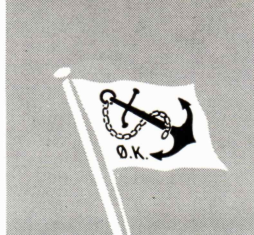


ØIK BLADET



ÅRGANG 15 · NUMMER 4 · SEPTEMBER 1972



Forside. København. Fra fodboldkampen SPINLON-ØKB 5-2 (3-0) den 5. august. Finn Sørensen, *Spinlon*, har passeret Torben Autrup, ØKB, men Odd Svennevig (t. v.) når at tackle den farlige *Spinlon*-angriber.

Front page. Copenhagen. From the soccer match SPINLON-EAC 5-2 (3-0) on the 5th August. Finn Sørensen, Spinlon, has passed Torben Autrup, EAC, but Odd Svennevig (to the left) comes in time to tackle the dangerous Spinlon-forward.

Bagside. Drupa. M.v. *Rijnpoort* - ØK-hovedkontor under udstillingen Drupa '72.

Back page Drupa. M.v. Rijnpoort - EAC-headquarters during the Drupa '72 exhibition.

Indhold

| | |
|--|----|
| Drupa '72 | 3 |
| Kongen af Ashanti på sit første besøg i Danmark | 6 |
| Nyt om nye skibe | 7 |
| Kompagni-nyt | 13 |
| 25 år hos ØK, New York | 16 |
| Tilbagetræden efter 34 års tjeneste | 16 |
| Denmark House, Djakarta | 17 |
| Investeringsforeningen | 17 |
| Gummifabrikkerne i Durban | 18 |
| M.s. Meonia får Los Angeles' havns velkomst under jomfrurejse | 20 |
| Æresbevisning til kaptajn Gunnar Jensen | 21 |
| Ben/ØK bulk service | 22 |
| Kursus i virksomhedsledelse 1972 | 23 |
| Navigationsskolerne | 24 |
| Sporten | 24 |

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, 1099 København K

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
Ib Gade-Gerst

REDAKTIONSUDVALG:
G. A. Engelmann
Finn Kørner
Heinz F. Langfeldt

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

Husk at melde adresseforandring

TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse





DRUPA '72

DRUPA '72 – verdens største internationale fagmesse for tryk og papir – blev holdt i Düsseldorf fra 26. maj til 8. juni, og Kompagniet var stærkt repræsenteret af folk fra alle filialer og datterselskaber, der er engageret i trykkerforretningen.

Udstillingen, der dækkede et areal på 100.000 m² og omfattede over 1000 udstillere, blev officielt åbnet den 26. maj kl. 10.00 af generaldirektør for Heidelberg koncernen Dr. Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg i sin egenskab af præsident og primus motor for Drupa. Allerede kl. 10.03 havde E. Levison A/S solgt udstillingens første maskine. Det drejede sig om en af Heidelbergers nye GTO offset presser, der ligesom nyheder fra vore andre principaler blev præsenteret for publikum for første gang.

Til stede ved den officielle åbningshøjtidelighed var direktørerne Werner Nielsen og T. W. Schmith, underdirektør Holger Hansen og kontorchef H. Schibsbjerg, som efter åbningen besøgte bl. a. de store konfe-

renceværelser, der var stillet til Kompagniets rådighed i Heidelbergshal. I denne hal kørte 65 Heidelberg maskiner uafbrudt under hele udstillingen, hvilket medførte et forbrug af 800 tons papir.

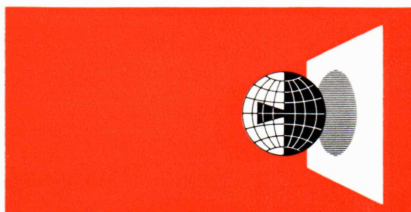
Til at huse vore filialfolk og oversøiske kunder under udstillingen havde Kompagniet lejet hotelskibet »Rijnpoort«, som var fortøjet ved en Rhinkaj kun 300 meter fra Heidelbergers udstillingshal.

Forud for udstillingen afholdtes det andet internationale grafiske koordinationsmøde i dagene 23. til 25. maj om bord på »Rijnpoort«, der også blev et populært mødested for Kompagniets kunder, gæster og principaler. »Rijnpoort« dannede således rammen om to officielle middage for vore venner fra Heidelberg, Polar, Stahl, Müller/Martini og Hunkeler.

Herudover virkede »Rijnpoort« som Kompagniets kommunikationscenter, hvorfra man gennem et personsøgeanlæg konstant kunne holde

kontakt med vore folk, uanset hvor de opholdt sig i de to udstillingsarealer. Desuden var der installeret telex og telefon til omverdenen.

Det nære samvær om bord på »Rijnpoort« dannede rammen for gensidig bedre forståelse af den grafiske forretnings mangeartede problemer i de forskellige lande, og mange venskabsbånd blev knyttet mellem Kompagniets deltagere fra filialer og datterselskaber om bord på »Rijnpoort« under Drupa '72.



DRUPA '72 – the world's largest international exhibition for graphic arts machinery and paper – was held in Düsseldorf from 26th May to 8th June, our Company being strongly represented by members of the branch offices and affiliated companies engaged in the printing trade.

The exhibition, which covered an area of over one million square feet and housed more than 1000 exhibiting manufacturers, was officially opened on 26th May at 10.00 a.m. by the Managing Director of the Heidelberg concern, Dr. Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg, in his

capacity of president and primus motor of Drupa. The very first sale of the exhibition was made by Erik Levison Ltd. as early as 10.03 a.m. This was one of Heidelberg's new GTO off-set presses, introduced to the public for the first time, as were innovations from our other principals.

Present at the official opening ceremony were Mr. Werner Nielsen, and Mr. T. W. Schmith, Managing Directors EAC, Mr. Holger Hansen, General Manager, and Mr. H. Schibbye, Departmental Manager, who afterwards went over the large conference rooms provided for our Company in the Heidelberg Hall, in which 65 Heidelberg printing presses were in continuous operation during the exhibition which resulted in a consumption of 800 tons of paper.

To accommodate visitors from branch offices and overseas customers during DRUPA our Company had chartered a hotelship, the m/v "Rijnpoort", which was moored on the Rhine only 300 yards from the Heidelberg exhibition hall.

Prior to the exhibition, the 2nd International Printing Co-ordination Meeting was held from 23rd - 25th May on board the "Rijnpoort" and the ship became a popular meeting place for our Company's customers, guests, and principals. "Rijnpoort" thus provided the setting for two official dinners for our friends from Heidelberg, Polar, Stahl, Müller/Martini, and Hunkeler.

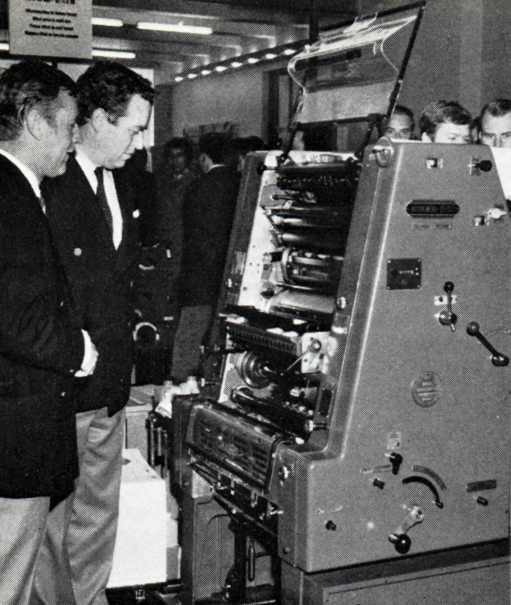
"Rijnpoort" was also our Company's communication-centre from which constant contact by a ship-to-person system could be maintained with our people wherever they were in the two different exhibition areas. In addition telex and telephonic communication with the rest of the world were maintained.

