har med egne midler, uden tilførsel af fremmed kapital, kunnet modernisere sine anlæg, så at det nu kan bygge skibe op til 28.000 tons dødvægt. Det har moderne beddings, en stor moderne tørdok og et samlet antal ansatte på ca. 1900 mand.

Aktiekapitalen, der helt tilhører Kompagniet, er nu på 10 mill. kroner, men egenkapitalen er betydelig.

Når man ser tilbage på de personer, der har haft afgørende indflydelse på værftets udvikling, må man foruden de nævnte initiativtagere nævne de skiftende formænd for bestyrelsen:

Bankdirektør V. Reimer, der ledede bestyrelsen, indtil han i 1939 blev afløst af direktør H. P. Berg. Denne var formand indtil 1954, hvor direktør Hakon Christiansen overtog formandsposten indtil sin død i 1960.

Den nuværende formand er direktør J. Chr. Aschengreen.

Den daglige ledelse blev i starten forestået af direktør Alfred Christensen med direktør G. Anderson som teknisk leder for jernskibsværftet og skibsbygmester Rich. Rasmussen som direktør for træskibsværftet.

I begyndelsen af 1920 trådte direktør H. P. Christiansen til som enedirektør og blev i 1925 afløst af kaptajn H. P. Berg. I 1939 blev direktør Otto Christiansen udnævnt som leder og beholdt denne stilling i 20 år, indtil han i 1959 blev afløst af værftets nuværende direktør, Otto Petersen.



Navne, som vil blive husket af alle, der har haft med værftet at gøre, og som ikke kan forbigås i tavshed, er blandt andre: inspektør Nilsson, underdirektør Græsholm, underdirektør Axel Berg og regnskabsfører Kellermann.

Milepæle i værftets historie og udvikling er oftest knyttet sammen med skibe, og det kan være illustrerende at nævne nogle af dem:

- 1920: Bygning nr. 1 M/T »Mexico« til Kompagniet 4700 t. d. w.
- 1925: Bygning nr. 23 M/T »Ida Knudsen«, 13.000 t. d.w., dengang det største tankskib bygget i Skandinavien.
- 1931: Bygning nr. 50 M/S »Erria«, passagerskib til Kompagniet.
- 1933: Bygning nr. 54 Skoleskibet »Danmark«.
- 1937: Bygning nr. 82 M/S »Copiapo«, passagerskib til Chile, 160 passagerer.
- 1939: Bygning nr. 89 M/S »Chrobry«, passagerskib til Polen, dengang største passagerskib bygget i Skandinavien og stadigvæk med sine 1098 passagerer og 11.500 b. r. t. det største passagerskib bygget på et dansk værft.
- 1945: Bygning nr. 112 »Havmågen«, dieselelektrisk havundersøgelsesskib.
- 1950: Bygning nr. 125 M/T »Tank Prince«, 15.600 t. d. w. tanker.
- 1958: Bygning nr. 150 M/T »Annam«, 18.500 t. d. w. tanker.
- 1962: Bygning nr. 162 M/S »Vivita«, 26.000 t. d. w. bulk-carrier.

Værftet har iøvrigt i tidens løb bygget næsten alle mulige skibstyper og til mange forskellige lande.

I sin nuværende udformning er Nakskov Skibsværft på grund af sine værkstedshaller, maskinpark og hele organisation særlig velegnet til at bygge »cargolinere« fra 6000 t. og opefter, samt tankskibe, bulk-carriers og ertsskibe indtil 28.000 t. d. w.

Som nævnt i indledningen er værftets beliggenhed ikke begunstiget fra naturens hånd, idet fjordens forholdsvist lange og krogede indsejling gør en yderligere forøgelse af skibsstørrelsen meget kostbar i form af uddybningsomkostninger.

Medens der indtil sidste krig var stort behov for skibe til østersøfarten på ca. 5000 t. d. w., er denne skibstype nu næsten fuldstændig gået ud af billedet.

Værftets maximumskapacitet på 28.000 t. skibe er allerede for lille for normalstørrelsen af tankskibe, og også bulk- og orecarrier skibe bliver ofte bygget større end denne grænse.

Da havnen og sejllobet i sin tid blev uddybet, blev opgravningen lagt således, at der dannedes en kunstig tange til det nuværende Trælholm, som er beliggende lige uden for værftet. Man lagde den således, at den dannede en bølgebryder for havnen, men desværre meget til hinder for sejlads af større skibe.

En fordel har værftet dog i sammenligning med mange andre ældre værfter. Der ligger landbrugsjord lige uden for dets indhegning, således at værftet aldrig har lidt under pladsmangel eller udvidelsesmuligheder.

Et andet af værftets aktiver er også, at det har et moderne anlæg med velbeliggende værksteder og med en moderne maskinpark. Desuden har det en stabil og velanskreven arbejder- og funktionærstab.

I dårlige tider er det godt at have flere kort på hånden, således at man kan skifte kulør, hvis dette er mere formålstjenligt.

Værftet har derfor udviklet en række sekundære fabriktionsområder, der ganske vist også er knyttet til skibsbygningserhvervet, men som alligevel tjener til at sprede vort interesseområde.

Her skal nævnes følgende tre sekundære produkter:

Plastik, d. v. s. glasfiberforstærkede polyesterverer, såsom både, kølerumsdøre, propellerkonusser etc.

Løftedragere, der forener 2 bommes løfteevne til næsten det dobbelte.

Hydrauliske ventiler til tørlast- og tankskibe, der er et af værftets bidrag til automation i skibe.

Selv om værftet ikke kan være med i bygningen af de største skibe, har det oparbejdet et godt renommé med hensyn til kvalitet og pålidelighed, og ordrebestanden er derfor bedre end for mange andre værfter.

O. P.



KONGE BESØGER

Ø.K.

Den 3. december 1962 kom Kong Mwambutsa IV af Burundi med et følge på 8 personer på et uofficielt besøg til Danmark. Kong Mwambutsa hersker over et land, der er godt halvt så stort som Danmark og har 2.2 mill. indbyggere. Landet, som tidligere var en del af det belgiske mandatråde Ruanda Urundi, geografisk placeret mellem Uganda i nord og Tanganyika i syd, blev en selvstændig stat den 1. juli 1962 og er nu medlem af FN. Allerede for et halvt år siden besluttede kongen at ville gøre en europæisk rejse i studieøjemed og for at knytte kontakter bl. a. med lande, som vil yde Burundi teknisk hjælp. Kong Mwambutsa og hans følge kom til København med fly fra Paris efter i forvejen også at have gæstet Belgien og Holland. I lufthavnen blev kongen og hans følge modtaget af repræsentanter fra udenrigsministeriet. Endvidere var tilstede filialbestyrer Jan Bie Andresen fra Kompagniets organisation i Burundi. Bie Andresen er desuden dansk konsul i Usumbura.

Den følgende formiddag kl. 11 blev Kong Mwambutsa modtaget af Kong Frederik. Kl. 12 ankom Kong Mwambutsa med følge til Kompagniets hovedkontor, hvor der serveredes drinks i direktionens salon. Efter en kort rundgang i hovedbygningen fortsattes til Langeliniepavillonen, hvor Ø.K. var vært ved en frokost for kongen og hans følge. I frokosten deltog blandt andre den belgiske ambassadør Jean Nieuwenhuys, udenrigsministeriets direktør, dr. jur. Paul Fischer og ambassadør Erling Kristiansen.

Under sit ophold i Danmark foretog Kong Mwambutsa bl. a. en udflugt i Nordsjælland og besøgte senere også Københavns Frihavn, hvor han aflagde et kort besøg på Kompagniets M/S »Beira« ved Orientkaj. Kongen ledsagedes på sine forskellige ture af filialbestyrer Bie Andresen. Onsdag den 5. december fortsatte selskabet Europarejsen, bl. a. til England.

THE KING OF BURUNDI VISITS E.A.C.

On 3rd December, 1962 King Mwambutsa IV of Burundi with 8 attendants paid an unofficial visit to Denmark. King Mwambutsa reigns over a country which is about half the size of Denmark and has a population of 2.2 million inhabitants. The country, which was previously part of the Ruanda Urundi territory mandated to Belgium, and geographically placed between Uganda in the north and Tanganyika in the south, became an independent state on 1st July, 1962 and is now a member of the UN.

Six months ago the King decided that he would make a journey to Europe for the purposes of study and to establish connections inter alia with countries which would be prepared to render technical aid to Burundi. King Mwambutsa and his attendants arrived in Copenhagen by air from Paris after visits to Belgium and the Netherlands. In the airport the King and his attendants were received by representatives from the Danish Ministry of Foreign Affairs. In addition Mr. Jan Bie Andresen, the Manager of our Company's organization in Burundi, was present. Mr. Andresen is also the Danish Consul at Usumbura.

At 11 o'clock the following morning King Mwambutsa was received by King Frederik. At noon King Mwambutsa and his attendants arrived at our Company's Head Office where drinks were served in the lounge of our Managing Directors. After a short walk round the Head Office building, the party continued to the Langelinie Pavilion where our Company was the host at a luncheon for the King and his attendants. Present were also Mr. Jean Nieuwenhuys, the Belgian Ambassador, Dr. Paul Fischer, Permanent Under-Secretary of State for Foreign Affairs, and Ambassador Erling Kristiansen.

During his stay in Denmark King Mwambutsa went on an excursion to North Zealand, and later he also visited the Copenhagen Free Port where he paid a short visit on board our Company's M/S »Beira« at Orient Quay. On his various tours the King was accompanied by Mr. Bie Andresen.

On Wednesday 5th December the party continued their European tour and departed for England.

