

# ØK BLADET



ÅRGANG 7 · NUMMER 3 · JUNI 1964



# ØK BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI  
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:

G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:

J. L. Buch-Larsen

C. E. Olsen

E. Sivertsen

REDAKTIONENS ADRESSE:

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

Husk at melde adresseforandring

TRYK:

Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

## Indhold:

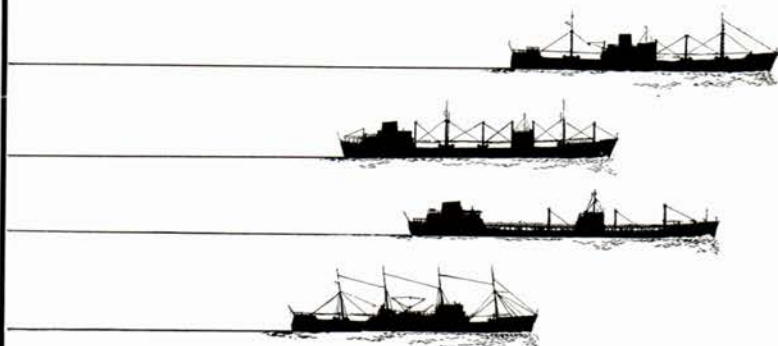
Forside: Hongkong. Eftervirkningerne af en tyfon, der lige er fejlet hen over byen.

Front page: Hongkong. The after-effects of a typhoon which has just swept the city.

Bagside: Typisk Hongkong-gade.

Back-page: Street scene, Hongkong.

Provinshandelskammeret . . . . .	3
Kompagni-nyt . . . . .	8
Hyldest til »Andorra« . . . . .	11
Tyfon over Kinasøen . . . . .	12
Australien søger nye markeder . . . . .	16
Nyt firma i Colombia . . . . .	16
Skandinavien-besøg i Santos . . . . .	17
M/S »Andorra« . . . . .	18
Sporten . . . . .	18





# PROVINSHANDELSKAMMERET

Århundredskiftet betegnede i mange henseender et tidehverv for vort samfund. Det politiske systemskifte førte til en ny vurdering af mangt og meget, som alt for længe havde lagt snærende bånd på erhvervslivets frie udfoldelse. Den friske luft, der blæste gennem centraladministrationens kontorer, smittede af på erhvervene, der levede op i forventning om nye fremskridt. Imidlertid medførte den forøgede virkestrang også problemer af forskellig art, og det var derfor naturligt, at man inden for erhvervene manifesterede trangen til at drøfte og i fællesskab søge en løsning på spørgsmålene ved at organisere sig på forskellig måde. Et af resultaterne var, at kimen til Provinshandelskammeret blev lagt netop i tiden omkring århundredskiftet.

Fra gammel tid var de større provinsfirmaer organiseret i købmandsgilder eller handelslaug, som imidlertid blev ophævet ved næringsloven af 1857. Alene laugsrettighederne for Aalborg, Odense og Helsingør overlevede for en tid den frigørelse af handelen, som loven iøvrigt førte med sig.

Næringsloven gav ganske vist indenrigsministeren bemyndigelse til at stadfæste vedtægter for nye frivillige foreninger af handlende, men de gamle laugsmæssige, obligatoriske organisationsformer blev ubønhørligt kvalt af den nye lov. Det var derfor naturligt, at det måtte tage sin tid, inden handelsstanden fandt frem til nye former for organisation på helt frivillig basis.

I den form, provinsens handelsstandsforeninger kendes i dag, er de stedsbegrænsede organisationer, hvis medlemskreds rekrutteres fra handelsstanden i sin helhed. Nogle hviler på gammel historisk grund, idet de danner fortsættelsen af fortidens laug som f. eks. foreningen i Helsingør, der som »Kræmmerlauget« oprettedes i 1744. Andre er dog af nyere dato.

I en årrække virkede foreningerne kun lokalt og stort set uden organisationsmæssig kontakt med andre byers købmænd. I 1877 lykkedes det at oprette en fælles handelsstandsforening for Lolland-Falsters købstæder, og den blev senere omdannet til centralforening for selvstændige lokale handelsstandsforeninger på sydhavsøerne. I 1883 samlede man en række jyske foreninger i en lignende centralforening, og det samme skete året efter for Sjællands handelsforeninger, og endelig nåede man i 1892 frem til at sammenslutte de fysiske handelsforeninger i en lignende organisation.

Tanken om et videregående samarbejde lå dog nær

for, og på »Handelsrådets« 1899 i København kom et forslag herom til debat. Man arbejdede videre med spørgsmålet, og et endeligt forslag blev forelagt på et møde i Nykøbing Møns i juni 1901, hvorefter »Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg« endelig kunne rekrutteres på et møde i København den 7. august 1901.

I de oprindelige vedtægter bestemmes det, at »møderne ledes af de fire formænd for centralforeningerne efter omgang eet år ad gangen«, men denne ordning viste sig at være vanskelig at praktisere, hvorfor konsul Cloos fungerede næsten uafbrudt som formand i perioden 1906-1932, hvorefter han udtrådte af ledelsen. Det er derfor næppe for meget sagt, at Provinshandelskammeret som talerør for provinshandelens interesser praktisk talt er skabt af en enkelt mands utrættelige indsats. For den unge organisation var det en lykke i spidsen at have en mand, der var så vel udrustet til at dyrke organisationsarbejdet. Han var i besiddelse af en ukuelig energi og en samvittighedsfuld grundighed parret med en omfangsrig viden og dertil i besiddelse af både takt og diplomati. Da han efter 23 års virke som formand i 1932 trak sig tilbage, var han ombølget af sympati fra alle sider, og det gjaldt både de offentlige myndigheder og hans kolleger i provins og hovedstad.

Det er en ubestridelig kendsgerning, at under hans ægide tog organisationen form. Fællesudvalgets virksomhed strakte sig langt videre end forudset i vedtægterne af 1901. Adskillige bestemmelser viste sig efterhånden utidssvarende, og det var derfor naturligt, at man i 1917 tog initiativet til et sæt nye vedtægter, der blev affattet på grundlag af de i tidens løb indvundne erfaringer. Den egentlige anledning til revisionen var, at den sjællandske og den lolland-falsterske centralforening i oktober 1916 blev sluttet sammen.

I 1918 blev foreningsregistret oprettet, hvilket gav anledning til, at fællesudvalget ændrede navn til »Provinshandelskammeret«. Gennem registret var det muligt at erhverve eneret på handelsorganisationernes navnebetegnelser, og de lokale foreninger blev opfordret til at antage navnet »Handelsstandsforening«, eftersom navnet »Handelsforening« ikke kunne indregistreres.

Man skal helt frem til 1940, før der bliver tale om en omfattende ændring af vedtægterne eller lovene, som de nu kaldes. Det var nødvendigt med en ajourføring for at legalisere den udvikling, der havde fundet sted inden for Provinshandelskammeret fra blot at





Siden Provinshandelskammerets oprettelse i 1901 er der sket en bemærkelsesværdig udvikling inden for købmændstanden i provinsen. De gamle købmændsgårde, som var sin tids kulturcentre, er afløst af mere eller mindre »selvbetjente« butikker og supermarkeder.

Since the foundation in 1901 of the Provincial Chamber of Commerce, a remarkable development has taken place in mercantile business in the provinces. The old merchants' houses, the cultural centres of their time, have been superseded by self-service shops or super markets.



være executivt udvalg til det, der faktisk efterhånden var blevet tilfældet, nemlig at Provinshandelskammeret fungerede som samtlige handelsstandsforeningers talerør over for offentligheden og myndighederne. Efter hele udviklingen var denne centralisation i Provinshandelskammerets øverste ledelse uomgængelig, og de nye love bekræftede denne forskydning af organisationens tyngdepunkt mod Provinshandelskammeret.

De nugældende love fastlægger, at udover rent lokale opgaver varetages centralforeningernes spørgsmål i fællesskab med de øvrige centralforeninger, således at den højeste myndighed i fællesanliggender er den danske provinshandelsstands landsmøde, der hvert år finder sted i forårsmånederne, medens fællesanliggender iøvrigt varetages af Provinshandelskammeret og det dertil knyttede sekretariat.

Endvidere gav de nye love adgang til en udvidelse af Provinshandelskammerets medlemstal, således at der udover de »fødte« medlemmer, nemlig tre fra Den jyske Centralforening, en fra den fynske og to fra den sjælland-lolland-falsterske af landsmødet kan indvælges yderligere højst tre medlemmer. For tiden sidder der således tre repræsentanter for henholdsvis manufakturgrossisterne, kolonialgrossisterne og eksportørerne.

Ved de nye centralforeningslove blev der åbnet mulighed for, at det allerede bestående samarbejde med brancheforeningerne udvikledes betydeligt derigennem, at der skabtes basis for direkte tilslutning til organisationen. En forudsætning for tilslutning er det, at samtlige de brancheforeningsmedlemmer, der opfylder betingelserne for medlemskab af en lokal handelsstandsforening, tillige er medlem af en sådan.

Udviklingen sidenhen har medført, at der i dag er 34 forskellige brancheorganer, der direkte er tilsluttet Provinshandelskammeret, medens der er etableret korresponderende virksomhed med et halvt hundrede andre.

I årenes løb har Provinshandelskammerets virksomhed ændret karakter, idet forholdene har medført, at det, udover de mange generelle og centrale spørgsmål, der stadig har stået på dagsordenen, har været nødvendigt for sekretariatet at tage stilling til et stadigt voksende antal individuelle sager fra medlemmerne. Med den omfattende erhvervslovgivning og med de dybtgående indgreb i erhvervslivets dispositioner, er det naturligt, at organisationens medlemmer i stigende omfang har haft råd og vejledning behov til løsning af de spørgsmål, der opstår under udøvelsen af deres virksomhed.

