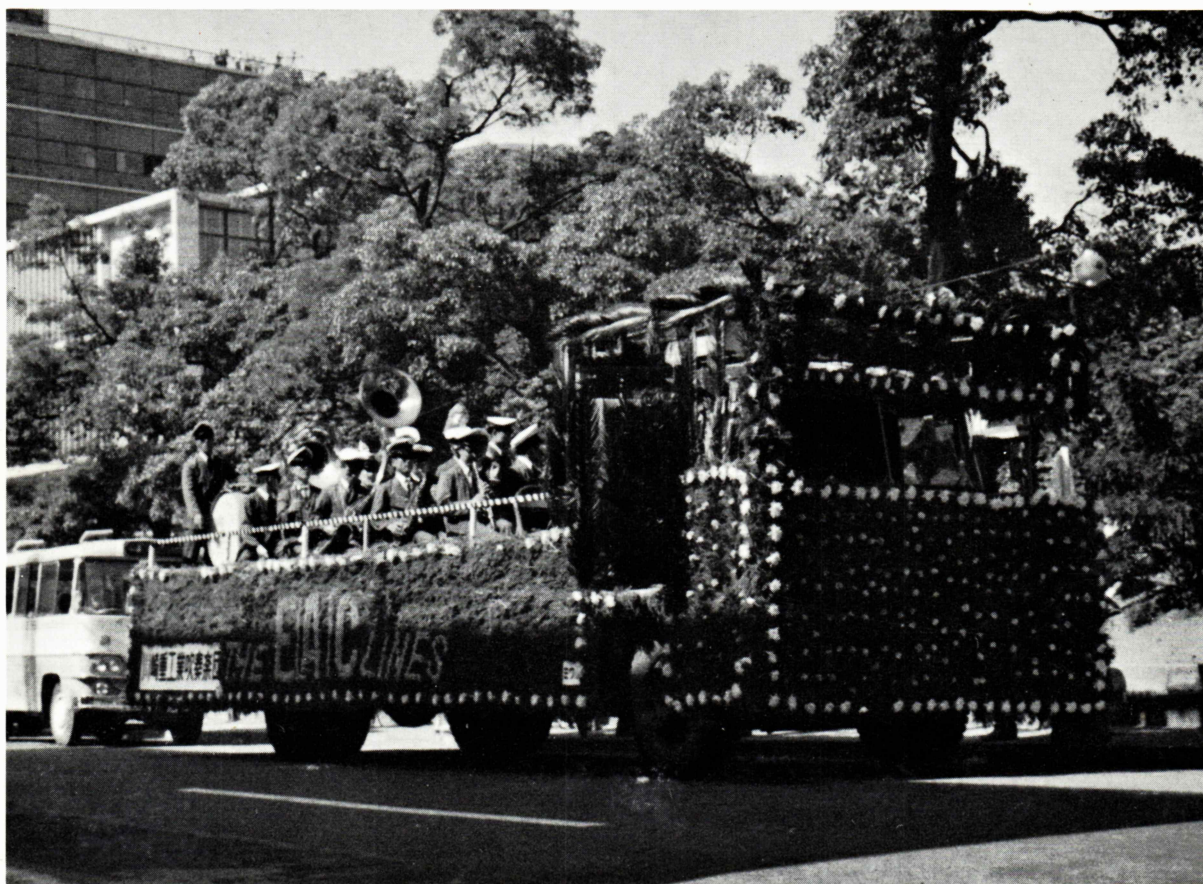
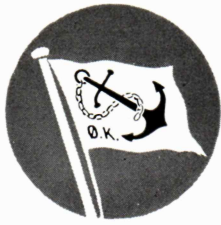


ØK

BLADET



ÅRGANG 10 • NUMMER 4 • AUGUST 1967



ØK BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

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

REDAKTIONENS ADRESSE:
ØK-bladet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
Holbergsgade 2, København K

Husk at melde adresseforandring

TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

Indhold:

Forside: E.A.C. »Float« ved Kobe Havns
100 års jubilæum.

Front page: The E.A.C. Float at Kobe Port
Centennial Festival.

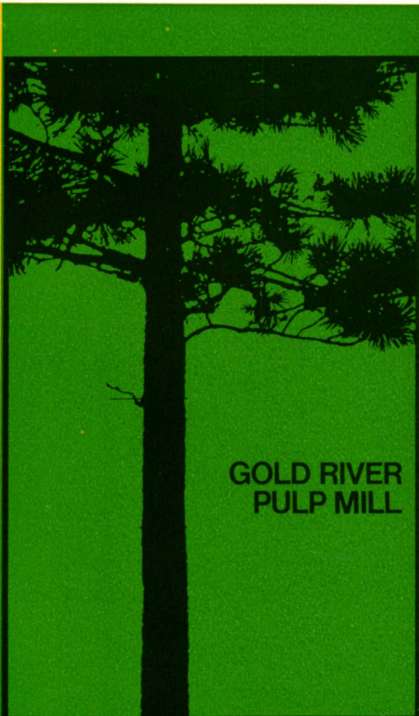
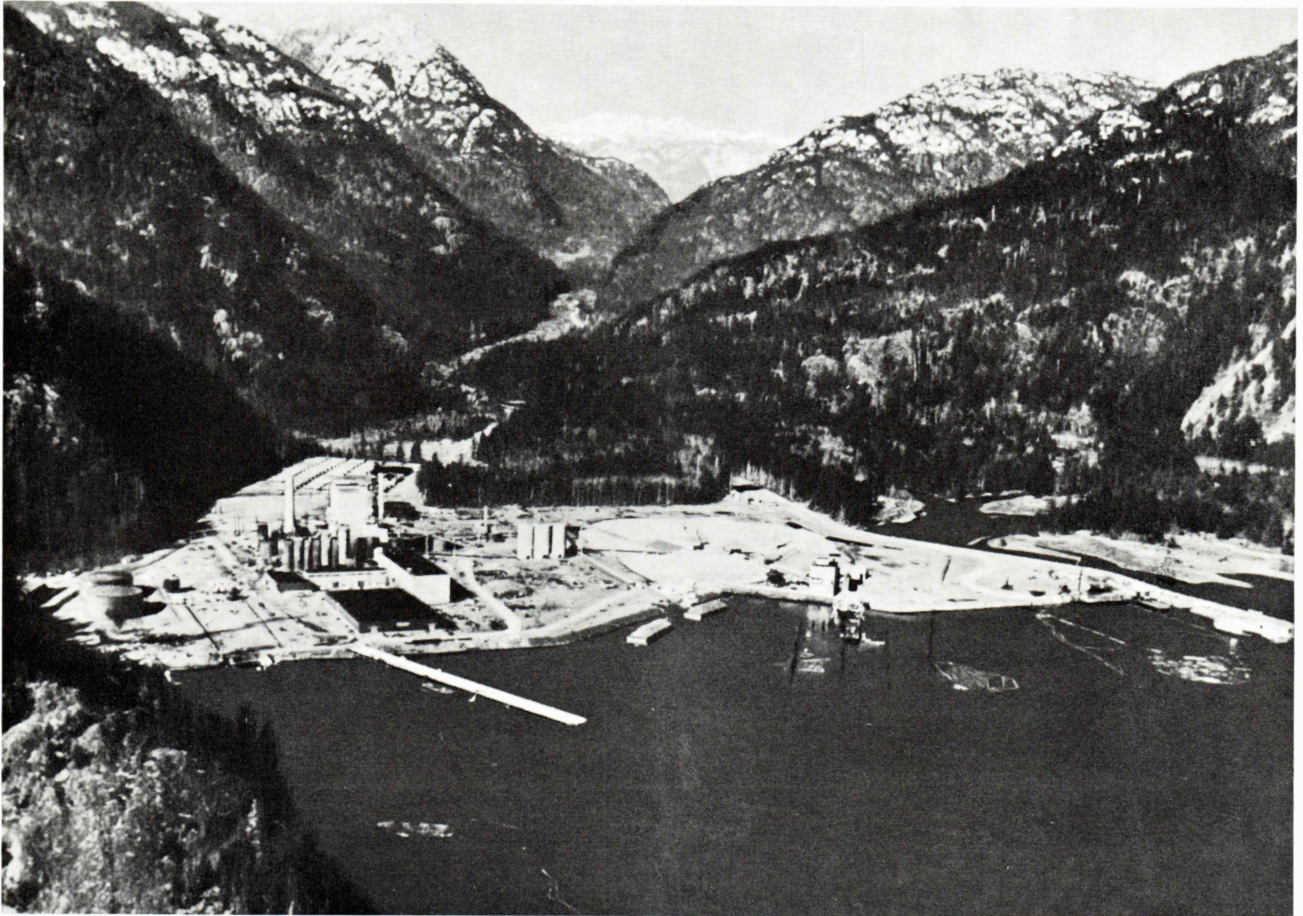
Bagside: ØK-skibene M/S Ancona og
M/S Aranya fortøjet ved »Ocean Terminal«
i Hong Kong den 25. maj 1967.

Back page: The EAC-vessels M/S »Ancona«
and M/S »Aranya« berthed alongside the
»Ocean Terminal« at Hong Kong.

Gold River Pulp Møllen i produktion . . .	3
Speciallægtene til Vancouver	4
Viggo Østergaard A/S	6
Broelementer til den nye Lillebæltsbro . .	10
Udvidelse hos A/S Kaj Neckelmann . . .	11
Kompagni-nyt	12
Kobe Havns 100 års jubilæum	14
Fra Antabus til antibiotika	16
Tung last ombord på M/S Beira	18
500 Mercedes busser fra samlefabrikken i Ghana	19
Trængsel ved Nakskov Skjbsværft	20
Besøg af Carlsbergforhandlere fra Hong Kong	20
Sporten	21



GOLD RIVER PULP MØLLEN I PRODUKTION



Gold River Pulp Møllen på Vancouver Island, hvis opførelse blev påbegyndt i begyndelsen af 1965, er nu færdigbygget. Visse af møllens afdelinger har allerede fungeret i flere uger, og den sidste afdeling – blegningssektionen – er nu også fuldt færdig. Den 11. juli i år kl. 08.58 producerede møllen sin første balle fuldt færdigbleget pulp. Møllen har en daglig kapacitet på 750 tons papirmasse. Den officielle indvielse af fabriken vil dog først finde sted i september i år og vil blive foretaget af Tronfølgeren, Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Margrethe, der sammen med Prins Henrik efter det officielle besøg i Canada i forbindelse med verdensudstillingen i Montreal vil være Kompagniets gæster på rejsen til Vancouver og Vancouver Island.

THE GOLD RIVER PULP MILL – The construction of the Gold River Pulp Mill on Vancouver Island, which was commenced in the beginning of 1965, has now been fully completed. Certain sections of the mill have already been operating for some weeks and the last section, the bleaching plant, is now also completed. On 11th July this year at 8.58 a. m. the mill produced its first bale of fully bleached pulp. The mill has a daily production capacity of 750 tons pulp. The official inauguration will not take place until September this year. This will be performed by the Heiress to the Throne, Her Royal Highness Princess Margrethe who, with Prince Henrik, will be the guests of the Company on the visit to Vancouver and Vancouver Island after their official visit to Canada in connection with the World Exhibition.

SPECIALLÆGTERE TIL VANCOUVER

Den første af de to kostbareste lægtere, som nogen sinde er bygget for Vancouver Tug Boat Co. Ltd – en speciel kombination til transport af kemikalier i bulk og papirmasse – blev leveret fredag den 26. maj i Victoria klar til at starte i pendulfart mellem Vancouver/Squamish og Tahsis Company's pulp mølle ved Gold River.

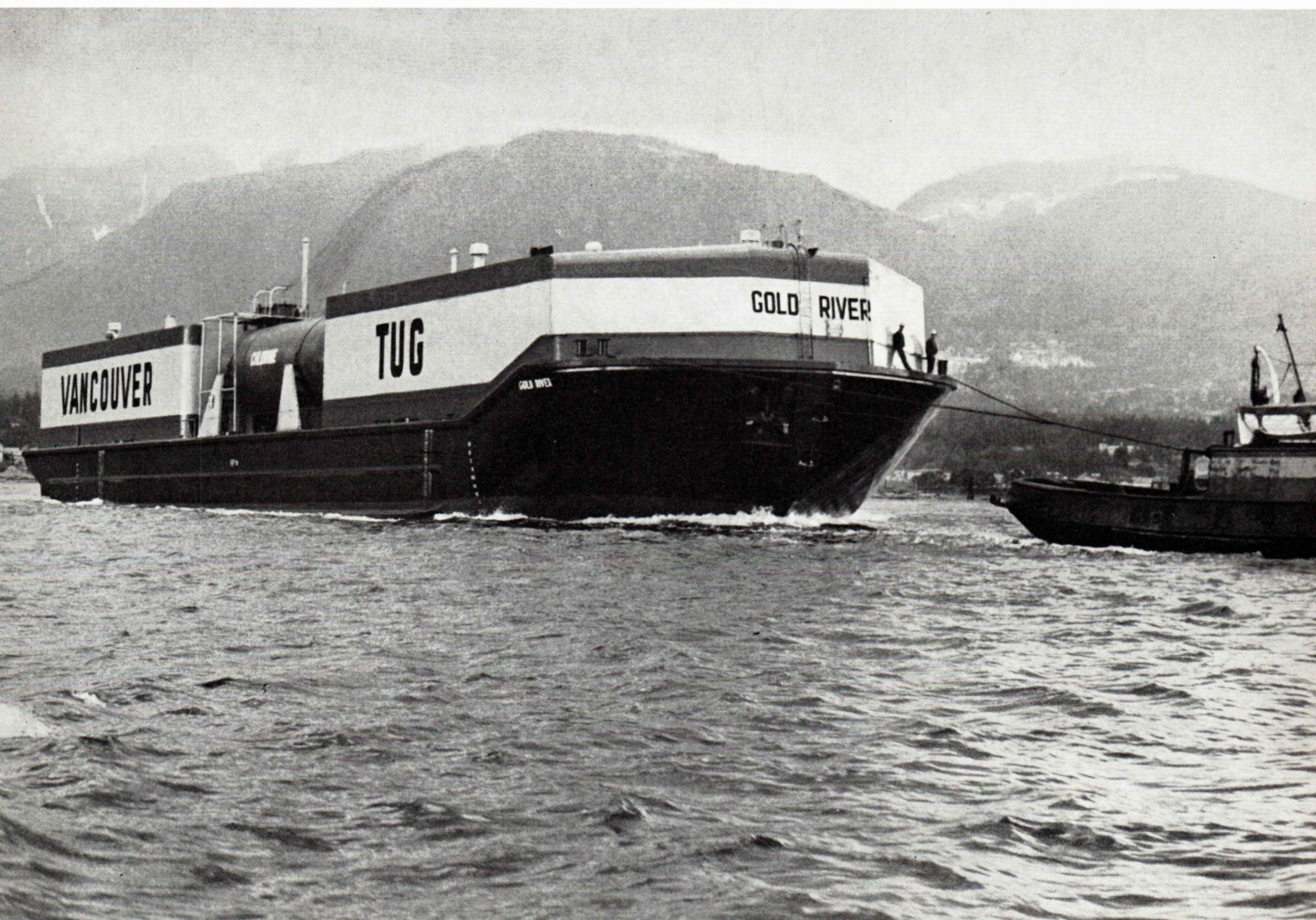
Lægteren *Gold River*, som har kostet ca. \$ 1 million, indtog sin første ladning flydende klor ved Canadian

Pacific Railways Pier B tirsdag den 30. maj og kompletterede denne ladning med at laste soda og klor fra den nye Food Machinery Corporation fabrik ved Squamish. Lægteren afsejlede den 4. juni under bugsering af slæbebåden *Lapointe*, ført af kaptajn George Horton og ankom til Gold River den 5. juni.