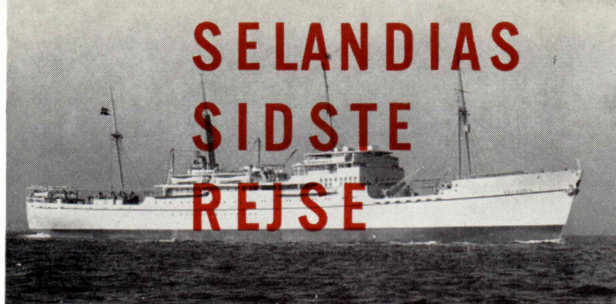
↙ Kong Mwambutsa IV af Burundi ankommer til Kompagniets hovedkontor sammen med filialbestyrer Jan Bie Andresen, Usumbura.

King Mwambutsa IV, Burundi, arrives at our Head Office building together with Mr. Jan Bie Andresen, Managing Director of the E.A.C. Burundi organization, Usumbura.

Fra frokosten på Langelinie Pavillonen. Kong Mwambutsa IV imellem udenrigsministeriets direktør, dr. jur. Paul Fischer (t. v.) og direktør Edvard Strandberg.

From the luncheon party at the Langelinie Pavilion. King Mwambutsa IV between H. E. Dr. Paul Fischer, Permanent Under-Secretary of State for Foreign Affairs (to the left) and Mr. Edvard Strandberg.





Mr. George L. Odero fra Inspection Department hos Avigdor & Co. Ltd., Genua, der var med kaptajn O. H. Christoffersen for at ordne formaliteterne ved overdragelsen af M/S »Selandia« til køberne i La Spezia, har sendt Ø.K.-bladet følgende indtryk af begivenheden:

Den 7. december 1962 kl. 14.30 steg føreren af M/S »Selandia«, kaptajn O. H. Christoffersen, som sidste mand ned ad landgangen på M/S »Selandia«, der nu lå fortøjet i La Spezias havn.

Da kaptajnen steg over i motorbåden, som skulle føre ham i land, vendte han front mod »Selandia« og blottede hovedet som en sidste hilsen til det stolte og smukke skib, som i så mange år havde sejlet i Kompagniets tjeneste. Alle tilstedeværende fulgte kaptajnens eksempel.

»Selandia« havde nu endt sin sidste rejse. Den var blevet solgt til ophugning i Italien.

Det var vemodigt at se det smukke hvide skib fortøjet ved ophugningskajen, flankeret på bagbordsside af et krigsskib og på styrbordsside af et stort italiensk passagerskib, begge under fremskreden ophugning.

»Selandia« havde en lang sejltid bag sig. Skibet blev bygget i 1938, og som en af Kompagniets »hvide« både uden skorsten og med de karakteristiske fire master var den et kendt syn i mange havne verden over, hvor den vakte opmærksomhed.

Efter at »Selandia«, da den anden verdenskrig var afsluttet, igen indsattes i regelmæssig fart i Kompagniets tjeneste, har den transporteret mange og prominente passagerer på sine 44 rundrejser fra København fortrinsvis til Amerika og Det fjerne Østen.

I marts 1960 var »Selandia« det første af Kompagniets skibe, der anløb Kambodiens nye havn Sihanoukville. (ØK-bladet nr. 3, juni 1960).

Vi håber, at et andet af Kompagniets skibe i en ikke alt for fjern fremtid vil føre »Selandia«s navn og traditioner videre.

»SELANDIA«S LAST VOYAGE

Mr. George L. Odero of the Inspection Department of Messrs. Avigdor & Co. Ltd., Genoa, who was entrusted with the task of assisting Captain O. H. Christoffersen in handing over the M/S »Selandia« to the buyers at La Spezia, has sent »ØK-bladet« the following impressions of the event:

On 7th December at 2.30 p.m., Captain O. H. Christoffersen, Master of M/S »SELANDIA« came down the gangway, the last man to leave the ship, now anchored in La Spezia harbour.

The skipper stepping down into the motor-launch which

was taking him ashore, raised his hat and everybody followed him in the last tribute to a gallant ship which had served the Company well for so many years.

The »Selandia« had come to the end of her sailing days having been sold for the purpose of breaking up.

Now, this still beautiful white vessel berthed in a scrapping yard offered a rather sad sight, being flanked by a war-ship on the port side and a well-known Italian liner to starboard, both vessels in an advanced stage of dismantling.

The »Selandia« has had a very active and interesting background. She was a particularly well-known vessel along her routes due to the regularity of her calls and her characteristic lines.

Resuming her activities after the second world-war, she transported many and distinguished passengers during the 44 round trips from Copenhagen mostly to North America and to the Far East. In March 1960 she was the first of our Company's vessels to call at Sihanoukville, the new Cambodian port. (See »ØK-bladet« No. 3, June 1960).

We hope that in the near future another of The Company's vessels will carry on the name and the traditions of the old »Selandia«.

DIREKTØR OTTO CHRISTIANSEN

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

*6. 2. 1870 †15. 1. 1963



Direktør Otto Christiansen er den 15. januar efter nogen tids sygdom afgået ved døden omtrent 73 år gammel. Otto Christiansen fik sin ingeniøruddannelse i den danske marine og gjorde her tjeneste indtil den 1. verdenskrigs afslutning. Han gik derefter over i civilt erhverv og blev ansat på Nakskov Skibsværft, som da lige var blevet grundlagt.

Otto Christiansen tjente Kompagniet i 40 år og gjorde således hele værftets rige udvikling med, og i 1939 udnævntes han til værftets direktør. Han prægede denne virksomhed med sin overordentlige dygtighed, personlighed og menneskelighed. Mange, også uden for Kompagniet, havde brug for hans betydelige evner. Byen Nakskov, som var blevet hans hjem, valgte ham ind i byrådet, hvor han havde sæde en halv snes år. Han var i ledelsen af mange af vore store erhvervsorganisationer, hvor han i kraft af sine erfaringer som industrimand øvede en værdsat indsats. Efter at han i 1959 var trådt tilbage som direktør for værftet, hvor han ved sin død var næstformand i bestyrelsen, helligede han sig disse opgaver med usvækket energi.

Direktør Christiansen efterlader sig hustru og to sønner, som begge er civilingeniører. Den ene er underdirektør på Nakskov Skibsværft, den anden er teknisk direktør for Staalvalseværket i Frederiksværk.



Adm. direktør Werner Nielsen

På Kompagniets bestyrelsesmøde den 19. december 1962 er vicedirektør Werner Nielsen blevet udnævnt til administrerende direktør fra 1. 1. 1963.

KOMPAGNI-nyt

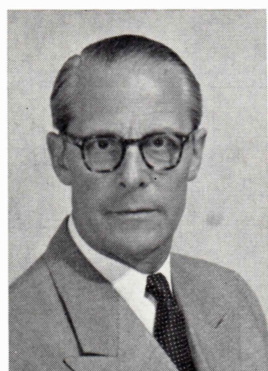
COMPANY-NEWS

Den administrerende direktion består herefter af direktør Mogens Pagh (foresiddende), direktør Axel Brøndal, direktør Werner Nielsen og direktør S. Storm-Jørgensen.

At a Board Meeting, held on 19th December, 1962 Mr. Werner Nielsen was appointed a Managing Director of our Company. The Managing Directors now are Mr. Mogens Pagh (Presiding), Mr. Axel Brøndal, Mr. Werner Nielsen, and Mr. S. Storm-Jørgensen.

Direktør, generalkonsul Edvard Strandberg, der i oktober 1962 fyldte 65 år, er med udgangen af 1962 udtrådt af aktiv tjeneste for at gå på pension. Direktør Strandberg fortsætter som medlem af Kompagniets bestyrelsesråd.

Mr. Edvard Strandberg, who was 65 years in October 1962, retired at the end of 1962. Mr. Strandberg retains his seat as a member of the Board of Directors.



Underdirektør Hilmer Clausen



Underdirektør Aage Hansen

På samme bestyrelsesmøde blev prokuristerne Hilmer Clausen, Inter Office, og Aage Hansen, Importafdelingen, udnævnt til underdirektører.

At the same Board Meeting Mr. Hilmer Clausen, Inter Office, and Mr. Aage Hansen, Import Department, were appointed General Managers.

Det har været overvejet at afholde det næste filialbestyrelsesmøde ved hovedkontoret i indeværende år, men af forskellige grunde er det nu besluttet at udskyde dette til 1964, hvor det antagelig vil finde sted i første halvdel af juni måned. I mellemtiden vil der blive gjort forsøg på i forbindelse med planlagte direktionsture at afholde visse regionale møder, og der vil blive afholdt et sådant for filialbestyrerne i Østen i dagene 4.-8. februar d. å. Direktør Mogens Pagh og underdirektørerne Hilmer Clausen og T. W. Schmith vil være tilstede.

It had been considered to arrange the next meeting for Branch Managers at our Head Office this year, but for various reasons it has now been decided to postpone this until 1964 when it will probably take place during the first half of June. In the meantime an attempt will be made to hold certain regional meetings in connection with already planned tours of our Managing Directors, and a meeting of this kind will be held in Bangkok from 4th to 8th February, 1963 for Managers of the Far East branches. Mr. Mogens Pagh, Mr. Hilmer Clausen, and Mr. T. W. Schmith will be present.

Endvidere udnævntes kontorcheferne Holger Hansen og W. Holmgaard, Eksportafdelingen, Erik Madsen, Importafdelingen, filialbestyrer Anders Olsen, tidligere Ghana, nu Træafdelingen, og kontorchef Børge Rathje, Skibsafdelingen, til prokurister med fællesprokura.

Mr. W. Holmgaard, Export Department, Mr. Erik Madsen, Import Department, Mr. Anders Olsen, Timber Department, former Managing Director, Ghana, and Mr. Børge Rathje, Shipping Department, were appointed managers authorized to sign for the Company conjointly and with managers previously appointed.