The feeling of togetherness on board the "Rijnpoort" created better mutual understanding of the many and varied problems of the graphic business in the different countries, and many ties of friendship were made between participants from the Company's branch offices and affiliated companies on board the "Rijnpoort" during Drupa '72.

Drupa. Interesserede kunder fra Nigeria, Mr. John Akanda (t.h.) og Mr. Zacc Baiye (i midten), Baraka Press Ltd., Kaduna, får forevist en af de nye Heidelberg off-set presser af konsulent John Jørgensen, E. Levison A/S, der sammen med andre konsulenter var stillet til rådighed for Heidelberg under hele Drupa.

Drupa. Interested customers from Nigeria, Mr. John Akanda (to the right) and Mr. Zacc Baiye (in the middle), Baraka Press Ltd., Kaduna, are given a demonstration of one of the new Heidelberg off-set presses by Mr. John Jørgensen, Consultant, who was delegated to demonstrate Heidelberg Machines during Drupa, as were other consultants from E. Levison Ltd.





2



3



4



1

Drupa. Æresgæster og vært ved middag om bord på m/v »Rijnpoort« den 30. maj 1972. Fra venstre: Direktør W. Zimmermann og generaldirektør Dr. Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg, Heidelberg koncernen, og direktør Werner Nielsen.

Drupa. Guests of Honour and host at the dinner on board m/v "Rijnpoort" 30th May, 1972. From left: Mr. W. Zimmermann, Director, and Dr. Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg, Managing Director, both of the Heidelberg Concern, and Mr. Werner Nielsen, Managing Director, EAC, Copenhagen.

2

Drupa. Bogtrykker J. Strandberg (t. h.) betragter sammen med salgskonsulent E. Schulz, E. Levison A/S, den nye off-set maskine, han købte kun tre minutter efter, at Drupa åbnede den 26. maj 1972.

Drupa. To the right: Mr. J. Strandberg, printer, with sales-consulant E. Schulz, view the new off-set machine which he bought only 3 minutes after the opening of Drupa on 26th May, 1972.

3

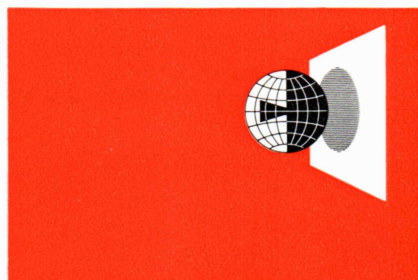
Drupa. Gæster ved middagen om bord på m/v »Rijnpoort« 30. maj 1972.

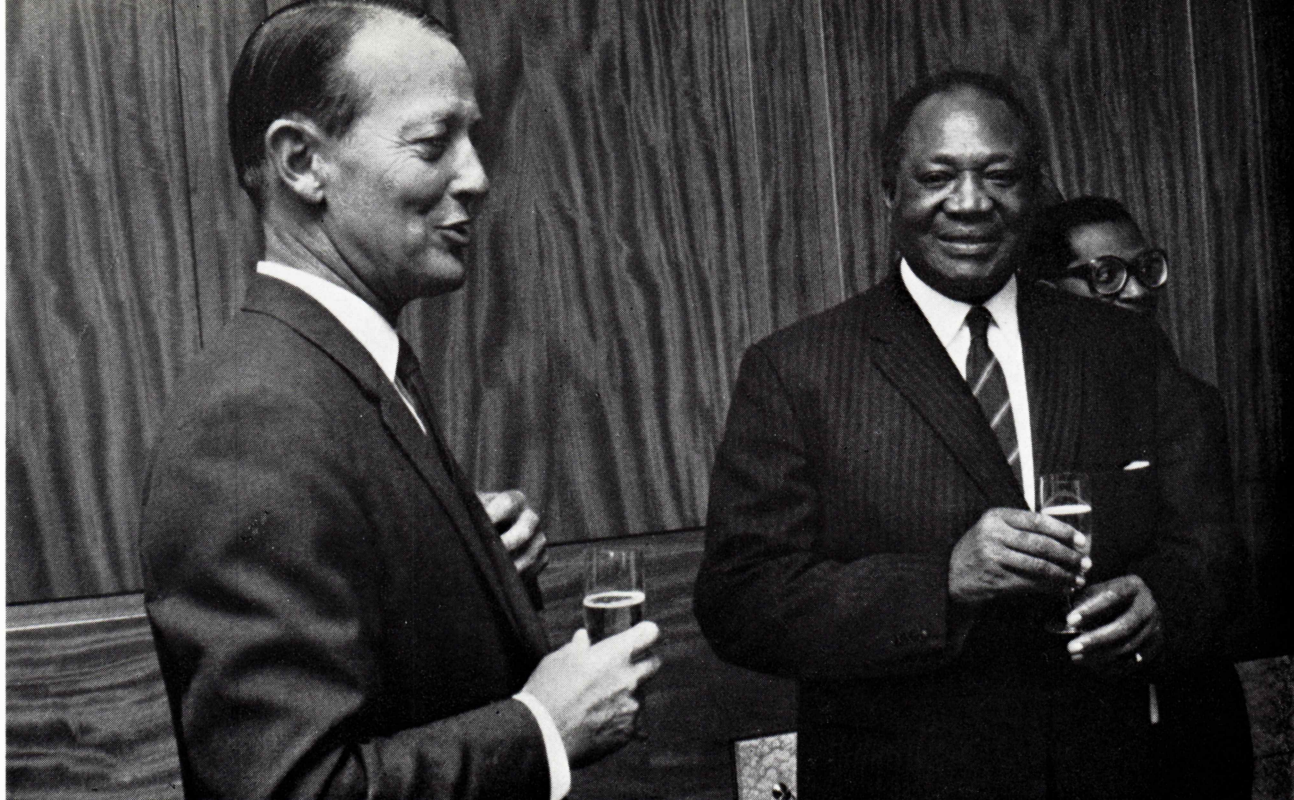
Drupa. Guests at dinner on board the m/v "Rijnpoort" 30th May, 1972. From the left, clockwise round the table: Mr. W. Zimmermann, Mr. B. Svenning Hansen, Dr. Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg, Mr. Werner Nielsen, Mr. Karl Mohr, Mr. Holger Hansen, Mr. Shimizu, PMT Japan, and Mr. R. L. Stüdlein.

4

Drupa. Gæster ved »Bogbinderi-middagen« om bord på m/v »Rijnpoort« den 3. juni 1972.

Drupa. Guests at the "Bookbinding Dinner" on board the m/v "Rijnpoort" 3rd June, 1972. From the left. Mr. B. Kronie Petersen, Mr. Rolf Hunkeler, Mr. Franz Hunkeler, Mr. W. Bisegger, Mr. Ernst Müller, Mr. S.-J. Højtved Pedersen, Mr. Hans Müller, and Mr. B. Svenning Hansen.





KONGEN AF ASHANTI PÅ SIT FØRSTE BESØG I DANMARK

Ashantiernes konge, Asantehenen, Otumfuo Nana Opuko Ware II, og gemalinde, Victoria Poku, var Kompagniets gæster i dagene fra tirsdag aften den 25. til torsdag morgen den 27. juli.

Asantehenen kom ikke direkte fra hjemlandet Ghana, men fra England, hvor han var Dronning Elizabeths officielle gæst på Buckingham Palace.

Selskabet, som også inkluderede Asantehenenens privatsekretær, Mr. S. Andoh, blev i lufthavnen mødt af bl. a. underdirektør Valdemar Schmidt, filialbestyrer Ole Erichsen, Accra, Danmarks Ambassadør i Ghana, fru Nonny Wright, samt den ghanesiske chargé d'affaires, Mr. J. A. Kuntoh.

