

OK BLADET



ÅRGANG 12 • NUMMER 1 • FEBRUAR 1969



ØK BLADET

Indhold:

Forside: På Wilh. Wilhelmsens kontor, Oslo, under et af de forberedende møder i forbindelse med det nye skandinaviske rederisamarbejde, Scanservice.

Fra venstre: Niels Werring, skibsreder, Wilh. Wilhelmsen, Oslo, S. Storm-Jørgensen, adm. direktør, Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, Kristian von Sydow, adm. direktør, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg, og Tom Wilhelmsen, skibsreder Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Front page: At Wilh. Wilhelmsen's office, Oslo, during one of the preliminary meetings in connection with the new co-operation between the Scandinavian shipping companies, Scanservice. From left: Niels Werring, partner, Wilh. Wilhelmsen, Oslo, S. Storm-Jørgensen, Managing Director, The East Asiatic Company Ltd., Copenhagen, Kristian von Sydow, Managing Director, The Swedish East Asia Company Ltd., Gothenburg, and Tom Wilhelmsen, partner, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Bagside: Kuala Lumpur trykkere foran den specielle MSA Heidelberg Comet, før selskabet starter til Singapore.

Back page: Kuala Lumpur printers in front of the special MSA Heidelberg Comet before the take-off for Singapore.

Europa - Østen via Scanservice	3
Otaro Viking Club	8
Kompagni-nyt	10
Ny leder i dansk industri	13
Nyt fra undervisningen	14
Fusion ØK + ØP	14
Trykkeridemonstration i Singapore og Malaysia	15
Handelsattachéer hos ØK	16
Handels- og industriudstilling i Bujumbura	17
Interne flytninger	17
Skibsmodeller	18
Dumex Nutrition Bangkok	20
Sporten	20

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

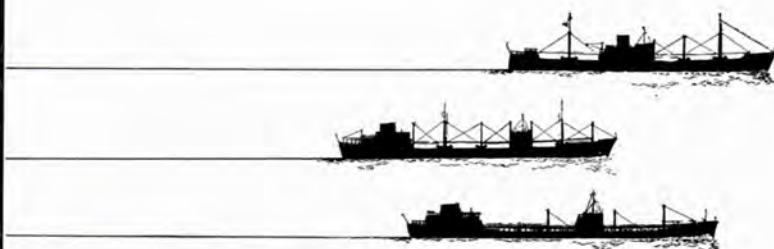
REDAKTIONSUDVALG:
J. L. Buch-Larsen
M. T. Munch
E. Sivertsen

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





Ancona 13,285 tons d.w.



Aranya 14,040 tons d.w.



Arosia 14,040 tons d.w.



Azuma 13,614 tons d.w.



Taiko 15,543 tons d.w.



Taimyr 15,612 tons d.w.

Europa - Østen

via



Scanservice

København. C. K. Hansens tidligere hovedsæde, Amaliegade 35, som nu er erhvervet af Kompagniet, og hvor Scanservice vil få til huse.
Copenhagen. The office building of Messrs. C. K. Hansen, 35, Amaliegade, now acquired by the Company, and where Scanservice will have their offices.

På et pressemøde i København og samtidig i en række byer i Europa og Asien fik offentligheden den 6. februar 1969 meddelelse om oprettelsen af en ny skandinavisk organisation inden for skibsfarten: Scandinavian Joint Shipping Service, i daglig tale »Scanservice«.

Værter ved pressekonferencen på Hotel d'Angleterre var: Tom Wilhelmsen, skibsreder og partner i rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Kristian von Sydow, administrerende direktør i AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg, S. Storm-Jørgensen, administrerende direktør i Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, samt Børge Rathje, direktør i Scandinavian Joint Shipping Service, »Scanservice«, København.

På pressemødet holdt direktør S. Storm-Jørgensen, Det Østasiatiske Kompagni, følgende tale:

Det glæder de tre rederier, som værter ved denne pressereception, nemlig Rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg, og Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, at se så mange repræsentanter for såvel pressen i de skandinaviske lande som for internationale nyhedsbureauer, radio og TV:

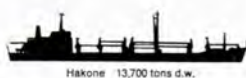
Til orientering kan jeg oplyse, at der i dette øjeblik mange steder i Europa og Asien afholdes konferencer med pressen om samme emne, som jeg nu vil beskæftige mig med, nemlig et udvidet samarbejde mellem de nævnte tre skandinaviske rederier på ruten mellem Europa og Det fjerne Østen.

Forst vil jeg introducere mine kollegaer fra Sverige og Norge for Dem: Skibsreder Tom Wilhelmsen

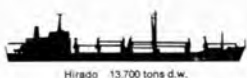




Trinidad 15,612 tons d.w.



Hakone 13,700 tons d.w.



Hirado 13,700 tons d.w.



Hokkaido 13,700 tons d.w.



Hondo 13,420 tons d.w.



Andorra 13,178 tons d.w.

fra Oslo og Administrerende Direktør for Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg, Kristian von Sydow.

Alle, der har indsigt i moderne shipping ved, hvilken kraftig konkurrence man møder, når man vil drive trafik på verdenshavene. Det er heller ikke ubekendt, at der er sket en voldsom teknisk udvikling inden for skibstyper med deraf følgende øgede problemer. De midler, hvormed den voksende konkurrence kan imødegås, er en stadig bedre service, en stadig modernisering og kraftige rationaliseringer. Men, man kan ikke rationalisere i det uendelige. Derfor har vi benyttet os af et andet hjælpemiddel, som både i vor og i mange andre brancher har vist sig at være effektivt, nemlig at gå sammen i en større enhed, hvor de samlede ressourcer kan udnyttes til gavn for såvel driften som kunderne.

Hvor de tre rederier tidligere har konkurreret med hverandre, vil den allerede i nogen tid bestående samrejling på Det fjerne Østen mellem rederiet Wilh. Wilhelmsen og Svenska Ostasiatiska Kompaniet nu blive udvidet til også at omfatte ØK. Det er ikke nogen ny tanke, ligesom det jo ikke er ukendt, at skandinaver finder sammen på dette eller hint område.

Men den seneste tids stærkt forcerede udvikling og øgede konkurrence har fremskyndet beslutningen om dannelsen af en fælles administration, der skal operere en fælles linie mellem Europa og Det fjerne Østen og vice versa. Selskabets navn bliver: Scandinavian Joint Shipping Service, forkortet i daglig tale til Scanservice.

De tre rederier stiller tilsammen en flåde på 33 moderne skibe til rådighed for Scanservice. Vor salgssor-

ganisation er blevet stærkere og mere effektiv. I hver enkelt havn er der oprettet forstærkede fælles agenturer. De befinder sig nu i en ny situation, hvor konkurrence mellem de skandinaviske moderselskaber ikke længere eksisterer, samtidig med at de tre rederiers konkurrencemæssige position er blevet betydeligt forbedret. Det betyder, at de tre rederier kan sætte deres samlede styrke og mangeårige erfaring ind i denne konkurrence.

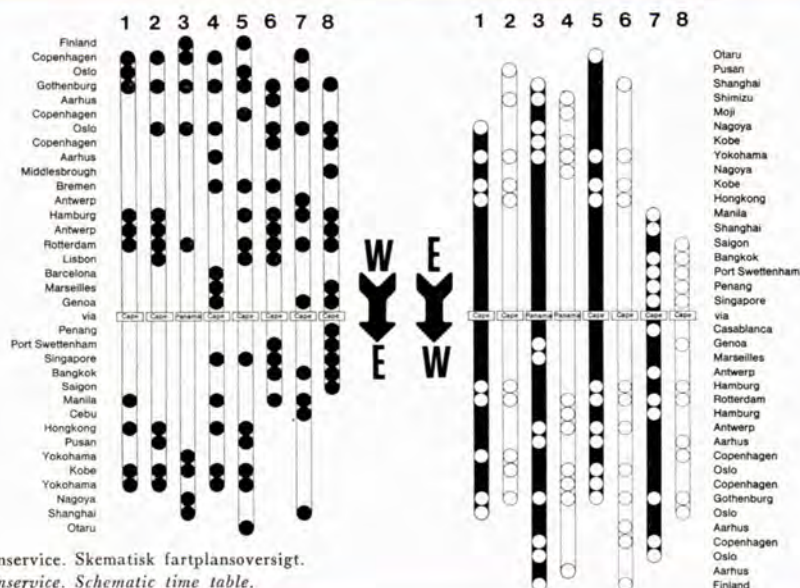
Scanservice vil, som sagt, disponere over 33 moderne lineskibe med en samlet tonnage på ca. 412.000 tons dødvægt repræsenterende en værdi på ca. en milliard kroner. Konkurrencedygtige organisationer repræsenterer Scanservice i henimod 30 havne og på andre pladser, og i Skandinavien samles den fælles administration i København med moderselskaberne i Norge og Sverige som støttepiller.

Det, vi nu kan tilbyde, er bl. a.:
Hver måned otte i forvejen pro-

grammerede afsejlinger mellem Europa og Det fjerne Østen, og lige så mange i modsat retning. Når jeg siger programmerede betyder det, at vi hele 12 måneder i forvejen vil kunne annoncere, hvornår vore skibe vil anløbe og afsejle fra de forskellige havne og ankomme til deres destinationer, alt sammen af største betydning for alle, der vil gøre brug af vor service til import og eksport.

Denne hyppige, hurtige og præcise service er vort vægtigste salgsgument.

Scanservice vil i princippet blive drevet som en selvstændig organisation. Der er skabt en egen profil af denne organisation med alt, hvad dette indebærer af image-skabende enheder, dokumenter og reklame. På væggen her kan De se den nye linies symbol. Markedsføringsapparatet er allerede begyndt at fungere, og fra og med i morgen vil vi annoncere selskabets stiftelse alle de steder i verden, hvor vi kommer til at virke. De første Scanservice skibe vil af-





Toledo 13.050 tons d.w.



Tarn 12.950 tons d.w.



Tønsberg 12.900 tons d.w.



Asmara 12.880 tons d.w.



Bogota 10.580 tons d.w.



Boribana 10.550 tons d.w.



sejle fra forskellige pladser på ruten den 1. april i år. Allerede på det tidspunkt har fartplanerne været forelagt vore kunder, og Scanservice er derefter en realitet.

Med oprettelsen af Scanservice har vi passeret en milepæl i det skandinaviske søfartssamarbejde, et initiativ vi venter os meget af.

Til slut vil jeg præsentere Dem for Scanservice's chef, direktør Børge Rathje.

Kompagniets historie er velkendt, men om de andre partnere kan vi nævne: Rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, har drevet rederivirksomhed i fire generationer. Det blev dannet i 1861 i Tønsberg af Morten Wilhelm Wilhelmsen. Allerede i 1886 var Wilhelmsen den største skibsreder i Tønsberg med en flåde på 11 fartøjer og en samlet tonnage på 6.033 nettotons.

Det første dampskib – *Talabot* – blev indkøbt i 1887. Snart ejede selskabet Norges største skib, S/S *Thor* på 7.600 tons dw., og i 1911 ejede man verdens to største lastskibe, begge på 13.000 tons dw. Allerede før den første verdenskrig var grundlaget blevet lagt for WW's linieservice. Den Norske Afrika- og Australienlinie startedes i 1911, og et par år senere fulgte en linie på Indien, hvor også ASOK var med. I 1913 overtog WW Norge-Mexico Gulflinien, og det var på dette tidspunkt, det nye navn, som skulle blive kendt på verdenshavene, blev introduceret – »Wilhelmsen Lines«. I november 1912 satsede grundlæggerens sønner på tankskibe, og der blev til det formål oprettet et datterselskab med norsk og dansk kapital. Rederiets første oceangående motorskib kom til i 1921, og endnu tre fulgte året

efter, bygget af Burmeister & Wain.

Man mistede 26 skibe under den anden verdenskrig, mens andre blev svært beskadigede. Pr. 1.1.1969 bestod rederiets flåde af 67 fartøjer med en samlet tonnage på 1.498.725 tons dw. (50 lineskibe, 4 bulk-carriers, 1 oil-bulk-ore carrier og 12 tankskibe).

Kaptajn Wilhelm Wilhelmsen overtog ledelsen af rederiet i 1923, da hans bror Halfdan Wilhelmsen, som var grundlæggerens ældste søn, gik bort. Kaptajn Wilhelmsen døde selv den 11. maj 1955, 84 år gammel. I dag består firmaets ledelse af fire redere, Niels Werring, Tom Wilhelmsen, Niels Werring Jr. og Wilhelm Wilhelmsen. De to sidstnævnte repræsenterer fjerde generation. Antallet af medarbejdere er ca. 3.500.

AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet grundlagdes i 1907. Det er ét af de rederier, som sammen med en række olieselskaber og skibsværfter udgør Broström-koncernen. Efter lange forhandlinger og undersøgelser underskrev man den 27. april 1907 en overenskomst med Det Østasiatiske Kompagni om retningslinierne og betingelserne for en fælles linie på Østen.

Kompagniets første skib *Canton* afsejlede fra Masthugskajen i Göteborg den 20. august 1907, og den første rejse til Det fjerne Østen var dermed påbegyndt. Den varede 114 dage, hvoraf 53 blev tilbragt i forskellige havne. Hjemrejsen var noget kortere, idet den kun varede 74 dage.

Senere startedes forskellige andre fælles linier, for en stor dels vedkommende i samarbejde med norske rederier, særlig Rederiet Wilh. Wilhelmsen. Det nye samarbejde, som

nu påbegyndes, har således dybe rødder i fortiden. De svenske eksportprodukter bestod den gang hovedsageligt af papir og papirmasse, jern og stål. Nye skibe blev indkøbt og S.O.K.s virkefelt gradvist udbygget. Umiddelbart før første verdenskrig havde kompagniet en samlet tonnage på 78.000 tons. I 1921 blev det første motorskib indsat på ruten. Skibet havde et displacement på 10.850 tons, og i tiden efter den anden verdenskrig indkøbtes gradvist nye skibe.

Forud for *Scanservice* blev linierne til Persien og Det fjerne Østen besejlet i fællesskab med Wilh. Wilhelmsen. Linierne på Indien og Indonesien besejles i fællesskab med Wilh. Wilhelmsen og ØK og i tilslutning hertil har kompagniet en rute jorden rundt sammen med Blue Funnel Line i Liverpool.