Søsterskibet *Gold River II* afleveredes fra væftet 10. juli 1967.

Skibsværftet Yarrows i Victoria har bygget *Gold River*, medens Bur-

Vancouver.
Lægteren »Gold River« på sin første rejse.
Vancouver.
The barge »Gold River« on her first voyage.



rard Drydock i North Vancouver har bygget *Gold River II*. Lægterne er tegnet af Jackson, Talbot & Associates, rådgivende skibsbygningsingeniører. Det har været næsten to år at tegne og bygge dem.

De er de eneste to lægtre på den nordvestlige Pacifikkyst, som transporterer kemikalier til pulp-møllen og sejler tilbage med pulp i baller. Det er sandsynligvis de eneste lægtre af denne art i hele verden.

Begge lægtre måler 245×25 fod og laster 283 tons chlorate i en tank under dæk, 546 tons soda i to tanke under dæk og 562 tons klor i to tanke over dæk. Begge kan laste 2331 tons pulp i baller i et pulp lastrum.

Hver lægter kan således transportere mere end 1391 tons (= 20 jernbanetankvogne) flydende kemikalier. Hver af dem kan sejle fra Gold River med 2331 tons pulp i baller, svarende til 43 jernbanevogne.

De vil betyde en effektiv og økonomisk service både for Tahsis Company og for slæbebådsselskabet.

porten i overvejende grad blive pr. jernbane, og den eneste måde, hvorpå møllen kan konkurrere, er ved dette lægtersystem med pendulfart til jernbane i Vancouver.«

Mr. Lindsay fremhævede, at bare dette at få kemikalierne til Gold River, ca. 250 miles ad vandvejen fra Vancouver området, er et langt større problem, end de transportproblemer mange andre møller, som kun ligger 25 til 30 miles fra kemikalieleverandøren, slås med.

Man regner med, at lægterne vil transportere ca. 40 % af møllens daglige produktion på 750 tons pulp. Resten vil gå direkte ombord i ocean-skibe.

Regelmæssig service er vigtig i en trafik af denne art. Lægterne skulle konstrueres til at operere med de mest moderne og kraftigste slæbebåde på kysten. De skulle også bygges, så de var modstandsdygtige over for de fremherskende barske vejrforhold, som kan møde dem i Stillehavet.

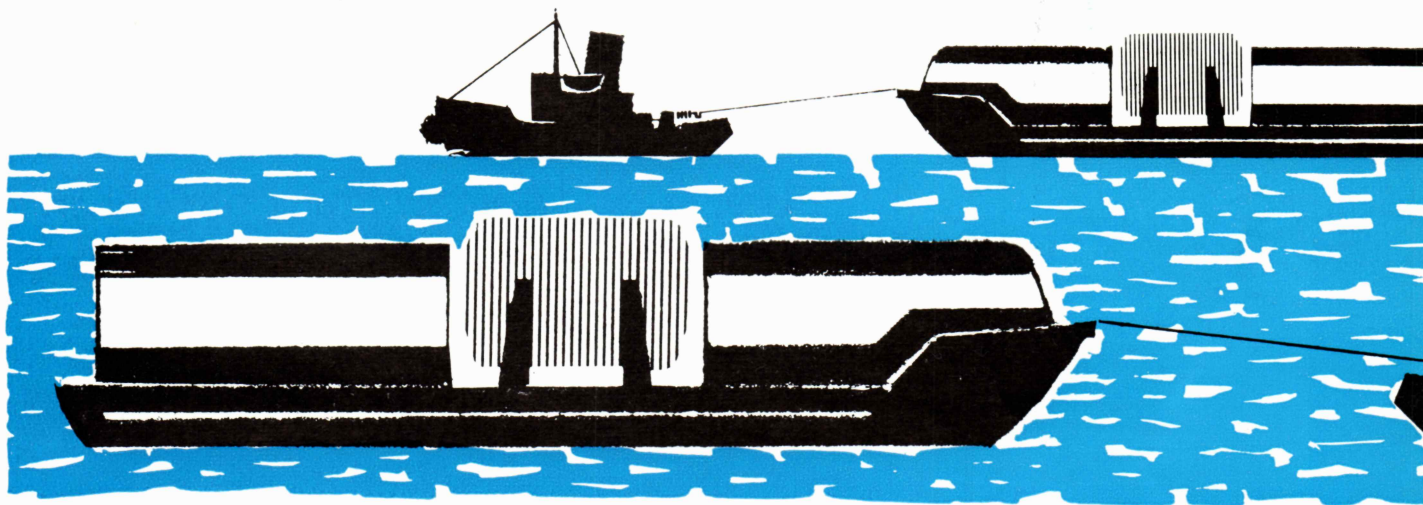
På grund af den fare, flydende

gere sikkerhedsforanstaltning bliver kloten anbragt på dækket i tryksikrede tanke på 20 fod i diameter.

Der er praktisk talt ingen mulighed for beskadigelse af ladningen. Stuverummet på dæk har specielle vandtætte døre for at sikre, at pulpen når sit bestemmelsessted i første klasses stand.

Ved Gold River er der bygget et særligt kaj anlæg og pakhus med fuldautomatisk lossesystem, som giver fuld sikkerhed ved losningen af kemikalierne. En specielt konstrueret rampe, som automatisk hæver og sænker sig efter tidevandet og lægternes dybgang, gør det muligt for kæmpemæssige straddle-carriers at laste fire enheder, som indeholder ialt 64 baller (16 tons) pulp ad gangen.

I Vancouver leverer Canadian Pacific Railway specielle gaffeltruks og andet grej for nemmere og mere effektiv behandling og lastning, således at pulpen bliver leveret i fineste stand til papirfabrikker i hele Nordamerika.



»Trods denne pulp mølles beliggenhed på vestkysten af Vancouver Island, må Tahsis Company være konkurrencedygtig både med hensyn til fremstillings- og transportudgifterne,« sagde Rod Lindsay, direktøren for slæbebådsselskabet. »Oceantransporten byder ikke på noget problem, da Gold River er en tidevandshavn. Men ved levering til det østlige Canada og U. S. A. vil trans-

klor rummer, skulle lægterne bygges til at opfylde de krav, som Canadian Department of Transport stiller til transport af farligt gods. The American Bureau of Shipping, the U.S. Coast Guard og Klorinstituttet blev også rådspurgt angående konstruktionen af lægterne.

Lægterne har specielle flydemidler bestående af bl. a. opdriftstanke og dobbelbund. Som en yderli-

Lægterne vil operere på en 10 dages sejlplan, således at der altid ligger en af dem i Gold River og lossere eller laster eller giver plads til en kortere oplagring.

UNIQUE BARGES FOR VANCOUVER

The first of the two most expensive barges ever built for Vancouver Tug Boat Co. Ltd. — unique combination bulk chemical and pulp carriers — was de-

livered in Victoria on Friday, 26th May ready to start a two-way haul between Vancouver/Squamish and the Tahsis Company Ltd.'s pulp mill at Gold River.

The \$ 1 million barge *Gold River* commenced loading its first cargo of liquid chlorate at CPR Pier B Tuesday May 30th, and completed its load by taking on caustic and chlorine from the new FMC plant at Squamish. The barge departed on 4th June under tow of tug *Lapointe*, Master George Horton, and arrived at Gold River on 5th June.

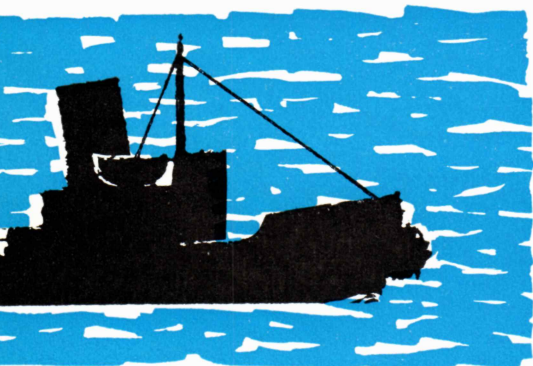
Its sister barge, *Gold River II*, was delivered July 10th.

Yarrows in Victoria built the *Gold River*, while Burrard Drydock in North Vancouver constructed *Gold River II*. The barges were designed by Jackson, Talbot and Associates, naval architects and marine engineers. They have taken almost two years to design and build.

They will be the only two-way haul barges - moving chemicals to the pulp mill and returning with baled pulp - to operate on the northwest Pacific coast. They may well be the only such barges in the world.

Both barges are 245 by 45 feet, carrying 312 short tons of chlorate in a tank below decks, 602 short tons of caustic in two tanks below decks, and 620 short tons of chlorine in two tanks above decks. Both can handle 2,570 short tons of baled pulp in a pulp storage shed above decks.

Thus each barge will be capable of carrying more than 1500 tons equivalent to 20 railway tank cars of liquid chlor-



ate, caustic, and chlorine. Each will be able to return from Gold River with 2570 tons of baled pulp equivalent to about 43 railway cars.

They will result in a more efficient and economical service both for Tahsis Company and Vancouver Tug.

»Despite the location of this pulp mill on the west coast of Vancouver Island, the Tahsis Company must remain competitive in both manufacturing and transportation costs«, said Rod Lindsay, general manager of Vancouver Tug. »Deep sea water transport presents no

problem since the mill is on tidewater. But delivery to Eastern Canada and the U.S. is essentially a rail movement, and the only way the mill can be competitive is through a two-way haul barge system connecting with rail in Vancouver.«

Mr. Lindsay pointed out that even getting the chemicals to Gold River, about 250 miles by water from the greater Vancouver area, is an essentially different problem from that facing many mills, which are only 25 or 30 miles from the chemical source.

It is expected that the barges will be carrying about 40 per cent of the mill's production of 750 tons of fully bleached kraft pulp per day. The rest will go directly by deep sea ships.

Regularity of service is essential in an operation of this kind. The barges had to be designed to operate with the most modern and most powerful tugs on the coast. They also had to be designed to withstand the worst weather conditions to be met on the open Pacific Ocean.

And because of the dangerous potential of the liquid chlorine, they had to be built to meet the dangerous goods requirements of the Canadian Department of Transport. The American Bureau of Shipping, the U.S. Coast Guard, and the Chlorine Institute were also consulted in their design.

The barges have special flotation features including hull buoyancy tanks and double bottoms. As an added precaution, the chlorine is stored above decks in pressurized 20-foot diameter tanks to meet rigid safety requirements.

There is virtually no possibility of cargo damage.

The pulp storage house on deck has special waterproof doors to ensure that the pulp reaches its destination in first-class condition.

Special docks and storage facilities with a unique, fully automated discharge system have been built at Gold River to accommodate the new barges and ensure complete safety during the chemical unloading. A specially constructed ramp, automatically adjusted by the tide and barge draft, enables huge straddle-carriers to load four unitized packages containing a total of 64 bales (16 tons) of pulp at a time.

In Vancouver, the Canadian Pacific Railway is providing special forklift trucks and other facilities for easier, more efficient loading and handling to ensure that the pulp is delivered in top condition to paper mills across North America.

The barges will operate on a 10-day schedule, with one of them always in Gold River either loading, unloading or providing very short term storage facilities.

VIGGO ØSTERGAARD AS

VIGGO ØSTERGAARD



Pølsemereri. Wienerpølse-produktion.
Sausage Factory. Hot Dog Production.

I sammenhæng med Kompagniets udvidede interesse i fødevarerbranchen og specielt for at sikre fortsat leverance af fine eksportskinker til Danfoods i USA overtog Kompagniet i efteråret 1966 den betydelige kød- og konserverfabrik, Viggo Østergaard A/S i Århus, som i mange år har gjort sig gældende inden for afsætning af danske slagteriprodukter.

Viggo Østergård A/S er bygget i tilknytning til det offentlige slagtehus i Århus, centralt beliggende i havneområdet og i umiddelbar nærhed af Århus kvægmarked. Virksomheden beskæftiger for tiden ca. 270 arbejdere og funktionærer og har et samlet fabriksareal på ca. 6.300 kvadratmeter, heri medregnet et frysehus med en lagerkapacitet på ca. 350 tons.

Produktionen af kødkonserver tog sin begyndelse i perioden efter anden verdenskrig og koncentrerer sig hovedsagelig om skinker og forender samt dele heraf for eksport til USA, hvor man nu i adskillige år har været leverandør til Danfoods i Los Angeles. I øvrigt foregår afsætningen af kødkonserver til ca. 60 forskellige steder overalt på jordkloden. Hovedvægten i produktionen ligger på store enheder, der er bestemt for opskæring. Denne produktion stiller store krav til varens kvalitet, idet

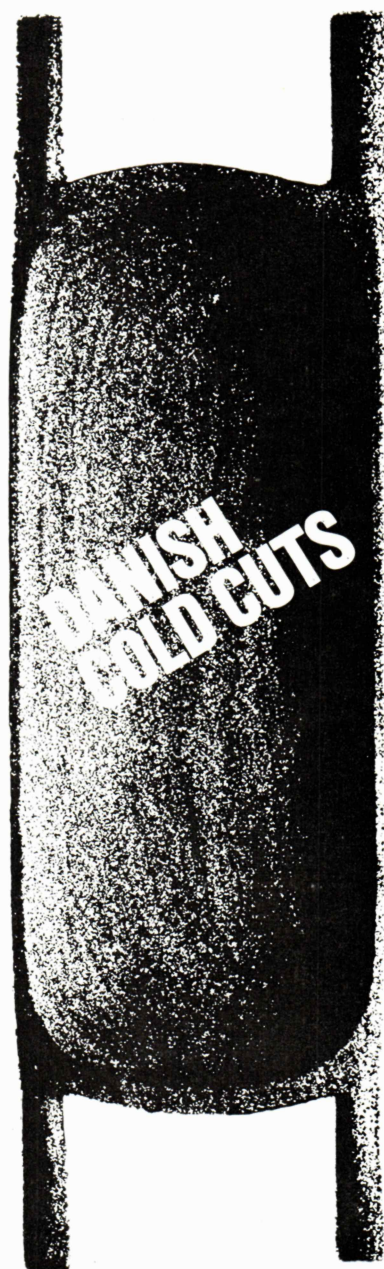
afsætningen sker under stærk indbyrdes konkurrence imellem de enkelte producenter. Gennem det nære samarbejde med Kompagniet er det dog lykkedes gennem den sidste tid at skabe en god afsætning.

I de senere år har virksomheden i sit udviklingsprogram lagt stor vægt på pølsemererivarer, hvoraf der produceres et bredt udvalg af pølse- og charcuterispecialiteter, herunder i første række spegepølser til eksport. I tilknytning hertil findes en opskæringsvirksomhed, hvor forskellige charcuterispecialiteter pakkes i polyethylen-embalage under vakuum.

Firmaet har i løbet af de sidste tre år oparbejdet en god afsætning af opskåret pålæg på hjemmemarkedet, og det er ligeledes lykkedes at finde nogen afsætning af opskåret pålæg (Danish Cold Cuts) på oversøiske markeder.

I kraft af virksomhedens centralt beliggende frysehus har Viggo Østergaard A/S været i stand til at spille en betydelig rolle ved afsætningen af frosne slagteriprodukter. Udskårne dele, herunder særligt visse specialiteter af kalve- og flæskekød, er eksporteret til en lang række lande.