In addition Mr. Holger Hansen and



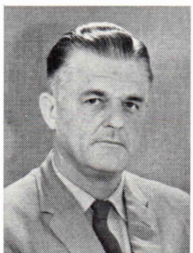
Prokurist Holger Hansen



Prokurist W. Holmgaard



Prokurist Erik Madsen



Prokurist Anders Olsen



Prokurist Børge Rathje

Direktør S. Storm-Jørgensen afrejste den 28. 1. 1963 til U. S. A. for at deltage i Pacific Coast European Conference Meetings i San Francisco. Tilbagekomst til København 2. 2. 1963.

On 28th January Mr. S. Storm-Jørgensen left for U. S. A. in order to participate in the Pacific Coast European Conference Meetings in San Francisco. Return to Copenhagen on 2nd February, 1963.

Den 18. januar 1963 afrejste direktør Werner Nielsen på forretningsbesøg til Ghana, Nigeria og Sierra Leone. Forventet hjemkomst til København omkring midten af marts.

On 18th January, 1963 Mr. Werner Nielsen went on a business tour to Ghana, Nigeria, and Sierra Leone. Expected return to Copenhagen about the middle of March.

Underdirektør T. W. Schmith afrejste den 3. januar med fly på forretningsrejse til Indien og Thailand. Hjemrejse via Malaya og Singapore med forventet ankomst til København i midten af februar.

Mr. T. W. Schmith left by air on 3rd January on a business tour to India and Thailand. He returns via Malaya and Singapore and is expected to arrive in Copenhagen about the middle of February.

Den 30. december 1962 var det 25 år siden, at Kompagniets stifter Etatsråd H. N. Andersen døde. I dagens anledning nedlagde direktionen en krans på Etatsrådets grav på Vestre Kirkegård.

On 30th December, 1962 it was 25 years since Mr. H. N. Andersen, the founder of our Company, passed away. In honour of the occasion our Managing Directors placed a wreath on Mr. Andersen's grave at the »Vestre« Cemetery.

Guvernøren for den brasilianske stat Sao Paulo, Hans Excellence dr. Adhemar de Barros, aflagde i dagene 18.-21. december 1962 et besøg i Danmark som regeringens gæst og besøgte under opholdet danske landbrugs- og industrivirksomheder. Den 20. december var Kompagniet vært ved en frokost for guvernøren på hovedkontoret.

From 18th to 21st December, 1962 H. E. Dr. Adhemar de Barros, the Governor of the Brazilian state of Sao Paulo, visited Denmark as the guest of the

Danish government. During his stay he visited agricultural and industrial undertakings. On 20th December The Company was the host at a luncheon at our Head Office in honour of the Governor.

Montreal kontoret er blevet lukket ved udgangen af 1962, og The East Asiatic Co. (P. Q.) Ltd. er opgået i og har taget navneforandring til The East Asiatic Co. (Canada) Ltd. Det er hensigten, at også The East Asiatic Co. (B. C.) Ltd., når det har afviklet sine udestående arrangementer, skal indgå i The East Asiatic Co. (Canada) Ltd., således at Kompagniet i Kanada fortsætter sin virksomhed alene under dette navn. E. A. C. (Canada) Ltd. vil herefter være holding selskab for Tahsis Company Ltd. og Johnson, Walton Steamships Ltd.

At the end of 1962 our Montreal office was closed and The East Asiatic Co. (P. Q.) Ltd. is being absorbed by and changing its name to The East Asiatic Co. (Canada) Ltd. It is the intention that The East Asiatic Co. (B. C.) Ltd., when it has liquidated its outstanding arrangements, should also amalgamate with The East Asiatic Co. (Canada) Ltd. so that our Company will continue its activities in Canada under the latter name only, and this firm will hereafter be the holding company for Tahsis Company, Ltd. and Johnson, Walton Steamships Ltd.

Det er blevet besluttet at lukke Kompagniets kontor i Port Harcourt, Nigeria, med virkning fra 19. 12. 1962.

It has been decided to close our Company's office in Port Harcourt, Nigeria, as from 18th December, 1962.

Foruden at åbne kontor i Jesselton, Britisk Nordborneo (som nævnt i sidste nummer af Ø. K.-bladet), er det blevet besluttet at genåbne det tidligere kontor i Kuching i Sarawak, Br. Nordborneo.

As mentioned in the last number of the »Ø. K.-bladet« an office has been opened in Jesselton, Br. North Borneo, and in addition it has now been decided to reopen our Company's office at Kuching, Sarawak, Br. North Borneo.



Gæstebogen

The guest book

- Rudolph Peterson, Vice-Chairman, Bank of America, San Francisco.
F. G. Dyson, Chief Foreign Manager, Barclay's Bank, London.
H. A. Roberson, Assistant Manager, Barclay's Bank, London.
H. E. Stephen Tolbert, Secretary of Commerce, Monrovia, Liberia.
J. D. Mac Rae, Adviser to the Secretary of Commerce, Monrovia, Liberia.
T. Hector Wilton Gorgla, Chief Executive Secretary for the Industrial Council, Liberia.
Harald Nissen, Liberias generalkonsul, København.
Vagn Jensen, direktør, Scand.-West Africa Shipping, København.
G. Hjorthøj, direktør, Scand.-West Afrika Shipping, København.
J. Mørch-Hansen, direktør, Caltex, Haag.
Richard L. Stüdlein, direktør, Heidelberg Trykkerimaskiner, Heidelberg.
Leonard G. James, sagfører for Pacific Konferencen, San Francisco.
Henk van Schaardenburg, indkøbschef, Schaardenburg & Co. N/V, Rotterdam.
H. Kabell Kjær, tidl. græsk generalkonsul i København.
Bent Werner, tidl. græsk vicekonsul i København.
H. M. Kong Mwambutsa IV, Burundi
H. K. H. Prins Leon Ndenzako, Grand Maréchal de la Cour, Burundi.
H. E. Lorgio Nimubona, Ministre des Affaires Etrangères, Burundi.
H. E. Felix Katikati, Ministre des Affaires Economiques, Burundi.
Joseph Bamina, Chef de Cabinet de S. M. le Mwami du Burundi.
F. Jamar, Conseiller Général pour le Gouvernement du Burundi.
Benkamwabo, Chef du Protocole, Burundi.
H. E. Jean Nieuwenhuys, Ambassadeur de Belgique.
H. E. Adhemar de Barros, Governor of the State of Sao Paulo.

Otto Cyrillo Lehmann, Professor, Sao Paulo.
Joao Luiz Areias-Netto, Chargé d'Affaires, Brasilien.
Leonardo Eulálio do Nascimento e Silva, Minister, Consul Gen. for Brasilien.
Curt Mileikowsky, vicedirektør, ASEA.

Personale-nyt

Staff-News

Udnævnelser

Appointments

Valdemar Schmidt, Sekretariatet, er blevet udnævnt til direktionssekretær.

Følgende er blevet udnævnt til filialbestyrere:

K. Stenager Jakobsen, Jakarta.

Gunnar Mortensen, Karachi.

E. Bay Andersen, Manila.

Steen Fenger Petersen, Penang.

Sander Jacobsen, Saigon.

F. M. Skyum, Salisbury.

Robby Ditlefsen, Sierra Leone.

Fuldmagt

Power of Attorney

Der er blevet udstedt specialfuldmagt til Jørgen Møllmann, Afregningsafdelingen.

Filialbestyrer A. Aabye, Det Vestindiske Kompagni, St. Thomas, og filialbestyrer K. W. Knudsen, The Old East African Trading Co. Ltd., Mombasa, er begge blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H. O.

Maskinmester C. G. V. Caspersen, Bangkok, til Maskininspektionen.

Ingeniør Gustav Lange, Jakarta, til Dumex, København.

Claus Gram-Hanssen, Lagos, til Hovedboghorderiet.

Axel Strandberg, Mombasa, til Importafdelingen.

Filialbestyrer Anders Olsen, Sekondi, til Træafdelingen som prokurist.

Kaptajn Leo Darling, Singapore, til Skibsinspektionen.

Forflytninger

Transfers

Helge Sven Nielsen, Ghana, til Free-town.

Skovrider Torben Brüel, Jakarta, til Ghana for at overtage ledelsen af Takoradi Veneer & Lumber Co.

Cand. pharm. H. A. N. Scherfig, Jakarta, til Saigon.

Erling Andersen, Lagos, til Mombasa.

P. Bay-Petersen, Hyde & Co., London, til Bangkok.

Ole Moshøj, London, til Singapore.

N. E. Blemmer, Mombasa, til Monrovia, Liberia, for at overtage ledelsen af det nystiftede »The Liberian Produce Marketing Corporation«.

Kaj Asger Nielsen, Mombasa, til Lagos.

S. A. Bugge Hansen, Penang, forflyttes midlertidigt til Manila som afløser under B. Hansted Olsens hjemmeferie.

Skovrider Torben Klüwer, Rangoon, til Liberia/Ghana, for at foretage endelig kalkule og rapportere om skovundersøgelserne i Liberia.

Svend Erik Nielsen, Rangoon, til Bangkok.

Karsten Hess, Vancouver, til San Francisco, for at overtage ledelsen af bogholderiet.

Kontorchef H. F. Langfeldt, Importafdelingen, er midlertidigt blevet forflyttet til tjeneste ved New York kontoret.

Kontorchef Knud Rasmussen, Hovedboghorderiet, som midlertidigt har gjort tjeneste i Bangkok under Tage Hornbaks sygdom, er vendt tilbage til hovedkontoret og har genoptaget sit arbejde i Hovedboghorderiet.

Fungerende filialbestyrer Gunnar Mortensen, Karachi, har været på et kort forretningsbesøg ved hovedkontoret.

