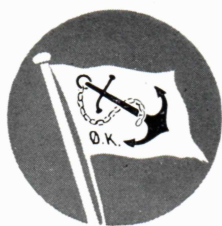


# ØK

# BLADET



ÅRGANG 9 · NUMMER 1 · FEBRUAR 1966



# ØK BLADET

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

## Indhold:

Forside: Kompagniets thailandske styrmands-elev Nai Sakdi Rattarangsi afsluttede i december 1965 sit ophold på skoleskibet DANMARK som en af togtets bedste elever.

Han er nu påmønstret M/S AYUTHIA.

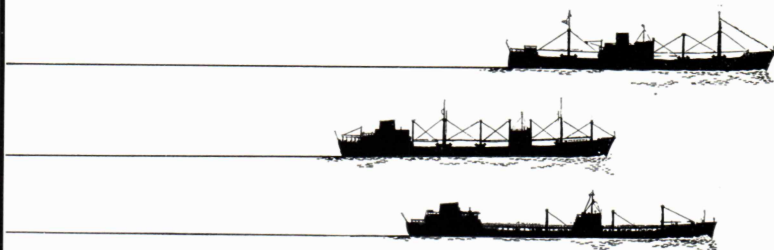
Front page: Nai Sakdi Rattarangsi, one of the Thai apprentices at present being trained in E. A. C. ships, finished his stay in the Danish Government training ship DANMARK in December, 1965 as one of the best apprentices on the cruise.

He is now signed on with M/S AYUTHIA.

Bagside: Boven af M/S AZUMA. Et imponerende syn, da skibet langsomt glider ned ad beddingen.

Back page: The bow of the M/S AZUMA. An impressive sight as the vessel slowly slides down the slipway.

Lederkursus, en deltager-kommentar . . .	3
Stabelafløbning i Japan . . . . .	6
Nyt fra Liberia . . . . .	7
Interstoff-Messen i Frankfurt . . . . .	9
Farvel til direktør Brøndal . . . . .	10
Kompagni-nyt . . . . .	11
Rationalisering . . . . .	13
Det vagtfri maskinrum . . . . .	14
Børnejuletræ i Singapore . . . . .	18
E. A. C., San Francisco, flyttet . . . . .	19
Sporten . . . . .	20



# leder kursus en deltager-kommentar

Man tager 20 mand, tilsætter 15 instruktører, krydrer med en forstander, og man har et lederkursus. Dette kunne stå som recepten på det af Rederiforeningen nyligt afsluttede kursus for senior officerer i Ø. K.s skibe på B. P.s kursusejendom »Bautahøj«.

Men hvor en recept jo gerne giver ingredienserne i noget materielt, drejer kurset sig om noget mere uhåndgribeligt, åndelig indsigt i en række problemer.

Kurser for handelsflådens officerer i aktuelle emner er af ret ny dato, hvis man da ser bort fra de rent tekniske kurser afholdt gennem årene.

Det første af Danmarks Rederiforenings lederkurser for handelsflådens officerer afholdtes fra den 29. marts til den 3. april 1965. Det blev en afgjort succes, der siden er fulgt op af en række kurser, således at man skulle passere kursus nr. 15 inden årets udgang.

Det første kursus for Ø. K. officerer afholdtes fra den 17. til den 22. maj 1965 og er siden blevet fulgt af to andre, hvoraf det sidste afholdtes i ugen 15. til 20. november på »Bautahøj«.

Ikke så få mødte på kursus med tanken: »Mon nu dette er noget for mig? Er det nu ikke spild af tid?«

Det første spørgsmål havde man svar på allerede den første dag, det blev et afgjort ja, og så er det næste spørgsmål vel egentlig overflødigt.

Man oplever på disse kurser det ganske interessante, at en snes individer rystes sammen til et hold af aktive og idérige deltagere i et teamwork.

Det er nemlig et teamwork, man oplever her, et samarbejde mellem instruktører og deltagere, hvor begge parter forsøger at inspirere og aktivisere hinanden.

Kursets første dag blev anvendt til orientering om rent praktiske ting forbundet med kurset, samt et foredrag af forstanderen om ledelsesfunktioner og gruppearbejde. Dagen afsluttedes med et foredrag, ledsaget af film, over emnet »Ø. K.s virksomhed uden for shipping«, holdt af konsul E. Sivertsen.

De følgende to dage var præget af instruktion i fag som »Kommunikation og Læreproces«, »Instruktion og Planlægning«, »Adfærd og Behov hos Mennesket om

B. P.s kursusejendom »Bautahøj« ved Kulhuse i Hornsherred.

*»Bautahøj« in North Zealand, used for staff courses by the B. P. Company.*





bord«, »Disciplinens Behandling« og »Arbejderbeskyttelse«.

Adskillige af disse emner blev gjort til genstand for en videre uddybning ved diskussioner i grupper på en seks-syv mand, og resultaterne af gruppernes arbejder og diskussioner blev drøftet på plenarmøder.

De to følgende dage var viet information og kontakt mellem Ø. K.s forskellige afdelinger og kurssets deltagere, i reglen efter linjerne: indlæg med efterfølgende debat og kritik.

Man diskuterede her mandskabsforhold, hyrerenskab, pensionsforhold, assurance, regnskabsmæssige forhold vedrørende skibene, cargohandling, vedligeholdelse, claims samt nybygninger.

Som klimaks på disse dage afholdtes fredag aften en middag, hvor Kompagniet var vært. Hovedkontorets ledende stab var her rigt repræsenteret med direktør Storm-Jørgensen i spidsen.

Under middagen talte direktøren om aktuelle emner inden for den internationale skibsfart, heriblandt de skærpede økonomiske vilkår man opererer under med den deraf følgende nødvendighed af sparsommelighed på alle et rederis mange områder. Direktøren talte endvidere om det behov, der i dag eksisterer for samarbejde og forståelse Kompagni og skibe imellem, men ikke mindre medarbejdere imellem om bord i skibene, emner af stor aktualitet i dag.

Kaptajn L. Pedersen talte derefter på kursusdeltagernes vegne og rettede en tak til Kompagniet, Rederiforeningen samt forstander E. Hansen. Endvidere takkede han personalet på »Bautahøj« for et helt igennem behageligt ophold, ikke mindst realiseret af ejendommens dygtige og sympatiske bestyrerpar.

Kurset afsluttedes lørdag med en gennemgang af skibsfartens aktuelle problemer ved kaptajn K. W. Linnemann fra Rederiforeningen, efterfulgt af en kort sammenfatning af kurset ved forstander E. Hansen.

Dette var selve kurset i store træk. Hvad blev så resultatet af disse mange udmærkede arrangementer? Hvad tog deltagerne med hjem, som kunne berettiggende de udgifter, Kompagniet har haft?

Egentlig bør man vel udskyde besvarelsen af disse spørgsmål. Man burde lade de nedfældede indtryk få tid til at virke i praksis, og så lade resultaterne tale.

En konklusion i dag kan kun afføde ros, det var vist alle deltagerne enige om, men samtidig har vi nogle spørgsmål og problemer i tankerne, der meget vel kan give sig udslag i tyve forskellige praktiske løsninger, måske lige rigtige og alle præget af personens egen tænkning og opfattelse.

Tyve mennesker af forskellig karakter og væsen sat til et sådant åndeligt frokostbord må nødvendigvis have forskellige spisevaner, og mon ikke det netop er det rigtige ved disse kurser.

Man suger de impulser til sig, man har behov for og lyst til, samtidigt med at samværet skærper ens appetit for det nye og uvante.

Man lærer at omgås og forstå andre mennesker. At respektere deres tanker og ideer, uanset om det så drejer sig om deltagere eller foredragsholdere. Denne respekt skulle netop være grundlaget for et godt samarbejde fremover, og mon ikke respekten og forståelsen vil søge flere retninger i det daglige arbejde, såvel opad som nedad.

Forståelse for og respekt for andres problemer om bord er af en afgørende betydning for besætningens



Et af de store auditorier på »Bautahøj«.

*One of the large lecture rooms at »Bautahøj«.*

Dagligstuen i den nye foredragsbygning på »Bautahøj«.

*The drawing room in the new wing of »Bautahøj«.*



trivsel. Har man nået, eller når man et positivt resultat her, ja så er udgifterne og ulejligheden forbundet med et sådant kursus ikke forgæves.

Spørger man så, om der da ikke er noget at kritisere, må svaret ganske givet blive jo. Men en kritik af en levende og vital ting må og skal være objektiv og ikke mindst positiv, den må aldrig blive kværlantisk.

Lad os derfor ikke spørge efter kritik, lad os formulere spørgsmålet således: Hvad kan man gøre for at skabe et endnu bedre og endnu mere effektivt kursus?

Mange tanker og ideer gærer sikkert i hjernen på de tidligere deltagere i kurserne, og mange blev fremsat under diskussionerne og samtalerne. Mange flere vil forhåbentlig komme frem med tiden, jo flere jo bedre. Det viser nemlig, at man har aktiviseret deltagerne ud over selve kurset, man har, for at omskrive en gammel sandhed, lært dem ikke for kurset men for livet. Hvad kunne glæde en kursusleder mere end dette?

Mellem nogle af de konkrete forslag, der blev fremsat under diskussionerne, var blandt andet en forlængelse af kurset, en forlængelse, der skulle give mere tid til begge grupper. Hermed skal forstås de mere psykologisk betonedede fag og de kontaktbetonedede foredrag.

Man kunne ønske mere tid til diskussioner deltagerne imellem, således at spørgsmål af generel interesse kunne frembringes for det rette forum. Måske var det også en idé at lade foredragsholderne deltage i samværet efter dagens arbejde, en ikke uvæsentlig kontakt ville sikkert blive resultatet af sådanne samvær. Eksempler på dette vil sikkert vise sig efter middagen fredag aften.

Et andet forslag, man ofte hørte gentaget, var forslaget om en eventuel deling af nogle emner, således at man i disse timer midlertidigt separerede dæks- og maskinofficerer. Disse timer skaber måske nok nogen forståelse for »modpartens« problemer, men er til tider af en så specielt præget karakter, at den alsidige interesse er tabt og enkeltes opmærksomhed dermed også.

Man kan diskutere for og imod disse forslag, såvel som bringe nye frem. Men udsæt det ikke til en fjern fremtid, eller lev i den forhåbning, at det har andre nok gjort, så det er ikke nødvendigt.

Et kursus af denne specielle art står og falder med sin aktualitet, aktuelt kan det kun blive ved et samspil mellem alle interesserede parter, ikke mindst deltagerne, så skriv de herrer eks-deltagere! Kritiser kurset sønder og sammen om I vil, men lad være at tie fremtiden ihjel.\*)

Tilbage står kun at takke alle parter implicerede i den vanskelige opgave at tilrettelægge og udarbejde kurserne. En tak for de økonomiske såvel som åndelige impulser, der har været betingelsen for denne skabelsesproces, der nødvendigvis har ligget bag arbejdet på »Bautahøj«.

Man kan kun ønske for disse implicerede, at deres succes må fortsætte og understreges af mange og gode resultater inden for dansk skibsfart.

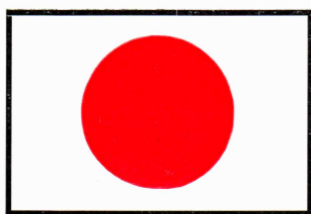
*Helge Petersen,*  
maskinchef.

\*) Eventuelle henvendelser, forslag/kritik i forbindelse med kurserne kan rettes til kursuslederen: Forstander Erik Hansen, Danmarks Rederiforening, Amaliegade 33, København K., dog bedes emner vedrørende Kompagniet stilet til underdirektør Rud. Thøgersen, Skibsafdelingen.



Hendes Kejserslige Højhed Prinsesse Takamatsu (foran mikrofonen) navngav Ø. K.s nye cargo-liner »Azuma« på Mitsuiværftet, Tamano. Midt i billedet Det Østasiatiske Kompagnis bestyrelsesformand, direktør Mogens Pagh og frue. T. h. den tidligere japanske ambassadør i Danmark og tidligere vice-udenrigsminister T. Oda og frue og t. v. Danmarks ambassadør i Japan, T. Busck-Nielsen og frue.

*Her Imperial Highness Princess Takamatsu (in front of the microphone) named The East Asiatic Company's new cargo-liner »Azuma« at the Mitsui yard, Tamano. In the middle the Chairman of the Company, Mr. Mogens Pagh and Mrs. Pagh. To the right the former Japanese Ambassador to Denmark and former Vice-Minister of Foreign Affairs H. E. T. Oda and Mrs. Oda and to the left the Danish Ambassador to Japan H. E. T. Busck-Nielsen and Mrs. Busck-Nielsen.*



## Stabelafløbning i Japan

Den 21. december 1965 søsattes fra Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Tamano, værftets nybygning nr. 732, en moderne hurtiggående cargo-liner til Kompagniet.

Dagen før var Kompagniet vært ved en middag på International Hotel i Kurashiki, ca. 1 times kørsel fra Tamano. Heri deltog bl. a. Hendes Kejserslige Højhed Prinsesse Takamatsu, den tidligere viceudenrigsminister og tidligere ambassadør i Danmark, T. Oda og frue, den danske ambassadør i Japan, T. Busck-Nielsen og frue samt repræsentanter fra Mitsui værftet. Fra Ø. K. deltog bl. a. Kompagniets formand, direktør

Mogens Pagh og frue og underdirektør Rud. Thøgersen og frue.