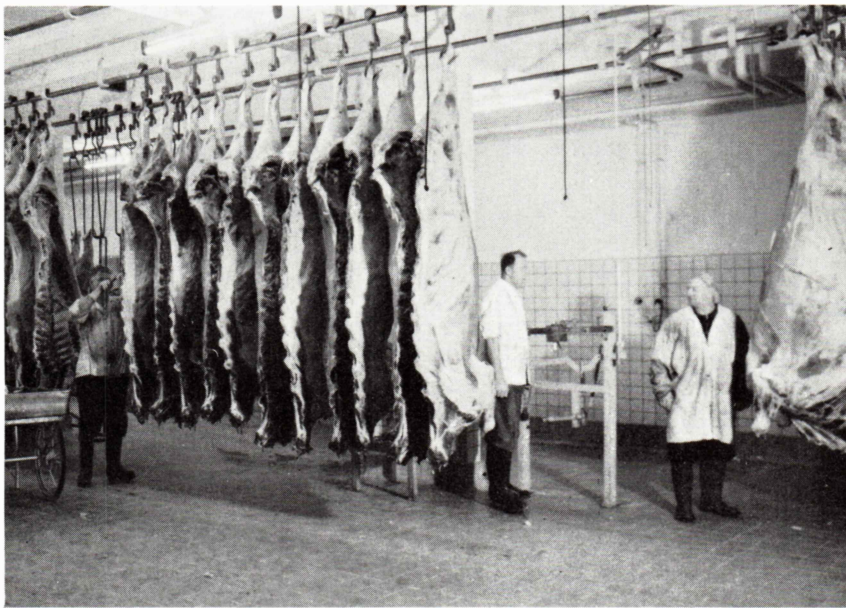
Udover den mere industriprægede eksport har Viggo Østergaard A/S gennem mange år eksporteret fersk kød til lande som Italien, Frankrig, Svejts og Sverige. Kødet leveres i



- 1: Administrationsbygning.
 - 2: Slagtehal, kødkroppe til eksport.
 - 3: Slicelokale, fabrikation af vacuumpakket pålæg.
 - 4: Pølsemageri, spegepølse-produktion.
- 1: Administration Building.*
2: Slaughter-hall, carcasses for export.
3: Slice-room, manufacturing of vacuum packed cold cuts.
4: Sausage factory, Danish Salami production.



1



2



4



3



Fabriksanlæg. *Factory works.*

hele kroppe eller i fjerdinger og sendes med kølebil eller jernbane til bestemmelseslandet, hvor disse frisk-kølede varer tidligere har opnået gode salgspriser, men i den senere tid har denne eksport mødt stigende hindringer på grund af de høje afgifter, som varerne bliver pålagt ved indførelse til Fællesmarkedslandene.

VIGGO ØSTERGAARD LTD.

As a consequence of the Company's growing interest in the food industry, and especially to ensure continued deliveries of fine export ham to Danfoods in USA, the Company acquired in the autumn 1966 the important meat canning factory, Viggo Østergaard Ltd. in Århus, which for many years has been well established in the field of slaughter products.

Viggo Østergaard Ltd. is situated close to the public slaughterhouse in Århus, centrally located in the harbour district, and within a short distance of the town's cattle market. The firm employs at present about 270 workers and employees, and covers a total factory area of about 6,300 sq. m. including a cold store with a storage capacity of about 350 tons.

The production of canned meat was started after the Second World War, and is mainly concentrated on hams and shoulders for export to USA where the firm for several years has been supplying Danfoods in Los Angeles, apart from exporting canned meat to about 60 different countries all over the world. The major part of the production con-

sists of large units, which are used for slicing. This production requires the highest degree of quality, as the products are marketed in keen competition with other manufacturers. Through the close collaboration with the Company, it has, however, been possible during later years to build up a sizable market.

During recent years the firm has expanded and now includes the production of sausages, of which a wide selection plus delikatessen specialities, primarily salami for export, are manufactured. For this purpose a slicing plant has been installed, where different delikatessen specialities are packed in polyethylene under vacuum.

During the last three years the firm has established a business in cold cuts on the home market and they have also succeeded in furnishing Danish cold cuts to overseas markets.

Because of the centrally-situated cold store, Viggo Østergaard Ltd., has been able to play an important part in the sale of frozen slaughter products. Cuts, primarily some specialities of veal and pork, are being exported to several countries.

Besides the more industrial export, Viggo Østergaard Ltd. has for many years exported fresh meat to countries like Italy, France, Switzerland, and Sweden. The meat is delivered in whole carcasses or in quarters, and is sent by refrigerated lorries or railroad to the country of destination, where these freshly cooled products have previously obtained high prices. However, this export has met with growing difficulties lately because of the high duties imposed on the products when imported into the Common Market Countries.



broelementer til den nye Lillebæltsbro

Onsdag den 5. juli afskibedes de 2 første af de i alt 94 stk. broelementer, som skal danne brodækket på den nye Lillebæltsbro, og som for Monberg & Thorsens regning fremstilles af og på Nakskov Skibsværft.

Hvert af disse elementer vejer ca. 135 tons og transporteres parvis på en specialkonstrueret »katamaran« til lagerpladsen, Stavrby, på Fynssiden, hvor den videre færdiggørelse foregår.

Efter planen skal der leveres 2 elementer hver 14. dag.

Bugseringen af de to første elementer foretoges af Svitzer's *Skuld*, og farten var ca. 5 knob.

Målene på standardelementerne:

Længde: 12 m

Bredde: 33 m

Højde: 3 m

Foruden slæbningen af broelementerne havde man et andet alvorligt transportproblem. De vældige kørebandedele er bygget med en tolerance på højst 3,5 millimeter. Hvordan

skulle man få de store stålkonstruktioner fra svejsepladserne til udskibningsstedet? Dette er blevet løst af Nakskov og Dansk Esso i fællesskab.

En slæbning på skinner kunne der ikke være tale om, fordi der ville blive slidt for meget på delene, og vogne kunne heller ikke benyttes. Man fandt ud af, at delene kunne transporteres efter stabelafløbningsprincippet. Man lagde svære bølgeplanker fra svejseplads til udskibningssted, og på plankerne kom man forskellige Esso smøreprodukter. Ved hjælp af hydrauliske paller skubbes kørebandedele nu af sted, uden at der slides nævneværdigt på dem. Fremgangsmåden er ny i Danmark og måske i hele verden.

BRIDGE ELEMENTS FOR THE NEW LITTLE BELT BRIDGE

On Wednesday 5th July the first two of the 94 bridge elements, which are to form the bridge deck of the new Little Belt Bridge were shipped. They are being manufactured at Nakskov Ship-

yard for the account of Monberg & Thorsen.

The elements weigh about 135 tons each and are transported two by two on a specially constructed »Catamaran« to Stavrby, at the Funen side, where the further finishing takes place.

It is planned to deliver 2 elements every fortnight.

The first 2 elements were towed by Svitzer's »Skuld« at a speed of about 5 knots.

The standard elements' measure:

Length: 12 metres

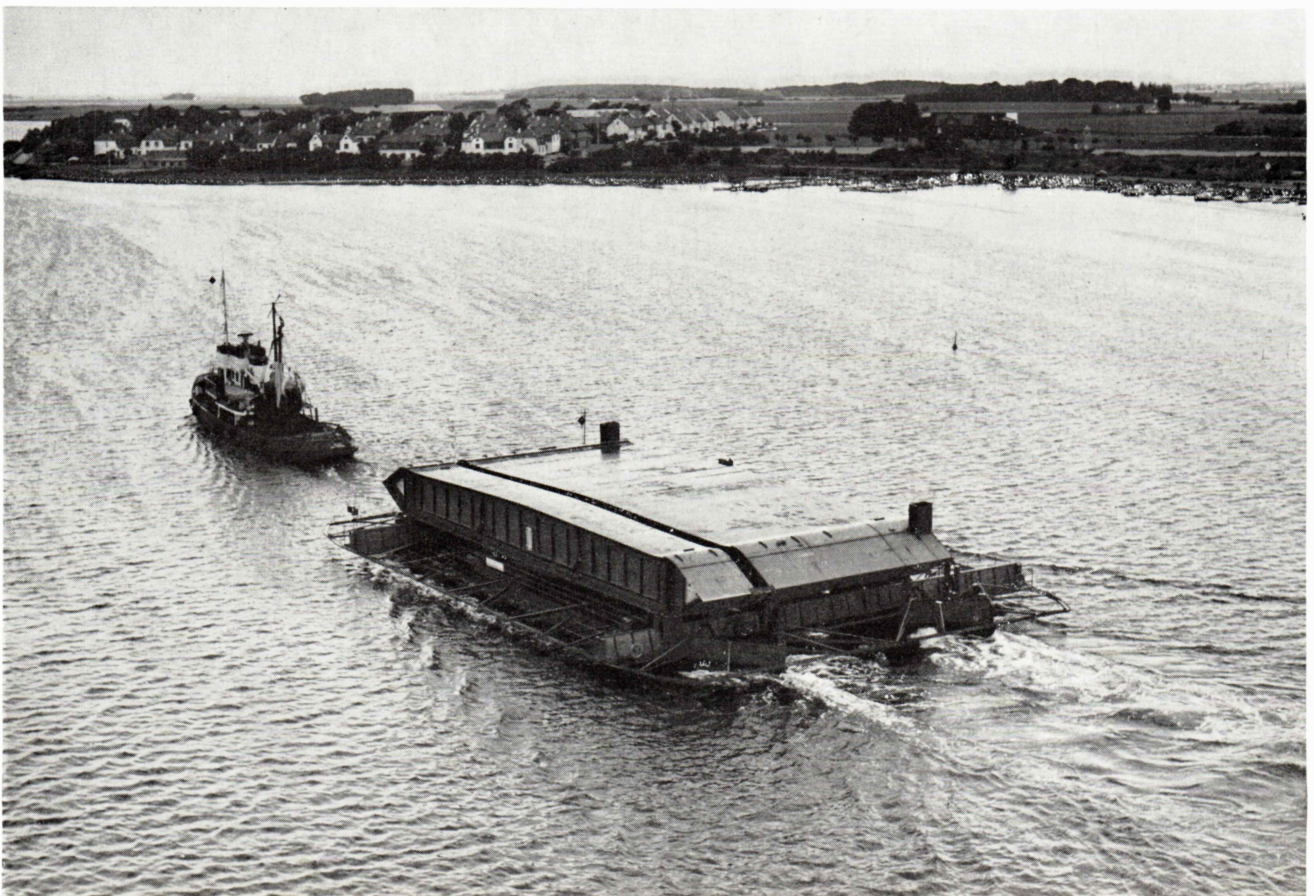
Width: 33 metres

Height: 3 metres.

In addition to the towing of the bridge elements there was another serious transport problem. The huge roadway parts are built with a tolerance of at most 3,5 mm. How would it be possible to get the large steel constructions from the welding sites to the loading point? This has been solved by Nakskov in collaboration with Dansk Esso.

Towing on slides was impossible, because they would wear too much on the parts and carts could not be used. It was found out that the parts could be transported on the launching principle. Heavy beech planks were placed from the welding site to the loading point, and various Esso products were spread on them.

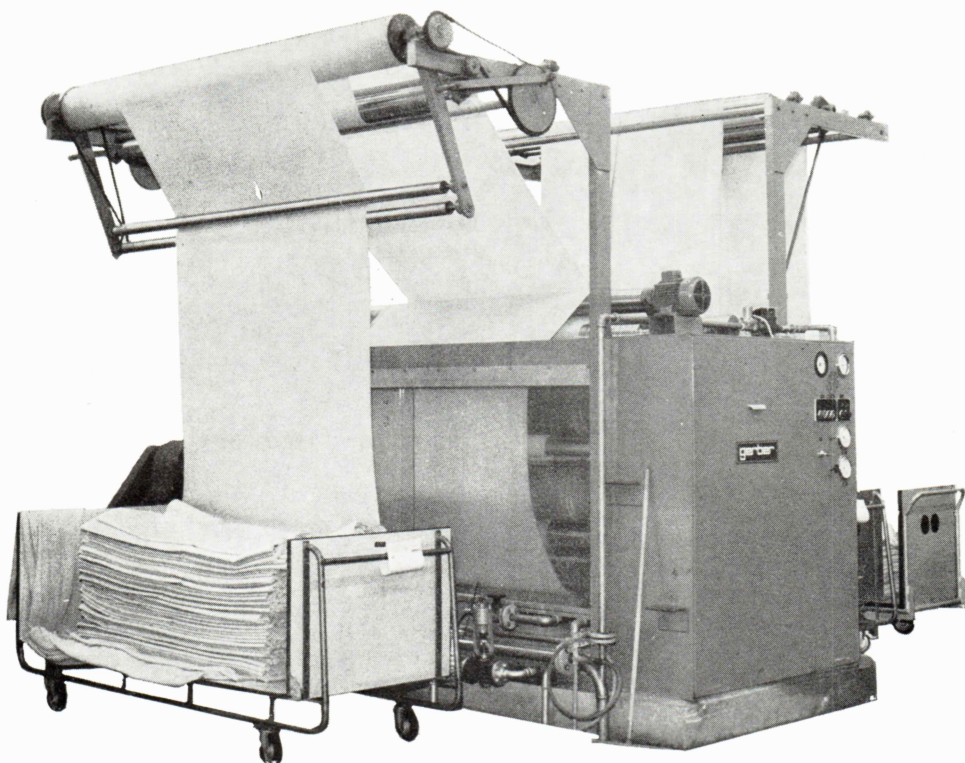
By means of hydraulic pawls the roadway parts are now pushed forward without appreciable wear. The method is new in Denmark and maybe all over the world.



Maskine til farvning og udvaskning af metervarer.

Hank-dyeing machine for washing-out and dyeing of piece-goods.

Udvidelse hos A/s Kaj Neckelmann



I tilslutning til artiklen om A/S Kaj Neckelmanns nye efterbehandlingsanlæg i februar 1967 nummeret af ØK-bladet, bringes her illustrationer af anlægget.

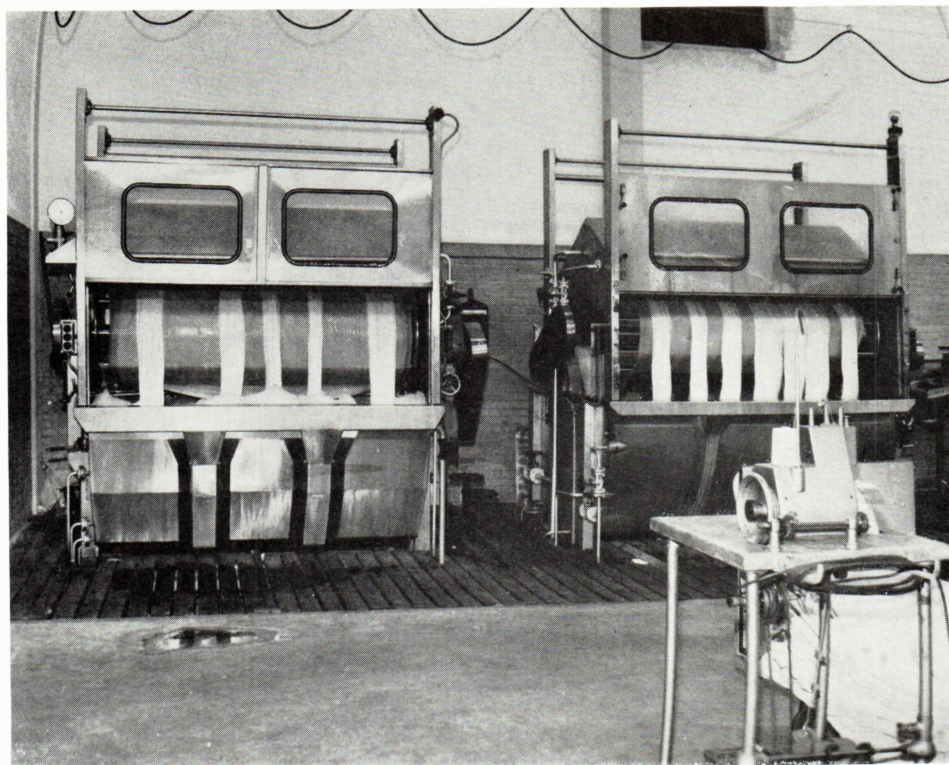
Som nævnt i artiklen blev efterbehandlingsanlægget oprettet som en servicefunktion, hvor A/S Kaj Neckelmanns kunder kan få udført den

stabiliseringsproces, der kræves, for at den færdige vare er krympfri, krølfri og strygefri, en proces som hidtil blev udført i lønarbejde af andre.

