

DK BLADET



ÅRGANG 13 • NUMMER 1 • FEBRUAR 1970



ØK BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:

G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:

J. L. Buch-Larsen

G. A. Engelmann

Finn Kørner

REDAKTIONENS ADRESSE:

ØK-bladet, AIS Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
Holbergsgade 2, 1099 København K

Husk at melde adresseforandring

TRYK:

Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

Indhold:

Forside. Sumatra. Et hold fra Perawang lejren ved at afbarke stammer i junglen.

Front page. Sumatra. Men from Perawang camp debarking logs in the jungle.

Bagside. I de tre ankomst-»fingre« i Kastrup Lufthavn fortæller store plakater nyankomne gæster, at EDB-service, i mange europæiske lande, USA og Australien, kendt som GE Time-Sharing, her i landet kan opnås hos ØK-Data.

Back page. In the three arrival-»fingers» big posters announce to passengers that EDP-service, known in many European countries, USA and Australia as GE Time-Sharing, is available in this country at ØK-Data.

Skovdrift på Sumatra	3
Indvielse af Dumex fabrikken i Indonesien	6
Direktør O. Bjørnings kollegie-tale i Nakskov	8
Containerudstilling i Hamburg	9
Kompagni-nyt	9
D.P.R.K. besøger ØK	12
Matematik og psykologi	13
Maskinmestrenes forening ser på uddan- nelse i Nakskov	15
ØK Data fordobler og eksporterer sin DelData kapacitet	16
Hvorfor har japanske skibe »Maru« i de- res navne?	17
Sporten	20



SKOVDRIFT PÅ SUMATRA

For et års tid siden omtalte ØK-bladet Kompagniets fremstød sammen med franske interesser inden for skovindustri i Indonesien.

Det kunne være af interesse at se, hvad der er sket i det forløbne år med denne virksomhed.

I samarbejdet skulle Kompagniet især tage sig af eksporten og salget af produktionen, medens franskmændene havde den opgave at sætte det egentlige skovarbejde i gang.

Det i fællesskab oprettede selskab, Sumkal Timber Corporation, hvori Kompagniet er partner med det franske firma Cicofrance, besidder en skovkoncession på Sumatra i Riau provinsen næsten midt i landet og omtrent på højde med Singapore.

Arealet er på 80.000 ha, d.v.s. ca. 800 km² eller godt halvdelen af Nordsjælland, beliggende 150 km oppe ad den betydelige flod Siak, som løber ud i Malakkastrædet, og koncessionen strækker sig ca. 30 km langs den vestlige flodbred.

Kilometer efter kilometer løber floden igennem urskoven, der står som en tæt grøn mur på begge sider helt ned til vandet, kun afbrudt her og der af træhytter med palmetage, hvor mennesker har slået sig ned og fravrister skoven en primitiv tilværelse.

I små rydninger dyrkes søde kartofler og majs til eget forbrug. Tapping af mere eller mindre vildt voksende gummitræer i skovbrynet giver et primitivt gummiprodukt, ved hvis salg beskedne pengemidler opnås.

Floden er den store færdselsåre, og beboerne på bredderne bruger dens vand til både drikke- og badevand samt til madlavning.

Det var således under primitive forhold, at de franske teknikere fra Cicofrance gik i gang med at anlægge en lejr, som skulle danne basis for et rationelt skovbrug.

Til beliggenhed af denne lejr valgte man koncessionens sydvestlige hjørne lige ud til floden ved et sted, der hedder Perawang. Her blev junglen ryddet, og det sumpede terræn fyldt op med træstammer og jord. Beboelseshuse, kontorer, garager og værksteder blev bygget. Desuden anlagdes anløbsbroer, samt i floden et depot for stammer.

Et lille elektricitetsværk leverer strøm til belysning, værkstedsmaski-

Sumatra. Morgen på Siak Floden.

Sumatra. Morning at the Siak River.





1
Sumatra. Perawang. Lejr i skoven.
Sumatra. Perawang. Forest camp.



2
Perawang. Transportabel båndsav.
Perawang. Transportable band saw.



3
Perawang. Fra fældstederne slæbes stammerne af traktorer ud til vejen, hvor de læses på store lastbiler.

Perawang. By tractors the logs are hauled from the felling places out to the roads, where they are loaded on big lorries.



4
Perawang. En fyldt lastbil passerer STC-arbejdernes hytter på vej til stammedepotet.

Perawang. A full lorry passing the huts of the STC-workers on its way to the log pond.



5
Perawang. Skibene ankrer op og laster ved stammedepotet, der ligger lige ved lejren.

Perawang. Ship loading opposite the log pond at the camp site.



6
Perawang. Lejren har sit eget værksted, hvor lastbiler, traktorer og maskiner repareres.

Perawang. The camp has its own workshop undertaking repairs of lorries, tractors, and machines, etc.



Sumatra. Inspektionstur i kano på Siak Floden.
Sumatra. Surveying from canoe on the Siak River.

ner og luftkonditionering. Pumpeanlæg sørger for rindende vand i husene. Det er flodvand af en farve som tynd te, og det må koges og filteres for at kunne anvendes som drikkevand. Men lejren er formålstjenligt indrettet, og forholdene taget i betragtning yder den tilfredsstillende boligforhold for de ca. 400 indfødte arbejdere og den halve snes europæere, hvoraf de fleste er gift og har bragt deres familier med sig.

Provinshovedstaden Pekanbaru ligger ca. 60 km længere oppe ad floden, men det er sjældent, at de europæiske familier begiver sig dertil. De foretrækker at blive i Perawang i deres nydelige huse af træ med moderne bekvemmeligheder.

Til trods for sin beliggenhed i et lidet udviklet og tyndt befolkede område har Perawang ret gode forbindelsesmuligheder med omverdenen.

På Siakfloden er der livlig trafik med gods og passagerer. Floden er så dyb og bred helt op til Perawang, at skibe på op til næsten 5.000 tons kan ankre op ud for stammedepotet for lastning. Hovedforbindelsen er med Singapore, som kan nås på ca. 30 timer.

Foruden sin flodhavn har provinshovedstaden Pekanbaru også en luft-

havn, som især betjenes af det indonesiske luftfartselskab GARUDA. Desuden af mindre fly som charterfly fra Singapore, hvortil der kun er fem kvarters flyvning. Sumkal har på den måde forbindelse med Singapore ad luftvejen såvel som ad søvejen.

Riau provinsens vigtigste indtægtskilde er olie, som har været udvundet af amerikanske selskaber siden årene lige efter den anden verdenskrig.

Olieselskabet Caltex har sin egen lille by uden for Pekanbaru og kajanlæg ved floden. Desuden har Caltex bygget en vej fra Pekanbaru mod nord op til havnebyen Dumai ved Malakkastrædet, hvor dets olieledning udmunder.

Denne vej går igennem en del af Sumkals koncession, og derved har Perawang-lejren vejforbindelse med Pekanbaru. Desuden foregår transporten af stammer fra skoven ned til floddepotet delvis ad Caltexvejen, hvilket er en stor fordel.

Fra Caltexvejen i Sumkals koncession er stikveje anlagt ind i junglen. Fra fældstederne inde i skoven slæbes stammer ved hjælp af traktorer ud til disse veje, ad hvilke stammerne med store lastbiler transporteres

videre ned til floddepotet ved Perawang.

Regelmæssige afskibninger kom i gang i begyndelsen af 1969. Den månedlige produktion har siden nået ca. 7.000 cbm, og det forventes, at den i 1970 kan sættes op til 10.000 cbm.

Når regntiden sætter ind om efteråret, vanskeliggøres arbejdet i skoven. Regnen gør jordvejene så glatte, at de bliver farlige at køre på for de store lastvogne, der tager 25 til 30 cbm ad gangen. Kørslen indstilles derfor, når det regner, og begynder først igen, når regnen er ophørt, og solen har tørret vejoverfladen tilstrækkeligt.

Det er som regel først et par måneder ind i det nye år, at det tørre vejr vender tilbage, således at man igen kan udnytte materiellets kapacitet fuldtud.

De vigtigste markeder for Sumkal stammer er Japan og Okinawa, hvortil man afskiber de arter, som går under fællesbetegnelsen Meranti.

Skoven indeholder imidlertid 25-30 forskellige brugbare arter, hvoraf kun de syv kan kaldes Meranti. For flere af de andres vedkommende venter man at finde afsætning efterhånden i Singapore, hvor der er et stedse voksende behov for træ. Med sin nære beliggenhed burde Sumkal have gode chancer i dette marked.

For at udnytte stammer, som på grund af fejl eller for ringe størrelse ikke kan inkluderes i afskibningerne,

Sumatra. Fældning af stammerne foregår med store, moderne motorsave.

Sumatra. The felling of the big trees is done by big strong chain saws.



er man i færd med at installere en mindre savmølle, som ventes at komme i produktion i første halvdel af 1970.

Kompagniet har generalagenturet for Sumkal, og salget sker igennem Singapore kontoret samt til dels også Tokio kontoret.

Alle forsyninger til Perawang kommer via Singapore, som i det hele taget er af den allerstørste betydning for Perawang virksomhedens trivsel.

1969, som det første virkeår, har været præget af begyndervanskeligheder, som har påvirket resultatet. Med de indhøstede erfaringer forventes det imidlertid, at Sumkal i 1970 vil opnå en betydelig større produktion med et tilfredsstillende økonomisk resultat.

P. T. SUMKAL TIMBER CORPORATION

About a year ago "ØK-bladet" mentioned an initiative within the forest industry sector taken by the Company together with French partners.

It may be of interest to see how these activities have developed during the past year.

The Company's share in the collaboration is mainly to attend to the export and sale of the production, while the French operate the actual forest exploitation.

The new joint company, Sumkal Timber Corporation, in which the Company is a partner together with the French company CicoFrance, has a forest concession in Sumatra in the Riau province, approximately in the middle of the island and on almost the same latitude as Singapore.

The area, about 80,000 ha. (about 200,000 acres) is situated 95 miles up the Siak river, which leads into the Malacca Strait, and the concession runs about 20 miles along the western river bank.

For mile after mile the river runs through virgin forest, which stands like a close green wall on both sides right down to the water, occasionally broken by palm-roofed wooden huts, where people eke out a primitive existence from the jungle.

In the small clearings sweet potatoes and corn are grown for own consumption. Tapping of rubber trees more or less growing wild at the edge of the forest, yields a primitive rubber product, by the sale of which a little money is earned.

The river is the big arterial means of transport and those dwelling on the banks use its water for drinking, washing, and cooking.

It was thus under primitive conditions that the French technicians from CicoFrance started to establish a camp, which should form the basis for a rational forestry.

The site chosen was the south western corner of the concession, right on the river, a place called Perawang. Here the jungle was cleared and the swampy terrain filled up with logs and earth. Living quarters, offices, garages, and workshops were built, together with jetties and a logpond in the river.

A small power station produces current for lighting, workshop machinery, and air-conditioning. Pumping plants provide running water for the houses. This is water from the river of a colour like weak tea and it has to be boiled and filtered before it can be used as drinking water. But the camp suits the purpose and, considering the circumstances, offers satisfactory housing conditions for the 400 Indonesian workers and the approx. 10 Europeans, most of whom are married and have their families with them.

The provincial capital, Pekanbaru, is situated about 40 miles further up the river, but it is seldom that the European families go there. In spite of its situation in a little developed and sparsely populated area, Perawang has quite good possibilities of communication with the outside world.

On the Siak river there is a lively traffic with goods and passengers. The river is sufficiently deep and wide all the way up to Perawang for ships of up to almost 5,000 tons to anchor opposite the logpond for loading. The main connection is with Singapore which can be reached in about 30 hours.

Besides its riverport, Pekanbaru also has an airport, which is mainly served by the Indonesian airline company GARUDA, and by smaller planes such as charter aircraft from Singapore, only an hour and a quarter's flight away. Thus Sumkal has connections with Singapore both by air and by sea.

The most important source of revenue for the Riau province is oil, which has been extracted by American companies since the years just after second World War.

The oil company Caltex has its own small town outside Pekanbaru and wharves along the river. Moreover, Caltex has built a road from Pekanbaru north to the port of Dumai on the Malacca Straits where its oil pipeline ends. This road cuts through a part of Sumkal's conces-

sion and thereby the Parawang camp is connected by road with Pekanbaru. The transport of logs from the forest to the logpond partly uses the Caltex-road, which is a great advantage.

From the Caltex-road in Sumkal's concession side tracks are laid into the jungle. The logs are hauled by tractors from the felling places out to these tracks by which the logs are transported to the logpond at Perawang in big lorries.

Regular shipments started early 1969. The monthly production has since reached abt. 7,000 cbm., and it is expected that during 1970 it will increase to 10,000 cbm.