Skibet blev navngivet af Prinsesse Takamatsu, som udtalte skibets navn og dernæst med en økse overhuggede den line, der symbolsk holdt skibet. Dette udløste en flaske champagne, som knustes mod boven, og medens en flok duer flagrede ud fra en stor flettet ballon om bord, og værftets sirener hylede, gled skibet ned ad beddingen. Det fik navnet AZUMA.

Skibet er bygget som en åben/lukket shelterdækker, og den maksimale lastevne er ca. 10.500 tons som åben og ca. 13.150 tons som lukket.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendikulærer . . . . .	152,4 m
Længde, overalt . . . . .	162,76 m
Bredde . . . . .	23,47 m
Højde til øverste dæk . . . . .	13,31 m
Højde til 2. dæk . . . . .	10,11 m

Det er udstyret med en Mitsui/B. & W. dieselmotor, type 1074-VT2BF-160, der udvikler 15.000 BHP ved 115 RPM. Farten bliver på »åben« dybgang fuldt lastet ca. 20¾ knob ved 14.400 BHP.

Efter stabelafløbningen var værftet vært ved et buffet/cocktail party i værftets klubhus. Her holdt direktør Pagh en tale, hvorefter han overrakte Prinsesse Takamatsu en broche til minde om begivenheden.

AZUMA er det gamle japanske navn for »Østjapan«.

#### LAUNCHING CEREMONY IN JAPAN

On 21st December, 1965 the Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Tamano, launched the yard's new construction No. 732, a large modern fast cargo liner for our Company.

The day before our Company was the host at a dinner at the International Hotel in Kurashiki about an hour's drive from Tamano. In the dinner participated among others Her Imperial Highness Princess Takamatsu, the former Vice-Minister for Foreign Affairs and former Japanese Ambassador to Denmark, H. E. T. Oda and Mrs. T. Oda, the Danish Ambassador to Japan, H. E. T. Busck-Nielsen and Mrs. Busck-Nielsen, and representatives from the Mitsui Shipbuilding Yard.

From The East Asiatic Company participated among others the Chairman of our Company, Mr. Mogens Pagh and Mrs. Pagh, Mr. Rudolf Thøgersen and Mrs. Thøgersen.

The ship was named by H. I. H. Princess Takamatsu, who mentioned the name of the vessel and with an axe cut the cord symbolically retaining the ship. This released a bottle of champagne, which was automatically cast on the bow of the vessel. A ball containing pigeons was burst allowing

M/S »Azuma« på vej ned ad beddingen på Mitsui-værftet, Tamano, Japan.

M/S »Azuma« leaving the slipway on the Tamano yard of the Mitsui Shipbuilding & Engineering Company, Japan.

the birds to fly into the air, and to the blowing of shipyard whistles the vessel slid into the water. It was named AZUMA.

The ship has been built as an open/closed shelter-decker with a deadweight tonnage of about 10.500 (open) and about 13.150 (closed).

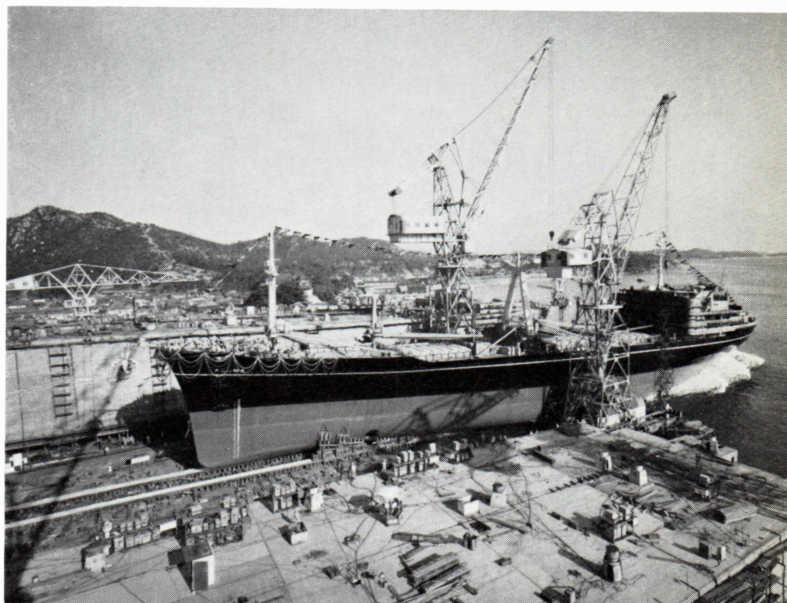
Principal particulars:

Length between perpendiculars . . . . .	152.4 m
Length overall . . . . .	162.76 m
Breadth (moulded) . . . . .	23.47 m
Depth to upper deck . . . . .	13.31 m
Depth to second deck . . . . .	10.11 m

The ship is equipped with a Mitsui/B. & W. Diesel Engine, type 1074-VT2BF-160 with an output of 15.000 BHP at 115 RPM. The speed on »open« depth under the full loaded condition will be abt. 20.75 knots with the engine developing 14.400 BHP.

After the launching ceremony Mitsuis were the hosts at a buffet/cocktail party at the Tamano guest club house. At this party Mr. Mogens Pagh made a speech after which he presented H. I. H. Princess Takamatsu with a brooch in commemoration of the event.

AZUMA is the old Japanese name for »Eastern Japan«.



fra



Liberia

Den 29. november 1965 fejrede Liberias præsident, Dr. William V. S. Tubman, sin 70 års fødselsdag, og et af de mange højdepunkter ved denne lejlighed var åbningen af en landbrugs- og industriudstilling, hvor bl. a. The Liberian Produce Marketing Corporation deltog. På vor stand var udstillet forskellige typer af kaffe, kakao og palmekerner, landbrugsmaskiner samt billeder, der viste vore aktiviteter i Monrovia.

Udstillingen blev åbnet af en af præsidentens mange fornemme gæster, nemlig Hs. Kejserlige Højhed Kronprinsen af Ethiopien. Efter åbningshøjtideligheden aflagde præsidenten med følge besøg på de mange stande og blev på vor stand modtaget af Corporationens General Manager, Niels Blemmer.

Den 11. december 1965 afrejste underdirektør Aage Hansen til Monrovia for der at deltage i L. P. M. C.s

årlige generalforsamling. Generalforsamlingen afholdtes den 14. december for første gang under forsæde af Corporationens nye formand, den liberianske landbrugsminister The Hon. John W. Cooper. Corporationen har haft et udmærket år med tilfredsstillende omsætning og udvikling. Det blev vedtaget at udbetale 25 % i dividende.

På hjemrejsen fra Liberia gjorde underdirektør Aage Hansen et kort ophold i Lagos i forbindelse med produce-forretning. Ankomst til København den 18. 12. 1965.

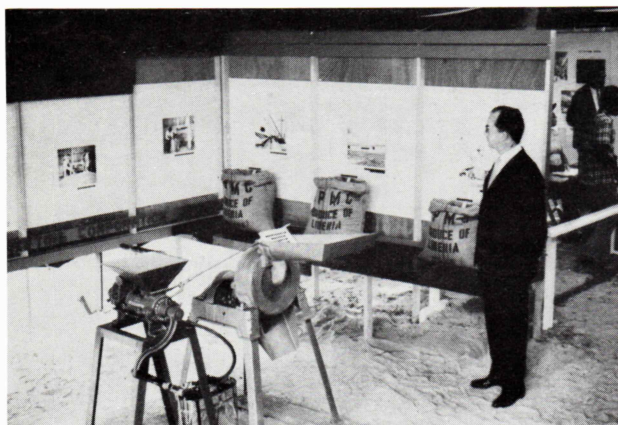
#### LIBERIA-NEWS

On 29th November, 1965 Dr. William V. S. Tubman, the President of Liberia, celebrated his 70th birthday, and one of the many highlights of the occasion was the opening of an Agricultural and Industrial Fair in which The Liberian Produce Marketing Corporation participated.



Præsident Tubman bydes velkommen på LPMCs stand. Fra venstre: Handels- og industriminister The Hon. A. Romeo Horton, kronprinsen af Etiopien, speaker Richard A. Henries, præsident Tubman og filialbestyrer Niels E. Blemmer.

*President Tubman being welcomed at the LPMC stand. From the left: Secretary of Commerce & Industry, The Hon. A. Romeo Horton, Crown Prince of Ethiopia, Speaker Richard A. Henries, President Tubman and Mr. Niels E. Blemmer, General Manager of LPMC.*



Monrovia. Udsnit af LPMCs udstilling.

*Monrovia. Partial view of LPMC's exhibition.*



Liberias præsident,  
Dr. William  
V. S. Tubman.

*Dr. William  
V. S. Tubman,  
President of Liberia.*

On our stand we displayed various types of coffee, cocoa, and palm kernels, farming machinery as well as photographic illustrations of our activities in Monrovia.

The exhibition was opened by H. I. H. the Crown Prince of Ethiopia, one of the many distinguished guests of the President. After the opening the President and his party visited the numerous stands, and at the LPMC exhibit they were welcomed by Mr. Niels Blemmer, the General Manager of the Corporation.

On 11th December, 1965 Mr. Aage Hansen left for Monrovia in order to participate in the annual General Meeting of the LPMC. The General Meeting was held on 14th December, for the first time with the new Chairman the Hon. John W. Cooper, Minister of Agriculture, presiding.

The Corporation has had an excellent year with a satisfactory turnover and development. It was decided to pay a dividend of 25 %.

On the way home Mr. Hansen broke his journey in Lagos for a short stay in connection with produce business. Arrival in Copenhagen on 18th December, 1965.



Formanden for LPMCs bestyrelse, Liberias landbrugsminister The Hon. John W. Cooper.

*The Chairman of LPMC,  
The Hon. John W. Cooper,  
Minister of Agriculture,  
Liberia.*

## OFF DUTY

**Roadside warning speeding motorists:**

***The angels who guide you while you drive usually retire at 65!!!***



A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg, der markedsfører SPINLENE Terylene og SPINLON Antron på det skandinaviske marked, deltog i slutningen af november på INTERSTOFF-Messen i Frankfurt.

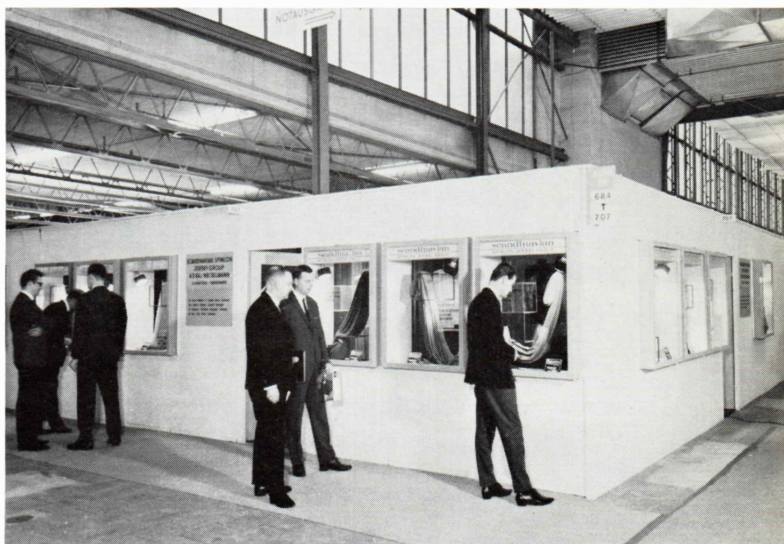
Hensigten var at fremme afsætningen af metervarer på kontinentet fra nogle af virksomhedens betydeligste, skandinaviske kunder, der fremstiller jersey baseret på A/S Kaj Neckelmanns garner.

Der var stuvende fuldt på standen fra morgen til aften i samtlige messedage. Interessen var stor såvel blandt besøgende skandinaver som blandt disponenter fra de øvrige lande i frihandelsområdet. Selv købere fra fællesmarkedslande fandt i stort tal vej til standen og gav anledning til etablering af seriøse kontakter. Der mærkedes også betydelig interesse fra nordamerikanske købere.

Det europæiske fibermarked har i en kortere periode været præget af overordentligt store afsætningsvanskeligheder som følge af voldsomme udvidelser af produktionskapaciteten i de fleste lande, men i så henseende var INTERSTOFF-Messen endnu et bevis på, at markedet igen – i hvert fald temporært – kendetegnes af fasthed.

# INTERSTOFF- MESSEN I FRANKFURT

Scandinavian Spinlon Jersey Group's stand på Interstoff-Messen, Frankfurt.  
*Scandinavian Spinlon Jersey Group's display stand at the Interstoff-Fair, Frankfurt.*



## „NÅR DE MØDER EN BLIND”

Dansk Personalebladsforening har fra Komiteen for Sundhedsoplysning modtaget en opfordring til at bede foreningens medlemmer i deres respektive personaleblade bringe de seks råd, der findes i brochuren »Når De møder en blind«, som Dansk Blindesamfund har udarbejdet.

Her er de seks råd:

- 1) De hjælper bedst en blind med at komme over gaden ved at lade ham tage *Dem* under armen.
- 2) Hjælp med at finde håndtag i tog og sporvogn. Resten klarer den blinde selv – og lad ham stå op, hvis han ønsker det.
- 3) Lad den blinde mærke ryglænet, hvis han vil sidde. Anden hjælp er overflødig.
- 4) Sig noget ved Deres indtræden, og når De går. Lad døren stå helt åben eller lukket. Halvåbne døre er farlige, hvor der er blinde.
- 5) Tal altid direkte til en blind. Spørg, om De skal hjælpe, når De tror, der er behov. Hjælp kun, når hjælp ønskes.
- 6) En blind har ikke brug for trost eller medlidenhed. Mød ham, som han ønsker at blive mødt: På lige fod.