Nyansættelser

Reserveleds-specialist S. Faarup Hansen, udsendt til Ghana.

Skovfoged Jakob Horsdal, udsendt til Ghana.

Ingeniør Erik Lomholt, udsendt til Bangkok.

Filialbestyrer P. C. Lind, Bremen, Skovfoged Knud Christensen, Wagner Frederiksen, Chr. Linnemann Matthiesen, skovfoged Per Kjærgaard Nielsen, Ghana, Thor Møller Thorbro, Lagos, Jørgen Øst Larsen, New York, C. A. Glavind, Planning & Projects, Steen Lersey, San Francisco, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Pensioneret

Retired

Kaptajn C. Dalberg, pr. 1. 1. 1963.

Kontorchef Kai Hansen, Eksportafdelingen, pr. 1. 1. 1963 (Ventepenge)

Formand Niels Johan Hansen, Trælageret, pr. 1. 1. 1963.

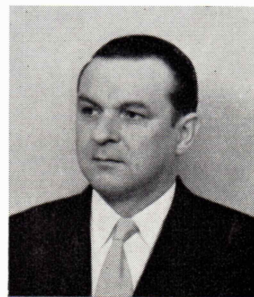
Kontorchef S. Kjeldsen, Importafdelingen, pr. 1. 1. 1963 (Ventepenge).

Kontorchef Emil Nielsen, Eksportafdelingen, pr. 1. 1. 1963 (Ventepenge).

Kontorchef E. Wilcken-Jensen, Træafdelingen, pr. 1. 1. 1963 (Ventepenge).

Mærkedage

Red letter days



Maskinchef
H. Ehrhorn
Jørgensen

25 års jubilæum

Maskinchef H. Ehrhorn Jørgensen, 14. 3. 1963 (som maskinmester).

Runde fødselsdage

85 år

Pens. maskinchef H. Arctander, 12. 4. 1963.

80 år

Pens. kaptajn R. A. Lyngholt, 10. 4. 1963.

75 år

Kompagniets revisor, pens. direktør P. M. Gjersing, 9. 2. 1963.

70 år

Pens. kaptajn N. P. Rasmussen, 25. 2. 1963.

Pens. elektriker C. M. Jørgensen, 2. 3. 1963.

Pens. elektriker P. Westergaard Larsen, 12. 3. 1963.

Pens. kaptajn S. Kolls, 22. 3. 1963.

65 år

Pens. kaptajn K. Halvorsen, 28. 1. 1963.

60 år

Kontorchef Kaj Bossing, Hovedboghorderiet, 23. 2. 1963.

Fhv. kaptajn K. F. Ivers, 18. 3. 1963.

Kontorchef Herm. Jensen, Træafdelingen, 10. 4. 1963.

50 år

Elektriker E. A. Vestermann, 29. 3. 1963.

Fru Alice Riise, Træafd., 11. 4. 1963.

Ankomsten på hjemmeferie

On Home Leave

Bent Kløcker Kierkegaard, Bangkok, Per Kjærgaard Nielsen, Ghana, Bjarne Dyrved, Haadyai, Henning Simon Hansen, Hans Olesen, Ejner Søndberg, Lagos, Ole Waage Petersen, Nairobi, Svend Aage Bugge Hansen, Penang.

Udsendelse til filialtjeneste

Service Abroad

Steen Andersen, Eksportafdelingen, til Usumbura.

Niels-Jørn Harboe, Eksportafdelingen, til Singapore.

Per Høybye Henriksen, tidligere Malaya og Bangkok, udsendes efter midlertidig tjeneste i Hovedbogholderiet til Bombay.

Andreas D. Christiani, Importafdelingen, til Mombasa.

Knud Aage Olsen, Importafdelingen, til Salvador-Bahia.

Hans Erik Larsen, Planning & Projects, til Bangkok.

Dødsfald

Obituary

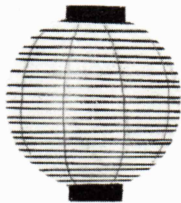
Den 28. 12. 1962 er pensioneret skibsfører i Ø. K., kaptajn Albert Juul Christensen, efter længere tids sygdom afgået ved døden, knap 72 år gammel. Juul Christensen begyndte som 3. styrmand i Kompagniet i 1917, men udtrådte igen efter godt et halvt års forløb. Genansættelse fandt sted i marts 1919, og derefter gjorde Juul Christensen uafbrudt tjeneste i Kompagniet,

indtil han blev pensioneret den 1. oktober 1951. Kaptajn Juul Christensen var medlem af Sø- og Handelsretten fra 1954-60.

Lørdag den 12. januar 1963 afgik pens. maskinchef Svend Werner Thomson ved døden i en alder af 59 år.

S. W. Thomson begyndte i Kompagniet i 1927 som maskinassistent i M/S »Fionia« og gjorde tjeneste i Kompagniets skibe indtil 1938, hvor han blev overflyttet til virksomhederne i Thailand.

Han vendte hjem i 1954 og mønstrede ud som maskinmester, indtil han i 1956 udnævntes til maskinchef i M/S »Bintang«, hvor han forblev, indtil han i 1958 på grund af sygdom blev pensioneret.



HER BOR VI

Med en befolkning på over 95 millioner på et areal mindre end Sverige og et land, der er lige så magert, som det er smukt, har Japan svært ved at brødføde sit folk. Rismarker er anlagt på selv de mindste stykker land presset ind imellem bjergene og havet, mellem landeveje og bebyggede områder. Kun 15 % af landet kan dyrkes, og cirka 20 % af Japans import er derfor fødevarer. For at udligne dette handicap har det japanske folk med stor dygtighed opbygget en industri, der ikke har sin lige i Asien. Den anden verdenskrig kostede Japan 52 % af dets førkrigs landareal, 80 % af dets skibe og 30 % af dets industri. Dets genopbygning af industrien er med rette blevet kaldt »et af verdens økonomiske mirakler«. I dag har Japan verdens største produktion af skibe, rayon, fotografiapparater, symaskiner og transistor-radioer og er verdens største eksportør af tekstiler, tekstilmaskineri, cement, keramik, legetøj og krydsfiner.

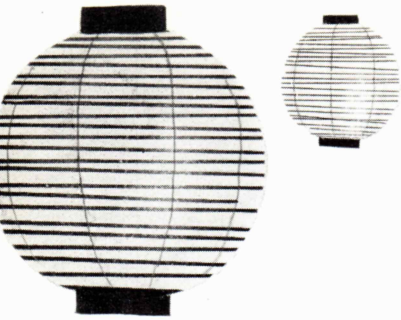
Tokio kontoret blev åbnet, så snart tilladelse dertil kunne opnås fra de amerikanske militærmyndigheder efter den anden verdenskrig. Det var i august 1947.

Før krigen var der meget få udenlandske firmaer, der arbejdede i Japan, idet de store japanske firmaer, såsom Mitsubishi, Mitsui og Sumitomo, der med vidtspredte forgreninger indenfor praktisk taget alle industrielle og merkantile områder, monopoliserede den største del af udenrigshandelen.

Tokio. »Togin Building«, hvor E.A.C. har sine kontorer på 6. sal.

Tokyo. »Togin Building« where E.A.C. has its offices on the 6th floor.





I Osaka bor vi i den store Hankyu Airline Building.

In Osaka the E.A.C. offices are housed in the Hankyu Airline Building.



Krigen havde anrettet store ødelæggelser på mange af Japans byer, inkluderende hovedstaden Tokio, havnebyerne Kobe, Nagoya, Yokohama og Nagasaki, samt industribyen Osaka. Kun enkelte bygninger egnet til kontorbrug stod tilbage. Japans økonomi var brudt fuldstændig sammen, og mange af dets traditionelle markeder var faldet bort. De store områder i Manchuriet, Nordkina samt Korea, som Japan havde holdt besat i flere år før krigen, var tabt og dermed dets største leverandører af råmaterialer til industrien, og til lige dets vigtigste markeder for dets færdigvarer.

De amerikanske besættelsesmyndigheder indførte nye love, bl.a. blev store firmaer som de ovenfor nævnte kæmpeorganisationer opløst i mange små foretagender. Ikke alene var disse nye firmaer økonomisk svage, men de stod også uden oversøiske filialer og uden forbindelser.

Sanno Trading Co.'s hovedkontor i Tokio.

The Sanno Trading Co.'s Head Office in Tokyo.



Tokio-kontoret blev følgelig oprettet med det formål at deltage i udenrigshandelen til og fra Japan. Med amerikansk hjælp – og specielt hjulpet af Korea-krigen – kom Japan ret hurtigt på fode igen, og Tokio-kontoret har nu i 15 år deltaget på mange områder i den stadig stigende handel. Efter at have arbejdet som agent for hovedkontoret siden 1947, blev Tokio-kontoret indregistreret i Japan som en filial af Ø.K. i 1950.

I januar 1952 blev der åbnet et underkontor i Osaka for at deltage i den stigende forretning i dette område. Bl.a. blev tekstilforretningen flyttet dertil fra Tokio, og dette felt er nu Osaka kontorets speciale.

I de forløbne år siden begyndelsen af Kompagniets virke i Japan har situationen ændret sig betydeligt. Efter okkupationens ophør i 1952 er de store japanske firmaer igen opstået af de mange mindre foretagender, de var blevet opdelt i, og andre firmaer udenfor har sluttet sig sammen for at kunne klare sig. Mange af disse firmaer har åbnet kontorer rundt omkring i verden igen. Som følge af denne stigende konkurrence har Japan-organisationens forretning til tider skiftet karakter, men det er lykkedes at bibeholde et godt fodfæste på flere vigtige områder. I dag har Tokio-kontoret følgende hovedlinier: Eksport – papir, maskineri, krydsfiner, savet træ og stålartikler, og Import – gummi, latex, stammer, savet træ og skind.