Kompagniet har bestilt to lineskibe på hver 12.425 tons dw. hos Eriksberg, og hos Götaverken en O-B-O (oil-bulk-ore) carrier på 95500 tons. Broström gruppens flåde består af 80 skibe med en samlet dødvægt tonnage på 1.580.450 tons.

ASOK beskæftiger i dag 961 personer, sammenlignet med en total på 9802 ansatte i hele Broström koncernen.

Hr. Børge Rathje, som nu overtager stillingen som direktør for *Scanservice*, har været i Det Østasiatiske Kompagnis tjeneste siden 1936. Han gjorde oversøisk tjeneste i Bangkok i 17 år og hjemkaldtes til Hovedkontoret i 1962. I 1963 blev han udnævnt til prokurist. I december 1968 blev Børge Rathje udnævnt til stillingen som direktør for Scandinavian Joint Shipping Service, *Scanservice*, der får hovedkontor i København.



Busuanga 10,640 tons d.w.



Nara 11,500 tons d.w.



Nagasaki 11,600 tons d.w.



Nicobar 11,500 tons d.w.



Trianon 13,075 tons d.w.



Tricolor 13,150 tons d.w.



Borge Rathje, General Manager, Scandinavian Joint Shipping Service, "Scanservice", Copenhagen.

EUROPE - FAR EAST via SCANSERVICE

At press meetings in Copenhagen and in several other cities in Europe and Asia on 6th February, 1969 information about the formation of a new Scandinavian shipping organization: Scandinavian Joint Shipping Service, called *Scanservice*, was given to the public.

Hosts of the press meeting at Hotel d'Angleterre were Mr. Tom Wilhelmsen, Shipowner and Partner, Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Mr. Kristian von Sydow, Managing Director, The Swedish East Asia Company Ltd., Gothenburg, Mr. S. Storm-Jørgensen, Managing Director, The East Asiatic Company Ltd., Copenhagen, and Mr. Borge Rathje, newly appointed General Manager, Scandinavian Joint Shipping Service, *Scanservice*, Copenhagen.

At the press meeting Mr. S. Storm-Jørgensen, The East Asiatic Company Ltd., delivered the following speech:

The three shipping companies Wilh. Wilhelmsen, Oslo, The Swedish East Asia Company Ltd., Gothenburg and The East Asiatic Company Ltd., Copenhagen, who are the hosts at this press conference, are pleased to welcome such a great number of representatives from the Scandinavian press, as well as repre-

sentatives from the international news agencies, radio, and T.V.

For your information I may mention, that at this very moment, a number of press conferences are being held at several places in Europe and Asia. All these conferences will be dealing with the same subject as I shall now touch upon, i.e. an extended cooperation, between the three Scandinavian shipping companies just mentioned, in the trade between Europe and the Far East.

First, I should like to introduce my colleagues from Sweden and Norway: Shipowner Wilhelm Wilhelmsen from Oslo, and Mr. Kristian von Sydow, Managing Director, The Swedish East Asia Company Ltd., Gothenburg.

Each and every one who is familiar with today's shipping, will know of the severe competition which faces those who want to participate in the traffic on the seven seas. It is equally well known that the technical evolution, which has taken place in the field of specialized ship construction, has resulted in increased problems. The means by which this increasing competition may be met are steadily improved service, continuous modernisation, and concentrated rationalization measures.

It goes without saying, however, that you cannot go on rationalizing forever. We have therefore decided to make use of another measure which has already proved its efficiency in our, as well as in other lines of business, i.e. to unite our resources in order that they may be put to better use for the benefit of our customers as well as the participating companies.

Instead of continuing the present competition among each other, it has been decided to extend the joint service on the Far East, which has already for some time been operated by Wilh. Wilhelmsen and The Swedish East Asia Company, also to include EAC. The thoughts behind this new joint venture are by no means new - just as it is a well known fact that the Scandinavians from time to time have got together in various other fields of business.

However, the increasing speed with which developments have taken place as of late, together with the increased ele-

ment of competition, has advanced the decision to create a joint operating company to attend to the traffic between Europe and the Far East and vice versa. The new line will be known as Scanservice, short for Scandinavian Joint Shipping Service. Together the three companies will place at the disposal of Scanservice a fleet comprising 33 modern cargo liners. The sales organization has at the same time been strengthened and its efficiency improved. In each individual port new and improved joint representations have been established.

These representations will now find themselves in an entirely new situation, in which competition between the Scandinavian parent companies no longer exists, at the same time as the three lines' competitive position has been considerably improved. It means that the three shipping lines will mount their combined strength and their substantial experience in this competition.

As mentioned earlier Scanservice comes into being with a fleet of 33 modern cargo liners with a total dead weight capacity of abt. 412.000 tons, and valued at approx. 120-130 mil. US \$. Competitive agency organizations will be representing Scanservice in almost 30 ports as well as in other places, and in Scandinavia the joint administration will be stationed in Copenhagen, with the parent companies in Norway and Sweden as supporting elements.

What we are now in a position to offer to the trade is, among other things:

Each month a total of eight pre-programmed sailings between Europe and the Far East, and an equal number of sailings in the opposite direction. When I say "preprogrammed" it means, that we shall be able to advertise as early as 12 months in advance, exactly when our ships will arrive at and sail from the various ports of call and when they will arrive at their destinations. All of which are details of the greatest importance to everyone who wishes to make use of our services for import or export.

This frequent, fast, and punctual service is our most important sales point.

Generally speaking, Scanservice will be operated as a separate organization. An independent profile has been created



Ayuthia 12,990 tons d.w.



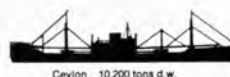
Basra 10,550 tons d.w.



Beira 10,580 tons d.w.



Boma 10,740 tons d.w.



Ceylon 10,200 tons d.w.



Siena 10,250 tons d.w.



for the organization with the employment of all such imagebuilding elements as documents and advertising. On the wall behind me you will see the symbol of the new line. The marketing-organization has already started functioning, and as from tomorrow we shall commence advertising the formation of the company at all places in the world where we shall be operating. The first Scanservice vessels will sail from various places along the route on April 1st this year. At that time our sailing schedule will have been presented to our customers, and Scanservice will be a reality.

The creation of Scanservice is a milestone in Scandinavian shipping cooperation. An initiative we trust will prove fruitful.

In closing I should like to introduce the General Manager of Scanservice, Mr. Børge Rathje.

The history of our Company is well-known to us, but about the other companies we should like to say the following:

Wilh. Wilhelmsen, Oslo, has been engaged in shipping for four generations. The Company was founded in Tønsberg as far back as in 1861 by Morten Wilhelm Wilhelmsen.

Already by 1886 Wilhelmsen had become the biggest shipowner in Tønsberg with a fleet of eleven ships totalling 6.033 tons net.

The first steamship - *Talabot* - was purchased in 1887.

Soon Wilh. Wilhelmsen owned the largest ship in Norway, s.s. *Thor* of 7.600 tons d.w., and in 1911 the ownership included the two largest cargo liners in the world, each of 13.000 tons d.w. The foundation for WW's liner service was laid before the First World War. The Norwegian African- and Australia Line was started in 1911, and a couple of years later a line to India, in which also the Swedish East Asia Company participated. In 1913 WW took over the Norway-Mexico Gulf Line, and it was at this time the new name "Wilhelmsen Lines" was introduced. A name which soon became known on the seven seas. In November 1912, the sons of the

founder became interested in tankers, and to further this purpose an associated company was formed with Norwegian as well as Danish capital.

The first ocean going motorship owned by Wilh. Wilhelmsen was added to the fleet in 1921. The year after it was followed by another three motorships, all built by Burmeister & Wain.

26 vessels were lost during the Second World War, whilst others were severely damaged. As per 1st January, 1969 the fleet of the company consisted of 67 vessels totalling 1.498.725 tons dw. (50 drycargo ships, 4 bulk carriers, 1 oil-bulk-ore carrier, and 12 tankers).

When the founder's eldest son, Halfdan Wilhelmsen, died in 1923, his brother Captain Wilhelm Wilhelmsen took over the management of the Company alone. Captain Wilhelmsen died on May 11th, 1955, at the age of 84. Today WW is managed by four shipowners, Mr. Niels Werring, Mr. Tom Wilhelmsen, Mr. Niels Werring jr., and Mr. Wilhelm Wilhelmsen. The latter two represent the fourth generation in the management.

The number of employees is approximately 3.500 people.

The Swedish East Asia Company was created in 1907. It is one of the shipping companies which together with a number of oil companies and shipyards form the Broström concern. After long negotiations and investigations, a preliminary agreement on the guide lines and conditions for joint service was signed on April 27th, 1907 with The East Asiatic Company.

The company's first ship *Canton* sailed from Masthuggskajen in Gothenburg on August 20th, 1907, and the first voyage to the Far East commenced. This first sailing took 114 days, out of which 53 were spent in various ports. The home voyage was shorter and took only 74 days.

Later joint sailings were started with other companies, notably with Norwe-

gian shipping lines, particularly Wilh. Wilhelmsen. Today's co-operation continues a tradition with strong ties in the past.

The Swedish export goods at that time consisted mainly of pulp, paper, iron, and steel.

New ships were acquired and the operation was gradually built up. Just before the First World War the Company owned a total tonnage of 78.000 tons.

In 1921 the first diesel-powered cargo ship with a displacement of 10.850 tons dw. was put into service, and after the Second World War new ships were gradually acquired.

The lines to Persia and the Far East were, prior to *Scanservice*, run on a joint basis with Wilh. Wilhelmsen, and the India and Indonesia services jointly with Wilh. Wilhelmsen and The East Asiatic Company Ltd. In addition the company runs jointly with Blue Funnel Line, Liverpool, a round-the-world service.

The company has on order two liners each of 12.425 tons dw. being built by Eriksberg, and one OBO (oil-bulk-ore) carrier of 95.500 tons, which is being built by Götaverken. The fleet of the Broström group consists of 80 ships with a total tonnage of 1.580.450 tons dw.

Total employees in SOK are today 961 as compared with 9802 in the Broström group.

Mr. Børge Rathje, who has taken over the position as General Manager of *Scanservice*, has been in the service of The East Asiatic Company Ltd. since 1936. He worked at the Company's Bangkok office for 17 years and was recalled to the Copenhagen Head Office in 1962. One year later, on 1st January 1963, he was appointed Manager of the Company's Shipping Department. In December 1968 Børge Rathje was selected for the post as General Manager of Scandinavian Joint Shipping Service, *Scanservice*, with station in Copenhagen.

Scanservice: 33 hurtige, moderne skibe. Samlet dødvægts kapacitet 411.698 tons.
Scanservice: 33 fast, modern vessels. Total deadweight capacity 411.698 tons.



Songkhla 10,709 tons d.w.



Sudan 10,950 tons d.w.



Sumbawa 10,910 tons d.w.



Otaru. Medlemmer af Otaru Viking Club ved klubbens indvielsesmiddag. Kaptajn F. Bech, som tog initiativet til at oprette klubben, er nr. et fra venstre.

Otaru. Members of the Otaru Viking Club at the foundation dinner. Captain F. Bech who took the initiative to the club is seen to the left.



Otaru. Kaptajn F. Bech forærer vikingeklubbens høvding et vinkingsværd, et skjold og en hjelm.

Otaru. Captain F. Bech presents to the "hovding" of the club a Vikingsword, a shield(and a helmet.

OTARU

De danske vikinger var kendt for den magtfulde og effektive måde, på hvilken de fremmede dansk »kultur og ideologi« i oversøiske lande og kontinenter under deres »kampanjer«.

Dette fandt sted for mange århundreder siden, og de sidste vikinger er forlængst døde. Det ville derfor ikke være unaturligt at tænke, at den særlige ånd, som drev vikingerne over havene, var uddød med dem. Men dette er ikke tilfældet. Det skal indrømmes, at overtalelsesmidlerne er undergået visse forandringer. Som et resultat heraf er vor tids publikum mere lydhør end deres forfædre over for de forskellige salgsmæssige anstrengelser, som vor tids danske vikinger benytter.

I et særligt tilfælde har reaktionen været så kraftig, at der er blevet dannet en klub for yderligere at fremme den venskabelige forretningsforbindelse mellem de lokale forretningsmænd og vikingerne. Det er på vestkysten af Hokkaido i Nordjapan. Byens navn er Otaru,

og klubben er Otaru Viking Club. Igennem de sidste par år er Otaru blevet »invaderet« af danske vikinger med regelmæssige mellemrum. Det er faktisk sket én gang om måneden, når et ØK-skib har lagt til i Otarus havn for at losse og laste. Men sværdene, som vor tids vikinger bærer, bringer et andet budskab end det, som plejede at lyde over slagmarkerne i gamle dage. Vor tids budskab er ét med venskab og fremgang gennem en fælles fordelagtig forretningsforbindelse.

Det hele begyndte på initiativ af Kompagniets kaptajn F. Bech, som sammen med nogle af vore kunder i Otaru dannede en lille, selskabelig »klub«. Klubmøderne fandt sted, hver gang kaptajn Bechs skib lagde til i Otaru, og som tiden gik, blev denne lille forening yderst populær blandt vore venner i Otaru. Snart viste behovet for en organiseret klub sig tydeligt.

I dag er Otaru Viking Club en del af dagliglivet i byen. Den er blevet en klar manifestation på den

udmærkede forbindelse mellem vore kunder i Otaru og ØK. Hver gang et ØK-skib besøger Otarus havn, møder skibets officerer og besætning medlemmer af Viking Club enten ombord på skibet eller på land til en venlig, selskabelig sammenkomst i den rette vikingeånd.

Otaru Viking Club har nu 50 medlemmer, omhyggeligt organiseret med en høvding som præsident og med to vice-præsidenter, én viking og én valkyrie. Særligt udarbejdede medlemskort og emblemer er blevet fremstillet, og den første udgave af klubbens statutter er for nylig blevet trykt både på japansk og engelsk. Der er yderligere fra Danmark blevet fremskaffet et vinkingsværd, -skjold og -hjelm, og under et af sine nylige besøg i Otaru havde kaptajn Bech også medbragt noget dansk mjød, som de japanske vikinger kunne smage.