### ***To fingre stærkt læderet***

Gang på gang indtræffer der ulykker på grund af manglende agtpågivenhed ved behandlingen af lugedækslerne.

Her er et eksempel, og rapporten siger herom:

»Kl. 0745, da skibet lå fortøjet i X-havn, var to mand af besætningen beskæftiget med afdækning af en af lugerne, der var forsynet med stållugedæksler, som var indrettet til at køres på ruller langs lugekarmens overkant ved hjælp af spillet. Herunder ville en matros ved hjælp af et kobnet, der blev holdt foran en af rullerne, afbremse lugedækslernes fart agterover. Herved kom kobnet i klemme mellem rullerne og lugekarmen, hvorved han fik højre hånd kvæstet mellem kobnet og lugekarmen«.

*Moderne stållugedæksler skal behandles med respekt.*

**Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg**

# FARVEL TIL DIREKTØR BRØNDAL

På Kompagniets bestyrelsesmøde den 15. december 1965, besluttede bestyrelsen at supplere sig med direktør Axel Brøndal. Direktør Brøndal fyldte 65 år i august 1965 og fratrådte som administrerende direktør ved årets udgang. Direktør Brøndal har i Kompagniets øverste ledelse specielt beskæftiget sig med finansspørgsmål, og på den sidste dag i Kompagniet stod på direktør Brøndals kontor et meget smukt Bonsai træ, mærket:

Fra staben i Kompagniets regnskabsafdelinger  
31. december 1965.

For at få direktør Brøndal til at lade sig fotografere ved siden af gaven måtte redaktionen love at forklare ØK-bladets læsere, hvad »Bonsai« er.

Bonsai – kunsten at frembringe dværgtræer – er en særegen art havekunst, som er hjemmehørende i Japan. Den er et resultat af det japanske folks dybt rodfæstede kærlighed til naturen, og i Bonsai-kunsten genskabes naturen i nøjagtig miniature.

I sine naturlige omgivelser vokser et træ i årenes løb højere og højere, men når et ungt træ behandles og beskæres af en dygtig Bonsai gartner og dyrkes omhyggeligt i en lille blomsterpotte, kan det hæmmes i sin vækst og alligevel beholde alle det naturligt voksende træs karakteristiske træk. Det kan holdes i denne dværgtilstand i mange år, ja selv i århundreder.

Det er træets form, der spiller hovedrollen i Bonsai-kunsten, og det er i almindelighed træets naturlige linier, der betragtes som den smukkeste form. Bonsai-kunstens formål er derfor helt forskellig fra, hvad man ellers forbinder med dyrkning af potteplanter. Medens man sætter pris på de almindelige potteplanter på grund af bladenes og blomsternes skønhed, beundres Bonsai-træerne hovedsagelig p.g.a. deres smukke form og det billede, de skaber hos beskueren, altså et billede af selve naturen.

Bonsai-kunstens historie går over tusind år tilbage i tiden. Selv for tusind år siden var Bonsai-kunsten, som den udøves i dag, fuldt udviklet.

Foruden sine faglige områder havde direktør Brøndal mange og vidtspændende interesser, bl. a. kinesisk kunst. Direktør Brøndal har altid med stor interesse fulgt ØK-bladet gennem de år, det har eksisteret, og ofte været behjælpelig med gode råd. Redaktionen takker for denne bevågenhed og ønsker direktør Brøndal

**et langt og lykkeligt otium!**



## FAREWELL TO MR. AXEL BRØNDAL

At the Company's Board Meeting held on the 15th December, 1965 Mr. Axel Brøndal was appointed a member of the Controlling Board. Mr. Brøndal who was 65 in August last retired as a Managing Director at the end of 1965. In the Management Mr. Brøndal has specially been occupied with financial affairs, and on his last day in the Company a very beautiful »Bonsai«-tree was placed in his office, marked

From the staff of the Company's Accounts Departments  
31st December, 1965.

In order to persuade Mr. Brøndal to be photographed next to the gift the editors had to promise that they would explain to the readers of ØK-bladet what »Bonsai« is:

Bonsai – the art of producing dwarf-trees – is a special art of ornamental gardening originating from Japan. It is a result of the deep-rooted love of nature in the Japanese people, and in Bonsai nature is re-created in exact miniature.

In its natural surroundings a tree grows higher and higher in the course of time, but when a young tree is treated and cut by a skilful Bonsai gardener and grown carefully in a small flower pot, it can be stunted in its growth and still retain all the characteristics of a natural tree. It can be kept in this dwarfish for many years, even for centuries.

It is the form of the tree which is the most important thing in Bonsai-art and, generally speaking, the natural lines of the tree. The purpose of Bonsai-art is, therefore, quite different from that which one normally connects with the growing of potted plants. While the usual potted plants are appreciated because of the beauty of their leaves and their flowers, the Bonsai-tree is mainly admired because of beautiful shape and the picture it creates for the observer, a picture of nature itself.

The history of Bonsai-art dates back more than thousand years. Even a thousand years ago Bonsai-art, as practised today, was fully developed.

Besides matters concerning financial questions Mr. Brøndal had many and wide-ranging interests, among other things Chinese Art. Mr. Brøndal has always followed ØK-bladet with great interest through the years of its existence and has often assisted with good advice. The editors wish to express their thanks for these kind offices and wish Mr. Brøndal

**a long and happy retirement!**



**kompagni  
nyt**  
company - news

På Kompagniets bestyrelsesmøde den 15. december 1965 er underdirektør G. Halling-Andersen blevet udnævnt til vice-direktør pr. 1.1.1966.



Vicedirektør  
G. Halling-  
Andersen

*At the Board Meeting held on 15th December, 1965 Mr. G. Halling-Andersen, General Manager, was appointed Deputy Managing Director as from 1st January, 1966.*

På samme bestyrelsesmøde blev prokurist Rud. Thøgersen, Skibsfadde-lingen, udnævnt til underdirektør.

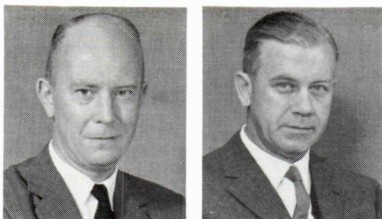


Underdirektør  
Rud. Thøgersen

*At the same Board Meeting Mr. Rud. Thøgersen, Shipping Department, was appointed a General Manager.*

Endvidere udnævntes tidligere filialbestyrer Lage Hansen, Sao Paulo, og tidligere filialbestyrer Erik J. Jansen, Bangkok, til prokurister med fællesprokura.

*Furthermore Mr. Lage Hansen, former Manager, Sao Paulo, and Mr. Erik J. Jansen, former Manager, Bangkok,*



Prokurist Lage Hansen Prokurist Erik J. Jansen

*were appointed Managers authorized to sign for the Company conjointly and with Managers previously appointed.*

På en ekstraordinær generalforsamling den 7. december 1965 i A/S Titan tiltrådte man den gennem længere tid forberedte sammenslutning mellem A/S Titan og Thomas B. Thrige's virksomhed i Odense, og samtidig vedtoges det at ændre selskabets navn til Thrige-Titan A/S. Til næstformand i bestyrelsen valgtes direktør Mogens Pagh.

*At an extraordinary General Meeting held on 7th December, 1965 at A/S Titan the amalgamation of A/S Titan and Thomas B. Thrige's works in Odense, which had been in preparation for some time, was adopted. Simultaneously it was decided to change the company's name to Thrige-Titan A/S. Mr. Mogens Pagh was elected Vice-Chairman of the Board.*

Direktør T. W. Schmith afrejste den 8. december 1965 til Madrid for dér at deltage i et møde i Adela Investment Company, S. A., der stiftedes i Bruxelles i januar 1965. Fra Spanien fortsatte direktør Schmith på forretningsrejse til Indien. Hjemkomst til København den 22. december 1965.

*On 8th December, 1965 Mr. T. W. Schmith left for Madrid in order to participate in a meeting in the Adela Investment Company, S. A., founded in Brussels in January, 1965. From Spain Mr. Schmith continued on a business tour to India. Return to Copenhagen on 22nd December, 1965.*

Underdirektør Rud. Thøgersen afrejste på forretningsbesøg til Japan den 11. december 1965 og var til stede ved stabelafløbningen af Kompagniets nybygning fra Mitsui værftet den 21.12.1965. Hjemkomst til København den 23.12.1965.

*On 11th December, 1965 Mr. Rud. Thøgersen left on a business tour to*

*Japan and was present at the launching of our Company's new construction from the Mitsui shipyard on 21st December, 1965. Return to Copenhagen on 23rd December, 1965.*

Kompagniets skinkefabrik, Danfoods, i New Orleans er under flytning til Dallas, og fabrikken begynder at producere i slutningen af februar måned 1966, på samme tid som den nye Danfoods fabrik i Los Angeles. (Sidstnævnte omtalt i ØK-bladet, august 1965). Den officielle indvielse af begge fabrikkerne finder sted i april måned 1966.

*The Company's Danfoods plant in New Orleans is being moved to Dallas, and by the end of February, 1966, the plant will start production, simultaneously with the new Danfoods plant in Los Angeles. (The latter was mentioned in ØK-bladet, August, 1965). The official inauguration of both the plants will take place in April, 1966.*

Fredag den 26. november 1965 havde A/S Saga Film premiere på filmen »Een pige og 39 sømænd« i Saga Teatret i København. Kompagniet havde givet tilladelse til, at scener om bord på skibe var blevet filmet på Ø.K.-skibe, ligesom man havde været selskabet behjælpelig med optagelse af scener i Bangkok og ved Orient Kaj i København.

*On Friday the 26th November, 1965 Messrs. Saga Film had their first performance of the film »One girl and 39 sailors in the »Saga Theatre«, Copenhagen. Our Company had given permission for certain scenes to be taken on board E. A. C. ships, and Saga Film had also received assistance from our Company in connection with scenes filmed at Orient Quay in Copenhagen and in Bangkok.*

### Gæstebogen

#### The Visitors' Book

Hugh M. Carter, Managing Director, Sharples International, U. K.  
Roger Hindle, Manager, Sharples, India.

Hon Sui Sen, Chairman, Economic Development Board, Singapore.

Leonard G. James, konferencsagfører, San Francisco.

O. Nordland, Managing Director, Hambros Bank Ltd., London.

Guy Jourdan-Barry, Partner, Barry Rogliano S. A., Marseilles.

*Eric Procter-Bonnet*, Shipping Manager, Barry Rogliano S. A., Marseilles.  
*Ragnar Krogius*, ingeniør, O. Y. Lars Krogius A. B., Helsinki.  
*Rolf Nyberg*, diplomekonom, O. Y. Lars Krogius A. B., Helsinki.  
*John L. Gibson*, Vancouver.

## Personale-nyt

### Staff-News

#### Fuldmagter

##### Powers of Attorney

Der er udstedt special-fuldmagt til:  
*Lejf Andersen*, Skibsaftdelingen.  
*Tage Hornbak*, Kontrolafdelingen.  
*Civilingeniør Jørgen Aa. Jensen*, Industriafdelingen.  
*Civilingeniør Ejler Kongsted*, Teknisk Afdeling.  
*Per Herman Kornerup*, Hovedbogholderiet.  
*Ole Ingolf Larsen*, Skibsaftdelingen.  
*Flemming Preben Schou*, Skibsaftdelingen.

Der er udstedt fællesfuldmagt til:  
*Peter Delcomyn Molbech* og *Knud Erik Nielsen*, Mexico.

Der er udstedt begrænset fuldmagt til:  
*Inspektør Svend Jagd*, Maskininspektionen.  
*Kaptajn O. Q. Krüger*, Skibsinspektionen.  
*Kaptajn S. C. Nygaard*, Skibsinspektionen.  
*Civilingeniør J. S. Nørregaard*, Teknisk Afdeling.

Prokurist *B. Rathje* har været på forretningsbesøg i Vancouver og New York fra den 4. til den 11. december 1965 og senere til disse byer plus San Francisco og Fort Wayne fra den 12. til den 25. januar 1966.

*H. H. Sparsø*, Manager Far East Shipping, der for tiden opholder sig i København, har været på forretningsbesøg i New York og Vancouver fra den 4. til den 18. december 1965.

*Bent Sørensen*, Skibsaftdelingen, har været på forretningsbesøg i New York og Vancouver fra den 4. til den 11. december 1965 og igen fra den 12. til den 20. januar 1966.

*Civilingeniør J. S. Nørregaard*, Teknisk Afdeling, afrejste den 8. januar 1966 til Japan for at tilse arbejdet med Kompagniets nybygning på Mitsui værftet i Tamano. Hjemkomst ca. 15. marts 1966.

Ingeniør *Bent Andersen*, Automobilafdelingen, afrejste den 2. december 1965 til Lagos i forbindelse med automobilforretningen i Nigeria. Besøgets forventede varighed 6-8 uger.

Kontorchef *E. Ellekjær* rejste den 8.1. 1966 til Karachi for at undersøge de fremtidige muligheder for project-forretning i Pakistan. Tilbagekomst 15.1. 1966.

Advokat *Flemming Hasle* har fra den 18.11. til den 24.11.1965 været på forretningsbesøg i Bangkok.