Der handles også i mange mindre varegrupper. Foruden eksporten af tekstiler gøres der også andre forretninger i Osaka såsom import af gummi, latex, stammer og savet træ.

Tokio filialen beskæftiger 2 danskere og 22 lokale medarbejdere, medens underkontoret i Osaka har en stab bestående af 1 dansker og 5 lokale folk.

Tokio kontoret havde i en årrække et vigtigt import-agentur for Minnesota Mining & Manufacturing Co. Inc., St. Paul, U.S.A., for dette firmas velkendte reflekterende materialer såsom »Scotchlite« og »Scotchcal«. Imidlertid besluttede 3M sig til – i lighed med mange andre udenlandske og specielt amerikanske selskaber – at åbne deres egen virksomhed her, og da de dermed overtog importen af egne varer, dannede Ø.K. sammen med sin tidligere japanske forhandler et firma med det formål at fortsætte som fabrikant og underforhandler for 3M. Dette fandt sted i maj 1961, og firmaets navn er Sanno Trading Co. Ltd.

Denne virksomheds aktiviteter falder hovedsageligt inden for trafikikkerheds-artikler såsom vejskilte, emblemer til køretøjer, afmærkningsstrimler til telefonpæle o.lign. og forskellige produkter til vejbygning, f. eks. »Dansk Auto-Værn«.

Hovedkontoret for Sanno Trading er i Tokio, hvor også den største fabrik er beliggende. I Osaka og Nagoya er der filialkontorer samt to mindre fabrikker. Desuden er der filialer i Fukuoka, Sendai og Sapporo,

og yderligere er der blevet oprettet salgsstationer i Hiroshima og Takamatsu.

Selskabet har et personale på 222, hvoraf 1 er dansker.

THIS IS WHERE WE LIVE ...

With a population of more than 95 million people in an area less than that of California and a land which is as poor as it is beautiful, Japan has difficulty in supporting herself as regards foodstuffs. Rice fields are laid out on even the smallest piece of land pressed in between the mountains and the sea, between the highroads and the land already built on. Only 15 % of the country can be cultivated, and about 20 % of Japan's import consists of foodstuffs. To compensate for this handicap the Japanese people have with great energy built up an industry which is unparalleled in Asia. The Second World War cost Japan 52 % of the land area held by her before the war, 80 % of her vessels, and 30 % of her industry. The rebuilding of the industry has rightly been called »one of the economic miracles of the world«. Today Japan has the world's biggest production of ships, rayon, cameras, sewing machines, and transistor radios, and the country is the world's biggest exporter of textiles, textile machinery, cement, ceramic, toys, and plywood.

Our Tokyo office was opened after the Second World War as soon as a permission could be obtained from the American Military Authorities. This was in August, 1947.

Very few foreign firms were operating in Japan before the war because the big Japanese concerns like Mitsubishi, Mitsui, and Sumitomo with their widespread organizations within practically all industrial and commercial fields monopolized the major part of the foreign trade.

At the end of the war most of the bigger towns in Japan had been laid in ashes – including the capital Tokyo, the ports of Kobe, Nagoya, Yokohama, Nagasaki, and the industrial town of Osaka. Only a few buildings suitable for office use were left. The economy of Japan had totally collapsed and many of her traditional markets had disappeared. The large areas of Manchuria, Northern China, and Korea, which Japan had held for many years before the war, were lost, and in consequence her biggest suppliers of raw materials for industry and also the most important markets for her products.

The Americans introduced new laws, and among other things the big concerns mentioned above were dissolved into a great number of small firms. Not only were these new firms economically weak but were also without overseas branches and connections.

Naturally our Tokyo office was opened with the intention to participate in the foreign trade to and from Japan. With American aid – and especially because of the Korean war – Japan quickly picked up again, and for 15 years now our Tokyo branch has participated in many fields within the ever-increasing trade. After having worked as agents for our Head Office since 1947, the Tokyo office was registered in Japan as a branch of The East Asiatic Company in 1950.

In January 1952 a sub-agency was opened in Osaka in order to obtain a share of the increasing business in that area, and among other things our textile business was moved there from Tokyo, and this trade is now the speciality of that office.

During the years since our Company opened up in Japan the position has changed considerably. After the cessation of the occupation in 1952 the large Japanese firms have established

themselves again from the many smaller firms into which they had been split, and other firms outside have amalgamated in order to pull through. Many of these firms have again opened up branches in various countries abroad. In consequence of this growing competition the business of our Tokyo organization has changed its character from time to time. However, we have succeeded in securing ourselves a good footing in many important fields.

Today the Tokyo office has the following main lines: Export – paper, machinery, plywood, sawn timber, and steel articles, and Import – rubber, latex, logs, sawn timber, and skins. We also deal in many other smaller items. Besides export of textiles from Osaka this office also imports rubber, latex, logs and sawn timber.

The staff of the Tokyo office consists of 2 Danish and 22 locally-employed members, and in Osaka we have 1 Dane and 5 Japanese.

For a number of years our Tokyo office held an important import agency for the well-known »Scotchlite« and »Scotchcal«, reflecting materials, from Minnesota Mining & Manufacturing Co. Inc., St. Paul, U.S.A. However, when »3M« – like many other foreign and especially American firms – decided to open their own branch here and take over the import of own goods, our Company, with one of our former Japanese distributors, established a firm for the purpose of continuing in this line, but as manufacturers and sub-agents of 3M. This took place in 1961 and the new firm was named Sanno Trading Co. Ltd.

The business of this concern mainly covers articles connected with traffic safety such as road signs, emblems for vehicles, markings for telephone poles etc. and various products for road building purposes, as for instance »Dansk Auto-Værn«.

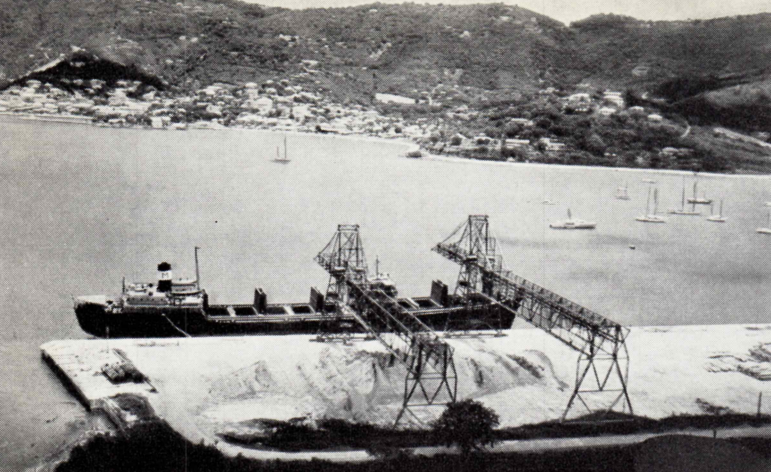
The head office of Sanno Trading is in Tokyo where the biggest factory is also situated. Likewise there are offices and smaller factories in Osaka and Nagoya, and in addition we have three branches in Fukuoka, Sendai, and Sapporo. Sales stations have been opened in Hiroshima and Takamatsu.

The firm has one Danish and 221 locally-employed members on the staff.

Sanno Trading Company.
Tokio-fabrikens tegnestue.

Sanno Trading Company.
The Design Section of
the Tokyo factory.





Det Vestindiske Kompagnis kraner på kajen i St. Thomas.
The cranes of The West Indian Company on the quay, St. Thomas.

TITAN kranerne på St. Thomas

I sidste nummer af ØK-bladet omtales Det Vestindiske Kompagnis 50 års jubilæum, der fejredes den 12. december 1962.

Efter åbningen af Panama-kanalen forudså man, at St. Thomas ville blive en vigtig kulstation for de skibe, der passerede den. Det Vestindiske Kompagni bestilte derfor den 27. marts 1913 en stor kulkrane hos A/S Titan – og året efter yderligere en.

Tidsskriftet »Ingeniøren« bragte i 1916 en artikel om disse kraner, der ikke mindst efter den tids forhold var temmelig store. Af artiklen fremgår det, at de havde en spændvidde på ca. 74 m og var forsynet med en 28 m lang udligger, hvis underkant lå ca. 20 m over vandet.

Monteringen, der altså fandt sted under første verdenskrig, blev ledet af Titan's montør J. P. Hansen.

Imidlertid ramtes St. Thomas den 9. oktober 1916 af en frygtelig orkan, der anrettede betydelige ødelæggelser og bl. a. også væltede de to nymonterede kraner. Det vestindiske blad »West End News« bragte

i oktober 1916 følgende malende beskrivelse af denne katastrofe:

»The sight of the coal cranes lying in a heap of bent and twisted ruins is an extraordinary one, a part of each hanging in the sea. Who among us that saw those monster machines put up, each taking months to erect and each having no less than 35.000 rivets, ever imagined they could be wrecked by wind. The breaking up of the mass and its removal is in itself a heavy and costly job.«

Montør J. P. Hansen måtte herefter igen rejse til St. Thomas. Han konstaterede, at kranbroernes jernkonstruktioner var totalt ødelagt, mens de to kraners kostbare maskinelle udrustning ikke var alvorligere beskadiget, end at det med forholdsvis beskedne omkostninger lod sig gøre at kombinere de intakte dele til én komplet udrustning.

Herefter blev der hos et amerikansk firma bestilt én ny jernkonstruktion efter Titan's tegninger. Disse måtte dog ændres en del, idet de amerikanske stålprofiler ikke var identiske med dem, der anvendtes i Europa. Det må i denne forbindelse erindres, at man nu skrev 1918, og krigen umuliggjorde levering fra europæisk fabrik.