En historisk gennemgang af Provinshandelskammerets virksomhed viser, at Kammeret i årenes løb har gjort sin indflydelse gældende i ikke ubetydeligt omfang på lovgivningsområdet, og herunder naturligvis



først og fremmest de love, der vedrører erhvervene. Herudover giver Provinshandelskammeret indstillinger til handelsministeriet om andragender om dispensationer fra næringslovens bestemmelser og har i henhold til konkurrenceloven påtaleret, hvor der er tvivl om lovligheden af anvendte konkurrencemetoder.

Siden anden verdenskrigs afslutning har Provinshandelskammeret aktivt deltaget i handels- og toldforhandlinger, når hensyn til provinshandelens interesser har gjort det ønskeligt – ligesom Provinshandelskammeret også herudover har nær kontakt med administrationen både for at vejlede og rådgive og for at fremføre provinshandelens ønsker.

En sag, der i særlig grad har ligget Kammeret på sinde, er beskatningsspørgsmålet og herunder særligt beskatningen af brugs- og andelsforeninger sammenholdt med aktieselskaberne og andre private virksomheder.



Provinshandelskammerets formand, grosserer Henry J. Jakobsen, Aarhus.



Direktør, lic. merc. Torben Carlsson, lederen af Provinshandelskammerets sekretariat.



Også under folketingets behandling af de forskellige afgiftslove og toldloven søger Provinshandelskammeret at gøre sin indflydelse gældende, og for på bedst mulig måde at koordinere byerhvervenes interesser i skatte- og afgiftsspørgsmålene medvirkede Provinshandelskammeret til etableringen af Erhvervenes Fællesudvalg om Skattespørgsmål, der siden 1933 har haft som særopgave at behandle disse spørgsmål.

For provinsens erhvervsdrivende er trafik- og postforholdene af stor betydning; omend mange spørgsmål i denne forbindelse løses lokalt gennem de enkelte handelsstandsforeningers og centralforeningers initiativ, bliver tilbage dog en række generelle sager, der må behandles af hovedorganisationen.

Et særligt kapitel udgør havne- og brotaksterne, der gentagne gange har været til revision, hvilket hver gang har krævet Provinshandelskammerets medvirken. Ved besættelsen af vejer- og målerembeder samt mæglerembeder påkalder myndighederne Provinshandelskammerets og de lokale handelsstandsforeningers medvirken. Det samme er tilfældet ved meddelelsen af autorisationer som handels- og regnskabskyndige tillidsmænd. Oprettelsen af handelsretter uden for København skyldes et initiativ fra provinshandelens side.

Et centralt spørgsmål i Provinshandelskammerets arbejde har uddannelsen af handelens unge været. Kammeret deltager i arbejdet i Handelsskolerådet, i Læringerådet og i de faglige fællesudvalg for handels- og kontorlærlinge, men desuden følger Provinshandelskammeret og navnlig de lokale handelsstandsforeninger landet over arbejdet i handelsskolerne med intens interesse, og de fleste af disse skoler drives direkte af handelsstandsforeningerne. Købmændene på de forskellige pladser gør i mange tilfælde et særdeles fortjenstfuldt arbejde ved at føre tilsyn med skolernes drift m.v.

I efterkrigsperioden har spørgsmålet om rationalisering eller arbejdsforenkling stået på dagsordenen, og Provinshandelskammeret har gennem et omfattende oplysningsarbejde søgt at delagtiggøre provinsens købmænd i de erfaringer, der er indhøstet på dette område i andre lande. I forbindelse hermed forestår Kammeret tilrettelæggelsen af foredrag, rundbordskonferencer og egentlige kurser for provinsens købmænd og deres medarbejdere.

Hertil kommer, at Provinshandelskammeret gennem udsendelse af cirkulærer til handelsstandsforeningerne og direkte til medlemmerne søger at holde disse orienteret om import- og eksportspørgsmål og en række andre problemer, der er af særlig interesse for købmændene.

Siden 1946 har organisationen udsendt det trykte medlemsblad »Handels-Nyt«, der tilgår alle medlemmerne gratis en gang månedlig.

Løsningen af gamle og nye opgaver har altid kaldt



på samarbejdets ånd, og det gælder naturligvis også inden for erhvervsorganisationerne.

Provinshandelskammeret virkede tidligt for oprettelsen af et særligt handelsministerium. Siden et sådant blev oprettet i 1909, har det bestandig været betragtet som »vort eget ministerium«. Det tør vist nok siges, at Provinshandelskammeret sammen med de øvrige organisationer gennem årene har plejet et fornuftigt og gavnligt samarbejde også med embedsmændene i udenrigsministeriet, landbrugsministeriet, fiskeriministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og indenrigsministeriet samt de under disse hørende institutioner.

Også med de øvrige hovedorganisationer her i landet plejer Provinshandelskammeret et frugtbart samarbejde i det daglige. På visse felter er samarbejdet manifesteret i særligt etablerede fælles organer som f. eks. Erhvervenes Oplysningsråd, Erhvervenes Indsamlingskontrol, Erhvervenes Eksportsamråd, Erhvervenes Trafikudvalg og det forannævnte Erhvervenes fælles Skatteudvalg.

Samarbejdet må som følge af forholdene også række ud over landets grænser. Gennem mange år har Provinshandelskammeret plejet nære kontakter med erhvervsorganisationerne i vore nabolande og her ikke mindst med de skandinaviske hovedorganisationer, med hvilke man har et stærkt udbygget traditionelt samarbejde. Derudover deltager Provinshandelskammeret i samarbejdet med de internationale organer, der er etableret for blandt andet at varetage handelens interesser.

I første række kommer her Det internationale Han-

delskammer og de kongresser, der finder sted hvert andet år med skiftende værtsskab. Imellem kongresserne finder det daglige arbejde sted i flere underkomiteer, og sekretariatets leder har i en årrække været permanent medlem af den under Det internationale Handelskammer hørende distributionskomité.

Det internationale Handelskammer favner vidt, og rekrutterer sine medlemmer i lige høj grad inden for handel, industri, forsikring, bankvæsen og søfart m. v. For imidlertid at finde et specielt forum til varetagelse af handelens særlige interesser er en række organisationer i Vesteuropa gået sammen i et internationalt grossistcenter, Centre International du Commerce de Gros. Provinshandelskammeret er som eneste repræsentant for Danmark tilknyttet denne organisation og deltager løbende såvel i møderne som i det arbejde, der på sekretariatsniveau finder sted mellem de halv-årlige møder.

Videre deltager Provinshandelskammeret regelmæssigt i Conférence Permanente des Chambres de Commerce de la Communauté Européenne, der er en sammenslutning af grossistorganisationerne i Fællesmarkedet. I betragtning af den ansøgning, Danmark tidligere indgav om optagelse i Fællesmarkedet, deltager organisationen på observatørbasis i samtlige konferencens arbejdsmøder og søger på denne måde at tilgodese de danske interesser, hvad enten det drejer sig om erhvervsuddannelse, beskatning eller andre forhold, der berører erhvervene. Endvidere følger Provinshandelskammeret drøftelserne inden for Conseil des Fédérations Commerciales d'Europe, som i sig dækker grossist-, detailist-, agent- og varehusorganisationer i



Uddannelse af handelens unge er et af de spørgsmål, der i særlig grad ligger handelsstandsforeningerne på sinde. Provinsens købmænd har både økonomisk og på anden vis ydet meget betydelige ofre for at skabe de bedst mulige uddannelsesmuligheder for den kommende generation.

*The training of young business men is a matter to which the commercial associations attach great weight. Provincial merchants have made considerable sacrifices, economically and in other ways, in order to ensure the best possible tuition for the coming generation.*



hele Vesteuropa. Det samme gælder Comité des Organisations Commerciales des Pays de la Communauté Economique Européenne.

Derudover sender organisationen repræsentanter til de møder, som EFTA-sammenslutningens handelskammer afholder, og i det hele søger Provinshandelskammeret at holde sig à jour med den udvikling, der gennem de senere år i stadig mere intensiv grad sker på internationalt plan.

Også Kammerets særlige eksportørsektion udfolder ved siden af en almindelig orienterende virksomhed gennem kurser og foredrag i provinsens handelsstandsforeninger en aktivitet, der går ud over landets grænser, idet man siden 1957 har tilrettelagt eksportkonferencer i udlandet i samarbejde med derværende handelskammer og de danske udenrigsrepræsentationer. Blandt andet har sådanne konferencer fundet sted i Hamborg, Rotterdam, London, Prag og Bruxelles, og i indeværende efterår er der planlagt en lignende studie- og forretningsrejse til USA, hvor man foruden et besøg på verdensudstillingen i New York kontakter vore repræsentationer i New York og Washington samt det amerikanske handelsministerium og videre tager del i et af de verdensberømte seminarier, som National Cash løbende afholder i Dayton.

Det bør vel nævnes, at den stærke vækst, der har fundet sted i Provinshandelskammeret siden handelsstandsforeningernes sammenslutning i 1901 – og der er idag 84 handelsstandsforeninger med et medlemstal på noget over 10.000 – har medført, at Kammerets anseelse utvivlsomt er vokset. Medvirkende hertil er det givetvis, at man allerede fra starten var kræsen i valget af leder af sekretariatet.