Filialbestyrer *Kjeld Torben Andersen*, Sao Paulo, og filialbestyrer *Knud Risum*, Salvador-Bahia, har været på forretningsbesøg ved Hovedkontoret i december 1965.

Kontorchef *Bent Weichel*, Tekstilafdelingen, der midlertidigt var udsendt til Osaka, forbliver i Osaka som leder af kontoret.

*Fin Elsoe*, Bangkok, skal på 2-3 ugers træningskursus hos ICI, Kuala Lumpur.

#### Nyansættelser

*Civiløkonom Kaj Mogens Søborg*, H. D.  
*Ingeniør Erik Hagedorn*, Teknisk Afdeling.  
*Civilingeniør Dan Enggaard Peitersen*, Teknisk Afdeling.

#### Filialforflytninger

##### Transfers

*Steffen Bjørn Hansen*, Durban, til Johannesburg.  
*Jens Wass*, Los Angeles, til San Francisco.  
*Sv. Aage Mønsted*, Tokio, til Bangkok.  
*Jørgen Mose Baltersen*, Vancouver, til Portland.

#### Forflytninger til Hovedkontoret

##### Transfers to H. O.

*Per Høybye Henriksen*, Bombay, til Regnskabsafdelingerne efter hjemmeferie.  
*Mogens T. Munch*, Ghana, til Hovedkontoret ult. februar 1966.  
*Ib Henry Hansen*, Kuala Lumpur, til Industriafdelingen.  
*Frederik Wedell-Wedellsborg*, Portland, til Træafdelingen.  
*Hans Lønne Møller Nielsen*, Salvador-Bahia, til Importafdelingen.

*Per Barke Neverman*, Bremen, civilingeniør *Torben Martin Madsen*, Eksportafdelingen, *Robby Ditlefsen*, Ho-

vedbogholderiet, *Steen Fl. Meyhoff*, Los Angeles, *Leif Høst*, *Mombasa*, reservedelsspecialist *Julius Vogel*, Nigeria, *Egon Nielsen*, Proviantafdelingen, *Kai Normann Hansen*, Sao Paulo, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

## Pensioneret

### Retired

Kontorchef *H. Alstrup*, Træafdelingen, (ventepenge) pr. 31.12.1965.  
Prokurist *Erik Madsen*, Importafdelingen, (ventepenge) pr. 31.12.1965.  
Kontorchef *Elvin Schødt*, Skibsaftdelingen, pr. 31.12.1965.

## Mærkedage

### Red Letter Days

#### 40 års jubilæum

Kaptajn *Hans Larsen*, 9.3.1966.



Kaptajn  
H. Larsen

## Runde fødselsdage

### 70 år

Pens. kontorchef *S. P. Jensen*, Kløvervej 1, Lyngby, 9.4.1966.

### 65 år

Inspektør *Holger Laursen*, Maskininspektionen, 4.3.1966.

### 60 år

Kaptajn *O. H. Christoffersen*, 4.3.1966.  
Maskinchef *Aage Hansen*, 11.3.1966.  
Hovmester *W. Karlsen*, 31.3.1966.  
Hovedbogholder *Robert Jørgensen*, New York, 2.4.1966.

### 50 år

Kontorchef *O. Simonsen*, Papirafdelingen, 26.2.1966.  
Kontorchef *Arne Nielsen*, Træafdelingen, 21.3.1966.

## Ankomsten på hjemmeferie

### On Home Leave

*Ole Bach*, Bujumbura, *Paul Jørgen Christensen*, Curitiba, *Bent Mantzius Andersen*, Ghana, *Knud Andreas Schultz Jensen*, Ibadan, *Jan Edward*

Ditlevsen, Kisumu, reservedels-specialist Jørgen Ingemann Nielsen, Nigeria, Frederik Gustav Wedell-Wedellsborg, Portland, Bjarne Rørbæk Jensen, Rio de Janeiro.

### **Udsendelse til filialtjeneste**

*Service Abroad*

Kjeld Amann Olsen, Bogholderiet, til Kigali.

Viggo Gudiksen, Eksportafdelingen, til Bangkok.

Arne Oxfeldt Jensen, Eksportafdelingen, til Bujumbura.

Ole Søberg Olsen, Importboghorderiet, til Blantyre.

Bjarne Bøgelund Nielsen, Træafd. Bogholderi, til Ghana.

Verner Johansson, Skibsfafdelingen, til Vancouver.

Jens Tønnesen, Skibsfafdelingen, til Hamburg.

Jens Estrup, Træafdelingen, til Bangkok.

### **Dødsfald**

*Obituary*

Pensioneret forvalter Marius Meilsøe, Proviantafdelingens lager, er afgået ved døden den 13.12.1965 i en alder af 80 år.



## UNDERVISNING

Kompagniets fortsættelseskursus på heldagsbasis i efterårsemestret 1965 sluttede med eksamen i dagene 13.-21. december. Deltagerne var følgende: Jens Estrup, Hans Frederiksen, Poul Arne Glaas, Viggo Gudiksen, Arne Oxfeldt Jensen, Verner Johansson, Bruno Kornum, Stig Larsen, Bjarne Bøgelund Nielsen, Kjeld Amann Olsen, Ole Søberg Olsen, Kjeld Gunderlund Ottsen, Bent Pedersen, Poul Skødt Poulsen og Jens Tønnesen.

Timeplanen omfattede godt 300 timer af blandet teoretisk/praktisk indhold. Der blev gennemgået og løst en række opgaver, hvoraf de største var baseret på Kompagniets eget arkivmateriale.

Af særlig interesse er de individuelle seminaropgaver. I dette semester behandledes følgende emner:

- »En storebæltsbros betydning for det danske rederierhverv«,
- »Markedet for dansk øl i U.S.A.«,
- »Dansk landbrugs prispolitik siden 1955«,
- »Anvendelsen af containere i rationaliseringen af rutedriften«,
- »Markedet for automobiler i Ghana«,
- »Markedet for palisander i Skandinavien«,
- »Vurderingsproblemer ved årsregnskabet i forbindelse med salg på afbetaling«,
- »Markedet for danske dieselmotorer i Indien«.

I løbet af semestret blev der holdt en række foredrag for eleverne, bl. a. af Kompagniets egne afdelingschefer. Disse foredrag interesserede eleverne meget og gav dem en all-round orientering om Kompagniets forskellige aktiviteter.

Holdet besøgte også afdelingerne i frihavnen og var ved samme lejlighed om bord i M/S ANCONA. Desuden blev der aflagt besøg hos A/S Dumex og Dansk Sojakagefabrik A/S, og begge steder var der både rundvisning og foredrag.

I forbindelse med undervisningen i nationaløkonomi aflagde holdet besøg i Folketinget og påhørte en del af debatten om regeringens afgiftsforslag.

## RATIONALISERING

En rationaliseringsafdeling vil omkring den 1. marts i år blive oprettet ved Hovedkontoret med det formål at øge effektiviteten og økonomien igennem en forbedret arbejdstilrettelæggelse, og man har hertil antaget civiløkonom Kaj M. Søborg, H. D., som har specialiseret sig inden for dette felt.

Hr. M. T. Munch, som for tiden er hovedbogholder i R. T. Briscoe (Ghana) Ltd., overføres til Hovedkontoret for at samarbejde med hr. Søborg i udførelsen af denne opgave, som koordineres af Inter Office Afdelingens ledelse.

### *RATIONALIZATION*

A Rationalization Department will be established at our Head Office around 1st March this year in order to increase efficiency and economy by improved planning. For this purpose our Company has engaged Mr. Kaj M. Søborg, H. D. (corresponding to B. Com. degree of the London School of Economics and Political Science) who is a specialist within this field.

Mr. M. T. Munch, who is at present Chief Accountant of R. T. Briscoe (Ghana) Ltd., will be transferred to Head Office in order to cooperate with Mr. Søborg in carrying out this task which will be coordinated by the Management of our Inter Office Department.

# DET VAGTFRI MASKINRUM -- DANSK OPFINDELSE



Underdirektør O. Kongsted, Nakskov Skibsværft, holdt den 2. 12. 1965 på kursusejendommen »Rølighed« i Skodsborg følgende foredrag om »Automatiserede handelsskibe« for medlemmer af Søfartsmedarbejdernes klub:



M/S »Ancona« (1965)

Emnet er meget stort i betragtning af de mange forskellige handelsskibstyper, som bygges i dag, og for hvilke automatiseringen på en række områder er specielt for vedkommende skibstype, særlig når man kommer uden for maskinrummet, men jeg skal forsøge at give Dem et indtryk af noget af det, der er sket og hvorfor, inden for de 3 områder, som skibenes automatisering kan opdeles i:

- Maskinrummet
- Dækket, herunder lastens håndtering
- Navigationsudstyret.

### Maskinrummet

Inden for maskinrummet er der i de senere år sket et vældigt opsving i anvendelsen af automatiseret udstyr. Det kan være lidt vanskeligt at få øje på den økonomiske baggrund for de ret store investeringer, der er tale om, da de kun kan retfærdiggøres umiddelbart gennem en reduktion af mandskabets størrelse, som delvis er fastsat ved lov.

Årsagerne er da også først og fremmest, at det har været umuligt at skaffe det fornødne kvalificerede personale, samtidig med at størrelsen og antallet af installationer er vokset stærkt for at forøge skibenes konkurrencedygtighed.

Dette forhold kan bedst illustreres ved at gå nogle år tilbage, f. eks. til 1950 og sammenligne en nybygning fra dette år med en 15 år yngre nybygning fra 1965 til samme rederi og samme rute.

Særlig interessant i denne forbindelse er sammen-

### SAMMENLIGNING MELLEM 2 NYBYGNINGER TIL ØK MED 15 ÅRS MELLEMRUM

	ÅR 1950	ÅR 1965
Tonnage, ts dw	10.000	9500/12.900
Hovedmaskine	674-VTF-160	1074-VT2BF-160
Hestekraft (BHK)	5.500	16.500
Fart på last	15 knob	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> knob
Antal højtanke	2	8
Kølelast	8.000 cbft	37.800 cbft
Antal bomme	14	11
Antal kraner	2	5
Skruens vægt	9.5 ts	21 ts
Dieselgeneratorer	3 × 180 BHK	3 × 990 BHK
Antal elmotorer	101	251
Total elmotoreffekt	1159 KW	2923 KW
Total lyseffekt	22 KW	56 KW

ligningen mellem hovedmaskinernes HK og dieselgeneratorernes effekt, som giver udtryk for forøgelsen af farten og antallet af installationer.

Til at overvåge og vedligeholde den maskinelle og elektriske installation var der dengang 4 mestre, 4-5 assistenter og 4-5 smørere samt 1 elektriker. Alle officererne, d.v.s. 9-10 mand, var eksaminerede folk. Rederierne kunne vælge mellem ansøgerne, og chancerne for at avancere ud over 3. mester uden begge dele af maskinisteksamen var små i de større rederier. I dag må man konstatere, at kun 3-4 mand er eksaminerede folk, og at ansvaret omfatter maskinanlæg og installationer til en værdi af ofte over 20 mill. kroner.

Den høje beskæftigelse og levestandard i land træk-

ker helt naturligt nogle højt kvalificerede yngre teknikere fra søen, og dette forhold er sikkert ikke noget midlertidigt fænomen. At situationen er vanskelig, illustreres af ØK med følgende tal: I 1958 var 100 % af Kompagniets 3. mestre og 52 % af assistenterne eksaminerede folk. I 1965 var de tilsvarende tal 42 % og 5 %. Da assistenterne er de fremtidige mestre, er det ikke vanskeligt at se alvoren i disse tal.

Bortset fra sociale foranstaltninger som forbedrede kammerforhold, bedre kost, ferieordninger, konerejser etc., samt indførelsen af specielle uddannelsesprogrammer, som rederiernes aspirantordninger og statens motormandskurser, som forøger rekrutteringen af unge og forbedrer den faste stabs kvalifikationer, har det været nødvendigt at gennemføre en ret vidtgående automatisering, som, på linie med beslægtede virksomheder i land, indebærer en centraliseret kontrol og automatisk regulerede funktionstilstande.

Automatiseringens forskellige komponenter kan opdeles i hovedafdelingerne:

Kontrolinstrumenter og dataskrivere

Alarmer

Fjernstyringer

Automatiske reguleringer og programstyringer.

Det har på sin vis været en simpel opgave at automatisere de maskinelle installationer i skibene, da de ovennævnte komponenter har været kendt og udviklet gennem mange år til brug i kraftværker, raffinaderier og tilsvarende store industrielle anlæg i land, som køres fuldautomatisk med et fåtal af mandskab, hvoraf hovedparten er ueksaminerede.

Ganske vist stiller forholdene til søs specielle krav på grund af varme, saltmættet atmosfære og bevægelserne, men når den nuværende maskinautomatisering til søs er nået så relativt hurtigt, skyldes det bl. a. at der allerede fandtes en industri, som producerede, eller kunne påtage sig at producere det nødvendige apparatur.

I virkeligheden har problemet i højere grad været at

gennemføre automatiseringen på basis af en ganske bestemt målsætning, med så simple midler som muligt, så installationerne er forståelige og overkommelige for de mennesker, som skal vedligeholde og reparere dem.