Altså, hvis De tilfældigvis kommer igennem byen Otaru, så bliv ikke forbavset, hvis De finder vikingeånden stærkt i live i denne





Otaru. Clubbens Valkyrie, frøken Ohashi, med vikingeskjold og hjelm sammen med kaptajn F. Bech og medlemmer af klubben.

Otaru. The "Valkyrie" of the club, Miss Ohashi, with Viking-shield and helmet, together with Captain F. Bech and members of the club.



Otaru. Ombord på M/S "Boribana" udbringer kaptajn P. Schiødt Schou og frue en skål for båndet mellem handelen og myndighederne i byen og ØK, som startede vikingeklubben.

Otaru. On board the M/S "Boribana" Captain P. Schiødt Schou and his wife propose a toast to the bond between traders and officials of Otaru and EAC who created the Viking Club.

VIKING CLUB



nordlige japanske havn. Det er alt sammen en del af en usædvanlig salgsaktivitet, som trives i omgivelserne af en god forståelse og et godt kammeratskab, vokset op mellem handelsmænd og embedsmænd i Otaru og ØK.

OTARU VIKING CLUB

The Danish Vikings of ancient times were well-known for the forceful and effective manner in which they promoted Danish "culture and ideology" during their "campaigns" in overseas countries and continents.

This all took place many centuries ago, and the last Vikings have long since died. It would not be unnatural, therefore, for people to think that the particular spirit which drove the Vikings across the seas, had died with them. This is not quite true, however. Admittedly, the means of persuasion have undergone certain changes. As a result today's target audiences are responding much more favourably than their forefathers to the various promotional efforts mounted by today's Danish Vikings.

In one particular case, the response has been so enthusiastic that a club has

been formed to further promote the friendly economic relations between the local businessmen and the Vikings. This happened on the westcoast of Hokkaido in northern Japan. The name of the city is Otaru, and the club is the Otaru Viking Club. Over the last couple of years, Otaru has been "invaded" by the Danish Vikings at regular intervals. In fact it happens once a month, when a vessel of The E.A.C. Lines calls at the port to discharge and load cargo from and to Europe. But the swords yielded by Vikings today, carry messages other than those which used to echo over the battlefields of ancient times. Today's message is one of friendship and prosperity as a result of a mutually beneficial business relationship.

It all started through the initiative of one of the Company's masters, Captain F. Bech, who together with some of our customers in Otaru started a small social "club". Club meetings took place every time Captain Bech's vessel called at Otaru, and as time passed this small association became increasingly popular among our friends in Otaru. Soon the need for a formally organized club became apparent.

Today, the Otaru Viking Club is an integral part of daily life in Otaru. A clear manifestation of the excellent

relationship between our customers in Otaru and The E.A.C. Lines. Every time an E.A.C.-ship visits the port of Otaru, the ship's officers and crew meet with the members of the Viking Club, either onboard the vessel or ashore, for a friendly social gathering in the true Viking spirit.

The membership of the Otaru Viking Club now totals some 50 persons, properly organized with a "Høvding" as president and two vice-presidents, one Viking and one Valkyrie. Specially prepared membership cards and emblems have been produced, and recently the first edition of the club's by-laws was printed both in Japanese and in English. Furthermore, a Viking sword, -shield, and -helmet, have been supplied from Denmark, and during one of his recent visits to Otaru, Captain Bech even brought with him some Danish mead for the Japanese Vikings to taste.

So if you should happen to pass through the city of Otaru, don't be surprised if you find that the Viking spirit is very much alive in this northerly Japanese sea port. It's all part of an unusual marketing activity, which thrives in the environment of good understanding and fellowship which has grown between the traders and officials of Otaru and The E.A.C. Lines.



På Kompagniets bestyrelsesmøde den 18. 12. 1968 blev prokuristerne Lage Hansen, Inter Office, B. Hüttemeier, Hovedbogholderiet, og Erik J. Jansen, Personaleafdelingen, udnævnt til underdirektører pr. 1.1.1969.



Underdirektør
Lage Hansen



Underdirektør
B. Hüttemeier



Underdirektør
Erik J. Jansen

At the Board Meeting held on 18th December, 1968 Mr. Lage Hansen, Inter Office, Mr. B. Hüttemeier, Accounts Department, and Mr. Erik J. Jansen, Personnel Department, were appointed General Managers as from 1st January, 1969.

På samme bestyrelsesmøde blev kontorcheferne K. Rasmussen, Hovedbogholderiet, og R. Torp, Revisionsafdelingen, udnævnt til prokurister med fælles prokura pr. 1.1.1969.



Prokurist
K. Rasmussen



Prokurist
R. Torp

At the same Board Meeting Mr. K. Rasmussen, Accounts Department, and Mr. R. Torp, Audit Department, were appointed Managers to sign jointly as from 1st January, 1969.

Direktørerne Mogens Pagh og T. W. Schmith afrejste i midten af januar 1969 til Lima, Peru, hvor man fra den 16. til 18. januar deltog i en Stanford Research Institute konference: Private Enterprise and Latin American Development. Den 20. januar var der Adela Executive Committee Meeting i Sao Paulo. Kompagniets aktiviteter i Brasilien blev gennemgået. Prokurist Holger Hansen, Eksportafdelingen, som havde besøgt Mexico og Buenos Aires, var også til stede. Direktør Pagh ankom til København efter godt en halv snes dages forløb, medens direktør Schmith først ankom i slutningen af måneden efter besøg i Caracas, Venezuela.

In the middle of January, 1969 Mr. Mogens Pagh og Mr. T. W. Schmith, Managing Directors, left for Lima, Peru where from 16th to 18th January they participated in a Stanford Research Institute conference: Private Enterprise and Latin American Development. On 20th January an Adela Executive Committee Meeting was held in Sao Paulo. Our Company's activities in Brasil were discussed. Mr. Holger Hansen, Export Department, who had visited Mexico and Buenos Aires, was also present. Various of our Brazilian offices were visited. Mr. Mogens Pagh arrived in Copenhagen after about a fortnight, but Mr. T. W. Schmith arrived only at the end of the month after having paid visits to Caracas, Venezuela.

Fem danskere er blevet dekoreret for deres indsats for Japans uddannelsesmæssige, kulturelle eller industrielle udvikling, hvoriblandt var direktør Mogens Pagh, som har modtaget den høje udmærkelse »Den hellige Skats Orden« af 2. grad.

Five Danes have been decorated for their efforts in favour of the educational, cultural or industrial development of Japan, among whom was our Chair-

man, Mr. Mogens Pagh, who has been presented with the high Japanese distinction, the Order of the Sacred Treasure, 2nd Class.

Underdirektør B. Hüttemeier afrejste i begyndelsen af december 1968 på et forretningsbesøg til Los Angeles og Mexico. Hjemkomst i midten af december.

At the beginning of December, 1968 Mr. B. Hüttemeier, General Manager, went on a business tour to Los Angeles and Mexico. Return to Copenhagen in the middle of December.

Underdirektør O. F. Andreasen og forstkandidat J. Edvardsen, Industriafdelingen, afrejste den 20. januar på forretningsbesøg til vore skovområder i Liberia. Tilbagekomst til København en uges tid senere.

On 20th January, Mr. O. F. Andreasen, General Manager, and J. Edvardsen, Forest Assistant, Industrial Department, went on a business tour to our forest areas in Liberia. Return to Copenhagen one week later.

Prokurist B. Rathje, Skibsafdelingen, afrejste den 23.1.1969 til Japan på forretningsbesøg. Øvrige deltagere i møderne var filialbestyrer Werner Steven, Hamburg, filialbestyrer H. Castenskiold, MFES, Singapore, Ole Moshøj, EAC, Singapore, og N. Lockenwitz, Hong Kong. Tilbagekomst ca. en uge senere.

On 23rd January, Mr. B. Rathje, Shipping Department, went on a business tour to Japan. Participating in the meetings were also Werner Steven, Manager EAC, Hamburg, H. Castenskiold, Manager MFES, Singapore, Ole Moshøj, EAC, Singapore and N. Lockenwitz, EAC, Hong Kong. Return about one week later.

I begyndelsen af februar afrejste advokat Flemming Hasle på forretningsbesøg til St. Thomas. Opholdet varer ca. en uge.

At the beginning of February, Flemming Hasle, our Company Legal Adviser, went on a business tour to St. Thomas. The stay lasted about one week.

Direktør Axel Brøndal er udtrådt af bestyrelsen for Schiønning & Arvé A/S, og i hans sted er indtrådt direktør T. W. Schmith, ØK.

Mr. Axel Brøndal, Director, has retired from the Board of Schiønning & Arvé Ltd, and Mr. T. W. Schmith, Managing

Director, EAC, has been appointed in his place.

Pr. 1. december 1968 er Kompagniet indtrådt som hovedinteressent i det gamle, københavnske shippingfirma C. K. Hansen. Selskabet, der er 112 år gammelt, har i årenes løb foruden med agenturer beskæftiget sig med skibsmæglerforretning, havari- og assuranceagenturer samt befragtning. Kort derefter har Kompagniet erhvervet bygningen Amaliegade 35, hvor C. K. Hansen har haft til huse, og hvor Scanservice vil få kontorer.

As per 1st December, 1968 our Company has joined the old Copenhagen shipping firm of C. K. Hansen as the main co-partner. The firm is 112 years old, and besides ship agency business is has also dealt with average- and insurance agencies and chartering. Shortly afterwards our Company bought the building, 35, Amaliegade, in which C. K. Hansen had their premises and where Scanservice will now get their offices.

Kompagniets M/S Malaya er blevet solgt til Hong Kong firmaet Chan Moo Chu. Skibet blev overtaget i København den 12.12.1968 og har nu fået navnet: Precious Jade.

Our Company's M/S "Malaya" has been sold to the Hong Kong firm of Chan Moo Chu. The ship was taken over in Copenhagen on 12th December, 1968, and is now called "Precious Jade".

M/S Bintang er blevet solgt til ophugning hos Jernhavnen Masnedø, v/Svend Bergsøes Fond. Skibet har netop løst en ladning afrikansk træ til modtageren i Orehoved – lige over for Masnedø.

M/S "Bintang" has been sold to be broken up at Jernhavnen Masnedø, v/Svend Bergsøes Fond. The vessel has just discharged a cargo of African wood for consignees at Orehoved – just opposite Masnedø.

Ved et møde på Hovedkontoret torsdag den 9. januar med hr. N. Royère og hr. F. X. Babeur fra Compagnie Française de Coopération Economique CICOFRANCE ratificeredes den tidligere aftale om, at Kompagniet overtager en aktiepost i P. T. Sumkal Timber Corporation. Samtidig vedtoges, at Cicofrance og Kompagniet vil udvide samarbejdet i Indonesien.

On Thursday 9th January, at a meeting in our Head Office with Mr. N. Royère and Mr. F. X. Babeur from Compagnie Française de Coopération Economique

CICOFRANCE the previous agreement that our Company acquires a holding in P. T. Sumkal Timber Corporation was ratified. At the same time it was agreed that Cicofrance and our Company would extend their co-operation in Indonesia.

Med baggrund i det stadig øgede behov for sejlads med køle- og fryserumslaster deltog 6 af Kompagniets maskinmestre for nylig i et én-uges kursus i køleteknik. Kurset var tilrettelagt af Teknologisk Institut og afholdtes på Odense Maskinmesterskole. Tidligere deltog 4 maskinmestre, ligeledes i én uge, i et efteruddannelseskursus på Esbjerg Maskinmesterskole i »automatik og reguleringsmeknik«.

On account of the ever-increasing demand for transport of cold storage cargoes, six of our Company's engineers recently participated in a one week's course concerning refrigerating technique. The course was arranged by the Technological Institute and took place at the Engineers' School at Odense. Four engineers participated earlier, also for one week, in a re-educational course at the Technical School for Engineers in Esbjerg regarding "automatics and regulation techniques".

Ved oprykningsprøverne til maskinmestereksamen på maskinmesterskolerne i Esbjerg, Frederikshavn, Horsens og Thorshavn er eleverne H. Høielt Hansen, K. Nørby Dahl, E. Nørgaard Trangbæk og M. W. Jallgrimson Hentze efter indstilling fra skolerne blevet tildelt en belønning fra Kompagniet på kr. 500.- hver for »flid og godt kammeratskab«.

At the final examinations for the engineer's certificate at the technical schools in Esbjerg, Frederikshavn, Horsens, and Thorshavn, the students H. Høielt Hansen, K. Nørby Dahl, E. Nørgaard Trangbæk, and M. W. Jallgrimson Hentze, were, at the recommendation of their schools, each awarded kr. 500.- by our Company for "diligence and good fellowship".

Udbyttedeclaration: Schønning & Arvé A/S: 10 %.

Declaration of Dividend: Schønning & Arvé Ltd.: 10 %.

Gæstebogen

The Visitors' Book

Keshub Mahindra, Chairman, Mahindra & Mahindra & Turner, Hoare & Co. Ltd., Bombay.

B. R. Sule, Director, Mahindra & Mahindra & Turner, Hoare & Co. Ltd., Bombay.

H. Prijono Hardjosentono, President, Perhutani, Djakarta.

Koesnandar Tirta Amidjojo, Chief Director, Perhutani, Djakarta.

Soehando Sadarpo, Director, Perhutani, Djakarta.

John M. Power, Managing Director, Syfret's Executor & Trust Co. Ltd., Johannesburg.

Per Carlsson, Direktør, Transatlantic, Göteborg.

J. de Jounge, Direktør, Transatlantic, Göteborg.

S. Krag, Direktør, Aalborg Værft.

Khun Renoo Suvarnsit, Director General of the Government Budget Bureau, Bangkok.

Seri Yunibhand, Secretary, Bank of Thailand.

Axel Axelson Johnson, Skibsreder, A/B Nordstjärnan, Stockholm.

G. Westerberg, Direktør, A/B Nordstjärnan, Stockholm.

Swen A. Lagerberg, Direktør, A/B Nordstjärnan, Stockholm.

