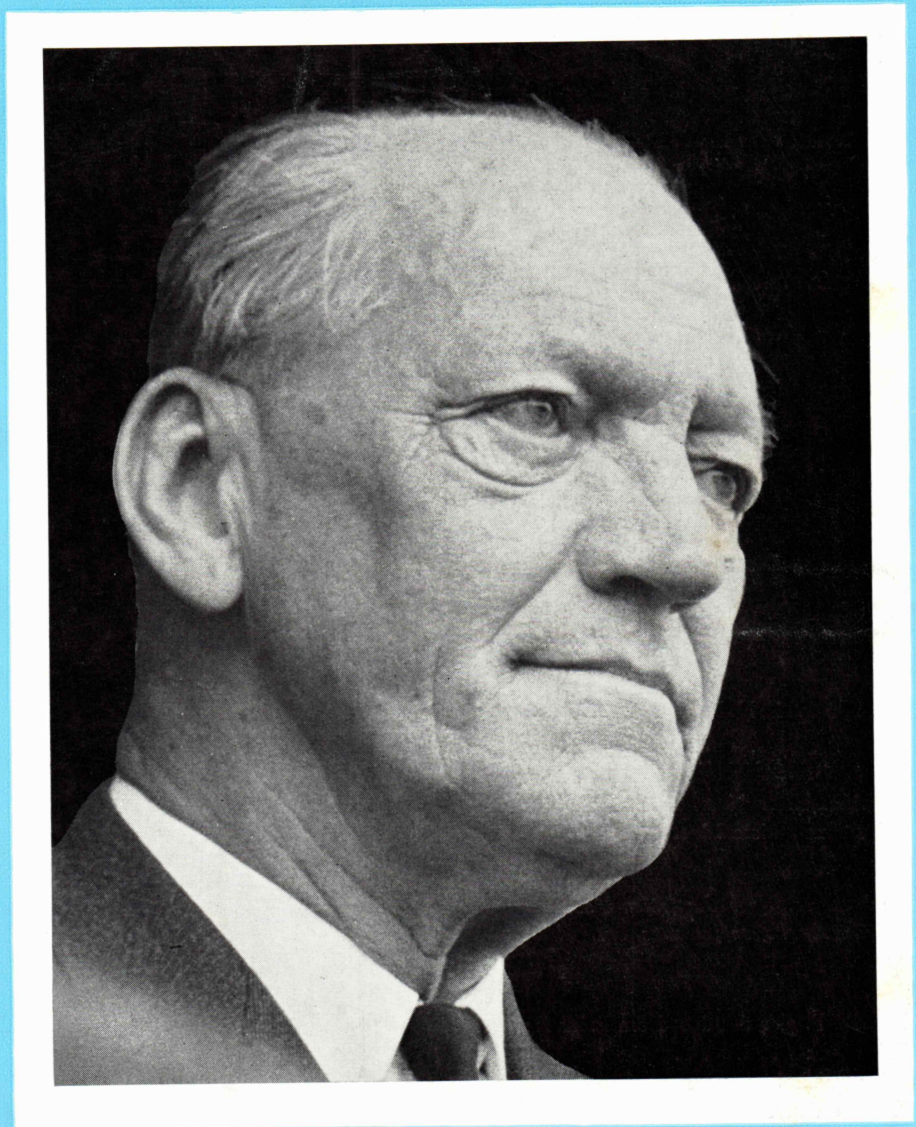


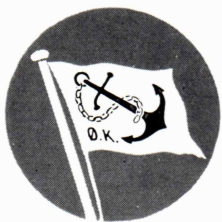
# ØK

# BLADET



ÅRGANG 7 · NUMMER 4 · AUGUST 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: H. K. H. Prins Axel.

*Front page: H. R. H. Prince Axel.*

Bagside: Efter bisættelseshøjtideligheden blev Prins Axels kiste båret ud af kirken af 12 orlogsgaster.

*Back page: After the funeral service H. R. H. Prince Axel's coffin was carried out of the church by 12 seamen.*

Dir. M. Pagh's mindeord om Prins Axel . . . . .	3
Prins Axels død . . . . .	4
Prins Axels bisættelse . . . . .	11
Kompagni-nyt . . . . .	13
Filialbestyrer-mødet . . . . .	15
Danmarks 12 største rederier . . . . .	15
Udvidelser hos D. S. . . . .	16
Hvad er radar . . . . .	21
Kinesisk visdom . . . . .	21
Sporten . . . . .	21





HANS KONGELIGE HØJHED

# PRINS AXEL

12. 8. 1888 - 14. 7. 1964



Inden for Det Østasiatiske Kompagni forekommer det helt ufatteligt, at Kompagniets formand, Prins Axel, er gået bort.

Indtil for ganske kort tid siden var Prins Axels ranke skikkelse det samlende midtpunkt for os alle i Kompagniet, nær og fjern, til søs og på landjorden, og nu efterlades et tomrum, som det vil blive umuligt at udfylde.

Prins Axels mandige adfærd under de forskelligste tilskikkelser, hans sunde dømmekraft og ligefremme væsen indgød os alle den største beundring og respekt, og meddelelsen om Prinsens bortgang vil blive modtaget med dyb sorg i de fjerneste egne af verden.

Det tilkommer andre at værdsætte den indsats, Prinsen med sine vidtfavnende interesser på så mange områder har gjort for vort land, men fra Det Østasiatiske Kompagni og dets mangesidede virke skal der her bringes Prins Axel en varm og dybtfølt tak for et langt livs forbilledlig Kompagnigerning.

Med sit intime kendskab til alle grene af vor virksomhed og en aldrig svigtende energi har Prins Axel med fremragende dygtighed og stærk personlighed ledet Kompagniet. Selv efter den normale aktive tjenestetid var til ende, fortsatte Prinsen med usvækket interesse alle de pligter og dermed forbundne rejser, som tjente til Kompagniets udvikling og fremgang.

Må det være mig tilladt, rent personligt, at give udtryk for, hvilken umådelig inspiration den daglige kontakt med Prins Axel har været, ikke mindst under lange rejser jorden rundt, hvor det så ofte var mig forundt at ledsage Prinsen.

I taknemmelighed over alt, hvad Prins Axel har betydet for Kompagniet, vil vi stedse stræbe efter at holde de idealer og traditioner i hævd, som var Prinsens.

Ære være Prins Axels minde.

*Mr. Mogens Pagh's commemorative words about H. R. H. Prince Axel will be found in English translation on page 12.*



# PRINS AXEL DØD



Kongeligt besøg om bord i Kompagniets S/S »Siam« i Frihavnen 1898. I tørreste række i midten H. K. H. Prinsesse Marie med sønnerne Prins Axel (stående) og Prins Erik. Yderst t. h. Prins Aage. Skråt bag ved H. K. H. Prinsesse Marie (nr. 7 f. v.) H. K. H. Prins Valdemar. Endvidere ses i første række (nr. 3 f. v.) Etatsrådinde H. N. Andersen og i anden række (nr. 2 f. v.) Etatsråd H. N. Andersen.

*Royal visit on board our Company's S/S »Siam« in the Copenhagen Free Port 1898. In the first row in the middle H. R. H. Princess Marie with her sons Their Royal Highnesses Prince Axel (standing) and Prince Erik. To the extreme right H. R. H. Prince Aage. Behind H. R. H. Princess Marie (No. 7 from the left) H. R. H. Prince Valdemar. Further can be seen in the first row (No. 3 from the left) the wife of Etatsraad H. N. Andersen and in the second row (No. 2 from the left) Etatsraad H. N. Andersen.*





T. v.: Prinsen i galla som admiral i flåden. Forneden: Prins Axel som 25-årig premierløjtnant, da han erhvervede sit certifikat som flyver i marinen.

*To the left: H. R. H. Prince Axel in the full dress uniform of an admiral of the Royal Danish Navy. Below: H. R. H. Prince Axel, 25, as a first lieutenant, when he obtained his pilot's certificate in the Royal Danish Navy.*

Kompagniets formand, Prins Axel, er tirsdag den 14. juli 1964 afgået ved døden på Bispebjerg Hospital i København efter nogen tids sygdom. Prinsen blev 75 år gammel.

Prins Axel blev født den 12. august 1888 i Det Gule Palæ i København som søn af Deres Kongelige Højheder Prins Valdemar og Prinsesse Marie. Efter sædvanlig uddannelse som lærling og kadet udnævntes Prinsen allerede som 20-årig til sekondløjtnant i marinen. Året efter blev han premierløjtnant, kaptajn i 1919, orlogskaptajn 1922, kommandørkaptajn 1931, kommandør 1935, kontreadmiral 1939, viceadmiral 1945 og admiral 1958.

I 1913 erhvervede Prinsen certifikat som en af de første flyvere i søværnets flyvetjeneste. Certifikatet, han fik, var nr. 10 og er altså et af de ældste flyvercertifikater i Danmark.

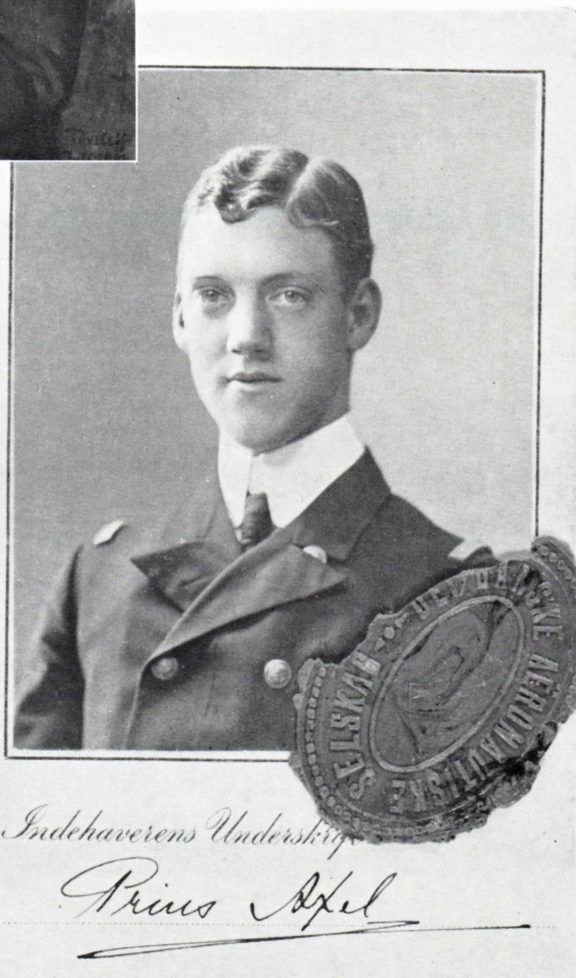
I 1921 forlod Prinsen aktiv marinetjeneste for at blive fører af Kompagniets motorskib »Asia«. Som kaptajn på M/S »Asia« udførte Prinsen to rundrejser, hvorefter han i juli 1922 gik i land for at fortsætte tjenesten på Hovedkontoret i Skibsafdelingen.