Onsdag formiddag ankom Asantehenen med gemalinde samt sekretær til Kompagniets Hovedkontor, hvor kontorlokalerne blev forevist og et glas champagne serveret i Direktionens salon.

Direktionen var vært ved den efterfølgende frokost i Direktionens spisesalon, og om eftermiddagen ledsagede vicedirektør Bent Andersen selskabet på en Nordsjællands-tur med besøg på Kronborg.

Dagen sluttede med en reception og middag i den ghanesiske ambassade.

KING OF ASHANTI ON HIS FIRST VISIT TO DENMARK

The Asantehene of Ashanti, Otumfuo Nana Opoku Ware II, and consort, Victoria Poku, were our Company's guests

from Tuesday evening 25th until Thursday morning 27th July.

The Asantehene arrived here from Ghana via England, where he had been the official guest of Queen Elizabeth II at Buckingham Palace.

The party – which included the Private Secretary of the Asantehene, Mr. S. Andoh – was received at the Copenhagen airport, by among others, Mr. Valdemar Schmidt, General Manager and Company Secretary, Mr. Ole Erichsen, General Manager for Ghana, the Danish Ambassador to Ghana, Mrs. Nonny Wright, and the Ghanaian Chargé d'Affaires, Mr. J. A. Kuntoh.

On Wednesday morning the Asantehene with consort and secretary were shown around our Company's Head Office and a glass of champagne was served in the reception room of the Managing Directors. Following a luncheon hosted by the Managing Directors, Mr. Bent Andersen, Deputy Managing Director, accompanied the party on a tour of North Zealand which included a visit to Kronborg Castle (Elsinore).

The day ended with a reception and dinner at the Ghanaian Embassy.

Hovedkontoret. Direktør Mogens Pagh i samtale med Asantehenen, Otumfuo Nana Opoku Ware II. I baggrunden den ghanesiske chargé d'affaires, Mr. J. A. Kuntoh.

Head Office. Mr. Mogens Pagh in conversation with The Asantehene of Ashanti, Otumfuo Nana Opoku Ware II. In the background the Ghanaian Chargé d'Affaires, Mr. J. A. Kuntoh.

Hovedkontoret. Fra venstre: Vicedirektør Bent Andersen, Asantehenenens gemalinde, Victoria Poku, og Danmarks ambassadør i Ghana, fru Nonny Wright.

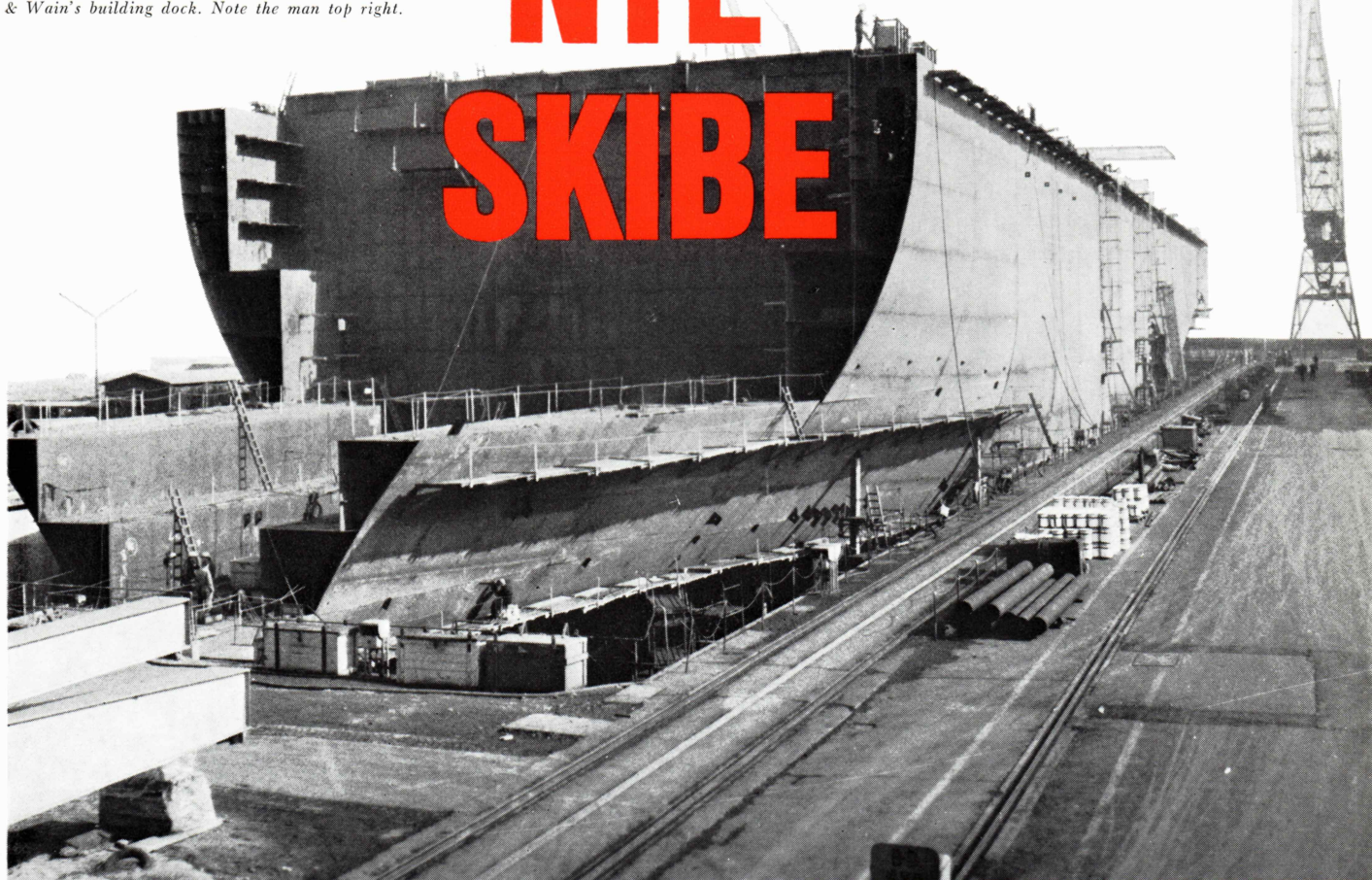
Head Office. From the left: Mr. Bent Andersen, Deputy Managing Director, The Asantehene of Ashanti's consort, Victoria Poku, and the Danish Ambassador to Ghana, Mrs. Nonny Wright.



NYT OM NYE SKIBE

København. Nybygning nr. 845 – containerskib til ØK under bygning i Burmeister & Wain's byggedok. Bemærk manden øverst til højre.

Copenhagen. New building No. 845 – container vessel for EAC under construction in Burmeister & Wain's building dock. Note the man top right.



I tidligere udgaver af ØK-bladet er der redegjort for Kompagniets nybygninger, der jo som bekendt omfatter to containerskibe til Østenlinien (ScanDutch), to containerskibe til Pacificlinien (Johnson ScanStar) og et roll-on/roll-off skib til Australienlinien (ScanAustral).

Containerservicen til Østen vil blive betjent af i alt seks containerskibe, til Pacifickysten af ni containerskibe, og til Australien af fem Ro/Ro skibe.

Nu da m.s. *Falstria* og m.s. *Meonia*

er leveret og indsat på Pacificruten, det første containerskib fra B & W søsat og det andet i byggedokken, kan det måske være af interesse at fortælle lidt om specielle og interessante detaljer ved skibenes indretning og udstyr, driftsforhold, lasteløseplanering, ydelse, produktionskapacitet etc.