Edmund H. Vestey, Direktør, Blue Star Line, London.

Ph. van't Hoff, Managing Director, Gebr. van Uden's Scheepvaart & Agentuur Mij., Rotterdam.

P. Stenbøg, Skibsmægler, Bergmann, Smith & Co., Århus.

Tom Wilhelmsen, Skibsreder, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Niels Werring jr., Direktør, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Ivar Lowald, Direktør, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Kristian von Sydow, Direktør, S. O. K., Göteborg.

G. Kaudern, Tekn. Direktør, S.O.K., Göteborg.

Personale-nyt

Staff-news

Udnævnelser
Appointments

Følgende er udnævnt til filialbestyrere:

John Schmidt, Kota Kinabalu.

Jørgen Redlich Lindahl, Port Elizabeth.

Steffen Bjørn Hanssen, Saigon.

Peter H. Johansson, Sao Paulo.

Fuldmægtig Bent Jacobsen, Træafdelingen, København, til kontorchef.

Ole Erichsen, Bangkok, til prokurist.

Per Ryding, Bangkok, til prokurist.

2. styrmand O. P. Kehlet Schou er blevet udnævnt til overstyrmand 22. november 1968 med tjeneste i M/S Bintang.

Maskinchef Niels Erik Christensen til Maskininspektionen som inspektør.
Ib Nordenbro Jørgensen, Formand i Skibsinspektionen.

Fuldmagter

Powers of Attorney

Kaptajn Flemming Bech, Godsekspeditionen.

Jørgen Chr. Hoffmann, Træafdelingen.
Preben Gerhard Høyrup, Importafdelingens Bogholderi.

Ole John Mohrsen, Hovedbogholderiet.

Leif Nielsen, Godsekspeditionen.

Ole Færch Kylesbech Petersen, Eksportafdelingen.

Ingeniør Frands Riisbøll, Industriafdelingen.

John Skjoldborg, Eksportafdelingen.

Besøg ved Hovedkontoret

Filialbestyrer Nicolai Jensen, Bujumbura.

Filialbestyrer J. Grunnet-Jepsen, Accra.

Filialbestyrer G. Rude, Genua.

Filialbestyrer Erik Petersen, Hong Kong.

Filialbestyrer Mogens Christiansen, Lagos.

Filialbestyrer Poul Hansen, Vancouver.

Filialforflytninger

Transfers

Bent Mantzius Andersen, Accra, til Singapore efter midlertidigt ophold i Djakarta.

Cand. pharm. Erik Hyllested, Bangkok, til Djakarta.

Benny Erling Siemsen Jensen til Johannesburg.

Geert Bruun, Lagos, til Djakarta.

Ole Mayntzhusen, Mexico City, til Guadalajara.

Per Ryding, Saigon, til Bangkok.

Svend Willy Anthun Gregersen, St. Thomas, til Salisbury.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H.O.

Ingeniør Frands Riisbøll, Bangkok, til Industriafdelingen.

John Skjoldborg, Nairobi, til Eksportafdelingen.

Jens Ole Hammerstrøm, Santos, til træning i Industriafdelingen i 6 mdr.

Per Høybye Henriksen, St. Thomas, til Industriafdelingen.

Sejlende overstyrmand Per Strand er blevet forflyttet til Afdelingen for Planlægning & Udvikling pr. 1.1.1969.

Interne forflytninger

Poul Westring Weber, Skibsafdelingen, til Bergmann, Smith & Co., Århus.

Nyansættelser

Civilingeniør Henrik Ditlev Jørgensen til Teknisk afdeling.

Reservedelsspecialist Leif Peter Svendsen til Bangkok.

Jørgen Vilhelm Marcher til Liberia.

Prokurist Anders Olsen, Industriafdelingen, afrejser 16. februar på forretningsbesøg til Sydafrika, Ghana og Liberia for bl. a. i Sydafrika at assistere med den endelige projektering af en ny savmølle, som skal opføres på et areal tilhørende New Scotland Development Co. (Pty.) Ltd. Forventet hjemkomst medio marts.

Kontorchef Eskild Andresen afrejser medio februar til Singapore, hvor han stationeres temporært med det formål at formidle kontakten mellem *P. T. Sumkal Timber Corporation, Pekanbaru, Sumatra*, og de oversøiske salgsled samt være behjælpelig med at udbygge og koordinere Kompagniets træorganisationer i Indonesien/Malaysia/Singapore.

Kontorchef Andresen vil afrejse via Mellemosten, for at orientere sig om de lokale afsætningsforhold for træ.

Prokurist B. Lehmann, A/S *Dumex*, København, forlader den 1. februar selskabet for at tiltræde en stilling som prokurist i A/S *Medicinalco*.

K. E. Nielsen, Industriafdelingen, afrejste den 12. januar på forretningsbesøg til Angola med kort ophold i Lissabon og Johannesburg undervejs. Opholdet i Angola vil vare 6-8 uger med hjemkomst til København medio marts.

Nicolai Jensen, som nu er stationeret i Bujumbura, Burundi, er efter ansøgning blevet afskediget fra sin post som konsul i Rwanda. Samtidig er Kigali kontorets manager, Julien Dehaas, blevet udnævnt til dansk vicekonsul i Rwanda.

I sidste nummer af ØK-bladet nævnede vi, at EACs Cargo Superintendent i Japan, Captain T. Motooka, tidligere har været ansat hos NYK Line. Det er nu oplyst, at Captain Motooka har været ansat hos Mitsui O.S.K. Line.

In the last number of ØK-bladet we mentioned that Captain T. Motooka, EAC's Cargo Superintendent in Japan, has previously been employed by NYK Line. We have now been advised that Captain Motooka was employed by the Mitsui O.S.K. Line.

Udsendelser *Service abroad*

Flemming Voigt Hansen, Bogholderierne, til Bangkok.

Svend Aage Bjerregaard, Eksportafdelingen, til Los Angeles.

Jan Nowakowsky, Eksportafdelingen, til Bangkok.

Poul Skytte Madsen, Importafdelingen, til Brasilien.

Ernst Matthias Jessen, Træafdelingen, til Ghana.

J. Sandberg Eriksen, der har været stationeret ved Industriafdelingen i ca. et halvt år, er blevet forflyttet til Durban. Afrejse i slutningen af februar.

J. Sandberg Eriksen who has been stationed in the Industrial Department for about six months has been transferred to Durban. Departure expected at the end of February.

Ankommet på hjemmeferie *On Home Leave*

Bent Mantzius Andersen, Wolf Henrik Groos, Claus Christian Petri, Bent Frede Rasmussen, Accra, filialbestyrer Svend Gønge, René Schwartz Hansen, Bangkok, Finn Frandsen, Buenos Aires, Christian Matthiesen, Durban, Leif Knud Westi Lauritsen, Kuala Lumpur, Hans Peter Holst, Manila, Jens Nørlyng, Mombasa, Jørgen Brandt, Saigon, Per Høybye Henriksen, St. Thomas, Henning Loesch, Tokio.

Udtrådt af Kompagniets tjeneste

Maskinmester Helge Andreassen, Gala Estate.

Skovfoged Bent Dahl Olsen, Ghana.

Bent Irmscher, Vancouver.

Pensioneret

Retired

Axel Kragh, Godsekspeditionen, pr. 31.12.1968. (Ventepenge).

Fru Ida Teudt, Omstillingen, pr. 31.12.1968.

Mærkedage

Red Letter Days

85 år

Pens. forvalter Hjalmar Jørgensen, Manøgade 9, 2. th., 2100 København Ø. 22.2.1969.

75 år

Pens. maskininspektør A. C. K. Bram, Adolphsvej 19, 2820 Gentofte, 28.2.1969.

70 år

Pens. maskinchef E. S. Simonsen, Vestbirk Allé 65, 2770 Kastrup, 10.3.1969.
Pens. hovedbogholder V. A. S. Holbøll, Monasterio 1650, Vicente, Lopez F.C.G.B.M., Argentina, 4.4.1969.

Pens. Kontorchef Axel V. Larsen, Grønnevej 247, 13., 2830 Virum, 10.4.1969.

65 år

Maskinchef Axel J. P. Eriksen., 28.2.1969.

Pens. kaptajn Niels Axel Høybye, Vardegade 22, 2100 København Ø. 9.4.1969.

60 år

Kaptajn J. A. Thomsen, 25.3.1969.

50 år

Kaptajn C. E. Munk Andersen, 8.3.1969.

Filialbestyrer E. B. Bacher, Johannesburg, 18.3.1969.

Maskinchef Aage Munch Hansen, 21.3.1969.

Maskinchef Hans Chr. Sørensen, 23.3.1969.

Dødsfald

Obituary

Pensioneret maskinchef Niels Barnkob er den 28. december 1968 afgået ved døden, 72 år gammel.

Maskinchef Barnkob blev ansat i Kompagniet den 19. august 1922 som maskin-assistent i m/s *Malaya*. I 1947 udnævntes han til maskinchef i m/s *Asia*. Han gjorde bl. a. i flere år tjeneste i Victory-skibet s/s *Serampore* samt i m/s *Erria*, men svær sygdom medførte, at han i 1952, kun 56 år gammel, blev pensioneret.

Barnkob ønskede imidlertid ikke så tidligt at opgive sin gerning i Kompagniet og fortsatte tjenesten som afløs-

ningsmaskinchef, dels i skibene i hjemlige farvande, dels på maskininspektionen. Den 18. august 1962 holdt han op med dette arbejde efter nøjagtig 40 år i Kompagniets tjeneste.

Universitetslektor, afdelingsleder, dr. phil. Eigil Nielsen er i december 1968 afgået ved døden i en alder af 58 år. Han hjembragte den firbenede, forstenede fisk fra Grønland, og på Madagascar fandt og undersøgte han »den blå fisk«. Hans speciale var fossile hvirveldyr. Fra 1960 til 1962 ledede han den thai-danske præhistoriske ekspedition, som tidligere er omtalt i ØK-bladet.



Ingeniør Erik Byskov

Ny leder i dansk industri

Prokurist Erik Byskov forlader 1. maj d. å. Kompagniet for at overtage stillingen som direktør i Egmont H. Petersens Fond og administrativ leder af Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri, der med sine ca. 1.200 mand er den største af virksomhederne under Fonden.

Denne udnævnelse må ses på baggrund af det tillidsforhold, der altid har bestået mellem Kompagniet og Egmont H. Petersens Fond, hvis aktiviteter som bekendt er centreret omkring begrebet Gutenberghus.

Ing. E. Byskov, der er 45 år gammel, blev kort efter sin uddannelse ansat i ØK og udsendt til oversøisk tjeneste i 1949. Under sit ca. 10-årige ophold i Indien opbyggedes under ing. Byskovs ledelse Kompagniets maskinfabrikation og salgs- og serviceorganisation for en række eu-

ropæiske maskinagenturer. Under forskellige rejser i Syd-Østasiatiske lande samt Japan og under længere ophold i Ghana, Congo og andre afrikanske lande deltog ing. Byskov senere i udbygning af forskellig agenturforretning samt i en række rationaliseringsprojekter. I 1960 blev ing. Byskov overflyttet til Hovedkontoret, hvor han blev tilknyttet Eksportafdelingen og kort efter udnævnt til kontorchef.

Da Industriafdelingen et par år senere skulle oprettes, blev ing. Byskov udpeget som den daglige leder og har siden været primus motor i opbygningen af denne afdeling under direktør T. Wøldike Schmith. Med virkning fra 1. januar 1968 udnævntes ing. Byskov til prokurist i Kompagniet.

NEW LEADER IN DANISH INDUSTRY

On 1st May, 1969 Mr. Erik Byskov, Manager, Industrial Department, will leave our Company as he has been appointed a General Manager at Egmont H. Petersen's Fund, and will take charge of the Egmont H. Petersen's Kgl. Hof-Bogtrykkeri employing approx. 1.200 people, the biggest of the undertakings under this fund.

This appointment should be seen on the basis of the excellent relations which have always existed between our Company and Egmont H. Petersen's Fund, whose activities are centred around Gutenberghus.

Mr. E. Byskov, who is 45 years old, joined EAC and was assigned to an overseas post in 1949. During his approx. 10 years stay in India, he was in charge of the establishment of our Company's machine manufacture, sales- and service organization for several well-known European manufacturers. During a number of visits to South-East-Asian countries and Japan, and during longer stays in Ghana, Congo, and other African countries, Mr. Byskov took part in the establishment of sales- and service organizations for several well-known manufacturers. In 1960 Mr. Byskov was transferred to our Company's Head Office in Copenhagen, where he was attached to the Export Department, being shortly after promoted Departmental Manager.

When, a few years later, the Industrial Department was to be established, Mr. E. Byskov took charge of the department directly under Mr. T. W. Schmith, the Managing Director. With effect from 1st January, 1968 Mr. Byskov became a Manager of our Company.

NMT



FRA UNDERVISNINGEN

Kompagniets ellefte dagkursus i driftsøkonomi, nationaløkonomi og jura afsluttedes med eksamen i dagene 9.-19. december 1968. Deltagerne var følgende: Steen Bangsgaard fra Skibsafdelingen, Poul Skytte-Madsen fra Importafdelingen, Svend Aage Bjerregaard og Jan Nowakowsky fra Eksportafdelingen, Ernst Matthias Jessen fra Træafdelingen samt Vagn Bartholdy Hansen og Ej-

ler Johan Peter Johansen fra Regnskabsafdelingerne.

Ved seminar møderne, hvortil eleverne havde forberedt sig gennem længere tid, behandlede følgende emner:

»U-landshjælpen og dens betydning for dansk erhvervsliv.«

»Kinas økonomiske udvikling siden 1949.«

»Den danske møbelindustri struktur og eksport siden 1945.«

»Det internationale likviditetsproblem.«

Der blev som sædvanlig holdt en række foredrag for eleverne, både af eksperter udefra og af Kompagniets egne afdelingsledere. Desuden af lagde holdet besøg på Plumroses kødkonserverfabrik i Valby, hvor der var rundvisning og foredrag.