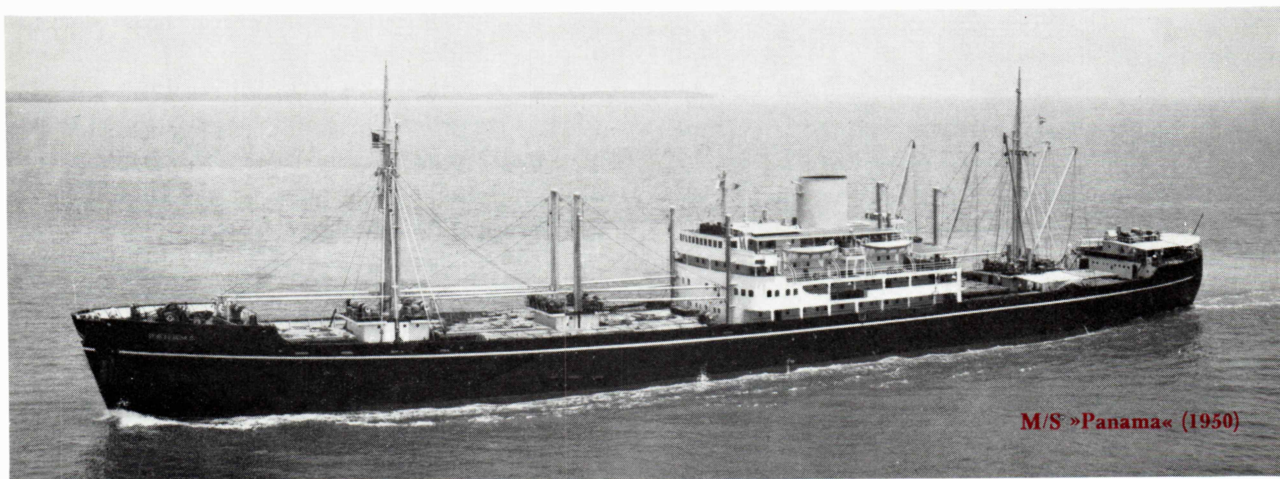
Her berører vi den væsentligste forskel mellem vilkårene i land og til søs for de teknikere, som har ansvaret. Man må huske, at automatiseringens installationer kommer i tilgift til den i forvejen uhyre komplicerede og differentierede maskininstallation, og at hjælp udefra stort set kun kan rekvireres ca. 1 gang om året.

Får specialisterne frie hænder, er automatiseringen af et skibs maskineri »gefundenes Fressen«, hvor hele den moderne tekniks helt ubegrænsede muligheder risikerer at blive taget i anvendelse, og resultatet er et skud langt over målet med den aktuelle målsætning, som herhjemme har koncentreret sig om det periodevis vagtløse maskinrum.

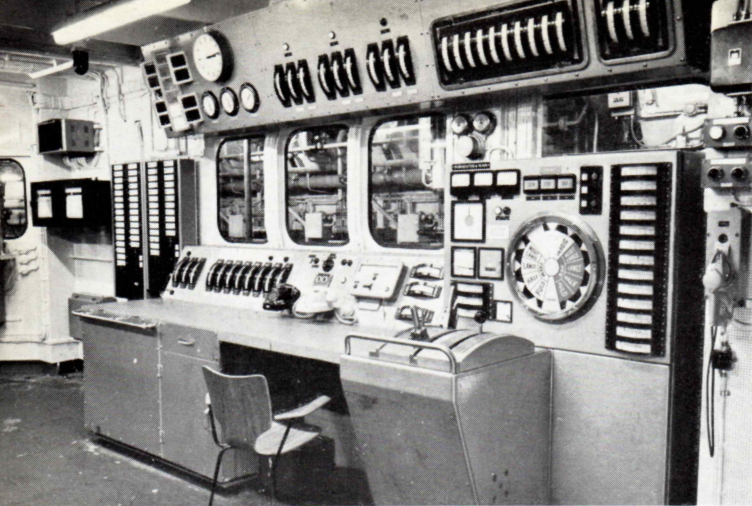
Denne målsætning har til formål at frigøre mandskabet til vedligeholdelse og reparation, som er en langt vigtigere opgave end den tildels sløvende vagttjeneste, som tidligere var maskinmestrenes hovedopgave til søs.

En statistisk undersøgelse af den traditionelle vagttjenestes pligter og hændelser viser, at hovedparten af det arbejde, som udførtes, kan gøres sikrere og lige så godt af automatikken, når denne ellers virker, selv om det må indrømmes, at samtlige menneskelige sanser ikke kan erstattes. Kun specielle hændelser som et turboladerhavari eller et smøreoliesvigt på en hovedmotor kræver hurtig indgriben i form af stop, og alarmeres derfor ved vagtløst maskinrum på broen.

Man sejler nu på flere skibe uden vagt i søen uden for normal arbejdstid og ligeledes hele week-enden. En mester har alarmvagten og kan fra kontrolrummet tilkalde assistance til udbedring af en alarmeret fejl, hvis han anser det for nødvendigt, men i øvrigt er det reglen, at maskinens mandskab alle får en uforstyrret nattesøvn som andre mennesker i land.



M/S »Panama« (1950)



Vi anser det for helt afgørende, at man ikke i automatiserede skibe med vagtløst maskinrum forflygtiger maskinmestrenes traditionelle ansvar for maskineriet ved at omstille samtlige alarmer til broen, som så gøres ansvarlige for udpurring og kontrol med, om der foretages noget i sagen.

Det vagtløse maskinrum i store søgående skibe er en dansk opfindelse, som har vakt megen opsigt og diskussion både her og i udlandet. Det er et dristigt skridt at overlade et stort maskinanlæg helt til sig selv og alarmerne i størstedelen af funktionsperioden, men de foreløbige resultater har bevirket, at et stort antal redier herhjemme og i udlandet går ind for tanken.

Jeg skal ikke gå i detaljer med de tekniske enkeltheder, men kun omtale den vigtigste fjernstyring, »bromanøvringen«, som er en nødvendig forudsætning for det vagtløse maskinrum. Den giver den vagthavende navigatør mulighed for at regulere og omstyre hovedmaskineriet eller drivskruens blade uden maskinmandskabets intervention, og altså på egen hånd regulere farten eller foranstalte en »fuld kraft bak« manøvre.

Bakmanøvren kan principielt kun foretages på 2 måder: ved en ændring af skrueakslens omdrejningsretning eller ved en ændring af skruebladenes stilling.

Begge principper er velkendte fra mindre maskinanlæg i både, fiskekuttere og mindre lastskibe, hvor bakmanøvren uden større komplikationer kan udføres også fra et styrehus. For større skibe kunne bromanøvring kun udføres for elektrisk drivmaskineri, indtil firmaet KAMEWA i Sverige i 40-erne konstruerede og solgte de første store omstyrbare skibsskruer, hurtigt efterfulgt af en række andre fabrikater.

Disse anlæg omtales som c. p. propellere (controlable pitch), og bevægelsen af skruebladene foretages hydraulisk, idet denne gren af maskinteknikken bl. a. udmærker sig ved at kunne overføre meget store kræfter gennem transmissioner med lille pladsbehov.

Signalerne fra brokontrolapparatet er pneumatiske eller elektriske og transmitteres til trykolieboksen anbragt på akselledningen inde i skibet, som igen styrer olietrykket fra det hydrauliske pumpeaggregat til det

i skruenavet eller selve trykolieboksen anbragte hydrauliske stempel, som endelig gennem en mekanisk transmission styrer skruebladenes stilling i overensstemmelse med signalet.

Denne form for brokontrol har vist sig at være særdeles driftssikker og giver i tilgift mulighed for at udnytte hovedmaskinens fulde hestekraft under alle vejrforhold og lastekonditioner.

Sammen med en tværskibs bovpropeller opnås en uovertruffen manøvreedygtighed i smalle farvande og i havne.

C. p. propelleren er, om ikke den eneste, så den bedste løsning på omstyringsproblemet i skibe med drivmaskineri bestående af flere mindre hurtiggående dieselmotorer gearret ind på samme akselledning.

Omstyring af den store langsomtgående skibsdieselmotor fra broen er et specialproblem, som er blevet løst tilfredsstillende i det sidste par år af en række store motorfabrikater. Der er tale om en typisk programmering, hvor automatikken efterhånden checker af, om alle betingelser for en omstyring er til stede, når broen har stillet manøvrehåndtaget på »bak«. Det er en ejendommelig fornemmelse at stå i kontrolrummet i maskinen og afvente begivenhedernes gang, mens elektronikken lydløst og usynligt afsøger alle de betingelser, som tidligere var overladt til den vagthavende mester, og derefter giver signal til omstyring, som foregår med usvigelig sikkerhed og sædvanligvis med et mindre forbrug af luft end ved den manuelle omstyring.

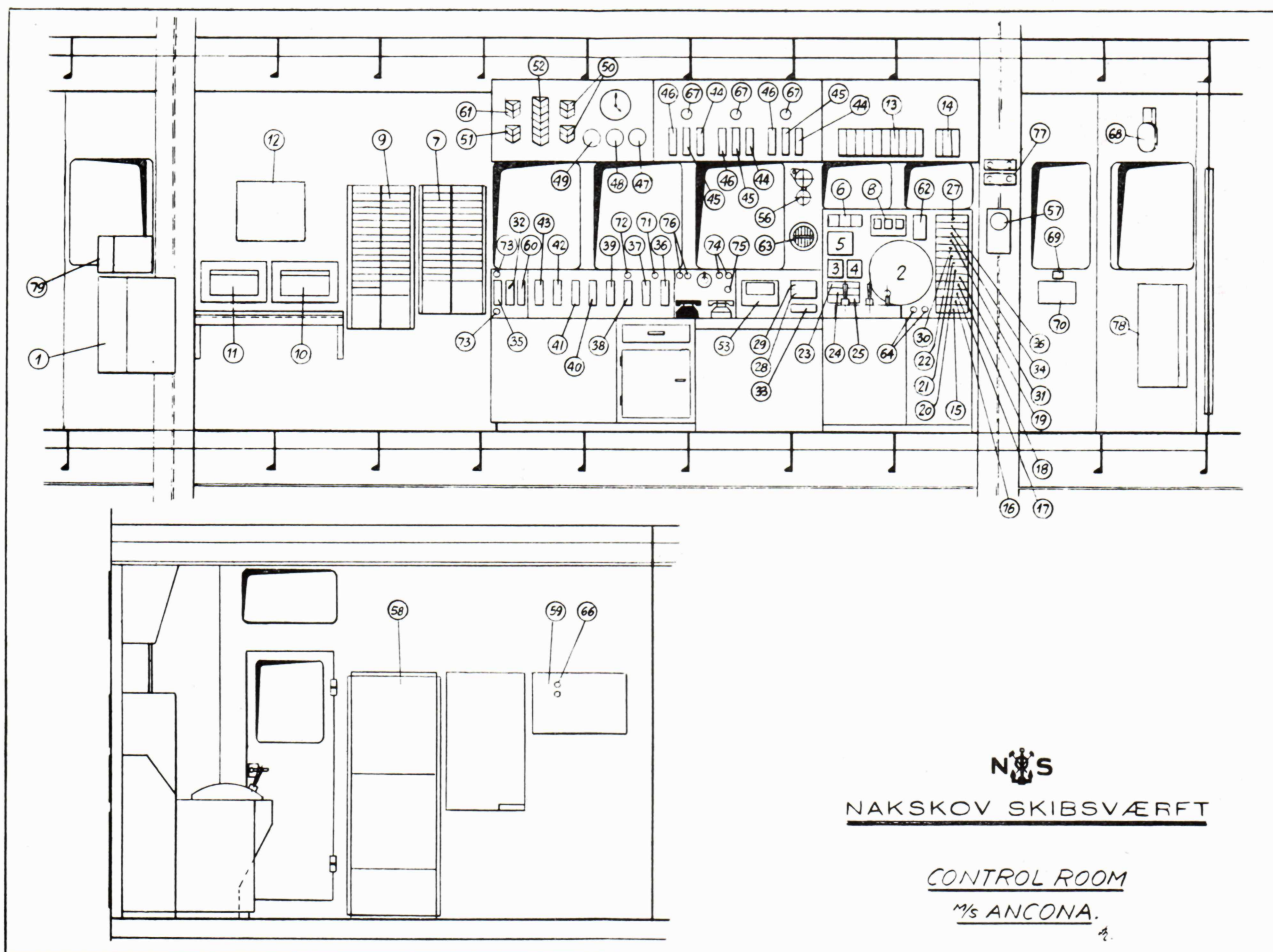
Der er til sidst to andre områder af den traditionelle vagt, som må klares, når maskinrummet efterlades ubemandet, og det er skrivning af måleresultater etc., som skal indføres i logbogen samt brandvagten. Det første problem klares ved »dataloggeren«, som omsætter signaler fra følere for tryk, temperaturer, omdrejningstal etc. til trykte informationer på en roterende papirstrimmel f. eks. hvert kvarter, og som danner grundlaget for de indførelser, som foretages i logbogen dagen efter. Tilsvarende stempler »telegrafrecorderen« alle data i overensstemmelse med de ordrer til hovedmaskinen, som indstilles på brokontrollen.

Brandvagten klares med sensitive følere udstyret med ioniseringskamre, som er anbragt på en række steder i maskinrummet, der erfaringsmæssigt rummer brandfare. I øvrigt kan der gøres meget for at mindske brandfaren ved en fornuftig anbringelse af maskinanlæggets forskellige enheder, ved enkle konstruktionsændringer på visse maskinkomponenter og ved gennemført renlighed i maskinrummet.