In continuation of the article on the new finishing process machinery at A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg, in the February

issue of ØK-bladet, we bring here illustrations of this equipment.

As stated in the article the plant was established as a service function, where the customers of A/S Kaj Neckelmann can have the special stabilization process carried out which is needed to give the finished fabric the desired qualities of unshrinkable, crease-proof, and non-ironing, a process which has hitherto been carried out by sub-contractors.



»Rotomat« bredvaskeanlæg af tysk fabrikat. Maskinen har samme kapacitet som syv normale farvemaskiner.

»Rotomat« open-width scouring machine of German make. The machine has the same capacity as seven hank-dyeing machines.



I forbindelse med Kompagniets erhvervelse af en betydelig aktiepost i Beauvais Akts. er direktør Werner Nielsen blevet valgt til formand for bestyrelsen for Beauvais Akts.

Direktør Nielsen overtager formandsposten efter direktør H. O. Damgaard-Nielsen, der har været formand for selskabet i 25 år og netop er fratrådt på grund af alder.

In connection with the Company's acquirement of a large part of the shares in Beauvais Ltd. Mr. Werner Nielsen has been elected Chairman of the Board of Directors of Beauvais Ltd. Mr. Werner Nielsen has succeeded Mr. H. O. Damgaard-Nielsen, who has been the Chairman of the Company for 25 years and has just retired on account of age.

Bahias tidligere guvernør, H. E. Antonio Lomanto Junior og forhenværende finansminister H. E. Boris Tabacof besøgte København den 20.-23. maj. Under opholdet tog Kompagniet selskabet på en udflugt til Nordsjælland og holdt en reception på Hovedkontoret.

Bahia's Ex-Governor, His Exc. Antonio Lomanto Junior and Ex-Minister of Finance, His Exc. Boris Tabacof visited Copenhagen from 20th-23rd May. During the stay the Company took the party on an excursion to North Zealand and held a reception at the Head Office.

Kompagniet var den 19. juli vært ved en frokost på Hovedkontoret for Argentinas tidligere finansminister, Dr. Carlos Coll Benegas, H. E. Hector Milberg, Argentinas ambassadør i København, A. L. Yarnell, Foreign Manager, og P. Oldham, Principal, International Banking Division, Bank of London & South America Ltd., London.

On 19th July the Company was the host at a luncheon at the Head Office for Dr. Carlos Coll Benegas, Ex-Minister of Finance of Argentina, H. E. Hector Mil-

berg, Ambassador in Copenhagen of Argentina, Mr. A. L. Yarnell, Foreign Manager, and Mr. P. Oldham, Principal, International Banking Division, Bank of London & South America Ltd., London.

Ved kongelig resolution er vicekonsulatet i Penang ophøjet til et konsulat med distrikt omfattende staterne Penang, Perlis, Kedah og Perak, og samtidig er filialbestyrer Sven Erik Jensen udnævnt til ulønnet dansk konsul i Penang.

By Royal Decree the vice-consulate in Penang has become a consulate with a district including the States of Penang, Perlis, Kedah, and Perak, and simultaneously Mr. Sven Erik Jensen has been appointed Danish Consul in Penang.

Ved kongelig resolution er konsulatet i Kuala Lumpur nedlagt. Samtidig er der oprettet et konsulat i Port Swettenham med distrikt omfattende staterne Selangor, Negri Sembilan og Malacca, og filialbestyrer Bent Leth Nielsen er blevet udnævnt til ulønnet dansk konsul i Port Swettenham. Til ulønnet vicekonsul ved konsulatet i Port Swettenham er udnævnt John Bager.

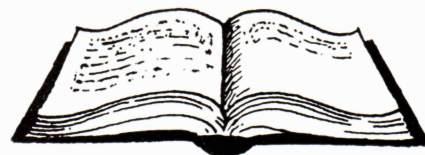
The honorary consulate in Kuala Lumpur has been closed by Royal Decree. Simultaneously an honorary consulate has been established in Port Swettenham, with district including the States Selangor, Negri Sembilan, and Malacca. Mr. Bent Leth Nielsen has been appointed honorary Danish consul and Mr. John Bager honorary vice-consul at Port Swettenham. Both Mr. Leth Nielsen and Mr. John Bager have now been granted exequaturs in their above-mentioned capacities.

Filialbestyrer Valdemar Frantzen, Phnom Penh, har nu forladt Cambodia, og Phnom Penh kontoret er samtidig blevet endeligt nedlagt.

Mr. Valdemar Frantzen, the Manager of the Phnom Penh office, has now left Cambodia and the Phnom Penh office has at the same time been closed down.

Laterna Film er blevet engageret til at optage en farve- og tonefilm om Tahsis projektet. Et filmhold afrejste 18.7.1967 til Vancouver. Filmoptagelsen forventes at strække sig over en måned.

Laterna Film have been engaged to make a colour/sound film of the Tahsis project. The film team left for Vancouver on the 18th July and it is expected that the shooting at location will last one month.



GÆSTEBOGEN

The Visitors' Book

Hugh Whalen, General Manager, C.I.P.
James O'Connor, Assistent Manager, C.I.P.

J. H. G. Zytphen-Adeler, Danmarks ambassadør i Japan.

Charles D. Sherman, fhv. finansminister, Monrovia.

John C. McHose, Attorney, Lillick, McHose Wheat, Adams & Charles, Los Angeles.

Arnold F. Mergell, Partner, Harburger Oelwerke, Brinckmann & Mergell (Hobum), Hamburg.

Sir James A. Forrest, Chairman, National Bank of Australasia Ltd., Melbourne.

V. Troels-Smith, direktør, I.B.M.

Max Roesen, underdirektør, I.B.M.

L. Thinghuus, chefkonsulent, I.B.M.

R. U. Burger, Chairman, Oilseeds Control Board, Durban.

H. J. Dragt, Manager, Oilseeds Control Board, Durban.

E. M. Benson, Director, Lever Bros. (S.A.) Pty. Ltd. Member of the Oilseeds Control Board.

Mr. M. Kendall, Manager London Office, Oilseeds Control Board.

Personale-nyt

Staff-News

Udnævnelser

Appointments

Overstyrmand P. F. Hansen er udnævnt til kaptajn og har overtaget M/S *Malacca* den 19.5.1967.

Overstyrmand J. J. Jacobsen er blevet udnævnt til kaptajn og har overtaget M/S *Malaya* den 14.7.1967.

2. styrmand Erling Bruun er udnævnt til overstyrmand den 22.5.1967 med tjeneste i M/S *Pretoria*.

2. styrmand P. E. Knudsen er udnævnt til overstyrmand den 2.6.1967 med tjeneste i M/S *Mongolia*.

Fuldmagter

Powers of Attorney

Der er udstedt fællesfuldmagt til Peer Marcher/Niels-Ebbe Lockenwitz/Niels-Jørn Stausø Harboe, Hong Kong.

Klaus Vald. Mørch, tidligere Saigon, vil efter hjemmeferie opholde sig nogle måneder i Vancouver for derefter at blive stationeret i Montreal.

After home leave, Mr. Klaus Vald Mørch, ex Saigon, will proceed to Vancouver, where he will stay for a few months. He will thereafter be stationed in Montreal.

Filialbestyrer Otto F. Andreasen, Vancouver, rejste 16.7. 1967 tilbage til Vancouver efter en måneds ophold ved Hovedkontoret.

After one month's stay at the Head Office Mr. Otto F. Andreasen, Manager of the Vancouver office, returned to Vancouver on the 16th July, 1967.

Flemming Kolkjær Sørensen, Lagos, har været på kursus i 5 uger hos ATLAS COPCO.

Filialforflytninger Transfers

Jørgen R. Lindahl, Durban, til Port Elizabeth som leder af kontoret efter Axel Flinholm Jørgensen, som pensioneredes 30.6. 1967.

Viggo Tommy Samuelson, Kampala, til Mombasa.

Keld Larsen, Kinshasa, til Bujumbura.

Per Gjølbø, Lagos, til Mombasa.

Per Højbye Henriksen, Lagos, til St. Thomas [midlertidigt].

Klaus Vald. Mørch, Saigon, til Canada.

Finn Lynge Madsen, Salisbury, til Accra.

Steen Arne Boskov, San Francisco, til Vancouver.

Jens Chr. Troels Smith Jensen, Singapore, til Portland for at overtage efter Knud Holm.

Ole Sonne, Vancouver, til Johannesburg.

Forflytninger til Hovedkontoret Transfers to H.O.

Fin Elsøe, Bangkok, til Industriafdelingen.

Bent Segato, Ghana, til Industriafdelingen.

Henry Andreasen, Mombasa, til Regnskabsafdelingen.

Udtrådt af Kompagniets tjeneste

Klaus Cordes, Bangkok, Kjeld Amann Olsen, Kigali, Finn Peder Schultz, Monrovia, Jørgen Mose Baltersen, Portland, Georges Ring, Vancouver.

Knud Holm, Portland, udtræder af aktiv tjeneste efter eget ønske pr. 1. september 1967.

Pensioneret

Retired

Filialbestyrer A. Aabye, St. Thomas, fra 1.7. 1967.

Filialbestyrer Axel Flinholm Jørgensen, Port Elizabeth, fra 1.7. 1967.

Direktør Knud Møller, A/S Dansk Sojakagefabrik, fra 1.7. 1967.

Maskinchef A. H. A. Jørgensen, M/S Mombasa, fra 1.8. 1967.

Mærkedage

Red Letter Days



40 års jubilæum

Direktør S. Storm-Jørgensen, 1.9. 1967.

Runde fødselsdage

75 år

Pens. prokurist Hans Egede Nielsen, Gartnersvinget 10, Lyngby, 22.8. 1967.

Lærer i regning på Kompagniets handelsskole, Charles Niels Krebs, Strandvejen 209, Hellerup, 30.8. 1967. (Hr. Krebs, der tidligere har været ansat i Det Østasiatiske Kompagni – fra 1912-1937 – har undervist på Kompagniets handelsskole siden 1950).

70 år

Pens. kontorbud Georg Hansen, Tordenskjoldsgade 24, 3., K., 27.8. 1967.

Pens. skovbestyrer P. Fogh, Syrenvænget 35, Virum, 28.8. 1967.

Pens. kaptajn V. Lynge Petersen, Merianvej 8, Hellerup, 7.9. 1967.

Pens. kontorchef H. Dibbern, Hovmarksvej 26, Charlottenlund, 10.9. 1967.

Direktør Edvard Strandberg, Gøngehusfarmen, Gøngehuse pr. Hørsholm, 8.10. 1967.

65 år

Tømrerformand Frits Petersen, Skibsinspektionen, 21.8. 1967.

Snedker Christian R. Greve, Snedkerværkstedet, 29.9. 1967.

60 år

Kontorchef Carl August Wagner, Skibsafdelingen, 20.9. 1967.

Kaptajn P. B. Larsen, 29.9. 1967.

50 år

Kaptajn R. E. Larsen, 16.8. 1967.

Kontorchef Finn Erle, Skibsafdelingen, 24.8. 1967.

Kaptajn R. Engelsted, 13.10. 1967.

Ankommet på hjemmeferie

On Home Leave

Kurt Stenager Jacobsen, Ingeniør Mogens Kamstrup Jepsen, Klavs Rah-

bek Thomsen, Bangkok, Svend Åge Larsen, Bombay, Mogens Erik Aastrup, Curitiba, Svend Aage Asger Larsen, Ghana, Svend Faarup Hansen, Kigali, Kai Michael Plaugmann, Kuala Lumpur, Jørgen Ingemann Nielsen, Lagos, filialbestyrer Gorm Larsen, Los Angeles, filialbestyrer Gunnar Finn Odd Kørner, Madras, Henry Andreasen, Mombasa, Frits Knudsen, Monrovia, John Freddy Thygesen, New York, Per Højbye Henriksen, Nigeria, filialbestyrer Valdemar Frantzen, Phnom-Penh, Chr. F. L. d'Auchamp, Rio de Janeiro, Klaus Valdemar Mørch, Saigon, Finn Ollendorff, Singapore, Peter Dithmer, St. Thomas.

Udsendelse til filialtjeneste

Service Abroad

Per Henrik Herskind, Eksportafdelingen, til Ghana.

Niels Per Larsen, Eksportafdelingen, til Vancouver.

Poul Brøchner Petersen, Importafdelingen, til Sydafrika.

Peer Rosenfeldt, Importafdelingen, til Bangkok.

Frederik G. Wedell-Wedellsborg, der har været til træning i Industriafdelingen, til T.C.I., Bandon, Thailand.

Steen Rudy Zedeler, Skibsafdelingen, til Hamburg.

Svend Ishøjer, Træafdelingen, til Bangkok.

Leif Lundgreen Knudsen, Træafdelingen, til Sydafrika.

Birger Bartholdy Hansen, Træafdelingens Bogholderi, til Ghana.

Bjarne Thomasen, Træafdelingens Bogholderi, til Bangkok.

Dødsfald

Obituary

Pensioneret prokurist Erik Madsen er i en alder af 54 år afgået ved døden den 14. juni 1967.

Prokurist Madsen blev ansat i Kompagniet den 1. april 1929 og udsendtes i november 1934 til Singapore. I januar 1939 blev Erik Madsen overført til Kuala Lumpur, hvor han i september samme år blev udnævnt til manager. I maj 1951 overtog han ledelsen af Djakarta-kontoret, hvor han forblev, indtil han i januar 1956 blev overført til tjeneste ved Hovedkontoret, Importafdelingen. Den 1. januar 1963 blev Erik Madsen udnævnt til prokurist.

På grund af svigtende helbred blev Erik Madsen pensioneret i januar 1966 og tog kort tid herefter ophold i Portugal, hvor han nu er afgået ved døden.

KOBE HAVNS 100 ÅRS JUBILÆUM

Den 15. maj fejrede Kobe med pomp og pragt 100 års jubilæum for åbningen af Kobe havn for international handel.

Festlighederne startede allerede søndag den 14. maj med store maskeradeoptog gennem byens gader, hvor hver enkel bydel og oplandsdistrikt deltog med hver sit særegne indslag; om aftenen var der festfyrværkeri og folkedans foran byens rådhus.

Mandag fortsattes festlighederne med en ceremoniel ofring af et samurai sværd, som kastedes i havet af Kobes borgmester Chujiro Haraguchi, en handling som ifølge gammel overlevering skulle formilde havguderne. Senere på dagen underskrev borgmesteren en venskabs- og udvekslingstraktat mellem Kobe og havnemyndighederne fra Seattle og Rotterdam, med hvilken man håber at have lagt grundlaget for en gensidig udveksling af ideer og erfaringer til fælles gavn for havnenes udbygning og position i international skibsfart.