Både *Falstria*, *Meonia* og Ro/Ro skibene har været præsenteret i ØK-bladet, og det efterfølgende vil derfor væsentligst beskæftige sig med containerskibene fra B & W.

Disse skibe er forsynet med et meget stort tanksystem anbragt i dobbeltbunden, dobbeltsiderne, og i øvrigt hvor skibsrummet ikke kan udnyttes til containere. Tankene benyttes på sædvanlig måde til brændselsolie, smøreolie, ferskvand etc., men herudover er der indrettet særlige tanke, udelukkende bestemt for ballast, således at blanding af olie og ballastvand i tankene helt undgås. Brændselsolie og vandballast-tankene er anbragt i et balanceret forhold til hverandre, således at ski-

bet i meget vid udstrækning kan holdes i en statisk kondition med hensyn til stabilitet, trim, styrke etc. ved at fylde op med ballastvand, efterhånden som der forbrændes olie. Dette medfører, at dækskapaciteten kan udnyttes maksimalt og skibet holdes på bekvem og hensigtsmæssig stabilitet og trim til opnåelse af den bedst mulige sødygtighed.

To af sidetankene virker som anti-heeling tanke. De er forbundet med hinanden via et kraftigt pumpeanlæg, der kan styres både automatisk og manuelt. Anlægget sørger for, at skibet holdes på ret køl under lastning/losning af containere i cellerne.

Der er indrettet særlige tanke til opsamling og bundfældning af sludge (olieblandet vand) med henblik på tømning til tankanlæg i land for derefter at undgå udpumpning til søs. I østen-skibene er der fra de tre hovedmotorer tale om ca. 9–10 tons sludge i døgnnet.

Østen-skibene fremviser i det hele

taget i kraft af deres størrelse, indretning og fart de fleste interessante detaljer.

Skibenes egenvægt er ca. 22.400 tons med et displacement på 57.000 tons fuldladet. De tre hovedmotorer forbruger, når de udvikler 75.000 HK ved 117 omd./min., ca. 290 tons tung olie i døgnnet, og til hjælpemaskineriet medgår der i søen ca. 14 tons dieselolie og i havn 6 tons pr. døgn. Det svarer til et olieforbrug f. eks. fra Tokio via Panama til Rotterdam på 5800 tons tung olie og 280 tons dieselolie.

Kapaciteterne i de største tank-systemer er for brændselolie 8800 tons, ren vandballast 16.900 tons og dieselolie 850 tons. Det var, hvad man for blot 10 år siden betragtede som en mellemstor tankbåd.

Tonnagen skønnes efter de nuværende målingsregler for lukkede skibe at blive ca. 50.000 tons brutto og 29.000 tons netto.

Lugedækslerne er 14,5 meter lange og 11 meter brede. De vejer op til 29 tons pr. stk., og da skibet ikke har eget udstyr, kan de kun håndteres ved hjælp af kraner i land.

I lastrummene bliver ca. halvde-

len af cellerne indrettet til 40 fods containere. Under dæk bliver kapaciteten, udtrykt i 20 fods enheder, 1666 stk., og totalkapaciteten med to lag på dæk bliver ca. 2200 stk.

Der kan også anbringes containere i et tredje lag på dæk under hensyntagen til stabiliteten, men det er også indtil videre det højeste, som containerkranerne i land kan operere med. Med ni høj under dæk og tre lag på dæk opereres der med en stabel på tolv i højden kun afbrudt af lugedækslerne på vejrdækket.

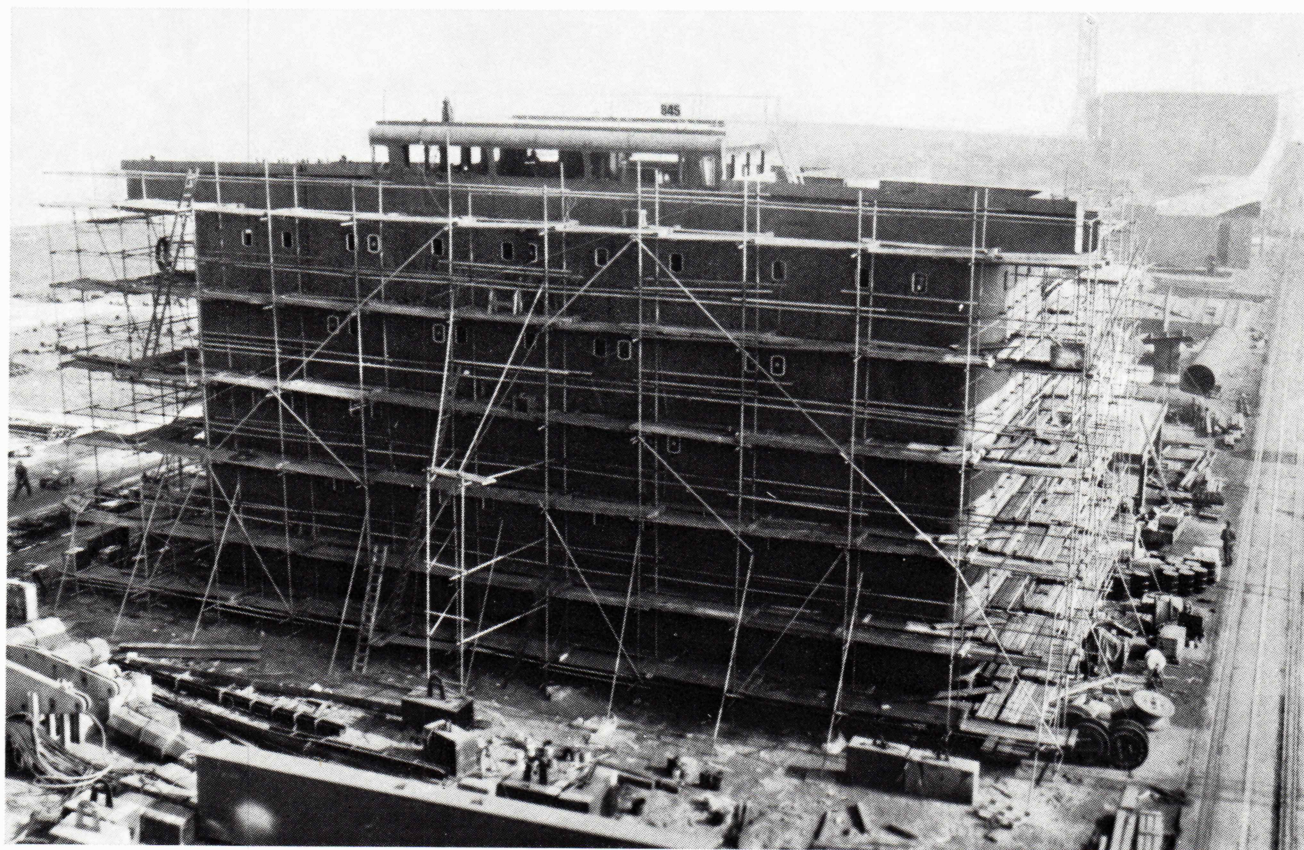
De ni i højden under dæk udgør en ubrudt stabel, og tanktoppen er konstrueret til at bære den samlede vægt af stablen på 180 tons for 20 fods containere og 270 tons for 40 fods containere.

Containernes hjørnestolper er også konstrueret til ni høj i stabling med maksimumbelastning.

På vejrdækket er lugedækslerne konstrueret til en, to eller tre høj stabling med en maks. vægtbegrænsning per 20 fods position til 40 tons og per 40 fods position til 60 tons. Under dæk staves containerne i cellerne med 10 stk. i bredden og på dæk med 12 i bredden.

København. Nybygning nr. 845. Containerskibets aptering under bygning i B & W's byggedok.

Copenhagen. New building No. 845. The accommodation of the container vessel under construction in B & W's building dock.