When the rainy season starts in the autumn, work in the forest becomes more difficult. The rain makes the earth roads so slippery that they are dangerous to drive on for the big trucks, which take 25 to 30 cbm. at a time. The trans-

port, therefore, has to be suspended during the rains, and cannot be recommenced until the rain has stopped and the sun has dried the road surface sufficiently.

Usually the dry weather does not return until a couple of months into the new year, when the capacity of the rolling stock can be fully utilized again.

The most important markets for Sumkal logs are Japan and Okinawa, and shipments comprise those species, which go under the common name of Meranti.

However, the forest contains 25-30 different usable species, of which only seven may be called Meranti. As far as several of the others are concerned it is expected that an outlet can be found in Singapore, where the development of a considerable wood industry creates an ever growing demand for rough lumber. Due to its proximity Sumkal ought to

have good possibilities in this market.

In order to utilize logs, which on account of defects or smallness of size cannot be included in the shipments, a small saw-mill is being established which is expected to go into production in the first half of 1970.

The Company has the sole agency for Sumkal, and sales are attended to by the Singapore office and also partly by the Tokyo office.

All supplies for Perawang arrive via Singapore, which city in general is of the utmost importance to the prosperity of the Perawang venture.

1969, the first year of operation, was a year of initial difficulties which have influenced the results. However, with the experience gained, it is expected that in 1970 Sumkal will reach a considerably larger production and a satisfactory economic result.

Indvielse af **DUMEX** fabrikken i Indonesien

Den 8. november 1969 viste Indonesiens statschef, præsident Suharto, Kompagniet den ære under en officiel åbningshøjtidelighed at indvie den nye Dumex medicinalfabrik i Indonesien.

Indvielsen markeredes såvel ved ceremonien på fabrikken, der ligger ca. 30 km syd for Djakarta, som ved en reception samme dags aften på »Hotel Indonesia«. Ved begge disse lejligheder deltog flere hundrede gæster, mange i smukke nationaldragter.

Til stede ved indvielsen var direktør M. Pagh, ØK, København, direktør L. Toft, Dumex, København, og filialbestyrerne fra Singapore og Kuala Lumpur. Den danske ambassade i Djakarta var repræsenteret af Chargé d'Affaires P. Kaaris og frue.

Fabrikken var smukt pyntet med flag og blomster. Filialbestyrer H. Olesen indledte med at byde gæsterne velkommen, hvorefter der var taler af direktør M. Pagh, den danske Chargé d'Affaires, den indonesiske sundhedsminister Prof. Dr. G. A. Siwabessy, og præsident Suharto. Præsidenten sagde blandt andet, at etableringen af denne medicinalfabrik indgår i den 5-års udviklingsplan, der er lagt for Indonesien. Endvidere understregede han vigtigheden af at forbinde to faktorer, nemlig selvtilid og dette at være parat til at lære fra andre.

Djakarta. Den nye Dumex fabrik.

Djakarta. The new Dumex factory.





Djakarta. Præsident Suharto og Madame Suharto ankommer til Dumex fabrikken, hvor de bliver modtaget af fabrikkens leder, G. Vejrup.

Djakarta. President Suharto and Madame Suharto arriving at the factory where they are welcomed by Mr. G. Vejrup, Manager of the Dumex factory.



Djakarta. Præsident og Madame Suharto ankommer til Dumex fabrikken.

Djakarta. President Suharto and Madame Suharto at the Dumex factory.



Djakarta. Præsident Suharto taler til gæsterne på fabrikken.

Djakarta. President Suharto making his speech to the guests at the factory.



Djakarta. Præsident Suharto skriver i gæstebogen. Ved siden af præsidenten direktør Mogens Pagh og i baggrunden (stående) G. F. Vejrup.

Djakarta. President Suharto entering his name in the visitors' book. Next to the President Mr. Mogens Pagh, Chairman EAC, and in the background (standing) Mr. G. F. Vejrup.



Djakarta. Fra kapsel-afdelingen på Dumex fabrikken.

Djakarta, Dumex factory. Interior of Capsule Section.



Djakarta. Smukke indonesiske piger i deres farvestrålende nationaldragter uddelte bl. a. programmer til gæsterne.

Djakarta. Beautiful Indonesian girls in their national dresses assisted in the distribution of programmes etc.

Præsident Suharto erklærede fabriken officielt åben, og efter afsløring af en mindeplade blev præsidenten vist rundt i fabriken.

Medens præsidenten med følge derefter i et specielt indrettet lokale nød forfriskninger, fik de øvrige gæster lejlighed til at se fabriken.

Ved denne lejlighed skrev præsidenten i fabrikkens gæstebog, og fik senere overrakt gaver af direktør Pagh, medens fru H. Olesen overrakte gaverne til Madame Suharto.

Hele indvielsen fik stor omtale gennem radio, fjernsyn og i alle aviser.

Fra starten vil den nye medicinalfabrik først og fremmest fremstille antibiotika, anti-tuberkulose præparater og nervemedicin. Senere vil salver og vitamin-præparater indgå i produktionen.

Ved fabrikkens start beskæftiger P. T. Dumex Indonesia ca. 125 mennesker med tre danske ledere.

Dumex er den første medicinalfabrik etableret i Indonesien under den nye investeringslov.

INAUGURATION OF DUMEX FACTORY IN INDONESIA

On 8th November, 1969 President Suharto, Regent of Indonesia, honoured our Company by officiating at the opening of the new Dumex pharmaceutical factory in Indonesia.

Apart from the ceremony at the factory situated about 20 miles south of Djakarta, a reception was held the same evening at Hotel Indonesia. Each occasion was attended by several hundred guests, many of whom were wearing beautiful national dresses.

Present at the inauguration were Mr. M. Pagh, Chairman and Managing Director of EAC, Copenhagen, Mr. L. Toft, Managing Director of Dumex Limited, Copenhagen, and Branch Managers of EAC, Singapore and Kuala Lumpur. The Danish Embassy in Djakarta was represented by the Chargé d'Affaires P. Kaaris and Mrs. Kaaris.

The factory was nicely decorated with flags and flowers. Mr. H. Olesen, Branch Manager of EAC, Djakarta, delivered the speech of welcome, after which the audience was addressed by Mr. M. Pagh, Mr. P. Kaaris, Prof. Dr. G. A. Siwabessy, Minister of Health, and H. E. President Suharto. The President said, among other things, that the establishment of this pharmaceutical factory constitutes part

of the five year development plan. He also emphasized the importance of combining the following two factors: Self-confidence and learning from others. President Suharto declared the factory open, and after having unveiled a brass plaque the Presidential Party made an inspection tour of the plant. After the factory tour Their Excellencies relaxed with a few other distinguished guests in a special room where refreshments were enjoyed. Meantime the rest of the audience had the opportunity of touring the plant.

During the refreshments H. E. President Suharto wrote in the visitors' book, and later he was presented with gifts by Mr. M. Pagh. The gifts for Madame Suharto were presented by Mrs. H. Olesen.

The inauguration was covered by all news media including radio, television, and newspapers.

From the start the new pharmaceutical factory will manufacture antibiotics, anti-T.B. preparations, and tranquillizers. Later on ointments and vitamin preparations will be added to the range.

Dumex in Indonesia employ at present about 125 people, of whom the three executives are Danes.

P. T. Dumex Indonesia is the first pharmaceutical factory established under the new Foreign Investment Law.

Direktør O. Bjørlings kollegie-tale i Nakskov

I fortsættelse af vor artikel i sidste nummer af ØK-bladet om »Indvielse af H. N. Andersen Kollegiet, Nakskov«, har vi fået tilladelse til nedenfor at citere direktør O. Bjørlings tale, som er af særlig interesse på baggrund af direktør Bjørlings personlige kendskab til Kompagniets stifter:

På Det Østasiatiske Kompagnis vegne er det mig en glæde at ønske til lykke med oprettelsen af H. N. Andersen Kollegiet i Nakskov og håbe, det må få held til at opfylde dets bestemmelse: at være et hjem for den ungdom, som her i Nakskov søger uddannelsen fremmet ved de tekniske institutioner og virksomheder, som findes her.

Oprettelsen af dette kollegium, hvis indvielse har æren af at overværes af Etatsråd Andersens datter, kammerherreinde Neergaard og børnebørn vil være helt i Etatsråd Andersens ånd.

Noget billedligt minde modsatte han sig, men en institution som denne, hvor den ungdom skal færdes, som skal være med til at bære Danmarks fremtid, vil i særlig grad passe ind i den ånd, hvormed Det Østasiatiske Kompagni er båret frem og som stadig lever inden for Kompagniet.

I Nakskov var H. N. Andersen



Direktør Otto Bjørling

født, og herfra drog han ud i verden. Med den erfaring, han høstede der, og med sit mod og sin fantasi startede han det selskab, som udviklede sig til det verdensomspændende Kompagni, der har sit hjemsted i Danmark.

Nakskov by havde naturligt hans forkærlighed og interesse, og de virksomheder, Kompagniet oprettede her, lever stadig, jeg tror, til glæde for mange her i byen.

Til Nakskov søgte Etatsråden ofte med et af Kompagniets skibe. Det glædede ham at opfriske minder fra denne by, og de var mange. Blandt andet søgte han gerne ind i sin barnheds kirke, og når salmesangen lød, var han, som han engang udtrykte sig overfor mig, med i hele menighedens sang.

Jeg har bemærket mig, at det er understreget af de mænd, som står bag oprettelsen af dette kollegium, at

det er ønsket, at det bliver kollegierne, som styrer kollegiet og har ansvaret for den daglige ledelse som bestyrelsens medarbejdere.

Jeg understreger dette som værende helt efter H. N. Andersens tanker. Han nærrede blind tillid til de mennesker, han havde knyttet til sig, det være sig hans samtidige som ikke mindst de unge. Han kaldte dem »mine folk, mine medarbejdere«.

Tillid er ledetråden i Kompagniets virksomhed og skabte respekten om det overalt i verden. Personlig kan mange med mig tale herom fra be-

søg bl. a. hos storbankerne rundt i verden.

Ordet vekselvirkning har gennem Etatsråd Andersen fået sin særlige betydning. Kun hvad der også gav nede de steder, hvor Kompagniet slog sig ned, havde interesse. Penge var i den forbindelse af underordnet betydning og kun målestok for, hvad skibsfart og handel beskæftigede sig med.

Etatsråd Andersens virke har været af stor betydning for vort land, og jeg ønsker kollegiet alt held til at virke i hans ånd.



På Kompagniets bestyrelsesmøde den 15. december 1969 er underdirektør O. Feierskov Andreasen, Industriafdelingen, blevet udnævnt til vicedirektør pr. 1.1.1970.

Containerudstilling i Hamburg

I dagene 21. til 26. oktober 1969 afholdtes i Hamburg en international container udstilling.

De tre skandinaviske rederier, som står bag Scanservice, havde kort tid inden udstillingen offentliggjort planerne om bygningen af fire containerskibe til Europa-Østen farten, og man fandt derfor tidspunktet for denne udstillings afholdelse belejligt til igennem deltagelse med en stand at understrege beslutningen om Scanservice's deltagelse i container-udviklingen.

Udstillingen, hvorpå de største konkurrerende rederier var repræsenteret, samlede et stort antal besø-

gende, deriblandt adskillige repræsentanter for Scanservice's nuværende kunder. Udviklingen inden for container-trafikken omfattes allesteds med den største interesse, men i særdeleshed inden for det tyske erhvervsliv følger man denne udvikling nøje på grund af dens store indflydelse på landets vidtforenede transportsystem.

Den stand, hvormed Scanservice var repræsenteret, blev fra forskellig side fremhævet på grund af den enkle, men alligevel vægtige måde, hvorpå den understregede Scanservice's placering i fremtidens trafik mellem Europa og Østen.

Hamburg. Scanservice's enkle stand blev fremhævet, fordi den på en vægtig måde understregede Scanservice's placering i fremtidens trafik mellem Europa og Østasien.

Hamburg. The plain stand of Scanservice was well noticed because of the way in which it stressed the position of Scanservice in the future traffic between Europe and The Far East.



Vicedirektør
O. Feierskov
Andreasen

At the Board Meeting held on 15th December, 1969, Mr. O. Feierskov Andreasen, General Manager, Industrial Department, was appointed Deputy Managing Director as from 1st January, 1970.



Underdirektør
C. F. Holten-Andersen



Underdirektør
Henning Hempel Sparso

På samme bestyrelsesmøde blev prokurist C. F. Holten-Andersen, Træafdelingen, og prokurist Henning Hempel Sparso, Skibsfart, udnævnt til underdirektører pr. 1.1.1970.

At the same Board Meeting Mr. C. F. Holten-Andersen, Manager, Wood Department, and Mr. Henning Hempel Sparso, Manager, Shipping Department, were appointed General Managers as from 1st January, 1970.