Kaptajnerne på de skibe, der var i havn om eftermiddagen den 15., blev inviteret til en kort reception hos Kobes havnekaptajn, som bad de tilstedeværende kaptajner modtage byens tak for den gode samarbejdsvilje, som altid blev vist fra skibenes side. Kaptajn Lauritz Pedersen, som samme formiddag anløb Kobe med M/S *Aranya* fuldt flagsmykket, deltog i receptionen og modtog i lighed med de øvrige skibes repræsentanter en platte til erindring om den sjældne begivenhed. Hele resten af dagen var et sandt festfyrværkeri af optog, dans og musik – en rigtig folkefest i hvilken alle tog del.

Kompagniet deltog i festlighederne ved at lægge navn til en stor

blomstersmykket »float« med et af byens mest prominente orkestre ombord, som i over to timer kørte gennem byens gader i spidsen for en procession af vogne med mange landes hyldest til Kobe.

Festlighederne blev transmitteret i det japanske farvefjernsyn, og optoget var et af de mest populære punkter i det to dages festprogram.

Kobe, som i dag er en af de vigtigste havne for Kompagniets skibsfart, har en historie, som går mere end 1700 år tilbage. Det var imidlertid først i 1867 efter mange års isolationspolitik, at Japan åbnedes for international handel, og det er først siden da, at Kobe har undergået sin rivende udvikling. Befolknings-tilvæksten i Kobe over de seneste 100



THE **EAG** LINES

år illustrerer således glimrende udviklingen, en tilvækst på knap 1,2 millioner fra ca. 20.000 i 1867 til ca. 1.216.000 i dag.

Kobe havn – en af Østens største og mest moderne – varetager i dag ca. 34 % af Japans totale eksport og ca. 16 % af Japans import. Havnens faciliteter dækker 81 offentlige kaj-anlæg samt 36 bøjere egnede til for-

tøjning af større skibe i udenrigsfart. Udover de eksisterende anlæg arbejder byens ingeniører meget intensivt på en tidssvarende udbygning af Kobe havn, og en af de mest ukonventionelle udvidelser under konstruktion i dag er opbygningen af en kunstig ø ud for den ældre del af havnen – en ø, som i 1973 vil have forøget antallet af kajer for oceangående skibe med yderligere 34. Projektet beregnes at ville koste ca. 1,3 milliard kr.

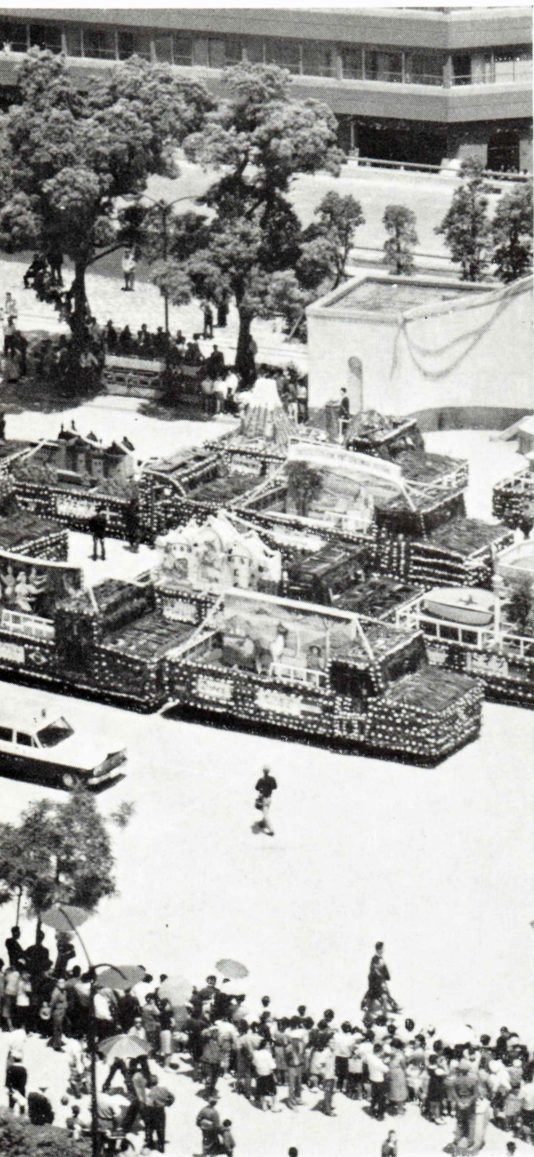
the good cooperation always shown by the vessels. Captain Lauritz Pedersen, who the same morning called at Kobe on M/S »Aranya« fully decorated with flags, participated in the reception and, like the representatives of the other vessels, received a plaque in memory of the rare event. The rest of the day was a veritable fireworks display of processions, dance, and music – a truly national festival in which everybody participated.

Our Company took part in all this by lending its name to a great »float« decorated with flowers and carrying one of the town's most prominent orchestras, which for more than two hours drove through the streets of the town at the head of a procession of cars with the tribute of many countries to Kobe. The festivities were transmitted by the Japanese television in colour, and the procession was one of the most popular features in the two days' festival programme.

Kobe, which today is one of the most important ports for our Company's shipping, has a history dating more than 1700 years back. However, it was not until 1867, after many years' isolation, that Japan was opened for international trade and not until then did Kobe experience its rapid development. The increase of population in Kobe during the last 100 years illustrates this development very clearly: an increase of nearly 1,2 million from about 20.000 in 1867 to about 1.216.000 today.

Kobe port – one of the largest and most modern in the East – today handles about 34 % of Japan's total export and about 16 % of her import.

The facilities of the port comprise 81 public quays and 36 buoys for the mooring of larger vessels engaged in foreign trade. Besides the existing quays the engineers of the town are working very intensively on a modern development of Kobe port; one of the most unconventional extensions under construction today is the building of an artificial island opposite the old part of the harbour – an island which in 1973 will have increased the number of quays for ocean-going vessels by a further 34. The project is estimated to cost about 1,3 billion d. kr.



KOBE PORT CENTENNIAL FESTIVAL

On 15th May Kobe celebrated with pomp and circumstance the centennial of the opening of Kobe Port for international trade.

The festivities started on Sunday the 14th with great masquerade processions through the streets of the town, each single quarter of which, plus the surrounding districts, participating with its own characteristic feature. In the evening there was a display of fireworks and folk dances in front of the town hall.

On Monday the festivities continued with a ceremonious offering of a Samurai sword, which was thrown into the sea by the Mayor of Kobe, Mr. Chujiro Haraguchi, an act which, according to tradition should pacify the sea-gods. Later in the day the Mayor signed a friendship- and exchange treaty between Kobe and the port authorities from Seattle and Rotterdam, with which it is hoped to have laid the basis for a reciprocal exchange of ideas and experiences of mutual benefit for the development and position of the ports in international shipping.

The captains of the vessels in port during the afternoon of the 15th were invited to a short reception given by Kobe's harbour-master, who asked the captains present to receive the town's thanks for

fra antabus til antibiotika

Medens Antabus (ØK-bladet nr. 5, side 17) er et såkaldt prestigepræparat – salget selv på verdensbasis udgør kun en beskedent del af DUMEX' omsætning – er forbruget af antibiotika til gengæld enormt. Det gælder både anvendelsen i sygdomsbekæmpelsen og anvendelsen som fodertilskud til husdyr. DUMEX fremstiller antibiotika til begge formål, og denne artikel går blandt andet ud på at give lidt orientering omkring sidstnævnte område.

Ernæringssektoren i DUMEX omfatter bifirmaet DUMEX AGRO, der fremstiller produkter til husdyr. DUMEX AGRO er leverandør til den danske foderstofindustri af koncentrerede blandinger af vitaminer, mikromineraler, aminosyrer og vækstfremmende lægemidler, nøje formuleret efter de krav, der stilles ved fodringen af de forskellige arter husdyr. DUMEX AGRO forsyner endvidere landbruget med mælkeerstatninger til kalve og smågrise. Et vigtigt indholdsstof i adskillige af produkterne er et antibiotikum: Zinkbacitracin. DUMEX har udviklet en metodik til fremstilling heraf, og stoffet anvendes ikke alene i Danmark, men eksporteres også til adskillige lande.

Tidligere havde bacitracinet for Europas vedkommende kun været fremstillet af en fransk og en norsk fabrik i den specielle kvalitet, som anvendes i foder. DUMEX er den første danske fabrik, som fremstiller bacitracin til foderbrug.

Ved at sætte antibiotika til foderet har det vist sig, at man kan ændre tarmfloraen og dermed forbedre dyrenes trivsel og forøge deres væksthastighed.

En definition af antibiotika er nok på sin plads her:

Antibiotika er stoffer, der dannes ved stofskiftet i mikroorganismer, og som i lave koncentrationer er i stand til at hæmme vækst og funktion af en eller flere arter af mikroorganismer og eventuelt dræbe disse.

Samtidig med denne specifikke virkning er de i medicinen anvendte antibiotika uskadelige eller så godt som uskadelige over for den menneskelige eller dyriske organisme. Dog kan der fremkomme overfølsomhed ved gentagen brug hos nogle individer, ligesom der ved længere tids kraftig brug af et antibiotikum *kan* udvikles resistens (modstandsevne) hos bakterierne mod det pågældende antibiotikum.

Allerede for århundreder tilbage har man i folkemedicinen anvendt mikroorganismer, særligt svampearter, i sygdomsbehandling, uden at man var klar over, på hvilken måde disse stoffer virkede.

De Bary kom i 1879 på grundlag af undersøgelser til den slutning, at visse mikroorganismer producerede stoffer, som forhindrede andres tilvækst. Han kaldte dette fænomen for

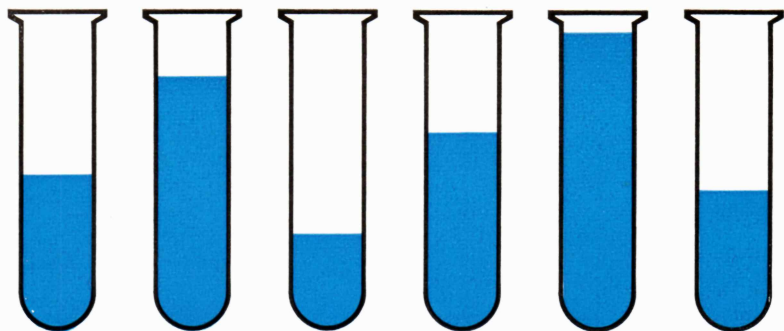
»Antibios« – og deraf er navnet antibiotikum opstået.

Nogle årtier senere begyndte man forsøgsomt at udnytte mikroorganismernes antagonistiske egenskaber i humanmedicinen mod sådanne af bakterier fremkaldte sygdomme som tuberkulose, miltbrand m. v. Dog tildrog disse opdagelser sig ikke større opmærksomhed. Men forskningen fortsatte.

I 1928 opdagede englænderen Alexander Fleming tilfældigt, at afsondringssubstans fra skimmelsvampe havde en hæmmende indvirkning på udviklingen af bakterier af typen stafylokokker. Fleming gav denne bakteriedræbende substans navnet penicillin.

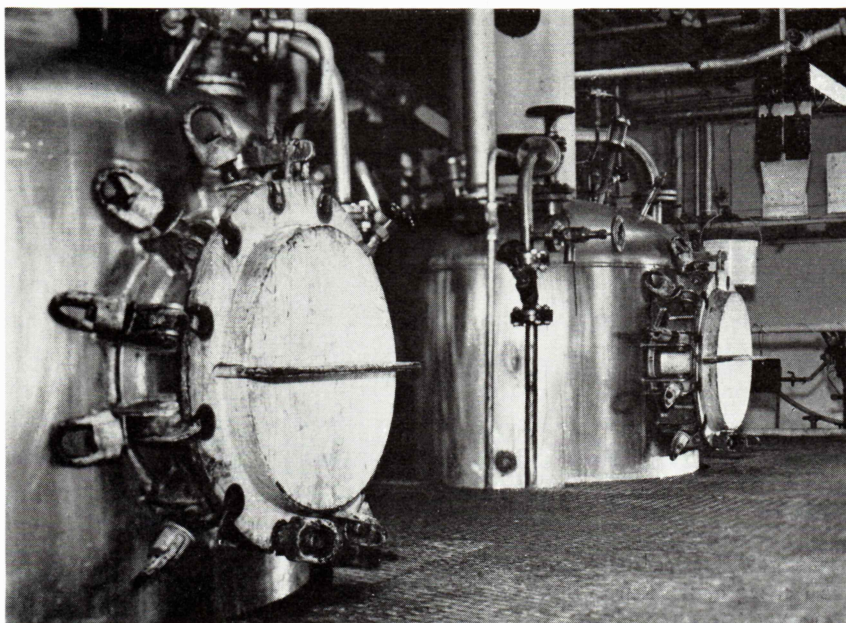
Først forblev Flemings opdagelse ret upåagtet, men under 2. verdenskrig, da der var stor mangel på virkeligt effektive medikamenter til sårbehandling, intensiveredes forskningen i England og USA. Man blev nu i stand til at fremstille penicillin fabrikmæssigt. Penicillin er det antibiotikum, som er blevet mest kendt, da det så hyppigt anvendes som lægemiddel.

Andre kendte antibiotika er tetracyclin, kloramfinikol, streptomycin, hygromycin – og som nævnt bacitracinet, der nu produceres i Danmark. Bacitracin blev opdaget af Miss B. A. Johnson ved Bakteriologisk Laboratorium, Columbia University, USA, i 1943 i samarbejde med dr. Frank L. Melaney. Man havde en 7-årig pige, Margaret Tracy, som patient på hospitalet. Hun havde et åbent skinnebensbrud, der var forurennet med gadesnavs, og der udviklede sig alvorlige betændelser. Man tog for kontrol stadig udskrab



Kontrolanalyse af zinkbacitracin i antibiotika-laboratoriet hos Dumex.
A check analysis of zinc-bacitracin at the Dumex antibiotic laboratory.

Detailbillede af fermenteringstanke i Dumex fabrikken.
Details of the fermenting tanks at the Dumex factory.



af såret til bakteriologisk undersøgelse.