I 1928 fik Titan en ny kran no. 2 i ordre. Denne gang blev kranbroens jernstativ leveret af Nakskov Skibsværft på grundlag af Titan's tegninger.

De to Titan-kraner er stadig i drift, og i år er det altså 50 år siden, den første blev anskaffet.

TITAN-CRANES AT ST. THOMAS

In the last number of the »ØK-bladet« mention was made of the 50th anniversary of The West Indian Company which was celebrated on 12th December, 1962.

After the inauguration of the Panama Canal it was anticipated that St. Thomas would become an important coal bunkering station for the vessels passing through. On 27th March, 1913 The West Indian Company, therefore, placed an order for a big coal-crane with Messrs. Titan, Copenhagen – and the following year an order for an additional one.

In 1916 the periodical »The Engineer« brought an article about the cranes, which, at that time, were rather big. From the article it appears that they had a span of about 80 yards and were fitted with a boom 30 yards long, the lower edge of which was about 22 yards above the water.

Mr. J. P. Hansen, one of the erectors of Messrs. Titan, Copenhagen, was in charge of their erection which took place during the First World War.

However, on 9th October, 1916 St. Thomas was struck by a terrible hurricane, which caused considerable damage and also tore down the two newly-erected cranes. The West Indian newspaper »West End News« gave the following vivid description of this catastrophe:

»The sight of the coal-cranes lying in a heap of bent and twisted ruins is an extraordinary one, a part of each hanging in the sea. Who among us that saw those monster machines put up, each taking months to erect and each having no less than 35.000 rivets, ever imagined they could be wrecked by



wind. The breaking up of the mass and its removal is in itself a heavy and costly job.«

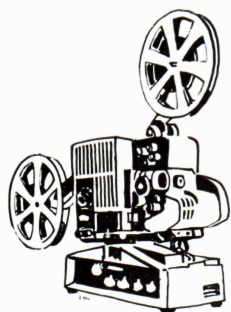
Mr. J. P. Hansen, the erector, then had to return to St. Thomas. He found that the iron constructions of the crane-bridges had been totally destroyed, whereas the expensive mechanical equipment was no more seriously damaged than that at a comparatively modest expense it would be possible to combine the parts intact into one complete equipment.

An order for one new iron construction was then placed with an American firm according to Titan's drawings, which, however, had to be altered a great deal as the Ame-

rian steel profiles were not identical with those used in Europe. It should be borne in mind that it was now the year 1918 and that the war made deliveries from European factories impossible.

In 1928 Messrs. Titan received an order for a new crane No. 2. This time the iron construction was delivered by Naskov Shipyard, Naskov, on the basis of Messrs. Titan's drawings.

The two Titan-cranes are still in operation, and this year it is thus 50 years since the first one was acquired.



Ø. K. aftenerne

Den 7. november 1962 var det 10 år siden Ø. K.-aftenerne blev påbegyndt. Det første foredrag havde som emne: Kompagniets skovvirksomhed på Vancouver Island, og det holdtes af prokurist Hans Egede Nielsen, Træafdelingen. 62 Ø. K.-aftener har vi haft siden da med mange aldeles ypperlige foredrag og dejlige film.

De fleste foredrag har været holdt af vore egne funktionærer eller af funktionærer fra datterselskaberne. Kun i 13 tilfælde har vi haft assistance udefra (deraf 7 gange Bendt Rom), men naturligvis med emner, som har haft tilknytning til Kompagniet og dets virksomhed. Den 5. og 6. december havde vi igen en »outsider« som foredragsholder, nemlig søhistorikeren F. Holm-Petersen fra Tåsinge. Det var meningen, at han skulle have vist en film og holdt et foredrag med titlen »Kurs Hongkong«, men på grund af et uheld med

filmen fik vi i stedet både til pensionisterne den 5. december og til den aktive stab den 6. december et foredrag og en film om Falklandsøerne. Dette emne kan ikke siges at have meget med Kompagniet at gøre – der var dog et par af de gamle kaptajner, som i tiden før Panamakanalens åbning på en rejse rundt Kap Horn med sejlskib havde været så nær Falklandsøerne, at de kunne se ind til kysterne. Foredraget og filmen var imidlertid begge gode, og så var det forfriskende for en gangs skyld at høre om noget helt andet.

Indeværende sæson var dog allerede tidligere påbegyndt, nemlig med en aften for den aktive stab den 22. oktober, hvor prokurist B. Rathje, Skibsfdelingen, holdt et meget interessant foredrag om Bangkok-filialen for en så godt som fuld sal af navnlig unge funktionærer. Vi har naturligvis for haft Kompagniets største filial på programmet, men dels sker der en stadig udvikling, som netop i Bangkok har været ret betydelig i de senere år, og dels får vi jo hvert år nye elever, således at der ikke var noget i vejen for, at man af hensyn til elevernes uddannelse udmærket kunne vende bunken af foredrag og begynde forfra hvert tredje år. Men da vi ikke har haft Siam (Thailand) på programmet siden januar 1958, vil det sige, at 5 årgange elever hverken har haft foredrag om Siam eller set Ø. K.-filmen »Sol over Siam«. Interessen kunne da næsten heller ikke have været større.

En sådan sæsonstart er opmuntrende, og vi er med optimisme gået i gang med de næste 10 år. Si

FLYTTE DAG inden for murene

Som bekendt ejer Kompagniet naboejendommen i Holbergsgade til hjørnet af Tordenskjoldsgade og ejendommene nr. 20, 22 og 24 i Tordenskjoldsgade. Det er nu lykkedes at frigøre nogle af lejlighederne i disse ejendomme, og som en midlertidig løsning på vort pladsproblem er der foretaget visse omflytninger.

Økonomikontoret var det første, der rykkede ud af sine hidtidige lokaler ind på 2. sal i ejendommen Holbergsgade 6. Dette er i plan med 1. sal på hovedkontoret, og man kommer nu til Økonomikontoret gennem en ny indgang fra sjattedelsgangen. Ved flytningen har Økonomikontoret givet plads for telegraf- og telexstationen, som er blevet udvidet og moderniseret.

Assuranceafdelingen flytter i februar til 1. sal Holbergsgade 6. Der er indgang fra hovedkontoret gen-

nem den udvidede Kontrolafdeling ad den nye trappe (i den tidligere Assuranceafdeling).

I februar flytter ligeledes Sekretariatet-Publicity til Holbergsgade 6, 1. sal. Indgang gennem porten Holbergsgade 6 eller gennem Kontrolafdelingen via den nye trappe og Assuranceafdelingen.

Sidst i marts flytter A/S »SAMEX« og Import Afd. »F« fra lokalerne på Sankt Annæ Plads 20 A til lokaler, der ligger på 1. sal i ejendommene Holbergsgade 6 og Tordenskjoldsgade 20, d. v. s. i forlængelse af Assuranceafdelingen. Indgang Tordenskjoldsgade nr. 20.

Endelig flytter Forhyringskontoret inden udgangen af april 1963 fra sine nuværende lokaler på Sankt Annæ Plads nr. 6 til stueetagen i ejendommen Tordenskjoldsgade 24.

ANDERS OLSENS FARVEL TIL GHANA



Fra afskedsfesten. Filialbestyrer Anders Olsen, daværende leder af Kompagniets organisation i Ghana, og fru Anders Olsen, sammen med filialbestyrer Ole Andreassen, der ved sin side har fru Yankah, der repræsenterer fru Ole Andreassen, som var i Danmark.

From the farewell party. Mr. Anders Olsen, the then Managing Director of our Ghana organization, and Mrs. Olsen, and Mr. Ole Andreassen besides Mrs. Yankah representing Mrs. Ole Andreassen who was at that time in Denmark.

Filialbestyrer Anders Olsen, tidligere Managing Director for R.T. Briscoe (Ghana) Ltd., er efter 12 års tjeneste med familie afrejst fra Ghana. I anledning af afrejsen blev der om aftenen den 1. december i Briscoe's Yard holdt en afskedsfest, hvori deltog flere hundrede gæster. Ved festen blev Anders Olsen udnævnt til »Briscochene«, hvilket betyder »chief« af Briscoe, en betegnelse, der egentlig hører til overhovedet på en stamme. Med værdigheden fulgte en »chief stool« og et »Kente cloth«. Filialbestyrer Ole Andreassen, som også snart forlader Ghana, blev ved samme lejlighed udnævnt til »chief«ens talerør og fik overrakt et »Kente cloth« og en stav som tegn på værdigheden.

Tidligere på dagen var der som et led i festlighederne blevet spillet en fodboldkamp mellem R.T. Briscoe (Ghana) Ltd. og R.T. Briscoe (Nigeria) Ltd. Kampen blev spillet på Accra Stadion og blev overværet af over 1.000 tilskuere. Bolden blev givet op af Anders Olsen med et elegant spark. Kampens resultat blev en solid sejr til Ghana på 14-0 efter 6-0 ved pausen. I dette resultat indlagde Stengel Hansen, Takoradi, sig stor fortjeneste ved at opbygge sit holds angreb, ligesom dommeren, Sv. Aa. Larsen, Takoradi, havde sin del af æren for, at kampen afvikledes på en fin og sportslig måde.

MR. ANDERS OLSEN'S FAREWELL TO GHANA

Mr. Anders Olsen, who was the Managing Director of R. T. Briscoe (Ghana) Ltd., has left Ghana with his family



Nigerias hold i sribede trøjer. På venstre fløj Anders Olsen, i midten Bent Andersen og Stengel Hansen og på højre fløj Sv. Aa. Larsen og Ole Andreassen.