Kompagniet har udnævnt Los Angeles kontorets leder, filialbestyrer Gorm Larsen, til President for The East Asiatic Co., Inc., U.S.A., efter at baron G. Wedell Wedellsborg er blevet pensioneret og ØKs amerikanske virksomhed får således sit administrative hovedkvarter i Los Angeles.

Samtidig er filialbestyrerne Jørgen

Frederiksen, San Francisco og John Arthur Hansen, New York, blevet udnævnt til Vice-Presidents.

Our Company has appointed Mr. Gorm Larsen, Manager EAC, Los Angeles, President of The East Asiatic Company, Inc., U.S.A., in succession to Baron G. Wedell Wedellsborg who has retired on pension. The headquarters of EAC's American activities will thus in future be in Los Angeles.

Simultaneously, Mr. Jørgen Frederiksen, Manager, San Francisco, and Mr. John Arthur Hansen, Manager, New York, have been appointed Vice-Presidents.

Direktør Werner Nielsen har været på forretningsbesøg i Nigeria og Ghana fra den 14. til den 21. januar.

From 14th to 21st January, Mr. Werner Nielsen, Managing Director, has been on a business visit to Nigeria and Ghana.

Direktør Mogens Pagh, direktør T. W. Schmith og underdirektør Bent Andersen rejste i slutningen af januar 1970 på forretningsbesøg til Monrovia, Liberia. Hjemrejse via Accra, Ghana, med ankomst til København i begyndelsen af februar.

At the end of January, 1970, Mr. Mogens Pagh, Chairman of EAC, Mr. T. W. Schmith, Managing Director, and Mr. Bent Andersen, General Manager, left on a business visit to Monrovia, Liberia. Return journey via Accra, Ghana, with arrival in Copenhagen at the beginning of February.

Underdirektørerne Lage Hansen, Inter Office, og B. Hüttemeier, Hovedbogholderiet, afrejste i begyndelsen af januar på forretningsrejse til New York, Mexico og Sao Paulo. Rejsen varede en halv snes dage.

At the beginning of January Mr. Lage Hansen, General Manager, Inter Office, and Mr. B. Hüttemeier, General Manager, Accounts Department, paid a business visit to New York, Mexico and Sao Paulo. The tour lasted 8-10 days.

Prokurist Anders Olsen, Skovindustriafdelingen, afrejste den 4. januar til Vestafrika på forretningsbesøg i Liberia og Ghana. Forventet hjemkomst i begyndelsen af februar.

Mr. Anders Olsen, Manager, Forestry Department, left on 4th January for West Africa, to pay business visits to Liberia and Ghana. Expected return in the beginning of February.

Civilingeniør J. A. Jensen og ingeniør A. Cortzen, Industriafdelingen, afrejste

den 30. november 1969 til Sydamerika på forretningsbesøg i Peru, Paraguay og Brasilien. Hjemkomst den 23. december 1969.

On 30th November, 1969, Mr. J. A. Jensen, Civil Engineer, and Mr. A. Cortzen, Engineer, Industrial Department, went on a business tour to South America, where they visited Peru, Paraguay, and Brazil. They returned on 23rd December, 1969.

Kontorchef I. H. Hansen og ingeniør A. Cortzen, Industriafdelingen, afrejste den 3. og den 10. januar til Liberia for sammen med plantagebestyrer I. N. Andersen, Malaysia, at bistå LPMC, Monrovia, i en undersøgelse af lokale industrielle muligheder. Forventet hjemkomst i begyndelsen af februar.

On 3rd and 10th January respectively Mr. I. H. Hansen and Mr. A. Cortzen, Engineer, Industrial Department, left for Liberia for the purpose, together with Mr. I. N. Andersen, Plantation Manager, Malaysia, of assisting LPMC, Monrovia, in an investigation of local industrial possibilities. Expected return in the beginning of February.

Den 29. oktober 1969 blev der afholdt stiftende generalforsamling i Dansk Sojakagefabrik A/S, som med virkning fra 1. januar 1969 viderefører den industriaktivitet, der tidligere blev udøvet i Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni under afdeling Dansk Sojakagefabrik A/S, men som overgik til Kompagniet i forbindelse med fusionen af Ø. P. og Kompagniet.

On 29th October 1969 a first general meeting was held in Danish Soyacake Factory Ltd., a company which has been formed for the purpose of continuing the industrial activities which were previously carried out by a division of The East Asiatic Industry and Plantation Company Ltd. under the name of Danish Soyacake Factory Ltd., but which was taken over by The East Asiatic Company Ltd. in connection with the amalgamation of the two companies.

Som nævnt i ØK-bladet i oktober 1969 besluttede Kompagniet sammen med Sadolin & Holmblad A/S og en lokal partner at oprette en farve- og lakfabrik i Indonesien, P. T. Dana Paints.

Projektet er nu blevet endeligt godkendt af de indonesiske myndigheder, og produktionen ventes at komme i gang i anden halvdel af 1970.

As mentioned in "ØK-bladet", October, 1969, our Company has decided to estab-

lish a paint- and lacquer factory in Indonesia, P. T. Dana Paints, in co-operation with Sadolin & Holmblad Ltd. and a local partner.

The project has now been finally approved by the Indonesian government, and production is expected to commence during the latter half of 1970.

ØKs motortankskib *Nakskov*, 18.965 t.d.w., er blevet solgt til A/R Seljan, repræsenteret af Paul M. Jebsen, Bergen. Skibet skal leveres marts/april 1970.

EAC's Motortanker "Nakskov", 18.965 t.d.w., has been sold to A/R Seljan, represented by Paul M. Jebsen, Bergen. The vessel will be delivered by March/April, 1970.

ICI Fibres Ltd. og A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg, har underskrevet en overenskomst, der giver A/S Kaj Neckelmann licens til fremstilling af Crimplene garn på basis af ICIs Terylene fiber. Overenskomsten trådte i kraft den 1. december 1969, men den formelle underskrift fandt først sted, da repræsentanter fra ICI Fibres Ltd., ICI, Danmark, og A/S Kaj Neckelmann mødtes den 18. december 1969.

ICI Fibres Ltd. and Kaj Neckelmann Ltd., Silkeborg, have signed an agreement giving Kaj Neckelmann Ltd. licence to produce Crimplene yarns based on ICI's Terylene fibre. The agreement came into force on 1st December, 1969, but the formal signing only took place when representatives of ICI Fibres Ltd., ICI, Denmark, and Kaj Neckelmann Ltd. met on 18th December, 1969.

Som nævnt i forrige nummer af ØK-bladet er der dannet et nyt selskab ved sammenlægning af De Forenede Maskinfabrikker A/S, Nakskov, og dæksmaskineri-afdelingen af Thrige-Titan, Odense, og navnet på det nye selskab er Thrige-Nakskov Maskinfabrikker A/S. Selskabet har domicil i Nakskov.

As mentioned in the previous issue of "ØK-bladet", a new company has been formed by the amalgamation of The United Machine Works Ltd., Nakskov, and the deck-machinery plant of Thrige-Titan, Odense. The name of the new company is Thrige-Nakskov Machine Works Ltd. The company is located in Nakskov.

Som tidligere omtalt fik Kompagniet i foråret 1968 overdraget eneagenturet for Vespa Scooters i Indonesien. Til varetagelse af dette agentur blev der stiftet et nyt selskab ved navn P. T. Danmotors Indonesia, og solget af Vespa scooters

har siden overtagelsen af agenturet udviklet sig særdeles tilfredsstillende.

Under hensyntagen til den indonesiske regerings ønske om at opnå en øget industrialisering af landet har Kompagniet nu besluttet at oprette en samlefabrik for scooters i Djakarta i samarbejde med en indonesisk partner. Produktionen ventes at komme i gang i slutningen af 1970.

As previously mentioned, our Company took over the sole agency for Vespa scooters in Indonesia in the spring of 1968. To operate this agency a new company, P. T. Danmotors, was founded, and the sale of Vespa scooters has since developed very satisfactorily.

In view of the wish of the Indonesian Government to increase the industrialization of the country, the Company has now decided to build an assembly plant in Djakarta for these scooters in co-operation with an Indonesian partner. Production is expected to commence towards the end of 1970.

● Ved oprykningsprøven til maskinmestereksamen er eleverne Henrik Frandsen, København, Tummas Petersen, Thors-havn, Arne Frej Steffensen, Esbjerg, Ole Wad Jensen, Frederikshavn og Alf Funk Jacobsen, Horsens Maskinmesterskole, efter indstilling fra de respektive skoler i efteråret 1969 blevet tildelt Kompagniets belønning på kr. 500,00 til hver for særlig flid og interesse i skolearbejdet.

At the final tests of the engineer's examination and at the recommendation of their respective schools the students Henrik Frandsen, Copenhagen, Tummas Petersen, Thorshavn, Arne Frej Steffensen, Esbjerg, Ole Wad Jensen, Frederikshavn, and Alf Funk Jacobsen, Horsens Engineering School, have been given our Company's award of Kr. 500.00 each for particular diligence and interest in their work.

● Frame & Co. Ltd., London, er den 31. december 1969 ophørt med at gøre forretning under dette navn, men aktiviteterne fortsætter med den samme stab som en ny afdeling under United Baltic Corporation Ltd., London, under ledelse af Mr. Ian F. S. Greenaway.

On the 31st December, 1969, Frame & Co. Ltd., London, ceased trading under this name. However, from the 1st January, 1970, the business formerly carried out by the said firm is being continued by a new department of United Baltic Corporation Ltd., London, operated by the same staff under the direction of Mr. Ian F. S. Greenaway.

Gæstebogen

The Visitors' Book

John Sidebotham, Manager, International Division, The Marconi Company, Chelmsford.

Svend Kristensen, Civilingeniør, Direktør, Larsen & Nielsen Consultor A/S, København.

Charles M. Stockholm, Vice-President, Far East Region, First National City Bank, Djakarta.

C. Fletcher, Assistant Manager, J. Henry Schroder Wagg & Co., Ltd., London.

D. K. Smith, Assistant Manager, J. Henry Schroder Wagg & Co., Ltd., London.

Boris A. Nachamkin, Assistant Vice-President, Bankers Trust Company, New York.

Phillip M. Wilson, Assistant Treasurer, Bankers Trust Company, New York.

Ian G. Pyper, Vice-President, Cantrans Service (1965) Ltd., Vancouver.

S. O. Sørensen, Bankdirektør, Landmandsbanken, København.

H. Maegaard Nielsen, Bankdirektør, Landmandsbanken, København.

Tage Andersen, Bankdirektør, Landmandsbanken, København.

L. Sundorph, Vicedirektør, Landmandsbanken, København.

Erik Bagger, Vicedirektør, Landmandsbanken, København.

Preben Hommel, Vicedirektør, Landmandsbanken, København.

H. Haargaard, Underdirektør, Landmandsbanken, København.

A. Buch-Nielsen, Underdirektør, Landmandsbanken, København.

Sven Skodsborg, Underdirektør, Landmandsbanken, København.

Thøger Nielsen, Professor, dr. jur., København.

PERSONALE-NYT

Staff News

Udnævnelser

Appointments

Fungerende filialbestyrer Hans Peter Holst, Manila, til filialbestyrer.

1. styrmænd Aa. M. Bjerregaard er den 24.11.1969 udnævnt til overstyrmænd med tjeneste indtil videre i *M/S Ancona*.

1. maskinmester J. Kiilerich er den 19.12.1969 tiltrådt tjeneste som maskinchef i *M/S Basra*.

Fuldmagter

Powers of Attorney

Erik Almdal, Eksportafdelingen – kontorchef.

Georg Hansen, Eksportafdelingen – kontorchef.

Jens Chr. Troels Smith Jensen, Skibsfafdelingen – kontorchef.

Jørgen Chr. Hoffmann, Træafdelingen – kontorchef.

Preben Anker Riis, Træafdelingen – kontorchef.

Kaptajn S. C. Nygaard, Skibsfafdelingen – special fuldmagt.

Keld A. Render Jess, Revisionsafdelingen – fuldmægtig.

Jørn Dahlkvist, Træafdelingen – fuldmægtig.

Jan Meinert Raaholt Olsen, Træafdelingen – fuldmægtig.

Begrænset fuldmagt

Bjarne Bang Christensen, Godsekspeditionen.

Johann Klett, Godsekspeditionen.

Harry Ernst Nielsen, Godsekspeditionen.

Maskininspektør Regnar Petersen, Maskininspektionen.

Diverse

Tidligere kontorchef i Eksportafdelingen, Ove Hansen, som i august 1967 blev forflyttet til Den Danske Mælkekondenseringsfabriks kontor i København, er af bestyrelsen for Dansk Mejeri Industri & Export Kompagni, et datterselskab af Kondens, blevet udpeget til afdøde direktør Betaks efterfølger.

