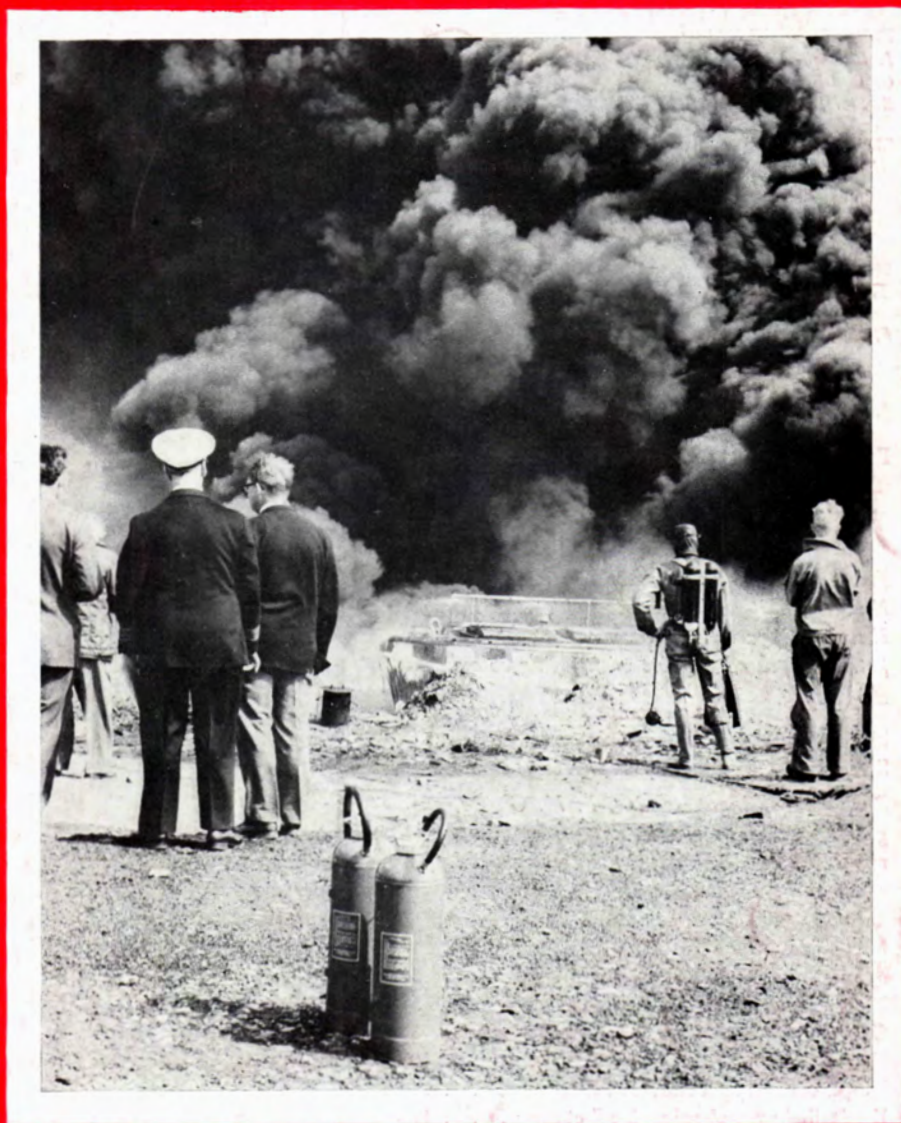


ØK BLADET



ÅRGANG 8 · NUMMER 4 · AUGUST 1965



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:

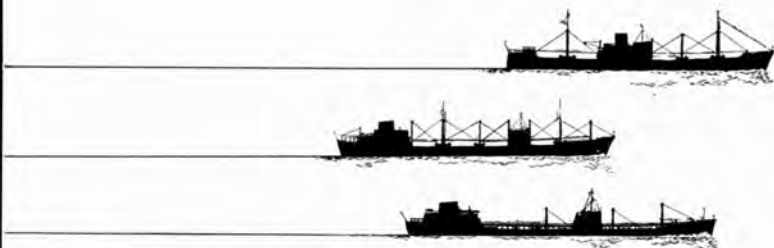
Forside: Nakskov Skibsværfts nye tankerredningsbåd afprøves på Søværnets Havariskole i et brændende hav af benzin og olie. Den bestod prøven med glans.

Front page: A new tanker life boat built by Nakskov Shipyard being tested at the Danish Naval Shipyard in a burning sea of oil and petrol. It passed the test with flying colours.

Bagside: Singapore. Ingeniør P. M. Glente forklarer Singapores finansminister dr. Goh Keng Swee, hvordan man afprøver Vespa scooterne.

Back page: Singapore, Mr. P. M. Glente, engineer, showing Dr. Goh Keng Swee, Singapore's Minister of Finance, the testing of Vespa scooters at the E.A.C assembly plant.

Brandprøve på NS-plasticredningsbåd . . .	3
Metallurgisk industri i Sydamerika . . .	5
ØK uddanner thailandske styrmandselever	8
Kompagni-nyt	10
Vespa samlefabrik indvies i Singapore . . .	14
Kapitalbehov ved salg på afbetaling . . .	17
... siger sømanden	18
Ny Danfoods fabrik	19
Mr. Tam Ho Man	19
Tempo ved Gold River	20
Stabsbesøg på M/S »Ancona«	20
Sporten	21



Brandprøve på NS-plasticrednings- båd



Onsdag den 2. juni 1965 afholdtes på Søværnets Havariskole, København, en brandprøve med Nakskov Skibsværfts 30 fod lukkede plasticredningsbåd.

Båden, der har typebetegnelsen: TT-redningsbåd, er konstrueret i henhold til en rekommendation i »Sikkerhedskonventionen af 1960« som en speciel tankerredningsbåd med henblik på, at båden skal kunne transportere personer gennem brændende olie på havoverfladen.

Nakskov TT-redningsbåden er udført helt lukket og med et udvendigt sprinklersystem, der dels skal forhindre antændelse af båden og dels afkøle båden tilstrækkeligt til, at de ombordværende kan overleve. En indvendig luftforsyning fra trykluftflasker sørger for luft til personer og motor, medens båden passerer flammehavet.

Brandprøven udførtes af Søværnets Havariskole og Statsprøveanstalten i samråd med Statens Skibstilsyn i et bassin med en længde på 18 m og en bredde på 14

m. Redningsbåden blev placeret midt i bassinet, hvor den blev forankret til bunden. Statsprøveanstaltens måleapparater var anbragt sikkert i land, klar af den voldsomme hede, der ville opstå. Alle ledninger og slanger til måleapparater blev ført ud til båden langs havbunden og op igennem redningsbådens bund. Man var hermed i stand til at måle temperatur, kulilmte-mængde m. v. under hele branden. Dansk Esso sørgede for det store bål, idet de havde leveret og udpumpet 2500 l gasolie og 400 l benzin på bassinets vandoverflade. Bådens motor med pumpe og sprinklersystem samt bådens indvendige luftforsyning blev sat i gang kort før antændelsen.

Fra land kunne man høre motorens sagte dunken og vandet fra sprinklersystemet plaske over båden. Så kom antændelsen – på få øjeblikke blev det rolige bassin omdannet til et brølende flammehav. Hushøje flammer og røgmasser væltede op mod den klare himmel, båden kunne man ikke se. Efter kravene skulle

Billedet øverst til højre:
Redningsbådens sprinkleranlæg er lige sat i gang, og båden er klar til prøven.

The sprinkler system has just been started, and the lifeboat is ready for the test.

Redningsbåden omspændt af flammerne fra de 400 liter benzin og de 2500 liter gasolie, der var udpumpet på bassinets overflade.

The lifeboat enveloped in flames from the 400 litres of petrol and the 2500 litres of gas oil which had been pumped out on the surface of the basin.





Det var spændende at se, da ilden var slukket, om der var noget tilbage af redningsbåden.

When the fire was out people were very curious to know, whether there was anything left of the lifeboat.

den være omsluttet af ild i 5 minutter. Efter dette tidsrum begyndte bålet at aftage i styrke, og mange ventede spændt på gensynet med TT-redningsbåden fra Nakskov. Almindelig forbavselse hos de ca. 150 tilskuere, da en røgsværtet, men helt intakt båd kom til syne. Prøven var blevet bestået med glans. Alt om bord havde klaret prøven, og båden kunne for egen motorkraft sejle hen til Havariskolens bådebro, hvor de indbudte gæster kunne tage båden i øjesyn. Båden har plads til 62 mand, og de var alle blevet reddet, hvis de havde været om bord, idet temperaturen lå på ca. 25° Celsius i rummet lige under dækket trods en udvendig varme på godt 1000° Celsius. På et enkelt sted målte temperaturen til ca. 70° Celsius, hvilket dog

var så lokalt, at det ikke kunne påvirke rummets temperatur som helhed.

Besætningen på et havareret tankskib har med denne båd fået et middel til at komme levende bort, selv om havet omkring er dækket af brændende olie. Der er endvidere i den sidste tid opfundet davider med automatisk affiring, således at affiringen kan reguleres indvendig fra redningsbåden. Alle mand har således mulighed for at komme bort i god behold.

TT-redningsbåden er udført af plastafdelingen på A/S Nakskov Skibsværft i samarbejde med sprinklerfirmaet Holger Nielsen & Co. A/S med velvillig assistance af firmaerne A/S Dansk Glasuldfabrik, Kemidana, samt Motorfabriken Bukh. P. Koch.

Redningsbåden havde bestået prøven med glans, og selv motoren arbejdede fint.

The lifeboat had passed the test with flying colours, and even the engine was working perfectly.



De små hvide mus befandt sig i bedste velgående og var med til at bevise, at mennesker kan overleve turen i flammehavet i denne specialredningsbåd.

The little white mice were in perfect health and have thus contributed to prove that human beings are able to survive the trip through the flames in this special lifeboat.



Metallurgisk industri i Sydamerika...

Bera · Sao Paulo

På grund af nedgangen i eksporten af diverse metaller til Brasilien som følge af forskellige importrestriktioner, indgik Kompagniet i 1961 en aftale med Paul Bergsøe & Søn, Glostrup, om på 50/50 basis at oprette en fabrik i Brasilien for fabrikation af diverse metallegeringer på grundlag af importerede basismetaller. Fabrikken fik navnet »Fundição de Metais Bera Ltda.«, og efter erhvervelsen af en grund i Sao Paulo blev opførelsen af fabrikken overladt til Christiani & Niensens derværende selskab.

Produktionen kom i gang i slutningen af oktober 1961, og udover at fremstille visse tin- og blylegeringer (lejemetaller) kom man hurtigt i gang med fabrikation af bogtrykmetaller. Siden da er fabrikationen blevet udvidet til at omfatte flere speciallegeringer, herunder loddetin m. m., og produktionen, der i den første tid var på nogle få tons om måneden, udgør i dag ca. 3.800 tons om året.