Denne tjeneste vedvarede i adskillige år, kun afbrudt af et fem måneders ophold i Antwerpen, hvor Prinsen hos vore skibsagenter satte sig ind i de mange praktiske problemer, en shippingmand kommer ud for i sit daglige arbejde.

Den 13. april 1927 indvalgte Prins Axel i Kompagniets Bestyrelsesråd, og den 4. januar 1934 blev han udnævnt til administrerende direktør.

Efter Etatsråd H. N. Andersens død blev Prinsen dennes efterfølger som formand for Bestyrelsesrådet.

En løbebanes forskellige afsnit markeres naturligt af



en række data, bag hvilke der for Prins Axels vedkommende ligger et utrætteligt arbejde, en aldrig svigtende interesse for Kompagniets ve og vel med deraf følgende stadige rejser til de fjerneste egne af kloden for at besøge alle poster inden for Kompagniets udstrakte virkeområde.

Prins Axels mangeårige gerning i Kompagniet er kendetegnet af dyb indsigt, evne til hurtigt at trænge ind til sagens kerne, og en naturlig myndighed, som var udtryk for Prinsens stærke personlighed.

Selv om årene i Kompagniet førte ham bort fra den





↑

Bangkok. Fra »Prinserejsen« til Østen i 1930. F. h. Prins Axel, Prinsesse Margaretha, filialbestyrer Hakon Christiansen, Kronprins Frederik, Prins Knud, Herm. Jensen, prokurist H. Egede Nielsen, 1. styrmand C. Kondrup og maskininspektør Paludan Müller.

*Bangkok. From »The Voyage of the three Danish Princes to the Far East« in 1930. From the right: H. R. H. Prince Axel, H. R. H. Princess Margaretha, Mr. Hakon Christiansen (the then Manager of the Bangkok branch), H. R. H. Crown Prince Frederik (now H. M. The King of Denmark), H. R. H. Prince Knud (the brother of the King), Mr. Herm. Jensen, Mr. H. Egede Nielsen, Mr. C. Kondrup (the then Chief Officer of the M/S »Fionia«) and Mr. Paludan Müller.*

Bangkok. De tre prinser i fuld søofficersgalla.

*Bangkok. The three princes in naval officers' full dress. From the left: H. R. H. Crown Prince Frederik (now H. M. the King of Denmark), H. R. H. Prince Axel, and H. R. H. Prince Knud (the brother of the King).*

↓



←

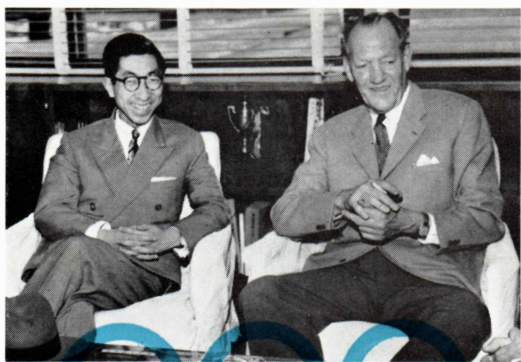
Handelsforhandlinger i Prag i maj 1947. I midten Prins Axel. Nr. 3 f. v. direktør Hakon Christiansen og t. h. for Prinsen direktør H. V. Jacobsen og kontorchef Harry Lund.  
*Trade negotiations in Prague, May 1947. In the centre H. R. H. Prince Axel. No. 3 from the left Mr. Hakon Christiansen, and, to the right of H. R. H. Prince Axel, Mr. H. V. Jacobsen, and Mr. Harry Lund.*



←

Igen på farten. Madras 1948. F. h.: Prins Axel, fru Knud Møller, direktør Mogens Pagh, direktør Hakon Christiansen og filialbestyrer Knud Møller.  
*Again on the move. Madras 1948. From the right: H. R. H. Prince Axel, Mrs. Knud Møller, Mr. Mogens Pagh, Mr. Hakon Christiansen, and Mr. Knud Møller (the then General Manager of the Indian organization).*





Olympisk komittemøde i Tokio i 1958. Prins Axel og Prins Mikasa.

*Olympic Committee Meeting in Tokyo, 1958. H. R. H. Prince Axel and H. I. H. Prince Mikasa.*



Prins Axel som hædersgæst ved et aftenselskab i Madras, bekranset på indisk vis.

*H. R. H. Prince Axel as the guest of honour at an evening party in Madras, garlanded in the Indian fashion.*

aktive søofficers tjeneste, prægede ungdomsårene i marinen stadig hans væsen. Prinsen bragte med sig et frisk pust fra søen og en mindelse om den raske unge søofficers uhøjtidelige væremåde. Det skyldtes sikkert ikke mindst dette, at Prins Axel havde en ualmindelig evne til at komme i kontakt med de mest forskellige mennesker i alle samfundslag, i alle lande og af alle racer.

Den 9. oktober 1953 trådte Prinsen tilbage som administrerende direktør, men fortsatte som formand for Bestyrelsesrådet, hvilken stilling han stadig beklædte.

I 1955 blev Prinsen formand for bestyrelsen for Aktieselskabet Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni.

Selv efter at være fratrukket som administrerende direktør fortsatte Prinsen sine rejser til Kompagniets kontorer. På disse rejser var Prinsen som oftest ledsaget af den foresiddende administrerende direktør, og det er utvivlsomt, at det var af uvurderlig betydning for Kompagniet og dets funktionærer ude ofte at få besøg af den øverste ledelse.

Den personlige kontakt mellem Kompagniets ledelse og medarbejdere og forretningsforbindelser har haft stor værdi, også når vigtige afgørelser har skullet træffes herhjemme.

For mange mennesker stod Prins Axel tilknyttet Det Østasiatiske Kompagni måske først og fremmest i kraft af sin kongelige byrd, men de, der kom i nærmere kontakt med Prinsen, lærte snart at indse, at han havde en dyb indsigt i erhvervslivets og ikke mindst i Kompagniets mange og komplicerede problemer. Som følge heraf indvalgte Prins Axel i bestyrelsen for mange ledende danske erhvervsvirksomheder, ligesom den danske regering i flere tilfælde gjorde brug af hans arbejdskraft, bl. a. ved handelsforhandlinger med udlandet. Her kan f. eks. nævnes, at Prinsen var formand for den første danske handelsdelegation, der efter krigen forhandlede i Moskva om den fremtidige handelsforbindelse mellem de to lande. Da daværende direktør Hakon Christiansen i maj 1940 forlod Danmark, indtrådte Prins Axel i hans sted i Fragtnævnet, og under hele krigen var Prinsen et flittigt og indsigtfuldt medlem af nævnet. Da Fragtnævnet efter befrielsen sendte en delegation til London for at påbegynde forhandlinger med den engelske regering om skibsfartsforhold, udnævnte regeringen Prins Axel til formand for denne delegation.

At Prinsens indsigt i erhvervmæssige og kommercielle forhold også var kendt og anerkendt uden for Kompagniet kom bl. a. til udtryk den 19. marts 1961, da Prinsen fik overrakt den fornemme Tietgen-pris og Tietgen-medalje. Det er en hædersgave, der siden Tietgen-fondens oprettelse i 1929 er blevet uddelt hver tredje år enten til personer eller institutioner for fremragende indsats i erhvervslivets tjeneste.





København 1958. Prins Axel og M/S »Boma«s gudmoder, daværende handelsminister fru Lis Groes.

*Copenhagen 1958. H. R. H. Prince Axel on board the Company's M/S »Boma« with the godmother of the vessel, the then Minister of Commerce, Mrs. Lis Groes.*

#### *Prince Axel dead*

His Royal Highness, Prince Axel, the Chairman of our Company, has passed away on 14th July, 1964 at the Bispebjerg Hospital, Copenhagen, after having been ill for some time. Prince Axel was 75 years old.

Prince Axel was born on 12th August, 1888 at »The Yellow Palace« in Copenhagen, the son of Their Royal Highnesses Prince Valdemar and Princess Marie. After the usual education as an apprentice and a midshipman Prince Axel was appointed a sub-lieutenant of the Navy when 20 years of age. The following year he was promoted a lieutenant, lieutenant-commander in 1919, commander in 1922, captain in 1931, rear-admiral 1939, vice-admiral in 1945, and admiral 1958.

In 1913 Prince Axel obtained a certificate as one of the first pilots of the Danish naval defence air service. His certificate was marked »No. 10« and is, consequently, one of the oldest pilot's certificates issued in Denmark.

In 1921 Prince Axel left active naval service in order to become the master of our Company's M/S »Asia«. As the captain of the M/S »Asia« Prince Axel made two round trips, and thereafter, in July 1922, he went ashore again to continue his service in the Shipping Department of our Head Office.

This service lasted for several years and was only interrupted by a stay of five months with our shipping agents in Antwerp where Prince Axel made himself acquainted with the many practical problems met by a shipping man in his daily work.

On 13th April, 1927 Prince Axel was elected a member of the Board of our Company, and on 4th January, 1934 he was appointed a Managing Director.



Danfoods Skinkefabrikken, Los Angeles 1960. Fjilialbestyrer Gorm Larsen forklarer Prins Axel processen med automatisk opskæring og pakning af skinker.

*The Danfoods Plant, Los Angeles 1960. Mr. Gorm Larsen, the Manager of the Los Angeles branch, explaining to H. R. H. Prince Axel the operation of slicing and prepacking the hams.*

After the death of Etatsraad H. N. Andersen, Prince Axel was elected his successor as the Chairman of the Board.

The various periods of a career are naturally marked by a number of data, behind which, as far as Prince Axel was concerned, lies an indefatigable work and a never failing interest in the welfare of the Company, resulting in continuous journeys to the most distant parts of the globe in order to visit all stations within the vast field of activities of our Company.

Prince Axel's long service in the Company was characterized by a deep insight into the affairs of the Company, his ability to come straight to the point, and a natural authoritativeness, which was an expression of his strong personality.