— — —

*I et senere nummer af ØK-bladet følger underdirektør Kongsted emnet op med en artikel om rationalisering på dækket.*





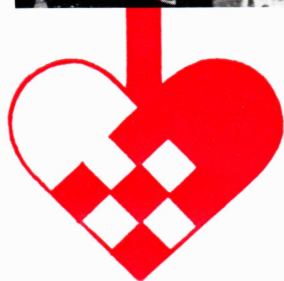
### CONTROL ROOM. ITEM LIST

<i>Pos.</i>	<i>Item</i>		
1	Main eng. controls	28	Manometre l. o. after filter
2	Telegraph receiver (bridge control)	29	Manometre l. o. before filter
3	Ahead - astern ind.	30	Manometre cool. oil after filter
4	Tachometer m. e.	31	Manometre cool. oil before filter
5	Tachometer m. e.	32	Manometre hydrophore f. w.
6	Tachometer turbochargers	33	Thermometre f. w. cooling after m. e.
7	Alarm panel m. e.	34	Thermometre f. o. after heater
8	Emergency telegraph	35	Manometre fire pump
9	Alarm panel aux. engs.	36	Manometre starting air receiver
10	Honeywell printer m. e.	37	Manometre starting air receiver
11	Honeywell printer aux. mach.	38	Manometre domestic air
12	Honeywell printer resist. box	39	Manometre air f. automatics
13	Exhaust temp. m. e.	40	Manometre air cleaning l. o. filter
14	Exhaust temp. after turboch	41	Manometre air to typhon
15	Manometre f. turboch. l. o.	42	Manometre air to typhon
16	Manometre f. camshaft l. o.	43	Manometre air to foam tank
17	Thermometre l. o. for m. e.	44	Manometre l. o. aux. eng.
18	Manometre l. o. for m. e.	45	Manometre f. o. aux. eng.
19	Manometre nozzle cool. oil	46	Thermometre f. w. cooling aux. eng.
20	Manometre salt cool. w.	47	Manometre exhaust boiler
21	Thermometre fresh cool. w.	48	Manometre oil fired boiler
22	Manometre fresh cool. w.	49	Manometre reduced steam
23	Manometre scavenge air	50	Running lamp feed water pump
24	Manometre starting air	51	Running lamp oil burner
25	Manometre air servo	52	Water level ind.
26	Manometre f. o. after filter	53	P. and t. of thrust bearing
27	Manometre f. o. before filter	54	Watch call telephone
		55	Telephone
		56	Bell for telephones
		57	Sound powered telephone
		58	Panel for bridge control
		59	Remote control gas diverter valve
		60	Thermometre domestic water
		61	Control lamp oil burner
		62	Signals for Bridge Control
		63	Klaxon f. emergency telegraph
		64	Turning gear position
		65	Switch over of feed pumps
		66	Running lamp gas diverter valve
		67	Running lamp aux. engines
		68	Fire alarm
		69	Fire alarm push button
		70	Fire detector eng. room
		71	Running lamp
		72	Running lamp aut. starting air compr.
		73	Running lamp aut. domestic air compr.
		74	Running lamp bilge, ballast and deck wash
		75	Running lamp f. o. transfer pump
		76	Position of log pitot tube
		77	Oil mist detector
		78	M. e. controls
		79	Panel for vibration alarm for turbo chargers



Kaptajn C. E. Munk Andersen, for enden af bordet, i samtale med Søster Theophane, medens de små gæster nyder chokoladebordet i salonen på M/S »Korea«.

*Captain C. E. Munk Andersen, at the end of the table, talking to Sister Theophane, while the small guests are being entertained in the saloon of the M/S »Korea«.*



## Børnejuletræ i Singapore

Om eftermiddagen den 20. december var der juletræsfest om bord på M/S KOREA i Singapores havn.

På foranledning af oberst G. Godsall, som er formand for H. C. Andersen Klubben i Singapore, havde kaptajn C. E. Munk Andersen fra Japan medbragt et to meter højt juletræ til klubben, og en halv snes børn fra Det Hellige Jesusbarn Klosteret var inviteret om bord. Børnene var ledsaget af Søster Theophane fra klosteret, oberst Godsall m. fl.

Først tog kaptajnen og nogle af mandskabet børnene rundt på skibet, og bagefter fik de i salonen serveret chokolade med wienerbrød og is, og der blev sunget julesalmer.

Efter festen forærede kaptajnen oberst Godsall det pyntede juletræ, der julen over blev brugt i forbin-

delse med klubbens velgørende arbejde blandt nødlidende børn.

### DANES FETE ORPHANS IN SINGAPORE

On the afternoon of 20th December a group of orphans from the Convent of the Holy Infant Jesus attended a Christmas party on board the East Asiatic Line's vessel M/S KOREA in Singapore.

They were accompanied by Sister Theophane from the Convent and Col. G. Godsall, President of the Hans Andersen Club. The children were also taken around the ship by Captain C. E. Munk Andersen, Master of the KOREA, and his crew. Afterwards they were entertained to chocolate, Danish pastry and icecream and they sang Christmas carols.

Captain Andersen later presented Col. Godsall with the 6-foot Christmas tree obtained in Tokyo and decorated in traditional Danish style. The tree was used in conjunction with the club's activities for under-privileged children of Singapore during the festive season.

### Ved De?

at et Gyroskop-kompas er et kompas, der ikke skylder magnetkraften sin indstillingsevne, men en i kompasset ophængt, hurtigt roterende gyro (snurretop), hvis akse under påvirkning af jordens tiltrækningskraft og rotation vil stille sig parallel med jordaksen. Gyroskop-kompasset viser altså retvisende retninger i modsætning til almindelige kompasser, der p.g.a. jordmagnetisme og skibsmagnetisme viser misvisende (devierende) retninger.

# E.A.C., SAN FRANCISCO, FLYTTET

Den 3. januar 1966 flyttede San Francisco kontoret til en ny adresse:

650 California Street, 30th floor,

og kontorerne, der har til huse i den nyopførte 33 etages »Hartford Building«, vender mod nordvest med udsigt ud over bugten og Golden Gate Bridge.

Med denne nye adresse har Ø. K. placeret sin virksomhed midt i San Franciscos finans- og forretningscentrum, og med sin centrale beliggenhed med let adgang til offentlige transportmidler og gode parkeringsmuligheder nær bygningen og med store førende hoteller lige i nabolaget har man hermed gjort det så bekvemt som overhovedet muligt for Kompagniets kunder og besøgende, lokale såvel som tilrejsende.

## *E. A. C., SAN FRANCISCO – NEW ADDRESS*

On 3rd January, 1966 our San Francisco office moved to the following address:

650 California Street, 30th floor,

and the offices are situated in the newly constructed »Hartford Building« rising 33 stories above the lower slope of Nob Hill, facing northwest that is to say overlooking the entrance to the Bay area including the Golden Gate Bridge.

With this new address E. A. C. has placed its activities in the financial- and commercial centre of San Francisco, and as the building is surrounded by public parking facilities, has easy access to public transportation, and is within walking distance of large, leading hotels, stores, and shops, our Company has done its utmost to accommodate its customers and visitors from far and near.



# PAS PÅ

## **Pas på ved arbejde i nærheden af blæsere**

En ungmand, der var ved at vaske en ventil ned, mistede balancen og for at undgå at falde, greb han fat i kanten af ventilen. Da der ikke var sikkerhedsnet over ventilen, og da blæseren ikke var standset, fik han fingrene læderet af blæservingerne.

*Husk derfor, når De arbejder i nærheden af blæsere, der ikke er beskyttet med et sikkerhedsnet, altid at sikre Dem, at blæseren er standset og ikke kan sættes i gang.*

## **Husk at sikre skærstokkene**

Ved De, at mange af de alvorlige ulykker, der sker om bord i skibene, skyldes, at skærstokkene ikke er sikret.

Her er et konkret eksempel: Under arbejdet med at fjerne fryselugedækslerne på mellemdækket i 3-lugen var 3 dæksler lagt i slæng mellem 2 skærstokke. Pludselig skrider den ene skærstok ud, og dækslerne styrter ned i underlasten. En mand, der stod på dækslerne, faldt med disse ned – et fald på ca. 5 m.

Han slap med en hjernerystelse, men i mange tilfælde kan det koste liv eller førlighed.

*HUSK DERFOR* altid før arbejde ved lugerne at kontrollere, at skærstokkene er sikret mod forskydning og ophivning.

**SØFARTENS ARBEJDERBESKYTTELSESUDVALG**



**Liden årsag - stor virkning.** Om bord i et skib fik en citronpresser af presset glas et skår i kanten, og selv om der blev en væmmelig skarp kant, var den stadig i stand til at fungere, så hvorfor kassere den?

En koksmath, der kørte hånden rundt i opvaskebaljen for at samle de sidste spisegrej op, kunne ikke se skåret på citronpresseren, men fik det at mærke – og så gik turen til hospitalet for at få håndleddet syet sammen. Skibet måtte indhentes i næste havn.

Citronpresseren havde kostet kr. 0,85.

Her burde et stykke billigt køkkenredskab have været ud over siden (på dybt vand), inden ulykken indtraf, og en citronpresser af mindre farligt materiale været indkøbt i stedet (pris ca. kr. 3,00).

**Uforsigtighed kan koste livet.** Her er et sørgeligt eksempel på, hvad der kan ske.

»Kl. ca. 1100, medens skibet lå fortøjet i X-havn, blev lugerne på vejrdækket tildækket på grund af regn. Kl. 1120, før der var tændt lys i lasten, der var tom, var overstyrmanden gået ned på mellemdækket, hvor han gennem en åbentstående luge faldt ned i underlasten – et fald på ca. 8½ m. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende, der var bevidstløs, kørt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han afgået ved døden«.

*Gå aldrig ned i et mørkt lastrum.*

## SØFARTENS ARBEJDERBESKYTTELSESUDVALG



I de sidste måneder har interessen for gymnastikken været stigende, hvilket har resulteret i en del beståede idrætsmærkeprøver mod slutningen af 1965. I december måned var der arrangeret to gangprøver, og alle, i alt 24 mand, gennemførte ruten. De sidste gymnastikprøver er også blevet afviklet, og antallet af Idrætsmærketagere ser for 1965 således ud (B = Bronze, S = Sølv, G = Guld):

### Skibsafdelingen

1. Lejf Andersen (B)
2. Niels Børglum (S)
3. Gunnar Hou Christensen (B)
4. Carl August Wagner (B)

### Skibsbogholderiet

5. Freddy Andersen (B) (udtrådt)

### Passagerafdelingen

6. Ole Prehn (B)

### Importafdelingen

7. Preben Almdal (B)
8. Aage Hansen (B)
9. Steen Ove Jensen (B)
10. Jørgen Kieler (B)
11. Karl Erik Lorenzen (B)
12. Kenneth Striegler (B)

### Industriafdelingen

13. Carl Pedersen (S)

### Importbogholderiet

14. Flemming Schærff Jensen (B)

### Sekretariatet

15. Valdemar Schmidt (G 2)

### Eksportafdelingen

16. Leo Alexandersen (B)
17. Erik Bøgh Christensen (B)
18. Ib Gade-Gerst (G)
19. Bjørn Blangsted Henriksen (B)
20. Jens Monrad-Andersen (B)
21. Dan Raahauge (B)
22. Ejgil Rahbeck (B)

### Træafdelingen

23. Christian Birch (B)
24. Carsten Boeck (B)
25. Erik Frederiksen (B)
26. Christian Birger Lunøe (B)
27. Otto Magnussen (B)
28. Svend Olsen (B)
29. Svend Rasmus Olsen (B)
30. Jens Rasmussen (B)

### Træbogholderiet

31. Willy Sørensen (G)

### Hovedbogholderiet

32. Bent Erik Green (B)

- 33. Claus Jarning (B)
- 34. Per Jørgensen (S)
- 35. Hardy Thøgersen (S)

*Sojakagefabrikken*

- 36. Henrik Jacobsen (S)



Første del af KFUI's holdturnering er nu færdigspillet. I A-rækken fører vort hold suverænt med maksimum points efter at have slået SB 7-2, DRI 9-0, TIF 7-2 og FLS 7-2. De seks spillere på holdet er Jørgen Nielsen, Henning Lander, M. K. Nielsen, Torben Rishøj, Leif Kempel og H. Borgstrøm, og af disse er Jørgen Nielsen og H. Borgstrøm endnu ubesejret i såvel single som double. Det vil være en stor overraskelse, hvis vort hold ikke vinder rækken og på ny kommer op i Mester-rækken. E-række holdet har desværre måttet indkassere tre knebne nederlag til henholdsvis DDS 4-5, KAV 3-6 og BB 4-5, men har til gengæld slået Spar-to med 7-2. Vi synes, at holdet har klaret sig udmærket, når man tager i betragtning, at det er første gang, det er med i turneringen. I Cup-turneringen for tremandshold har vort hold, som består af Jørgen Nielsen, Henning Lander og M. K. Nielsen, vundet sin første kamp så klart som 5-0 over FLS. Holdets næste kamp bliver i begyndelsen af januar måned, og vi mener, at der skulle være store chancer for, at vi kan gøre os gældende i denne turnering. Anden del af holdturneringen begynder ca. 1. februar, så der er rig lejlighed for såvel A- som E-række spillere til at få pudset formen af.



I modsætning til sidste vinter afholder fodboldafdelingen i år en omfattende juleturnering med deltagelse af 36 spillere fordelt på ni hold. Ud over juleturneringen spilles der en gang om ugen, og her møder konstant 20 mand op. Lad os håbe, at interessen fortsætter, når udendørsturneringen begynder.