Lugen agten for maskinrummet indrettes til 60 stk. 40 fods kølecontainere, og på vejrdækslugerne umiddelbart foran og agten for maskinrummet vil der blive tilslutning for 50 stk. kølecontainere. De får alle tilslutning til skibets strømforsyning, og containere under dæk får desuden vandtilslutning for køling af maskineriet.

Alle nybygninger er forsynet med bovpropeller, og østen-skibene får desuden finnestabilisatorer til reducere af rulninger i søen, hvorved der opnås god beskyttelse af ladingen og et roligt skib ved eftersyn i søen af de to sidemotorer.

Broen er på alle nybygninger indrettet efter ens, nutidige principper og udstyret med moderne navigations-hjælpemidler. Den største afvigelse er, at broen – primært for at kunne se frem over toppen af containerne på dækket – er flyttet en etage højere op og derved blevet adskilt fra beboelsen. Styrehus og bestiklukaf er slået sammen til et fælles navigationsrum med bestikbordet i midten af rummet. Borde, skabe, styresøjler og instrumenter er således anbragt, at der er fri gangbaner både langskibs og tværskibs, hvorved der opnås fri passage mellem bestikbord, radar, manøvrerøjle og instrumenter ved brofronten og dørene ud til brovingerne.

Udover det normale navigationsudstyr er der to sæt radar, hvoraf det ene sæt, foruden at være udstyret med normalt antikollisionsudstyr, er tilkoblet et digiploot automatisk antikollisionsanlæg, der er i stand til at følge, plotte og angive andre skibes kurs, fart og afstand ved nærmeste passage for op til 40 radarmål. Plottet vises på en fjernsynsskærm, der kan betragtes uden gene både ved dag og nat.

Til stedbestemmelse er der installeret Decca Navigator og Omega.

Udover SAL loggen installeres også en Dopplar Sonar log for at sikre, at der altid vil være log-oplysninger til rådighed, uden hvilke f. eks. antikollisionsudstyret og finnestabilisatorerne ikke kan operere.

Apteringen er moderne indrettet

med enkeltmandskamre med eget toilet og brusebad til alle.

Adgang til skibene sker gennem en sideport, der bruges både til faldreb og til lodslejderen. Sideporten findes ved tredje dæk, og herfra går man ad trapper to etager op til en cirkelrund elevator, der har forbindelse til alle etager opefter, sluttende på etagen under broen. Midtskibshuset er 6 etager højt, og skibet har 4 dæk over tanktoppen.

Laste/losse planeringen foregår i land og styres på et planlægningscenter af shiplanners (skibsofficerer). De placerer de bogførte containere i de forskellige positioner ombord under hensyntagen til alle forhold under rejsen. De udfører simulationsberegninger, inden den endelige placering bestemmes, og udfører de endelige beregninger over skibets stabilitet, trim, styrkeforhold etc. for hele rejsen inklusive lastning/losning i havnene fremover og olieforbrug/ballasting undervejs.

Ved afgang fra hver havn afleveres et komplet sæt konditioner for skibet gældende til næste havn. Fra sidste lastehavn desuden en opstilling over den ønskede ankomstkonkondition for den første lossehavn.

Endvidere udarbejdes – altsammen i nært samarbejde med skibet – et antal alternative olieforbrug/ballasting muligheder komplet med konditionsberegninger, som kan benyttes under rejsen.

Til beregning af skibets konditioner benyttes elektroniske regnemaskiner. For *Falstria/Meonia* er der anskaffet Stalodicators, som er stationeret i Stockholm og San Francisco. På dette instrument aflæses konditionerne direkte, men der produceres ikke nogen udskrift.

For østen-skibene påtænkes det at køre programmet på DelData. Fordelen ved computere er, at man får et udskrift af konditionerne, som kan benyttes umiddelbart og til videreberegning.

Udover disse mekaniske hjælpemidler, der som nævnt er stationeret i land, udarbejdes der tabeller, hvor alle mellemberegningerne er udført i forvejen, således at man ved enkelte opslag hurtigt kan beregne de forskellige konditioner. Tabellerne vil findes både i land og om bord i skibene.

Om bord kan de især benyttes til efterkontrollering af de maskinberegneede konditioner og til beregning

Stalodicator anvendt for m.s. *Falstria* og *Meonia* til beregning af skibenes konditioner.

Stalodicator used for m.s. »*Falstria*» and »*Meonia*» for calculating the vessels' conditions.



Hver sidemotor kan til- eller frakobles sin akselledning på ca. 5 min. med denne kobling. De 8 konuscyindre A, der er monteret på ringen B, føres i bund i de tilsvarende koniske huller ved hjælp af hydrauliktryk. Koblingen er indkoblet, når de 8 møtrikker C er spændt. Udkoblingen foregår ved hjælp af de 4 trykfjedre D, der fører ringen B med de 8 cylindre tilbage og ud af hullerne, når møtrikkerne C er fri, samtidig drænes hydraulikolien tilbage til tank.

Each wing engine can within 5 minutes be connected or disconnected from its propeller shaft by means of this coupling. The 8 tapered cylinders (A) - which are mounted on a ring (B) - are hydraulically pressed home in the corresponding sockets. The coupling is complete when the 8 nuts (C) have been tightened. Disconnection takes place by means of the 4 compression springs (D) which - after release of the nuts (C) - retract the ring (B) with its 8 cylinders from the sockets, the hydraulic oil simultaneously draining off into a tank.

af konditionsændringer i søen i forbindelse med olieforbrug, ballasting o.s.v.

Til en hurtig kontrol af skibets stabilitet kan de to tidligere nævnte anti-heeling-tanke også benyttes ved, at der pumpes en kontrolleret vandmængde fra den ene tank til den anden, hvorefter forskellen i krængningsvinkler aflæses og GM (talstørrelse i meter eller fod, der angiver skibets stabilitet), udledes direkte af en tabel.

I øvrigt går man i de nye skibe helt over til metersystemet.

Maskinanlæggene i Far East containerskibene er et kapitel for sig. Dieselmotoranlægget i disse nybygninger er det største, der nogen sinde er installeret i et skib. Med dets 75.000 BHK er det 3 gange så stort som vore hidtil største anlæg i Pacific-containerskibene *Falstria* og *Meonia*.