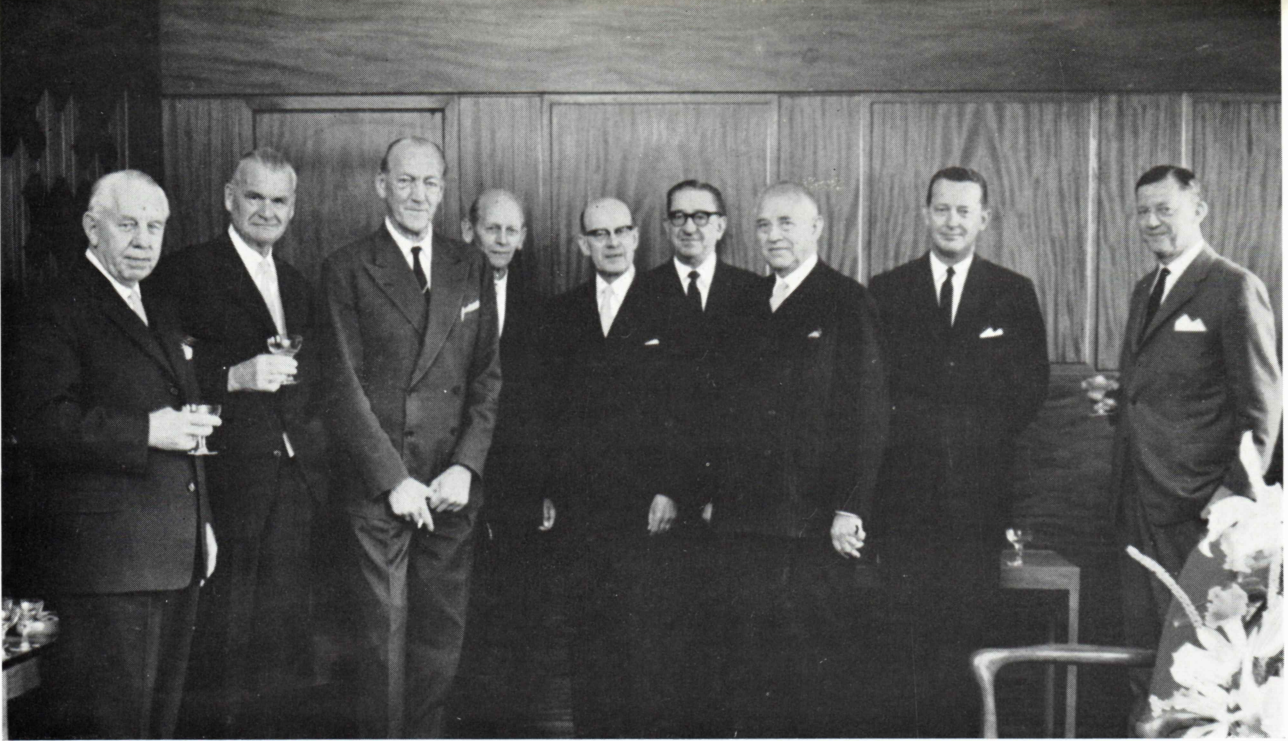
Although the years in the service of the Company kept Prince Axel away from the active service of a naval officer, the years of his youth in the naval service always influenced his ways and manners. Prince Axel brought with him a fresh breath of air from the sea and a trace of the unpretentious behaviour of a young and free-and-easy naval officer. It is, perhaps, not least on account of this that Prince Axel possessed an unusual aptitude for coming into contact with the most varied types of people in all classes of society, in all countries, and of all races.

On 9th October, 1953 Prince Axel retired as a Managing Director but continued as the Chairman of the Board which position he still held at the time of his death.

In 1955 Prince Axel was elected Chairman of the Board of The East Asiatic Industry and Plantation Company, Ltd.

Even after he had retired as a Managing Director Prince Axel continued his journeys to the branches of our Company. On these tours Prince Axel was normally accompanied by





Prince Axels 40 års jubilæum, den 21. 6. 1961. Prinsen sammen med medlemmer af Kompagniets bestyrelse og den daværende direktion. F. v. direktør Edvard Strandberg, civilingeniør Jørgen Saxild, Prins Axel, Viceadmiral A. H. Vedel, direktør J. Chr. Aschengreen, direktør Axel Brøndal, direktør O. Bjørling, direktør Mogens Pagh og direktør S. Storm-Jørgensen.

*The 40th jubilee of H. R. H. Prince Axel, 21st June, 1961. H. R. H. Prince Axel with members of the Board and the then Managing Directors of the Company. From the left: Mr. Edvard Strandberg, Mr. Jørgen Saxild, H. R. H. Prince Axel, Vice-Admiral A. H. Vedel, Mr. J. Chr. Aschengreen, Mr. Axel Brøndal, Mr. O. Bjørling, Mr. Mogens Pagh, and Mr. S. Storm-Jørgensen.*

the Presiding Managing Director, and it is without any doubt that it was of invaluable importance to the Company and its employees abroad to receive these frequent visits by the top management.

This personal contact between the management of the Company and its employees and the business connections has been of very great value, particularly when very important decisions had to be taken at home.

To many people Prince Axel's connection with The East Asiatic Company may have been thought primarily to be due to his royal descent, but those who came into closer contact with Prince Axel soon realized that he had obtained a great insight into commercial life, and had particularly a vast knowledge of the many and complex problems of our Company. In consequence, Prince Axel was elected a member of the Boards of many leading Danish commercial firms, and the Danish government also made use of his services on several occasions, among other things in trade negotiations with foreign countries. It can, for example, be mentioned here, that Prince Axel was the Chairman of the first Danish trade delegation which negotiated in Moscow just after the war regarding future trade connections between the two countries. When Mr. Hakon Christiansen, who was then a Managing Director, left Denmark in May, 1940, Prince Axel deputized for him in the Shipping Board, and during the whole war Prince Axel was a diligent and well-informed member of this body. After the war when the Shipping Board sent a delegation to London to take up negotiations with the British government regarding shipping, the Danish government appointed Prince Axel the Chairman of the delegation.

It was well-known and generally admitted that Prince

Axel had a great knowledge of commercial problems, and this was demonstrated on 19th March, 1961 when Prince Axel was presented with the distinguished Tietgen-Prize and the Tietgen-Medal. This is an award which, since the Tietgen-Foundation was established in 1929, has been given every third year to persons or institutions in recognition of an outstanding effort in commercial life.



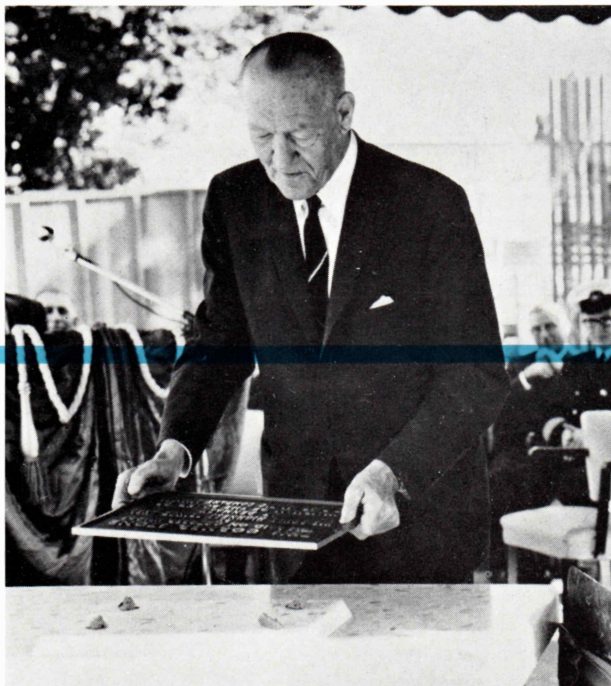
Prins Axel og direktør Mogens Pagh på industriudstilling (Heidelberg Trykkerimaskiner) i New Delhi i 1961. T. h. filialbestyrer P. Buchwald.

*H. R. H. Prince Axel and Mr. Mogens Pagh visiting the Industrial Exhibition (Heidelberg Printing Machines) in New Delhi, 1961. To the right: Mr. P. Buchwald, the then General Manager of the Indian organization.*



Vancouver 1963. Prins Axel, direktør Mogens Pagh og (t. h.) filialbestyrer J. Vibe Christensen. Prins Axel udfører en af sine sidste officielle handlinger på Kompagniets vegne, nedlæggelse af grundstenen til den nye kontorbygning i Vancouver, den 1. oktober 1963.

*Vancouver 1963. H. R. H. Prince Axel, Mr. Mogens Pagh, and (to the right) Mr. J. Vibe Christensen, the Manager of the Vancouver branch. H. R. H. Prince Axel carrying out one of his last official acts on behalf of our Company, the laying of the corner stone to »East Asiatic House« in Vancouver on 1st October, 1963.*



Prins Axel og direktør Mogens Pagh på forretningsbesøg i San Francisco i 1963.

*H. R. H. Prince Axel and Mr. Mogens Pagh on a business tour to San Francisco in 1963.*



Prins Axel var en stor lystfisker og elskede at slappe af fra de mange pligter, når tiden tillod det, med en fiskestang i hånden. Prins Axel på fisketur ved Vejle sammen med kunstmaleren Saabye.

*H. R. H. Prince Axel was a great angler, and, time permitting, loved to relax with his fishing rod. H. R. H. Prince Axel on a fishing holiday with the Danish painter, Mr. Saabye.*



Dagen efter Prins Axels død, den 14. juli 1964, blev båren om aftenen under stilfærdige former ført fra Bispebjerg Hospital til Holmens Kirke. Båren fulgtes kun af den nærmeste familie og blev ved kirken modtaget af residerende kapellan, pastor Børge Ørsted og medlemmer af Ø. K.s direktion og stab.

Et hold bestående af:

<i>Dir. Edv. Strandberg</i>	<i>Dir. Axel Brøndal</i>
<i>Dir. Werner Nielsen</i>	<i>Dir.sekr. A. Gärtner</i>
<i>Kaptajn O. Krüger</i>	<i>Prok. B. Rathje</i>
<i>Kontorchef O. Brolykke</i>	<i>Prok. O. Glenberg</i>

bar kisten op gennem kirkens midtergang, hvor den sattes foran alteret. Derfra bar et andet hold bestående af:

<i>Dir. Mogens Pagh</i>	<i>Dir. T. W. Schmith</i>
<i>Vicedir. H. Friser Frederiksen</i>	<i>Underdir. H. Clausen</i>
<i>Dir.sekr. V. Schmidt</i>	<i>Prok. Em. Hansen</i>
<i>Filialbestyrer Erik Jansen</i>	<i>Husmester Sv. Nielsen</i>

kisten ind i det store kapel, hvor den hensattes foran gitteret til Niels Juels familiegravsted (billedet t. h.). Der holdtes en kort andagt, og mens der præluderedes fra orglet, dvælede de efterladte et kort øjeblik ved båren.

The day after the death of H. R. H. Prince Axel on 14th July, 1964 the bier was quietly taken from Bispebjerg Hospital to Holmens Church, which is devoted to the Navy. The bier was only followed by the next of kin and was received at the church by the Curate, Rev. Børge Ørsted, and members of the Management and the staff of The East Asiatic Company.

The bearers:

<i>Mr. Edward Strandberg</i>	<i>Mr. Axel Brøndal,</i>
<i>Mr. Werner Nielsen</i>	<i>Mr. A. Gärtner</i>
<i>Mr. O. Krüger</i>	<i>Mr. B. Rathje</i>
<i>Mr. O. Brolykke</i>	<i>Mr. O. Glenberg</i>

carried the bier through the nave of the church and placed it before the altar. From there a second team of bearers consisting of:

<i>Mr. Mogens Pagh</i>	<i>Mr. T. W. Schmith</i>
<i>Mr. H. Friser Frederiksen</i>	<i>Mr. Hilmer Clausen</i>
<i>Mr. V. Schmidt</i>	<i>Mr. Emanuel Hansen</i>
<i>Mr. Erik Jansen</i>	<i>Mr. Svend Nielsen</i>

carried the bier to the big chapel, where it was placed before the lattice of the family burial-place of the Danish Naval Hero Niels Juel.

A short service was held, and, whilst the organist played a prelude, the bereaved remained for a few minutes in quiet devotion around the bier.