Den første var professor, dr. jur. A. Grundtvig, der virkede til 1913. Han blev efterfulgt af professor Vinding Kruse, der gik af i 1917. Hans efterfølger blev den senere overpræsident, kammerherre J. Bülow, der trods sin lynkarriere i indenrigsministeriet helt frem til departementschefsposten dog virkede, indtil han i 1928 overtog embedet som overpræsident i København. Derefter fulgte professor, dr. jur. Poul Andersen, som imidlertid allerede i 1935 så sig nødsaget til at dele arbejdet med en yngre jurist, nuværende professor, dr. jur. & phil. Alf Ross, som overtog ledelsen af sekretariatet indtil 1945. Eftersom en væsentlig del af sekretariatets arbejde nu ligger på felter, der falder uden for det juridiske område, og arbejdsbyrden i det hele er væsentlig forøget, bad professor Ross sig fritaget for hvervet som sekretariatets ledende sekretær, men han er fremdeles Kammerets højtskattede juridiske konsulent. I 1945 overtog Knud Chrom, der var hentet fra Valutacentralen, hvervet som sekretariatets leder og fik tillagt titel af direktør. Allerede ved udgangen af 1946 blev han afløst af daværende salgschef ved Den kongelige Porcelainsfabrik, lic. merc. Hans C. Christiansen, der 1. februar 1956 overgik til Den kgl. grønlandske Handel for at blive afløst af lic. merc. Børge G. Christensen, der virkede indtil 15. oktober 1960, hvorefter han overgik i det private erhvervsliv og blev afløst af sekretariatets nuværende leder, direktør lic. merc. Torben Carlsson.

Provinshandelskammerets adresse er Kompagnistræde 32 A, København K., og Jyllandsafdelingen har til huse i Ny Banegårdsgade 45, Århus C., medens et mindre filialkontor har sæde i Fyens Landmandsbank i Odense.

Den danske provinshandelsstands landsmøde samler hvert år henimod 300 ledende købmænd fra de 84 handelsstandsforeninger landet over, tilligemed gæster fra regeringen og myndighederne. Billedet viser et af disse møder, hvor statsminister Jens Otto Krag er på talerstolen.

Every year the national congress of the Provincial Commercial Association brings together some 300 merchants from the 84 commercial associations in this country, plus representatives of the Government and the authorities. The picture shows a meeting of this kind with Mr. Jens Otto Krag, the Danish Prime Minister, on the rostrum.







Den 17. april 1964 afholdt Kompagniet ordinær generalforsamling. Formanden, Prins Axel, indstillede på bestyrelsens vegne, at der udbetaltes et udbytte på 15 % for 1963, og dette vedtoges enstemmigt.

Formanden bragte en tak til direktionen og alle medarbejderne ude og hjemme for veludført arbejde i det forløbne regnskabsår.

*On 17th April, 1964 our Company held its ordinary general meeting. Prince Axel, the Chairman, recommended the proposal of the Board, a 15% dividend for 1963 to the shareholders, which was adopted unanimously.*

*The Chairman tendered his thanks to the Managing Directors and to the staff abroad and at home for a well-accomplished task during the financial year.*

Andre afholdte generalforsamlinger:

3. 4. 1964

Det Danske Medicinal- og  
Kemikalie Komp. A/S 7½ %

15. 4. 1964

A/S Det Vestindiske Kompagni 10 %

29. 5. 1964

Det Østasiatiske Kompagnis  
Holding-Aktieselskab 15 %

*Other General Meetings held:*

*3rd April, 1964*

*The Danish Medicinal- &  
Chemical Co. Ltd. 7½ %*

*17th April, 1964*

*The West Indian  
Company, Ltd. 10 %*

*29th May, 1964*

*The East Asiatic Company's  
Holding Co., Ltd. 15 %*

På et møde på Københavns Børs den 23. 3. 1964 er direktør S. Storm-Jørgensen blevet indvalgt i bestyrelsen i

Den Danske Nationale Komité under Det Internationale Handelskammer.

På generalforsamlingen den 21. 4. 1964 i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S, blev direktør S. Storm-Jørgensen indvalgt i selskabets bestyrelse.

På generalforsamlingen i Danmarks Rederiforening den 8. 5. 1964 blev direktør S. Storm-Jørgensen genvalgt til foreningens bestyrelse.

*At a meeting at the Copenhagen Stock Exchange on 23rd March, 1964 Mr. S. Storm-Jørgensen was elected a member of the Board of the Danish National Committee under the International Chamber of Commerce.*

*At the Board meeting of Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S, held on 21st April, 1964, Mr. S. Storm-Jørgensen was elected a member of the Board.*

*On the 8th May, 1964 at the general meeting of the Danish Shipowners' Association Mr. S. Storm-Jørgensen was re-elected a member of the Committee.*

Vicedirektør H. Friser Frederiksen afrejste den 9. maj 1964 på forretningsbesøg til Vancouver og mødtes senere i Montreal med direktør Mogens Pagh og direktør T. W. Schmith, der havde forladt København den 19. maj. Hjemrejsen skete via New York en uge senere.

*Mr. H. Friser Frederiksen left on 9th May, 1964 on a business tour to Vancouver and later, in Montreal, joined Mr. Mogens Pagh and Mr. T. W. Schmith who had left Copenhagen on 19th May. Return via New York abt. one week later.*

Verdensudstillingen i New York åbnede onsdag den 22. april 1964. Blandt medlemmerne i den stedlige bestyrelse for Danmarks deltagelse i verdensudstillingen er bl. a. direktør Gustav Wedell, E. A. C., Inc., New York.

*The World Fair in New York was opened on Wednesday 22nd April, 1964. A member of the local committee for Denmark's participation in the World Fair was among others Mr. Gustav Wedell, President, E. A. C., Inc., New York.*

I slutningen af februar måned kunne Kompagniet registrere tilstedeværelsen i Durban havn af det største og

det mindste skib af flåden under Kompagniets flag, nemlig S/T »Nordic Hawk« og M/S »Bintang«.

*At the end of February 1964 our Company could register the simultaneous presence in Durban Harbour of the biggest and the smallest ship of the fleet under the E. A. C. flag, viz. the S/T »Nordic Hawk« and the M/S »Bintang«.*

Direktør Gunnar Buck, Medicinalco, og direktionssekretær, cand. jur. Alfred Gärtner, Ø. K., er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

*Mr. Gunnar Buck, Medicinalco, and Mr. Alfred Gärtner, E. A. C., have been appointed Knights of the Order of the Dannebrog.*

DSB havde bedt fem danske skibsværfter – B. & W., Helsingør, Nakskov, Odense og Aalborg – om at give tilbud på bygning af en stor gods-færge til Storebæltsoverfarten. Det drejede sig om en færge helt uden passageraptering og tillige om den første 4-sporede færge herhjemme. Nakskov Skibsværft fik kontrakten overdraget.

*The Danish State Railways had invited tenders from five Danish shipyards, viz. Burmeister & Wain, Elsinore Shipbuilding, Nakskov Shipyard, Odense Shipyard and Aalborg Shipyard, for the building of a big goods ferry for the Great Belt route. It was a question of a ferry without any passenger accommodation, and at the same time it was to be the first Danish ferry with four tracks for railway cars. The best tender was submitted by the Nakskov Shipyard which obtained the contract.*

Som meddelt i ØK-bladet nr. 2, 1964, er M/S »Sibonga« blevet ombygget til Pacifiklinien ved Helsingør Skibsværft. Før skibets afsejling fra København efter endt ombygning havde Kompagniet d. 29. 4. inviteret nogle af liniens afskibere og modtagere til en sammenkomst ombord. Efter at gæsterne havde beset de nye kølerum og andre nyindretninger, var Kompagniet vært ved en lunch ombord.

*As mentioned in the »ØK-bladet«, No. 2, 1964, the M/S »Sibonga« has been rebuilt at the Elsinore Shipbuilding for service on the Pacific run. When*



*the work had been completed our Company invited some of the shippers and consignees on board for a gathering before the departure of the ship from Copenhagen. When the guests had looked over the new cold storage rooms and other new equipment our Company was the host at a lunch on board.*

Som et led i rationalisering og forbedret service over for afskibere og kunder er der fra og med den 4. maj sket en ændring i Skibsafdelingens arbejdsplan. I stedet for som hidtil, hvor de enkelte linier bogførte deres ladning fra Danmark, er der oprettet en særlig Fragt-afdeling, der har overtaget dette arbejde, d.v.s. at Fragt-afdelingen bogfører al ladning fra og via Danmark med alle vore linier og samsejlende linier, samt linier, for hvilke vi er agenter.

Endvidere underlægges Omskibningsafdeling den nyoprettede Fragt-afdeling, som ledes af kontorchef V. Schiødt.

Som nærmeste medarbejdere er Leif Andersen, tidligere Østen udg. og Troels Aabling, tidligere Amerikalnierne, tildelt fuldmagt til at underskrive konnossementer og udleverings-sedler.

*As a stage of rationalization and improved service towards our shippers and customers some alterations in the working plan of our Shipping Department have been made as from 4th May, 1964. Previously each single line booked its own cargo from Denmark, but now a separate Freight Department has been established which has taken over this work, i.e. the Freight Department books all cargo from or via Denmark with all our lines, joint service lines, or lines for which we are agents.*

*Further, the Transshipment Department will be placed under the newly-established Freight Department, which is under the management of Mr. V. Schiødt.*

*As Senior Assistants of the new Department Mr. Leif Andersen and Mr. Troels Aabling have received powers of attorney to sign bills of lading and bills of delivery.*

## **Gæstebogen**

*The visitors' book*

Hiroichi Takagi, Japans ambassadør i Danmark.

Takashi Oyamada, ambassaderåd.

William G. Nagle, Vice-President, First National City Bank of New York.

Jens Christensen, vice-udenrigsråd.

Marcial P. Lichauco, Filippinernes ambassadør, London, akkr., Danmark.