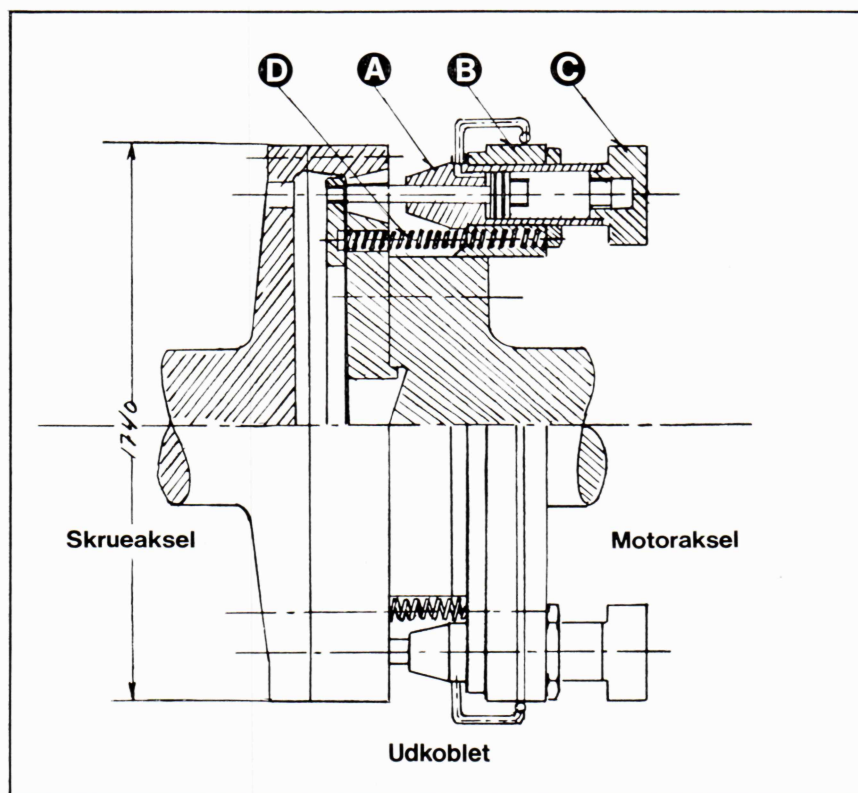
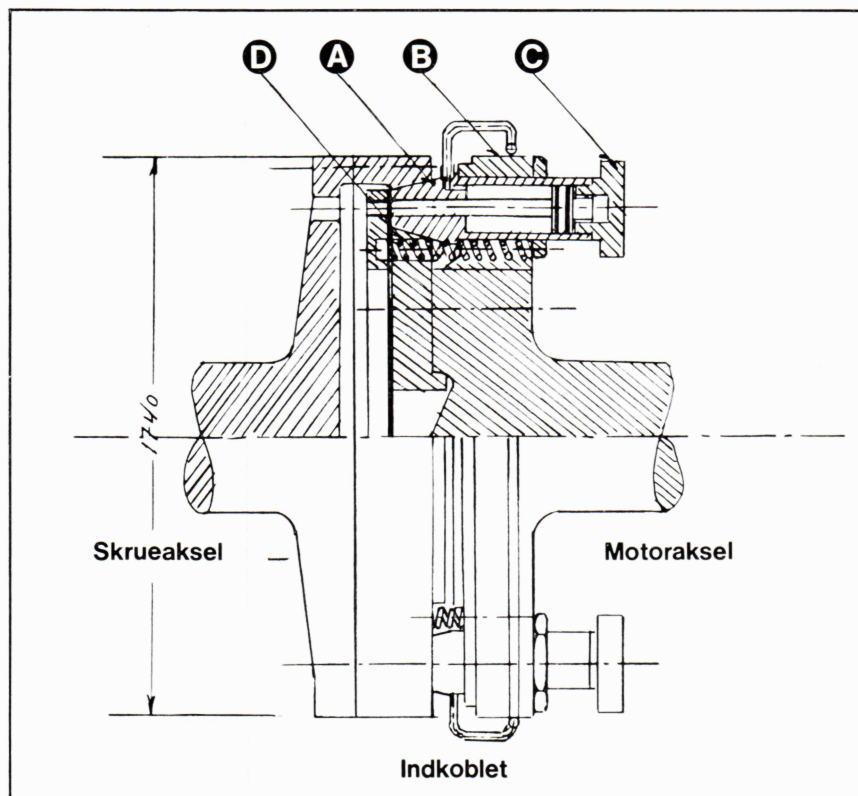
Som tidligere nævnt er de 3 hovedmotorer koblet til hver sin skrue. Centermotoren med 30.000 BHK er koblet til en 4-bladet skrue med vridbare blade. Skruen er den hidtil største af denne type. Den er 6,5 meter i diameter og vejer 40 tons.

Sidemotorerne er hver på 22.500 BHK og koblet til 6-bladede skruer med diameter 5,85 meter og vægt 20 tons pr. stk. Sideskrueakserne har en længde af 21 meter og vejer 55 tons pr. stk.; også dette er en rekord.

Treskruede anlæg er usædvanlige og har tidligere kun været anvendt i hurtige marinekrydsere og et enkelt passagerskib. For Far East containerskibene ligger fordelene væsentligt i driftsikkerheden og i muligheden for at anvende samme motortype og dermed samme reservedele som i Pacific-containerskibene.

Desuden indebærer treskrue anlægget den fra et vedligeholdelses-synspunkt store fordel, at sidemotorerne kan efterses, medens skibet er i fart. Eftersyn kan f. eks. foregå mellem havnene i Nordeuropa, hvor centermotoren alene giver skibet en fart af ca. 21-22 knob.

Under eftersyn af sidemotorerne i



søen frakobles disse fra deres skruer. Dette er nødvendigt af sikkerhedshensyn og for at formindske sideskruernes bremseeffekt. (Se beskrivelsen under diagrammet af koblinger).

Maskinanlægget er i øvrigt automatiseret og beregnet for drift med ubemandet maskinrum. B&Ws skibsværft har opbygget en komplet model af maskinanlægget i målestoksforhold 1:20 for at få alle detaljer placeret så hensigtsmæssigt som muligt.

Overvågning og betjening af dette omfattende anlæg sker fra et kontrolrum i plan med maskintoppen. Her er anbragt alle kontrolorganer, instrumenter og alarmtavler.

Her findes også den 21 meter lange hovedtavle for skibets elektriske anlæg, der fra 5 hjælpemotorer med påkoblede vekselstrømsgeneratorer fordele en samlet effekt på ialt 4.800 kw til de enkelte forbrugssteder.

Hjælpemotor – HK alene svarer til den samlede HK i en P-båd.

Betjeningen af de tre hovedmotorer og dermed skibets manøvrering og fremdrivning foretages normalt fra styrehuset (broen). Bromanøvreringen sker ved betjening af et enkelt håndtag, som regulerer de 3 hovedmotorer og de vridbare blade på centerskruen samtidigt. Hvis der fra broen slås bak, stoppes sidemotorerne automatisk, og centerskruens blade går i bakstilling.

Den høje fart på 26 knob, som maskinanlægget giver disse skibe med de fine linjer, slanke undervandsskrog og rationelle indretning med henblik på højeste effektivitet i håndtering af containere, bringer skibenes transportkapacitet op til en ydelse, der svarer til seks af vore nuværende moderne lastlinieskibe.

NEWS ABOUT NEW BUILDINGS

In previous issues of ØK-bladet details have been given of our Company's new buildings, comprising two container vessels for the Far East service (ScanDutch), two for the Pacific service (Johnson ScanStar) and a roll-on/roll-off vessel for the Australia service (ScanAustral).

The container service to the Far East

will be served by six container vessels, to the Pacific coast by nine container vessels, and to Australia by five Ro/Ro vessels.

The m.s. *Falstria* and m.s. *Meonia* having now been delivered and entered the Pacific service, the first container vessel from the Burmeister & Wain shipbuilding yard having been launched, and the second being in the building dock, it may be of interest to relate certain special and interesting details with regard to the vessels' appliances and equipment, working conditions, planning as regards loading and discharging, performance, production, capacity etc.

M.s. *Falstria*, m.s. *Meonia*, and the Ro/Ro vessels have already been described in ØK-bladet and the following will, therefore, mainly deal with the container vessels to be delivered from B & W.

The vessels are equipped with a very large system of tanks which are placed in the double bottom, the double hull, and in other places where space cannot be utilized for containers. The tanks are as usual used for fuel oil, lubricating oil, fresh water etc., but in addition special tanks exclusively for ballast have been arranged so that a mixture of oil and ballast water can be completely avoided. The fuel oil and water ballast tanks are placed in a balanced relation to each other, so that the vessels can largely be kept in a static condition as regards stability, trim, stress etc. by replenishing with ballast water as the oil is consumed. In consequence the deck capacity can be utilized to its fullest extent and the vessels are kept at a comfortable and

suitable stability and trim to ensure the best possible seaworthiness.

Two of the wing tanks act as anti-heeling tanks. They are connected with each other via a powerful pumping plant which can be operated both automatically and manually. The plant ensures that the vessel is kept on an even keel during loading/discharging of containers.