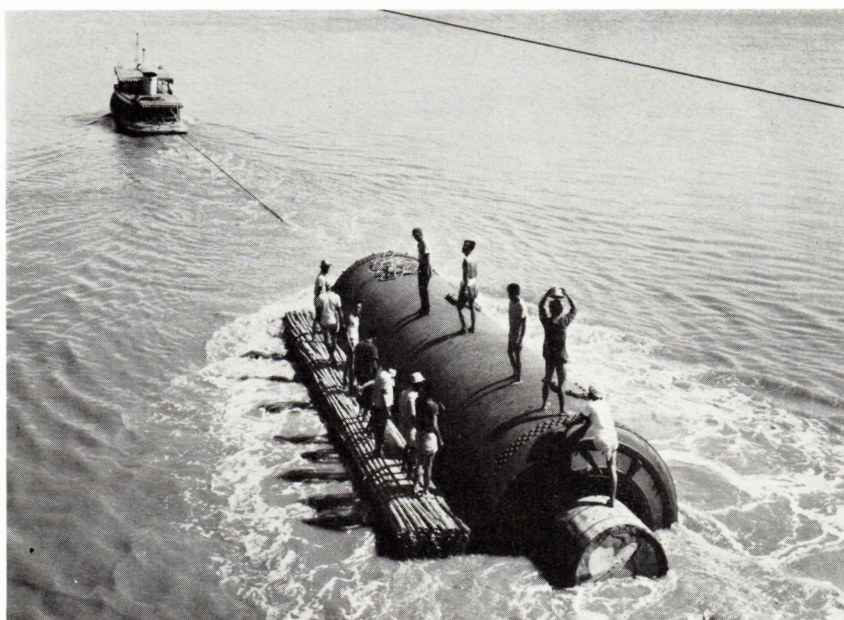
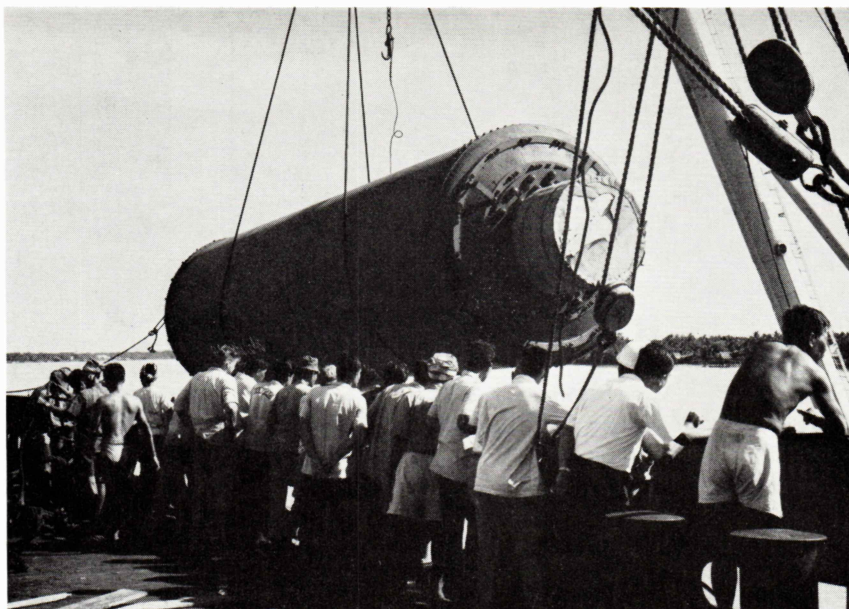
Pludselig skete der en meget hurtig forbedring af tilstanden. Den bakteriologiske kontrol viste, at de stafylokokker (stavbakterier), som i voldsomt stort antal havde »huseret« i såret, nu næsten var forsvundet. I stedet var der kommet en del stavbakterier af en afvigende type. Det var det stof, som dannedes af denne nyttilkomne sporedannende stavbakterie, som helt havde fortrængt de plagsomme betændelsesbakterier.

Dette stof – dette nye antibiotikum – fik navnet Bacitracin, opkaldt efter den lille pige (Margaret Tracy) og ordet baciller: Baci-tracin. Efterhånden blev fremstillingen også af dette antibiotikum gjort fabriksmæssigt muligt, og det fremstilles nu også til foderbrug hos DUMEX.

Af flere grunde har man fundet bacitracin særlig egnet som tilsætning til husdyrfoder. Det virker mod de samme bakterier som det af læger og dyrlæger stærkt anvendte penicillin, bruges normalt ikke af læger og dyrlæger som indsprøjtning ved sygdomme og har ene af alle blandt de i foder mest anvendte antibiotika det særkende, at det ikke går over i kød og blod i påviselige mængder. Bacitracin forbliver i dyrets mave-tarmkanal, til det går ud ad naturlig vej.

Ganske vist er der strenge regler for, hvor store doseringer af antibiotika i form af fodertilførsler må være, og hvor nær på slagting antibiotika må anvendes. Men fejl og misforståelser *kan* forekomme. Det kan være betryggende at vide, at der inden for husdyrbruget i stigende grad anvendes et antibiotikum, der simpelthen ikke kan gå over i kødet.

TUNG LAST OMBORD PÅ M/S BEIRA



Den første sending af dele til en ny afdeling til Siam Cement Company's Ta Luang Cementfabrik ankom til Bangkok fra Danmark søndag den 18. juni og blev losset fra M/S *Beira* tirsdag den 20. juni. Dette er den femte tørreovn til Ta Luang fabriken, og den har en kapacitet på 1.500 tons.

Det øverste billede viser losningen af ovnen fra skibet ned på floden.

Det nederste billede viser ovnen under bugsering tværs over floden i Bangkoks havn for at læsses på en lastvogn og køres den sidste del af turen til Saraburi provinsen 147 km nord for Bangkok.

HEAVY CARGO ON BOARD THE M/S »BEIRA«

The first shipment of components for a new department of the Siam Cement Company's Ta Luang Cement Factory arrived at Bangkok from Denmark on Sunday the 18th June and was unloaded from the M/S »Beira« on Tuesday the 20th June. This will be the fifth kiln at the Ta Luang plant and this kiln has a 1,500-ton capacity.

The top picture shows the unloading of the kiln from the ship down to the river.

The picture below shows the kiln being towed across the river at the Port of Bangkok for loading on a truck and the last leg of the trip to Saraburi province 147 kilometres north.

Investeringsforeningen har udsendt sit første regnskab til medlemmerne. Det vil blive forelagt til godkendelse på generalforsamlingen, der afholdes mandag den 21. august kl. 13 på Kompagniets hovedkontor. Regnskabet udviser et udbytte på 8,80015 %, hvortil kommer en formueopskrivning på 0,38434 %, således at det samlede resultat bliver 9,18449 %.

Investeringsforeningen har nu 145 medlemmer med et samlet indskud på kr. 1.947.759,10.

500 Mercedes busser fra samlefabrikken i Ghana

Den 22. juni 1967 forlod Mercedes bus nr. 500 samlebåndet i fabrikken i Accra, og i denne forbindelse arrangerede R. T. Briscoe en lille festlighed med deltagelse af bl. a. pressen ved overdragelsen af bussen til kunden. Kunden var Accra købmanden, Mr. E. K. Ofosu-Amoako, som er en af motorafdelingens gode kunder. Ved overdragelsen til Mr. Ofosu-Amoako udtalte den daglige leder af motorafdelingen, Erik V. Jensen, bl. a., at denne type af Mercedes-Benz busser har opnået en meget stor popularitet i Ghana og kan ses over hele landet. De er således blevet en betydelig faktor i landets interne transportsystem. Den kendsgerning, at der nu kører mere end 1700 af disse busser daglig på vejene i lan-

det, beviser bussens popularitet og pålidelighed. Han udtrykte sin taknemmelighed over for kunden for hans fortsatte tillid til vore vogne og til vor service. Hr. Erik V. Jensen overrakte derefter nøglen til Mercedes-Benz bus nr. 500, der var samlet i Ghana, og han takkede pressen, fordi den var kommet til stede for at bivåne overdragelsen af bussen, der også kunne ses som et bevis for samlefabrikkens betydning for Ghanas økonomi.

500 MERCEDES-BENZ BUSES FROM THE ASSEMBLY PLANT IN GHANA

On 22nd June, 1967 Mercedes bus No. 500 left the assembly line in Accra, and in this connection R.T. Briscoe arranged a small ceremony, attended among others by the press, at the delivery of the bus

to the client, the Accra merchant Mr. E. K. Ofosu-Amoako, one of the Motor Department's good customers. At the handing over to Mr. Ofosu-Amoako Mr. Erik V. Jensen, the manager of the Motor Department, said, that this type of Mercedes-Benz bus has gained a very great popularity in Ghana and can be seen all over the country. They have thus become an important contribution to its internal transport system. The fact that more than 1700 of this bus model now daily ply the roads of the country proves its popularity and reliability. He expressed his thanks to our customer for his continued confidence in our product and service facilities. Mr. Erik V. Jensen then presented the key for the locally-assembled Mercedes-Benz bus number 500, and thanked the press for their attendance. The event could also be taken as a proof of the importance of the assembly plant for Ghana's economy.



ACCRA: Fra højre: Hr. P. Fleng Nielsen, hr. P. Clasen, hr. E. V. Jensen overrækker nøglerne til Mr. E. K. Ofosu-Amoako og hr. B. Aaris.

ACCRA: From the right: Mr. P. Fleng Nielsen, Motor Manager, Mr. P. Clasen, Assembly Plant Manager, Mr. E. V. Jensen, Motor Operations Manager, handing over the keys to Mr. E. K. Ofosu-Amoako and Mr. B. A. Aaris, Departmental Manager.



Trængsel ved Nakskov Skibsværft

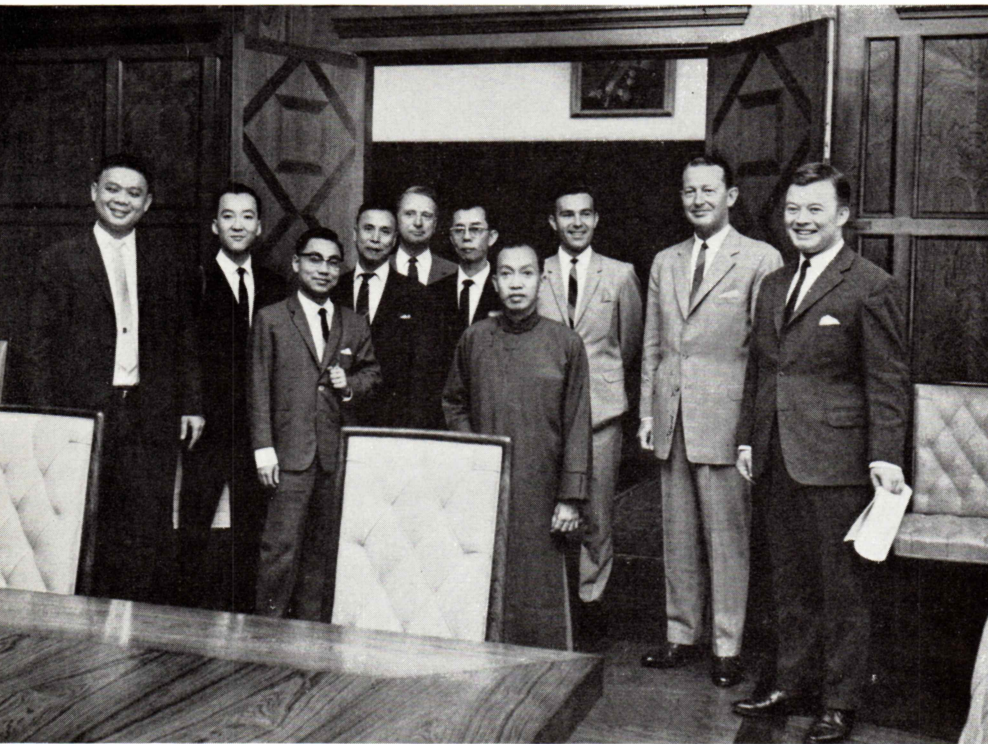
Seks skibe ved kajerne. Det er ØK-nybygningen »Alameda«, samt den polske nybygning, der snart er færdig til prøvetur. Desuden ligger de fire ØK-skibe »Malacca«, »Poona«, »Sibonga« og »Asmara« til eftersyn og reparation.

Six vessels at the quays. The E. A. C. new construction »Alameda« and the Polish new construction which will soon be ready for trial trip. In addition the four E. A. C. vessels »Malacca«, »Poona«, »Sibonga«, and »Asmara« lying for overhaul.



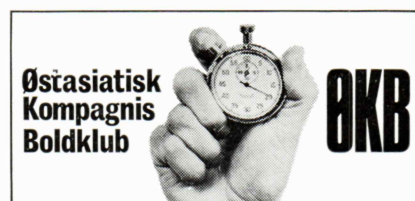
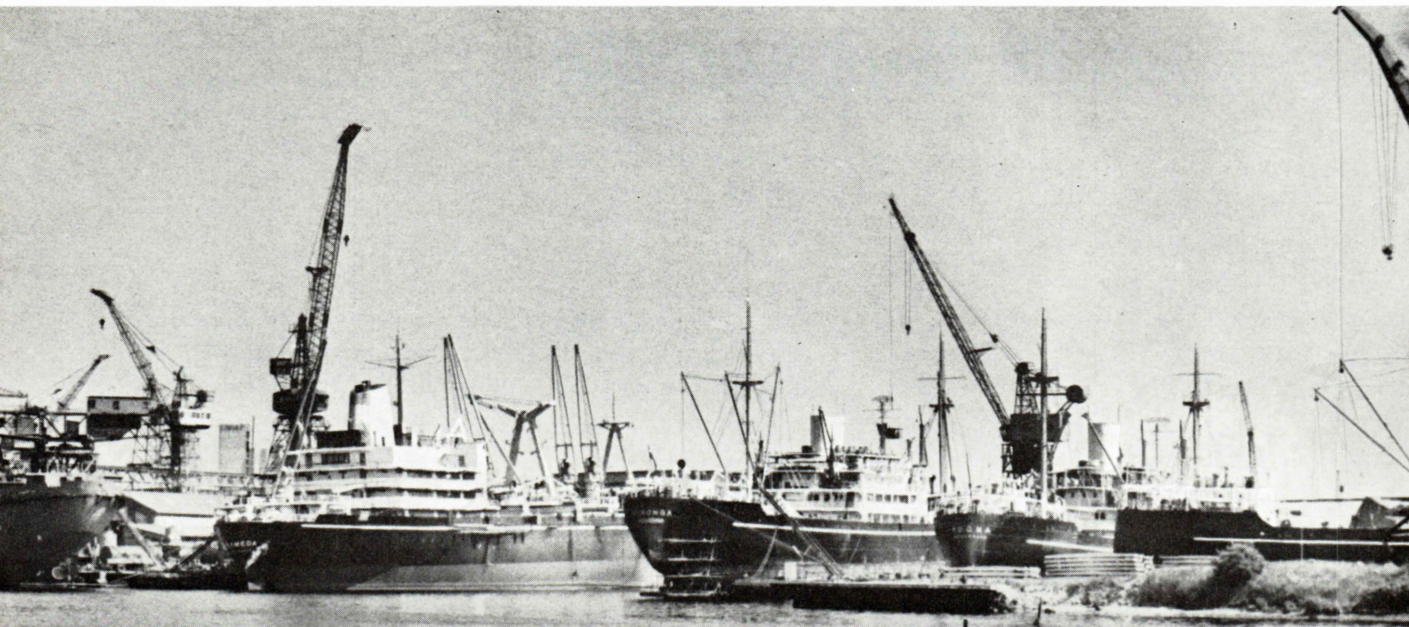
BESØG AF CARLSBERGFORHANDLERE

Fra venstre (*From the left*): Mr. Gilbert S. C. Lin, Mr. Steve S. C. So, Mr. K. P. Ip, Mr. Tang Bing, Mr. R. Knauer, Carlsberg, Mr. Ma Churn, The East Asiatic Company, Ltd., Hong Kong, Mr. Y. C. Au Yeung, Mr. Stig Birch Poulsen, The East Asiatic Company, Ltd., Hong Kong, Mr. Mogens Pagh and Mr. Erik Almdal.



Fra den 15. til 21. juni besøgte 5 Carlsberg-forhandlere fra Hong Kong København. Gæsterne var inviteret af Carlsberg Bryggerierne og Kompagniet som anerkendelse af det betydelige arbejde, der i årevis er gjort for afsætningen af Carlsberg øl gennem vort Hong Kong kontor, som i 1966 solgte 305.000 kartoner øl. Dette var vort hidtil største salg i et enkelt år og svarede til ca. 10 % af det totale forbrug, 47 % af den totale import eksklusive kinesisk øl og 99 % af den danske eksport til Hong Kong. I besøget deltog Mr. Ma Churn, General Sales-Supervisor, The East Asiatic Company, Ltd., Hong Kong.