Fungerende filialbestyrer P. Marcher, Penang, er udnævnt til dansk konsul for Penang, Wellesley, Perlis, Kedah og Perak.

Besøg ved Hovedkontoret

Filialbestyrer Hans Olesen, Djakarta.

Filialbestyrer René Kristiansen, Lagos. J. Mertins, Madrid.

Filialbestyrer J. Bie Andresen, Paris.

A. Kirnak, Portland.

Knud Aage Olsen, Santo Domingo.

Steen Fenger Petersen, Wien.

Nyansættelser

Mekaniker Erling Moesgaard, til Djakarta.

Reservedelsspecialist Benny O. Henriksen, til Ghana.

Ingeniør Jan Dolleris Engelund, til Industriafdelingen.

Filialforflytninger

Transfers

Jan Nowakowsky, Bangkok, til Manila. Jens Kim Bergenser, Johannesburg, til Singapore.

Jørgen Erik Nielsen, Monrovia, til Buenos Aires.

Henning Loesch, Osaka, til Singapore.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H. O.

Ole Waage Pedersen, Nairobi, til Industriafdelingen.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Jan Lennart Larsson, Bogholderierne, til Bujumbura.

Midlertidig forflyttelse

Fuldmægtig C. Bro Eriksen, Industriafdelingen, forflyttedes fra den 1.1.1970 midlertidigt til Schønning & Arvé A/S, Heimdalsgade 45-47, København.

Ankommet på hjemmeferie

On Home Leave

Birger Bartholdy Hansen, Palle M. Jensen, Accra, ing. Mogens Kamstrup-Jepsen, Poul Storm Nielsen, Bangkok, Christian Lau Larsen, Dar-es-Salaam, Gerner Frandsen Vejrup, Djakarta, Vagn Fausning, Hong Kong, Jens Kim Bergenser, Johannesburg, Peter Axel Tryde, Los Angeles, Jørgen Erik Nielsen, Monrovia, Palle Ivan Wurm Petersen, New York, Ole Waage Pedersen, Nairobi, og Claus Steen Gyrrn, Tokio.

Udtråd af Kompagniets tjeneste

Reservedelsspecialist Børge A. Thomsen, Accra.

Knud Erik Nielsen, Industriafdelingen, J.-U. Haxthausen, Mexico.

Pensioneret

Retired

Direktør G. Buck, Medicinalco, pr. 1.1.1970.

Maskininspektør K. B. Hagen, Maskininspektionen, pr. 1.1.1970.

Kaptajn Robert Larsen, pr. 1.1.1970.

Kaptajn J. A. Thomsen, pr. 1.1.1970.

Maskinmester C. G. V. Caspersen, pr. 1.2.1970.

Filialbestyrer G. Wedell Wedellsborg, New York, pr. 1.2.1970.

MÆRKEDAGE

Red Letter Days

40 års jubilæum

Kaptajn P. G. Larsen, 20.3.1970.



Kaptajn
P. G. Larsen

Runde fødselsdage

80 år

Forvalter J. W. Sørensen, Silkeborg-gade 30, 1. sal tv. 2100 København Ø. 6.3.1970.

70 år

Elektriker Aron E. Faurhøj, Amsvej 24, 3450 Allerød, 28.2.1970.

65 år

Maskinchef J. Olesen, 6.3.1970.
Pens. direktør Axel Nielsen, tidl. Bloch & Behrens, Barsehøj 15, 2700 Hellerup, 10.3.1970.

60 år

Kaptajn Zacho Pedersen, 5.3.1970.
Pens. maskinchef Harald M. Kjeldgaard, Tønnesvej 41, 2300 København S, 28.3.1970.

50 år

Civilingeniør B. Bangsvig, Maskininspektionen, 8.3.1970.
Maskinmester C. B. P. Christensen, 8.3.1970.
Kontorbud Børge K. Mortensen, 11.3.1970.
Kontorchef Gunnar Holst, Publicity, 15.3.1970.
Styrmænd G. P. Halsson, 2.4.1970.

Kontorchef Eskild Andresen, p.t. Singapore, 4.4.1970.

Hovmester Billy Hansen, 4.4.1970.

Direktør Børge Rathje, Scanservice, 12.4.1970.

DØDSFALD

Obituary

Maskinchef Vagner Nielsen, M/S *Samoa*, er den 11. december 1969 afgået ved døden i San Francisco af et hjerteslag, 47 år gammel.

Maskinchef Nielsen ansattes i Kompagniets tjeneste den 21.5.1949 som juniormaskinmester i M/S *India* og avancerede i årene derefter op igennem graderne, indtil han i 1962 udnævntes til maskinchef i M/S *Bintang*.

Han gjorde i årene derefter tjeneste i forskellige af Kompagniets skibe bl. a. 3 år i M/S *Siena* og havde den 16. maj 1969 overtaget M/S *Samoa*.

Tidligere kontorchef i Træafdelingens bogholderi, Erhard Frederiksen, er den 25. december 1969 afgået ved døden i en alder af 70 år.

Kontorchef Frederiksen blev ansat i Kompagniet den 13. februar 1920 og var i årene 1923-29 udsendt til filialtjeneste.

D.P.R.K. BESØGER ØK

København. Direktør Mogens Pagh holder i bestyrelsessalen foredrag om ØK for foreningen Dansk Public Relations Klub.

Copenhagen. Mr. Mogens Pagh, Chairman of EAC, delivering a lecture on EAC in the Board Room to members of the Danish Public Relations Club.

Tirsdag den 25. november 1969 af lagde Dansk Public Relations Klub besøg i ØK, hvor direktør Mogens Pagh holdt et foredrag om Kompagniet for klubbens medlemmer.

Medlemmerne var inviteret til klokken 17.30, og efterhånden som 10 gæster var samlet, blev de sendt på rundtur i huset med en af vore



egne folk. Efter rundgangen samlede man i Receptionen til en drink, så alle kunne nå at hilse på hinanden inden foredraget.

Kl. 18.30 blev der lukket op til bestyrelsessalen, og efter at klubben var blevet budt velkommen, gav direktør Pagh et rids af Kompagniets udvikling og personalets uddannelse. Efter foredraget fik de tilstedeværende lejlighed til at stille spørgsmål, og der kom mange.

Kl. 20 blev det besluttet at holde en pause, og selskabet begav sig op til prokuristernes frokoststue, hvor der serveredes smørrebrød, øl og snaps. Her fortsattes med endnu nogle spørgsmål, og på opfordring af klubbens formand, informationschef John Jensen, Esso, sluttede direktør Pagh af med en kort beretning om Indonesien og en længere om det ny Kina. Direktør Pagh har som bekendt tilbragt en række år i Kina i begyndelsen af sin oversøiske tjeneste.

Beretningen påhørtes med største opmærksomhed og hilstes med stort bifald. John Jensen tog derpå ordet og takkede direktør Pagh, fordi han trods sin knapt tilmålte tid havde kunnet ofre en aften på klubben. Han oplyste samtidig, at aftenen havde fremvist den største mødeprocent indtil nu i klubbens historie.

Mødet sluttede kl. 21.30.

København. Direktør Mogens Pagh i samtale med formanden for Dansk Public Relations Klub, Informationschef John Jensen, Esso.

Copenhagen. Mr. Mogens Pagh, Chairman of EAC, in conversation with Mr. John Jensen, PR-Officer, Esso, Chairman of the Danish Public Relations Club.



Betydningen af to nye fag:

Matematik og psykologi

På Kompagniets fortsættelseskursus undervises der ikke direkte i matematik og psykologi, men fagene tages med i økonomitimerne i det omfang, det skønnes nødvendigt for at indlære moderne teori og dens anvendelsesmuligheder tilstrækkelig effektivt.

De nævnte fag er dog ingeniørlunde nye. Tværtimod er der vel tale om nogle af de ældste akademiske discipliner, mennesker har beskæftiget sig med. Allerede i oldtiden udvikledes matematikkens grundelementer, og betydningen heraf for udviklingen af talsystemerne, naturvidenskaberne og teknikken er åbenbar. Der er altså tale om en gammel grundvidenskab, der er blevet anvendt på så mange praktiske områder, at betydningen faktisk er umåelig. Kendskab til matematik er en af forudsætningerne for menneskelig civilisation.

Faget »menneskekundskab« har altid været højt estimeret, og især filosoffer og andre lærde folk har beskæftiget sig dermed siden oldtiden. Men først i nyere tid er studiet af menneskers adfærd blevet organiseret som en selvstændig akademisk disciplin betegnet psykologi. Der er altså tale om en ny videnskab med rødder helt tilbage til oldtiden.

Videnskabsmænd har altid interesseret sig for de to grundvidenskaber for at kunne anvende dem inden for deres egne fagområder. Vi-

den får jo først praktisk værdi, når den kommunikerer til de mennesker, der har behov for anvendelse af den pågældende viden. Selve kommunikationsprocessen lettes, når meddelelsen har kendskab til modtagerens psyke, og når selve meddelelsen er så kort, klar, overskuelig og utvetydig, at misforståelser og fejlfortolkninger undgås.

Det sidste krav honoreres bedst ved anvendelse af matematik, idet den karakteristiske brug af symbolske operatorer nødvendiggør nøjagtige definitioner af hvert enkelt symbol, hvorfor de matematisk formulerede meddelelser må blive mere præcise end meddelelser formuleret i almindeligt sprog.

Når fagene alligevel i overskriften benævnes »nye«, skyldes det stærkt stigende interesse, behov og anvendelse i de senere år, ikke mindst i erhvervslivet. Teknikerne har altid anvendt matematik, men inden for salg og administration er faget en ret ny foreteelse. Købmandsskolens undervisning i regning og bogføring hviler ganske vist på et matematisk grundlag, men egentlig undervisning i matematik har man ikke haft.

Anderledes stiller det sig med videregående undervisning i drifts- og nationaløkonomi. Disse fag er blevet mere og mere matematisk prægede, hvorfor man har fundet det nødvendigt at kræve særlige matematiske forkundskaber eller at supplere un-

dervisningen i økonomi med matematik-kurser. Denne udvikling har sat sit præg på f. eks. lærebøger og tidsskrifter, hvis forfattere i stigende omfang synes at antage, at læserne har et vist minimalt kendskab til matematik.

Udviklingen skyldes bl. a., at flere og flere økonomisk uddannede folk arbejder i praksis med de problemer, de har studeret teoretisk, og fundet vanskeligheder ved at anvende den teoretiske viden. Disse vanskeligheder har medført et pres på forskerne, der har søgt at imødekomme kravene om praktisk anvendelighed ved at udvikle mere og mere differentierede og anvendelige modeller.

Af de nævnte vanskeligheder må især fremhæves to. For det første opererer man i den klassiske driftsøkonomi med profitmaximering som målsætning, men det er langt fra sikkert, at dette altid er realistisk. Og selv om det var, ville beslutningstagen efter denne målsætning forudsætte et urealistisk stort kendskab til alternativerne til en givet handling. For det andet forudsætter man i driftsøkonomien viden om visse grænseværdier for at kunne tage optimale beslutninger, men denne viden er i praksis ofte stærkt begrænset. Omhyggelig indsamling af data ved regnskaber, statistik, markedsanalyser m. v. kan ganske vist producere denne viden delvis, men bearbejdelsen – der skal være hurtig, fordi data er en højst fordærlig vare – har budt på næsten uoverstigelige praktiske vanskeligheder.

Disse vanskeligheder er imidlertid ved at blive løst. Edb-teknikken gør det muligt at overkomme databehandling i et omfang og med en hastighed, man hidtil ikke havde forestillet sig. Derved bliver de teoretiske optimeringsmodeller praktisk anvendelige, når blot de i sig selv er realistiske. Arbejdet med at udvikle bedre og bedre modeller har udviklet den nye videnskab, operationsanalyse, der på det økonomiske område kan defineres som den matematiske beskrivelse af driftsøkonomiske forhold.

Disse nye teknikker – edb og operationsanalyse – kræver i sig selv et ret stort kendskab til matematik. Og da de nævnte teknikker har fundet mange anvendelsesområder – ikke blot inden for salg og administration – har denne udvikling medført stigende krav til den matematiske grunduddannelse. Dette spores overalt: dels undervises der i stigende omfang i matematik, selv i børneskolen, og dels har selve faget avanceret. Den nye matematik opererer således med mængdelære og logik, og man har taget en række nye symboler i anvendelse, som har gjort det nødvendigt for mange matematiklærere at sætte sig på skolebænken igen.