## PRINS AXELs bisættelse

Den 23. juli 1964 bisattes Prins Axel fra Holmens Kirke i København. Det var ganske naturligt, at det var denne kirke, der kom til at danne rammen om højtideligheden på grund af Prinsens nære tilknytning til den danske marine gennem uddannelse og rang som admiral.

Aftenen før selve bisættelseshøjtideligheden blev båren ført fra kirkens store kapel og hensattes i koret foran alteret. Den svære egetræskiste var hyllet i Dannebrog som eneste udsmykning, medens kirken var et blomsterflor af kranser og buketter, der var kommet fra fjern og nær som en sidste hilsen til Prins Axel.

Bisættelsen var efter Prinsens eget ønske en meget enkel ceremoni. Men var begravelsesceremonien enkel, så var deltagelsen mangfoldig og stor. Fire konger overværede begravelsen, Kong Frederik med Dronning Ingrid, den svenske Kong Gustav Adolf, Kong Olav af Norge og Kong Baudouin af Belgien med Dronning Fabiola. Desuden var tilstede talrige familiemedlemmer fra europæiske kongehuse, medlemmer af regeringen med statsministeren i spidsen, Ø. K.s Bestyrelse og Direktion samt et repræsentativt udsnit af landets højeste embedsmænd, repræsentanter fra de store erhvervsorganisationer og erhvervene samt mange venner og medarbejdere.

Majestæterne, Tronfølgeren, H. K. H. Prinsesse Benedikte og H. K. H. Prinsesse Margaretha med sønner-



ne, prinserne Georg og Flemming med gemalinder og børn blev ved ankomsten til kirken modtaget af Kgl. Konfessionarius Biskop Erik Jensen og Direktør Mogens Pagh og ledsaget til deres pladser i koret.

Der indledtes med Händels Sørgemarch, og efter forskellige salmer og oplæsning af skriftsteder fra Bibelen foretog Biskop Erik Jensen jordpåkastelsen. 12 orlogsgaster bar derpå langsomt Prins Axels kiste ud af kirken, fulgt af de kongelige gæster. Foran kirken præ-senterede et æreskompagni fra marinen gevær, medens fire marinere blæste de hornsignaler, som angiver, at en admiral går fra borde.

Rustvognen med Prins Axels bære, fulgt af en bilkortege med medlemmer af den allernærmeste familie, passerede forbi Ø. K.s bygning og kørte derefter gennem byen til Bernstorffsparken, hvor Prinsen efter eget ønske blev begravet i en lille lund nær ved Bernstorff Slot.

Som afslutning på begravelsesceremonien fløj en formation på 12 Hunter jet-jagere i lav højde med nedsat fart hen over graven. Det var flyvevåbnets honnør til en af Danmarks første flyvere.

#### *H. R. H. Prince Axel's Funeral*

On 23rd July, 1964 a funeral service for H. R. H. Prince Axel was held in Holmens Church, Copenhagen. It was quite natural that it was this church, traditionally associated with the Navy, that formed the setting of the ceremony in view of Prince Axel's close connection with the Danish Navy, by training and rank as an admiral.

The evening before the funeral service the bier was carried from the big chapel of the church and placed in the choir before the altar. The heavy oak coffin was covered with the »Dannebrog« as its only decoration, whereas the church was a profusion of flowers, wreaths and bouquets,

received from far and near as a last greeting to Prince Axel.

According to Prince Axel's own wish the service was a very simple ceremony. But although the ceremony was a simple one a great many people participated. Four kings were present, King Frederik of Denmark and Queen Ingrid, the Swedish King Gustav Adolf, King Olav of Norway, and King Baudouin of Belgium and Queen Fabiola. Besides, numerous members of the family from European Royal Houses were present, members of the Government headed by the Prime Minister, the Board and the Managing Directors of The East Asiatic Company, a distinguished section of the country's highest officials, representatives from the big commercial organizations and many friends and collaborators.

Their Majesties, H. R. H. Princess Margrethe, the Heiress to the Danish throne, H. R. H. Princess Benedikte, and H. R. H. Princess Margaretha with her sons, the Princes Georg and Flemming with their consorts and children, were received on their arrival at the church by the Chaplain Royal, the Right Reverend Erik Jensen and Mr. Mogens Pagh and accompanied to their seats in the choir.

The service began with Händel's Funeral March, and after various hymns and reading of scriptural passages, the Chaplain Royal, the Right Reverend Erik Jensen, officiated at the graveside ceremony whereafter 12 seamen carried Prince Axel's coffin slowly out of the church followed by the royal personages. In front of the church a naval guard of honour presented arms, whilst 4 seamen blew the bugle-call for an admiral going ashore.

Then the hearse with Prince Axel's bier followed by a cortege of automobiles with members of the closest family passed by The East Asiatic Company's office building and through the town to Bernstorff Park where Prince Axel, according to his own wish, was buried in a small grove close by Bernstorff Castle.

As the termination of the funeral service a formation of 12 Hunter-jets flew over the grove at a low height and with reduced speed. This was an honour shown by the Danish Air Force to one of the first pilots in our country.

---

*Continued from page 3, Mr. Mogens Pagh's commemorative words in English translation about H. R. H. Prince Axel.*

Within the East Asiatic Company it seems quite inconceivable that Prince Axel, the Chairman of the Company, has passed away.

Until very recently Prince Axel's erect figure was the unifying centre for all of us in the Company, near and far, at sea and on land, and now a void is left which it will be impossible to fill.

Prince Axel's manly conduct under the most varying circumstances, his sound judgment and straightforward manner inspired all of us with the greatest admiration and respect, and the announcement of Prince Axel's death will be received with deep sorrow in the remotest parts of the world.

It is for others to appreciate the efforts which Prince Axel with his wide-ranging interests in so many fields has made for our country, but from The East Asiatic Company with its multifarious activities we must here bring Prince Axel our warm and heartfelt thanks for a long life of work devoted to the Company.

With his intimate knowledge of all the branches of our work and his never failing energy, Prince Axel has led our Company with outstanding skill and a strong personality. Even after the normal period of active service ended, Prince Axel continued with unabated interest all his duties and the journeys connected therewith, which promoted the development and progress of the Company.

May I be allowed, personally, to mention the immense inspiration afforded by the daily contact with Prince Axel, particularly during long journeys around the world, on which I often had the pleasure of accompanying him.

Grateful for all that Prince Axel has meant to the Company, we will always endeavour to honour the ideals and traditions he upheld.

All honour to Prince Axel's memory.

MOGENS PAGH.





På et i Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni den 24. 7. 1964 afholdt bestyrelsesmøde har bestyrelsen enstemmigt valgt direktør Mogens Pagh til formand i bestyrelsesrådet til at efterfølge Hans Kongelige Højhed Prins Axel, der afgik ved døden den 14. juli 1964.

Samtidig besluttede bestyrelsen at supplere sig med oberstløjtnant Hans Højhed Prins Georg til Danmark.

Bestyrelsesrådet består herefter af følgende:

Mogens Pagh (formand)  
 J. Chr. Aschengreen (næstformand)  
 Otto Bjørling  
 Hans Højhed Prins Georg  
 Eilert Maegaard  
 Jørgen Saxild  
 Edvard Strandberg  
 Hans Excellence A. H. Vedel.

At a Board Meeting of The East Asiatic Company held on 24th July, 1964 Mr. Mogens Pagh was unanimously elected the Chairman of the Board as a successor to H. R. H. Prince Axel, who passed away on 14th July, 1964. Simultaneously it was resolved to nominate Lieutenant Colonel H. H. Prince Georg of Denmark to the Board.

The Board now consists of the following persons:

Mogens Pagh (Chairman)  
 J. Chr. Aschengreen (Vice-chairman)  
 Otto Bjørling  
 H. H. Prince Georg  
 Eilert Maegaard  
 Jørgen Saxild  
 Edvard Strandberg  
 His Excellency Vice-Admiral  
 A. H. Vedel.

Direktør Werner Nielsen er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

*Mr. Werner Nielsen has been appointed a Knight of the Order of the Dannebrog.*

●

Kompagniets tankskib M/T »Java«, der er på 18.340 t.d.w., er pr. 30. 6. 1964 blevet solgt til Hongkong interesser. Skibet har allerede fået nyt navn og hedder nu »World Continental.« M/T »Java« er bygget i 1960 i Nakskov.

*On 30th June, 1964 M/T »Java«, 18,340 t.d.w. was sold to Hongkong interests. The ship has already been renamed and is now called »World Continental.« M/T »Java« was built at Nakskov in 1960.*

●

Den 7. og 8. juli 1964 afholdt Western Italy/India & Pakistan Konferencen møde i København. Direktør S. Storm-Jørgensen er formand for denne konference, og Skibsafdelingens Konferenceafdeling varetager konferencens sekretariatsforretninger. I anledning af mødet havde Kompagniet den 7. juli indbudt mødedeltagerne til middag på Langeliniepavillonen.

*On 7th and 8th July, 1964 the Western Italy/India & Pakistan Conference held its meetings in Copenhagen. Mr. S. Storm-Jørgensen is the chairman of this conference, and our Shipping Department's Conference Department takes care of the secretarial work of the conference. On the occasion of the meeting our Company had invited the participants at the meeting to a dinner at the Langelinie Pavilion on 7th July.*

●

Som repræsentant for de skandinaviske rederier afrejste kontorchef Finn Erle som medlem af et udvalg under China Rate Agreement Line til Peking den 16. juli, hvor der bliver ført forhandlinger med Den kinesiske Folkerepublik om rater etc. for farten mellem Europa og Kina og omvendt.

*As a member of a committee under the China Rate Agreement Line Mr. Finn Erle, as the representative for the Scandinavian shipping companies, departed on 16th July for Peking where negotiations are to take place with the People's Republic of China about rates*

*etc. for the service between Europe and China and vice versa.*

## Gæstebogen

*The visitors' book*

*E. A. Macmillan, Director, I.D.C., Johannesburg.*

*Paul F. Bubendry, Vice-President, Chemical Bank New York Trust Co. in Europe.*

*M. Jacobs, Director, S. Japhet & Co., London.*

*D. M. Shalit, S. Japhet & Co., London.*  
*S. Osman Ali, Secretary of Economic Affairs, Pakistan.*

*Albert Wright, Handelsattache, den danske ambassade, Karachi.*

*Aksel Christiansen, Danmarks ambassadør i Mexico.*

*Comte Marcel Bernard de la Fosse, P. Best & Co., Antwerpen.*

*Comte Fernand de Grasset, P. Best & Co., Antwerpen.*

*Børge Raavad, Danmarks ambassadør i Nigeria.*

*H. H. Prince Prem Purachatra, Professor at Chulalongkorn University, Editor of the Standard.*

## Personale-nyt

*Staff News*

*Udnævnelser*

*Appointments*

Filialbestyrer P. Buchwald, Bombay, er blevet udnævnt til leder af tekstilfabrikken »Neckelmann (S.A.) (Pty.) Ltd.«, Hammarsdale, Sydafrika.

Filialbestyrer F. Kørner, Madras, har overtaget ledelsen af Indien-organisationen med sæde i Madras.

Sub-manager O. Stub, Bombay, er blevet udnævnt til filialbestyrer i Bombay.