De mængder af bly, zink og tin, der medgår i produktionen, fremskaffes lokalt eller importeres fra andre lande inden for det Latinamerikanske Fællesmarked. Disse metaller importeres også i et vist omfang fra Danmark. Basismetallerne anvendes til fremstilling af ca. 15 forskellige speciallegeringer, som sælges under de samme mærker og betegnelser og i den kvalitetsstandard, ved hvilken Paul Bergsøe & Søn gennem deres mangeårige eksport har gjort deres legeringer kendte og efterspurgte.

Paul Bergsøe & Søn havde i mange år eksporteret en særlig fintzinklegering »Firco« (internationalt betegnet som ZAMAC), som man også ønskede at inkludere i Beras produktionsprogram, og der blev derfor i 1962 bygget en speciel ovn til brug ved Firco-fremstillingen. I august samme år foretoges den første leverance af Firco fra Sao Paulo fabrikken, og denne legering tegner sig i dag for en væsentlig del af fabrikkens totale omsætning.

I den daglige produktion fremkommer en række affaldsmaterialer, hvis indhold af metaller er så stort, at det kan betale sig at udvinde disse. Affaldet, der enten forekommer i form af aske eller af den under

smeltningprocessen dannede slagge, udsættes for en rekuiperingsproces, og metalindholdet udvindes. Medens man på fabrikken oprindeligt kun rekuiperede egne affaldsmaterialer, opførtes i 1963/64 en rekuiperingsovn for bly, baseret på indkøb af gamle akkumulatorplader og skriftaske. Herefter gennemgår det udvundne metal en raffineringproces. De ved denne proces udvundne, rene metaller eller legeringer indgår derefter i produktionen som billige råmaterialer.

I slutningen af 1964 påbegyndtes produktionen af zink-anoder. Disse anoder finder anvendelse til katodisk beskyttelse bl. a. på skibe, både indenbords (tanke) og udenbords, ligesom de anvendes på en lang række andre objekter, der er udsat for korrosion, f. eks. spunsjern i havneanlæg, nedgravede brændstoftanke etc. Dette er en produktionslinie, man venter sig en del af, og der er placeret flere gode ordrer.

Sao Paulo. De færdige blokke af den særlige fintzinklegering tages ud af »Firco«-ovnen.

Sao Paulo. The special zinc die cast alloy being removed from the »Firco«-furnace.





Fabrikken Fundição de Metais Bera Ltda., Sao Paulo. The plant «Fundição de Metais Bera Ltda.», Sao Paulo.

I april i år påbegyndte man endvidere hos Bera visse forsøg med udvinding af tin fra tin-malm indkøbt fra det nordlige Brasilien.

Den stadige udvidelse af fabrikkens arbejdsområde har nødvendiggjort en udvidelse af fabriksbygningen, der fra i 1961 at dække et areal på ca. 200 m² i dag består af 600 m² bebygget areal, ligesom udviklingen har medført, at antallet af arbejdere og funktionærer i de forløbne fire år er blevet forøget fra ca. 10 til 30.

BERA, Cali

I takt med udviklingen i Brasilien blev det i begyndelsen af 1964 besluttet at oprette en metallurgisk virksomhed i Cali, Colombia, i lighed med BERA-fabrikken i Brasilien, og i februar 1964 indregistreredes i Cali et aktieselskab under navnet Compania Metalurgica BERA de Colombia S. A., i hvilket Paul Bergsøe & Søn og Kompagniet deltager som 50/50 partnere.

Under vejledning og opsyn af en ingeniør udsendt fra Paul Bergsøe & Søn blev det meste af fabrikkens maskineri og ovnudstyr fremstillet lokalt. I september 1964 stod fabrikken færdig, og i oktober måned var den første leverance af raffineret bly færdig til levering.

Fabrikkens produktionsprogram omfatter først og fremmest bogtrykmetal fremstillet hovedsageligt på basis af affald fra lokale bog- og avistrykkerier. Dette trykkeriaffald opkøbes fra trykkerierne, hvorefter det på fabrikken gennemgår en reduktion, raffinering og eventuelt en legering med rene metaller, bly, antimon

og tin, før fremstilling af nyt bogtrykmetal, der derefter finder afsætning hos trykkerierne igen.

Fabrikkens anden hovedproduktion omfatter fremstillingen af blødt bly og akkumulatorbly. Store mængder af brugte bilakkumulatorer opkøbes lokalt. Akkumulatorerne knuses, og indholdet af plader, slam og broer sorteres, idet disse dele består af bly i varierende mængde. Blyaffaldet reduceres derefter under stærk varme i en stationær ovn, specielt konstrueret af PB&S. Hver »charge« i ovnen består af ca. 5 tons affald.

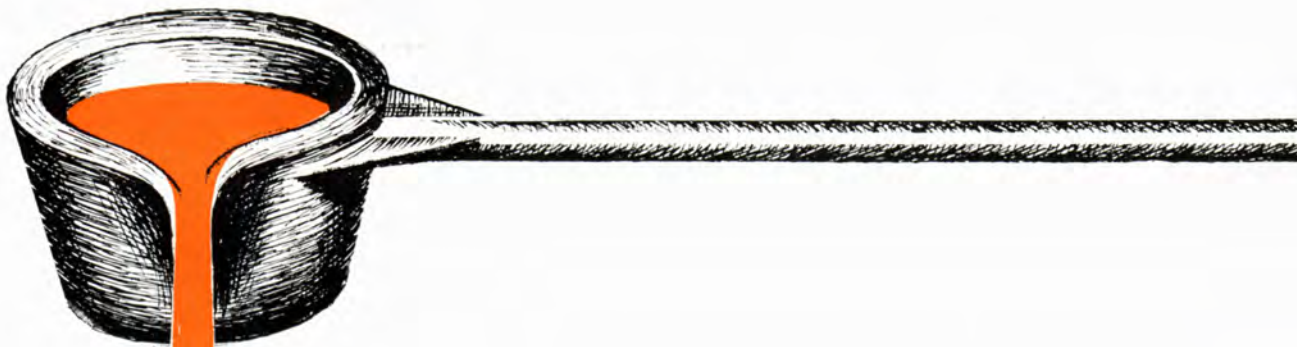
Når metallet efter en tids forløb tappes af, indeholder dette stadig urenheder af forskellig art, som fjernes ved raffinering i mindre gryder ved tilsætning af forskellige kemikalier.

Det endelige metal optræder da som rent bly eller en antimon-bly-legering, der yderligere korrigeres i sammensætningen for levering i henhold til akkumulatorfabrikkernes specifikation.

Fabrikationen er således foreløbig lagt an på behandling af tilstedeværende råmaterialer, og man er i mindre grad afhængig af import af rene metaller.

For tiden arbejder man med fremstilling af en lod-detinsmaskine efter PB&S tegninger, således at man snart også vil være i stand til at tage del i denne produktion.

I det år, der næsten er gået siden denne fabrik kom i gang, er afsætningen af de fremstillede produkter foregået uden vanskeligheder, og BERA-fabrikken har været i stand til at etablere en kvalitet af de færdige metaller, der fuldtud har opnået kundernes anerkendelse.



METALLURGICAL INDUSTRY IN SOUTH AMERICA

In 1961 E. A. C. entered into an agreement with Messrs. Paul Bergsøe & Søn, Glostrup, to establish a plant in Brazil for the production of various alloys based on imported basic-metals. This initiative was taken because of the decline in the export of various metals to Brazil as a consequence of import restrictions in that country. The plant was named Fundação de Metais BERA Ltda., and when a suitable plot in Sao Paulo had been purchased, erection of the factory was undertaken by the local Christiani & Nielsen firm.

Production commenced by the end of October 1961, and besides the manufacturing of certain tin and lead alloys (bearing metals) the production of printing metals was soon started. Since then the production programme has been extended, now comprising several special alloys, including tin solder etc. and the output which was a few tons per month during the early part of 1961, has now reached app. 3.800 tons annually.

Supplies of lead, zinc and tin used in the production are purchased locally or are imported from other countries within the Latin American common market, and to a certain extent these metals are imported from Denmark as well. The basic metals are used for the production of app. 15 different special alloys, sold under the same trade marks and specifications and in accordance with the same high standard of quality which have contributed to make PB&S's alloys well-known and accepted during their many years of export business.

A special zinc die-cast alloy »Firco« (internationally known as ZAMAC), had been exported by PB&S for many years and it was therefore considered desirable to include this item in BERA's production programme. Consequently a special furnace was constructed for the »Firco« production in 1962. The first delivery of »Firco« from the Sao Paulo plant took place in August 1962 and today this alloy constitutes a substantial part of the total turnover.

Certain scrap-materials are accumulated from the daily production and the metal content in these is sufficiently large to justify its extraction. The scrap in the form of ashes or slag formed during the melting process undergoes a process of recovery and the metal is extracted. While the plant originally only handled scrap from own production, a special furnace for recovery of lead was built during 1963/64 based on the purchase and collection of used battery plates and printing ashes. After reduction in a furnace the extracted metal is refined in large melting pots. The pure metals or alloys which have been extracted by this process are then utilized in the normal production as low cost raw materials.



Bera-fabrikken i Cali, Colombia.

The metallurgical Bera-plant, Cali, Colombia.

Bera, Cali. Bil-akkumulatorer opkøbes lokalt, og blyindholdet i plader, slam og broer udsmeltes.

Bera, Cali. Motor car batteries are purchased locally and the lead content in the plates, residues and necks is extracted in special furnaces.



At the end of 1964 the manufacturing of zinc anodes was started. These anodes are used for cathodical protection in ships, inboard (tanks) as well as outboard; they are also used for a number of other objects exposed to corrosion, e. g. steel-sheet piling in harbours, underground fuel tanks etc. Several orders have already been placed for these anodes and much is expected from this line of production.

In April this year BERA started certain experiments with extraction of tin from tin ore purchased in the northern part of Brazil.

The increasing activity of the plant has necessitated an expansion of the factory building, which first covered an area of app. 200 m² in 1961. Today 600 m² of buildings are available. The expansion has also increased the number of workers and employees from 10 to 30 in the past 4 years.

BERA, CALI

In the beginning of 1964 it was decided, in step with the development in Brazil, to establish a metallurgical plant in Cali, Colombia, along the same lines as the BERA plant in Brazil, and in February 1964 a company was registered under the name *Compania Metalurgica BERA de Colombia S. A.*, in which Paul Bergsøe & Søn and E. A. C. are partners on a 50/50 basis.

Supervised by an engineer sent out from Paul Bergsøe & Søn most of the plant machinery and furnace equipment was designed and manufactured locally. In September 1964 the factory was completed and in October the first batch of refined lead was ready for delivery.