Det er karakteristisk for vor tid, at specialisering og integrering stadig udvikles. Formålet er at opnå stordriftsfordele. Men stordriften har også sine ulemper: for det første medfører specialisering, at vi bliver mere afhængige af hinanden, og samtidig vanskeliggøres kommunikationen mellem mennesker. For det andet går tendensen mod færre og større enheder, som det bliver stadig vanskeligere at administrere. Toplederne kan derfor ikke længere selv påtage sig hele byrden, men må delegeres ansvar og myndighed ud i organisationerne. Dette er jo også i overensstemmelse med tidens slagord om »industrielt demokrati« m. v. Men alt dette giver større vanskeligheder for samarbejdet mellem mennesker – ja, man er blevet nødt til at undervise i handelsskoler i »samarbejds-lære«. Det hjælper jo ikke, at specialister sidder inde med en stor viden, hvis de ikke kan samarbejde med andre om denne videns udnyttelse.

Vanskeligheder i samarbejdet kan opstå af menneskers adfærd og af andres reaktioner på denne adfærd. Der gælder måske visse naturlove herfor, og en erkendelse heraf vil kunne vise vej udenom samarbejds-vanskeligheder. Dette er psykologernes arbejdsfelt, og derfor er de taget med i arbejdet på mangfoldige områder. Psykologer lærer lærerne at undervise og giver forældre råd om opdragelse og erhvervsvejledning,

psykologerne samarbejder med læger og militæret, og også inden for erhvervslivet har psykologien fundet anvendelse. Dels anvender mange virksomheder psykologiske tests ved personaleansættelser, og dels tages psykologer med på råd ved personalebedømmelse, især med henblik på besættelse af ledende stillinger. Også i salgsarbejdet har psykologerne bidraget. Moderne produkter udvikles og markedsføres på grundlag af den viden, man har indhentet ved dybdepsykologiske undersøgelser – såkaldt »Motivation Research«. Ideen i det hele er at undgå fejlinvesteringer i uddannelse, stillingsbesættelser, nye produkter o.s.v., kort sagt at hjælpe enhver til at undgå at træffe forkerte beslutninger som følge af manglende viden om egne eller andres evner og personlighed m. v. Denne udvikling har stillet større krav til den psykologiske grundforskning.

Nu må man af de ovenstående betragtninger ikke udlede, at ens lykke er gjort, blot man har kendskab til matematik og psykologi. Almindelig sund fornuft og en alsidig grunduddannelse kombineret med et eller flere specialer vil stadig være hovedhjørnestenen i enhver karriere.

Men udviklingen kan jo fremkalde tanker om, hvorvidt matematikere og psykologer vil få større og større indflydelse fremover. Vi kender vel alle Karl Marx' historieopfattelse om de stadigt skiftende klasser. I oldtiden var det slavejerne, der var ovenpå, i middelalderen godsejerne, og i forrige århundrede – på Karl Marx' tid – var det kapitalejerne. Men i dette århundrede er magten delvis gledet over på de bedst uddannede – det såkaldte »teknokrati«. Dette skyldes, at kapitalejerne ikke længere selv kan overkomme at lede de store virksomheder og derfor har overgivet ledelsen til højt uddannede funktionærer – den såkaldte »managerial revolution«.

Hvilken uddannelse skal fremtidens »teknokrater« have? Spørger man f. eks. psykologerne, om de stiler efter magten, vil de sikkert svare,

at økonomerne nok bliver dominerende, men disse vil på deres side henvise til deres stadig stigende afhængighed af mange andre specialister, herunder edb-folk, operationsanalytikere, matematikere og psykologer.

Er man bange for denne udvikling, kan man indtage det standpunkt på forhånd at frakende den betydning og dermed stemple sig selv som reaktionær. En mere positiv indstilling er at studere tidens tendenser i et sådant omfang, at man kan komme på talefod med de nye specialister. Derved kan man opnå dels at drage fordel af ny viden og dels at undgå at blive »taget ved næsen« af skrupeløse individer i de nye specialisters kreds. Man kunne sammenligne situationen med folks indstilling til en af vor tids store opfindelser: bilen. Få vil vel benægte de store fordele, man kan have af bilerne. Men der er jo også ulemper: man må gøre sig den ulejlighed at lære at køre dem forsvarligt, og lidt

teknisk indsigt er heller ikke af vejen, når man skal diskutere reparationer med værkstedet. Men man behøver selvfølgelig ikke være hverken ingeniør eller mekaniker for at være bilejer.

Tilsvarende med matematik og psykologi: en relativt beskedne indsigt er tilstrækkelig til at kunne drage fordel af et samarbejde med specialister i de nævnte fag. I det følgende vil nogle få bøger omhandlende de nævnte emner blive omtalt. Udvalget af litteratur er imidlertid så stort, at de nævnte titler må forekomme tilfældigt, ja måske for nogle endda uhensigtsmæssigt udvalgt.

Lancelot Hogben's bog »Matematik for millioner« er grundig og let tilgængelig. Noget vanskeligere er P. Nørregaard Rasmussen og Lauge Stetting: »Matematik for økonomer«, bind I og II, samt Erik Johansens »Introduktion til operationsanalyse«. Den såkaldt nye matematik med mængdelære og logik m. v. findes beskrevet i Bent Christiansen og Jo-

nas Lichtenberg: »Matematik 65« samt i Fenchel, Handest, Meyer og Neerups »Elementær matematik«, bind I og II.

Af psykologisk litteratur vil jeg fremhæve K. B. Madsens letlæste »Almen psykologi«, bind I og II, samt Asger Langkjærs »Salgspsykologi«.

Ernst Poulsen.

Matematik på Kompagniets Handelsskole

I forbindelse med foranstående artikel kan nævnes, at der ved indeværende skoleårs start påbegyndtes undervisning i matematik på Kompagniets Handelsskole afsluttende efter et års forløb med den statskontrollerede højere fagprøve i matematik. Faget træder i stedet for den højere fagprøve i tysk, således at eleverne fremover kun får et års undervisning i tysk.

MASKINMESTRENE FORENING SER PÅ UDDANNELSE I NAKSKOV

Maskinmestrenes Forenings bestyrelse havde i dagene 14. og 15. november henlagt sit årlige møde med foreningens kredsrepræsentanter til Nakskov, da foreningen havde ytret ønske om en orientering om Kompagniets specielle uddannelse af ma-

skinmesteraspiranter samt om dansk skibsfarts aktuelle problemer.

Fra hele landet var mødt ca. 34 repræsentanter for Maskinmestrenes Forening med formanden, maskinmester A. C. Hansen, og den tidligere formand, nu foreningens æresmedlem, H. P. Larsen i spidsen.

Præsentationen af uddannelsens forløb indledtes på Nakskov Tekniske Skole, hvor forstander, ingeniør J. Nyeboe redegjorde for maskinmesteraspirantordningen og dens relationer til andre tekniske uddannelser og kom her særlig ind på værk-

Nakskov. Fra venstre: Formand for Maskinmestrenes Forening A. C. Hansen, daglig leder af aspirantværkstedet, maskinmester H. Michaelsen og fhv. formand for foreningen H. P. Larsen.

Nakskov. From the left: Mr. A. C. Hansen, Chairman of the Engineers Association, Mr. H. Michaelsen, Chief of the apprentice education workshop, and Mr. H. P. Larsen, former Chairman of the Association.



Nakskov. Fra venstre: Sekretær i Maskinmestrenes Forening A. Sørensen, formanden A. C. Hansen og kredsrepræsentant, maskinmester H. C. Thomsen, Horsens, i samtale med en maskinmesteraspirant.

Nakskov. From the left: Mr. A. Sørensen, Secretary of the Engineers Association, Mr. A. C. Hansen, Chairman, Mr. H. C. Thomsen, Engineer, Horsens, in conversation with an apprentice.



Nakskov. Maskinmestrenes Forenings bestyrelse og kredsrepræsentanter vurderer nøje kvaliteten af aspiranternes arbejde. Her forevises opgaver fra el-svejsning af svejselinstruktør E. Højbjerg.

Nakskov. The Board of the Engineers Association and district representatives estimate thoroughly the quality of the work of the apprentices. Presentation of electro welding works by Mr. G. Højbjerg, Welding Instructor.



stedsskolens betydning i forbindelse med de nye toner inden for den danske faguddannelse, f. eks. ved den forsøgsundervisning, skolen nu gennemfører for maskinlærlinge i forståelse med Direktoratet for Erhvervsuddannelserne og i nært samarbejde med uddannelsesafdelingen under Jern- og Metalindustriens Sammenslutning samt Metalindustriens Fagskole i København.

Ledende faglærer Leo Petersen gennemgik derefter de enkelte faser i selve den håndværksmæssige uddannelse og pointerede værdien af vekseluddannelse, som man i Nakskov har fortræffelige muligheder for at udnytte ved samarbejdet mellem Teknisk Skole og Nakskov Skibsværft.

Efter orienteringen førtes gæsterne på en rundtur, der nogenlunde fulgte uddannelsesforløbet, hvorfor der startedes på den såkaldte »file-

forskole« på Teknisk Skole, hvorefter man kørte til det særlige lærlingeværksted på Nakskov Skibsværft. Tidligere maskinmester i ØK Harry Michaelsen, der i det sidste år har været leder af værkstedet, viste gæsterne rundt, og der var for det sagskyndige forum lejlighed til at bedømme arten og kvaliteten af den produktion, værkstedet var i stand til at udføre.

Den egentlige værkstedsskole, hvis nye lokaler først blev taget i brug i foråret 1969, og hvis første officielle præsentation netop havde fundet sted få dage forinden i forbindelse med indvielsen af H. N. Andersen Kollegiet den 11. november, var det næste stop. De nu fortræffelige lokaliteter er blevet en realitet bl. a. takket være et forbilledligt samarbejde mellem amt og kommune samt store dele af landsdelens erhvervsliv og faglige organisationer.

Den store maskinhal, der bl. a. indeholder 22 større værktøjsmaskiner, smedien samt svejsehallen med 12 svejseomformere for el-svejsning og 12 svejseborde for autogensvejsning med udtag fra et centralanlæg, blev forevist og demonstreret af de respektive faglærere.

Afslutningen på orienteringen skete på H. N. Andersen Kollegiet, hvor gæsterne efter rundvisningen havde lejlighed til at stille spørgsmål om uddannelsen.

Maskinmestrenes Forening var om aftenen vært ved en middag, hvortil underdirektør R. Thøgersen var inviteret sammen med de daglige ledere af maskinmesteraspiranternes uddannelse.

Aftenens diskussion om søfartens problemer blev indledt af underdirektør Thøgersen, og en meget livlig og positiv debat efterfulgte indlæg-



ØK Data. DelData anlægget, der nu fordobles og skal betjene både danske og svenske brugere.

ØK Data. The capacity of the time sharing computer is being doubled to serve both Danish and Swedish users.



ØK Data fordobler og eksporterer sin DelData kapacitet

ØK Datas DelData service, som startedes for godt et år siden, har haft så stor succes, at kapaciteten nu vil blive fordoblet, idet ØK Data har afgivet ordre på et nyt datamaskinanlæg til ca. 6 mill. kr.

Anlægget skal leveres 1. april 1970, og det installeres samme sted som det nuværende anlæg.

Det nye anlæg, der skal leveres af firmaet Bull General Electric i København, er identisk med DelDatas eksisterende anlæg.

Anlægget, der samtidigt kan betjene 40 brugere, består af to data-

maskiner, en GE-235 og en Datamet-30 samt af en række ydre enheder (stort pladelager, magnetbåndstationer, linieskriver og hulkortlæser).

Der er sluttet en interessant aftale med Bull General Electric i Sverige om levering af DelData kapacitet til dette firmas time-sharing kunder i det sydsvenske område. Da telefonafgifterne fra dette område til København er mindre end til Stockholm, hvorfra BGEs kunder hidtil har måttet hente DelData kapacitet, vil aftalen indebære kontante fordele for de skånske time-sharing brugere. Det er første gang, at en dansk eksport af »datakraft« finder sted, men ar-

rangementet indebærer adskillige interessante udviklingsperspektiver.

DelData er kort fortalt en edb-service baseret på anvendelse af dataterminaler hos brugerne. Herfra kommer man via det offentlige telefonnet i forbindelse med edb-anlægget, der kører i tidsdelt drift, dvs. at anlægget kan betjene et stort antal brugere samtidigt.

Den enkelte bruger kan fra sin terminal enten selv skrive sine programmer i Algol, Fortran eller Basic, eller han kan anvende de over 300 biblioteksprogrammer, der står i anlæggets baggrundslager. ØK Data markedsfører systemet i Danmark

efter licensaftale med General Electric Company i USA, og det er således tilgængeligt i de fleste lande i Europa samt i USA, Canada, Mexico og Australien.

DelData anvendes til beregningsopgaver af enhver art samt til mindre administrative opgaver, og desuden har en del undervisningsinstitutioner tegnet abonnement og bruger terminalen som værktøj i forbindelse med undervisning i edb.