Der er spillet halvdelen af kampene i juleturneringen, og stillingen er pr. 21. 12. 1965:

Nr. 1 Herlev	.....	8	6	2	0	19-13	14
Nr. 2 AB	.....	9	6	1	2	21- 8	13
Nr. 3 Hellas	.....	9	5	1	3	16- 8	11
Nr. 4 HIK	.....	9	4	2	3	18-16	10
Nr. 5 Ikast	.....	9	3	3	3	14-13	9
Nr. 6 Virum	.....	9	4	0	5	16-17	8
Nr. 7 Sao Paolo	....	9	4	0	5	11-15	8
Nr. 8 KB	.....	9	2	2	5	13-20	6
Nr. 9 OB	.....	9	0	1	8	6-24	1

Slutstillingen bliver offentliggjort i næste nummer.

På grund af de sidste 3 års smukke resultater blev det vort III hold, der fik chancen for at efterkomme invitationen fra Varde Stålværk til en weekendtur den 13. og 14. november.

Holdet var fra mål til venstre wing: J. Brahtz, Svend Olsen, Ole Larsen, Erik Almdal, P. H. Jensen, Kurt

Det fæg med sne om ørerne på Varde-spillerne, når P. H. Jensen tacklede. Fra venstre: Svend Olsen, Kaj B. Nielsen, Varde.

*The snow flew up when P. H. Jensen tackled his opponents. From the left: Svend Olsen, Kaj B. Nielsen, Varde.*



Erik Almdal i »nærkamp« med Vardes tidligere landsholdsspiller, Kaj Grinderslev.

*Erik Almdal in an encounter with Kaj Grinderslev, Varde, a former All-Denmark player.*



Lindholt, Holger Petersen, Jens Fogtmann, Preben Pedersen, Lejf Andersen og Poul Glaas, plus reserveerne Jørgen Dahlkvist, Hans Frederiksen og V. Johansson. Endvidere var Ø. K. B.s æresmedlem, hr. H. Berner, inviteret med på turen.

Turen var en afgjort succes, og arrangørerne havde virkelig lagt sig i selen, for at alt skulle klappe. Da vi var ankommet til Varde med toget lørdag kl. 12, inviteredes vi til en let frokost på Stålværket med klubbens spillere, og kl. 14,30 spillede så »årets kamp«, som den var slået op til i de lokale aviser. Stålværkets hold bestod af spillere, der såvel i alder som tekniske færdigheder var os overlegne. Gennemsnitsalderen var 33 år, medens vor »kun« var 29, men 3 af deres spillere var tidligere faste kræfter på Esbjergs 1. divisionshold med flere kampe på B-landshold og Ungdomslandshold, og det var derfor et udmærket resultat af vort hold kun at tabe med 6-4 efter en meget underholdende kamp, hvor Stålværket vandt første halvleg med 4-1, og vi vandt anden med 3-2. Vore målscorere var Preben Pedersen med 2 og Holger Petersen med 1 mål samt 1 selvmål. Kampen spillede under vanskelige forhold på en frosthård bane med et par cm sne, og den evige vestenvind strøg ind over banen og hjalp med til, at luftens 5 graders frost fik vore spillere til at flytte sig hurtigere end normalt for overhovedet at holde varmen. Det var over to måneder siden, at vort hold havde spillet, og det tog for lang tid at komme igang, men resultatet var fortjent.

Efter kampen blev vi vist rundt på Stålværket af direktør O. R. von Bülow, som også havde overværet kampen, og om aftenen var vi af Stålværket inviteret til en glimrende middag på byens bedste hotel. Direktør O. R. von Bülow, var vært for den meget hyggelige aften, og tidligt søndag formiddag havde man arrangeret en sight-seeing tur til Vesterhavet. Det var en frisk tur, som gav appetit til den helt store frokost i Stålværkets kantine, hvorfra vi tog afsked med dir. O. R. von Bülow og Boldklubbens formand, hr. J. Schmidt.

Der vil blive arrangeret en genvisit i København i forsommeren, hvor vi håber at kunne stille et lige så vellykket arrangement på benene.



Vi har i år to hold med i turneringen. I-holdet i A-rækken og II-holdet i C-rækken, hvor de jo som bekendt rykkede op sidste år. I-holdet startede turneringen med at vinde 19-8 over BB. Næste hold (SB) mødte ikke op, så det var to points til. De to følgende kampe gik det ikke så godt med, det blev til en uaf-

gjort og en tabt. Den sidste kamp vandt vi 23-14 over »arvefjenden« MÆRSK.

Søndag den 19. december afholdt Handelsbanken sin årlige juleturnering. ØKB meldte et hold til i A-rækken, som vi blev vindere af med sejre over henholdsvis HIF II (7-4), IBM (9-3) og i finalen PB med 8-7, et hold, vi havde tabt til i turneringen.

II-holdet startede svagt i turneringen, men er nu blevet stærkere. I de sidste to kampe har de erobret 3 points, og det er ikke mindst på grund af alle de nye talenter, der har vist sig til træningen.



Den 1. december 1965, startede vi et Judo-hold for damerne, som indtil nu har udvist megen iver i den ædle sport.

For herrerne har det også været et godt halvår, bortset fra, at vi gerne ville have set nogle flere nye ansigter ved sæsonens begyndelse. Vi har fået afviklet vor tidligere omtalte halvårslige holdkamp, som denne gang endte uafgjort »HIKIVAKE«. Med hensyn til nye deltagere er man meget velkommen henholdsvis på dame- og herreholdet.

I. G.-G.

## Dansk klubs fugleskydning i Buenos Aires

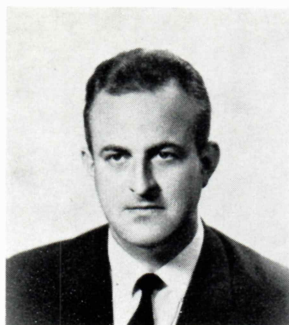
fandt sted i begyndelsen af december 1965 på udflugtsstedet Tigre uden for Buenos Aires, og der mødte 40 skydebrødre op til festen, som blev strålende, ikke mindst fordi vejret var usædvanlig fint.

I år var fuglen meget sejlivet, men blev dog til sidst pillet ned.

Præmierne tilfaldt følgende:

- Ringen: Axel Tang.
  - Kronen: Stephan Hansen.
  - Halsen: Bjørn N. Andersen.
  - Halen: Luis Pedersen.
  - Venstre ben: Evald Ruager.
  - Højre ben: Otto Madsen.
  - Venstre vinge: Stephan Hansen.
  - Højre vinge: Bruno Porskrog.
  - Brystpladen: Tom Gade-Gerst,
- som altså blev fuglekonge.

Kort før middag blev der serveret en appetitsnaps, der kunne tage pletterne af rødspætterne! Så blev der serveret pølser og vin – en slags forret; og så gik man til bords for at spise spegesild med øl og dansk snaps, ravioles, asado, salat, frugtdessert og kaffe. Det var en hård omgang, men alle klarede skærene.



Tom Gade-Gerst  
Fuglekonge - Buenos Aires.

Ved præmieuddelingen blev der holdt taler af den gamle konge, Mario Hedegaard, der udtalte håbet om, at Dansk Klubs skydebrødre vil holde denne traditionelle fest i hævd mange år frem i tiden. Den nye konge, Tom Gade-Gerst, udbragte et leve for skydebrødrene - og gav øl.



På Velfærdsrådets idrætsafdeling er der forrygende travlhed med at gøre sidste års resultater op, men trods det at konkurrencerne følger kalenderåret, kan vi alligevel ikke i dette nummer af ØK-bladet give de endelige resultater, fordi konkurrencereglerne siger, at sidste idrætsrapport skal være postlagt senest den 5. januar 1966, og selv om rapporten skal fremsendes pr. luftpost, må man regne med en halv snes dage til fremsendelsen, udveksling af resultater mellem de nordiske deltagere, og endelig tager det jo også nogen tid at beregne tillægspoints i fodboldserien og kontrollere de mange fri idræts points.

Her er de foreløbige resultater fra de konkurrencer, Handelsflådens Velfærdsråd har tilrettelagt for handelsflådens skibe i 1965:

### Nordisk serie i fodbold 1965

Der deltog ca. 1000 nordiske skibe i nordisk serie i fodbold, og heraf var de 100 danske. Som sædvanlig gjorde Ø.K. søfolkene sig fint gældende, og her er stillingen blandt de 5 bedste ved årsskiftet:

1. MANDALAY, Sverige .	31,0 points	63-4	i målforsk.
2. SIMBA, Danmark ...	29,0	»	69-5
3. GRIPSHOLM, Sverige .	25,5	»	31-6
4. FERNVIEW, Norge ..	25,0	»	42-6
5. MORELIA, Danmark .	24,0	»	53-5

Det er første gang siden 1952, vi har et dansk skib placeret så højt på ranglisten, og første gang i det hele taget vi har to danske skibe blandt de 5 bedste. Der er nok ingen tvivl om, at der bliver masser af sølvtoj til SIMBA, når det kommer til København.

### Nordisk landskamp i fri idræt

Her har der deltaget ca. 12.000 nordiske søfarende, hvoraf de 1200 var danske, og der blev som sædvanlig konkurreret i 100 meter løb, kuglestød, længdespring, højdespring og 4 x 100 meter stafetløb. Stillingen blandt de deltagende nationer var ved årsskiftet denne:

1. Norge .....	5.043.364
2. Danmark .....	3.145.840
3. Sverige .....	2.262.166
4. Finland .....	2.250.010

Der har deltaget to skoleskibe og 71 handelsskibe i konkurrencen, og ud af de 71 handelsskibe var de 18 fra Kompagniet. Her er stillingen inden for handels-skibsgruppen:

1. COLORADO .....	62.965 points
2. BOMA .....	55.812 »
3. KAMBODIA .....	36.194 »
4. SIMBA .....	31.649 »
5. SAIMA DAN .....	29.464 »
6. BEIRA .....	25.903 »
7. POONA .....	23.575 »
8. ASMARA .....	21.014 »
9. BRASILIEN .....	20.870 »
10. MAINE .....	20.351 »
11. KINA .....	18.877 »

Det skal lige tilføjes, at mange fremragende danske rekorder er opnået af kvindelige og mandlige søfarende fra Kompagniets både.

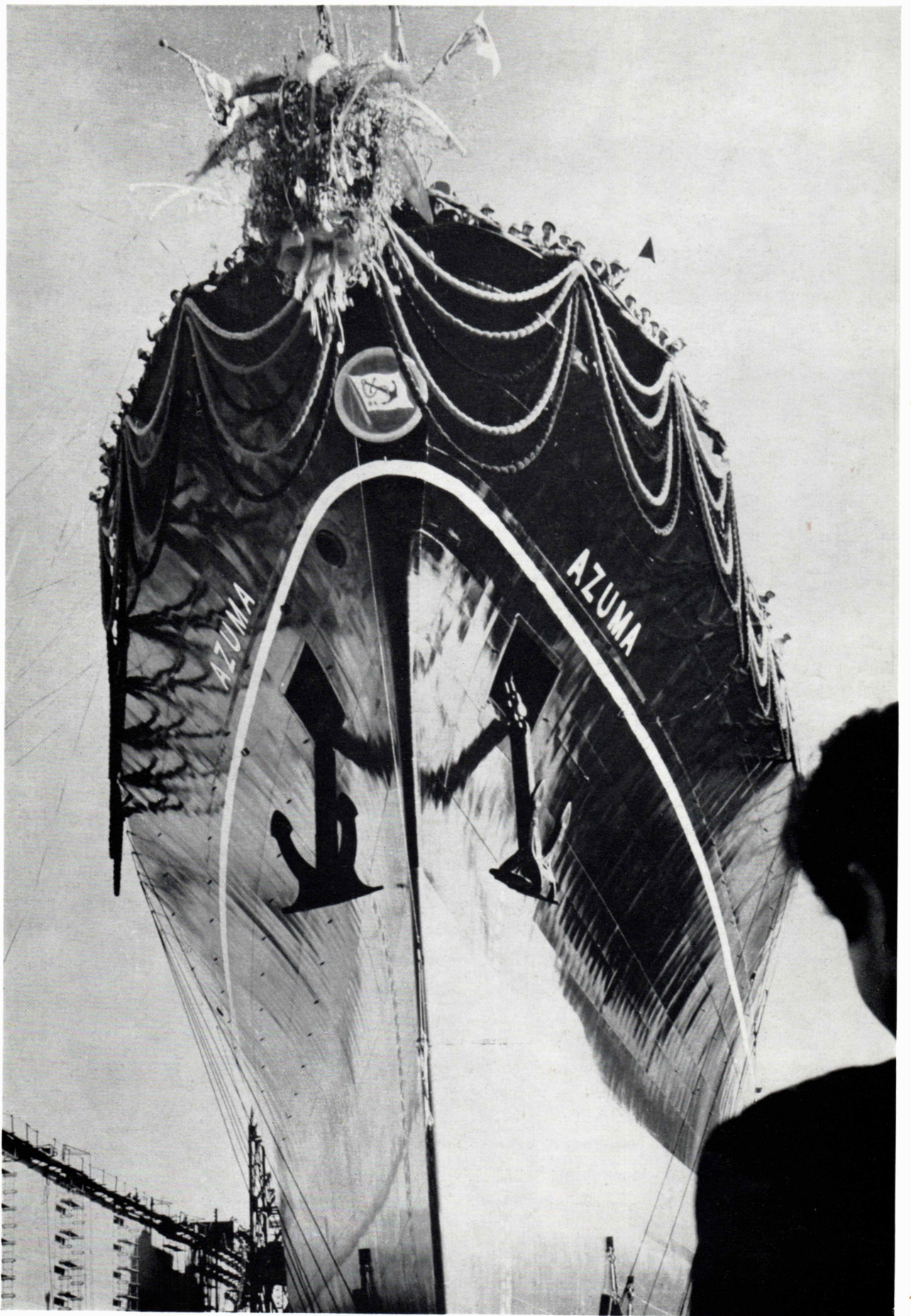
### Svømmekonkurrencen

784 danske søfarende fra 45 handelsskibe har aflagt svømmeprøver, og for første gang har vi tre skibe på 1. pladsen, og heraf er de to fra Kompagniet. Her er stillingen blandt de 10 bedste:

1. BOMA .....	100 0/0
1. BEIRA .....	100 0/0
1. KAISA DAN .....	100 0/0
4. MAINE .....	71,9 0/0
5. RUTHA DAN .....	71,4 0/0
6. ENY HÖJSGAARD .....	68,4 0/0
7. FENJA DAN .....	51,3 0/0
8. SAIMA DAN .....	50,0 0/0
9. SIRPA DAN .....	45,8 0/0
10. VARLA DAN .....	43,3 0/0

Hertil kommer, at tolv andre Ø.K. både også har opnået gode, men ikke så høje placeringer.