Hermenegildo B. Garcia, ambassade-sekretær.

J. Kromann, landsretssagfører, filip-pinsk generalkonsul, København.

Hans Raaschou, direktør, Magasin du Nord.

B. Høegh-Guldberg, generalsekretær, Grosserer-Societetet.

R. W. Brown, Manager, Standard Bank, Ltd., London.

B. E. Miskin, Sub-manager, Standard Bank, Ltd., London.

L. K. Jha, Secretary for Economic Affairs, Govt. of India.

R Venkateswaren, Economic Coun-cellor of India to the Common Mar-ket, Brussels.

Torvald F. Klaveness, skibsreder, Oslo.  
Poul Brandt, direktør, Dansk Sojaka-gefabrik.

Hulbert E. Aldrich, Vice-Chairman, Chemical Bank, New York.

Donald E. Coyle, Vice-President, Che-mical Bank, New York.

Flemming Koldby, Scandinavian Re-presentative Bank of America.

H. A. Djurhuus, Danmarks Chargé d'Affaires i Indonesien.

Mark C. Feer, Vice-President, The First Boston Corp., New York.

## **Personale-nyt**

### *Staff News*

C. Gram-Hanssen, Djakarta, er ud-nævnt til honorær dansk vicekonsul i Indonesien.

### *Fuldmagter*

#### *Powers of Attorney*

Manila: Fællesfuldmagt til H. P. Holst og Hernan Consunji.

Singapore: Fællesfuldmagt til Sv. Rah-bek Rasmussen, Jørgen Reinholdt Niel-sen, Svend Erling Nielsen og Eilif Jensen.

Kuala Lumpur: Fællesfuldmagt til Ole J. Mohrsen, Kai M. Plaugmann.

Penang: Fællesfuldmagt til Ang Hong Tat og Henning Loesch.

Prokurist Holger Hansen aflagde i april måned besøg i Canton og i Pe-king som leder af en delegation af danske og svenske industrifolk. Der førtes forhandlinger med de kinesiske

statskorporationer, og der var også lejlighed til at træffe den kinesiske vice-minister for udenrigshandel. På vejen til Kina aflagdes korte besøg i Tokio, Osaka og Hongkong.

Ingeniør Bent Andersen aflagde fra den 15. 4.–16. 5. 1964 besøg i Rhode-sia, Nigeria og Ghana i forbindelse med automobilforretningen i disse lande. På tilbagevejen besøgte Bent Andersen Daimler-Benz og Bosch i Stuttgart og i Düsseldorf.

Kontorchef Ole Andreasen, Eksport-afdelingen, er afrejst til Karachi for at afløse filialbestyrer Gunnar Mor-tensen, som er ankommet på hjemme-ferie.

Kontorchef E. Ellekjær, Eksportafde-lingen, har i tiden fra den 5. 4.–24. 4. 1964 været på forretningsrejse til Ni-geria, Ghana og Sierra Leone.

Gunnar Jensen, der efter overflyttelse til Hovedkontoret fra Bangkok er at-tacheret Importafdelingen, vil indtil videre være beskæftiget med at under-søge mulighederne for, at Kompag-niet deltager mere aktivt i handelen (indkluderende barbers etc.) med Rus-land og andre østeuropæiske lande. Desuden varetager Gunnar Jensen salgsarbejdet i Europa for kanadisk svovl.

Kontorchef E. Plesner, Importafdelin-gen, er den 4. 5. 1964 afrejst til Mon-rovia, Liberia, hvor han vil vikariere, medens General Manager for corpo-rationen i Monrovia, Niels E. Blem-mer, er på hjemmeferie.

Filialbestyrer Erik Aagaard-Rasmus-sen, Rangoon, har været på forret-ningsbesøg ved Hovedkontoret fra den 30. 4.–12. 5. 1964.

Knud Erik Nielsen, Oversøisk Industri Afdeling, udsendes midlertidigt til Cali, Colombia, under filialbestyrer Martin Baggers hjemmeferie.

Niels Lyager og Poul Nielsen, Passa-gerkontoret, er overflyttet til hen-holdsvis Amerikalnien og Shipping General i Skibsafdelingen.

### *Filialforflytninger*

#### *Transfers*

Henning Larsen, Jesselton, til Ku-ching.

Søren Clemens Sørensen, Paris, mid-lertidigt til Manila.



Klaus Valdemar Mørch, Phnom Penh, midlertidigt til Saigon.  
Cand. pharm. H. A. N. Scherfig, Saigon, til Kuala Lumpur.  
Axel Gutzon Sager, Nairobi, til Mombasa.

*Forflytninger til Hovedkontoret  
Transfers to H. O.*

Bent Jacobsen, Ghana, forflyttes p.g.a. sygdom til Træafdelingen. (Ebbe Aaby Nielsen overtager derefter ledelsen af savmøllen i Sekondi).

Ole Nielsen, Skibsafdelingen, er udsendt som purser med M/S »Andorra«. Dette arbejde overtages forsøgsvis indtil videre af en ung mand fra Skibsafdelingen. Purseren skal udføre skriftlige arbejder af enhver art for dækket, maskinen og restaurationen for, i så høj grad som muligt, at befri officererne for kontorarbejde.

*Nyansættelser*

Civilingeniør Torben Martin Madsen er ansat i Eksportafdelingen indtil udsendelse.

Mads Christian Michelsen, Cali, ingeniør C. J. Findalen, Eksportafdelingen, ingeniør Hugo Bang Pallesen, tidl. Karachi, cand. pharm. Niels Christian Bøg Holme, Dumex, Kuala Lumpur, reservedelsspecialist Søren Edward Marcussen, Lagos, Niels Ulrik Bie, Sven Trunshøj, Mombasa, Knud-Erik Kristensen og Gunner Møllegaard, Skibsafdelingen, er udtrådt af Kompagniet.

**Pensioneret**

*Retired*

Kaptajn N. A. Høybye, (Ventepenge) pr. 1. 5. 1964.

**Mærkedage**

*Red letter days*

*40 års jubilæum*

Filialbestyrer F. Lyngesen, Paris, 15. 7. 1964.  
Fuldmægtig J. Ramhede, Proviantafdelingen, 15. 7. 1964.  
Direktør Werner Nielsen, 1. 8. 1964.

*25 års jubilæum*

A. Reinholdt Nielsen, Inter Office, 10. 7. 1964.  
Prokurist B. Hüttemeier, Hovedbogholderiet, 15. 7. 1964.  
Filialbestyrer Gorm Larsen, Los Angeles, 22. 7. 1964.



Direktør  
Werner Nielsen



Filialbestyrer  
F. Lyngesen



Fuldmægtig  
Jørgen Ramhede



A. Reinholdt Nielsen



Prokurist  
B. Hüttemeier



Filialbestyrer  
Gorm Larsen



Fru Ida Teudt

Fru Ida Teudt, Telefonomstillingen, 1. 8. 1964.

**Runde fødselsdage**

*80 år*

Pens. nattevagt J. T. Allinge, Tordenskjoldsgade 22 A, st. K. 26. 7. 1964.

*70 år*

Pens. kaptajn E. Honoré Christensen, Skovshovedvej 32, Charlottenlund, 18. 6. 1964.  
Pens. kontorchef Ove Jacobsen, Kanslergade 8, Ø, 3. 7. 1964.  
Pens. kaptajn C. Kondrup, Fragarivvej 12, st., Hellerup, 19. 7. 1964.  
Pens. direktør M. Plinius, Villa Al Ruscello, 35, Via Rugviliansa, Lugano, Schweiz, 20. 7. 1964.

*65 år*

Syerske, frk. O. Sivertsen, Storeslageret, 7. 7. 1964.  
Inspektør J. Faber, Maskininspektionen, 9. 8. 1964.

*60 år*

Kaptajn H. S. Jerne Larsen, 2. 6. 1964.  
Fhv. filialbestyrer Sv. Andersen, Kogstræde, Bogø, 24. 6. 1964.  
Kontorchef E. Nellesmann, Proviantafdelingen, 1. 8. 1964.  
Maskinchef Sv. Aa. Pultz, 6. 8. 1964.  
Husmester, snedkermester Sv. Nielsen, 10. 8. 1964.

*50 år*

Kaptajn K. Sandager Christensen, 11. 5. 1964.  
Kaptajn F. Bech, 19. 6. 1964.  
L. P. Olsen, Durban, 12. 7. 1964.

**Ankomsten på hjemmeferie**

*On Home Leave*

Bent Jarmer Christensen, filialbestyrer Erik Jansen, Tage Welander Pedersen, Bangkok, Hugo Falck Hansen, U. L. A., Bombay, filialbestyrer Niels Rosberg, Buenos Aires, filialbestyrer Martin Bagger, Cali, Viggo Tommy Samuelsen, Dar-es-Salaam, ingeniør Arne Cortzen, filialbestyrer G. Thygesen, Durban, filialbestyrer Bent Andersen, forstkandidat Torben Brüel, Bent Jacobsen, Jørgen Svend Nielsen, Ghana, filialbestyrer Gunnar Mortensen, Karachi, filialbestyrer G. Rixen, Kuala Lumpur, filialbestyrer Gorm Larsen, Los Angeles, filialbestyrer E. Bay-Andersen, Manila, filialbestyrer K. W. Knudsen, Mombasa, General



Manager N. E. Blemmer, Monrovia, John F. Thygesen, New York, filialbestyrer V. Frantzen, Vagn Genter, Phnom Pehn, Bent Segato, Rangoon, filialbestyrer Sander Jacobsen, Saigon, filialbestyrer F. M. Skyum, Salisbury, filialbestyrer Jørgen Frederiksen, San Francisco, filialbestyrer I. Lage Hansen, Sao Paulo, Manager Far East Shipping H. H. Sparso, Singapore.