Under gæsternes besøg, som i øvrigt faldt sammen med festlighederne ved Københavns 800 års jubilæum, arrangeredes ekskursioner i København og Nordsjælland samt be-



FRA HONG KONG

søg på Carlsberg Bryggerierne og Plumrose.

Ved velkomstfrokosten på Langelinie Pavillonen, hvor direktør A. W. Nielsen, Carlsberg, var vært, holdt direktør Mogens Pagh på Kompagniets vegne en tale på kantonesiske for gæsterne, idet ikke alle forstod engelsk.

Efter forhandlernes afrejse tilbragte Mr. Ma Churn en uge på Carlsberg, hvor han blev sat ind i hele Carlsbergs organisation og aktivitet.

From 15th to 21st June 5 Carlsberg dealers from Hong Kong paid a visit to Copenhagen. The visit was arranged jointly by the Carlsberg Breweries and the Company in order to show their appreciation of the considerable work which has been done over the years to promote the sales of Carlsberg Beer in

Hong Kong. E.A.C., Hong Kong is the agent for Carlsberg Breweries and its sales reached an all time record in 1966 of 305.000 cartons beer. This corresponded to approximately 10 % of the total consumption, 47 % of the total import excl. Chinese beer, and 99 % of the export of Danish beer to Hong Kong.

During the visit, which incidentally coincided with Copenhagen's 800 years' jubilee, the guests were taken on excursions in Copenhagen and North Zealand. They also visited Carlsberg and Plumrose.

At a lunch given in their honour at the Langelinie pavilion, at which Mr. A. W. Nielsen, Managing Director of Carlsberg Breweries, was the host, Mr. Mogens Pagh made a speech on behalf of the Company. As some of the guests did not understand English Mr. Pagh spoke in Cantonese.

After the dealers' departure for Hong Kong Mr. Ma Churn spent a week at Carlsberg where he studied the whole organization of the brewery and its activities before returning to Hong Kong.

Vi har pr. 1. juli fået Edward Carstensen, Træafdelingen, telf. 118300, lok. 356, som ny leder for fodboldafdelingen.

Vi benytter lejligheden til at takke Mogens Nicolaisen for det udmærkede arbejde, han som fodboldleder har udført for Ø.K.B.



Badminton sæsonen indledes søndag den 20. august. Træningen foregår herefter hver søndag formiddag i C.B.K.-Hallen på Maltegårdsvej (5 minutters gang fra Gentofte og Bernstorffsvej stationer), hvor ØKB disponerer over 5 baner fra kl. 10-12.

Atter i år stiller vi op med to hold i KFIU-turneringen 1967/68, 1 hold i A-rækken og 1 hold i C-rækken. Da flere af vore spillere fra sidste sæson ikke mere er til rådighed, håber vi, at der blandt de nye 1. års elever er badmintoninteresserede (det er ingen hindring, at man desuden spiller i en almindelig badmintonklub).



Når man ser på den ret svage start, begge vore hold havde i turneringen, er det forbavsende så stærkt de er kommet på det sidste. 1. holdet havde efter foråret 8 points for 9 kampe, men vi har taget alle 4 points i »efteråret«s første to kampe. Ligeledes klarer 1. holdet sig strålende i Pokalturneringen, hvor vi efter tre kampe har nået semifinalen med en målscore på 9-2.

2. holdet er også kommet sig over sin dårlige start. Efter kun 6 points i de første 8 kampe har vi hentet 4 points hjem i de sidste to kampe.

For at vi skal kunne holde dampen oppe – mange 3. års elever er kommet i trøjen – må endnu flere møde til træning hver onsdag kl. 17,30-19,00 på Kløvermarken. Nærmere oplysninger fås hos Edward Carstensen, 118300, lokal 356, der har overtaget posten som fodboldleder pr. 1. juli.



Siden sidst er sommerturneringen 1967 startet og – sluttet.

Vi havde 1 hold med og begyndte godt mod HIF, hvor vi vandt 14-11, derefter gik det knap så godt. Vi tabte de følgende tre kampe, men vandt så to, spillet på samme dag. Af de resterende fem kampe blev ingen spillet, og vi vandt to og tabte tre uden kamp. Vi sluttede således med 10 points og midt i rækken.

Nu er det den nye vintersæson, det gælder, og vi håber, at mange af de kommende 2. års og 1. års elever tager sig sammen og slutter op om håndbolden, så vi kan få nogle gode hold.

Interesserede bedes venligst ringe til Gottlieb Jacobsen, Amerikalinien, 118300, lokal 209.



Vore judofolk træner stadig flittigt i Idrætshuset, Staunings Plads (sal

nr. 4), og som følge heraf er tre af vore judofolk blevet gradueret, nemlig Flemming Schjærff til brunt bælte 1 kuy, Gerald Christensen til blå bælte 2 kuy og Torben Dal til grønt bælte 3 kuy. Det kan nævnes, at Flemming Schjærff inden for ØKBs judoafdeling er den første, der har opnået at få brunt bælte 1 kuy. Vi håber, mange nye medlemmer vil følge i Flemming Schjærffs fodspor.

Torsdag den 8. juni startede tre af vore judofolk, Flemming Schjærff, Gerald Christensen og Torben Dal, mod Groningen i Holland, hvor stævnet startede lørdag den 10. juni. Der stillede to hold fra både Düsseldorf, Groningen og København. Kampene var meget spændende og lærerige, og af særlige præstationer kan nævnes Gerald Christensens; han kæmpede mod sit livs største modstander, der var 2 m høj og vejede 115 kg. Gerald Christensen vandt denne kamp på strangulering, hvad der vakte stor jubel. Af andre kan nævnes Torben Dal, der kæmpede mod en tysker på 93 kg og vandt ved rent kast, samt Flemming Schjærff, der havde en af sine bedste dage og vandt begge sine kampe overlegent.

Efter disse kampe var der to frie klasser, delt op efter alder, hvor alle kæmpede mod alle. Gerald Christensen blev nummer to i sin klasse.

Man ankom igen til København søndag aften efter en god og lærerig tur.



Fredag den 28. april 1967 spillede en venskabskamp i bordtennis mod Carlsberg. I modsætning til tidligere måtte vi i denne match indkassere et 10-5 nederlag.

Single:

- 1: Vagn Jacobsen-J. Brahtz 21-11 13-21 17-21
- 2: Peter Krogh-Ole Larsen 21-9 21-14
- 3: Mogens H. Jensen-B. Overgaard 21-11 19-21 11-21
- 4: B. Lindholm Andersen-F. Schaarup 21-19 21-13
- 5: Per Smidt-J. E. Bull 25-23 21-15
- 6: Finn Jørgensen-Ib Gade-Gerst 13-21 14-21
- 7: Ole Jensen-Erling Andersen 21-11 21-10
- 8: Leif Kirk-Steen Andersen 21-16 24-22
- 9: B. Windahl-O. Færch Petersen 22-20 13-21 14-21
- 10: J. Lund-Jens Mortensen 21-9 21-12

Double:

- 1: Vagn Jacobsen/Peter Krogh-J. Brahtz/Ole Larsen 21-16 19-21 21-10
- 2: B. Lindholm Andersen/Per Smidt-B. Overgaard/F. Schaarup 18-21 21-15 21-19
- 3: Mogens H. Jensen/Finn Jørgensen-J. E. Bull/Ib Gade-Gerst 16-21 12-21
- 4: Ole Jensen/Leif Kirk-Erling Andersen/Steen Andersen 21-4 21-17
- 5: B. Lindholm Andersen/J. Lund-O. Færch Petersen/Jens Mortensen 16-21 21-14 21-16



Roklubben har haft en fin start på sæsonen. Såvel de tre nye både som de gamle har været flittigt brugt. Der har især været stor interesse for morgenroning, så stor, at vi ikke har været i stand til at få alle ud, der har lyst. Dette skyldes især, at vi ikke har styrmænd nok, men vi håber, at dette kan afhjælpes til næste år.

Det har været på tale at arrangere en kaproning i slutningen af sæsonen, både mellem Kompagniets afdelinger indbyrdes og med vor »arve-

fjende« DFDS. Der er altså al mulig grund til at gå i skarp træning.

Tre mand tager i begyndelsen af august på ferielangtur. Turen lægges om ad Isefjorden. Hvis der skulle være flere, der har lyst til en sådan tur, kommer de nok til at vente til næste år, men gå i gang med at planlægge den allerede nu. Dansk Forening for Rosport har både opklodset i alle større byer, og de står til fri rådighed for dem, der kommer først.



I KFIUs turnering, hvori vi deltar med hold i Mesterrækken og i C-rækken, er der spillet følgende kampe:

Mesterrækken:

Ø.K.B. mod Privatbanken	3-0
Ø.K.B. mod Hånd i Hånd	2-1
Ø.K.B. mod Esso	3-0
Ø.K.B. mod F. L. Smidth	2-1

I matchen mod Handelsbanken står det 1-1. Vi vandt 1. singlen, men tabte doublen. Resultatet af kampen mellem de to holds 2. singler vil efter al sandsynlighed være afgørende for vor mulighed for at generobre KFIUs unionsmesterskab i tennis i år.

C-rækken:

Ø.K.B. mod Telefonen	1-2
Ø.K.B. mod Mærsk	3-0
Ø.K.B. mod Codan	2-1

I matchen mod Telefonen var stillingen 1-1 efter singlerne. I den afgørende doublekamp førte vore spillere i tredje og sidste sæt 5-3. Det lykkedes dog Telefonen at overleve tre matchbolde og vinde sættet 7-5. I matchen mod Codan var vi så uheldige, at vor ene doublespiller, Mogens Holmen Nielsen, umiddelbart før kampen forstuede sin ene fod. Dette medførte, at vi, allerede før singlespillerne Steen Christensen og Niels Horn gik på banen, var bagud med 0-1, men disse to klarede paragrafferne og halede sejren hjem med 2-1.

Vi har således før de sidste to

holdkampe mod henholdsvis Carlsberg og Landmandsbanken allerede afgivet 3 points, og vi må derfor gøre alt, for at de to kampe vindes med 3-0, for at vore forhåbninger om at rykke op i B-rækken kan realiseres.

Ø.K.B.s interne mesterskaber bliver påbegyndt i midten af august. Nærmere besked findes på opslags-tavlerne. I. G.-G.



Nordisk serie i fodbold.

Der er stadigvæk svensk føring ved *Stella Polaris*, der forlængst er nået op i »16 points klassen«. På anden- og tredjepladsen kommer nordmændene *Besseggen* og *Roseville*.

Noget kunne tyde på, at Kompagniets ellers så traditionsrige fodboldskibe i år bliver forbigået, når det gælder topplaceringer i fodbold.

Bedste danske skib i serien ligger på femtendepladsen, og det er Mærskbåden *Johannes Mærsk*, som godt nok er »fulgt til dørs« af *Boribana*, der ligger på sekstendepladsen.

Stillingen i den danske serie var ved udgangen af juni måned denne:

1. <i>Johannes Mærsk</i> , A. P. Møller	8 points
2. <i>Boribana</i> , Ø. K.	8 »
3. <i>Heering Susan</i> , Cherry Heering Line	6 »
4. <i>Mongolia</i> , Ø. K.	4 »
5. <i>Sumbawa</i> , Ø. K.	4 »
6. <i>Elsborg</i> , Dannebrog	4 »
7. <i>Poona</i> , Ø. K.	4 »
8. <i>Magdala</i> , Ø. K.	2 »
9. <i>Thora Dan</i> , J. Lauritzen	2 »
10. <i>Pennsylvania</i> D.F.D.S	2 »

Nordisk landskamp i fri idræt.

Her er danskerne sejlet helt agterud, specielt af nordmændene, som har fremragende støtte af de mange udstationerede idræts- og velfærdssekretærer samt deres idrætsuger, som i sommermånederne løber i alle stør-

re kontinenthavne. Man er endda gået så vidt, at man har forsøgt sig med norske idrætsuger i Singapore.

Det er indlysende for enhver, at man trods en udligningskoefficient har lidt svært ved at hævde sig i det selskab. Her er den bedrøvelige stilling ved udgangen af juni:

1. Norge	2.004.500 points
2. Sverige	1.107.915 »
3. Finland	1.011.210 »
4. Danmark	814.000 »

Det skyldes ikke Kompagniets idrætsskibe, at vi er bagefter, for de har traditionen tro gjort en god indsats, hvilket vil fremgå af følgende 10 på toppen listen pr. 30. juni:

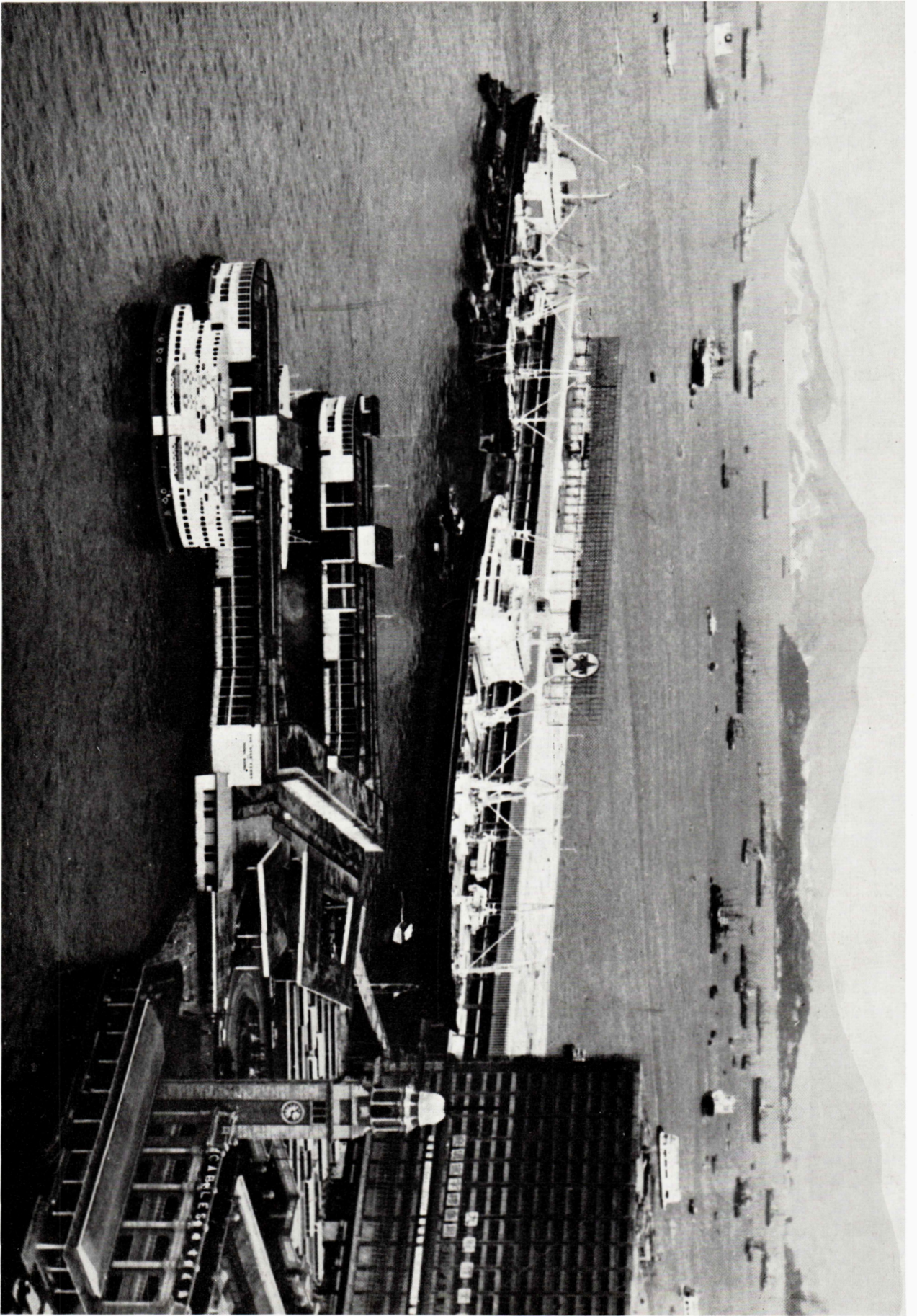
1. <i>Boribana</i> , Ø. K.	16.185 points
2. <i>Rimja Dan</i> , J. Lauritzen	15.627 »
3. <i>Alberta</i> , D.F.D.S.	14.916 »
4. <i>Asmara</i> , Ø. K.	10.530 »
5. <i>Arizona</i> , D.F.D.S	8.303 »
6. <i>Chastine Mærsk</i> , A. P. Møller	7.981 »
7. <i>Korea</i> , Ø. K.	7.893 »
8. <i>Malaya</i> , Ø. K.	7.445 »
9. <i>Pennsylvania</i> , D.F.D.S.	6.826 »
10. <i>Boma</i> , Ø. K.	5.282 »

Svømmekonkurrencen

Endnu har vi de mindre skibe på samme liste som Kompagniets store både, hvilket der fra flere sider er klaget over. Det er jo indlysende, at det er nemmere at opnå 100 % deltagelse i et skib med 10 mands besætning end hvor der er 43 besætningsmedlemmer, så vi bliver nok nødsaget til at dele konkurrencen op i to afdelinger sidst på året.