Overstyrmand J. Mouritzen er blevet udnævnt til kaptajn og har overtaget M/S »Bintang« ved skibets ankomst til Durban i midten af juli 1964.

*Fuldmagter*

*Powers of Attorney*

Der er udstedt fællesprokura til Svend Erik Nielsen, Tage Welander Pedersen og Frands Riisbøll, Bangkok.

*Filialforflytninger*

*Transfers*

N. J. Møller, Ghana, midlertidigt til Nigeria på ferieaflosning.

Jørgen Hansen, Mombasa, til Bujumbura.

Fr. G. Wedell-Wedellsborg, Vancouver, til Portland.



*Forflytninger til Hovedkontoret  
Transfers to H.O.*

Erik Halberg, Ghana, til Hovedbogholderiet.

Svend Olsen, Ghana, returnerer til Træafdelingen.

Jørgen Elstoft, Hamborg, til Oversøisk Industri Afdeling.

Erling Andersen, Kampala, til Papirafdelingen.

Filialbestyrer, ingeniør Gunnar Mortensen, Karachi, til Oversøisk Industri Afdeling.

Bent Segato, Rangoon, til Træafdelingen.

Bent Sørensen, Vancouver, til Skibsafdelingen.

Leo Darling, Skibsinspektionen, til Kontrolafdelingen.

Cand. pharm. Kurt Stenager Jakobsen, DUMEX, Bangkok, har været på forretningsrejse til Hovedkontoret.

M. T. Munch, Ghana, har deltaget i en indvielsesflyvning fra Accra til London med en ny type BOAC-passagermaskine og har i forbindelse hermed været på et kortere forretningsbesøg på Hovedkontoret.

Mr. E. H. T. Yankah, der er personalechef for Ghana-organisationen, har efter et besøg i London i slutningen af juni 1964 aflagt et kort besøg ved Hovedkontoret. Mr. Yankah afrejste den 29. juni til Schweiz for der som Ghanas repræsentant i seks uger at deltage i ILO-møder i Genève.

O. L. Giese, Bangkok, har aflagt besøg hos I.C.I., London, fra 30. 6.-5. 7. 1964 og hos Messrs. Paines & Byrne, London, fra 9.-14. 7. 1964.

Mr. Auguste Rimpel, der er prokurist i Det Vestindiske Kompagni, St. Thomas, og i juni 1963 fejrede sit 40 års jubilæum, har aflagt besøg i København, ledsaget af sin søn. Under opholdet her blev Mr. Rimpel, som også er dansk vicekonsul, modtaget i audiens på Amalienborg for at takke for sin udnævnelse til Ridder af Dannebrog, som han modtog i 1963.

Mr. Rimpel overværede Prins Axels bisættelse i Holmens Kirke den 23. 7. 1964.

*Mr. Auguste Rimpel, who is a Manager authorized to sign on behalf of The West Indian Company, St. Thomas, and who celebrated his 40th jubilee on 1st June, 1963, has visited Copenhagen, accompanied by his son. Last year Mr. Rimpel was appointed a Knight of the Order of the Dannebrog, and during his stay in Copen-*

*hagen he was received at Amalienborg Castle to offer thanks to His Majesty the King of Denmark for this appointment. Mr. Rimpel is the Danish Vice-Consul at St. Thomas.*

*Mr. Rimpel was present at the funeral service held for H. R. H. Prince Axel at Holmens Church on 23rd July, 1964.*

*Nyansættelser*

Hulkortoperatør Henrik Johnsen, Hulkortafdelingen.

Mekanikerne Carl Chr. R. Brochert, Erik Ole Madsen og Erling Moesgaard med udsendelse til Nigeria for øje.

Helge A. Sommer, Eksportafdelingen, Steen Andresen, forstkandidat T. Brüel, skovfoged Poul Kristiansen, Ghana, mekaniker Jørgen Henry Christensen, ingeniør Hans A. Fønnesbech, J. Stengel Hansen, mekaniker Tage Vartman, Nigeria, og Jens-Karl Jensen, Mombasa, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

**Pensioneret**

*Retired*

Kontorchef Axel Larsen, Skibsafdelingen, pr. 1. 7. 1964.

**Mærkedage**

*Red letter days*

*40 års jubilæum*

Filialbestyrer A. Aabye, St. Thomas, 1. 9. 1964.



Filialbestyrer  
A. Aabye,  
St. Thomas



Henry Andreasen,  
Secretary, Mombasa



Prokurist  
Arne Jensen  
Bangkok



Kaptajn  
Th. M. Dahl

*25 års jubilæum*

Henry Andreasen, Secretary, Mombasa, 25. 8. 1964.

Prokurist Arne Jensen, Bangkok, 11. 9. 1964.

Kaptajn Th. M. Dahl, 3. 10. 1964.

**Runde fødselsdage**

*80 år*

Pens. maskinchef V. Plantener, Norasvej 42, I, Charlottenlund, 31. 8. 1964.

*75 år*

Pens. kaptajn Chr. Nielsen, Ellemosevej 107, Hellerup, 29. 8. 1964.

Pens. kontorchef T. Praem, tidl. U. B.C., 9, Rosslyn Road, Twickenham, Middlesex, England, 13. 10. 1964.

*70 år*

Pens. kontorchef Axel Palle Jensen, tidl. U.B.C. »Hillbury«, 7, Hylands Road, Epsom, Surrey, England, 19. 9. 1964.

*60 år*

Direktør K. G. Lommer, U.B.C., London, 17. 9. 1964.

Kontorchef Rogerth Ditlefsen, Passagerkontoret, 9. 9. 1964.

Inspektør K. B. Hagen, Maskininpektionen, 26. 9. 1964.

**Ankomsten på hjemmeferie**

*On home leave*

O. L. Giese, Tage Hornbak, Leif Nielsen, Bangkok, Jens Viderik Staurup, Durban, Kurt Erling Andersen, Hongkong, John Schmidt, Kuala Lumpur, Jens Chr. Løbner, Recife, Svend Incasi Oluf Rasmussen, Vancouver.

**Udsendelse til filialtjeneste**

*Service Abroad*

Chr. Bro Eriksen, Eksportafdelingen, til Nigeria (i ca. 1 år).

Civilingeniør Torben Martin Madsen, Eksportafdelingen, til Mombasa.

Stig Birch Poulsen, Eksportafdelingen, til Hongkong.

Svend Aage Mønsted, Hovedbogholderiet, til Tokio.

Peter Buemann, Importafdelingen, til Vancouver.

Civilingeniør Niels Bjerregaard Sørensen, Oversøisk Industri Afdeling, til Quality Products (Pty.) Ltd., Jacobs.



# FILIALBESTYRER- mødet

Det tredje filialbestyremøde blev afholdt på Hovedkontoret i tiden fra 1. til 13. juni.

Som bekendt fandt det første møde sted i juni 1958 og det andet i juni 1961.

Som ved de tidligere møder blev en række emner behandlet gennem foredrag og diskussioner, som skønnes at have været til gavn for alle deltagerne fra såvel filialerne som fra Hovedkontoret. Programmet var også denne gang ret omfattende, og der vil tilgå hver enkelt filialbestyrer detaljerede referater på et senere tidspunkt.

I tilslutning til møderne var deltagerne af direktionen for Den danske Landmandsbank inviteret til en reception på bankens ejendom, »Rosenlund« i Vedbæk, hvor vicedirektør E. M. Gormsen gav en kort redegørelse over dansk bank- og finansvæsen.

Carlsberg Bryggeriernes ledelse med direktør A. W. Nielsen i spidsen var værter ved en middag efter en forudgående rundtur på bryggerierne.



Da filialbestyremøderne var forbi, samlede mødedeltagerne til en drink i bestyrelsessalen. F. v. Filialbestyrerne F. M. Skyum, Salisbury, Gorm Larsen, Los Angeles, N. Rosberg, Buenos Aires, A. Aabye, St. Thomas, K. T. Andersen, Santos, underdirektør Aage Hansen, filialbestyrer G. Rude, Genua, direktør Mogens Pagh og prokurist O. Glenberg.

*When the meetings of the branch managers were terminated the participants met for a drink in the board room. From the left: Mr. F. M. Skyum, Salisbury, Mr. Gorm Larsen, Los Angeles, Mr. N. Rosberg, Buenos Aires, Mr. A. Aabye, St. Thomas, Mr. K. T. Andersen, Santos, Mr. Aage Hansen, Mr. G. Rude, Genua, Mr. Mogens Pagh, and Mr. O. Glenberg.*

## DANMARKS 12 STØRSTE REDERIER

REGNET EFTER DØDVÆGT PR. 1. JUNI 1964. I parantes de tilsvarende tal pr. 1. juni 1963.

	Antal skibe	TDV	BRT
1 ( 1) Rederiet A. P. Møller	86 (87)	1.481.905 (1.310.005)	963.137 (859.996)
2 ( 2) Det Østasiatiske Kompagni	37 (37)	395.819 ( 404.012)	326.093 (330.982)
3 ( 3) Rederiet J. Lauritzen	34 (42)	249.985 ( 243.381)	181.229 (188.680)
4 ( 4) D.F.D.S.*)	75 (71)	240.819 ( 242.705)	205.371 (199.319)
5 ( 6) Det Dansk-Franske D.S.	13 (13)	106.195 ( 101.895)	69.660 ( 63.331)
6 ( 8) Rederiet Ove Skou	13 (14)	100.790 ( 99.540)	67.487 ( 64.843)
7 ( 7) Rederiet C. K. Hansen	7 ( 7)	99.288 ( 100.612)	64.499 ( 65.110)
8 ( 5) Dansk Esso	8 ( 9)	93.043 ( 102.992)	59.325 ( 59.672)
9 ( 9) D/S Torm	11 (12)	73.400 ( 73.420)	54.344 ( 43.898)
10 (10) D/S Norden	6 ( 8)	52.135 ( 68.810)	30.029 ( 39.250)
11 (11) D/S Progress	8 ( 9)	38.885 ( 41.435)	26.228 ( 27.793)
12 (12) Rederi-A/S Myren	4 ( 4)	38.440 ( 38.440)	23.604 ( 23.604)

\*) I tonnage-tallene er medregnet pramme.

Fra tidsskriftet »Søfart« bringer vi ovenfor en opstilling over Danmarks 12 største rederier, ordnet i rækkefølge efter deres samlede dødvægtstonnage pr. 1. juni 1964.

De tilsvarende tal for juni 1963 er i tabellen anført i parantes.

Rækkefølgen for de 4 største og de 4 mindste er den samme i de to år, medens de 4 mellemste har ændret rækkefølge i 1964.



# Udvidelser hos

Dansk Sojakagefabrik A/S forarbejder årligt omkring 200.000 tons råstoffer på sine forskellige anlæg. En sådan mængde kræver stor lagerkapacitet til såvel råstoffer som foderstoffer, d. v. s. den del af råstofferne, der bliver tilbage, efter at olien er udvundet. Det vigtigste råstof er så absolut sojabønner, men der behandles også en del copra, palmekerner m. v.