I Danmark har ØK Data i øjeblikket 75 abonnenter med over 80 terminaler, og man venter at være oppe på over 100 terminaler, inden det nye anlæg installeres.

Hvorfor har japanske skibe »Maru« i deres navne?

Uddrag af Hitachi Zosen News, udgivet af Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Japan.

Japanske handelsskibe, der bærer »den opgående sols flag«, går i fast rutefart også til Deres land, og De vil se, at næsten alle skibene har efterstavelsen »Maru« i navnet. De har sikkert tit undret Dem over, hvad »Maru« egentlig betyder.

I lighed med udenlandske skibe bærer japanske skibe også stednavne, navne på personer, firmaer og andre ting, men de har ordet »Maru« føjet til.

For nylig blev en tankbåd på 200.000 d.w.t. færdig på Sakai Skibsværft i Hitachi Zosen og fik navnet »Kisogawa Maru«. Kisogawa betyder »Floden Kiso«. Ligeledes er der Shin-Osaka Maru (Ny Osaka Maru), Hien Maru (Flyvende Svale Maru), og Kashu Maru (Californien Maru) o. m. f.

»Maru« betyder noget rundt eller en cirkel. Det japanske flag viser den runde sol (Hino-maru). Når japanerne skal angive noget godt eller dårligt, bruger de cirkelen O til det gode og X-tegnet til det dårlige.

Japan. Maru-tegnet er temmelig fremtrædende på den 200.000 ts. store tanker på et japansk værft.

Japan. The Maru-character is rather prominent on the 200.000 ts. big tank ship in a Japanese shipyard.



Disse symboler bliver også undertiden anvendt, når skolestile skal bedømmes. Desuden bruger børnehavelærere fem koncentriske cirkler til de bedste resultater, når de små elevers tegninger bedømmes.

På japansk er ordet »Maru« behageligt for øret, og når det bruges efter et ord, udtrykker det hengivenhed og omhed. Da alt rundt udtrykker enkel skønhed og fuldkommenhed, blev »Maru« i gamle dage føjet til drengenavne med forældrenes ønske om, at de måtte vokse op og få en strålende fremtid. F. eks. har vi Ushiwaka Maru (drengenavn på en helt fra det 12. århundrede, kendt som Minamoto-no Yoshitsune) og Hiyoshi Maru (drengenavn fra Toyotomi Hideyoshi, en general, der forvarede Japan i den sidste halvdel af det 16. århundrede).

Man kan angive fæstningsstrukturer inden for en borg som f. eks. »hon-maru« (indre kastel eller selve borgen), »ni-no-maru« (det ydre kastel), »kita-no-maru« (nordre kastel) o.s.v.

»Maru« blev også brugt som navn på kæledyr og sværd. Tokugawa Shoguns selskabshund blev kaldt »Kisaki Maru«, og en generals sværd fik navnet »Hiza Maru«.

Hvad er så oprindelsen til betegnelsen på skibe? Det siges, at ordet »Maru« blev anvendt på skibe fra Kamakura-perioden (1185-1219). Det blev endnu mere populært under Tokugawa Shogunate (1603-1868). Der er imidlertid ingen definitive teorier med hensyn til oprindelsen af brugen af »Maru« for skibe, og i dag bruger japanerne »Maru« til deres skibe uden at vide hvorfor.

Af nogle af de teorier, der er fremsat indtil nu, kan nævnes:

1) Stammer fra gammel kinesisk skik.

I henhold til en kinesisk legende blev en mand ved navn Pai Tung Wan (på japansk Hakudo Maru) sendt fra himlen ned på jorden for at undervise i, hvordan man bygger skibe. Man antager, at Pai levede under kejser Kos regime, ca. 3000 f. Kr.



Japan. Maru-navnet går igen på dette 15.000 ts. lastskib. Når vi ser Maru-tegnet, ved vi, at skibet er japansk.

Japan. The Maru-name recurs also on this 15,000 ts. cargo ship. When we see the Maru sign we know that the ship is from Japan.



På japansk er »Maru« noget behageligt for øret. »Maru« betyder noget rundt eller en cirkel, og cirklen bruges til at vise det gode.

In the Japanese language the word "Maru" is pleasant to the ear. "Maru" means anything round or a circle, and the Japanese often use the sign of an "O" for good.



Et kryds »X« bruges til at vise noget dårligt. Anvendes f. eks. når skolestile skal bedømmes.

The Japanese use the "X"-sign for something bad. This symbol can be used when school papers are marked.



En børnehavelærerinde kan bruge tegnet med fem koncentriske cirkler til de bedste resultater, når de små elevers tegninger bedømmes.

A kindergarten teacher may use the sign of five concentric circles for the best results, when the drawings of their small pupils are judged.



Det japanske flag viser den runde sol (Hino-maru). Alt rundt udtrykker enkel skønhed og fuldkommenhed.

The Japanese national flag shows the rising sun (Hino-maru). Everything round expresses simple beauty and perfection.



Japan. "Hon-Maru" området (hovedborgen) af slottet i Osaka. Slotstårnet blev genopbygget efter den 2. verdenskrig.

Japan. The "Hon-Maru" area (main citadel) of the Osaka Castle. The castle tower was rebuilt after World War II.

2) Ordet kunne have profetisk betydning.

Da man forestillede sig, at skibe havde en »rundhed«, der symboliserede himlen og jorden, blev »Maru« brugt på skibe.

3) Som stammende fra kanoer.

I forhistoriske tider brugte man kanoer i Japan. De var kendt som »det runde træsbåd«, derfra anvendelsen af ordet på handelsskibe i almindelighed.

Men de tre ovenfor nævnte teorier kan næppe tages alvorligt.

4) I middelalderen måtte købmænd ikke bære deres familienavne, og derfor gav de deres forretninger navne med deres efterstavelser »Ya« eller »Maru«, som f. eks. »Omi-ja« (Omi magasinet) eller »Omi-maru«.

Disse købmænd havde normalt skibe, som blev kaldt et eller andet med endelsen »Maru«. På denne måde fik skibene navne med endelsen »Maru«.

5) Nihon Maru.

Admiral Toyotomi Hideyoshi byggede et stort skib ved navn Nihon Maru. Når en stor mand som Hideyoshi brugte »Maru« til sit skib, kom ordet »Maru« rigtig på mode.

6) Af samme grund kom tilføjelsen »Maru« til personnavne.

I Nara-perioden (710-794) og Heian-perioden (794-1185) var der mange fornemme personer, som havde ordet »Maru« i deres navne, som f. eks. Kahinomoto-no Hito-maru og Sakanoue-no Tamura-maru. Skibe, som under Tang dynastiet blev udsendt til Kina med sådanne personer som Japans goodwill udsendinge, havde navne med tilføjelsen »Maru«. »Maru« kan således ses som forvanskning af »Maro«.

Ligesom det blev brugt som et kærtegn i drengenavne, således anvendte skibsredere »Maru« til deres skibe i bøn om, at de måtte vende ubeskadiget tilbage.

I modsætning til Vesten, hvor kvindenavne ofte bliver brugt som skibsnavne, og hvor et skib omtales som »hun«, bliver japanske skibe betragtet som hankønsvæsener.

7) Som en bestanddel.

I lighed med brugen af navnet til kasteller inden for borgene, blev skibet også tænkt som værende inden for en fæstning og inden for en vis cirkel, der angav området.

Praktisk taget har eller havde alle japanske skibe bygget efter Meiji-perioden (1868-1912) – den moderne civilisations tidsalder – med undtagelse af krigsskibe, efterstavelen »Maru«. Der er ingen love i Japan, der angiver, at »Maru« skal bruges af alle handelsskibe, men regeringen opmuntrer til brugen af ordet »Maru« på japanske fartøjer.

Som nævnt er betydningen af »Maru« for skibe i dag ret vag, og der er forskellige synspunkter med hensyn til oprindelsen til anvendelse af ordet »Maru«, men den autentiske er der ingen, som kender.

WHY DO JAPANESE SHIPS HAVE "MARU" IN THEIR NAMES?

Extract from *HITACHI ZOSEN NEWS* published by Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Japan.

Japanese merchant ships carrying "the flag of the Rising Sun" regularly call at the ports of your country, and you will notice that practically all of them have the suffix "Maru" to their names. Probably many of you have wondered what the word "Maru" actually means.

In the same way as foreign ships, Japanese vessels bear names derived from names of places, persons, companies, and other things, but have the word "Maru" added to these names.

Recently completed at the Sakai Shipyard of Hitachi Zosen is a 200,000 t.d.w. tanker named *Kisogawa Maru*. *Kisogawa* means "Kiso River". Likewise, there are the *Skin-Osaka Maru* (New Osaka Maru), the *Hien Maru* (Flying Swallow Maru), the *Kashu Maru* (California Maru), and others.

"Maru" means anything round or a circle. The Japanese national flag shows the rising sun (*Hino-Maru*). In indicating good and bad Japanese often use the sign of an "O" for good, and an "X"-sign for something bad. These symbols are sometimes used when school papers are marked. Moreover, kindergarten teachers use five concentric circles for the best results, when the drawings of their small pupils are judged.

In the Japanese language the word "Maru" is pleasant to the ear, and when it is used as a suffix, it expresses affection and endearment. Since everything round expresses simple beauty and perfection, "Maru" was in old days added to the names of boys with the wishes of their parents that they would grow up and have a brilliant future.

For instance, we have *Ushiwaka Maru* (boy's name from the 12th century for a hero known as *Minamoto-no Yoshitsune*) and *Hiyoshi Maru* (boy's name for *Toyotomi Hideyoshi*, a warlord, who unified Japan during the last half of the 16th century). They are fine examples.

One can indicate fortress structures within a castle, such as "hon-maru" (inner citadel or castle proper), "ni-no-maru" (outer citadel), "kita-no-maru" (north citadel), and so on. "Maru" was also used as a name for pet animals as well as for swords. *Tokugawa Shogun's* pet dog was named "Kisaki Maru", and the sword of a warlord was given the name of "Hiza Maru".

What, then, is the origin of the word for ships? It is said that the word "Maru" was used for ships during the *Kamakura Period* (1185-1219). It became still more popular during the *Tokugawa Shogunate* (1603-1868).

However, there are no definite theories as to the origin of the use of "Maru" for ships, and today Japanese use "Maru" for their ships without really knowing why they do so.

Some of the theories advanced can be enumerated:

1) Derived from ancient Chinese custom.

According to a Chinese legend, a man named *Pai Tun Wan* (called in Japanese *Hakudo Maru*) was sent down from heaven to earth to give lessons on how to build ships. *Pai's* presumed existence was during the reign of Emperor *Ko*, about 3,000 B. C.

2) The word could possess prophetic qualities.

As ships were thought of as having a "roundness" symbolizing heaven and earth, "Maru" was used for vessels.

3) Derived from canoes.

In prehistoric times canoes were used in Japan. They were known as "the round-wood boat", hence the use of the word for merchant ships in general.

But the above-mentioned three theories can hardly be taken seriously.

4) In the Middle Ages, merchants were not allowed to bear their family names, and, therefore, gave their shops names with their suffixes "Ya" or "Maru" as, for example, "Omi-ya" (Omi store) or "Omi-maru".

These merchants generally owned ships, which were named and given the suffix of "Maru". In this way vessels came to have names with "Maru" added.

5) The Nihon Maru.

Admiral *Toyotomi Hideyoshi* built a large ship and named it *Nihon Maru*. When a great man like *Hideyoshi* used "Maru" for his ships, the word "Maru" became fashionable.

6) The same reason applied when adding "Maru" to personal names.

During the *Nara period* (710-794) and the *Heian Period* (794-1185), many distinguished persons bore the word "Maro" after their names, for example *Kahinomoto-no Hito-maru* and *Sakanoue-no Tamura-maru*. Ships carrying such persons, sent to China during the *Tang dynasty* as Japan's envoys of goodwill, therefore had "Maru" added to their names. "Maru" can thus be seen to be a corruption of the word "Maro".

As the word was used for boy's pet names, also shipowners, who prayed that their ships might return safely, started using "Maru" for their vessels.

In contrast with the West, where female names are often used for ships, and a ship is referred to as "she", vessels in Japan are regarded as males.

7) As a component.

In the same way that the word was used in connection with citadels within

a castle, the ship was also thought to be inside a fortress and within a certain circle indicating a territory.

Practically all the Japanese ships built since the Meiji era (1868-1912) – the age of modern civilization – excepting warships, bear the suffix “Maru”. There are no laws in Japan stipulating that “Maru” should be used by all merchant vessels, but the government encourages its use.

As mentioned, the meaning and use of the word “Maru” for ships is somewhat vague even today, and there are various views as to the origin of the word, but which is authentic nobody knows.



Vi har pr. 1. januar 1970 fået Sune Dolmark, Importafdelingen, lokal 294, som ny leder for bordtennisafdelingen.