Undervisningen i regnskabsvæsen blev forestået af økonomisk konsulent, lic. merc. Egon Andersen, og undervisningen i jura af advokat Flemming Hasle, medens den øvrige undervisning blev gennemført af Kompagniets undervisningsleder. Som censor ved eksamen medvirkede direktøren for Handelshøjskoleafdelingen i Sønderborg, lic. merc. Ottomar Loff.

Kompagniets Bestyrelsesråd og bestyrelsen for Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni har i december måned vedtaget at indstille til generalforsamlingerne, der afholdes i Kompagniet og i ØP i april 1969, at gennemføre en sammenslutning af de 2 selskaber derved, at samtlige aktiver og passiver i ØP overføres til Kompagniet, imod at aktionærene i ØP samtidig udløses, idet deres aktier i ØP ombyttes med aktier i ØK i forholdet én til én. Forslaget, der bl. a. er motiveret af rationaliseringshensyn, er betinget af, at der opnås tilladelse fra Finansministeriet til at gennemføre fusionen uden særlige skattemæssige virkninger for selskaberne eller deres aktionærer.

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni blev stiftet i 1916 med en aktiekapital på kr. 20 mill. på initiativ af Det Østasiatiske Kompagni, som til det nye selskab overdrog Dansk Sojakagefabrik samt interesser i kokos- og gummiplantager.



I 1917 solgte Det Østasiatiske Kompagni Pong tinminen i Thailand til Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni, som gennem årene yderligere erhvervede flere plantageinteresser.

Udviklingen medførte imidlertid, at Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni i 1948 solgte Pong tinminen, ligesom hovedparten af plantageinteresserne i Malaysia senere er blevet afhændet.

Herefter er Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagnis hovedaktiv Dansk Sojakagefabrik, hvortil kommer diverse aktiebesiddelser i selskaber, hvori Det Østasiatiske Kompagni for størstepartens vedkommende ligeledes er aktionær,

og berettigelsen for fortsat at oprettholde Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni som et selvstændigt selskab må siges at være bortfaldet, efter at selskabet, bortset fra Dansk Sojakagefabrik, alene fungerer som et holdingselskab.

Aktiekapitalen i A/S Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni er på 20 mill. kr., og Det Østasiatiske Kompagnis aktiekapital vil følgelig – dersom fusionen gennemføres – blive udvidet med samme beløb, således at den kommer til at andrage 170 mill. kr.

Den endelige afgørelse om sammenslutningen vil som nævnt blive truffet på selskabernes generalforsamlinger i april 1969, hvor det for Plantagekompagniets vedkommende ifølge Aktieselskabsloven vil være nødvendigt, at aktionærer, der ejer ni tiendedele af aktiekapitalen i ØP, skal stemme for fusionen, medens forslaget på Kompagniets generalforsamling kan vedtages ved simpel stemmeflerhed.

Trykkeridemonstration i Singapore og Malaysia

I forbindelse med indførelse af Heidelberg fabrikkens offset model SOR/D, som har vakt stor interesse blandt trykkere over hele verden, stillede fabrikken for nylig en af deres demonstrationstrykkere, Gunter Leuz, til Kompagniets rådighed i Singapore og Malaysia.

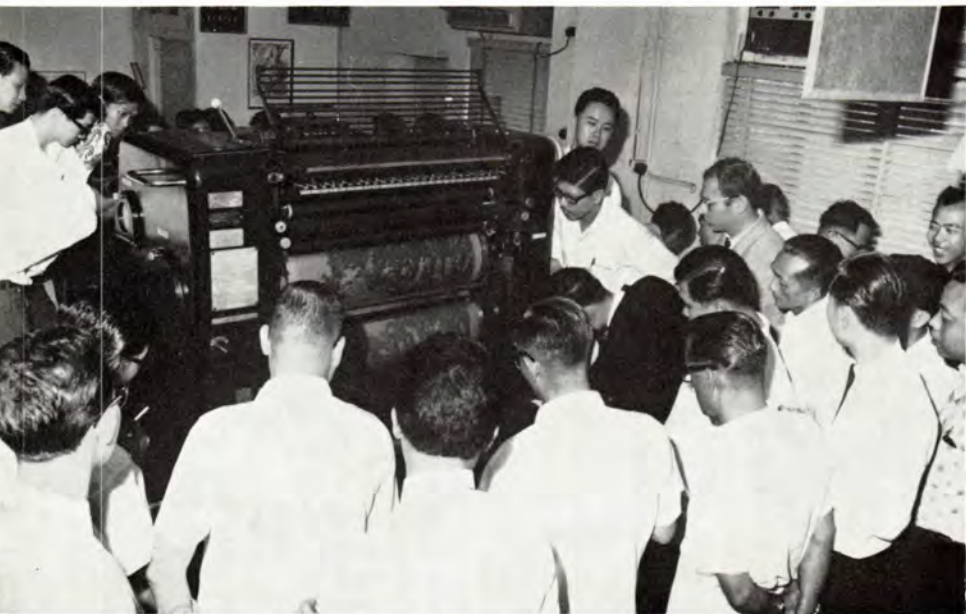
Af praktiske hensyn afholdtes SOR/D demonstrationerne i Singapore for både Singapores og Malaysias trykkere. En dag var reserveret for Malaysias trykkere, og ikke mindre end 80 personer fra hele landet deltog. Det største antal trykkere kom ganske naturligt fra Kuala Lumpur, og de blev af EAC fløjet til Singapore i et MSA Comet fly. Om bord blev trykkerne af Malaysian-Singapore Airways besætning budt velkommen på denne »special Heidelberg flight«.

I Singapore kørtes gæsterne i festligt dekorerede busser til EACs demonstrationslokaler, hvor et firfarvetryk blev udført på en SOR/D maskine.

En meget vellykket demonstration efterfulgtes af en kinesisk frokost i Imperial Hotel, Singapore. Fik servitricer bar over deres uniformer elegante skærf med forskellige påskrifter, såsom: »Miss Heidelberg« og »Miss SOR/D«.

De efterfølgende dage var reserveret til demonstrationer for trykkere i Singapore, hvorefter Leuz udførte demonstrationer på mindre Heidelberg maskiner i Kuala Lumpur.

Trykkeridemonstrationerne i Singapore og Kuala Lumpur, som i høj grad blev påskønnet af EAC kunderne, har været medvirkende til, at salget af Heidelberg offset maskiner i Singapore og Malaysia er steget betydeligt i den senere tid.



Singapore. Gunter Leuz demonstrerer SOR/D maskinen i Singapore.

Singapore. Gunter Leuz demonstrates the SOR/D machine in Singapore.

Kuala Lumpur. Gunter Leuz demonstrerer en Heidelberg vingebremse. Han viste også, hvordan denne maskine kunne trykke med en fart af 5.500 tryk i timen. Der var også damer med til demonstrationen.

Kuala Lumpur. Gunter Leuz demonstrating a 10 x 15" OHP in Kuala Lumpur. He also showed the machine printing at maximum speed of 5.500 IPH. A number of charming ladies were present at the demonstration.



PRINTING DEMONSTRATIONS IN SINGAPORE AND MALAYSIA

In connection with the Heidelberg factory's introduction of the offset model SOR/D, which has aroused great interest among printers throughout the world, the factory recently placed Mr. Gunter Leuz, one of their demonstration printers, at the disposal of our Company in Singapore and Malaysia.

For practical reasons the SOR/D demonstrations were held in Singapore for printers of both Singapore and Malaysia. One day was reserved for the printers of Malaysia and no less than 80

persons from all over the country participated. The greatest number of printers naturally came from Kuala Lumpur, and were flown to Singapore in a MSA Comet plane by EAC. They were welcomed on board this "special Heidelberg flight" by the officers of the Malaysia-Singapore Airways.

In Singapore the guests were driven in festively-decorated busses to EAC's demonstration premises, where a four-coloured print was made on a SOR/D machine.

After the very successful demonstration a Chinese lunch was served at the Imperial Hotel, Singapore. Smart wait-

resses wore uniforms embellished by elegant sashes with various inscriptions, such as "Miss Heidelberg", "Miss SOR/D", etc.

The subsequent days were reserved for demonstrations for the Singapore printers, after which Mr. Leuz carried out demonstrations on smaller Heidelberg machines in Kuala Lumpur.

The printing demonstrations in Singapore and Kuala Lumpur, which were greatly appreciated by the EAC customers, have contributed to the fact that the sale of Heidelberg offset machines has increased considerably in Singapore and Malaysia lately.

Handels- attacheer hos ØK

Fra den 2. til den 12. december 1968 arrangerede Udenrigsministeriet et seminar for handelsattacheer fra udviklingslande. Undervisningen omfattede foredrag, diskussioner og virksomhedsbesøg, og emnerne vedrørte eksportfremmende arbejde, som handelsattacheer kan udføre:

Markedsanalyse, »publicity« og formidling af kontakt mellem virksomheder m. v.

Kompagniet blev bedt om at holde et foredrag om international handel, og foredraget, som hed: »International Trade in Commodities and Our Company's Present Activities in and with Developing Countries«, blev holdt af underdirektør Bent Andersen i Kompagniets store frokoststue onsdag den 4. december. Derefter vist Kompagniets film fra savmøllen og pulpmøllen i Canada. Da man havde afsluttet den efterfølgende diskussion, blev der serveret drinks i prokuristernes frokoststue.

I seminaret deltog 28 handelsattacheer fra følgende lande: Afghanistan, Argentina, Brasilien, Chile, Cuba, Cypern, Guyana, Indien, Indonesien, Israel, Kenya, Korea, Malta, Nicaragua, Pakistan, Paraguay, Philippinerne, Sierra Leone, Tunesien, Tyrkiet og Venezuela.

COMMERCIAL ATTACHES WITH THE EAC

From 2nd to 12th December, 1968 the Danish Ministry of Foreign Affairs arranged a seminar for commercial attachés from developing countries. The training comprised lectures, discussions, and visits to commercial firms and covered subjects on export promotion work which can be carried out by commercial attachés such as market investigation, publicity, arranging of contacts between various firms and institutions, etc.

Our Company was asked to provide a lecture. This, entitled "International Trade in Commodities, and Our Company's Present Activities in and with Developing Countries", was delivered by Mr. Bent Andersen, General Manager, in our Company's large canteen on 4th December. Subsequently our Company's film from the sawmill and the pulpmill in Canada was shown. After a following discussion drinks were served in the adjacent lunch room.

28 commercial attachés from developing countries participated in the seminar, the following countries being represented: Afghanistan, Argentina, Brazil, Chile, Cuba, Cyprus, Guiana, India, Indonesia, Israel, Kenya, Korea, Malta, Nicaragua, Pakistan, Paraguay, Philippines, Sierra Leone, Tunisia, Turkey, and Venezuela.

Copenhagen. Mr. Bent Andersen, General Manager, with the guests after the lecture. From the right: Mrs. Marcela Baldoz, Philippines, Mr. A. A. Mohamed, Guiana, Mr. Bent Andersen, EAC, Mr. Ahmed Muslehuddin, Pakistan, Mr. Federico P. Cadiz, Philippines, Mr. F. G. Benzon, Philippines, and Mr. E. Plesner, Import Dpt., EAC.



Handels- og industri-udstilling i Bujumbura

hvor vi varetager den daglige ledelse. Til venstre på billedet RUCEP's stand og til højre Kompagniets, der bl. a. indeholder to Folkevogne. Personerne er fra venstre: Jean André, Spares Manager, J. B. Nkinabacura, Spares Sub-Manager, Per Bøtchjær, RUCEP Manager, Søren Larsen, Motor Manager, Nicolai Jensen, Filialbestyrer og to værtinder.

Som resultat af besøget på standen købte præsidenten en model 1500, som han nu bruger, når han ønsker som privatmand at køre rundt i byen.

TRADE- AND INDUSTRIAL EXHIBITION, BUJUMBURA

From 1st to 3rd November, 1968 a trade- and industrial exhibition was held in Bujumbura (Foire des Grands Lacs de Bujumbura). At the exhibition, which was also visited by Colonel Micombero, the President of the country, our Company had a stand, as did the skin firm of RUCEP – a firm in which we hold $\frac{1}{3}$ of the shares and also attend to the daily management. To the left of the picture the RUCEP stand and to the right the Company's stand in which were placed two Volkswagen. The persons in the picture are, from the left: Jean André, Spares Manager, J. B. Nkinabacura, Spares Sub-Manager, Per Bøtchjær, RUCEP Manager, Søren Larsen, Motor Manager, Nicolai Jensen, Branch Manager, and two hostesses.

As a result of his visit to the stand the president purchased one 1500-model in which he now goes down-town when he does not want to be recognized.

INTERNE FLYTNINGER



For at opnå en mere hensigtsmæssig placering af Hovedkontorets afdelinger blev der i december foretaget en del omflytninger af afdelingerne, som fra og med 1. januar 1969 er placeret som følger:

Stuen samt Holbergsgade 6, stuen og 1. sal

Skibsafdelingen
Assuranceafdelingen
Skibsafdelingens bogholderi
Sekretariatet – Publicity
Rationaliseringsafdelingen
Personalekontoret (ét kontor)



1. sal
Sekretariatet
Juridisk afdeling
Inter Office
Industriafdelingen
Import-, Træ- og Eksportafdelingernes bogholderier
Økonomikontoret



2. sal samt Holbergsgade 6, 3. sal
Eksportafdelingen
Træafdelingen
Importafdelingen
A/S Samex



3. sal samt Holbergsgade 6, 4. sal
Hovedbogholderiet
Revisionsafdelingen
Undervisningslokalerne

4. sal
Personalekontoret
Husmester



Fra den 1. til den 3. november 1968 afholdtes en handels- og industriudstilling i Bujumbura (Foire des Grands Lacs de Bujumbura). På udstillingen, som bl. a. besøgte af landets præsident Oberst Micombero, havde Kompagniet en stand sammen med skindkompagniet RUCEP – et firma hvori vi har $\frac{1}{3}$ af aktierne, og



SKIBSMODELLER

Da Kompagniet for nylig forærede en model af M/S *Falstria* til »Vancouver Maritime Museum«, kunne man måske fristes til at spørge: Hvad ligger der i grunden bag fremstillingen af disse skibsmodeller?