The Nigerian football team in striped jerseys. On the left Mr. Anders Olsen and Mr. Stengel Hansen in the middle, and on the right Mr. Sv. Aa. Larsen and Mr. Ole Andreassen.

after 12 years of service in that country. On the occasion of his departure a big farewell party was held in Briscoe's Yard on the evening of 1st December, 1962 in which several hundred guests participated. At the party Mr. Anders Olsen was appointed »Briscochene«, meaning »chief« of Briscoe, a designation which actually belongs to the head of a tribe. With the dignity followed a »chief stool« and a »Kente cloth«. On the same occasion Mr. Ole Andreassen, who will also soon be leaving Ghana, was appointed the spokesman of the »chief« and was presented with a »Kente cloth« and a staff as a sign of the dignity.

As part of the celebrations a football match was played on the Accra Sport Stadium previously during the day between R. T. Briscoe (Ghana) Ltd. and R. T. Briscoe (Nigeria) Ltd. in the presence of over 1.000 spectators. Mr. Olsen kicked off elegantly, and the result of the game was a convincing victory to Ghana, 14-0 after 6-0 at half time. Mr. Stengel Hansen, Takoradi, greatly contributed to the victory by building up the attack of the Ghana team, and Mr. Sv. Aa. Larsen, Takoradi, the referee, acquitted himself with honour and it was not least due to him that the match was settled in a fine and sporting manner.

ØSTASIATISK KOMPAGNIS

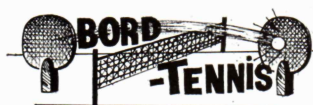
boldklub

(Ø. K. B.)

Ved KFIU's repræsentantskabsmøde den 29. november 1962 fik Ø. K. B.'s formand overrakt Unionens æresstander for 15 års medlemskab. Denne smukke stander står nu i de unges frokoststue sammen med klubbens øvrige gaver og præmier, og vi, der har været med i alle 15 år og har set hold efter hold kæmpe for vor klub, håber, at der også fremover må være den samme interesse for Ø. K. B. sporten med deraf følgende gode resultater. Ved dette lille tilbageblik vil det også være på sin plads at takke Kompagniets direktion for den velvilje og interesse, som klubben har været genstand for gennem alle årene. Med den hurtige udskiftning af vort personale har det mange gange været vanskeligt at fastholde de positioner, som mange gode år-gange har skabt, men det må håbes, at også vore unge af i dag vil gøre en god indsats over en bred front, således at de nedgange, som også kommer, kun bliver af kortere varighed.



Vort stærke hold i Mesterrækken gennem nogle sæsoner er i år blevet splittet for alle vinde, og de nye deltagere har måttet kæmpe hårdt for de få points, som det hidtil er lykkedes at opnå, men endnu værre ser det ud for B-holdet, der tabte sine 2 første holdkampe og kun opnåede 1 sejr i 16 kampe. Som ofte tidligere nævnt må vi her kæmpe med det handicap, at vi mangler damer på holdet, og før dette forhold ændres, har vi kun ringe mulighed for en bedring. Da der imidlertid er god tilslutning til træningen om søndagen på Maltegårdsvej, høster vore spillere vel en skønne dag lønnen for deres flid. I KFIU's »juleturnering« noteredes det med glæde, at Gorm Bacher nåede at kvalificere sig til semifinalen og finalen i henholdsvis B- og C-rækken, og selv om han tabte disse kampe, vil vi nok høre godt nyt fra ham, da han synes at have evner, der med ihærdig træning vil kunne bringe ham op blandt vore topspillere.



Denne sportsgren synes at være i stadig fremgang, og vort hold i KFIU's B-række har scoret maksimum points i de 3 første kampe. Vi ønsker holdet og afdelingen fortsat god fremgang i det nye år.



Vor interne indendørs-turnering har været afholdt i januar måned, idet håndboldafdelingen velvilligst har givet plads for turneringens afholdelse på nogle af dens sparsomt tildelte lørdagstimer. Nærmere om resultatet i næste nummer.



Vort hold i KFIU's A-række består af et ret nyt mandskab, og resultatet har været klø i de første kampe, ganske vist mod rækkens stærkeste hold, men dersom spillerne vil yde deres bedste, hver gang de stiller op, er der endnu en mulighed for at undgå nedrykning. Husk at i denne sportsgren er der traditioner, der skal kæmpes for!! Vor interne juleturnering blev spændende og endte med en sejr til holdet fra Importafdelingen. Skibsafdelingens hold, der af deltagerne var tippet som det stærkeste, blev no. 2, og som kuriosum kan det nævnes, at dette holds eneste tabte

kamp var den mod Træafdelingen, der sluttede på sidstepladsen. Det er sådanne resultater, som giver sporten charme. I den årlige turnering, som Handelsbanken afholder i velgørende øjemed, havde vi et hold med i A-rækken. I første kamp mødte vi »Baltica« og spillede uafgjort, men vandt derefter lodtrækningen og mødte så M. L. U., der slog os med 6-2. M. L. U. vandt iøvrigt rækken og dermed den udsatte lagkage.

H. B.

SØMANDSIDRÆTTEN

Nordisk Verdensserie i Fodbold

De nordiske søfarendes verdensomspændende fodboldturnering slog i 1962 alle rekorder, idet man opnåede 977 deltagende skibshold, og heraf var 101 danske.

Kompagniets skibe gjorde sig også i 1962 særdeles fordelagtigt bemærket.

Det norske skib BAIE COMEAU vandt serien med 27 points, og på 2. pladsen kom nordmanden FRANCISVILLE med samme pointantal, men lidt dårligere målforskel.

Nr. 3 blev svenskeren G. D. KENNEDY.

Bedste dansker og nr. 4 på den nordiske rangliste blev SINALOA med 24 points. Dette skib var tæt fulgt på 5. pladsen af J. L.-båden RIMJA DAN, der havde 23 points, og på 6. pladsen og med samme pointantal, men dårligere målforskel fulgte SUMBAWA.

10. og 12. pladsen på den nordiske rangliste blev besat af Ø. K.-bådene MALACCA og BEIRA.

Det blev altså til 4 Ø. K.-både blandt nordens 12 bedste fodboldskibe, og heraf 2 Ø. K.-både blandt de 6 bedste, så man kan roligt sige, at intet andet nordisk rederi er så stærkt repræsenteret inden for de søfarendes fodboldelite som Det Østasiatiske Kompagni.

Nordisk Landskamp i Fri-idræt

Efter at Danmark 3 år i træk har vundet Nordisk Landskamp i Fri-idræt, måtte vi i 1962 se os forvist til 4. pladsen blandt de nordiske handelsflåder med 1.256.610 points.

Bedste i Fri-idrætslandskampens danske handelskibsgruppe blev SILJA DAN med 25.412 points. BEIRA blev nr. 2 med 19.137 points og SIBONGA nr. 3 med 18.552 points. SUMBAWA fulgte tæt efter på 4. pladsen med 17.770 points.

9 ud af de 46 danske handelsskibe, der skaffede points til Danmark, var fra Kompagniet.

I Svømmekonkurrencen deltog 20 danske skibe, og heraf var de 6 fra Kompagniet. Konkurrencen blev vundet af MANJA DAN, der opnåede 81,8 % deltagelse. RØMØ MÆRSK kom på 2. pladsen og RIMJA DAN på 3. pladsen.

Bedste Ø. K.-båd blev SARGODHA, der blev placeret som nr. 4 med 62,2 % deltagelse.

B. O.





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Filialernes
udsendte danske personale

PR. 1. JANUAR 1963

ARGENTINA
BUENOS AIRES: Niels Rosberg
V. A. S. Holbøll
Preben Riis
Tom Gade-Gerst
Finn Frandsen

POSADAS: Arne Hvidbo

AUSTRALIEN
SYDNEY: H. H. Hüttemeier
Per Knudsen
B. O. Gülstorff Hansen
Kenneth Raaschou-Nielsen

BRASILIEN
SAO PAULO: Ib Lage Hansen
Carl Pedersen
Børge Larsson
P. H. Johansson
Leif Møller
Jens B. Grell
Keld A. Render Jess
Peter Molbech
Jan Holmegaard Laursen

SANTOS: K. Torben Andersen
Jens Ole Hammerstrøm
Gunnar Henningsen

RIO DE JANEIRO: John P. Sørensen
M. H. B. Christerson
Kent Linnet
Knud Erik Nielsen
Bjarne Rørbæk Jensen

SALVADOR-
BAHIA: Knud Risum
Hans Møller Nielsen

CURITIBA: M. E. Aastrup
Kay Normann Hansen
Paul Jørgen Christensen

PORTO ALEGRE: Johan-Ulrik Haxthausen

RECIFE: Jens Chr. Løbner
Hans Pay Sundorph

BURUNDI
USUMBURA: Jan Bie Andresen
Viggo Nielsen
Søren Larsen
Torben Gregerfeldt
Per Bøtchjær
Steen Andersen

BURMA
RANGOON: Erik Aagaard-Rasmussen
Fl. Bogø Jensen
Bent Segato
Jan Messerschmidt

CANADA
VANCOUVER: J. Vibe Christensen
O. Feierskov Andreassen
Sv. I. O. Rasmussen
Bent Sørensen
Bent Irmscher
Jørgen Baltersen
Jørgen Elstoft
Jens Wass
Jan Erik Westerlund
Arne Wiberg
Ole Sonne
Leif Voldby Jørgensen
Fr. Wedell-Wedellsborg

CHILE
SANTIAGO: Per Hafstrøm Sørensen

COLOMBIA
CALI: Martin Bagger
Jørn Mertins
Jørgen Illemann Christiansen

ENGLAND
LONDON: K. G. Lommer
Mogens Steincke
Torben Refskær Olsen

SIMSON & CO.: Otto Magnussen

FILIPPINERNE
MANILA: E. Bay Andersen
Jørgen Bent Hansted Olsen

FRANKRIG
PARIS: Frede L. E. Lyngesen
B. T. Skaarup
S. Clemens Sørensen

GHANA
Bent Andersen
Ole Andreassen
Bogholderi: M. T. Munch
J. Sandberg Eriksen
Erik Halberg
Sv. Aage Larsen
Jørgen H. D. Andersen
Flemming Juhl
Kurt A. Høyrup Andreassen
Edvard Collin
Jørgen Brandt

Skovene: C. G. Brødsgaard
Palle Molbo Jensen
Jens Gert Andersen
Lars D. Egendal
Poul Kristiansen
Knud Sander Doktor
Christian Linnemann Mathiasen
Jacob Rohde Horsdal

Export L

Savmølle

Import C

Motor D

Dixcover

T.V.L.C.