The production programme for the plant primarily comprises printing metal, produced mainly from ashes obtained

from local book and newspaper printers. This scrap is purchased from the printers and at the factory it undergoes a process of reduction, a refining and perhaps also an alloying with pure metals, like lead, antimony and tin, thus being transformed into new printing metal, which is finally sold to the printers again.

The other main production of the plant is the manufacture of soft lead and accumulator lead. Large amounts of used motorcar batteries are purchased and collected locally. The batteries are then crushed and the contents of plates, residues and necks are sorted out since these parts contain lead in varying quantities. The lead scrap is then reduced at high temperature in a stationary furnace specially constructed by PB&S. Every charge in the furnace consists of app. 5 tons of scrap.

When the metal from the furnace is tapped after some time it still contains impurities of various kinds which are removed by refining in smaller pots and the addition of various chemicals.

The final metal appears as pure lead or as antimony-lead alloy which is further adjusted to the composition specified by the battery manufacturers.

The production is thus mainly based on supplies of locally available raw materials and is to a lesser degree dependent on the import of basic metals.

At present a machine for solder tin is being manufactured locally according to drawings from PB&S, and it should thus be possible to take part in this production before long.

Since this plant was started a year ago the products manufactured have found a ready market, and the BERA plant has been able to establish a quality for the finished products which is fully approved by customers.

ØK uddanner thailandske styrmandselever

Allerede i begyndelsen af året 1958 ansattes tre thailandske elever i Kompagniets skibe, hvor de gjorde tjeneste ca. 1 år på forskellige ruter. De pågældende Muang Suvanasom, Sumon Sung-Kapichai og Bunjong Thekara, der alle var i sidste halvdel af tyverne ved ansættelsen, og som havde gennemgået en 5-årig uddannelse ved Søofficers Akademiet i Bangkok, afsluttede derefter deres uddannelse i Danmark med 2-årige studier og afsluttende eksaminer fra Københavns Navigationsskole.

I maj 1963 ansattes to unge thailandske styrmandselever Kraijit Chuabswasdi og Sakdi Rattarangsi i *M/S ASMARA* i den hensigt, at de begge skulle gennemgå en normal dansk styrmandsuddannelse.

Ved *ASMARA*'s påfølgende ophold i København blev de to unge mennesker undersøgt hos Kompagniets læge, ved hvilken lejlighed det viste sig, at Kraijit Chuabswasdi ikke kunne bestå den for søfolk krævede synsprøve. Han ansøgte derefter om optagelse på Kompagniets lærlingskole for maskinofficerer på Nakskov

Skibsværft, hvor han nu er i gang med sin uddannelse.

Det kan oplyses, at Kraijit Chuabswasdi klarer sig godt på skolen, og at han er afholdt og respekteret blandt skolens lærere og elever.

Sakdi Rattarangsi har nu gjort tjeneste som styrmandselev i Kompagniet i næsten to år, hvoraf ca. 1 år om bord i *M/S SIENA* på Australien-ruten. Sakdi Rattarangsi er blevet godt anbefalet af de kaptajner, han har sejlet med, ligesom hans venlige væsen har gjort ham afholdt blandt skibskammerater og andre, som han er kommet i berøring med.

Sakdi Rattarangsi klarer sig nu så godt på dansk, at han som et led i uddannelsen skal gøre et togt med skoleskibet *DANMARK* fra juni måned d. å.

M. L. Luxsanalers Hasdintra, der blev ansat i Kompagniet i januar 1964, og M. Vibul Sharasuvana, der blev ansat i juni samme år, gør for tiden tjeneste i henholdsvis *M/S SIMBA* og *M/S SIENA* begge i Kompagniets Australienfart. De er begge opvakte og flinke elever, som gør gode fremskridt, dog må de antageligt



Muang Suvanasom

Sumon Sung-Kapichai



Bunjong Thekara

Krajit Chuabswasdi



Sakdi Rattarangsi

M. L. Luxsanalers Hasdintra



M. Vibul Sharasuvana

hver især gøre 1 à 2 rejser endnu, før de behersker det danske sprog godt nok til, at de vil kunne få det fulde udbytte af et øvelsestogt med skoleskibet DANMARK.

Hvad angår den nærmeste fremtid for de tre nævnte elever: Sakdi Rattarangsi, M. L. Luxsanalers Hasdintra og M. Vibul Sharasuvana kan oplyses, at det er Skibsinspektionens agt at sørge for, at de får så alsidig en praktisk uddannelse som muligt, hvilket opnås ved at lade dem prøve at sejle på forskellige af Kompagniets ruter og med forskellige skibstyper, ligesom et øvelsestogt med skoleskibet DANMARK indgår som et led i denne del af uddannelsen.

På længere sigt er det planen at søge de tre thailandske elever optaget på Københavns Navigations-skole, for at de efter studier dér kan bestå dansk styrmands- og skibsførereksamen, hvilket efter aftale med eleverne og deres pårørende ved antagelsen er formålet med deres tjeneste i Det Østasiatiske Kompagni.

THAI APPRENTICES IN E. A. C. VESSELS

Already at the beginning of 1958 three Thai apprentices were employed by The East Asiatic Company and served in our ships for about one year on various runs.

The apprentices referred to, viz.: Muang Suvanasom, Sumon Sung-Kapichai and Bunjong Thekara were all in their late twenties when taken on and had received 5 years' training at the Naval College in Bangkok. They finished their training in Denmark with 2 years of study and final examinations from the Copenhagen Nautical School.

In May 1963 two young Thai apprentices: Krajit Chuabswasdi and Sakdi Rattarangsi were employed in the M/S ASMARA, and it was the intention that both of them should pass a normal Danish mate's examination.

When the ASMARA arrived at Copenhagen the two young men were examined by the Company's doctor and on this occasion it proved that Krajit Chuabswasdi was not able to pass the sight test required for seamen. He then applied for admission to the Company's school for apprentices for marine engineers at Naskov Shipyard, where he is now undergoing training.

Krajit Chuabswasdi is doing well at the school and is popular and respected by the teachers and the pupils.

Sakdi Rattarangsi has now served as an apprentice with our Company for nearly two years, about one year of which on board the M/S SIENA on the Australian service. Sakdi Rattarangsi has been well recommended by the captains with

whom he sailed, and his kind nature has made him popular with his shipmates and others he has come into touch with.

Sakdi Rattarangsi is now doing so well in Danish that an application to get him onboard the training ship DANMARK in June this year as part of his training has been accepted.

M. L. Luxsanalers Hasdintra, who was employed by our Company in January, 1964, and M. Vibul Sharasuvana, who was employed in June same year, are serving for the time being on the M/S SIMBA and the M/S SIENA respectively, both on the Company's Australian service. They are both intelligent and clever pupils, who are making good progress. However, they must probably make one or two more voyages before they master the Danish language well enough to get the full benefit of a training cruise with the training ship DANMARK.

In regard to the immediate future for the following three pupils: Sakdi Rattarangsi, M. L. Luxsanalers Hasdintra and M. Vibul Sharasuvana it is the intention of the Inspection Department (Deck) to see to it that they receive a training as comprehensive and practical as possible by letting them sail on various of the Company's services and in various types of ships. A training cruise in the training ship DANMARK also becomes part of the training.

In the long view it is contemplated to apply for admission for the three Thai trainees to the Copenhagen Nautical School, so that after having finished their studies they can obtain their mate's - and master's certificates. This, according to agreement with the trainees and their relations at the time of the employment, is the purpose of their service with The East Asiatic Company.

IT'S NOT A MISTAKE . . .

To be courteous at all times

To say, »I don't know« if you really don't

To ask the advice of an expert

to praise a well-cooked meal

to notice that a woman is wearing her hair differently

to take the time to put another person at ease

to listen politely to a child

to pay the compliment when it is earned

to say »I am sorry« even when the person is

in the wrong



Gennem Ritzau's Bureau er der den 13.7.1965 udsendt meddelelse om, at A/S Det Østasiatiske Kompagni – ifølge overenskomst med ejerne af E. F. Esmann A/S – har erhvervet aktiekapitalen i »Plumrose« koncernen med tilhørende datterselskaber i Danmark og i udlandet.

Kompagniet har allerede i nogen tid været engageret i fremstilling af og/eller handel med forskellige forædlede landbrugsprodukter, og ovennævnte må ses som et led i vort program om at forstærke vor deltagelse i fødevarerbranchen i almindelighed såvel hjemme som ude.

For en ordens skyld skal det tilføjes, at det ikke er hensigten at foretage nogen ændring inden for ledelsen og i det hele taget driften af »Plumrose« koncernen, som jo sidder inde med en mangeårig, værdifuld erfaring på fødevarerområdet. Betydelige fordele og ekspansionsmuligheder kan imidlertid forudses ved det samarbejde, der i fremtiden kan opbygges, ikke blot til fælles bedste for »Plumrose« og Kompagniet, men også som bidrag til at finde nye og forøgede afsætningsmuligheder for danske landbrugsprodukter.

En nærmere omtale af »Plumrose« koncernen følger i næste nummer af ØK-bladet.

On 13th July, 1965 the following was published through Ritzau's Press Bureau:

According to an agreement with the owners of E. F. Esmann Ltd. The East Asiatic Company Ltd. has acquired the share capital of the »Plumrose« concern and its affiliated companies in Denmark and abroad.

Our Company has been engaged for some time in the production and marketing of processed agricultural products, and the above must be seen as part of our program to strengthen our

participation in the provision line in general both at home and abroad.

It can be added that it is not intended to make any alterations within the Management or in the running of the »Plumrose« concern as a whole which possesses the valuable experience of many years in the provision field. Considerable advantages and possibilities of expansion can, however, be visualized to arise from the co-operation which can be built up in the future not only to the mutual benefit of »Plumrose« and our Company but also as a contribution towards finding new and increased sales possibilities for Danish agricultural products.

An account of the »Plumrose« concern will follow in the October issue of ØK-bladet.

•
Direktør S Storm-Jørgensen er blevet udnævnt til kommandør af den italienske orden »Al merito della Repubblica Italiana«.

Mr. S. Storm-Jørgensen has been appointed a Commander of the Italian Order »Al merito della Repubblica Italiana«.

•
Direktør T. W. Schmith er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Mr. T. W. Schmith has been appointed a Knight of the Order of the Dannebrog.

•
Direktør Mogens Pagh og direktør T. W. Schmith afrejste den 9.6.1965 til Vancouver, hvor de den 10.6. deltog i Tahsis Company's bestyrelsesmøde. Hjemkomst til København, via New York, den 18.6.1965.

On 9th June, 1965 Mr. Mogens Pagh and Mr. T. W. Schmith left for Vancouver where they participated in the Board Meeting of the Tahsis Company on the 10th inst. Return to Copenhagen, via New York, on 18th June, 1965.