Sædvanligvis forestiller man sig en skibsmodel som et stykke hobby- eller husflidsarbejde til pynt eller især som legetøj for unge mennesker, og for den sags skyld også for voksne.

Foruden som fritidsbeskæftigelse har modelbygning også en mere praktisk og alvorlig baggrund. Modelbygning er lige så gammel som selve skibsbygningskunsten, og beviset herpå har arkæologerne fundet ved udgravninger i Ægypten, hvor modeller af Nilbåde, dateret tilbage til 2500 f. K., er kommet for dagens lys. Disse modeller, begravet sammen med de afdøde, har haft religiøs betydning, og endnu i vore dage finder man en forbindelse mellem skib og religion hos mange søfarende nationer, f. eks. de mange smukke kirkeskibe, der hænger rundt om i landets kirker. Det er uvist, hvornår denne skik har vundet indpas, men den er uden tvivl begyndt for at give skibene på havet en symbolsk

beskyttelse gennem modellerne, der hænger under kirkens hvælvinger.

Oprindelig lavede arkitekter modeller af bygninger til bygherrerne godkendelse, og således har det også været tilfældet med bygning af større skibe, det være sig marine- eller handelsfartøjer. I det syttende århundrede var det skik og brug, at skibsbyggeren fremstillede og foreviste en model af det skib, han var bestilt til at bygge. Disse modeller var meget detaljerede og ofte hele kunstværker. Da datidens skibstømrere og andre håndværkere som regel hverken kunne læse eller skrive, blev modellerne også brugt til at forklare og demonstrere et skibs indretning og fortrin, ligesom man kunne bruge dem i stedet for tegninger. Mærkværdigvis bruges det ikke så ofte nu, da man jo ellers ved en sådan model kunne spare udgifter ved forandringer på det store skib under bygningen.

Når ØK får lavet skibsmodeller er det hos *Laur. Osgaard og Soph. Olsen*, Modelbyggeri, Charlottenlund.

Firmaet begyndte i Jul. Blomsgade på Nørrebro, hvor det havde til huse en 2-3 år. Så flyttede det til

Jægersborg Allé 29 i Charlottenlund, hvor det har været siden. I 1970 har det 50 års jubilæum, og den ene af stifterne, Sophus Olsen, leder stadig firmaet. Virksomheden beskæftiger modelsnedkere, malere og kleinsmede, og man har udført lige ved 50 modeller for Kompagniet.

Projektmodeller er gerne udført ret enkle og kun til vandlinien samt uden alle de detaljer, som findes på udstillingsmodeller. Man har kun udført én projektmodel til ØK. Det var, da Nakskov skulle bygge M/S *Canada*. Alle øvrige er bygget som udstillingsmodeller, der er smukke og nøjagtige gengivelser af de store skibe.

Til bygningen af skroget bruges en træsort »Abachi«. Det er noget meget let træ, som kan fås næsten uden knaster. Det er vigtigt, at træet, man bruger til skroget, er meget tørt og uden tendens til at forandre sig. Modelsnedkeren har det gerne liggende ca. 1 år, før der bruges af det. Selve skroget bliver udført i mange lag, der er savet ud i stykker efter linietegningens forskellige vandlinier. På denne måde får man limet et trappeformet skrog sammen, som er hult i midten. Dette





er meget vigtigt, da træet ikke får megen chance for at arbejde, jo smallere det er i lagene.

Så arbejder man skroget ud efter skabeloner, og når dette er færdigt, påsættes huse, luger, master og anden udrustning over dækket. Det hele bliver udført, så det kan skilles ad af hensyn til, at det skal sprøjtelakeres i forskellige farver, og dækhuse monteres med stormgelænder, ventiler, vinduer, døre m. m. Der er, inden modellen adskilles, sat styretappe i de forskellige dele, så de kommer på den nøjagtige plads igen ved montering af modellen.

Alle dele på dækket: master, spil, pullerter m. m. er i mellemtiden blevet udført i metal og sprøjtelakeret i de naturlige farver, og så begynder oprigningen af modellen, og nu viser det sig, om alt er nøjagtigt udført, og om der er plads til alle dele, da målet for det meste er 1:100.

Af de modeller, modelsnedkeren har udført til ØK, er *Selandia*, skoleskibet *København* og alle de gamle motorskibe uden skorsten: *Fionia*, *Jutlandia* m. m. de ældste.

Til Stockholms Søfartsmuseum har modelsnedkeren udført en model af

midterpartiet af *Songkhla* i skala 1:20, hvor man ser hele maskinrummet med alle maskiner, pumper m. m. Ovenover maskinrummet ser man hele apteringen, og det ender med toppen af skorstenen. Denne model blev skænket af B & W. På B & Ws museum står for øvrigt en model af *Songkhla* skala 1:75 med klædnings fjernet, så man ser maskinrummet.

Modelbygger Sophus Olsen fortæller, at da baron Juel-Brockdorff var chef for afdelingerne i Frihavnen, aflagde han jævnlige besøg i virksomheden under fremstillingen af modellerne. Da modellerne, der skulle på verdensudstillingen i Bruxelles, blev udført, kom Prins Axel på besøg, første gang sammen med direktør Berg fra Nakskov. Efter den tid kom Prins Axel med visse mellemrum. Han kørte lige forbi værkstedet, når han var på vej hjem og spurgte gerne, om der var noget spændende på beddingen.

Det er ikke overraskende, at skibsmodeller har været anvendt som prydenstande, og der er mange eksempler på, at de har været fremstillet i både guld og sølv. (Sølvmodel-

ler: *Thoon Kramom* og *Selandia* i Kompagniets eje).

Selv om man nu bygger skibe efter tegninger, er skibsmodeller på ingen måde gjort overflødige, forskellen er kun, at de nu fremstilles, efter at skibet er bygget, undtagen i de tilfælde, hvor det forinden er nødvendigt med en model til afprøvelse i en speciel konstrueret model-tank.

Igennem hele det attende århundrede var det almindeligt i Europa, at skalamodeller, d. v. s. modeller holdt i en vis målestok, blev fremstillet af de forskellige landes krigsskibe, og en mængde af de endnu eksisterende findes udstillet i talrige søfartsmuseer verden over, i Danmark bl. a. på Orlogsmuseet, København, og Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.

Vore skibsværfter lader ofte store, prægtige modeller fremstille som en form for reklame og blikfang, og næsten ethvert rederi har en eller flere modeller stående af de skibe, det ejer eller har ejet som dekoration i kontorer eller udstillingsvinduer. Kompagniet er ingen undtagelse.

DUMEX NUTRITION, BANGKOK



Det første møde angående Dumex Nutrition blev afholdt i Det fjerne Østen på et regionalmøde på Dumex fabrikken i Bangkok fra den 11. til den 13. december 1968.

Forskellige emner blev diskuteret. Efter en kort redegørelse fra hvert territorium om den historiske baggrund for dagens position i forbindelse med Dumex Nutrition produkterne fortsattes mødet med at diskutere planerne for fremtiden, ikke blot for de igangværende produkter, men også for nye varer. På konferencen blev et par mulige Nutrition

produkter valgt til at indgå i Dumex' salgsprogram.

Ovenstående billede, der blev taget på konferencen, viser fra venstre d'herrer: Ng Chee Seng, Singapore, G. K. Johansen, Bangkok, Sherman Wong, Kuala Lumpur, K. Plauggmann, Kuala Lumpur, Sim Paik Keng, Kuala Lumpur, John Schmidt, Kota Kinabalu, A. Wulff Hansen, København, H. O. Tange, Bangkok, Kovit Sobharkvichitr, Bangkok. B. Aaris, Singapore, Diraphong Tansantikul, Bangkok, K. Stenager, Bangkok, og Pianvitya Devahasdin, Bangkok.

H. Olesen, Djakarta, og Khaw Chye Hock, Kuala Lumpur, var ikke til stede, da billedet blev taget.

DUMEX NUTRITION, BANGKOK

A meeting regarding Dumex Nutrition was held for the first time in the Far East at a Regional Conference in the Dumex factory, Bangkok, from 11th to 13th December, 1968.

The meeting discussed a number of subjects. After brief presentations by each territory of the historical background for today's position of Dumex Nutrition products the meeting went on to discuss plans for the future. Not only for existing products but also new introductions. During the conference a few potential Nutrition products were selected for possible inclusion in the future Dumex selling range.

The above photograph was taken at the conference and shows the participants, starting from the left:

Messrs. Ng Chee Seng, Singapore, G. K. Johansen, Bangkok, Sherman Wong, Kuala Lumpur, K. Plauggmann, Kuala Lumpur, Sim Paik Keng, Kuala Lumpur, John Schmidt, Kota Kinabalu, A. Wulff Hansen, Copenhagen, H. O. Tange, Bangkok, Kovit Sobharkvichitr, Bangkok, B. Aaris, Singapore, Diraphong Tansantikul, Bangkok, K. Stenager, Bangkok, and Pianvitya Devahasdin, Bangkok.

Mr. H. Olesen, Djakarta, and Mr. Khaw Chye Hock, Kuala Lumpur, were not present when the picture was taken.

**Østasiatisk
Kompagnis
Boldklub**



ØKB

Vi har pr. 1. januar 1969 fået Morten Wengler, Eksportafdelingen, lokal 306, som ny leder for tennisafdelingen.

Vi benytter lejligheden til at takke Christoffer Bertelsen for det udmærkede arbejde, han som tennisleder siden august 1967 har udført for ØKB.



I 1964 tog 12 af klubbens medlemmer idrætsmærket, i 1965 36, i 1966 61, i 1967 50 og nu i den netop afsluttede sæson 1968 73. Mange afdelinger har været med til at opnå fremgangen sammenlignet med 1967: Skibsafdelingen fra 4 til 9, Industriafdelingen fra 2 til 4, Eksportafdelingen fra 5 til 7, Rationaliseringsafdelingen fra 3 til 6 (100 % af afdelingens stab), Hovedbogholderiet fra 4 til 8, Dumex fra 1 til 2,

og sidst men ikke mindst Sojaka-gefabrikken fra 14 (1966 8) til 21! Desuden er Revisionsafdelingen og ØK Data i 1968 repræsenteret med hver ét idrætsmærke. Til trods for denne fremgang er vort mål: 100 idrætsmærker, endnu ikke nået. Men den nye sæson er allerede i gang, og vi håber, at de ovennævnte idrætsmærketagere vil gentage deres præstationer i år, og at mange nye medlemmer vil slutte sig til og tage idrætsmærket i 1969.

Følgende er vore idrætsmærketagere i 1968 (B=Bronze, S=Sølv, G=Guld):

Skibsafdelingen:

1. Erik Christensen (G I)
2. Niels U. Fischer (B)
3. Henrik Flensborg (B)
4. Børge Fogh (B)
5. Ernst Genckel (B)

6. Anne Kragh (G I)
7. Walther Kristensen (B)
8. Lars Qvist (B)
9. Flemming Schou (G I)

Importafdelingen:

10. Bent Andersen (G I)
11. Poul Solberg Hansen (S)
12. Mogens Nielsen (B)
13. Peter Holme Nielsen (B)
14. Sigurd Plesner (G II)
15. Erik W. Schmidt (B)
16. Flemming Schærff (G I)
17. Ivar Skytt (S)

Industriafdelingen:

18. Bent Gülstorff Hansen (S)
19. Knud Erik Nielsen (B)
20. Rasmus Offersen (B)
21. Tage Wøldike Schmith (G I)

Eksportafdelingen:

22. Ib Gade-Gerst (G IV)
23. Finn Bruun Jensen (B)
24. Jørgen Lars Krøner (B)
25. Dan Larsen (B)
26. Michael Lund (B)
27. Jens Monrad-Andersen (G II)
28. Erik Weien (S)

Træafdelingen:

29. Kurt Bisgaard (S)
30. Ejler Johansen (B)
31. Inger Justesen (B)
32. Otto Magnussen (G II)
33. Carsten Pedersen (S)
34. Tom Raahauge (G I)

Rationaliseringsafdelingen:

35. Eli Hagerup (B)
36. Hubert Jensen (S)
37. Fritze Melchior (S)
38. Mogens T. Munch (G I)
39. Leif Rasmussen (B)
40. Kaj M. Søeborg (G I)

Revisionsafdelingen:

41. Birgit Knudsen (B)

Hovedbogholderiet:

42. Steen Andersen (B)
43. Vivi K. Eriksen (B)
44. Bent Erik Green (G II)
45. Ole Hammer (B)
46. Anita Kongsbak (B)
47. Else B. Laursen (B)
48. Ole Mohrsen (S)
49. Preben Pedersen (S)

Sojakagefabrikken:

50. Jytte Bech (S)
51. Birgitte Christensen (B)
52. Jørn Christiansen (G I)
53. Aage Hansen (G II)
54. Ais Hansen (S)
55. Alice Hansen (B)
56. Erik Hansen (S)
57. John Eistrup Hansen (G I)
58. Inge Hyrup (S)
59. Henrik Jacobsen (G III)

60. Mette Kjeldsen (B)
61. Steen Kjeldsen (B)
62. Mogens Kjær (G I)
63. Einar Larsen (G I)
64. Erling Lausten (G I)
65. Lennart Lundquist (B)
66. John Nielsen (G VII)
67. Finn Petersen (G II)
68. Ingelise Petersen (B)
69. John Skovgaard (S)
70. Kell Voight (B)

Dumex:

71. Erwin Bever (G II)
72. Annabeth Eichen (B)

ØK Data:

73. Hans Villy L. Sørensen (G IV)



I K.F.I.U.s holdturnering spiller vi i A-rækken, hvor vi i en dobbeltturnering deltager sammen med følgende klubber: FKS – HIF – LB og Telefonen. Den første kamp tabte vi 3-5 til FKS, men vandt den anden efter en god indsats over HIF med 6-2. Der mangler således endnu seks holdturneringskampe, og chancen for oprykning til Mesterrækken er derfor stadigvæk indenfor rækkevidde.



Vi spiller i denne sæson i K.F.I.U.-holdturneringens C-række, men har endnu ikke kunnet hale den første sejr i land:

KTI – ØKB	4-3
DFDS – ØKB	7-2
BDI – ØKB	7-2

I cupturneringen for 3-mandshold har vi derimod i vor første kamp besejret NIF med 5-4 efter en meget stærk start.