HONGK

BOMBA

MADRA

NEW D

JAKAR

BAGDA

Axel Jensen

Bent Jacobsen
Svend K. Haugaard
Ebbe Aaby Nielsen
Frits Knudsen

eral: Mogens Christiansen
Jørgen Sv. Nielsen
Niels H. Tinggaard Petersen
Jørgen Dvinge Ilsøe

Povl Fleng Nielsen
Helge Schibbsbye
Niels J. Møller
Erik Wikstrøm Jensen
Jørgen Juul Stengel Hansen
Gert Bruun Petersen
Poul Emil Høgh
Aksel Eding
Julius Vogel
Bj. Jensen-Aaris
Søren Leo Borup Kristensen
Sv. Faarup Hansen
Bent Jørgen Paulsen

ates Ltd.: Jørgen Kjeldbæk

J. Grønnet Jepsen
T. Brüel
Thorkild Romme Thomsen
H. Douglas Andersen

HONGKONG

NG: P. W. Steven
Per Marcher
Erik M. K. Petersen
Kurt Erling Andersen
Leif Nielsen

INDIEN

Palle Buchwald
Knud Hein
Ole Larsen Stub
Ib Constantin Smit
Per Høybye Henriksen

Finn Odd Gunnar Kørner
Flemming Mørner
Jørgen Christian Hoffmann
Jørgen Jensen

HI: Flemming Sommer

INDONESIEN

Kurt Stenager Jakobsen
B. Mantzius Andersen
Henning Larsen

IRAK

E. J. Mikkelsen

GENUA:

ITALIEN

Gunnar Rude
N. E. Lockenwitz

MILANO:

Johannes Stausbøll
Finn Damkilde
Kurt T. Tomozy

TOKIO:

JAPAN

Poul Hansen
Helge Fischer
Ove Flister

OSAKA:

Flemming Marcher

KAMBODIEN

PHNOM PENH:

V. Frantzen
Per Ryding
Vagn Genter
Sv. Aage Larsen
Svend Cederskjold
Klaus Valdemar Mørch
Svend Erik Mortensen
Erik G. Lillelund

KONGO

LEOPOLDVILLE: B. Siemsen Jensen

LIBERIA

Skov-undersøgelsen: Georg Hansen
Torben Klüwer

The Liberian Prod. Marketing Corp.: N. E. Blemmer

ELFENBENSKYSTEN

ABIDJAN: Hans Werner Fugman

MALAYA

KUALA LUMPUR: Gunnar Rixen
C. J. Findalen
B. Ishøj
Kaj Ulrik Nielsen
Ib Henry Hansen
Bent Leth Nielsen
Niels Chr. Bøg Holme
Ole J. Mohrsen
John Schmidt
Kai M. Plaugmann
J. Troels Smith Jensen

PENANG:

S. Fenger Petersen
S. Bugge Hansen
John Arthur Hansen
Ole Albertsen

BORNEO:

Carl Emil Dalgas

TAIPING:

Svend Hansen

LAGOS:

NIGERIA

E. Ellekjær
Kaj Asger Nielsen
Leif Lauritzen
Bent Hansen
Helge Frederiksen
Henning Simon Hansen
Erik Frølich Jeppesen
Hans Olesen
Ejnar Søndberg
Svend Nisted
Jørgen Henry Christen
Jørgen Ingemann Niels
H. A. Fonnesbech
Christian Lundgreen
G. Munch Jørgensen
Børge Hilmar Nissen

ABA:

Ole Madsen

IBADAN:

Knud Greisen
Børge Andersen

KANO:

Steen Andresen
Preben Glahnson-Peter
Tage Vartman

KARACHI:

PAKISTAN

Gunnar Mortensen
Hugo Bang Pallesen

FREETOWN:

SIERRA LEONE

Robby Ditlefsen
Helge Sv. Nielsen
John Lind Jans

SINGAPORE:

SINGAPORE

P. E. Berner
S. Rahbek Rasmussen
P. H. Kornerup
H. F. Pedersen Jahn
Ib Gade-Gerst
Jørgen Reinholdt Niel
Holger Castenskjold
Svend Erik Jensen
Sv. Erling Nielsen
Eilif Jensen
Birger Svenning Hans
Knud Marius Knudsen
Per Glente
Niels Jørgen Harboe
Ole Moshøj

ST. THOMAS:

VESTINDIEN

Arne Aabye
Torben Søderlund

DURBAN: **SYDAFRIKA**
 G. A. Thygesen
 Emil Blaunfeldt
 T. Stougaard Hansen
 A. Cortzen
 E. Haugaard Christensen
 Jørgen Kamstrup
 Jens V. Staurup
 J. Didrichsen
 Lars P. Olsen
 Ulf Wentrup

CAPE TOWN: Egon Bjørn Nielsen
 Karl Chr. Larsen

JOHANNESBURG: E. B. Bacher
 Ivan Bruun
 Chr. E. Westergaard
 Jørgen R. Lindahl
 Ole Jørn Andersen
 J. Kruse Rasmussen

PORT ELIZABETH: A. Flintholm Jørgensen

QUALITY PRODUCTS: Erik Jens Jensen
 Hans H. Hvene
 Sv. Erik Thomsen
 Gert Otto Døllé
 Jørgen Brändekilde
 Fl. With-Seidelin

NEW SCOTLAND: H. M. Steinfeldt

GALA ESTATE: Sven Grüner

SALISBURY: **SYDRHODESIA**
 Frederik Max Skyum
 O. René Kristiansen
 Finn Siggaard Andersen
 Finn Lyng Madsen
 Steffen Bjørn Hanssen
 Orla Sørensen

BANGKOK: **THAILAND**
 E. Jansen

Bogholderi: T. Hornbak
 P. Olsbro
 Svend Erik Nielsen
 Sven-Erik Ronak
 René Schwartz Hansen

Industriafd. Sven Gønge

Eksport: Fritz A. Andersen
 John F. Thygesen

Import: Gunner Eiler Jensen
 Ole Lars Giese
 Bent Kløcker Kierkegaard
 Hans Erik Larsen

Chemicals-Medicine: Arne Emil Jensen
 Jørgen Prins
 Preben G. Høyrup
 V. Østerlund Jacobsen
 J. Ravn-Andersen
 Klavs Rahbek Thomsen

Træafdelingen: Jørgen Ib Hedes
 Bent Baunsgaard Christensen

Skibsafdelingen: Henning Sparsø
 Tage Welander Pedersen
 Gunnar Collin
 Poul Westring Weber
 Finn Ollendorff
 Per Bay-Petersen

Oriental Mach. Stores: F. Riisbøll
 Viggo Sønniksen
 Finn Skov Pedersen
 Anton Nissen
 Erik E. Lomholt
 Jørgen K. Pihl Beyer

Teknisk afdeling: Sigurd Schousboe

Pfaff/Olivetti: Ole Erichsen
 Torben Poulsen

Maskinværkstedet: Aa. J. Schäfer
 B. C. Henriksen

HAADYAI: Bjarne Dyrved
 Erik Bach Nielsen
 Bent Jarmer Christensen

BANDON: Jørgen Blom Jensen
 Lars Ole Husfeldt

LAMPANG: Finn Elso

DUMEX LTD.: J. A. Rath
 Olav Jørgensen
 Curt Andersen
 Victor Lind

HAMBURG: **TYSKLAND**
 Svend Andersen
 P. C. Christensen
 H. Loesch

NEW YORK: **U.S.A.**
 Gustav Wedell
 Ivan Göthe
 R. Dalby Jørgensen
 J. Ritzou-Holm
 Leif Schaumann
 Ib Frede Albertsen

SAN FRANCISCO: J. Frederiksen
 Karsten Hess
 Erik Henrichsen

LOS ANGELES: Gorm Larsen
Peter Dithmer
Niels-Peter Jensen
Svend Mathiesen

NEW ORLEANS: Georg B. Pedersen

PORTLAND: Knud Holm

VIETNAM

SAIGON: Sander Jacobsen
Erik Hyllested
Børge Olsen
Hans A. N. Scherfig

ØSTAFRIKA

MOMBASA: K. W. Knudsen
H. Andreasen
John Skjoldborg
Georg Hansen
Kaj Andersen
Erik Blach Andersen
Gerner Vejrup
Leif Høst
Flemming Sørensen
Jørgen Hansen
Erling Andersen
Carsten Dencker Nielsen
Jens Nørlyng
Ole Meyer Sørensen

NAIROBI: Jørgen Henrik Johannessen
Sven Ankersen
Jørgen Chr. Mouritzen
Hans Henning Hjorth
Ole Waage Pedersen
Carl-Johan Karlsson
Søren Wilh. Møller
Jan E. Ditlevsen
Palle Ivardt Jensen

DAR-ES-SALAAM: Ole Melchior
Louis Malmberg
Ole Westergaard

MWANZA: Viggo Tommy Samuelson

MOSHI: Jørn Buhl Nielsen
Erik Vinther Jensen

KAMPALA: Jens-Karl Jensen

KISUMU: S. J. Højtved Pedersen

MBALE: Jeppe Jepsen Hansen

ARUSHA: Ole Bach