•
Tidligere vicedirektør i Ø. K., H. Friser Frederiksen, der, som nævnt i april nummeret af ØK-bladet, den 1. april 1965 indtrådte som direktør i A/S Burmeister & Wain's Maskin- & Skibsbyggeri, overtog den 1. juli 1965 posten som selskabets administrerende direktør efter direktør, civilingeniør Niels Muncks tilbagetræden den 30.6. 1965.



Direktør Niels Munck (i midten) og direktør H. Friser Frederiksen (t. h.) i samtale med direktør Bent Suenson, der er medlem af B. & W.'s bestyrelse.

Mr. Niels Munck (in the middle) and Mr. H. Friser Frederiksen (to the right) with Mr. Bent Suenson who is a member of the Board of B. & W.

As previously mentioned in ØK-bladet Mr. H. Friser Frederiksen, former Deputy Managing Director of our Company, was on 1st April appointed a Director of Aktieselskabet Burmeister & Wain, the large Danish builders of ships and diesel engines in Copenhagen. On 1st July he succeeded Mr. Niels Munck as the Managing Director of Burmeister & Wain.

•
En nordisk arbejdsgruppe for støjproblemer i handelsskibe, der i 1959 blev nedsat af de nordiske ingeniørforeningers skibsfractioner, drøftede i dagene den 20. og 21. maj 1965: »Støj i skibe«. Underdirektør T. Bille, der er medlem af arbejdsgruppen, og som var en af foredragsholderne på konferencens første dag, udtalte bl. a.: »Eftersom man ved akustisk planlægning ofte kan opnå forbedringer med enkle midler, er det konferencens mål at give en praktisk orientering om de tekniske problemer og bringe disse under debat i en kreds af ledere fra rederier og skibsværfter«.

On the 20th and 21st May, 1965 a Nordic working group dealing with noise problems in merchant vessels, appointed by the shipping fractions of the Nordic Engineering organizations, discussed: »Noise in ships«. Mr. T. Bille, a member of the group and one of the lecturers on the first day of the conference, declared: »As improvements can often be achieved by simple means by acoustic planning, it is the aim of the conference to give practical information about the technical problems and submit them to debate by a circle of leading representatives

from the shipping companies and the shipping industry».

Medlemmer af Thai National Defence College, Bangkok, har i maj 1965 aflagt besøg i Danmark. Den 22.5.1965 var Kompagniet vært for gæsterne ved en frokost på »Store Kro«, Fredensborg, i forbindelse med et besøg i Nordsjælland.

During May, 1965 members of Thai National Defence College, Bangkok, paid a visit to Denmark. On 22nd May, 1965 our Company was host at a luncheon for the guests at »Store Kro«, Fredensborg, in connection with a tour of North Zealand.



Generalkonsul O. Bjørling og prokurist Emanuel Hansen i samtale med medlemmer af Thai National Defence College.

Mr. O. Bjørling, Consul General for Thailand, and Mr. Emanuel Hansen with members of the Thai National Defence College.

En filippinsk industri-mission under ledelse af vicepræsidenten i det filippinske industri-kammer, Mr. Jesus T. Tanchanco, aflagde i midten af juni 1965 et 5-dages besøg i Danmark, som



Direktør Axel Brondal orienterer den filippinske delegation om Kompagniets virksomhed.

Mr. Axel Brondal briefing the Philippine delegation about the activities of our Company.

dansk industris gæster. På delegationens program stod en række besøg hos danske industrivirksomheder, der bl. a. inkluderede A/S DUMEX. Desuden var Kompagniet vært ved en reception på Hovedkontoret.

In the middle of June, 1965 a Philippine industrial mission under the leadership of Mr. Jesus T. Tanchanco, the Vice-President of the Philippine Chamber of Commerce, paid a few days' visit to Denmark as the guests of Danish Industry. On the delegation's program was a number of visits to various Danish industrial undertakings, and these also included Dumex Ltd. Our Company was host at a reception at our Head Office.

Folkerepublikken Kinas 12-mands handelsdelegation til Danmark, ledet af viceminister Lei Jen-Min, besøgte den 29. juni om formiddagen Kompagniets Hovedkontor, hvor den blev modtaget af direktør Mogens Pagh og direktør Werner Nielsen. Efter en rundgang i bygningen bød Kompagniets formand, direktør Mogens Pagh, velkommen i Eksportafdelingens mødesal. Senere var delegationens medlemmer Kompagniets gæster ved en frokost på Palace Hotel, hvori Kompagniets direktion og flere senior chefer deltog.



Direktør Mogens Pagh hilser på lederen af den kinesiske handelsdelegation, viceminister Lei Jen-Min.

Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company, greeting Mr. Lei Jen-Min, Vice-Minister, who led the Chinese Trade Delegation.

On 29th June, 1965 a 12 men Trade Delegation to Denmark from the People's Republic of China, headed by Vice-Minister Lei Jen-Min, visited our Head Office and was received by Mr. Mogens Pagh and Mr. Werner Nielsen. After a tour of the building the delegation was welcomed in the

meeting room of the Export Department by Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company. Later the members of the delegation were the guests of E. A. C. at a luncheon at the Palace Hotel in which participated our Managing Directors and senior officers from various of the departments participating in the China trade.

Den 13. juni 1965 indviedes i Ullerup kirke, Sundeved, et nyt kirkeskib af barken NICOLINE. Kompagniets stifter, etatsråd H. N. Andersen, var på sin første tur til Østen forhyret med dette barkskib, og Kompagniet var ved højtideligheden repræsenteret ved direktionsssekretær Valdemar Schmidt.

On 13th June, 1965 a new Bethel ship, the bark NICOLINE, was consecrated in Ullerup church in the South of Jutland.

Etatsraad H. N. Andersen, the founder of our Company, was signed on on this bark on his first voyage to the Far East. Our Company was represented at the ceremony by Mr. Valdemar Schmidt, Secretary General.

65 medlemmer af Dansk Sømandskirkes støttekredse i Danmark deltog for nylig i en studietur til de danske sømandskirker i Hamborg, Rotterdam, Antwerpen og Gent. Rejsedeltagerne ville også gerne se, hvordan et moderne dansk skib er indrettet, og dette lykkedes på Kompagniets m/s BUSUANGA i Rotterdam, hvor selskabet fik skibet forevist under kaptajn G. Jensens og overstyrmand H. Hjaltasons ledelse.



65 members of circles supporting Danish Seamen's churches in Denmark recently participated in a study tour to those in Hamburg, Rotterdam, Antwerp, and Ghent. The participants also expressed their wish to see how a modern vessel is equipped and were given the opportunity on our Company's m/s BUSUANGA in Rotterdam

where the whole ship was shown to them under the guidance of Mr. G. Jensen and Mr. H. Hjaltason, the Captain and the Chief Officer respectively.

Der har i nogen tid været foretaget undersøgelser med henblik på mulighederne for etableringen af en gumrifabrik i Sydafrika. Disse undersøgelser er baseret på et samarbejde med Schønning & Arvé, København, og med sydafrikanske interesser.

I april blev der under et direktionsbesøg i Durban truffet endelig bestemmelse om at gennemføre planerne med en foreløbig aktiekapital på R. 300.000, svarende til kr. 3 mill., fordelt med $\frac{1}{3}$ til hver mellem

A/S Schønning & Arvé,
Industrial Development
Corporation, Johannesburg,
og Kompagniet.

I begyndelsen planlægges en årlig produktion på ca. $\frac{1}{2}$ mill. kg fordelt over slidbaner til automobildekk, komponenter til automobiler, tekniske slanger, cykelslanger og tæppeunderlag samt beklædning af valser, tanke etc.

På basis af et særligt tilbud blev der allerede i april købt en passende fabriksbygning med tilhørende grund i Durban's industridistrikt, Jacobs, hvor Kompagniet i forvejen driver en oliefabrik og en sæbefabrik.

For some time investigations have been conducted with regard to the possibilities of establishing a rubber factory in South Africa. These investigations were based on a partnership with Schønning & Arvé, and with South African interests.

In April the final decision was made to carry out the project with an initial share capital of R. 300.000 corresponding to D. kr. 3 mill. divided into 3 equal parts between Schønning & Arvé, Industrial Development Corporation, Johannesburg, and our Company.

At the beginning an annual production of about 1 mill. lbs. is planned, comprising camelback (thread for automobile tyres), components for automobiles, industrial hoses, bicycle tubes, and carpet underlay as well as re-covering of rollers, tanks, etc.

On the basis of a particularly advantageous offer a suitable factory building with adjacent area for expansion was bought in April this year. The building is situated in Jacobs,

one of the industrial districts of Durban where the Company already operates an oil and a soap industry.



Gæstebogen

The visitors' book

K. C. Craven, Director, Escombe McGrath & Co., London.

H. J. Saunders, Director, Escombe McGrath & Co., London.

F. J. O. Graham, Man. Director, Gibbs, Bright & Co., Sydney.

J. W. Hyde, Managing Director, J. E. Hyde & Co., London.

Aksel Christiansen, dansk ambassadør, Mexico.

Hans von Haffner, kontorchef, Udenrigsministeriet.

I. H. Peck, Executive Vice-President, CIP, Montreal.

J. Hugh Whalen, Assistant Manager, Overseas Newsprint Sales, CIP, Montreal.

W. D. Hurlbut, Vice-President, IP, Overseas Division, Montreal.

C. J. Knipschildt, direktør.

John Place, Sen. Vice-President, Chase Manhattan Bank, New York.

James W. Watts, Vice-President, Chase Manhattan Bank, New York.

C. Mac Donald, Vice-President, International Pulp Sales, Montreal.

Personale-nyt

Staff-News

Udnævnelser

Appointments

1. maskinmester Paul Erik Bramsen har den 19.5.1965 tiltrådt tjeneste som fungerende maskinchef i M/S MOMBASA.

On 30th March, 1965, Mr. Arthur C. Buckle, Comptroller, Vancouver, has been appointed Secretary-Treasurer of E. A. C. (Canada) Ltd. and Johnson, Walton Steamships Ltd.

Fuldmagt

Power of Attorney

Der er udstedt begrænset eneprokura til Chr. Brødstrup Andreasen, Colombia.

Filialbestyrer I. Lage Hansen, Sao Paulo, er pr. 4.7.1965 overflyttet til Hovedkontoret.

Maskinmester Åge Julius Schäfer, Oriental Machinery Stores, Bangkok, er overgået til tjeneste ved Nakskov Skibsværft.

Cand. pharm. Børge Ishøi, der indtil 1.6.1965 midlertidigt har været overflyttet til Dumex, Bagdad, overgår efter endt hjemmeferie fra 1.10.1965 til Dumex, København.

Cand. polyt. Torben Martin Madsen, der midlertidigt har været udsendt til Nairobi, returnerede til Hovedkontoret den 4.5.1965.