### Udsendelse til filialtjeneste

#### Service Abroad

Chr. Fr. L. d'Auchamp, Eksportafdelingen, til Sao Paulo.

Allan Brandt, Eksportafdelingen, til Ghana.

Ole Preben Wissing, Eksportafdelingen, til Bangkok.

Sven Lysgaard Jørgensen, Skibsaftdelingen, til Hamborg.

Jens Hansen Lise, Skibsaftdelingen, til Durban.

Poul Erik Skov, Eksportafdelingen, til Ghana.

Torben Jørgensen, Træafdelingen, til Ghana.

Finn Torsten Damkilde, Træafd. Bogholderi, til Bangkok.



Den 21. maj 1964 holdt Kompagniet en frokost om bord på M/S »Andorra« i Københavns Frihavn, hvor gudmoderen, fru direktør A.W. Nielsen, var tilstede.

I frokosten deltog foruden medlemmer af direktionen med damer, direktør A. W. Nielsen, Carlsberg, underdirektør T. Bille, skibsinspektør, kaptajn E. G. Enné, maskininspektør K. L. Larsen og kontorchef O. Brolykke, Proviantafdelingen, samt kaptajn F. Bech, maskinchef R. L. Pedersen og overstyrmand J. Rasmussen, M/S »Andorra«.

Under frokosten oplæste gudmoderen sin hyldest til skibet:

Som gudmor for *Andorra* ta'r jeg ordet.  
(Vær glade for, jeg ikke sagde *rorret!*)  
Jeg hylder ØK, som har haft den gave  
at være pioner på verdens have.

De allerførste store motorskibe  
fik ØK i sin tid sendt ud på stribe,  
og *turboladet Diesel-mekanisme*  
blev brugt af ØK først – med optimisme!

Hvad *turboladet* er, jeg aner ikke,  
for jeg kan nemlig ikke mekanikke.  
Nu har *Andorra* fået bovpropeller,  
og hvad det er, jeg aner ikke heller.

## Hyldest til »Andorra«

I *tværskibs-tunn'ler* vist propellen drejer,  
hver gang *Andorra* ind i havnen svajer,  
og sidelæns til kaj kan skibet glide.  
Det er med andre ord – *lidt til en side*.

En landing af *Andorra* selv kan klares,  
og slæbebådene kan ganske spares,  
så sprøjt fra dem gør ingen bukser våde.  
– Ja, det er godt at undgå *bukserbåde!*

*Andorra* bruger Ka-Me-Wa-patentet.  
Kinesisk? Nej – det er fra Sverig' hentet.  
Fra styrehuset alting kan man styre,  
og det gi'er vist – forstår jeg – mindre hyre!

12.000 stærke bremsehester kræfter  
har *B & W* leveret og set efter.  
Jeg ønsker, at man trygt med dem kan regne  
på både *Burmajsters* & egne *Wajne*.

I midterskibet står de store kraner,  
som tager gods om bord i lange baner.  
Med *Samson-poster* og med *bifod-master*  
kan ingen laste skibet – når det laster.


Gid det får bliden bør på alle bredder,  
skønt en af ØK's chefer Storm jo hedder.  
– Beskedenhed er vist kaptajnens gave,  
tænk: Hedde Bech – på store verdenshave!

Vi ønsker ØK hjertelig til lykke  
med dette splinternye havets smykke.  
Med håndklap bør det hyldes, så det smælder.  
Brug kort sagt Deres egne bovpropeller!



*I etatsråd H. N. Andersens optegnelser har vi fundet følgende beskrivelse af en tyfon over Kinasøen oplevet på Thoon Kramom, som han dengang var fører af.*

## **TYFON OVER KINASØEN**



En Morgen, da Thoon Kramom laa færdig i Hongkong for at afsejle til Bangkok, var Barometret stærkt faldende, og Kuglen paa Observatoriet var hejst for at oplyse om, at en Tyfon var i Anmarch. Det var i September, hvor disse store Hvirvelstorme danner sig i det Stille Hav og drager over Filippinerne og i roterende Bevægelse gaar tværs over Kinasøen ind over Fastlandet et Sted mellem det sydlige Hainan og Formosa. Man skal dog ikke bygge altfor sikkert paa denne Regel, som har sine Undtagelser. En saadan Tyfon eller Orkan er en stor Hvirvelvind, mod hvis Centrum, i hvilket der er Stille, Vinden spiralagtig blæser ind fra alle Retninger, og samtidig med at Vinden blæser mod Centret med Orkanstyrke, har Tyfonen en fremadskridende Bevægelse – fra 7 til 10 miles i Timen. Naar Centret drager hen over en By, et Skib eller en anden Genstand, afløses Orkanens Voldsomhed af en kort Pause, hvorefter Vinden med uforandret eller forøget Voldsomhed bryder ind fra den modsatte Side af den, hvor den slap, og ret ofte med dødbringende Stød for de Skibe, Centret drager hen over. Derfor er det Førerens Bestræbelse at holde sit Skib borte fra Centret.

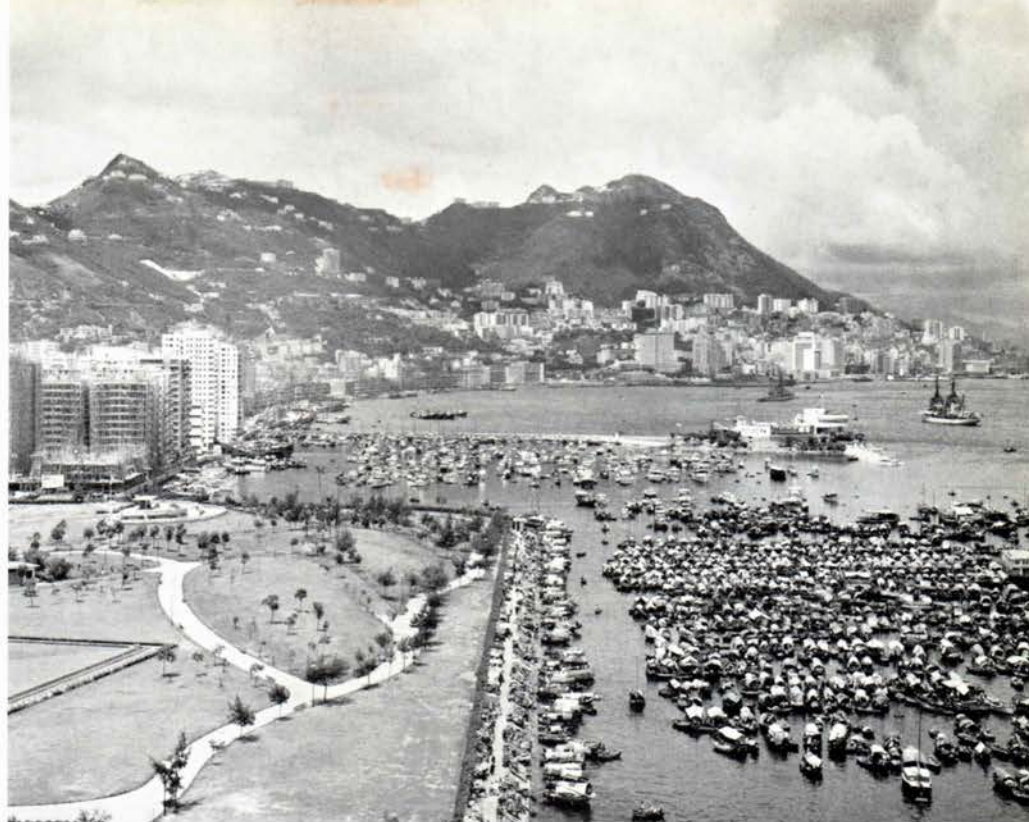
Tyfon-Teorien for den nordlige Halvkugle er, som anført, at en saadan Storm har en fremadskridende og samtidig om sin egen Akse roterende Bevægelse. Populært regnes der med, at Tyfoncentret, hvis man vender Ansigtet mod Vinden, befinder sig 10 á 12 Streger paa højre Haand, medens det modsatte er Tilfældet paa den sydlige Halvkugle.

Den nævnte Morgen, da vi i Hongkong laa færdig til Afsejling, var Spørgsmaalet, om vi skulle blive liggende foreløbig – saadanne Tyfoner har kostet mange



Hongkong set fra Causeway Bay. Midt i billedet Royal Hong Kong Yacht Club og i det område, der ligger i læ af molen, samles Hongkongs sampaner og søger dækning, når det trækker op til tyfon.