Vi benytter lejligheden til at takke Tim Johannsen for det udmærkede arbejde, han som bordtennisleder siden august 1968 har udført for ØKB.



I den netop afsluttede sæson 1969 tog 64 af klubbens medlemmer idrætsmærket. De fem foregående sæsoner blev der opnået følgende resultater:

1964	12 idrætsmærker
1965	36 idrætsmærker
1966	61 idrætsmærker
1967	50 idrætsmærker
1968	73 idrætsmærker

Den nye sæson er allerede i gang, og nu, hvor vi går ind i et nyt årti, håber vi, at de nedennævnte idrætsmærketagere vil gentage deres præstationer i år, og at mange nye med-

lemmer vil slutte sig til og tage idrætsmærket i 1970, hvor vort mål er 100 idrætsmærker!

Følgende er vore idrætsmærketagere i 1969 (B = Bronze, S = Sølv, G = Guld):

Skibsafdelingen:

1. Erik Christensen (G II)
2. Børge Fogh (S)
3. Walther Kristensen (S)
4. Jesper O. Møller (B)
5. Lars Qvist Jensen (S)
6. Niels J. Stjernegaard (B)

Importafdelingen:

7. Poul Solberg Hansen (G I)
8. Peter Holme Nielsen (S)
9. Flemming Olsen (B)
10. Erik W. Schmidt (S)

Industriafdelingen:

11. Joachim Buttenschøn (B)
12. Christian Birger Lunøe (G II)
13. Knud Erik Nielsen (S)
14. Tage Wøldike Schmith (G II)
15. Lars Stærmosen (B)

Eksportafdelingen:

16. Erling Damgaard (B)
17. Ib Gade-Gerst (G V)
18. Finn Bruun Jensen (S)
19. Jørgen Lars Krøner (S)
20. Dan Larsen (S)
21. Jørgen Lund (B)
22. Mikael Lund (S)
23. Niels Mølgård (B)
24. Poul Padek (B)
25. Raymond M. Sabbagh (B)

Træafdelingen:

26. Steen Clausen (B)
27. Dan Dupont (B)
28. Peter Jantzen (B)
29. Ib Lomholt-Thomsen (B)
30. Henrik Maage (B)
31. Claus Nimb (B)
32. Carsten Pedersen (G I)
33. Henrik W. Rasmussen (B)
34. Søren Sørensen (B)

Rationaliseringsafdelingen:

35. Hubert Jensen (G I)
36. Fritze Melchior (G I)
37. Kaj M. Søeborg (G II)
38. Henning Haahr Sørensen (G V)

Revisionsafdelingen:

39. Tom Raahauge (G II)

Hovedbogholderiet:

40. Steen Andersen (S)
41. Bent Erik Green (G III)
42. Ole Hammer (S)
43. Ole John Mohrsen (G I)

Sojakagefabrikken:

44. Lis Abildgaard (B)
45. Merete Andersen (B)
46. Birgitte Christensen (S)
47. Jørn Christiansen (G II)
48. Aage Hansen (G III)
49. Ais Hansen (G I)
50. Aage Hvolby (B)
51. Inge Hyrup (G I)
52. Henrik Jacobsen (G IV)
53. Steen Kjeldsen (S)
54. Mogens Kjær (G II)
55. Erling Lausten (G II)
56. Lennart Lundquist (S)
57. John Nielsen (G VIII)
58. Svend Aage Pedersen (B)
59. Finn Petersen (G III)
60. John Skovgaard (G I)
61. Kjeld Voigt (S)

Dumex:

62. Erwin Bever (G III)
63. Henning Bøgekjær (B)

ØK Data:

64. Hans Villy L. Sørensen (G V)

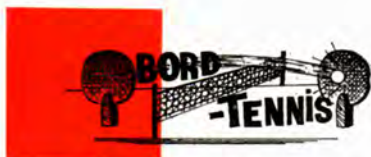


I sidste nummer af ØK-bladet berettede vi om vor første holdturneringskamp i denne sæson, hvor Philips besejrede vort hold med 5-3. Siden da har vi mødt et af 2. divisions svagere hold, SKIF, der også vandt over os med 5-3. Vi kunne desværre kun mønstre én dame (der skal to til et hold), hvilket jo er et klart handicap, idet man herved mindst taber en match uden kamp.

Stillingen i 2. division er følgende:

	kampe	points
1. HIF	3	6
2. LB	2	2
3. PB	2	2
4. Philips	2	2
5. MLU	2	2
6. SKIF	3	2
7. ØKB	2	0

Situationen ser ikke alt for lovende ud, dog reterer der endnu fire turneringskampe, hvor det skulle være muligt at stille op med fuldt hold.



I denne sæson, som nu har stået på i ca. 3 måneder, er ØKB repræsenteret i KFIUs holdturnering med ét hold i 3. division. Resultaterne af første halvdel i turneringen:

Nationalbanken	– ØKB	7-2
Codan	– ØKB	8-1
LK	– ØKB	6-3



I løbet af november/december 1969 afviklede vi vor indendørs juleturnering med rekorddeltagelse af ikke færre end 9 hold à 4 mand, der mødte 7 fredag morgener i træk fra 7-8.

Turneringen blev afviklet som dobbeltturnering, d. v. s. 16 kampe til hvert hold, og endelig vinder blev Leeds United, der også talte topscoreren Walther Kristensen, 13 mål (foran Poul H. Jensen, Hearts, og Steen Pedersen, West Ham, hver 9 mål, og Mogens Nielsen, Rangers, 8 mål). Endvidere spillede Jørgen

	Kampe	V U T	Mål	Points
1. Leeds United	16	13-1- 2	28- 8	27
2. Glasgow Rangers	16	9-2- 5	21- 8	20
3. Hearts	16	8-4- 4	21-13	20
4. West Ham	16	8-1- 7	23-18	17
5. Tottenham Hotspur	16	6-3- 7	21-26	15
6. Liverpool	16	5-4- 7	15-20	14
7. Aberdeen	16	6-1- 9	15-24	13
8. Manchester United	16	4-2-10	14-24	10
9. Glasgow Celtic	16	2-4-10	11-28	8

Det kan nævnes, at Glasgow Rangers (Mogens Nielsen, Benny Frederiksen, Jan Due og Bjarne Schack Pedersen) var turneringens mest fair

DRI	– ØKB	8-1
AS	– ØKB	5-4

I matchen mod LK gik 8 af kampene over tre sæt, og i matchen mod AS var uheldet ude i visse afgørende kampe. Nogle af vore spillere mangler rutine, når det gælder »nervekampe« i turneringsbordtennis, og vi håber ved hjælp af en instruktør igennem resten af sæsonen at komme i så god træning, at vi kan bevare vor plads i 3. division.

Individuelt deltog nogle af vore spillere i to cup-turneringer. Tim Johannsen, ØKB-mesteren 1969, blev nr. 2 i en singleturnering i november, og Leif Kempel og Sune Dolmark blev nr. 4 i en parturnering i Herlevhallen lørdag den 13. december 1969.

Lund, Johnny Baltzersen og Finn Frydenlund Nielsen for vinderholdet. De fire nævnte spillere fra Leeds United fik som præmie overrakt teaterbilletter i lighed med traditionen ved tidligere juleturneringer.

Ud af de ni hold var syv fra Hovedkontoret, hvor Old Boys-holdet var identisk med Hearts (Ib GadeGerst, Preben Pedersen, Poul H. Jensen, Erik Almdal og Ole Thomassen), et hold fra ØK-Data, Tottenham Hotspur, (Aage Hansen, Bjørn Rønshof, Richard Janning og Kim Kofod) og et hold fra C. K. Hansen, Manchester United, (Jørn Fritz, R. Dam Kristensen, Hans Wendelboe og Tom Barthel).

Turneringens endelige resultat fremgår af nedennævnte stilling:

spillende hold med kun 1 udvisning af i alt 64 dømt.

Søndag den 21. december 1969 deltog vi i transportbranchens årlige

julestævne i Hørsholmhallen, hvor vi nåede kvartfinalen efter først at have vundet den indledende pulje med sejre over DFDS, Århus (3-0), C. K. Hansen, København (3-1) og Iversen & Jacobsen (5-0). Derefter blev stævnet afviklet efter cup-systemet, og i første kamp mødte vi Skandinavisk Linietafik med resultat 3-2 til os efter forlænget spilletid. I Halle & Boserup fra Odense mødte vi så i kvartfinalen vor skæbne, idet vi måtte se os slået med 2-1. Halle & Boserup blev siden stævnets endelige vindere, hvor de i finalen sejrede med hele 7-2. Vort udmærkede hold i denne turnering bestod af Jørgen Myhre, Peter Matysiak, Benny Frederiksen, Jørgen Krøner, Tim Johannsen, V. E. Nielsen, Walther Kristensen og Jan Due (leder).

Udendørs sæsonen står for døren, og træningen med Mario Astori er måske allerede i gang, når dette blad kommer læserne i hænde. Nærmere meddelelse vil blive givet på opslags-tavlerne og ved cirkulærer. Endvidere kan oplysninger hentes hos: Ole Thomassen, lokal 309, Jan Due, lokal 278, og Lars Qvist Jensen, lokal 421.



I denne sæson deltager vi med to hold i KFIUs håndboldturnering, ØKB I i 3. division og ØKB II i serie I. På det nuværende tidspunkt er holdene placeret som følger:

ØKB I	5 kampe,	3 points,	nr. 8
ØKB II	6 kampe,	10 points,	nr. 2

Eftersom 4 hold ud af 11 rykker ned fra 3. division, er 1. holdet i alvorlig fare for nedrykning. Vi håber imidlertid, at det snart skal lykkes for holdet at finde formen igen. Derimod går det fint for 2. holdet, der har en god chance for at nå førstepladsen i serie I.

ØKBs årlige interne juleturnering blev afviklet søndag den 21. december 1969 i Sundbyhallen med deltagelse af i alt 8 hold. Holdene var opdelt i 2 puljer, hvor de to puljevindere så mødtes i finalen.

Pulje I

	Kampe	V	U	T	Mål	Points
1. ØK-Data	3	3	0	0	22-7	6
2. Importafld.	3	1	1	1	16-15	3
3. Skibsafd.	3	1	1	1	14-19	3
4. Sojakagefabr.	3	0	0	3	10-21	0

ØK-Data var den store positive overraskelse og vandt fortjent denne pulje. Importafdelingen startede med at vinde over Sojakagefabrikken (vinderen 1968) med 8-2, men var uheldig i begyndelsen af deres anden kamp mod Skibsafdelingen at miste en af deres bedste spillere, Søren Sørensen, der var så uheldig at brække en finger og måtte bringes på hospitalet. Skibsafdelingen (vinderen 1966) stillede på papiret med et meget stærkt hold, men indfriede ikke helt forventningerne. Sojakagefabrikkens hold var en skygge af det hold, der vandt juleturneringen 1968.

Pulje II

	Kampe	V	U	T	Mål	Points
1. Old Boys	3	3	0	0	13-4	6
2. Eksportafd.	3	2	0	1	10-7	4
3. Scanservice	3	1	0	2	4-16	2
4. Træafdelingen	3	0	0	3	0-0	0

Scanservice spillede nogle udmærkede kampe, selv om de måtte se sig besejret af Eksportafdelingen (nr. 2 i 1968) med 9-1 og af Old Boys (vinderen 1967) med 7-3. Træafdelingen tabte desværre alle deres kampe uden kamp, idet holdet ikke var mødt fuldtalligt op. Eksportafdelingens kamp mod Old Boys var en gyser, hvor Old Boys til langt henne i kampen kun førte 2-0, og i hvilken periode målmanden hos Old Boys, Jørgen Brahtz, klarede ikke mindre end fem straffekast ud af fem dømte. Old Boys vandt kampen 6-1.

Finalen på 2 x 10 minutter spillede således mellem ØK-Data og Old Boys. Old Boys vandt efter en spændende kamp 7-4 (3-3).

Old Boys-holdet bestod af følgende spillere: Jørgen Brahtz, Ivan Bruun, Tom Gade-Gerst, Ole Larsen, Jørgen R. Lindahl, Jørgen Jørgensen, Ib Gade-Gerst, Jørgen Grum, L. Mikkelsen, Ole Thomasen og Poul H. Jensen. Turneringens topscorer blev Jørgen Rueløkke fra Importafdelingens hold med 8 mål i 3 kampe. I lighed med tidligere år er præmien

en teatertur til det vindende hold og turneringens topscorer.