Følgende har været på forretningsbesøg ved Hovedkontoret: Filialbestyrer G. Rude, Genua, filialbestyrer Gorm Larsen sammen med direktør Ralph Levey, Normark & Associates, Los Angeles, og John Freddy Thygesen, New York.

Undervisningslederen, lic. merc. Ernst Poulsen, har imødekommet en anmodning om fra og med efterårssemestret 1965 at give forelæsninger i driftsøkonomi på Handelshøjskolen i København.

Ansættelse

Reservedelsspecialist Svend Faarup Hansen er blevet genansat og udsendt til Kigali.

Filialforflytninger

Transfers

Reservedelsspecialist Søren Larsen, Bujumbura, til Ghana.

E. Otteskov, Bujumbura, til Kigali.

Bent J. Paulsen, Ghana, til Nigeria.

Svend Aage Bugge Hansen, Manila, til St. Thomas.

Jeppe Jepsen Hansen, Mombasa, til Los Angeles.

Erik Winther Jensen, Mombasa, til Vancouver.

Gerner Vejrup, Mombasa, til Bangkok.

Ole Bach, Nairobi, til Bujumbura.

Steffen Bjørn Hansen, Salisbury, til Durban.

Knud Marius Knudsen, Singapore, til Manila.

Torben Søderlund, St. Thomas, til United Liner Agencies of Pakistan Ltd., Karachi.

Forflyttelse til Hovedkontoret Transfers to H. O.

Sub-manager Fritz Andersen, Bangkok, til Importafdelingen.

Poul Olsbro, Bangkok, til Hovedbogholderiet.

Jørn Mertins, Colombia.

Ivan Bruun, Durban, til Bergmann, Smith & Co., Århus.

Flemming Drasbek Kjær, Hamborg, til Skibsafdelingen.

Ebbe Jæchel, United Liner Agencies of Pakistan Ltd., Karachi, til Skibsfafdelingen.

Axel Gutzon Sager, Mombasa, til Skibsbogholderiet.

Victor Lind, Bangkok, Jørn Buhl Nielsen, Flemming Sørensen, Eksportafdelingen, tobakseksperter Hans Egon Vesterborg, Importafdelingen, reservedelsspecialist Mogens Nielsen, Lagos, filialbestyrer Jørgen Henrik Johannesen, Nairobi, mekaniker Børge Wilfred Andersen, Nigeria, Valdemar Vibe-Petersen, San Francisco, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Mærkedage

Red letter days

40 års jubilæum

Kontorchef Erik Plesner, Importafdelingen, 15.9.1965.



Kontorchef
E. Plesner
Importafdelingen

Runde fødselsdage

80 år

Pens. kaptajn S. Krarup, Sankt Kjeldsgade 12, Ø, 3.9.1965.

70 år

Pens. kontorchef H. C. Rasmussen, Sembilan, 9, Greenhayes Avenue, Banstead, Surrey, England. 28.8.1965.

Pens. maskinchef P. Hvam, H. P. Ørumsgade 6, II, Ø, 9.9.1965.

Pens. maskinchef O. Eisenhardt, Birgitsvej 21, Bagsværd, 4.10.1965.

60 år

Pens. overhovmester F. Nehmzov, Virginiavej 2, F, 19.8.1965.

Filialbestyrer Axel Jørgensen, Port Elizabeth, 29.8.1965.

Kontorchef Svend Isager, Eksportafdelingen, 1.9.1965.

Kontorchef Victor Hansen, Kontrolafdelingen, 29.9.1965.

50 år

Filialbestyrer P. W. Steven, Hamborg, 25.9.1965.

Gunnar F. Schmidt, U. B. C., Helsingfors, 27.9.1965.

Maskinmester Aage J. Schäfer (tidl. Bangkok), Nakskov Skibsværft, 2.10.1965.

Ankomsten på hjemmeferie

On home leave

Lars Ole Husfeldt, cand. pharm. Kurt Stenager Jakobsen, Bangkok, Finn Frandsen, Buenos Aires, Jørgen Illemann Christiansen, Cali, C. E. B. Gram-Hanssen, Djakarta, Jørgen Brandt, Carl Georg Brødsgaard, Ebbe Aaby Nielsen, Ghana, Knud Haagen Jensen, Peer Marcher, Hong Kong, Carl Emil Dalgas, Jesselton, Jacob Kruse Rasmussen, Johannesburg, cand. pharm. Hans Scherfig, Kuala Lumpur, filialbestyrer Finn Kørner, Madras, Gerner Vejrup, Georg Hansen, Mombasa, Erik Winther Jensen, Søren Vilhelm Møller, Jørgen Henrik Johannesen, Nairobi, Kaj Asger Nielsen, Nigeria, Flemming Marcher, Osaka, Knud Holm, Portland, skovfoged Jan Messerschmidt, Rangoon, Peter Henning Johansson, Sao Paulo, Holger

Castenskiold, Singapore, Ole Sonne, Jan Erik Westerlund, Vancouver.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Knud E. Nielsen, Industriaafdelingen, til Mexico.

Gunnar Alfred Jensen, Skibsfafdelingen, til Hamburg.

Reservedelsspecialist Svend Faarup Hansen, til Bujumbura.

Reservedelsspecialist Jørgen Krause Jensen, til Lagos.

Ingeniør Jørgen Kamstrup Jepsen, til Bangkok.

Jørgen Kamstrup, Bergmann, Smith & Co., Århus, (tidl. Durban), til Bangkok.

Dødsfald

Obituary

Kontorchef på Nakskov Skibsværft, Einar Hansen, er død den 15.7.1965 på Rigshospitalet, 66 år gammel. Einar Hansen blev i 1915 ansat i Ø. K. og var en årrække i Vestindien. I 1939 ansattes han som kontorchef på Nakskov Skibsværft.



Pensioneret skovrider Peter Bloch er afgang ved døden den 28.7.1965 på Usserød Sygehus 71 år gammel.

Peter Bloch blev ansat i Kompagniet den 1. november 1921 og blev efter nogle års arbejde ved plantagerne i Malaya forflyttet til Thailand, hvor han gjorde tjeneste ved og i de senere år forestod ledelsen af Kompagniets skovkoncessioner i såvel Nord- som Sydthailand indtil han i slutningen af 1952 vendte tilbage til Danmark.

I december 1956 blev Peter Bloch knyttet til New Scotland Development Co. (Pty.) Limited's plantage i Transvaal, Sydafrika, som han forestod ledelsen af, indtil han blev pensioneret den 1. november 1961.



Vespa samlefabrik indvies i Singapore

Den 28. april indviedes Kompagniets samlefabrik for Vespa scootere i Singapore. Højtideligheden fik et ganske særligt festligt præg, idet Singapores finansminister, the Hon. Dr. Goh Keng Swee, havde accepteret indbydelsen til officielt at erklære fabrikken for åbnet.

I december 1964 omtaltes det her i bladet, at Kompagniet havde truffet beslutning om opførelsen af en samlefabrik for Vespa scootere i Singapore, da der forinden med de italienske fabrikker Piaggio & C., Genua, var truffet en langtidsaftale om levering af samlesæt til den planlagte samlefabrik.

Den endelige beslutning om fabrikkens opførelse blev truffet i juni 1964, og byggearbejdet påbegyndtes i oktober 1964. Allerede i januar 1965 var man så langt fremme med arbejdet, at de første maskiner og forskelligt udstyr kunne installeres; i begyndelsen af april påbegyndtes samlingen af de første scootere i fabrikken, som omfatter et byggeareal på ca. 30.000 sq. ft., og som i begyndelsen vil samle 5-7.000 enheder om året.

Til åbningshøjtideligheden var det arrangeret, at finansministeren ankom med scooter- eskorte. Filialbestyrer John Arthur Hansen bød velkommen, og åb-

ningen overværedes af ca. 500 repræsentanter fra myndigheder, handel og industri.

Filialbestyrer John Arthur Hansen kom i sin velkomsttale ind på ØKs virksomhed i Malaysia gennem de sidste 60 år, hvor aktiviteterne har omfattet skibsfart, plantagedrift, import- og eksporthandel. Det nævntes, at der i dag er mere end 3.000 ansatte i Kompagniets forskellige virksomheder i Malaysia. Endvidere nævntes, at Kompagniet var den første importør, som fulgte regeringens opfordring til oprettelse af en samlefabrik for scootere.

Eksportdirektøren fra Piaggio & C., Genua, dr. Vianson, var ligeledes til stede, og kom i sin tale ind på den stærkt voksende industrielle udvikling i Malaysia, hvor byen Singapore omtales som the »New-York of Malaysia«. I sin tale hyldede dr. Vianson Singapores regering, Kompagniet og alle, som havde bidraget til projektets gennemførelse.

Dr. Goh Keng Swee indrømmede i sin tale, at han endnu ikke selv havde prøvet at køre en Vespa scooter, men fremhævede den store betydning dette populære og prisbillige transportmiddel havde for mange i Malaysia. Finansministeren udtrykte sin glæde over den



a

b

mulighed for beskæftigelse og uddannelse af teknikere, som Vespa samlefabrikken ville give Singapore. Fremover ville den lokale industri også få udbytte af samlefabrikken i form af underleverancer af forskellige komponenter.

Som afslutning på talen afslørede dr. Goh Keng Swee en bronzeplade med inskription.

Derefter blev ministeren vist rundt i fabrikken af filialbestyrer John Arthur Hansen og ingeniør P. M. Glente, som har forestået opbygningen af samlefabrikken og overtaget ledelsen.

I dagens anledning var fabrikken festligt udsmykket, og de 500 gæster blev inviteret til cocktail party, som holdtes i selve fabrikken.

Den følgende dag var ca. 50 forhandlere, som også havde overværet den officielle åbningshøjtidelighed, inviteret til et specielt besøg på samlefabrikken.

Ingeniør P. M. Glente gennemgik fabrikken med forhandlerne og forklarede i enkeltheder de forskellige produktionsmetoder. Som det ofte forekommer, er der også i Malaysia en vis uvilje mod og usikkerhed m. h. t. lokalt fremstillede produkter, og det var derfor af største vigtighed at overbevise forhandlerne om, at kvaliteten af de lokalt samlede Vespa scootere ville være helt på højde med det produkt, som tidligere importeredes.

Til dette formål var der arrangeret en konkurrence, i hvilken de 50 indbudte forhandlere skulle forsøge at finde frem til hvilke scootere, der var lokalt samlede ud af et antal på 10, som var anbragt på samlebandet. De 10 scootere var anbragt i passende højde, og deltagerne i konkurrencen kunne derfor undersøge dem grundigt.

Der blev givet 15 minutter til undersøgelserne, hvorefter svarene blev indsamlet. Kun 3 ud af de 50 deltagere fandt frem til den rigtige løsning, nemlig 3 lokalt fremstillede ud af de 10. De 3 vindere af konkurrencen fik overrakt præmier og blev opfordret til at meddele de tilstedeværende, hvorledes de var nået frem til det rigtige resultat, og det var interessant at

c

a Singapore. Singapores finansminister, dr. Goh Keng Swee, ankommer til åbningshøjtideligheden med Vespa scooter eskorte.