*Hongkong seen from the suburb of Causeway Bay. In the middle of the picture the Royal Hong Kong Yacht Club. In the area behind the club pier is the Causeway typhoon shelter where the sampans of Hongkong seek shelter when a typhoon approaches.*



Skibe og mange Menneskeliv i Hongkong Havn – eller om vi skulde lette Anker, staa til Søs og forsøge at sejle Vest om Centret, hvorved vi kunde opnaa at faa en hurtig Rejse til Bangkok. Vi besluttede os til det sidste. Undermærsejll og Forestængestagssejl blev sat, Ankeret hevet ind, og Thoon Kramom skød for Storm ud af Havnen. Saa snart vi kom uden for de omliggende Øer, stod Himmel og Hav i eet. Vand for oven og Vand for ned. Vinden blæste med Stormstyrke fra Nordøst, og vi gik ud fra, at Centret stod ca. 300 miles i en syd-sydøstlig Retning fra os, og at det bevægede sig over Kinasøen i omtrent nordvestlig Retning med en Hastighed af ca. 10 miles i Timen. Vi satte Kursen ned gennem den under disse Forhold farlige Passage mellem Paracellerne, nogle lave Øer og Korallrev, og Øen Hainan. Tyfoncentret skulle skære vor Kurs før eller senere, men efter vor Opfattelse tidligst 4–5 Timer efter at vi havde passeret Skæringspunktet. Skibets Fart gennem Vandet var ca.  $12\frac{1}{2}$  Knob, og vi regnede med 3 Knobs medgaaende Strøm, saaledes at Skibets Fart over Grunden skulde være  $15\frac{1}{2}$  Knob. Vor Opgave var at komme inden om Centret, at holde det i saa lang Afstand om Bagbord af os, som Øen Hainan om Styrbord Side vilde tillade. Med den Kurs, vi styrede, forventede vi at passere Centret i en Afstand af mindst 50 miles, og at Vinden skulde trække sig gennem Nord mod Vest og Thoon Kramom befinde sig saa vidt klar af Paracellerne, at Kursen kunde forandres til Syd eller Østen for Syd, som Forholdene og Hensynet til Kochin-Kinakysten maatte kræve. Centret kunde være Døden, inden om

det en hurtig Rejse. Vinden var lidt ind om Styrbord, og alle Sejl var dobbelt beslaaede med Undtagelse af Undermærsejll, som var sat, samt Forestængestagssejl, som en Forholdsregel til at holde Skibets Forende fra Vinden. Stærke Surringer var lagt om Mærseræerne og Mærsestang og Mastetop for at lette Presset paa de stærke Jærnrakker, og Hjælpebraser var anbragt paa Fok og Storraa og Over- og Undermærseræer, som yderligere var surret sammen ude ved Nøkkerne. Opmærksomheden rettedes derefter dels paa det Væddeløb, der udspilledes mellem Tyfoncentret og Skibet, og dels paa at anbringe Mandskabet saaledes, at de ikke skylledes over Bord af den høje, konfuse Sø, som navnlig brød ind over Bagbords Side og til Tider bordfyldte Skibet.

Thoon Kramom skar gennem Vandet, og man kunde, som man siger, næsten ikke se en Haand for sig. Dagen var tyk, men ikke saa sort som Natten. Den første Nat gik til Ende, og efter at vi havde været 24 Timer ude, var Vinden endnu stadig Nordøst og ind om Bagbord. Efter Beregningen skulde vi ved denne Tid have passeret Paracellerne, saaledes at vi kunde have forandret Kursen til Syd af Hensyn til Kochin-Kinakysten; men derved vilde vi nærme os Centret, som endnu var forud om Bagbord for os. Det var et vildt Væddeløb. Hvor længe vilde Sejlene holde? Og hvor længe vilde Rigningen holde? Den var ca. 14 Aar gammel. Hen paa Eftermiddagen trak Vinden sig med heftige Orkanstød, som truede Masterne, efterhånden gennem Nord. Vi havde altsaa passeret Centret, men som Orkanstødene og det lave Barometer mindede os om, i farlig Nærhed.





Derefter lagde vi Thoon Kramom foreløbig paa en syd-sydøstlig Kurs for at fjærne os fra Kochin-Kinakysten.

Jeg havde været paa Dækket i ca. 30 Timer, den meste Tid med spændte Muskler ved Røret, fordi jeg var den stærkeste om Bord. Efterhaanden tog Stormen af, og næste Formiddag fik vi i det opklarende Vejr Øen Pulo Sapatu – omkring 800 miles fra Honkong – i Sigte. Vi havde løbet en Gennemsnitsfart over Grunden af ca. 17 Knob, og Strømmen havde sat os ca. 70 miles frem eller sydligere, end vi havde beregnet. Da vi satte de Kurser tilbage, som vi havde styret, førte de os ind paa Steder, hvor der ikke var Vand. Den overordentlig stærke sydvest gaaende Strøm, som var fremkaldt af Tyfonen, havde, da den stødte mod Kochin-Kinas Kyst, taget en sydøstlig Retning og ført Thoon Kramom med paa sin Vandring i en Bue uden om Landet. Denne Strøm, som havde været stærkere, end vi efter Erfaringen havde beregnet, havde saaledes været Aarsag baade til vor ubevidste Fare og vor ubevidste Frelse. Observationer af nogen Art havde vi selvfølgelig ikke haft, siden vi forlod Hongkong. Hvor nær vi havde været den Grund, der i den høje Sø vilde have været ensbetydende med en Dødsdom over Skib og Mandskab, vidstes ikke; men at denne Tyfon ikke havde holdt sig de teoretiske Regler ganske efterrettelig, fremgik deraf, at Centret var sydligere, end vi i Følge Teorien var berettiget til at forvente, hvoraf jeg slutter, at den havde taget en krum sydlig Bane over Kinaseen. Selv om Rejsen fra Hongkong til Pulo Sapatu havde været en Kamp med Elementerne for Livet og meget anstrengende, og vi havde været kolde og gennemblødte hele

Det går hårdt til, når en tyfon fejer hen over Hongkong. Tyfonen »Mary« – 9. 6. 1960 – krævede 49 dødsopfre, 30 alvorligt sårede og over 27.000 hjemløse.

*It is hard going when a typhoon sweeps Hongkong. On 9th June, 1960, Typhoon »Mary« swept over the Crown Colony, leaving 49 dead, over 30 seriously injured and more than 27.000 in need of relief.*

Tiden, saa var det dog en Rejse i Troperne og derfor ikke under Kuldens uhyggelige Virkninger.

Et Par Timer efter, at vi havde sigtet Pulo Sapatu, skinnede Solen, og Thoon Kramom skar frem mod Siam Bugten, og efter 7 Dages Rejse fra Hongkong ankrede vi en varm Dag udenfor Bangkok Barre for at afvente Højvandstiden om Aftenen.

#### TYPHOON OVER THE CHINA SEA

In the reminiscences of Etatsråd H. N. Andersen, the founder of The East Asiatic Company, we have found the following description of a typhoon experienced in the China Sea when on board the »Thoon Kramom« of which he was the captain at that time.

One morning in Hongkong when the »Thoon Kramom« was ready to depart for Bangkok, the barometer was falling rapidly, and the ball on the observatory was hoisted to advise that a typhoon was approaching. It was in September when these great typhoons form in the Pacific Ocean, pass the Philippines, and in rotating motion cross the China Sea and the continent somewhere between southern Hainan and Formosa. One can, however, not be too sure about this for the rule has its exceptions. A typhoon or hurricane of this kind is a great tornado, towards the centre of which, where it is calm, the wind blows in spirally from all directions, and whilst the wind blows towards the centre at hurricane strength the typhoon moves forward at from 7 to 10 miles an hour.

When the centre passes a town, a ship, or other object the violence of the hurricane is succeeded by a short interval, whereafter the wind breaks in from the opposite side with unchanged or increased violence, often giving the death blow to the ships over which the centre passes. The master therefore tries to keep his ship away from the centre.

The typhoon theory for the northern hemisphere is, as mentioned, that a storm of this nature has a forward movement which simultaneously rotates around its own axis. It is popularly believed that, if one faces the wind, the typhoon centre is 10 to 12 compass-points to the right, whilst the opposite is the case in the southern hemisphere.

On the morning in question, when we were about to sail from Hongkong, the question arose whether we should stay there for the time being – such typhoons have cost many ships and human lives in Hongkong Harbour – or weigh anchor, put to sea, and try to go westwards around the centre, whereby we could achieve a quick voyage to Bangkok. We decided on the latter. Lower topsail and foretopmast stay-sail were set, the anchor weighed, and »Thoon Kramom« was propelled by the storm out of the harbour. As soon as we came outside the surrounding islands, the horizon was blotted out. Water above and water below. The wind blew with gale force from the north-east, and we assumed that the centre was about 3.000 miles in a south-easterly direction from us and that it was passing over the China Sea in approximately a north-westerly direction at the





Hongkong. Eftervirkningerne af en tyfon, der lige er fejlet hen over byen.  
*Hongkong. The after-effects of a typhoon which has just swept the city.*

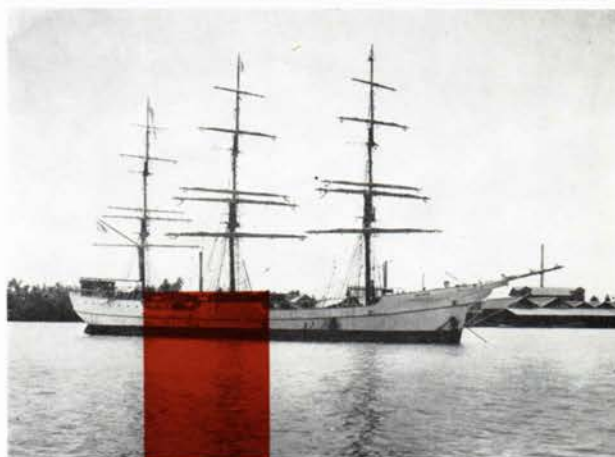
dangerous passage between the Paracel Islands, some low islands and coral reefs, and the island of Hainan. The typhoon centre would cross our course sooner or later, but in our opinion at the earliest 4 to 5 hours after having passed the intersection point. The speed of the ship through the water was about  $12\frac{1}{2}$  knots and we counted on a 3 knot following current so that the speed of the ship over the ground should be  $15\frac{1}{2}$  knots. Our task was to get within the centre, to keep it as far to port of us as the island of Hainan to starboard would allow. With the course we steered we expected to pass the centre at a distance of not less than 50 miles, and that the wind would draw northwards towards west, and that consequently »Thoon Kramom« would be so far from the Paracel Islands that the course could be changed to south or east of south, as the conditions and regard for the Cochin-China coast might demand. The centre could mean death, within it a quick journey. The wind was a little on the starboard side and all sails were double reefed with the exception of the lower topsail, which had been set, and the foretopmast stay-sail, as a precaution to hold the head of the ship from the wind.