Efter kampene holdt ØKBs formand, Ib Gade-Gerst, en kort tale, hvori han bl. a. takkede vor træner, kaptajn Jørgen Grum, for årets indsats og overrakte en julegave fra



	Sæsonen 1968	Sæsonen 1969	Fremgang
Aktive	32	51	19
Roet	701 km	1114 km	413 km
Roet tilsammen	1432 km	3445 km	2013 km
Antal ture	92	124	32
Antal km pr. mand	45 km	65 km	20 km
Antal km pr. båd	141 km	227 km	86 km

Af roerne har følgende ti roet mest:

1. Ernst Genckel	(Skibsafdelingen)	542 km
2. Peter Holme Nielsen	(Importafdelingen)	513 km
3. Svend Bast	(Træafdelingen)	242 km
4. Ivar Skytt	(Importafdelingen)	181 km
5. Henrik W. Rasmussen	(Træafdelingen)	166 km
6. Niels Lund	(Eksportafdelingen)	126 km
7. Steen Pedersen	(Fragtafdelingen)	109 km
8. Kurt Hansen	(Eksportafdelingen)	93 km
9. H. J. Wismann	(Eksportafdelingen)	90 km
10. V. Evers	(Importafdelingen)	90 km

Fra og med sæsonen 1970 er der blevet indstiftet en udmærkelse til alle, der ror over 500 km i løbet af en sæson. En lille sølvåre indgraveret med ØKs bomærke vil blive tildelt alle, som når over denne grænse.

Vi har den glæde at meddele, at vi har fået bevilget en ny ottebords

ØK. En tak blev også rettet til dommer Bjarne Therkelsen for hans fortræffelige dommerskab samt til Lars Qvist Jensen og Finn Bruun Jensen, turneringsledelsen.

Til slut inviterede ØKB på en drink i restauranten.

Ved årets afslutning har roklubben gjort status, og som det kan ses, er der fremgang overalt.

fire-årsers inrigger med styrmand, som vil blive leveret af Vichor Jensens bådebyggeri i Hundested. Bådebestanden er således efter standerhejsningen til foråret på to fire-årsers og fire to-årsers inrigger, begge med styrmand.

I. G.-G.



Så er konkurrenceåret gået, og som sædvanlig har Kompagnibådene gjort sig godt gældende i samtlige af de konkurrencer. Velfærdsrådet har tilrettelagt. Her er slutresultaterne for de store konkurrencer:

Nordisk serie i fodbold 1969

Denne verdensomspændende fodboldturnering havde deltagelse af 765 nordiske hold, hvoraf de 64 var danske. Det var en ganske lille tilbagegang, som man nok kan tilskrive rationaliseringen indenfor søfarten, som giver mindre tid ved land, færre besætningsmedlemmer m. m. Det er der jo ikke noget at sige til, for skibene skal jo sejle for at tjene penge og ikke for at spille fodbold.

Meget længe førte svenskerne serien, men slutopgørelsen viste, at norsk Høegh Augvald vandt serien

med 22 points, og på 2. pladsen kom norsk Siranger med 21 points. Det blev altså til guld og sølv til Norge, men svenskerne blev nr. 3 med Prins Hamlet, som også opnåede 21 points, men lidt dårligere målforskel end Siranger. Desværre blev ingen danske skibe særlig fremragende placeret. Bedste dansker blev M/S *Labrador* fra D.F.D.S., som blev nr. 9 på den nordiske rangliste og nr. 1 på den danske. Lad os derfor koncentrere os om den danske rangliste, som ser således ud:

Dansk serie i fodbold	Points
1. <i>Labrador</i> , D.F.D.S.	18
2. <i>Boribana</i> , ØK	16
3. <i>Sumbawa</i> , ØK	16
4. <i>Ontario</i> , D.F.D.S.	13,5
5. <i>Ditte Skou</i> , Ove Skou	13
6. <i>Tine Tholstrup</i> , Trans-Kosan	11
7. <i>Frankrig</i> , Dansk-Fransk	10
8. <i>Pasadena</i> , ØK	9

Labrador modtog for sin 1. plads Dansk Idrætsforbunds vandrepokal, Velfærdsrådets store sølvskjold, og *Boribana* vil for sin 2. plads modtage Velfærdsrådets sølvskjold samt ØK-pokalen, og *Sumbawa* har for sin 3. plads fået Velfærdsrådets lille sølvskjold. Det er første gang i flere år, der ikke har været en ØK-båd i toppen i den danske serie.

International fodboldserie

Denne fodboldturnering, som også kaldes »The Seven Sea's Football Series«, havde deltagelse af 1187 hold, hvoraf de 539 var fra Norge, 165 fra Tyskland, 119 fra Sverige, 69 fra England, 64 fra Danmark, 45 fra Nederlandene og 43 fra Finland samt 143 fra forskellige andre nationer. Meget tyder på, at denne turnering er ved at tage vinden fra den nordiske serie.

Konkurrencen blev vundet af *Argo* fra Liberia med 23 points. Bedste dansker blev nr. 18 på den internationale rangliste, og det var Kompagnibåden *Boribana*, som sluttede med 17 points. *Sumbawa* blev næstbedste dansker i denne turnering og nr. 27 på den internationale liste med 16 points, og *Labrador* fra D.F.D.S. blev nr. 34 og nr. 3 blandt de danske skibe.

Handelsflådens svømmekonkurrence

Konkurrencen har i år været delt op i to afdelinger, en klasse A for større skibe og en klasse B for mindre skibe.

Der deltog 51 skibshold i klasse A, og her blev slutstillingen denne:

	Pct. deltagelse
1. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	100,0
2. <i>Andorra</i> , ØK	92,2
3. <i>Beira</i> , ØK	92,1
4. <i>Sumbawa</i> , ØK	89,4
5. <i>Mombasa</i> , ØK	83,7
6. <i>Nelly Mærsk</i> , A. P. Møller	78,5
7. <i>Lotte Skou</i> , Ove Skou	75,0
8. <i>Boribana</i> , ØK	72,5
9. <i>Cornelia Mærsk</i> , A. P. Møller	65,6
10. <i>Arngrim</i> , Myren	57,6
11. <i>Pretoria</i> , ØK	51,2
12. <i>Aranya</i> , ØK	50,3
13. <i>Songkhla</i> , ØK	50,0

Godt nok blev der ikke nogen 1. plads til en ØK-båd i år, men til gengæld besatte man jo mere end 60 % af pladserne blandt de 12 bedste.

I svømmekonkurrencen deltog der i 1969 i alt 1041 søfarende.

Nordisk landskamp i fri idræt

Her var rekorddeltagelse med 14.084 nordiske søfarende, hvoraf 1.129 var danske. Det forundrer nok ingen, at nordmændene vandt med 6,6 millioner points. Finland var lige i hælene på dem med 6,1 millioner points, og langt efter kom Sverige hinkende med 3,4 millioner points, og Danmark nåede kun 2.159.948 points. Heldigvis havde vi Island med, som endte på sidstepladsen med 20.600 points.

Det var ikke danskerne, der var blevet dårligere, men de andre der var blevet bedre, for Danmark har aldrig tidligere haft så mange skibe med som i 1969, idet vi havde 100 danske skibe og opnåede så stor en pointssum som aldrig før. Også i fri idræt gjorde Kompagniskibene sig godt gældende, selv om det i år ikke blev en ØK-båd, der vandt. Her er de bedste danske idrætsskibe:

	Points
1. <i>Ontario</i> , D.F.D.S.	44.706
2. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	42.270
3. <i>Labrador</i> , D.F.D.S.	33.766
4. <i>Cornelia Mærsk</i> , A. P. Møller	28.125

5. <i>Boribana</i> , ØK	27.019
6. <i>Ayuthia</i> , ØK	19.687
7. <i>Beira</i> , ØK	19.383
8. <i>Sumbawa</i> , ØK	17.986
9. <i>Lili Tholstrup</i> , Trans-Kosan	15.519
10. <i>Nelly Mærsk</i> , A. P. Møller	15.203
11. <i>Basra</i> , ØK	14.393
12. <i>Clifford Mærsk</i> , A. P. Møller	14.336
13. <i>Pretoria</i> , ØK	13.815
14. <i>Belgian Reefer</i> , J. Lauritzen	13.685
15. <i>Heering Lotte</i> , Cherry Heering Line	13.459
16. <i>Arosia</i> , ØK	12.290

Danske mesterskabsplaketter til folk fra Kompagniet

Lad os være galante og tage damerne først, og her er der mesterskabsplakette til Elizabeth N. Hansen fra *Ayuthia* for hendes højdespring på 1,28 m i juniorgruppen. I samme gruppe har Birgith Bertelsen fra *Kambodia* rekorden i længdespring, som er 3,80 m.

For mændenes vedkommende er der mesterskabsplakette til Tonny Andersen fra *Pretoria* for hans højdespring på 1,67 m, og det er i juniorgruppen. I samme gruppe har Søren Brinch-Nielsen fra *Boribana* rekorden i længdespring, som er på 5,60 m. I seniorgruppen er der rekord til Hans Jørgen Munk fra *Beira* for hans kuglestød på 11,65 m, og i samme gruppe har Kurt Dahm Petersen fra *Basra* rekorden i længdespring, som er på 5,85 m, og samme mand har bedste 4-kampsresultat, nemlig 1.813 points. Der er altså to mesterskabsplaketter til Kurt Dahm Petersen.

Bedste fri idrætshavne

Traditionen tro viser det sig, at de bedste fri idrætsresultater er opnået i de havne, hvor der er skandinaviske velfærdssekretærer til at tage sig af sagen. De fem bedste fri idrætshavne er følgende:

1. Manila	161.833 points
2. Antwerpen	125.738 points
3. Bangkok	107.567 points
4. Casablanca	45.548 points
5. Rotterdam	27.417 points

På trods af Scanservice og anden ekspresjald blev der alligevel tid til, at folk fra Kompagniet kunne gøre en god indsats for dansk sømands-idræt 1969. B. O.



World Leader
In Time-Sharing
Service

in
Denmark



call (01) 12 32 00



Delldata



DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Skibsofficerer

PR. 1. JANUAR 1970

Kaptajner

p. t. hjemme uden skib
F. Bech
H. P. Berg
O. Christensen
P. F. Hansen
A. Buntzen
K. Svendsen
H. C. A. Hansen
H. C. Christiansen
B. S. Grønbech
J. E. Paulsen (syg)
C. E. Munk Andersen (syg)

Overstyrmænd

p. t. hjemme uden skib
P. E. Knudsen
J. Knudsen
J. Lundegaard
B. V. Myrthue
V. Leth-Sørensen
W. Glen Nielsen
O. Stoustrup
K. Jørgensen
V. H. Munch
V. Christensen
Ebbe Andersen
H. O. Hansen
Johs. Nielsen
Aa. Schiellerup
W. Elg. Christiansen
A. N. Danielsen (syg)
O. Henriksen (P & U afd.)

1. styrmænd

p. t. hjemme uden skib
J. A. Holm
J. F. Rasmussen
P. T. Iversen
E. Petersen
Peter Haarsløv
T. H. Søndergaard
H. Ottsen
O. Hamburger
Edvard Nielsen
G. A. Honselaar
J. C. Iversen
Ole Olsen

2. styrmænd

p. t. hjemme uden skib
Palle Olsen
S. B. Søgaard Madsen
G. E. Arngrimsson
N. E. Søltoft
A. V. Joensen
F. T. Grandahl
Johan Hansen
J. A. Olsen
B. A. S. Iversen
K. Overgaard Jensen
Ari Leifsson
R. A. Salomons
D. K. Schmidt

Telegrafister

p. t. hjemme uden skib
J. B. Hansen
Else M. Iversen
P. E. Jensen
Inger Jeppesen
N. O. Andersen
E. Christensen
Jesper Jansen
H. Ørskou
K. E. Christiansen
Bodil Dons

Maskinchefer

p. t. hjemme uden skib
R. M. Schrøder
J. Olesen
P. Bøtchiær
P. E. Bramsen
Sv. J. Næs
O. N. Poulsen
J. Magnussen
Jørgen Jensen

1. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib
P. G. Jørgensen
Leif Pedersen
B. E. Warrer
H. Lisby
Ib Sørensen

2. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib
R. H. Stanzel
Leif Hansen
H. W. Andersen
Sv. E. Tofte
Sv. Aa. Iversen
O. Fyrst Jensen

3. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib
P. W. Nielsen (syg)
Freddi Hansen
S. M. Jensen
K. O. S. Pedersen
Finn Larsen

Elektrikere

p. t. hjemme uden skib
E. L. Lolle
Per P. Hansen
N. R. Jeppson
K. S. Larsen
Henning Serup

Hovmestre

Ferie
Sigv. Andersen
B. O. Jacobsen
M. E. Jensen
S. Jensen
H. B. Juliussen
O. Julsrud
B. A. Jørgensen
N. Lauritzen
C. K. Nielsen
F. Chenøve Petersen
H. P. Schmidt
R. C. Schmidt
O. Thilemann

Afløsning
Eugen F. Christensen

Sygehyre
H. Kranker
B. K. Jespersen