Singapore. Dr. Goh Keng Swee, Singapore's Minister of Finance, arriving at the opening ceremony with an escort of Vespa scooters.

b Singapore. OKs nye Vespa samlefabrik.

Singapore. E. A. C.'s new Vespa assembly plant.

c Singapore. Filialbestyrer John Arthur Hansen holder velkomstalen.

Singapore. Mr. John Arthur Hansen, Manager, Singapore office, welcoming the guests.

d Singapore. Dr. Goh Keng Swee afslører bronzetavlen med tekst om den officielle indvielse af samlefabrikken.

Singapore. Dr. Goh Keng Swee unveiling the bronze table with the text regarding the official inauguration of the assembly plant.

**d**



Singapore. Samlefabrikken forevises dr. Goh Keng Swee af ingeniør P. M. Glente og filialbestyrer J. Arthur Hansen.

Singapore. Mr. P. M. Glente, engineer, and Mr. J. Arthur Hansen, showing Dr. Goh Keng Swee the Mechanical Assembly Plant.

bemærke, at ingen af de 3 vindere havde fundet løsningen p.g.a. forskel i kvalitet, hvilket naturligvis bagefter blev fremhævet af Kompagniets repræsentanter.

Da de rigtige svar på konkurrencen blev bekendtgjort, forårsagede de betydelig forbavselse blandt forhandlerne, og for at bevise at konkurrencen var ærligt arrangeret, fik forhandlerne at vide, at de lokalt samlede scootere i modsætning til de importerede endnu ikke var blevet forsynet med chassis-nummer.

Piaggios eksportdirektør, dr. E. Vianson, »vovede« ikke at deltage i konkurrencen.

Hele åbningshøjtideligheden blev transmitteret over radio og fjernsyn, og begivenheden gav i øvrigt anledning til betydelig omtale i pressen.

INAUGURATION OF VESPA ASSEMBLY PLANT IN SINGAPORE

On 28th April our Company's assembly plant for Vespa scooters in Singapore was inaugurated. The inauguration had a specially festive atmosphere, as the Hon. Dr. Goh Keng Swee, Singapore's Minister of Finance, had accepted the invitation officially to declare the plant open.

In December, 1964 it was mentioned in this paper that our Company had decided to build an assembly plant for Vespa scooters in Singapore, as a long time agreement with the Italian manufacturers Piaggio & C., Genoa, had previously been made regarding delivery of components for the planned assembly factory.

The final decision about the building of the plant was made in June, 1964 and the construction work was commenced at the beginning of October, 1964. Already in January, 1965 the work was so far ahead that the first machines and various equipment could be installed, and at the beginning of April the assembling of the first scooters in the plant was commenced. The plant which includes a building area of about 30.000 sq. ft. will assemble 5-7.000 units a year in the beginning.

It was arranged that the Minister for Finance arrived with scooter-escort at the opening ceremony. Mr. John Arthur Hansen welcomed the guests, and about 500 people representing the authorities, commerce, and industry were present at the ceremony.

In his welcome address Mr. Hansen mentioned E. A. C.'s work in Malaysia during the past 60 years, where the activities have included shipping, management and operation of plantations and import- and export trade. It was mentioned that today more than 3.000 persons are employed

with the Company in its various activities in Malaysia, also that the Company was the first importer to follow the government's suggestion to erect an assembly plant for scooters.

Dr. Vianson, the export director of Piaggio & C., Genoa, was also present and in his speech he mentioned the fast growing industrial development in Malaysia, where the town of Singapore is known as the »New York of Malaysia«. In his speech Dr. Vianson paid tribute to Singapore's government, our Company, and all who had contributed to the accomplishment of the project.

In his speech Dr. Goh Keng Swee admitted that he had not yet tried to ride a Vespa scooter himself, but emphasized the great importance this popular and cheap means of transportation had for many people in Malaysia. The Minister for Finance expressed his pleasure at the possibility of employment and training for technicians, which the Vespa assembly plant would give Singapore. In future the local industry would also profit from the assembly plant in the form of sub-deliveries of various components.

As the termination of his speech Dr. Goh Keng Swee unveiled a bronze plate with inscription.

The Minister was then shown round the plant by Mr. John Arthur Hansen and Mr. P. M. Glente, the latter of whom having been in charge of the construction of the assembly plant and having now taken over the management.

The plant was beautifully decorated for the occasion and the 500 guests were invited to a cocktail party, which was held at the plant itself.

The following day about 50 agents, who had also attended the official inauguration ceremony, were invited to an inspection of the assembly plant.

Mr. P. M. Glente went through the plant with the agents and explained in detail the various production methods. As often happens, there is also in Malaysia a certain dislike of and uncertainty about locally manufactured products, and it was therefore of the greatest importance to convince the agents that the quality of the locally assembled Vespa scooters would be quite up to the standard of the products previously imported.

For this purpose a competition was arranged in which the 50 agents invited should try to indicate which of 10 scooters on the assembly line were locally assembled. The 10 scooters were so placed that the participants in the competition were able to examine them thoroughly.

15 minutes were given for the examinations, whereafter the answers were collected. Only 3 out of the 50 participants found the right solution, i. e. 3 locally produced out of 10. The 3 winners of the competition received rewards and were requested to inform the people present, how they had reached the right result. It was interesting to observe that none of the 3 winners had found the solution due to difference in quality, which of course was afterwards emphasized by the representatives of the Company.

When the right answers to the competition were announced they caused great astonishment among the agents, and in order to prove that the competition was honestly arranged the agents were told that contrary to the imported scooters the locally-assembled ones had not yet been provided with chassis-numbers.

Dr. E. Vianson, the export director of Piaggio »dared« not participate in the competition.

The whole inauguration ceremony was relayed over radio and television, and the event was the occasion of considerable mention in the press.



kapital- behov ved salg på afbetaling

Salg på afbetaling er efterhånden blevet en meget anvendt salgform i mange af Kompagniets handelsafdelinger. Dette er en naturlig følge af, at Kompagniet på mange markeder repræsenterer fabrikanters af langvarige forbrugsgoder.

Beregning af kapitalbehov kompliceres i sådanne afdelinger for så vidt angår de beløb, der bliver bundet i udestående fordringer som følge af afbetalingsformen. Imidlertid kan man i den økonomiske litteratur finde bidrag til løsning af disse problemer.*) I det følgende vil jeg gennemgå et forenklet eksempel og redegøre for en formel, der eventuelt kan benyttes ved sådanne beregninger.

Lad os tænke os, at en virksomhed har en månedlig omsætning på 100.000 kr. Der sælges udelukkende på afbetaling, og salgsbetingelserne er følgende: udbetaling 40 %, resten afdrages i 3 månedlige rater. Hvor stort er det beløb, virksomheden til stadighed må have bundet i udestående fordringer, her kaldet det stationære kapitalbehov?

Vi tænker os endvidere, at virksomheden starter salget på afbetaling i maj måned. Ind- og udbetalingerne vil derefter udvikle sig som vist i nedenstående tabel (i 1000 kr.):

	omsætning	kreditsalg	akk. kreditsalg	rateindgang fra salg i				rateindg. i alt	akk. rateindg.	kapitalbehov
				maj	juni	juli	august			
maj	100	60	60					0	0	60
juni	100	60	120	20				20	20	100
juli	100	60	180	20	20			40	60	120
august	100	60	240	20	20	20		60	120	120
sept.	100	60	300		20	20	20	60	180	120
etc.										

Kreditsalget er månedsomsætningen med fradrag af de kontante udbetalinger på 40 %. Summen af alle kreditsalg – såkaldt akkumuleret kreditsalg – med fradrag af summen af alle rateindbetalinger – akkumule-

ret rateindgang – må herefter være virksomhedens kapitalbehov. Det ses af tabellen, at dette bliver stationært fra og med juli og andrager 120.000 kr. Det ses endvidere, at dette sker i den tredje måned regnet fra starten af denne forretning; naturligvis fordi afdragsperioden netop er 3 måneder. Endelig kan man i tabellen gøre følgende vigtige iagttagelser:

1) den akkumulerede rateindgang svarer til det stationære kapitalbehov én måned efter dettes indtræden, d.v.s. i eksemplet i den fjerde måned regnet fra starten, og

2) i den fjerde måned regnet fra starten – august – er den akkumulerede rateindgang halvt så stor som det akkumulerede kreditsalg.

Disse iagttagelser kan benyttes til at opstille en formel for det stationære kapitalbehov, her benævnet K_s , med følgende symboler:

u = omsætning pr. måned,

a = udbetaling i procent af månedsomsætningen, divideret med 100,

R = restkøbesum eller kreditsalg pr. måned,

n = antal afdragsperioder (her udtrykt i måneder).

Formlen ser således ud:

$$K_s = \frac{R}{2} (n + 1)$$

Anvender vi tallene fra eksemplet, ser vi, at når vi multiplicerer det månedlige kreditsalg R – her 60.000 kr. – med $n + 1$ – her 4 –, får vi 240.000 kr., d.v.s. det akkumulerede kreditsalg i august. Når dette tal divideres med 2, får vi den akkumulerede rateindgang i august, nemlig 120.000 kr., der jo svarer til det stationære kapitalbehov.

Det ses også, at $u(1 - a) = R$ eller med eksemplets tal $100.000(1 - 0,40) = 60.000$. Formlen kan derfor også skrives således:

$$K_s = \frac{u(1 - a)}{2} (n + 1)$$

eller med eksemplets tal

$$\frac{100.000(1 - 0,40)}{2} (3 + 1) = 120.000 \text{ kr.}$$

Det skulle herefter være muligt at beregne det stationære kapitalbehov uden tabelopstilling. Tænk her os f. eks., at en virksomhed har et månedligt afbetalingsalg på 560.000 kr. med følgende salgsbetingel-

*) Se f. eks. A. Geel Andersen: Kapitalbehov og salgskredittid. Erhvervsøkonomisk Tidsskrift, hefte nr. 4, 1964.

ser: udbetaling 25 %, resten over 20 måneder, bliver virksomhedens stationære kapitalbehov altså:

$$\frac{560.000 (1 \div 0,25)}{2} (20 + 1) = 4.410.000 \text{ kr.}$$

Tager man udgangspunkt i omsætningstallene, må det erindres, at der heri er inkluderet nettofortjeneste, som jo egentlig ikke kræver finansiering. Skal man være korrekt, bør man derfor fratække nettofortjenesten, før beregningen foretages.

Endvidere må det understreges, at ovenstående eksempel bygger på følgende forudsætninger:

- 1) salget andrager et konstant beløb pr. måned, d.v.s. der er ingen sæsonsvingninger, og
- 2) kunderne opfylder til punkt og prikke de aftalte betingelser.