Topyards, topmast and masthead were lashed together with heavy lashings to relieve the pressure on the heavy iron parrels; additional braces were put on the fore- and mainyards and on both upper and lower topyards, which further were lashed together at the yardarms.

Attention was then drawn to the race which took place between the typhoon centre and the ship, and to the placing of the men in such a way that they were not washed overboard by the high, turbulent sea which broke in particularly on the port side and sometimes swamped the ship.

»Thoon Kramom« cut through the water, and it was so to say almost impossible to see our hands in front of us. The day was dark but not so dark as at night. The first night passed and having been 24 hours at sea the wind was still north-east and on the port side. According to calculations we should have passed the Paracel Islands so that we could have changed the course to south out of regard for the coast of Cochin-China, however, by so doing we should approach the centre, which was ahead of us on the port side. It was a wild race. And how long would the sails last? And how long the rigging? It was about 14 years old. In the afternoon the wind blew from the north in violent gusts which threatened

»Thoon Kramom« til ankers i Bangkok.  
*The »Thoon Kramom« at anchor in Bangkok.*





the masts. That is to say, we had passed the centre, but, as the tremendous gusts and low barometer reminded us, in dangerous proximity to it. We then, provisionally, laid »Thoon Kramom« on a south-south easterly course in order to get away from the Cochin-China coast.

I had been on the deck for about 30 hours, most of the time with tense muscles at the helm, for I was the strongest man on board. Gradually the storm subsided, and the next forenoon, in brightening weather, we sighted the island of Pulo Sapatu – about 800 miles from Hongkong. We had run at an average speed over the ground of about 17 knots, and the current had carried us about 70 miles forward or more to the south than we had calculated. When we checked the courses we thought we had steered they led us to places where there would not have been enough water. The very strong south-westerly current produced by the typhoon had taken a south easterly direction when meeting the Cochin-China coast, and taken the »Thoon Kramom« along on its wanderings in a curve round the shore. This current, strong-

er than our experience caused us to anticipate, had in this way been the cause of our unknown danger and also of our unconscious salvation. We had, of course, had no observations of any kind since we left Hongkong. How near we had been the ground, which, in the high sea, would have meant the death sentence for ship and crew, was unknown, but that this typhoon had not kept to the theoretical rules was proved by the fact that the centre was more to the south than the theory entitled us to expect. Although the voyage from Hongkong to Pulo Sapatu had been a struggle with the elements for life and a very exhausting one, and although we had been cold and drenched to the skin all the time, it had been a journey in the tropics and therefore no suffering had been experienced from the cold.

An hour or so after sighting Pulo Sapatu, the sun shone and »Thoon Kramom« shot forward towards the Bay of Siam. Seven days after leaving Hongkong we anchored on a hot day outside the Bangkok bar to await the high tide in the evening.

**AUSTRALIEN**  
søger nye  
markeder



Prokurist og Export Manager, Mr. D. J. Innes, fra Kompagniets Sydney kontor har fornylig været på en rejse igennem Malaysia og videre til Bangkok, Phnom Penh, Saigon, Hongkong, Tokio og Manila.

I Australien har man i de senere år gjort sig store anstrengelser for at forøge eksporten, særligt af industrielle anlæg og maskiner, og turen blev gjort både med henblik på at gøre Ø.K.s kontorer i de besøgte områder bekendt med Australiens muligheder som leverandør og for at opnå førstehåndsviden om, hvad de pågældende kontorer handler med, for at finde ud af, hvor der er muligheder for at opbygge ny forretning.

Mr. Innes har to gange tidligere besøgt Indonesien og Malaysia, nemlig i 1950 og 1954.

#### *AUSTRALIA WANTS NEW MARKETS*

Mr. D. J. Innes, the Export Manager of the Company's Sydney office, recently undertook a journey through Malaysia and continued to Bangkok, Phnom Penh, Saigon, Hongkong, Tokyo, and Manila.

Australia has in very recent years made an all-out effort to increase her exports, particularly of engineering and industrial products. The trip was undertaken on the one hand with a view to acquainting EAC offices in the areas visited with Australia's role as a potential supplier of goods, and on the other to obtain first-hand knowledge of the fields of activity pursued by the offices in which prospects of building up business exist.

Mr. Innes has twice previously visited Indonesia and Malaysia, viz. in 1950 and 1954.

## **NYT FIRMA I COLOMBIA**

I februar måned har Kompagniet sammen med Paul Bergsøe & Søn indregistreret et aktieselskab i Colombia ved navn »Compañía Metalurgica Bera de Colombia S. A.«

Selskabets formål er at fremstille metallegeringer på basis af lokalt metalaffald og visse importerede metaller samt at fremstille rene metaller af affald, hovedsagelig bly.

Virksomheden vil til at begynde med producere bogtryk metal samt mindre mængder bly og antimon bly til akkumulatorfabrikkerne i Colombia, men med tiden vil produktionsprogrammet blive udvidet.

Bygningerne for denne fabrik er under opførelse, og maskiner samt øvudstyr vil blive fabrikeret lokalt under tilsyn af en tekniker udsendt fra P. B. & S., og man forventer at kunne påbegynde produktionen i august måned i år.

#### *NEW FIRM IN COLOMBIA*

In February, 1964, our Company in association with Messrs. Paul Bergsøe & Søn has registered a limited company in Colombia by name of »Compañía Metalurgica Bera de Colombia S. A.«

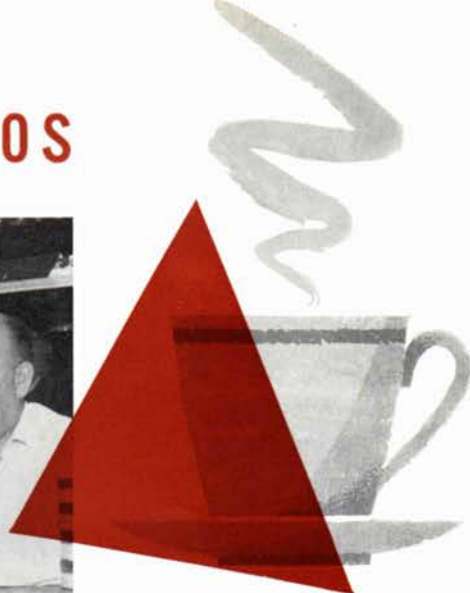
The purpose of the firm is to produce metal alloys on the basis of local scrap metal and certain imported metals, and also to produce pure metals from scrap, mainly lead.

To begin with the factory will produce type metal and lesser quantities of lead and antimony lead for the accumulator factories in Colombia, but in the course of time the production programme will be extended.

The buildings of the factory are under construction, and the machinery and the furnace equipment will be manufactured locally under the supervision of a technical expert sent out by Messrs. Paul Bergsøe & Søn. Production is expected to be commenced during the month of August this year.



# SKANDINAVIEN-BESØG I SANTOS



For nylig deltog borgmestrene fra de tre skandinaviske hovedstæder, Københavns overborgmester, Urban Hansen, borgmester B. Bull, Oslo, og borgmester Yngve Kristenssen, Stockholm, som SAS' gæster ved præsentationen af det nye Coronado fly, der indsattes på ruten til Sydamerika.

Overborgmester Urban Hansen holdt i Rio, Sao Paulo og i den nye hovedstad Brasilia taler om København som turist- og forretningsby. Hele borgmesterrejsen havde til formål at støtte den nye kampagne for besøg i »Pleasant Scandinavia«, og for Københavns overborgmesters vedkommende særligt at støtte turistindsatsen for »Wonderful Copenhagen«.

I Santos aflagde borgmestrene besøg på Kompagniets kontor, og i kaffeprøverummet blev der tid til på god »brasilianer-manér« at slappe af ved disken med »cafézinhos« (lille kop sort kaffe med sukker).

F. v. Fru A. von Bülow, gift med den danske konsul, overborgmester Urban Hansen, filialbestyrer K. T. Andersen og fru Urban Hansen. Længst til højre: borgmester Yngve Kristenssen, Stockholm, og borgmester B. Bull, Oslo.

## SCANDINAVIAN VISITORS IN SANTOS

The Mayors of the Scandinavian capitals, Mr. Urban Hansen, the Head Mayor of Copenhagen, Mr. B. Bull, the Mayor of Oslo, and Mr. Yngve Kristenssen, the Mayor of Stockholm were recently the guests of the SAS on the presentation flight of the new Coronado plane on the company's South American service.

In Rio, Sao Paulo, and Brasilia, the new capital, Mr. Urban Hansen made speeches about Copenhagen as a tourist and business centre. The object of the »Mayor journey« was to support the new campaign for visits to »Pleasant Scandinavia«, and as far as the Head Mayor of Copenhagen was concerned especially to support the tourist effort for »Wonderful Copenhagen«.

In Santos the Mayors visited the Company's office, and in the coffee sampling room there was time for relaxing at the

counter in a good »Brazilian manner« with »Cafézinhos«. (A small cup of black coffee with sugar).

From the left: Mrs. A. von Bülow, the wife of the Danish Consul, Mr. Urban Hansen, the Head Mayor of Copenhagen, Mr. K. T. Andersen, Manager E. A. C., and Mrs. Urban Hansen. The two gentlemen to the extreme right are: Mr. Yngve Kristenssen, the Mayor of Stockholm, and Mr. B. Bull, the Mayor of Oslo.