Vi har plads til flere spillere i bordtennisafdelingen, og til interesserede skal det nævnes, at vi træner tirsdag kl. 17-19 og lørdag kl. 14-16 i Hermeshallen på Steenwinkelsvej. Nærmere oplysninger hos Tim Johanssen, lokal 317.

I Herlevhallen afholdt Bispebjerg Hospitals Idrætsforening sit årlige indfodbold-stævne i dagene 23. og 24. november 1968. Vi vandt vore indledende kampe mod Bikuben med 3-0 og mod OMI med 3-2. I ottendedelsfinalen »slog« vi Abrahamsen 2-2 i kraft af, at vi scorede sidst, men måtte så i kvartfinalen bøje os for Sparekassen, der besejrede os 2-0.



John Madsen, Ø.K.B., længst til venstre, skyder på overliggeren i kampen mod GELA, Kolding. Midt i billedet Erik Weien og til højre Henrik Flensborg. Ø.K.B.s hold spillede i stribede trøjer. (Ø.K.B.-GELA 6-0).

John Madsen, Ø.K.B., to the left, shoots at the crossbar in the match against GELA, Kolding. In the middle of the picture Erik Weien and to the right Henrik Flensborg. The Ø.K.B.-team plays in striped shirts. (Ø.K.B.-GELA 6-0).

Søndag den 1. december 1968 stillede vi op i Hørsholmhallen for at kæmpe om Speditions-DM i indfodbold. Vi gik let gennem puljekampene med sejre over Julius Mortensen, Fredericia (4-2), Gregers Larsen & Dackser A/S, Kolding (6-0) og Schenker & Co. A/S, København (6-0), hvorefter vi mødte skæbnen i skikkelse af Anders Nielsen & Co., København, der besejrede os 2-0. Vi gik dog ikke tomhændede hjem, idet vi som puljevinder belønnes med et lille trofæ, der kan beses i præmieskabet.

Som alle ved, måtte vort 1. hold desværre rykke ud af K.F.I.U.s 1. division i 1968, men vi håber allerede fra næste sæson igen at deltage i den fornemme række, idet det er lykkel-

des os at engagere en kapacitet som Mario Astori fra Hvidovre (tidl. AB) som træner i denne sæson. Når dette læses, skulle træningen allerede være i fuld gang, og de, som måtte ønske yderligere oplysninger, bedes henvende sig til E. Carstensen, lokal 327, eller C. Sejr, lokal 415.

HÅNDBOLD

Førsteholdet har spillet 6 kampe i K.F.I.U.s 3. division med følgende resultater:

ØKB - DFDS	18-6
ØKB - KTI 2	ØKB vinder uden kamp
ØKB - LB	12-8
DRFB 2 - ØKB	19-5
SB - ØKB	15-14
FLS - ØKB	15-10

DFDS har dog trukket deres hold ud af turneringen, hvorved vi mister de 2 points, som sejren over dem indbragte os. Vi har således kun 4

En hård pulje med vinderen 1966 (Skibsafdelingen), vinderen 1967 (Old Boys) og nr. 2 i 1967 (Sojakagens fabriks hold). De indbyrdes kampe mellem disse tre hold blev da også yderst jævnbyrdige og spændende. Skibsafdelingen tabte 2-3 til Sojakagens fabriks hold og 3-4 til Old Boys, og sidstnævnte hold spillede 2-2 med Sojakagens fabriks hold. Målforskellen blev således afgørende for topplaceringen.

I finalen lørdag den 21. december 1968 mellem de to puljevindere vandt Sojakagens fabriks hold sikkert 7-3 over Eksportafdelingen efter hurtigt at have taget en føring på 4-0.

Sojakagens fabriks hold bestod af følgende spillere: Kjeld Jensen, Erling Larsen, Sten Rasmussen, Palle Hey, Heinz Petersen, Jørgen Carenius og Per Rosendal Hansen, som hver fik en teaterbillet som præmie. En speciel topscorer-præmie blev vundet af Palle Hey, Sojakagens fabriks hold. Han scorede i alt 11 mål i fire kampe.

fredag	18.00-19.30
lørdag	14.00-16.00

Det bør tilføjes, at torsdag 17.30-18.30 er der kun fri træning, d.v.s. man må aftale med en makker om at komme til træning, da der ingen fast træner er på denne dag. Som vil ses af ovenstående, er der rige træningsmuligheder, og interesserede bedes henvende sig til Susan Storey, lokal 292, eller Torben Dal, lokal 276, om eventuelle prøvetimer. Vi stiller meget gerne judodragt til rådighed de første gange.

roning

Som start på sæsonen 1969 anmodes roerne og andre interesserede om at møde op i roklubbens lokaler førstkommande lørdag kl. 14.00 til orientering vedrørende istandgørelse af bådene. Vel mødt! Yderligere oplysninger hos Klaus Finne, lokal 349.

I. G.-G.

Pulje 1	k.	v.	u.	t.	mål	points
1. Eksportafdelingen	3	3	0	0	22-9	6
2. Sojakagens kontorhold	3	2	0	1	10-9	4
3. Importafdelingen	3	1	0	2	9-10	2
4. Kombineret hold II	3	0	0	3	9-22	0

Eksportafdelingen blev suveræn vinder, men var nok også kommet i den letteste pulje.

Pulje 2	k.	v.	u.	t.	mål	points
1. Sojakagens fabriks hold	3	2	1	0	14-4	5
2. Old Boys	3	2	1	0	12-6	5
3. Skibsafdelingen	3	1	0	2	13-9	2
4. Kombineret hold I	3	0	0	3	3-23	0

points for 5 kampe, og vore chancer for oprykning er meget små. Føringen i turneringen indehaves for tiden af DRFB 2.

Andetholdet har efter de tre første nederlag opnået det første point ved efter en hård og spændende kamp at spille uafgjort med SAS 2.

Tilslutningen til ØKBs årlige interne juleturnering var denne gang overvældende stor. 8 håndboldhold var tilmeldt, og vi måtte for første gang spille de indledende kampe i to puljer med ovenstående slutresultater.

JUDO OG JIU-JITSU

Den 1. november 1968 vendte vi atter tilbage til Idrætshuset på Østerbro, hvor vi bliver undervist af højtgraderede folk fra klubben »Kata« med bl.a. to europamestre i spidsen. Træningstiderne er som følger:

tirsdag	18.00-19.30
onsdag	18.00-20.30
torsdag	17.30-18.30



Det er ejendommeligt at se, hvordan sømandsidrætten har udviklet sig gennem de sidste tyve år.

De søfarende indenfor rederiet Lauritzen var en slags pionerer indenfor sømandsidrætten, men lidt efter lidt overtog Kompagniets idrætsmænd føringen, og den har de endnu, men bemærk lige, at den syvttakkede A. P. Møller-stjerne stiger rask til vejrs på vore ranglister. Måske kommer det af, at rederiet i de sidste år er begyndt at bygge træningsrum i de store nye skibe, således at der er gode muligheder for at holde formen ved lige på de lange rejser.

Endnu sætter Kompagnifolkene deres stempel på de førende pladser,

når det gælder fodbold og svømning, men læg mærke til, hvordan *Laust Mærsk* placerer sig på fri idrætslisten.

Nordisk Serie i Fodbold 1968

Fodboldserien havde i 1968 deltagelse af 784 nordiske hold, hvoraf de 67 var danske.

Det var ikke uventet, at nordmændene vandt fodboldserien. Det blev endda en tredobbelts norsk sejr ved *Happy Dragon*, *Titania* og *Star Bilabong*.

Bedst på den danske rangliste blev *Pretoria*, og skibet vil for sin placering modtage Velfærdsrådets store sølvskjold, Dansk Idrætsforbunds vandrepokal samt ØK-pokalen til opbevaring i et år.

Den danske fodboldrangliste ser således ud:

	Points
1. <i>Pretoria</i> , ØK	14
2. <i>Arosia</i> , ØK	9
3. <i>Lica Mærsk</i> , A. P. Møller	8
4. <i>Johannes Mærsk</i> , A. P. Møller	8
5. <i>Manja Dan</i> , J. Lauritzen	7
6. <i>Aranya</i> , ØK	7
7. <i>Kambodia</i> , ØK	6
8. <i>Laust Mærsk</i> , A. P. Møller	6
9. <i>Ancona</i> , ØK	5,5
10. <i>Alameda</i> , ØK	5,5
11. <i>Atrevida</i> , ØK	5

Arosia og *Lica Mærsk* vil modtage Velfærdsrådets sølvskjold og diplomer.

Nordisk Landskamp i Fri Idræt 1968

Nordmændene bliver ved med at slå deres egne rekorder. Vi troede toppen var nået i 1967, men i 1968 kom de op på 6.340.455 points, nr. 2 blev Finland med 5.253.339 points, og nr. 3 blev Sverige med 2.898.878 points. Danmark blev nr. 4 med 1.818.180 points.

Den 4. plads kan vi godt være bekendt, for vi havde denne gang flere deltagende skibe end nogen sinde før.

Det er interessant at bemærke, hvilken bredde der er kommet i fri idrætslandskampen, siden de mindre skibe er begyndt at interessere sig for konkurrencen.

Det var jo ØKs *Boribana*, der vandt sidste år, men i år måtte dette

skib tage til takke med 2. pladsen, idet man blev slået på målstregen af *Laust Mærsk*. Her er alle fri idrætskibe med 10.000 points og derover:

	Points
1. <i>Laust Mærsk</i> , A. P. Møller	28.475
2. <i>Boribana</i> , ØK	26.693
3. <i>Ontario</i> , DFDS	26.425
4. <i>Asmara</i> , ØK	23.842
5. <i>Manja Dan</i> , J. Lauritzen	22.898
6. <i>Busuanga</i> , ØK	18.115
7. <i>Pretoria</i> , ØK	16.187
8. <i>Malaya</i> , ØK	15.753
9. <i>Effie Mærsk</i> , A. P. Møller	14.659
10. <i>Songkhla</i> , ØK	13.242
11. <i>Vinland Saga</i> , Nordatlanten	12.941
12. <i>Trein Mærsk</i> , A. P. Møller	12.935
13. <i>Kambodia</i> , ØK	11.843
14. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	11.210
15. <i>Sargodha</i> , ØK	10.100

4 × 100 meter stafetløb

	Sek.
1. <i>Busuanga</i> , ØK	50,6
2. <i>Johannes Mærsk</i> , A. P. Møller	51,2
3. <i>Asmara</i> , ØK	52,5

Danske sømandsmesterskaber til folk fra Kompagniet

I mændenes juniorgruppe er der et sømandsmesterskab til Georg Hansen fra *Mongolia* for hans 100 m løb på 11,5 sek., og der er et 4-kampsmesterskab i samme gruppe til Ernst Peter Møller fra *Songkhla* for hans 4-kampsresultat på 1762 points.

I mændenes seniorgruppe er der et sømandsmesterskab til Preben Brødsgaard Olsen fra *Mombasa* for hans højdespring på 1,61 m samt til Brent Salskov Iversen fra *Asmara* for hans længdespring på 5,53 m.

I old-boysgruppen er der et mesterskab i kuglestød til Viggo Christensen fra *Songkhla* for hans stød på 10,02 m og til samme mand for hans 4-kampsresultat på 865 points.

I damernes juniorgruppe er der et sømandsmesterskab til Hanne Sørensen fra *Sargodha* for hendes længdespring på 3,67 m samt et senior-mesterskab til Lene Rømer fra *Basra* for hendes højdespring på 1,5 m. Lene Rømer har også bedste 4-kampsresultat i denne gruppe, nemlig 1054 points.

I damernes old-girlsgruppe har Grethe von Sperling fra *Basra* rekorderne i kuglestød og 4-kamp.

Alle de her nævnte vil modtage

Velfærdsrådets plakette samt diplom, og *Boribana* vil for sin 2. plads modtage Velfærdsrådets sølvskjold og diplom. Alle skibe med 10.000 points og derover vil modtage Velfærdsrådets diplom.

Handelsflådens svømmekonkurrence

I svømmekonkurrencen kan vi også glæde os over dansk fremgang, idet man i 1968 opnåede at få 55 større og 18 mindre skibe med i konkurrencen. Det vil sige, vi havde i alt 73 imod 65 skibe året før. Her gjorde Kompagniets fartøjer sig også smukt gældende, idet slutstillingen blev denne:

	Pct. delt.
1. <i>Songkhla</i> , ØK	100,0
2. <i>Andorra</i> , ØK	76,8
3. <i>Beira</i> , ØK	76,3
4. <i>Thomas Mærsk</i> , A. P. Møller	70,5
5. <i>Sumbawa</i> , ØK	65,0
6. <i>Cornelia Mærsk</i> , A. P. Møller	63,1
7. <i>Aranya</i> , ØK	62,7
8. <i>Vinland Saga</i> , Nordatlanten	59,0
9. <i>Malaya</i> , ØK	54,0
10. <i>Boribana</i> , ØK	53,8
11. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	51,3
12. <i>Busuanga</i> , ØK	50,0

Som det fremgår af ovennævnte, blev det en tredobbelts ØK-føring, og for placeringerne vil *Songkhla* modtage Velfærdsrådets store sølvskjold samt *Dorthe Mærsk-Pokalen* til opbevaring i et år. *Andorra* vil modtage Velfærdsrådets mellemstore sølvskjold og *Beira* det lille sølvskjold. Samtlige skibe vil også modtage diplomer.

Resultaterne for 1968-konkurrencerne viser, at den kortere tid ved land har bevirket, at man må sigte mod flere klubarrangementer om bord, og at sømandsidrætten svinger ganske roligt væk fra de ret tidskrævende fodboldkampe over mod de hurtigt afviklede fri idrætsarrangementer og svømmekonkurrencer, specielt i de havne, hvor der er sømandsklubber, velfærdssekretærer eller sømandspræster til at tage sig af arrangementerne.

1968 blev som sædvanlig et godt år for Kompagniets idrætsmænd og -kvinder, som vi gennem ØK-Bladet gerne vil takke for en god og alsidig indsats for dansk sømandsidræt.