Disse forudsætninger er næppe altid holdbare i praksis. I så tilfælde kan man eventuelt korrigere de enkelte led i formelen skønmæssigt eller på basis af statistiske erfaringer, så at de i højere grad kommer til at svare til de faktiske forhold. Er forholdene komplicerede, er det nok tilrådeligt alligevel at benytte tabelopstilling – d.v.s. egentlig likviditetsbudgettering. Formlen må da blot betragtes som et hjælpemiddel, der kan benyttes i en snæver vending og til kontrol med de på anden måde beregnede tal.

Endelig må det jo huskes, at der i enhver forretning vil være behov for kapital til andet end udestående fordringer, nemlig til finansiering af lagre og faste anlæg samt afholdelse af løbende omkostninger.

Ernst Poulsen.

siger sømanden ...



Søfolk har alle dage yndet at omgive deres job med et væld af fagudtryk, der er helt ubegribelige for landkrabber. Ganske dagligdags ting fra landjorden skifter navn, når de kommer om bord på et skib. Her bliver væg og gulv til skot og dørk, en spand kaldes en pøs, og man skaffer i stedet for at spise. Denne besynderlige sprogverden danner en fortrinlig grobund for en slang, hvis rødder går helt tilbage til den tid, da Torden-skjold endnu var dæksdreng. Søens slang har hentet inspiration fra hele verden, og udtryk, der er hentet fra grønlandsk eller kinesisk omgangssprog, trives side om side med vendinger fra skipperbyerne i det sydfynske øhav og fra waterfronten i New York eller San Francisco.

Sømanden selv begynder måske sin karriere som »fransk kok og jungmand« i et af småskibene, hvor der

er tradition for, at yngste mand samtidig med det almindelige skibsarbejde skal klare madlavningen. På de lidt større skibe kan begyndelsesstillingen være Dæks (dreng) eller Messepeter, den sidste betegnelse uanset, hvilket navn den vordende sømand end måtte bære. Efter et år som dreng opnås stillingen som jungmand, hvormed i tilgift følger navnet Jumbo. Det næste trin på den maritime sociale stige – undskyld lejder – er letmatros, og efter et år på denne post, der også omtales som letfidusen, opnås den befarne matros' eftertragtede titel og hyre. På DSB's færgeruter kan matroserne yderligere avancere til overmatros, et job, som folkeviddet yderligere har udstyret med det let sarkastiske prædikat søportør.

»Manden i midten«, der leder og fordeler arbejdet blandt dæksfolkene eller dækskulierne, som deres vittige kolleger i maskinen kalder dem, er bådsen, bådsmanden, og over ham står styrkarlene, og den allerøverste, der har hele magten og æren, men også det tunge ansvar, er skipperiet, den gamle eller sheriffen. Man vil vel næppe forlange, at søfolkene skulle anvende de korrekte, men tit også lange rederinavne. Det bliver i stedet til Onkel Arnold (A. P. Møller), Kompagniet (ØK) eller Uniten (DFDS). De enkelte skibe behæftes ofte med tilnavne, der ikke altid er lige smigrende. Det kan hedde om et fartøj, at det er en slem undervandsbåd, en slem rustspand eller en værre araberbåd, hvis henholdsvis sødygtighed, vedligeholdelse eller almindelig renlighed om bord lader noget tilbage at ønske. Om de moderne turbinedrevne skibe hedder det, at de sejler fra hyren, idet de går så hurtigt, at der ikke bliver ret meget tilgodehavende på afregningsbogen fra den ene havn til den anden.

Søens slang er frodig og næsten udtømmelig. Tonen i en del af udtrykkene lader temmelig tydeligt forstå, at de er blevet til på de lange rejser, hvor manglen på kvindeligt selskab har været følelig, men selv af de stuerene kunne der blive nok til adskillige særnumre af bladet. Lad os derfor nøjes med i flæng at nævne nogle stykker. Navigatørens sekstant, hvormed han »skyder solen«, hedder kødbenet, det kinesiske chow anvendes om al slags mad, en finne hedder en kæpkineser (mongolske træk plus trælaster) og de tusind søers land er også kendt som Plankekina. Moses er en lille arbejdsjolle, og en engelskmand er en kinke på tovværk eller wire. At tikkerakke er et tillempet grønlandsk udtryk for at rejse langs kysten. Til slut en lille hilsen til skipperne fra Marstal. De var i sejskibstiden kendt som fremragende søfolk, men også som store økonomer, der aldrig brugte penge i unøde. Derfor kaldes den dag i dag det sand, som bruges til skuring af dækket, for Marstaller-soda, mens det billige, men effektive tågehorn, som betjenes med håndsving, hedder en Marstallergrammofon.

(Arbejdsgiveren)



Ny danfoods fabrik

I Los Angeles tog man i juni måned det første spadestik til en ny Danfoods fabrik. Bygningen får et areal på 3.160 m², hvortil kommer andre 4.000 m², der dels udlægges til parkeringsplads og dels holdes i reserve til fremtidige udvidelser.

Den nuværende fabrik har en kapacitet på 2 millioner enheder, d.v.s. pakker pr. måned, medens den nye fabrik får en kapacitet på 10 millioner enheder.

I bygningen indrettes store rummelige kontorer. Fra et specielt galleri, der løber oven over fabrikshallen, kan besøgende gennem et »one way mirror« iagttage

arbejdsprocessen, uden at arbejdsgangen forstyrres.

Opskæringshallen, der måler 750 m², er selvfølgelig luftkonditioneret, således at den rigtige temperatur kan holdes, medens skinkerne skæres op, og kølerummene omfatter et areal på ikke mindre end 1.120 m². Overalt er de sidste nye tekniske hjælpemidler taget i brug. Således kontrolleres modtagelse og afsendelse af varer over TV-anlæg, ligesom også arbejdsprocesserne kontrolleres via TV.

Man regner med, at fabrikken står færdig i slutningen af december 1965.

NEW DANFOODS PLANT

Groundbreaking for a new million dollar plant was announced by the Danfoods Company, Los Angeles, in June, 1965. The building will measure 34.000 sq. ft. with an additional 43.000 sq. ft. to include parking facilities and future expansion.

The present plant processes 2 million units (packages) per month whereas the new plant will be able to process 10 million units. The building will contain large and roomy offices for the executives. A specially designed elevated viewing gallery overlooking the processing facilities enables visitors to view the operation via a one way mirror without distracting the employees.

The processing room, which covers 8.000 sq. ft. has a new air conditioning filter process which keeps the room at comfortable working conditions while maintaining low temperatures. The cold storage room measures 12.000 sq. ft. and is insulated for sub-zero temperature.

A unique aspect of the building is a complete closed circuit TV operation to enable plant officials to view the loading, shipping, and receiving operations. It will also serve as a surveillance system.

The plant is expected to be completed by the end of December 1965.



Mr.
Tam Ho Man

Mr. Tam Ho Man, lederen af vor »China Trade Department« i Hong Kong, har fra den 11. 5.–20. 7. 1965 aflagt et besøg i Europa. I en periode af seks uger har han bistået en kinesisk 6-mands delegation fra Peking, indbudt af Fried. Krupp til at studere tyske

stålværker. Ved nogle af besøgene på danske virksomheder har Mr. Tam Ho Man også assisteret den kinesiske 12-mands regeringsdelegation under dens besøg i Danmark fra den 21. 6.–5. 7. 1965. Yderligere har Mr. Tam Ho Man besøgt tyve danske, svenske og tyske virksomheder, som Kompagniet samarbejder med i den kinesiske Folkerepublik.

Mr. Tam Ho Man, who is in charge of our Company's »China Trade Department« in Hong Kong, visited Europe from 11th May to 20th July, 1965.

For a period of six weeks he assisted a Chinese delegation from Peking consisting of six members invited by Fried. Krupp to study German steelworks. During some of the visits to Danish undertakings Mr. Tam Ho Man has also been of service to the 12-men government delegation that visited Denmark from 21st June to 5th July, 1965.

Furthermore Mr. Tam Ho Man has visited 20 Danish, Swedish, and German undertakings with whom our Company cooperates in the People's Republic of China.

Tempo ved Gold River



Når man i flyvemaskine svinger ind over byggepladsen ved Gold River flodens munding, hvor den nye cellulosefabrik skal opføres, bliver man klar over, at der er tempo på nede på arbejdspladsen. Arbejdet blev påbegyndt den 1. april 1965, og billedet er taget den 31. maj, altså lige 2 måneder senere. De dok-lignende fingre og dæmningen bliver fjernet, efterhånden som gravearbejdet skrider fremad. Byggelejren ses i baggrunden. Cellulosefabrikken kommer til at ligge helt til venstre, men hele arealet bliver fyldt op med mudder og sand, der graves op omkring flodmundingen. 1.032.000m³ skal hentes op fra bunden og være på plads for den 15. august.

TEMPO ON GOLD RIVER

When circling in an aeroplane over the mill site on the mouth of the Gold River where the new pulp mill is going to be built one is struck by the speed by which the work proceeds. It must be taken into consideration that the project was not started until 1st April, 1965 and the picture was taken on 31st May, i. e. exactly two months later. The dock-like fingers and the dike will be removed as dredging proceeds. The construction camp can be seen in the background. The main mill buildings will be located on the extreme left of the site, but the entire area will be filled with mud and sand dredged from the foreshore. 1.350.000 cubic yards will be excavated and put in place before 15th August.



M/S »Ancona«. Kaptajn E. H. Boye forklarer brugen af kommandobroens instrumenter for de interesserede tilhørere.

M/S »Ancona«. Captain E. H. Boye explains the use of the instruments on the bridge to the interested listeners.

stabsbesøg på m/s Ancona

Efter at Kompagniets seneste nybygning M/S ANCONA var blevet afleveret til Kompagniet, lå skibet nogle dage i København, inden det stod ud på sin første Østenrejse.

Et cirkulære ved Hovedkontoret meddelte, at Kompagniets funktionærer lørdag den 22. maj kunne få lejlighed til at få skibet forevist efter kontortid.

Over 100 medlemmer af staben benyttede sig af denne mulighed for at bese det smukke og i teknisk henseende meget moderne skib. Ikke mindst blandt eleverne var interessen stor, men også en del af kontorets damer benyttede lejligheden til at finde ud af, hvordan et skib ser ud »indefra«.

Besøget var en stor succes.

er wiren
i orden...



Direktoratet for Statens Skibstilsyn har for nylig udsendt følgende meddelelse om en alvorlig ulykke som følge af sprængning af en hangerwire.

»Af en for direktoratet foreliggende sag fremgår, at en lossebom om bord i et motorskib er styrtet ned, hvorved en mand af besætningen dræbtes. Årsagen til lossebommens nedstyrtning skyldtes sprængning af hangerwiren på grund af stærk korrosion i området omkring wizens splejsning.