Special tanks have been installed for collection and sedimentation of sludge (water mixed with oil) with a view to discharging into land-based tanks, thus avoiding discharge and pollution at sea. In respect of the Far East vessels it is a question of about 9–10 tons of sludge a day from the three main motors.

On account of their size, arrangement, and speed the Far East vessels present all in all the most interesting details.

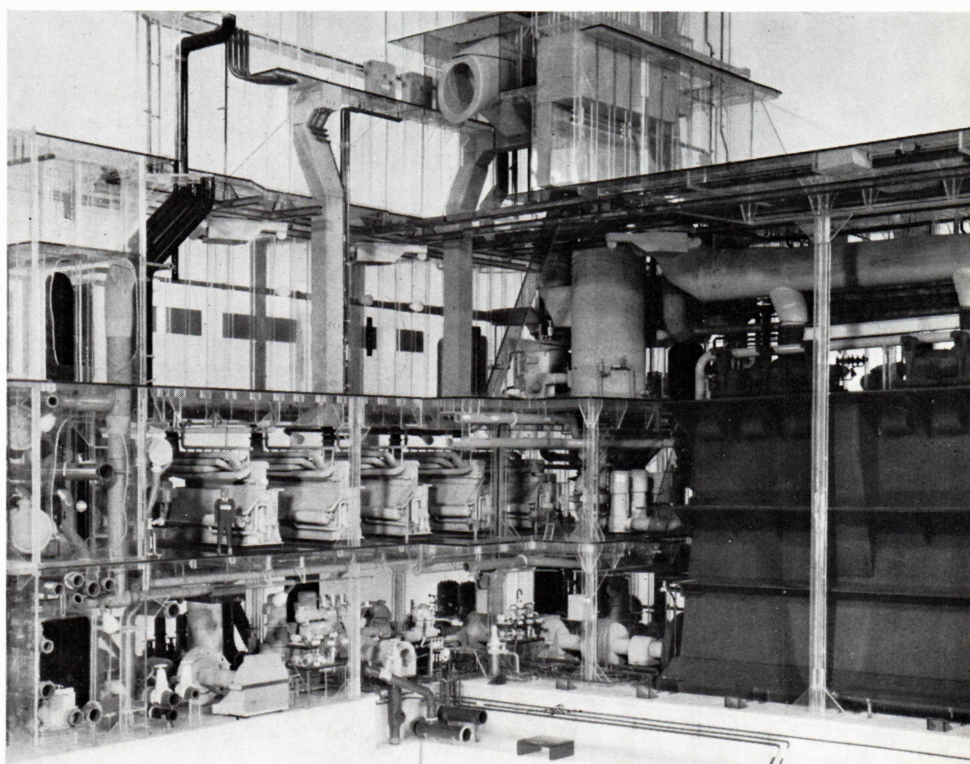
Each vessel's own weight is about 22.400 tons with a displacement of 57.000 tons fully loaded. Generating 75.000 HP at 117 rev./min. the three main motors consume about 290 tons heavy fuel oil a day, while the auxiliary engines daily consume about 14 tons of diesel oil at sea and 6 tons while in port. This corresponds to an oil consumption from e.g. Tokyo via the Panama Canal to Rotterdam of 5.800 tons heavy fuel oil and 280 tons of diesel oil.

The capacity of the larger tank systems is 8.800 tons fuel oil, 16.900 tons water ballast and 850 tons diesel oil. Only 10 years ago this was considered a medium sized tanker.

According to present measurement rules for closed vessels the tonnage is estimated at about 50.000 tons gross and 29.000 tons net.

København. Model af maskinrummet, som det vil se ud i nybygning nr. 845.

Copenhagen. Model of the engine room as it will appear in new building No. 845.



The hatch covers are 14,5 metres long and 11 metres wide, and weigh up to 29 tons a piece. As the vessels are not equipped with own gear the hatch covers can only be handled by shore-based cranes.

About half of the cells in the holds are arranged for 40' containers. Below deck the capacity – expressed in 20' units – will aggregate 1.666 containers, while the capacity including 2 layers on deck will total about 2.200 containers.

Having due regard for stability, it is also possible to place containers in a third layer on deck, but, for the time being, this will be the maximum which shore-based cranes can handle. With nine layers below deck and three layers on deck the ship operates with a pile of 12 layers, only broken by the hatch covers on the weather deck.

The nine layers below deck constitute an uninterrupted pile and the tank top is constructed in such a way that it can support a pile of 20' containers totalling 180 tons and 270 tons for 40' containers.

The corner supports of the containers are also constructed to support nine layers at maximum load.

The hatch covers are constructed to support one, two or three layers on the weather deck with a maximum weight of 40 tons for 20' containers and 60 tons for 40' containers. Below deck the containers are stowed in cells with 10 across, and on deck with 12 across.

The hatch aft of the engine room will hold 60 pieces 40' refrigerated containers, and on the weather deck hatch covers right before and aft of the engine room 50 refrigerated containers can be connected. They are all connected to the vessel's electricity supply and in addition the containers below deck will be connected to the water supply system for cooling the machinery.

All new buildings are provided with bow propellers and the vessels for the Far Eastern service will also be equipped with fin stabilizers for reducing rolling at sea, thus ensuring adequate protection of the cargo and a steady ship during maintenance at sea of the two wing motors.

The lay-out of the bridge of all new buildings is identical and in accordance with up-to-date principles, and provided with modern navigational aids. The main difference is that the bridge – primarily to ensure an uninterrupted view over the top of the containers on deck – has been moved one storey up and is thus separated from the living quarters. The wheel house and the chart room have been arranged as a common navigation room with the chart table in the centre of the room. The chart table, steering column, and instruments have

been arranged in such a way that there is free passage both longitudinally and transversally i.e. free access between the chart table, the radar, the steering column, and instruments at the bridge front and the doors at the wings of the bridge.

In addition to the normal navigational equipment two sets of radar are installed, one of which – besides being equipped with normal anti-collision equipment – is connected to a digiplot automatic anti-collision gear which can follow, plot, and indicate the course, speed, and distance at the closest passage of other vessels for up to 40 radar targets. The plot is shown on a TV screen which can be watched without difficulty both day and night.

For position determination Decca Navigator and Omega have been installed. Besides the SAL log a Dopplar Sonar log will also be installed to ensure that log data are constantly available, without which the anti-collision equipment and the fin stabilizers cannot operate.

Modern accommodation is available with individual cabins, including separate WC and shower bath for all ranks.

Access to the vessels is gained through a side port which is used for the gangway as well as the pilot ladder. The side port is positioned on the third deck from where a staircase leads up two stories to a circular lift which serves all the decks above, ending at the deck below the bridge.

The midship structure is six stories high and the vessel has four decks above the tanktop.

The planning of loading and discharging takes place from shore and is steered from a planning centre by ship planners (ship's officers). They determine the position of the containers on board with due regard to all phases of the voyage. They perform simulation programmes before the final position is determined and make the final calculation with regard to the vessel's stability, trim, strength conditions etc. for the entire voyage, including loading and discharging in the ports ahead and the oil consumption/ballasting en route.

Upon departure from each port a complete set of conditions, valid until the next port, is given to the vessel. From the last port of loading, there is in addition a statement showing the required arrival condition at the first port of discharge. In close co-operation with the vessel's officers a number of oil consumption/ballasting alternatives are worked out, complete with condition calculations, which can be used during the voyage.

Electronic computers are used for calculating the vessel's condition. As far

as m.s. *Falstria* and m.s. *Meonia* are concerned Stalodicators have been acquired which are stationed in Stockholm and San Francisco. From this instrument the condition can be read direct, but no transcript is furnished. As regards the Far East vessels it is proposed to run the programme on DelData. The advantage of computers is that a transcript of the conditions is produced which can be used as it is and also for further calculations.