Gennem mange år har man haft for lille lagerkapacitet, og mange forslag er udarbejdet til afhjælpning heraf, men forskellige forhold har bevirket, at det ikke har været muligt at løse problemet før i de allersene-  
ste år.

Før den 2. verdenskrig modtog fabrikken de fleste råstoffer i mindre partier, afskibet i sække. Efter krigen ændredes dette forhold totalt, og i dag modtages råstofferne fortrinsvis i større samlede partier, undertiden hele laster, ligesom næsten alt modtages »in bulk«.

Lagersituationen blev efterhånden værre og værre, og man måtte ofte ty til oplagring i Frihavnens siloer, i lægtere m. v., hvilket naturligvis medførte store ekstraudgifter. Situationen blev undertiden så tilspidset, at man for at skaffe tilstrækkelig lagerplads til foderstoffer, måtte oplægge disse i garager, fremmede pak-huse m. v., ja endog en gang i et cirkustelt, som blev opstillet ved fabrikken.

Der udarbejdedes derfor et projekt, som kunne afhjælpe de mangler, man led under. Det, der skulle skaffes, var:

- a. større lagerkapacitet til såvel råstoffer som foderstoffer.
- b. tilstrækkelig lossekapacitet af sojabønner m. v. efter international målestok.

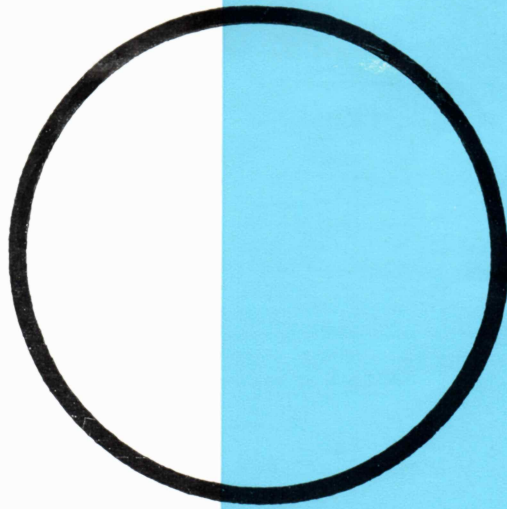
- c. tilstrækkelig vanddybde op gennem havnen for at kunne modtage hele laster af råstoffer ved fabrikkens kaj.
- d. hurtig intern transport af råstoffer og foderstoffer fra siloer m. v. til fabrikkens anlæg og vice versa.
- e. hurtig udlevering af foderstoffer til skibe, bane og lastvogne.

Af investeringsmæssige grunde var det selvfølgelig umuligt at løse hele dette store projekt på én gang, og man udarbejdede et langtids program med etapevis løsning af de enkelte opgaver.

Projektet blev i 1959 godkendt af Ø. P.s bestyrelse, og man gik snart i gang med det mest presserende: at skaffe større lagerplads. I første omgang skulle det løses ved at bygge en ny silo, som kunne rumme ca. 10.000 tons sojabønner, herunder forlængelse af den eksisterende kajtunnel samt transportforbindelse fra det nye siloanlæg til det eksisterende. Udgravningerne og piloteringen til siloen m. v. var et kompliceret arbejde, der tog ret lang tid, men den 21. juni 1960 var man så langt fremme, at glidningen, d. v. s. den kontinuerlige støbning, af de 6 af siloens 12 siloceller samt maskintårnet kunne påbegyndes. 35 mand arbejdede på skift under glidningen, som skete med en hastighed af ca. 3½ m pr. døgn. Det var meget interessant at følge arbejdet og se, hvordan siloen voksede fra dag til dag. Glidningen af de resterende 6 celler fandt sted i oktober 1960.

Siloen består således af 12 cylindriske celler, hver 36 m høj med en diameter på 6,2 m, et maskintårn samt en forbygning indeholdende driftskontorer og



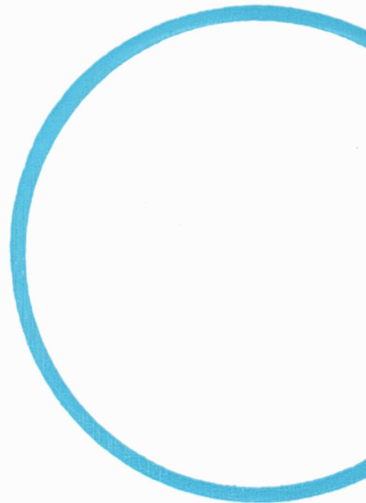


En bulk-carrier lossen en last sojabønner ved Dansk Sojakagefabrik.

*A bulk-carrier discharging her cargo of soyabeans at the Danish Soyacake Factory.*

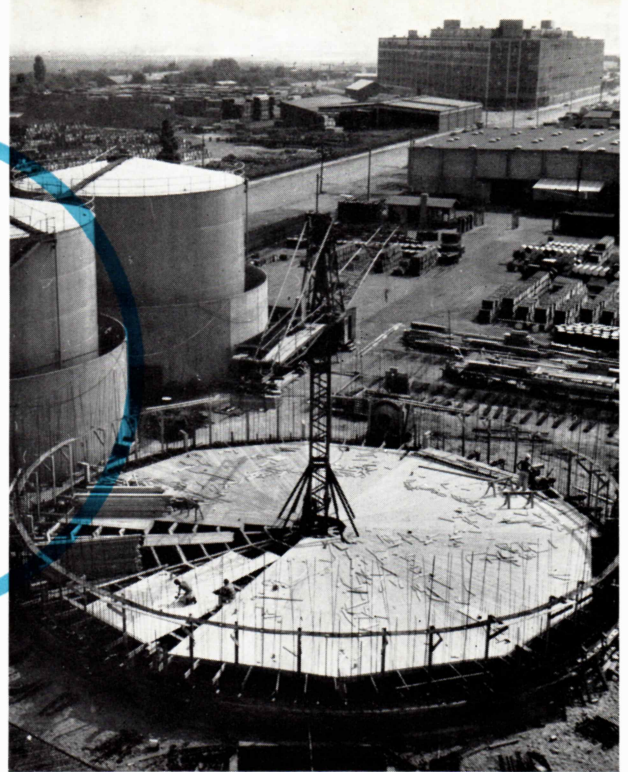






Klar til »glidning« på 10.000 tons  
bønnetanken.

*Ready for casting of the wet concrete walls of the 10.000 tons beans silo.*



omklædningsrum. Selve siloen er 42 m høj, hvorimod maskintårnet er 58 m.

Silocellerne er indrettet således, at de foruden til letløbende råstoffer som sojabønner etc. kan anvendes til vanskeligere produkter f. eks. sojaskrå og copra, hvilket før kun er forsøgt få steder i verden. Ved at kunne benytte siloerne og hele transportsystemet til forskellige typer råvarer og halvfabrikata opnår man en langt bedre udnyttelse af siloanlægget, end tilfældet ville have været, hvis det kun egnede sig til letløbende materialer. For at kunne anvendes til lagring af produkter, der er tilbøjelige til at klumpe sammen og derfor let bliver hængende i silocellerne, er disse udformet efter en tysk patenteret metode. Hvert silorør står oven på en firkantet underbygning, hvor der i hvert hjørne er et udløbshul. Man opnår herved, at råstofferne vanskeligere »bygger bro« og lettere løber ud gennem udløbsåbningerne. Så snart anlægget var »under tag«, gik man i gang med at installere det komplicerede maskinanlæg, bestående af elevatorer, transportbånd m. v. samt af de moderne ind- og udleveringsanlæg for såvel løs sojaskrå som skrå i sække. Hertil blev opstillet 2 fuldautomatiske pakkemaskiner med automatiske systationer, som muliggør pakning af indtil 1200 sække i timen.

Endvidere påbegyndtes opstillingen af to sugere hver med en lossekapacitet på 120 tons sojabønner i timen. Sugerne er mobile og kan køre ad 180 m skinner langs fabrikkens kaj, således at man kan losse fra flere luger ad gangen.

Sugerne er 30 m høje og vejer hver ca. 200 tons. Hver suger har to sugerør ophængt i bevægelige udligere. For at give sugerne et så tiltalende udseende som

muligt, har man forladt de traditionelle gitterkonstruktioner og opbygget dem af lukkede svejsede kasseprofiler. Sugerne er udstyrede med de bedst tænkelige lydæmpere, og støjen er derfor minimal.

Betonsiloens store og komplicerede maskineri er fjernstyret og dirigeres fra driftskontoret ad elektrisk vej fra en fjernbetjeningstavle (4 x 2,5 m) med ca. 140 trykknapper og 320 signallamper.

Når man ser, hvad maskinanlægget i siloen og sugerne tilsammen kan klare under topbelastning i en time, vil man forstå, at fabrikken i dag råder over et tip top moderne anlæg:

- a. Losning af 240 tons bønner.
- b. modtagelse af 40 tons sojaskrå fra ekstraktionsanlægget.
- c. pakning og udlevering af indtil 1200 sække skrå à 50 kg.
- d. udlevering af indtil 60 tons løs skrå til lastbiler, skibe eller banevogne.
- e. udlevering af 240 tons sojabønner til ekstraktionsanlægget.
- f. udlevering af 35 tons copra etc. til sipresseanlægget.

I august 1961 var man så langt fremme med anlægget, at siloen kunne tages i brug til lagring af sojabønner og skrå, derimod var sugerne først klar i november.

Selv om man med omtalte silo fik forøget firmaets lagerkapacitet med 10.000 tons, var dette slet ikke tilstrækkeligt, specielt når havneudbygningen var fuldendt, og man kunne modtage hele laster. Siloprojektet omhandlede derfor også bygningen af yderligere lagerkapacitet til sojabønner, der som nævnt er fabrikkens vigtigste råstof.



Så langt var man nået efter et døgn's »glidning« på bønetanken.



*Already after 24 hours' casting the walls of the beans silo had reached a considerable height.*

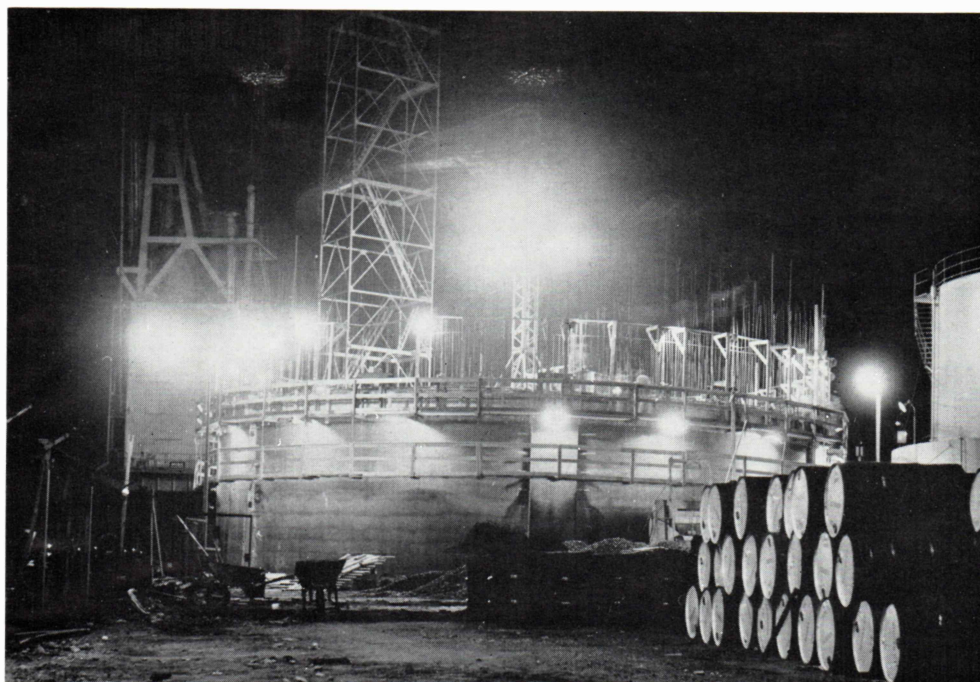
Opsækningsmaskine for sojaskrå.