B. O.





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Skibsofficerer

PR. 1. JANUAR 1969

Kaptajn	Overstyrmand	2. styrmand	3. styrmand	Telegrafist	Hovmester
G. A. Jacobsen	B. V. Myrthue	J. C. Iversen	G. J. W. Smallegange	Eva Cl. Jensen	B. O. Jacobsen
E. H. Boye	K. Kjærsgaard	Jens A. Holm	G. A. Honselaar	Thorkild Sandbeck	B. Hansen
H. Christiansen	H. F. L. Petersen	Jørgen Lund	K. G. Larsen	Marianne Gerstoft	B. Jespersen
L. Pedersen	J. N. Ryborg	Aa. M. Bjerregaard	Flemming Petersen	S. G. Christensen	L. Ravn
P. B. Larsen	K. E. Christiansen	Egon H. Christensen	Piotr M. Majcher	Bent G. Pedersen	K. Runchel
P. Schødt Schou	Kurt Jacobsen	Finn K. Kramme	B. A. S. Iversen	Else M. Iversen	S. Christiansen
E. J. Prause	Ebbe Andersen	Niels A. Jensen	Per Aune Hansen	Ole G. Jensen	A. Sørensen
C. I. Qvist	H. T. Jensen	H. E. Tiedemann	Teddy Pedersen	Mogens S. Toft	C. Holgersen
K. B. Christiansen	C. A. Gadeberg	Jarne Petersen	Leif H. Nielsen	Birgit Poulsen	O. Jørgensen
V. A. R. Glesner	A. N. Danielsen	A. B. de Bruijne	Peter Jensen	Lene V. Rømer	K. Madsen
Zacho Pedersen	P. E. Knudsen	Jens Aage Vest	Hans H. Rasmussen	Lilian Rasmussen	M. Hansen
Bent Grønbech	O. P. Kehlet Schou	–	H. W. van Baalen	Lars-Peder Andersen	H. J. Olsen
E. H. Danstrup	N. H. Harboe	K. P. Petersen	J. W. R. Wagenaar	Hans H. Andersen	O. Hansen
P. K. Jeppesen	Bent V. Larsen	Aa. Schiellerup	P. Press Nielsen	Lene Espe-Pedersen	Aa. Christensen
J. M. Rasmussen	H. J. R. Andreassen	Jens Rytter Pedersen	Pieter H. Slis	P. E. Jensen	P. S. Jensen
Hans Philipsen	Selmar Jensen	Kjeld K. Nielsen	R. Bérénos	Gerda L. Mørck	Chr. Larsen
K. A. Svendsen	Kurt B. Kaysen	Edvard Nielsen	Jørgen H. Larsen	E. L. Seemann	K. E. Rasmussen
Gunnar Jensen	Svend Aa. Rohde	Henrik Ottsen	Svend Aa. Bojesen	Knud E. Larsen	J. L. Ovesen
–	–	Poul Johannesen	–	–	L. Jensen
J. P. Krøier	Frede Olesen	Ole Andersen	N. U. Bendahl	Henning Ørskou	E. Christiansen
H. Hjaltason	Werner Solberg	J. O. Henriksen	Franke de Graaf	Ole D. Jensen	J. Hansen
Jørgen Andreassen	B. Øgaard Pedersen	Knud Sehested	Ove P. Nielsen	F. B. Zakrisson	Conny Nielsen
A. Buntzen	O. C. Thomasen	John F. Rasmussen	Bogi Samuelson	Bente Therkelsen	S. Dyrup Jensen
Sv. E. Barrett	K. Kristoffersen	Frederik Grøntved	M. P. Manuhuto	Kurt Kryger	F. Kronhjem
J. J. Jacobsen	V. Leth-Sørensen	B. F. Sundvig	W. J. Peverelli	Niels A. Larsen	T. Johansen
P. F. Hansen	Tyge Halse	E. O. Pedersen	Henry Brinkmann	N. O. Andersen	P. K. Johansson
V. de Fine Licht	Olaf Stoustrup	Ole Olsen	J. L. Drenth	Jørgen E. Andersen	J. F. Nielsen
R. Engelsted	Kjeld Svendsen	E. B. Liisberg	Peter Wood	Georg B. Clausen	H. Andersen
C. E. Munk Andersen	Bjarne Reidl	A. C. Samuelson	Klavns J. Jepsen	Erwin B. Bentzen	H. Kranker
S. Kastrup Petersen	W. Glen Nielsen	S. J. Arnoldson	Albert F. Wieringa	Jørgen B. Hansen	N. Lauritzen
Sv. E. Christensen	Tage Johansen	J. M. Ambus	T. Brehm Pedersen	Jens-Ole Hansen	Sv. Christensen
Sv. E. Lassen	I. E. Tipsmark	Preben Jensen	F. W. Hubert	Ingeborg Falleisen	K. Klinkwort
J. E. Paulsen	Ole Henriksen	Leo K. Bruun	O. Hammer	E. Christensen	S. N. Johansen
H. S. J. Larsen	Erling Bruun	S. Erlendsson	Jens Ole Jensen	Inger Jeppesen	F. Thunø
J. A. Thomsen	Mogens Hansen	Ib Fremming	A. Caljouw	Walter Sahl	M. E. Jensen
C. E. Christensen	V. H. Munch	Bill J. Larsen	B. J. G. Gijsbers	B. J. Larsen	P. Sarauw
Th. M. Dahl	W. E. Christiansen	Ole Kragh Hansen	Lars H. Christiansen	Birgit Brixensen	B. A. Jørgensen
H. T. Schmidt	Jens E. Sørensen	P. G. Hallsson	Steen Harving	Bodil I. Dons	L. Christiansen
O. H. Christoffersen	Kay Jørgensen	K. R. Nielsen	H. J. S. Heinesen	Dagny C. W. Kaaber	S. Andersen

Skib	Maskinchef	1. maskinmester	2. maskinmester	3. maskinmester	Elektriker
ALAMEDA	Jørgen Jensen	R. K. Åstrand Hansen	J. N. Aa. Sørensen	N. P. Christiansen	Niels J. Willumsen
ANCONA	C. F. Poulsen	Kaj S. Mortensen	Erling F. Jensen	–	Kurt S. Larsen
ANDORRA	H. Ehrhorn Jørgensen	B. S. Christensen	M. A. Christensen	–	H. Ømark Andersen
ARANYA	Sv. Lehmann Nielsen	Torben Jørgensen	G. L. Perner	–	E. Langkjær Eriksen
AROSIA	P. A. Nielsen	J. Kiilerich	P. Halmø Hansen	–	F. Christiansen
ASMARA	Børge Christensen	V. B. Jørgensen	Per Jetting	V. L. Hansen	Kaj I. Thomsen
ATREVIDA	P. P. Laut	Ib Marslew	Fritz Johansson	N. Aa. Pedersen	Ib W. Jakobsen
AYUTHIA	G. Norman Hansen	Joen J. S. Poulsen	Bøggild Thomsen	Freddi Hansen	Erik L. Lolle
AZUMA	Kaj Bille	Torben Edelmann	D. G. Ulrich	–	P. Bach Andersen
BASRA	J. Olesen	J. O. Jeppesen	Peter Larsen	John Larsen	H. M. Jørgensen
BEIRA	E. Andreasen	A. Mærsk Pedersen	Carsten Iversen	Benno Johnsen	Jørn S. Jørgensen
BINTANG	B. C. Zub	John H. Hansen	Frede F. Nicolaisen	J. W. Hansen	–
BOGOTA	P. Bøtchiær	G. Jonsson	Mogens Olsen	Pelle J. Andersen	Niels Larsen
BOMA	D. A. F. Simonsen	J. Christiansen	Sv. E. Tofte	Mogens V. Hansen	Knud Larsen
BORIBANA	R. Just Petersen	H. D. Lisby	K. Bøgevig	P. H. Petersen	Jørgen Friis
BUSUANGA	H. E. Sørensen	Poul Jacobsen	J. Fl. Knudsen	G. L. Pedersen	B. H. Olsen
KAMBODIA	H. C. Dvinge	Sv. Bendixen	Poul W. Nielsen	U. Alsing Hansen	O. Matthiesen
MAGDALA	R. M. Schrøder	Poul Jensen	Preben Hansen	H. Lorenzen	P. Pauli Hansen
MALACCA	I. Bossen Pedersen	Per G. Jørgensen	Leif Hansen	P. D. Danielsen	–
MANCHURIA	E. H. Skotte	Henning Jensen	Mogens Andersen	J. Christensen	Bent Chr. Rasmussen
MOMBASA	Erich Brink	J. Ude Pedersen	R. Stanzel	Ebbe Larsen	J. P. Poulsen
MONGOLIA	Sv. J. Næs	Sv. Grau Jensen	O. Fogt Nielsen	Ib Fl. Clausen	Tonni Tonnisen
MORELIA	P. E. Bramsen	B. E. Warrer	Jørgen E. Hansen	Ole V. Nielsen	Henning Serup
NAKSKOV	Sv. Brunk Olsen	H. Chr. Hoffmann	P. Møller Kristensen	Kjeld Thomsen	K. Ejstrud
NORDIC HAWK	E. Skanderup Sloth	P. Eugen Sørensen	P. Brønnum Jensen B. Ole Caspersen	O. Fyrst Jensen	William Olsen
NORDIC HERON	O. Hartvig	Petur Højgaard	K. Juul Andersen	P. Westh Nielsen Benny Kristensen	S. Chr. Larsen
PANAMA	H. P. Deleuran	E. E. L. Jensen	Hans J. Thomsen	H. Matras i Bud	Ingvar Norvold
PASADENA	Ove N. Poulsen	M. B. Andersen	Svend Strøm	Ib H. Aa. Pedersen	H. O. A. Jensen
PATAGONIA	H. C. Sørensen	A. Enevold Sørensen	Hans G. Jensen	C. Thomas Hansen	J. B. Petersen
POONA	S. Chr. Pedersen	Bent Klausen	N. P. Øster	S. Grønbech	A. Vistisen
PRETORIA	Lars E. Larsen	Jørgen Johansen	Frank Pedersen	P. S. Hviid Nielsen	K. E. Rasmussen
SAMOA	Sv. Aa. V. Rasmussen	Ib Sørensen	John H. Pedersen	A. A. Simonsen	Kurt Chr. Larsen
SARGODHA	P. Møller-Pedersen	Kristian Jensen	Jørgen H. Nielsen	Flemming K. Hansen	B. Kristoffersen
SIBONGA	J. Chr. Juel	J. Brønnum Jensen	T. F. Ekdahl	Per Sørensen	Flemming Andersen
SIENA	Vagner Nielsen	Leif Birch	G. H. Carlsmose	Leif Bagge	Finn Faurschou
SIMBA	Aa. Munch Hansen	Ole F. Hansen	H. Eigil Pedersen	G. Agersnap	N. R. Jeppson
SINALOA	N. Chr. Johansen	Leif Pedersen	P. Aa. Lorentzen	E. Ravnskjær	E. A. Vestermann
SONGKHLA	Chr. V. Thygesen	G. Søgaard	P. N. Gregersen	Niels H. Jacobsen	Vagn A. Bruntse
SUMBAWA	B. H. Simonsen	J. E. Lauritzen	Leif Sørensen	J. Bjørk Larsen	B. W. Nielsen

Kaptajner

p. t. hjemme uden skib

O. C. Nislev
J. M. Mouritzen
S. O. B. Christensen
Ø. B. Lie
R. E. Larsen
N. C. Fabricius
P. Møllerup
A. C. Marott
K. P. Pedersen
J. Syversen
H. C. A. Hansen
H. P. V. Berg

Overstyrmænd

p. t. hjemme uden skib

G. Grinvalds
A. Petersen Moldt
J. Ø. Sonnichsen
Jørgen Lundegaard
K. Aa. Starup Nielsen
H. O. Hansen
Villy Vestergaard
Jørgen Tuxen
A. W. Mortensen
Viggo Christensen
Jan Thorbek
Carl Erichsen
Johannes Nielsen

2. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

J. E. A. Petersen
C. P. Petersen
S. E. Jørgensen
Per Steinbeck
P. A. Jakobsen
T. H. Søndergaard
Ove Hamburger
Thyge Nielsen

3. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

K. M. Niekrenz
N. E. Søltøft
J. A. H. Beekes
E. Aa. Hendrich
Søren R. Nielsen
Chris Th. Sørensen
R. A. Salomons
Jan J. Pajor
John A. Hansen
Ole Havkrogh
Jens U. Nielsen
C. T. K. Hansen

Telegrafister

p. t. hjemme uden skib

Knud Benkjer
C. H. Petersen
K. E. Christiansen
Ole K. Boss
Henning B. Jensen
Erik Kallmayer
John G. Johansson
P. C. Ankerstjerne
K. H. Andreasen
Ole Hansen
Steen Grand
Jørgen N. Jensen
M. R. Smith

Maskinchefer

p. t. hjemme uden skib

Sv. O. Bille (syg)
A. Eriksen
B. S. Haiward
Aage Hansen (syg)
H. R. Petersen
K. H. Thoby
(fung. i ex M/S *Malaya*)

1. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

Jaspar Magnussen
Joanis Poulsen
Sv. Aa. Poulsen
K. Danholt Pedersen
B. Kirkegaard Nielsen

2. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

B. R. B. Andersen
H. Würtz Andersen
Finn H. Christensen
Ole Dalentoft
Svend Hansen (syg)
Ejnar S. Krog
Allan Nissen
Ib Ellebæk Pedersen
Preben E. Petersen
Ole Rasmussen

3. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

Jens Madsen
Kurt Binderup Madsen
H. H. Walther (syg)

Elektrikere

p. t. hjemme uden skib

P. E. Frandsen
Sv. Aa. Larsen
Benny Nielsen (syg)
O. F. Rasmussen
Fl. Svendsen

Hovmestre

FERIE
B. Rindom
P. Gunst
E. Hallundbæk
S. Jensen
H. Juliussen
G. Jørgensen
B. Nielsen
C. Nielsen
T. Rasmussen
H. P. Schmidt
R. G. Schmidt
O. Thielemann

SYGEHYRE
W. Karlsen

AFLØSNING

V. Thrige Andersen
E. Christensen