I denne anledning skal man herved indskærpe, at der ved eftersyn af hangerwires og andre wires bør udvises den største omhu med splejsninger og wirestykker i nærheden af splejsninger, samt at eventuel klædning på sådanne steder bør fjernes ved eftersynet.«

»SE GODT EFTER SKJULTE FEJL«.

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg



Freddy Wulff, Skibsafdelingen, udtræder fra august måned af Kompagniets tjeneste. Gennem de forløbne to år har han været en særdeles energisk leder for roklubben og har endvidere propaganderet meget for denne sunde sport. Vi takker ham hermed.

Freddy opnåede selv en guldåre.



Atletiksæsonen er nu i fuldt sving, og der har været afholdt atletikprøver til idrætsmærket for 3-års elever, som skulle indkaldes til militærtjeneste umiddelbart efter sommerferien.

Træningstiderne på Østerbro Stadion fra 1.5.-31.8.:

Tirsdag og fredag kl. 7-8 og

mandag og torsdag kl. 17-18.

Også de nye elever er meget velkomne til at deltage i træningen. Løft telefonen og ring til Claus Jarning, CE 8300, lok. 352, for yderligere oplysninger.



Lørdag den 29. maj afholdt Gymnastikafdelingen sin anden store 8-km gangtur i Dyrehaven i forbindelse med idrætsmærkeprøverne. Der var mødt 16 damer og 50 herrer med direktør Mogens Pagh i spidsen. Turen var glimrende arrangeret, og ruten gik gennem særdeles afvekslende terræn. På forskellige steder var der udsat poster til at kontrollere, at ingen skød genvej. Allerede 46 minutter efter starten kom den første i mål. Overdommer var formand for Idrætsmærkebestyrelsen, skoleinspektør Povl Jørgensen, som ligeledes forestod overrækkelsen af diplomer og sølvnåle. Forinden overrækkelsen mindedes Povl Jørgensen Hans Kongelige Højhed Prins Axels store interesse og virke for idrætten. Inden vi forlod Peter Lieps Hus i Dyrehaven, gav Kompagniet en forfriskning til alle deltagere.



Gymnastikinspektør Povl Jørgensen (i midten) giver instruktion til deltagerne i 8 km-gangen for starten.

Mr. Povl Jørgensen (in the middle) giving instructions before the start to the participants in the 8 km walk.



Af sted på første etape gennem Dyrehaven.

Off on the first stage through Dyrehaven.



Hardy Thøgersen, Hovedbogh., tager sig en hurtig forfriskning ved det udlagte depot på Eremitagesletten.

Hardy Thøgersen, Acc. Dpt., takes quick refreshment from one of the depots at the Hermitage plain.



Underdirektor G. Halling-Andersen, eskorteret af frk. L. Ehlers, frk. Anne Baaring og fru J. Malitz, stryger over mållinien ved Peter Liep.

Mr. G. Halling-Andersen, escorted by Miss L. Ehlers, Miss Anne Baaring, and Mrs. J. Malitz, passing the finish line at full speed.

8-km gåturen er imidlertid kun en del af idrætsmærket, og for at opnå dette er det nødvendigt også at tage nogle atletikprøver udover gymnastikprøven. Som nævnt under atletikken er træningen i fuld gang, og alle opfordres til at møde op, da vi gerne i år skulle have 100 idrætsmærker mod de 12, der blev opnået sidste år.



1. holdet opnåede i alt 10 points i forårssæsonen og har nu for 18 kampe 17 points, som dog kun rækker til en 7. plads, før sidste trediedel af turneringen indledes til efteråret. Rent pointsmæssigt er der jo fremgang i forhold til sidste efterår, og holdet er da også kommet væk fra bunden i mesterrækken.

2. holdet, som sidste efterår lå sidst, er nu næstsidst i A-rækken med 9 points for 18 kampe. 3. holdet fører i D-rækken efter at have vundet samtlige kampe i forårssæsonen.

Inden efterårssæsonen sætter ind, har fodboldafdelingen forhåbentlig fået friske kræfter og mange nye talenter, som kan rette op på 1. og 2. holdets hidtidige indsats i denne turnering.



K.F.I.U.'s sommerturnering er nu afsluttet, og vort hold i HA-rækken klarede sig glimrende. En helstøbt

holdindsats gav 16 points i 9 kampe og en målscore på 100 mod 71, og det rakte til en flot 1. plads, selv om vi måtte indkassere et nederlag til »arvefjenden« MÆRSK.

Sejren i ovennævnte turnering gav os den fjerde pokal i sæsonen 1964–1965 mod nul pokaler i 1963–1964. Til vinterturneringen 1965–1966 vil vi anmelde to hold. 1. holdet, som stadigvæk spiller i HA-rækken, skulle gerne nå helt til tops og dermed vende tilbage til HM-rækken, og 2. holdet, lige rykket op i HC-rækken, skulle gerne fortsætte elevatortilværelsen – opad!

Alle – både unge og lidt ældre og nye elever – opfordres derfor til at møde op til træningen, som starter den første *lordag i september i Idrætshuset*.

At vi mener »business« denne gang, fremgår af den kendsgerning, at træningen vil blive ledet af den kendte dommer og træner, Jørgen Brahtz, identisk med den fænomenale målmand på 1. divisionsholdet GULFOSS. Den forhenværende HG-storspiller, Ole Larsen, har også lovet at give et nap med. Nærmere oplysninger fås hos O. Thune, CE 8300, lok. 374.



I juni måned deltog vi i en turnering mellem fire klubber, hvor vi, til trods for mange gode præstationer, opdagede, at vi endnu ikke er verdensmestre.

Tre klare nederlag har dog ikke fået os til at tabe modet, og nu til efteråret starter vi på en frisk med forhåbentlig mange nye folk. Den nøjagtige dato for den første træningsaften vil blive meddelt pr. opslag.



Rosæsonen er nu på sit højeste, og det har vist sig, at der i år er særdeles mange 1. års elever, der har deltaget i denne idrætsgren, og det er jo kun glædeligt at notere. Men kom bare, der er plads til flere.

Når disse linier skrives, er de første 5.000 km rundet. Dette tal skal gerne fordobles, inden sæsonen slutter, hvilket vi også regner med sker, da det jo ikke blot er begynderne, der er ivrige, men også de »gamle spidser«. Man kan i denne forbindelse ikke undgå at nævne, at en båd i pinsen nåede så langt som til Kullen, 160 km tur/retur. Holdet bestod af Gert Norman Larsen, Jan Nielsen-Andersen og Thomas Würtz. Well done.

Også en henvendelse specielt til de nye elever, som kommer i denne sommer. Ø.K.'s roklub er placeret ved Lystbådehavnen på Langelinie, og vi kan forsikre jer for, at det vil blive til gensidig glæde, hvis vi ser jer nede i bådehuset. I vil hurtigt blive grebet af denne skønne sport samt det dejlige kammeratskab, der uvilkårligt opstår i en båd. Henvend jer til en af styrmændene eller Gert Larsen, Skibsafdelingen, CE 8300, lok. 385, hvor I vil få alle nødvendige oplysninger. Hold jer nu ikke tilbage. I vil aldrig fortryde at være begyndt. Engang roer, altid roer.



Tennissæsonen er nu på sit højeste, og i løbet af denne måned og begyndelsen af september afvikles Ø.K.B.'s interne tennismesterskaber. Opslag vil give nærmere oplysninger.

Den »amerikanske turnering« i juni blev en strålende succes, og alle 28 deltagere morede sig glimrende. Frk. A. Baaring og Ib Gade-Gerst vandt den ene semifinaler med 3-6, 6-2, 6-2 over Carl Pedersen og J. Høding. I besnærende stil vandt E. Almdal og T. Madsen den anden semifinaler over N. J. West Hansen og G. Bacher med 6-1, 6-2. Også i finalen tirsdag den 29. juni var Erik Almdal og Torben Madsen suveræne. Anne Baaring og Ib Gade Gerst blev slået 6-2, 6-2.

Siden starten af den »amerikanske turnering« bemærkede man en glædelig og mærkbar stigning af reservationer af banerne, hvilket jo også var hensigten med hyggeturningens afholdelse.

I denne forbindelse vil vi gerne henlede opmærk-

somheden på, at hvis en bestilt bane ikke benyttes på grund af frafald, skal pågældende bane streges af listen. Godt var det måske også at minde om ranglisten, der mildt sagt råber efter udfordringer.

I K.F.I.U.'s holdturnering i mesterrækken har 1. holdet: Mogens Pagh, Ib Gade-Gerst, Carl Pedersen og Henrik Jacobsen besværet med at forsvare unionsmesterskabet, som Ø.K.B. vandt i 1964. Carlsberg blev slået 3-0, F. L. Smidth 2-1, men Handelsbanken besejrede os 2-1. I den sidstnævnte match førte Ib Gade-Gerst 6-4, 4-6, 5-4, 30-15 i sin single, men tabte det afgørende sæt 7-5. Et kostbart nederlag, der muligvis vil få afgørende betydning. 2. holdet i C-rækken er i endnu større vanskeligheder, idet Tolderne vandt 2-1 og Handelsbanken besejrede os 3-0. I. G.-G.



Det er højsæson for sømandsidræt nu, og de søfarende kæmper med lyst og energi på idrætsbanerne jorden over. Dagligt kommer der rapporter, der bevidner, at danske søfarende har været aktive på fodboldbanen, ved fri-idræt eller har bevist at kunne svømme 200 meter i et stræk.

I Nordisk Verdensserie i fodbold er to af Kompagniets skibe mellem de 7 første. M/S MORELIA er på tredjepladsen med 14 points for 7 kampe og en målforskel på 49-5. M/S SIMBA, skibet med de stolte idræts-traditioner, er på syvendepladsen med 10 points for 5 kampe og en målforskel på 53-5. Bedst i Verdensserien er det norske skib M/S HAVJO med 16 points for 8 kampe og 52-6 i målforskel. Det svenske skib M/S STELLA POLARIS er nummer to med 16 points og 28-2 i målforskel. M/S MORELIA mangler en kamp, og hvis den vindes med 3 eller flere overskydende mål, er skibet nummer et i Verdensserien.

I fri-idrætslandskampen ligger Norge på førstepladsen med 1.741.943 points. Danmark er nummer to med 1.421.400 points. Bedste danske skib er M/S COLORADO med 29.176 points efterfulgt af M/S POONA med 21.996. Kompagniets skibe har i alt scoret 580.512 points.

I svømmekonkurrencen er M/S FENJA DAN nummer et med en deltagerprocent på 51,3. På tredje- og fjerdepladsen ligger henholdsvis M/S BOMA med 40,0 % og M/S POONA med 39,5 % deltagelse.