Sack filler for soyameal.



Udsnit af manøvretavlen, hvorfra hele siloanlæggets komplicerede maskineri styres.

*Section of the control board from where all the complicated machinery of the silos is operated.*



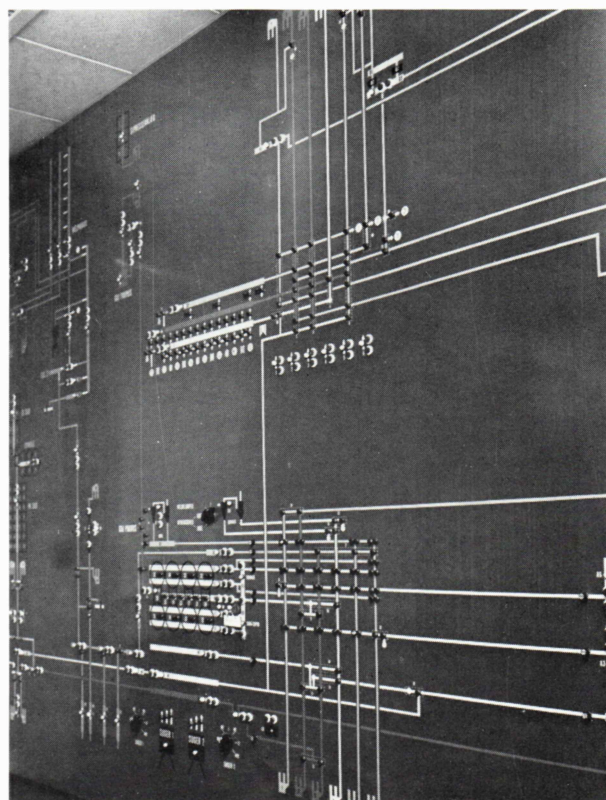
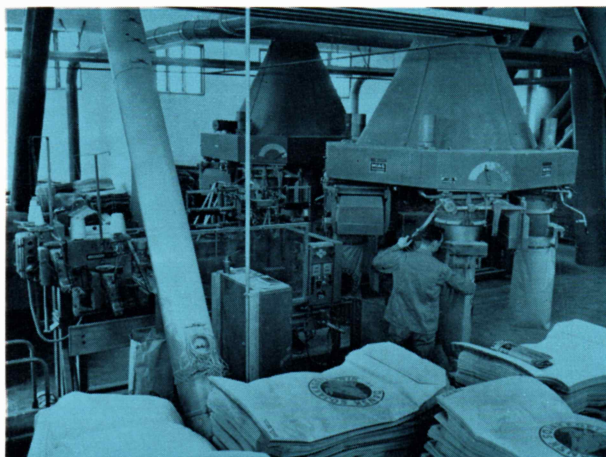
Da formålet kun var at skabe lagerplads til et letløbende produkt, blev opgaven løst ved at bygge en bønetank. Denne består kun af en stor celle, der har en diameter af 25 m og en højde af ca. 40 m og rummer ca. 10.000 tons bønner. For at bønnerne kan løbe ud, er tankens bund udformet skråt med fald til midten. Bønetanken påbegyndtes i foråret 1963 og var færdig til brug i november, men maskineriet var også meget enklere end ved betonsiloen, idet det kun består af tilførsel af råstoffer i toppen og bortførsel i bunden af siloen ved hjælp af en elevator og redlere.\*)

Bønetanken blev opført i forspændt beton, og også bygningen af denne silo skete ved glideforskaling.

Endvidere kan nævnes, at bygningen af betonsiloen forårsagede, at det blev nødvendigt at opføre en 78 m høj skorsten til fabrikkens kraftanlæg, idet den høje silobygning ville ødelægge trækforholdene for de bestående lave skorstene og bevirke nedslag af sod og røg. Højden af den nye skorsten blev bestemt ved omhyggelige modelforsøg på Danmarks Tekniske Højskole.

Et betydningsfuldt led i projektet var også uddybning af havneløbet fra Yderhavnen til fabrikkens kaj ved Islands Brygge. Dybden gennem havneløbet var kun 7,5 m, hvilket forårsagede, at skibe med råstoffer til fabrikken ofte måtte lægtræ betydelige dele af deres laster i Frihavnen. Dette var selvfølgelig både fordyrende og besværligt.

Efter langvarige forhandlinger med Københavns Havn traf man i 1960 aftale om, at vanddybden gennem havnen blev uddybet til 9,5 m. Man gik i august



\*) En slags transportbånd.



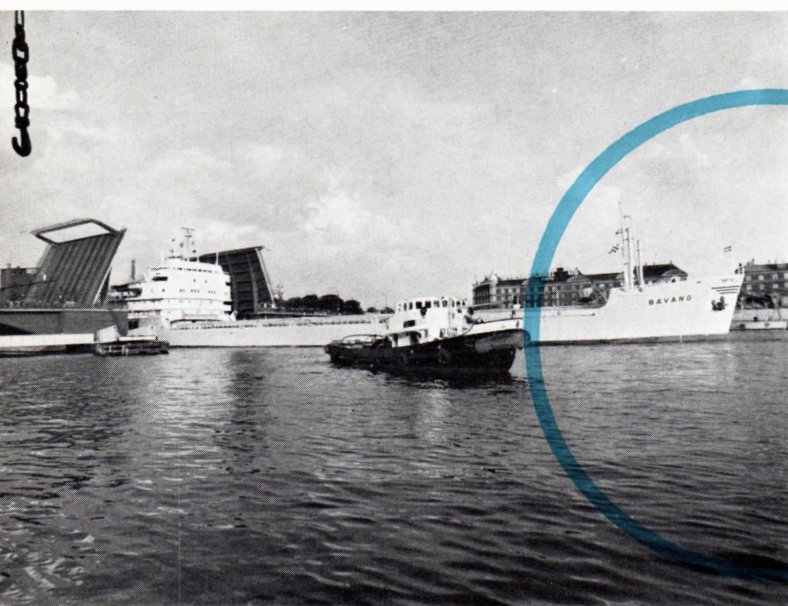


Fabrikken set fra søsiden. Mellem de to siloanlæg ses den 78 m høje skorsten.

*Danish Soyacake Factory seen from the harbour. Between the silos is seen the new chimney, 255 ft high.*

Havneuddybningen er afsluttet, og det første større skib er på vej op til fabrikken.

*The dredging of the harbour has been completed, and the first really big vessel is on its way to the factory.*



samme år i gang med uddybningen, som skulle være afsluttet i sommeren 1962.

Men tiden, der var afset til gravningen af den 5,700 m lange og 50 m brede rende, kom ikke til at slå til. Først i september 1963 kunne den første fuldlastede båd med 14.500 tons bønner gå til fabrikkens kaj.

Hovedårsagen til den store forsinkelse var, at man kom ud for uforudsete hindringer i form af hårde kalkformationer, som det næsten ikke var muligt at få bugt med. Specielt var det galt på en strækning af kun 90 m ud for Christianshavns Kanal mellem Langebro og Knippelsbro.

Da man ikke kunne bruge gravemaskiner, der blev ødelagt af den hårde kalk, måtte man sprænge den med dynamit efter en særlig metode, hvor man til de enkelte sprængninger anvendte 50-100 sprængkapsler, der i serier antændtes med 13/1000 sek.s mellemrum.

Dette sprængningsarbejde var en langsommelig proces, da man af hensyn til de omliggende bygninger måtte gå meget varsomt til værks.

I alt er der fjernet ikke mindre end ca. 700.000 m<sup>3</sup>, hvoraf man vil kunne forstå, at denne uddybning har været en meget stor opgave.

Det er betydelige beløb, der er investeret i hele det omtalte projekt, men en nødvendig investering, som forhåbentlig vil være en medvirkende faktor til, at Dansk Sojakagefabrik A/S også fremover vil kunne klare sig i den hårde konkurrence, såvel på hjemmemarkedet som på verdensmarkedet.



## hvad er radar?



Radar (forkortelse af *Radio detection and ranging*) opfundtes i begyndelsen af 2. verdenskrig og udvikledes hurtigt til et førsteklasses hjælpemiddel for navigatører.

En speciel radiosender på skibet udsender bølger af ultra høj frekvente (UHF) stråler, som, når de rammer faste genstande (skibe, land el. lign.) kastes tilbage mod skibet, hvor de via en antenne (scanner) modtages og vises på en skærm. Således kan navigatøren på broen i mørke, tåge og andet usigtbart vejr få konturerne af det omliggende land og en klar aftegning af kystlinien samt andre skibe, bølger etc.

Man må ikke stole blindt på sin radar. De almindelige søvejsregler for sejlads i tåge og usigtbart vejr er uændrede, selv om skibet er udstyret med radar, og radar kan altså kun anvendes som et værdifuldt hjælpemiddel.

*What is RADAR?*

Radar (abbreviation of *Radio detection and ranging*) was invented at the beginning of the Second World War and quickly developed into a first class aid for navigators.

A special radio transmitter on the ship sends out waves of ultra-high frequency (UHF) rays, which, when meeting firm objects (ships, land or the like) are thrown back towards the ship, where they are received via a scanner and shown on a screen. In this way it is possible for the navigator on the bridge in the dark, in fog and other low visibility to obtain the contours of the surrounding land and a clear delimitation of the coastline, and also of other ships, buoys etc.

Radar must not be trusted implicitly. The general rules of the road at sea in fog and low visibility are unchanged even if the ship is equipped with radar, which consequently must only be used as a valuable aid.