B. O.







DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Filialernes  
udsendte danske personale

PR. 1. JANUAR 1966

**ARGENTINA**  
(Antal personer: 4)  
BUENOS AIRES: Niels Rosberg  
Tom Gade-Gerst  
Finn Frandsen  
Niels Zachhau

**AUSTRALIEN**  
(4)  
MELBOURNE: H. H. Hüttemeier  
Jørgen Elstoft

SYDNEY: Per Knudsen  
Gunnar Collin

**BRASILIEN**  
(27)  
SAO PAULO: Kjeld Torben Andersen  
Børge Larsson  
Mogens H. B. Christerson  
Peter H. Johansson  
Jens B. Grell  
Keld A. Render Jess  
— Arne Hvidbo  
Jan Holmegaard Laursen  
Henning Dalby  
Flemming Anth. Krieger  
Sven Erik Nielsen

SANTOS: Kent Linnet  
Jens Ole Hammerstrøm  
Gunnar Henningsen

RIO DE JANEIRO: John P. Sørensen  
Bjarne Rørbæk Jensen  
Christian Fr. L. d'Auchamp

SALVADOR-  
BAHIA: Knud Risum  
Knud Aage Olsen  
Steen Rambo

CURITIBA-  
PARANÁ: Mogens E. Aastrup  
Jens Chr. Løbner  
Paul J. Christensen  
Erik Petersen

PORTO ALEGRE: Johann-Ulrik Haxthausen  
Søren Chr. Thorning-Petersen

RECIFE: Per Hafstrøm Sørensen

**BURUNDI/RWANDA/  
CONGO**  
(12)  
BUJUMBURA: Jan Bie Andresen  
Per Bøtchjær  
Keld Larsen  
Erik Otteskov  
Jørgen Hansen  
Ole Bach  
John Lind Jans  
Arne Oxfeldt Jensen

KIGALI: Paul Nicolai Jensen  
Svend Faarup Hansen  
Kjeld Amann Olsen

LEOPOLDVILLE: Benny Siemsen Jensen

**CANADA**

(13)

VANCOUVER: O. Feierskov Andreasen  
Poul Hansen  
Bent Irmscher  
Peter Dithmer  
Jørgen Mose Baltersen  
Ole Sonne  
— Leif Voldby Jørgensen  
— Svend Mathiesen  
— Henrik Møller  
— Georges Ring  
— Erik Vinther Jensen  
Ole Pedersen  
Verner Johansson

**COLOMBIA**

(3)

CALI: Martin Bagger  
Chr. Bjødstrup Andreasen

PEREIRA: — Jørgen Illemann Christiansen

**ENGLAND**

(2)

LONDON: K. G. Lommer  
Mogens Steincke

**FILIPPINERNE**

(5)

MANILA: Erik Bay Andersen  
Knud Marius Knudsen  
Søren Clemens Sørensen  
Hans P. Holst  
Peder Johs. Andreasen

**FRANKRIG**

(2)

PARIS: Frede L. E. Lyngesen  
B. T. Skaarup

**GHANA**

(33)

Bent Andersen  
Carl G. Brødsgaard  
Johs. Sandberg Eriksen

*Planning &  
Projects:*

Preben E. Glahnson-Petersen

*Bogholderiet:*

Mogens T. Munch  
Sv. Aage Larsen  
Bent Mantzius Andersen  
Edvard Collin  
Jørgen Brandt  
Henning K. Christoffersen  
Sven Hansen  
Bjarne Bøgelund Nielsen

*Credit Controller*

*Forests:*

*Logs Department*

*Sawmill:*

*Printing Machine*

*Motor Department*

*T.V.L.C.:*

MADRAS:

BOMBAY:

GENOA:  
MILANO:

TOKIO:

OSAKA:

ørgen Sv. Nielsen

Palle Molbo Jensen  
Jacob Rohde Horsdal  
Helge Sørensen  
Løren Larsen

Hans Werner Fugman  
Kurt Bom Larsen

Ebbe Aaby Nielsen  
Thorkild Romme Thomsen  
Torben Jørgensen

Henrik Wolf Groos

Povl Fleng Nielsen  
Erik Vilh. Wikstrøm Jensen  
Gert Bruun Petersen  
Bjarne Jensen-Aaris  
Poul Emil Høgh  
Claus Petri  
Poul Erik Skov  
Allan Brandt

Bent Segato  
Jørgen Dvinge Ilsoe

## HONG KONG

(8)  
Hans F. Pedersen Jahn  
Peer Marcher  
Erik M. K. Petersen  
Niels-Ebbe Lockenwitz  
Stig Birch Poulsen  
Kjeld Knud Rasmussen  
Jørgen Kj. Jørgensen  
Niels Jørn Harboe

## INDIEN

(8)  
Finn Odd Kørner  
Flemming Mørner  
Jørgen Chr. Hoffmann  
Jørgen Jensen

Ole Larsen Stub  
Flemming Sommer  
Per Høybye Henriksen  
Ole John Mohrsen

## ITALIEN

(2)  
Gunnar Rude  
Kurt T. Tomozy

## JAPAN

(4)  
Lander Jacobsen  
Jørgen Bent Hansted Olsen  
Bent Weichel  
Henning Loesch

## KAMBODIEN

(4)  
PHNOM-PENH: Vald. Frantzen  
Vagn Genter  
Sv. Aage Larsen  
Svend Cederskjold

## LIBERIA

(5)  
MONROVIA: Niels E. Blemmer  
Frits Knudsen  
Chr. Linnemann Matthiesen  
Finn Peder Schultz  
Jørgen Erik Nielsen

## MALAYSIA

(11)  
KUALA LUMPUR: Gunnar Rixen  
Jørgen Reinholdt Nielsen  
Hans A. N. Scherfig  
Kai M. Plaugmann  
John Finn Bager  
Eric Gillis Lillelund  
Svend Lysgaard Jørgensen

PENANG: Bent Leth Nielsen  
Erik Agerskov Pedersen

BORNEO: Carl Emil Dalgas  
John Schmidt

## MEXICO

(3)  
MEXICO D. F.: Leif Møller  
Peter D. Molbeck  
Knud Erik Nielsen

## NIGERIA

(22)  
LAGOS: Mogens Christiansen  
Ib Fredsø Horup  
Leif K. W. Lauritzen  
Kaj Asger Nielsen  
Hans Olesen  
Svend Nisted  
Bent Bredahl Jørgensen  
Flemming Koldkjær Sørensen  
Christian Lundgreen  
G. Munch Jørgensen  
Allan S. Kristensen  
Bent Jørgen Paulsen  
Jørgen Ingemann Nielsen  
Erik Ole Madsen  
Erling Moesgaard  
Jørgen Krause Jensen

IBADAN: → Knud Schultz Jensen  
Carl-Chr. Ries Borchert

WARRI: Hans J. Wenzell Kristoffersen

KANO: Ole Madsen  
Tage Leif Vartmann

BENIN CITY: Per Gjølbo

## PAKISTAN

(2)  
KARACHI: Jes Grunnet-Jepsen  
LAHORE: Hans-Arno P. Bøttger

## RHODESIA

(4)  
SALISBURY: Frederik Max Skyum  
Finn Siggaard Andersen  
Finn Lynge Madsen  
Orla Sørensen

## SINGAPORE

(13)  
John Arthur Hansen  
Sv. Aage Rahbek Rasmussen  
Svend Erik Jensen  
Sv. Erling Nielsen  
Eilif Jensen  
Birger Svenning Hansen  
Jens Chr. Troels Smith Jensen  
Per Munch Glente  
Ole Moshøj  
Kristian Bonnichsen

M.F.E.S.: Henning H. Sparsø  
Holger Castenskiold  
Finn Ollendorff

## SYDAFRIKA

(32)  
DURBAN: Georg A. Thygesen  
Emil F. Blaunfeldt  
Tage O. Stougaard Hansen  
Karl Chr. Larsen  
Jørgen Didrichsen  
Steffen Bjørn Hanssen  
Finn Grubbe

CAPE TOWN: Egon Bjørn Nielsen  
Jens Hansen Lise  
Christian Matthiesen

JOHANNES-  
BURG: Erik B. Bacher  
Lars P. Olsen  
Jacob Kruse Rasmussen  
Jørgen R. Lindahl  
Helge Svend Nielsen  
Ole Jørn Andersen  
Ulf Wentrup

PORT  
ELIZABETH: Jørgen A. Flintholm Jørgensen

N.O.S.: Erik Jens Jensen  
Arne Cortzen  
Hans H. Hvene  
Sv. Erik Thomsen  
Jørgen H. Brändekilde  
Flemming With-Seidelin  
Niels Bjerregaard Sørensen  
Jens V. Staurup

*New Scotland  
Development:* H. M. Steinfeldt

ALA ESTATE: Lars Sven Grüner  
Normann M. Andreasen

eckelmann, S. A.: Palle Buchwald

LANTYRE: Otto René Kristiansen  
Ole Søberg Olsen

## THAILAND

(39)

ANGKOK: Svend Gønge  
Arne Emil Jensen

oghderiet: Sven Erik Nielsen  
Curt Andersen  
Jørgen H. D. Andersen  
Finn Torsten Damkilde

ekretariatet: Lars Ole Husfeldt

oriental Stores: Bent Kløcker Kierkegaard  
Ole Preben Wissing

mportafdelingen: Fin Elså

hemicals-  
Medicine: Ole Lars Giese  
Erik Bach Nielsen  
Klavs Rahbek Thomsen  
Viggo Gudiksen

ræ-/Eksport-/  
akhusafdelingen: Bent Jarmer Christensen  
Jens Estrup

kibsaafdelingen: Tage Welander Pedersen  
Jørgen Kamstrup  
Poul Westring Weber  
Per Bay-Petersen  
Bent Angelo Jeilmann

oriental Machinery  
tores: Frands Riisbøll  
Viggo Sønniksen  
Finn Skov Pedersen  
Jørgen K. Pihl Beyer  
Leif Nielsen  
Torben Saur  
Mogens Kamstrup Jepsen  
René Schwartz Hansen

aff/Olivetti: Bjarne Dyrved  
Anton Nissen

Marketing Afd.: Ole Erichsen

ndustriaafdelingen: Jørgen Blom Jensen

Maadyai kontoret: Hans Erik Larsen

Dumex: Kurt Stenager Jakobsen  
Erik Hyllested  
Sv. Erik F. Ronak  
Hans O. T. Christensen  
Gerner F. Vejrup

## TYSKLAND

(2)

HAMBURG: P. W. Steven  
Jens Aa. H. Tønnesen

## U.S.A.

(21)

NEW YORK: Gustav Wedell  
Ivan Göthe  
Robert Dalby Jørgensen  
John Ritzou-Holm  
John F. Thygesen  
Leif Schaumann  
Ib Frede Albertsen  
Svend Erling Larsen  
Ingolf W. Pedersen

SAN FRANCISCO: Jørgen Frederiksen  
Karsten Hess  
Erik Henrichsen  
Helge Nielsen  
Jens Wass  
Arne Wiberg  
Poul Storm Nielsen

LOS ANGELES: Gorm Larsen  
Jeppe Jepsen Hansen  
Nils-Peter Jensen  
Gert Otto Døllé

PORTLAND: Knud Holm

## VESTINDIEN

(3)

ST. THOMAS: Arne Aabye  
Svend Aage Bugge Hansen  
Svend Gregersen

## VIETNAM

(2)

SAIGON: Per Ryding  
Klaus Vald. Mørch

## ØSTAFRIKA

(18)

MOMBASA: K. W. Knudsen  
Henry Andreasen  
Georg Hansen  
Kai Andersen  
Carsten Dencker Nielsen  
Ole Meyer Sørensen

NAIROBI: John Skjoldborg  
Sven-Jørgen Højtved Pedersen  
Viggo T. Samuelsen  
Jørgen Chr. Mouritzen  
Hans Henning Hjorth  
Ole Waage Pedersen  
Erik Blach Andersen  
Søren Wilh. Møller  
Carl-Johan Karlsson  
Jens Nørlyng

KISUMU: Jan E. Ditlevsen

DAR-ES-SALAAM: Andreas D. Christiani