Her er de 10 bedste svømmeskibe pr. 30. juni:

1. <i>Dori Bres</i> , Nielsen og Bresling	71,4 %
2. <i>Boribana</i> , Ø. K.	65,0 %
3. <i>Asmara</i> , Ø. K.	57,9 %
4. <i>Chastine Mærsk</i> A. P. Møller	50,0 %
4. <i>Kaisa Dan</i> , J. Lauritzen	50,0 %
6. <i>Malaya</i> , Ø. K.	47,3 %
7. <i>Arizona</i> , D.F.D.S.	47,1 %
8. <i>Manja Dan</i> , J. Lauritzen	46,1 %
9. <i>Basra</i> , Ø. K.	40,0 %
9. <i>Nicoline Mærsk</i> , A. P. Møller	40,0 %





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Skibsofficerer

PR. 1. SEPTEMBER 1967

Kaptajn	Overstyrmand	2. styrmand	3. styrmand	Telegrafist	Hovmester
R. E. Larsen	P. Strand	Jens E. Sørensen	Henrik Berthelsen	Eva Cl. Jensen	K. Klinkwort
E. H. Boye	K. E. Christiansen	O. Kehlet Schou	A. B. de Bruijne	M. Fjerdal	B. Hansen
H. Christiansen	J. Tuxen	J. C. Iversen	Frederik Grøntved	H. H. Andersen	F. Thunø
Laur. Pedersen	Ø. B. Lie	Aa. M. Bjerregaard	Kjeld K. Nielsen	S. G. Christensen	O. H. Jørgensen
Fl. Bech	J. Andreasen	O. Stoustrup	O. Olsen	Poula Kristensen	K. Runchel
E. J. Prause	I. E. Tipsmark	Aa. Schiellerup	A. M. van Wijk	Gerda Mørck	S. Christiansen
C. I. Qvist	C. A. Gadeberg	Ole Kragh Hansen	N. H. Christiansen	Mogens S. Toft	C. Holgersen
O. Nislev	B. V. Myrthue	Erling Reimers	Ole Andersen	Birgit Poulsen	T. Rasmussen
V. Glesner	Johs. Nielsen	A. W. Mortensen	Robert B. Driessen	B. G. Pedersen	I. Hørby
Zacho Pedersen	Kurt Jacobsen	Frede Olesen	P. A. van Gelder	P. C. Ankerstjerne	R. Luderer
N. C. Fabricius	O. Thomasen	Ove Hamburger	A. A. Joosse	E. Kallmayer	G. Gjøg
E. H. Danstrup	G. Grinvalds	Jarne Petersen	J. W. R. Wagenaar	O. G. Jensen	R. Schmidt
P. K. Jeppesen	H. O. Hansen	Bent V. Larsen	P. U. Petersen	K. E. Christiansen	N. Lauritzen
P. Schødt Schou	H. F. L. Petersen	Peter Haarsløv	Pieter H. Slis	P. E. Jensen	G. Jørgensen
H. Philipsen	H. T. Jensen	Finn K. Kramme	Jørgen M. Ambus	K. L. Jensen	S. Andersen
Niels Agge	K. B. Kaysen	C. P. Petersen	K. M. Niekrenz	E. L. Seemann	H. B. Juliussen
A. Buntzen	T. Johansen	Niels A. Jensen	Svend E. Jørgensen	T. B. Jørgensen	C. Larsen
S. O. B. Christensen	B. Ø. Pedersen	A. Bjørn Jensen	Nicolaas Koedam	H. C. V. Jensen	P. Sandberg Jensen
P. F. Hansen	L. Iversen	P. J. Petersen	L. Versteeg	Karen Blaabjerg	L. Jensen
J. J. Jacobsen	K. T. Svendsen	Ole Havkrogh	E. O. Thomsen	Bodil Dons	H. Kranker
Munk Andersen	Bj. Reidl	Edvard Nielsen	Palle Fauruskov	C. H. Petersen	H. J. Olsen
K. Svendsen	A. Danielsen	K. R. Nielsen	P. W. Qvist	K. J. Ø. Nielsen	W. Karlsen
V. de Fine Licht	P. E. Knudsen	Leif R. Rasmussen	R. A. van den Bosch	Steen Grand	Å. Christensen
S. E. Christensen	V. Leth-Sørensen	Jørgen Lund	John F. Rasmussen	K. E. Larsen	H. Andersen
A. Marott	W. Glen Nielsen	S. Å. Christophersen	H. J. S. Heinesen	W. Sahl	J. Hansen
S. Kastrup Petersen	Viggo Christensen	S. A. Poulsen	C. A. Taal	N. Meinfeldt	K. E. Rasmussen
P. Møllerup	V. H. Munch	P. T. Iversen	R. J. J. M. Smits	P. P. Jørgensen	F. Kronhjem
H. Thestrup Schmidt	T. Halse	S. J. Arnoldson	J. L. Drenth	J. K. Olsen J. E. Andersen	P. Sarauw
K. B. Christiansen	C. Erichsen	J. Rytter Pedersen	K. P. Petersen	Inger Jeppesen	A. Sørensen
G. Jensen	Selmar Jensen	E. H. Christensen	H. S. Tjiburg	Lene V. Rømer	J. Nielsen
O. Kinch	Werner Solberg	E. Fabricius Nielsen	R. Bérénos	Ole Hansen	S. Johansen
H. C. A. Hansen	E. Bruun	J. O. Henriksen	O. A. Aslagsen	K. E. Jensen	B. A. Jørgensen
S. E. Lassen	Sv. E. Barrett	Ib Fremming	Poul A. Jakobsen	Daghy Kaaber	S. Jensen
J. M. Mouritzen	S. Aa. Rohde	P. G. Halsson	G. J. J. Pot	Hanne Sørensen	H. V. Jensen
C. E. Christensen	V. Vestergaard	Thyge Nielsen	H. E. Tiedemann	E. Christensen	B. Jespersen
J. E. Paulsen	B. S. Grønbech	P. Johannessen	A. C. Samuelsen	Th. Sandbeck	K. E. Larsen
O. H. Christoffersen	J. Ø. Sonnichsen	Bill J. Larsen	Kai W. Jensen	H. B. Jensen	K. V. Petersen
Th. M. Dahl	W. Elg. Christiansen	Jørgen Lundegård	K. H. Jensen	J. O. Hansen	K. P. Johansson
J. M. Rasmussen	H. J. Andreasen	S. H. Christiansen	T. A. Dimaya	S. L. Jensen	B. O. Jacobsen
P. B. Larsen	A. Petersen	T. H. Søndergaard	E. O. Pedersen	J. N. Jensen	C. Nielsen

Skib	Maskinchef	1. maskinmester	2. maskinmester	3. maskinmester	Elektriker
ALAMEDA	P. Laut	R. K. Åstrand Hansen	Jørgen Johansen	Preben Hansen	Niels J. Willumsen
ANCONA	C. F. Poulsen	Kaj S. Mortensen	Preben E. Petersen	–	I. Wessel Jakobsen
ANDORRA	H. Ehrhorn Jørgensen	D. A. F. Simonsen	B. S. Christensen	–	H. Ømark Andersen
ARANYA	Sv. Lehmann Nielsen	Ib Marslew	Torben A. Jørgensen	–	Benny Nielsen
AROSIA	P. A. Nielsen	J. Kiilerich	Hugo E. Christensen	–	F. Christiansen
ASMARA	E. Kjærsgaard Jensen	Sv. Aa. Poulsen	Per Andersen	Carl E. Christensen	Kaj I. Thomsen
AYUTHIA	G. Norman Hansen	A. Enevold Sørensen	Ejnar S. Krog	Erik L. Olsen	Erik L. Lolle
AZUMA	Kaj Bille	Torben Edelmann	Børge K. Nielsen	–	P. Bach Andersen
BASRA	P. Møller-Pedersen	Knud H. Thoby	Geir Jønsson	John Larsen	Svend Aage Jensen
BEIRA	E. Andreassen	Ove N. Poulsen	F. H. Christensen	E. Underlien	Jørn S. Jørgensen
BINTANG	Poul E. Bramsen	Erik Gwinner	Frede F. Nicolaisen	Erik Bj. Jensen	–
BOGOTA	P. Bøtchiær	J. Brønnum Jensen	Poul Erik Hansen	Mogens Olsen	Georg Høgh
BOMA	Erich Brink	Svend Grau Jensen	Hans G. Jensen	Svenaage Iversen	Kurt H. Rasmussen
BORIBANA	R. Just Petersen	Orle Koustrup	Bjarne L. Jensen	Finn L. Due	Børge Kristoffersen
BUSUANGA	H. E. Sørensen	M. B. Andersen	Ib Nygaard Hansen	Poul J. Graa	H. M. Jørgensen
KAMBODIA	H. C. Dvinge	Henning Jensen	Erik L. Jensen	A. N. Kristensen	Andreas Lamhauge
KINA	B. C. Zub	E. Devi Nielsen	Benny Andersen	M. Bach Jensen	Eig Nielsen
MAGDALA	Sv. Brunk Olsen	Jens E. Lauritzen	Erling F. Jensen	Bent Hansen	Niels Larsen
MALACCA	Sv. O. Bille	Per G. Jørgensen	Leif Hansen	Poul-Erik Ballegaard	Orla Matthiesen
MALAYA	R. M. Schrøder	Erik Skotte	Bent Nedergaard	Finn Kallelose	Svend Chr. Larsen
MANCHURIA	B. Haiward	A. Mærsk Pedersen	Erik Mogensen	John S. Olsen	Bent Chr. Rasmussen
MOMBASA	P. Lundius	E. Molsgaard	Henning H. Walther	Lars B. Jensen	Per Hansen
MONGOLIA	Sv. J. Næs	Jørgen O. Jeppesen	Jens N. Aa. Sørensen	Ib Fl. Clausen	Henrik W. Jensen
MORELIA	L. E. Larsen	Svend Bendixen	Jørgen E. Hansen	Ole V. Nielsen	Kurt S. Larsen
NAKSKOV	B. H. Simonsen	Leif Birch	Ole K. Pedersen	Torben Frederiksen	Bent Andersen
NORDIC HAWK	E. Sloth	J. Winther Petersen	I. Ellebæk Pedersen	K. Juul Andersen	N. R. Jeppson
NORDIC HERON	H. R. Petersen	J. Magnussen	Petur Højgaard Poul Eugen Sørensen	Allan Nissen Sven-Jørn Hast	P. E. Frandsen
PANAMA	H. P. Deleuran	Poul Jensen	Peder H. Hansen	Anders B. Jensen	Bent Østergaard
PASADENA	Sv. Aa. V. Rasmussen	O. S. Weis	Sv. S. Hermansen	Ole F. Nielsen	Peter E. Damgaard
PATAGONIA	H. C. Sørensen	Bjarne H. Skaarup	Rolf H. Stanzel	Bent Winther	Jørgen B. Petersen
POONA	S. Chr. Pedersen	Henry Chr. Hoffmann	Bent Klausen	Thomas Ekdahl	Aksel Jensen
PRETORIA	A. Eriksen	Joel Poulsen	Bøggild Thomsen	Frank Pedersen	Jørgen H. Olesen
SAMOA	Jørgen Jensen	Ib Sørensen	John Pedersen	Svend Hansen	Ole Finn Rasmussen
SARGODHA	J. Olesen	Jørgen Christiansen	Just Frederiksen	Flemming K. Hansen	Egon L. Eriksen
SIBONGA	J. Chr. Juul	Bent E. Warrer	Erik F. Berntsen	Per V. Nielsen	Arne H. Hansen
SIENA	Vagner Nielsen	I. Bossen Pedersen	Tage Schunck	Svend Erik Tofte	Finn Faurshou
SIMBA	Aa. Munch Hansen	Leif Pedersen	Per N. Gregersen	Kai S. Johansen	Arne Vistisen
SINALOA	N. Chr. Johansen	Poul Jacobsen	Jens U. Pedersen	Finn Engbøge	Hans B. Olsen
SONGKHLA	Chr. V. Thygesen	Leif Rasmussen	John E. Larsen	Jørgen Christensen	Vagn A. Bruntse
SUMBAWA	Aage Hansen	Kurt D. Pedersen	Ole Rasmussen	P. Brønnum Jensen	Erik Larsen

Kaptajner

p. t. hjemme uden skib

J. A. Thomsen
A. Christensen (syg)
G. A. Jacobsen
H. S. Jerne Larsen
H. P. Berg
K. P. Pedersen
R. Engelsted

Overstyrmænd

p. t. hjemme uden skib

Ebbe Andersen
J. P. Krøyer
N. H. Harboe (syg)
J. K. Kjærsgaard
J. N. Ryborg
Ole Henriksen
J. Syversen
H. Hjaltason
K. Starup Nielsen
(syg)

2. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

Jens A. Holm
J. E. A. Petersen
Kay Jørgensen
Jan Thorbek
K. Kristoffersen
Mogens Hansen
Jens Aage Vest
P. Steinbeck
F. Korsgaard

3. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

S. Erlandsson
Jens Munch
Knud Sehested

Telegrafister

p. t. hjemme uden skib

O. K. Boss
Fritze Melchior
B. J. Larsen

Hovmestre

FERIE

pr. 1.9.1967:

H. P. Schmidt
P. Gunst
M. E. Jensen
L. Christiansen
B. Nielsen
E. Hallundbæk
L. Ravn

AFLØSNING

pr. 1.9.1967:

E. Christensen
V. Thrige Andersen
O. Thielemann

AFGÆT

med pension:

H. Kirstein
pr. 31/8 1967

Maskinchefer

p. t. hjemme uden skib

B. C. Christensen
S. Staunsager
J. Chr. Olsson

1. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

H. Lisby
J. Poulsen

2. maskinmestre

Elektrikere

p. t. hjemme uden skib

E. A. Vestermann
Jørgen V. Friis