## KINESISK VISDOM

Langt borte fra Pekings strenge marxistiske doktriner i den lille malajiske stat Johore har direktøren for en kinesisk bank affattet følgende ti bud for sine funktionærer:

1. Lyv ikke: Det er at sløse med min og Deres tid. Jeg vil alligevel få sandheden at vide til sidst.
2. Se på arbejdet ikke på klokken. En lang dags arbejde gør en lang dag kort, og en kort arbejdsdag gør mit ansigt langt.
3. Giv mig mere, end jeg venter, og jeg vil give Dem mere, end De venter. Jeg får råd til at forhøje Deres løn, hvis De forhøjer min fortjeneste.
4. Sky al gæld. De skylder Dem selv så meget, at De ikke har råd til at skyldte andre noget.
5. Uærlighed er aldrig et uheld.
6. Pas Deres egne affærer, og De vil engang få egne affærer at passe.
7. Gør ikke noget her, som krænker Deres selvspekt. En funktionær, der er i stand til at stjæle for mig, er også i stand til at stjæle fra mig.
8. Det angår ikke mig, hvad De foretager Dem om aftenen, men hvis Deres adspredelse får virkninger for arbejdet dagen efter, vil De blive her bare halvt så længe, som De håber.
9. Sig ikke det, som jeg gerne vil høre, men det, som jeg bør høre.
10. Tag ikke mine irettesættelser fornærmeligt op: Hvis De er værd at irettesætte, er De også værd at have. (New York Herald Tribune).



ØSTASIATISK  
KOMPAGNIS  
BOLDKLUB

ØKB

ATLETIK

Vore atletikfolk får i år god tid til at komme i form, da vi først skal i ilden den 15. august, hvor K.F.I.U.s stævne om Københavns mesterskaberne afholdes. Som bekendt går nr. 1 og 2 i hver øvelse videre som deltager i Danmarks mesterskaberne, der arrangeres af D.D.S.G. & I. i Rønne den 5. og 6. september, så der er altså noget at kæmpe for. Idrætsmærkepokalen tænker vi også på, idet det er hensigten at afholde instruktionsaftener i august for alle interesserede, og lad os håbe, at det bliver mange! For de Judo-dyrkende medlemmer kan det oplyses, at man påtænker at fortsætte arbejdet til efteråret.

fodbold

I fortsættelse af, hvad jeg skrev i forrige nummer af ØK-bladet, er det dejligt at konstatere, at miraklernes tid endnu ikke er forbi. Det lykkedes nemlig vort 1. hold, dels ved en række gode kampe og dels ved det





Vort 1. hold, der vandt M-rækken.  
Our »1st eleven«, the winners of the first division.

1. række f. v.: Poul Bröchner, Importafd., Jørgen Brahtz, Kontrolafd., René Thomsen, Eksportafd.
2. række f. v.: Jens Fogtmann, Eksportafd., Helge Stoltz, Træafd., Per Linnemann, Passagerkont.
3. række f. v.: Leif Johansen, Passagerkont., Henrik Olsen, Eksportafd., Torben Rasmussen, Eksportafd., Poul H. Jensen, Kontrolafd., Gorm Simonsen, Oversøisk Industri Afd.

held, som er nødvendigt, når man har soldet med pointene, som holdet havde gjort, at vinde K.F.I.U.s unionsmesterskab. Der var stor spænding, da sidste kamp i turneringen mod »arvefjenden« Handelsbanken begyndte, idet denne klub havde 1 point mere end vi og derfor kunne nøjes med uafgjort kamp for at vinde mesterskabet. Vore spillere gik imidlertid på med frisk mod, og et godt mål i starten bragte nerverne i ro, således at holdet fik lejlighed til at vise fin fodbold. Resultatet blev 4-1 til os efter en af begge hold velspillet kamp, hvor vore spillere dog gennem godt holdspil, hvor alle ydede deres bedste, fortjent vandt mesterskabet og desuden en pokal til ejendom, udsat af Brdr. Dahl. Nu skal vi spille med F.K.B.U.-mestrene den 15. august, og vinderen af denne kamp skal repræsentere firmafodbolden ved landsstævnet i Rønne den 5. og 6. september. Erfaringsmæssigt kan det siges, at der skal arbejdes hårdt og godt, dersom vi skal gøre os håb om at vinde den 15. august.

Vort 2. hold endte på 3. pladsen i A-rækken, og vort 3. hold vandt som tidligere skrevet E-rækken og rykker fra efteråret op i D-rækken. Der er altså stadig god bredde i vor fodbold, men for at kunne fastholde vor position inden for rækkerne ønsker vi alle nye fodboldinteresserede elever velkommen i klubben.

I K.F.I.U.s pokalturnering, hvor tre hold var tilmeldt, lykkedes det ikke i år vore hold at nå frem til slutkampene.



T. v.: 3. holdets pokal for sejren i E-rækken.  
To the left: The cup of our »3rd eleven« for their victory in the E-division.

I midten: Brødrene Dahl's udsatte vandrepokal, som 1. holdet vandt for 4. gang og dermed til ejendom.  
In the middle: The challenge cup offered by Messrs. Dahl Bros. The cup was won by our »1st eleven« for the fourth time, and the cup is now the property of the team.

T. h.: 1. holdets pokal for sejren i M-rækken.  
To the right: The cup won by our »1st eleven« for their victory in the first division.



3. holdet, der vandt E-rækken.  
Our »3rd eleven«, winners of the E-division.

1. række f. v.: Svend Olsen, Træafd., Preben Pedersen og K. Stock Andersen, Hovedbogholderiet.
2. række f. v.: Erik Almdal, Eksportafd., Ole Larsen, Skibsafd., Kurt Lindholt, Importafd. Bogh.
3. række f. v.: Holger Petersen, Hulkortafd., Jørgen Bøcker Jensen, Eksportafd., H. Schultz, Maskininsp., Niels Rasmussen, Eksportafd., Leif Andersen, Skibsafd.

K.F.I.U. deltager hvert år med et udvalgt hold om det danske mesterskab for unioner, »Hersholt«-pokalen. Dette udvalgte hold, hvor vi havde tre mand med, vandt i år mesterskabet efter at have slået Køge, Lyngby-Tårnbæk, Kolding og Aalborg. Vi ønsker K.F.I.U. til lykke med mesterskabet.

Ved forårets møde i K.F.I.U.s fodboldafdeling fik vi overrakt vore pokaler og de smukke »erindringer« til spillerne i Mesterrækken. Desværre måtte formanden ved denne lejlighed oplyse, at det på grund af de stigende vanskeligheder med at skaffe baner til afvikling af K.F.I.U.s turneringer bliver nødvendigt at om-



lægge disse. Foreløbig vedtog man, at den næste turnering skal strække sig over tre perioder, d.v.s. at den først slutter i efteråret 1965.

Desværre kunne vore venner fra Fred. Olsen i Oslo ikke modtage vor indbydelse til at komme til København i sommer. Fodboldledelsen har søgt at finde andre »muligheder«, og forhandlinger er i gang om en kamp mod holdet fra vort datterselskab, Varde Staalværk, men ferie og allerede fastlagte kampe gør det lidt vanskeligt at finde en weekend, hvor begge hold er fri.

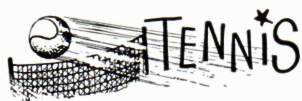
Kompagniets direktion har givet tilsagn om at udsette en vandrepokal i stedet for Brdr. Dahl pokalen, som nu har fået sin endelige plads i vort præmieskab.



I K.F.I.U.s sommerturnering havde vi anmeldt et hold, der endte på 3. pladsen efter T.I.F. og B.P. Desuden har vi i sommerens løb deltaget i stævner i Skibby og Søborg uden dog at opnå placeringer. Træningen til vintersæsonen begynder lørdag den 5. september i Idrætshuset, men da indkaldelser til militæret gør et kraftigt indgreb i antallet af de spillere, vi disponerer over, håber klubben, at mange nye lærlinge vil indmelde sig og hjælpe os med at fylde hullerne ud. For at opnå de bedste resultater er det imidlertid nødvendigt, at de nye »emner« deltager i træningen fra sæsonens begyndelse. Vi har, som tidligere nævnt, anmeldt hold i vinterturneringens A- og D-række.



Vort håb om, at bådebyggeren fik alle bådene i orden til sæsonens begyndelse, gik desværre ikke i opfyldelse, men det forhåndenværende materiale er blevet flittigt benyttet, og vi håber på tilgang af mange »Kaniner«. Syv roere har i vinter, efter endt kursus og eksamen, opnået beviser som langturstyrmænd, så vi råder nu over ni styrmænd, der er til disposition for interesse-rede.



Selv om K.F.I.U.s holdturnering endnu ikke er færdigspillet, viser de resultater, som vort hold i Mesterrækken har opnået, at holdet bliver årets unionsmester, idet hverken Handelsbanken eller Carlsberg, som er vore nærmeste konkurrenter, vil kunne opnå et bedre resultat end vort. Der har været spillet mange fornøjelige kampe, men den mest dramatiske kamp var vel nok double kampen mod Esso. Esso førte med 6-3, 5-1 og

40-0, og alligevel lykkedes det efter 10 matchbolde vort hold, der bestod af Carl Pedersen/Ib Gade-Gerst at hale sejren hjem ved at vinde de sidste 2 sæt med 10-8, 9-7.

S. Birch Poulsen har været eneste deltager i K.F.I.U.s individuelle mesterskaber. I single tabte han i slutkampen til J. Raffle fra Handelsbanken, vandt herredouble med Gregers Petersen fra Caltex som partner og er i mixed double i finalen. Her er Jytte Riborg fra Handelsbanken partner.

Til trods for de opnåede gode resultater, savner klubben i år bredde i spillernes antal, og alt for ofte sker det, at morgenbanerne fra 7-8 står ledige. Da Kompagniets direktion gennem betaling af de mange og dyre baner viser klubbens spillere sin interesse, bør det være en selvfølge, at disse kvitterer for denne velvilje ved at fylde banerne, når vejret tillader det. Kl. 7 morgen skulle da ikke være nogen hindring for unge, raske spillere, og for det meste er vejret bedst om morgenen. Større aktivitet især om morgenen udbedes derfor i resten af sæsonen, hvor der også skal trænes til vore individuelle turneringer, som antagelig vil blive afholdt i slutningen af august.

H. B.

## Nordisk verdensserie i fodbold

I de søfarendes verdensomspændende fodboldturnering: »NORDISK VERDENSSERIE« er der for øjeblikket dansk føring ved Ø.K.'s KAMBODIA, der i dag har 12 points for 6 kampe og en målforskel på 42-4. KAMBODIA's skrappe fodboldhold har slået svenskeren SUDAN med 6-2, nordmanden MOLDANGER med 1-0 samt følgende danske skibe: BEIRA, OLAU GORM, AYUTHIA og SUMBABA.

Det er lidt af en idrætspræstation for et dansk skib at føre i en fodboldturnering, hvor der for øjeblikket deltager lige ved 500 nordiske skibe, hvoraf kun de 38 er danske.

## Nordisk landskamp i fri idræt

Her konkurrerer de nordiske handelsflåder i 100 meter løb, kuglestød, længde- og højdespring, og der gives points efter den internationale pointtabel.

Danmark fører med 1.155.588 points, og på 2. pladsen kommer Finland med 1.110.000 points.

Der har i denne sæson været deltagelse fra 3 skoleskibe og 38 handelsskibe.

I skoleskibsgruppen fører skoleskibet DANMARK med 68.000 points.

I handelsskibsgruppen fører J. Lauritzens SAIMA DAN med 24.924 points, og på 2. pladsen kommer D.F.D.S.'s COLORADO med 14.474 points.

Alt tegner til en god sæson for dansk sømandsidræt.  
*Handelsflådens Velfærdsråd.*