Et par dage efter, at de skandinaviske borgmestre havde aflagt besøg hos E. A. C. i Santos, havde kontoret igen prominente gæster, idet HKH kronprins Harald af Norge under et ophold i Brasilien også besøgte E. A. C. Kronprinsen beser her sammen med filialbestyrer K. T. Andersen kaffesmagerens bord, hvor kaffens kvalitet bedømmes. T. v. den norske general-konsul Thorleiv Kokkinn og den norske ambassadør i Brasilien Knut Thommesen.

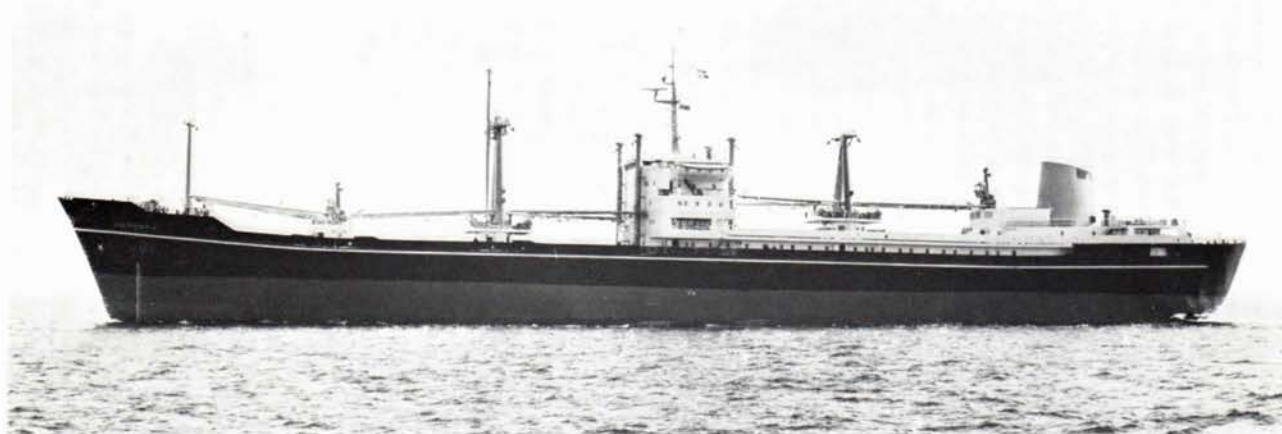
A few days after the visit of the Scandinavian Mayors the office again had prominent guests, as H. R. H. Crown Prince Harald of Norway also visited E. A. C., Santos, during his stay in Brazil.

On the picture are seen Crown Prince Harald and Mr. K. T. Andersen at the coffee taster's table, where the quality of the coffee is determined. To the left: Mr. Thorleiv Kokkinn, the Norwegian Consul, and Mr. Knut Thommesen, the Norwegian Ambassador in Brazil.





# M/S »ANDORRA«



Den 14. 5. 1964 overtog Kompagniet efter en vellykket prøvetur M/S »Andorra« fra Nakskov Skibsværft. Denne nybygning er en videreudvikling af de to foregående skibe i Kompagniets »A«-klasse, »Ayuthia« og »Asmara«, som begge ligeledes er bygget i Nakskov.

»Andorra«s hoveddata er:

Længde over alt	523'-2"
Bredde på spant	67'-4"
Sidehøjde til øverste dæk	41'-3"
Dødvægt »åben«	10.273 tons
Dødvægt »lukket«	12.728 tons

Skibets mellemdæk, der er uden bjælkebugt og spring, har hydrauliske flush-luger og højde, så der kan arbejdes med almindelige gaffeltrucks. Ved fire af lugerne kan to 12,5 tons bomme sammenkobles til 24 tons løft ved hjælp af en løftedrager. Sværbommen har en kapacitet på 60 tons.

Aptering for mandskabet findes i den lange poop foran maskinrummet, medens brohuset rummer saloner og aptering for officererne og fire passagerer. Hele apteringen er udstyret med luftkonditionering. Hovedmaskineriet, der er en 8 cylindret Burmeister & Wain dieselmotor, yder 12.000 EHK ved 115 omdr./min. og fjernstyres fra broen tillige med skruen, der har vendbare blade. Skibets automatisering og Ka-Me-Wa skruen har været omtalt i de forrige numre af Ø. K.-bladet.

Maksimum service fart er 20 knob.

Omfattende automatisering gør det muligt at sejle med ubemandet maskinrum.

»Andorra« er på sin jomfrurejse til Østen under kommando af kaptajn F. Bech, og maskinchef er R. L. Pedersen.

»Andorra« er opkaldt efter den lille stat i Pyrenæerne mellem Frankrig og Spanien.



Der er arrangeret træningsmuligheder på Frederiksberg og Østerbro, og vi må så håbe, at mange interesserede melder sig, således at vi kan få en god sæson.



Som meddelt i forrige Ø. K.-blad havde mange af vore spillere meldt sig til K. F. I. U.'s Unionsmesterskaber, og vi opnåede følgende placeringer:

A-rækken:

Herre double: 2. præmie: Gorm Bacher-Erik Christensen.

Mixed double: 2. præmie: Leif Johansen med Annie Carlsen fra A. S. som makker.

B-rækken:

Herre single: Denne række blev vundet af Michael



Sonne-Hansen, medens Erik Christensen og Leif Johansen tog sig af 3. præmierne.

Herre double blev vundet af Leif Johansen-M. Sonne-Hansen.

Mixed double blev vundet af Leif Johansen, denne gang med Esther Thøisen fra Philips som makker.

D-rækken:

Herre single: Her opnåede Jens Estrup Larsen en 3. præmie,

så der bliver nogle præmier at hente på afdelingens årsmøde den 1. juni. Til landsstævnet i Ollerup den 4. og 5. april havde vi 6 spillere med, som havde en god tur, selv om det var lidt småt med placeringerne. Leif Johansen-Erik Christensen vandt B-rækkens herre double. Leif Johansen nåede til B-rækkens semifinale i herre single, og Hanne Corneliussen blev slået i kvartfinalen i damernes single. I holdturneringen gik vore onde anelser i opfyldelse, idet vort hold i B-rækken endte med 0 points for 7 kampe og derfor må ned i C-rækken til næste år. I Mesterrækken klarede vi skærene og opnåede 9 points for 8 kampe, men udsigterne for næste sæson er ikke gode, da vor eneste dame, Hanne Corneliussen, forlader Kompagniet. Er der virkelig ingen af vore mange damer, der er interesseret i badminton og vil hjælpe os?



At det utænkelige sker i fodbold gang på gang, ved vi alle, men derfor har det alligevel været skuffende at følge vort 1. hold i dets kampe her i foråret, hvor spillet har været uinspireret og holdets chancer for at lave mål kun har været ringe. Hidtil har vi kun opnået 3 points i 4 kampe, og disse kampe har endda været spillet mod rækkens svagere hold. At vore konkurrenter til mestertitlen også har sat points til i deres kampe, er jo kun en ringe trøst. Vort hold i A-rækken har derimod klaret sig fint. På dette hold findes der en moral og spillelyst, som 1. holdet også burde indføre. Holdet har vundet 3 kampe og tabt 1 kamp og ligger som nummer 2 efter B & W, men der forestår endnu mange hårde kampe, hvis vi skal holde eller forbedre vor position. Vort hold i E-rækken, som væsentligt består af »ældre« spillere, har fortsat sit gode spil fra efteråret, og selv om holdet tabte til Danmarks Radio med 1-3, det første nederlag siden maj 1963, ligger holdet på første pladsen, og der skal meget uheld til at forhindre dets oprykning atter i år.



Når disse linier læses, er vor ro-sæson forhåbentlig kommet godt igang, men det kølige og regnfulde vejr i begyndelsen af maj, samt vanskeligheden med at få vor reparatør til at gøre bådene færdige, har medført, at standerhejsning endnu ikke har fundet sted, da disse linier skrives. Vi håber dog på en god sæson med mange gode ture for rosportens udøvere.



Netop da banerne i Ryparken blev meldt spilleklare, startede også forårets bygevejr. Vi har sikret os det sædvanlige antal baner, så der er plads også til nye spillere. Vi har anmeldt hold i K. F. I. U.'s Mester- og B-rækker, ligesom vi deltager i K. F. I. U.'s individuelle turneringer med spillere i Mester- og A-rækkerne.

Og så til slut siger klubbens kasserer tak for de mange hilsener, han foreløbig har modtaget fra vore oversøiske kolleger, som svar på Klubbens henvendelse om at tegne sig som passive medlemmer. *H. B.*

## Travalje-kaproning ved Langelinie

Fredag den 8. maj fandt den årlige travalje-kaproning sted ved Langelinie. Stævnet var arrangeret af Handelsflådens Velfærdsråd i samarbejde med Søværnet, Havnevæsenet og Den norske Amerikalinje, repræsenteret ved Ø. K.'s Passagerkontor.

I stævnet deltog både fra Søværnets Reserveofficersskole, Grenå-Hundested Færgeoverfart, M/S »Bergensfjord«, Marinekaserne København, Søværnets Sergentskole, Sømændenes Idrætsklub, Stevnfortet og Navigationsskolen.

Der kæmpedes om Havnevæsenets vandrepokal, Handelsflådens Velfærdsråds sølvplade og erindringsplaquettes samt Politikens Ærespris.

Kaproningen foregik over en 1000 meter lang bane med start ved »Nokken« på Langelinies yderste ende og med opløb ud for »Isbjørnen«.

Holdet fra »Bergensfjord« blev sejrherre.

Efter kaproningen var Den norske Amerikalinje værter ved en forfriskning om bord i M/S »Bergensfjord« i forbindelse med præmieoverrækkelsen.