In addition to these mechanical aids – which as mentioned above are stationed ashore – tables are worked out where all intermediary calculations have been made beforehand, so that, after a few references, the various conditions can quickly be calculated. The tables will be available ashore as well as on board the vessels.

On board, the tables can be utilized particularly for checking the mechanically-calculated conditions and for calculation of changes in conditions at sea in connection with oil consumption, ballasting etc.

For a quick control of the vessel's stability the aforementioned anti-heeling tanks can also be used by pumping a controlled quantity of water from one tank to another, whereafter the difference in the angle of heel is read and the GM (a numerical quantity expressed in metres or feet, indicating the vessel's stability) is read direct from a table.

Incidentally, the metric system is used exclusively in the new vessels.

The Engine Plants of the Far East container vessels present a chapter of their own. The diesel engine plant of these new buildings is the largest ever installed in a vessel. With its 75.000 BHP it is three times the size of our hitherto biggest plant in the Pacific container vessels, m.s. *Falstria* and m.s. *Meonia*.

As mentioned previously, the three main engines are each coupled to an individual propeller. The centre engine – with a capacity of 30.000 BHP – is coupled to a 4-bladed variable pitch propeller. The propeller is the largest of its kind so far. It has a diameter of 6,50 metres and weighs 40 tons.

The wing motors each have a capacity of 22.500 BHP and are coupled to 6-bladed propellers with a diameter of 5,85 metres, weighing 20 tons each. The wing propeller shafts are 21 metres long and weigh 55 tons a piece; this, too, is a record.

København. Nybygning nr. 845 flydende og nær færdiggørelse.

Copenhagen. New building No. 845 floating and nearing completion.

Triple propeller plants are unusual and have hitherto only been employed in fast naval cruisers and one passenger liner. For the Far East container vessels the main advantages thus gained are dependability and the possibility of using an identical type of engine – and thus the same spare parts – as also used in the Pacific container vessels.

From a maintenance point of view the 3-propeller plant also has the advantage that the wing engines can be serviced while the vessel is sailing. Servicing can for instance be undertaken between North European ports, where the centre engine alone ensures a speed of about 21 knots.

During servicing at sea the wing engines are disconnected from the propellers. This is necessary not only from a safety point of view but also because it reduces the drag of the wing propellers

(see description in the coupling diagrams).

The engine plant is automated and designed for operation with an unmanned engine room. The B & W ship building yard has constructed a complete scale model (1:20) of the engine plant in order to have all units placed as rationally as possible.

Supervision and operation of this large plant takes place in a control room flush with the engine top. Here all the controlling apparatus, instruments, and warning panels are placed. This is also the location of the 21 metres long main panel for the vessel's electricity plant which with 5 auxiliary motors coupled to AC generators distribute a combined effect of in all 4.800 KW to the individual points of consumption.

The horse power of the auxiliary motors alone corresponds to the total

horse power of one of the "P" vessels.

Normally the three main engines – and thus the manoeuvring and propulsion of the vessels – are operated from the bridge. Manoeuvring from the bridge is done by means of a single lever which simultaneously regulates the three main engines and the variable pitch centre propeller. Upon an order from the bridge to reverse, the wing engines are automatically stopped, and the blades of the centre propeller are placed in the reverse position.

The high speed of 26 knots which is achieved by the engine plant of these vessels with their graceful lines and slim underwater hulls, combined with their rational arrangement to ensure the highest possible efficiency in handling of the containers, raises the transport capacity to a performance which corresponds to six of our present modern cargo liners.



Filialbestyrer Bent Leth Nielsen, tidligere Kuala Lumpur, er blevet udnævnt til ridder af Dannebrog.

Mr. Bent Leth Nielsen, former Manager Kuala Lumpur, has been appointed a Knight of the Order of the Dannebrog.

Underdirektør Lage Hansen, Inter Office, rejste den 29. juli til Lagos, hvor en gennemgang af Nigeria organisationens handelsmæssige og industrielle aktiviteter blev foretaget. Hjemkomst den 5. august.

On 29th July, Mr. Lage Hansen, General Manager, Inter Office, left for Lagos where a survey of our Nigeria-organization's commercial and industrial activities was carried out.

Underdirektør Holger Hansen, Eksportafdelingen, afrejste den 11. august til Peking, hvor der sidst i måneden afholdtes en kanadisk udstilling.

On 11th August Mr. Holger Hansen, General Manager, Export Department, left for Peking where, at the end of the month, a Canadian exhibition was held.

Prokurist Anders Olsen, Skovindustriafdelingen, rejste tirsdag den 25. juli på forretningsbesøg til Belém, Brasilien. Hjemkomst den 12. august. Derefter rejste Anders Olsen den 18. august til Sydafrika for i 6–9 måneder at overtage ledelsen af New Scotland Development Co.

On 25th July Mr. Anders Olsen, Manager, Forest Industry Department, went on a business trip to Belém, Brazil. He returned to Copenhagen on 12th August whereafter he proceeded to South Africa on 18th August to take over the management of New Scotland Development Company for 6–9 months.

Kontorchef Ole L. Stub, Industriafdelingen, afrejste den 6. juni til Lagos på besøg i ca. 3 måneder i forbindelse med filialens industrielle aktiviteter.

On 6th June Mr. Ole L. Stub, Departmental Manager, Industrial Department, left for Lagos on a visit of about 3 months' duration in connection with the

industrial activities of this branch office.

Kontorchef René Kristiansen, Inter Office, rejste den 6. juli til Bangladesh for et 16 dages ophold. Hovedformålet med rejsen var at prøve at etablere kontakter i forbindelse med forretning under det danske hjælpeprogram, dog også for Kompagniet som helhed.

On 6th July Mr. René Kristiansen left for Bangladesh for a stay of 16 days. The principal object of the journey was to try to establish contacts in connection with business under the Danish aid programme, but also for our Company as a whole.

Kontorchef Børge Larsson, Hovedbogholderiet, afrejste den 20. juli til Djakarta, hvortil han er udlånt som ferieafløser i ca. 3 måneder.

On 20th July Mr. Børge Larsson, Departmental Manager, Accounts Department, left for Djakarta where he will act as vacation substitute for about 3 months.

Kontorchef F. Erle, Skibsafdelingens Konferenceafdeling, er udnævnt til Vice-Chairman i Far Eastern Freight Conference og fra 1. juni stationeret i London.

Far Eastern Freight Conference repræsenterer de linier, som er engageret

i trafikken mellem Europa og det Fjerne Østen. Der er tale om i alt 27 rederier, inkluderende ØK og Kompagniets sam- seljingspartnere i ScanDutch.

Mr. F. Erle, Departmental Manager, Conference Department, has been appointed Vice-Chairman of Far Eastern Freight Conference and stationed in London from 1st June.

Far Eastern Freight Conference represent the lines engaged in the traffic between Europe and the Far East and comprise a total of 27 shipping companies, including EAC and the Company's joint service partners in ScanDutch.

Kompagniets aktieandel i Thrige-Nakskov Maskinfabrikker A/S er blevet overdraget Thrige-Titan A/S, der som enejer viderefører Nakskov-fabrikken.

Our Company's share in Thrige-Nakskov Machine Works Ltd., Nakskov, has been sold to Thrige-Titan Ltd., who as sole proprietor will carry on the Nakskov factory.

The West Indian Co. Limited, St. Thomas, har åbnet en filial på St. Croix med følgende adresse:

The West Indian Company Limited,
P.O. Box 4040,
Christiansted, St. Croix,
U S Virgin Islands 00820.

Den nye filial vil hovedsagelig koncentrere sig om forretning i træ og forskellige bygningsmaterialer. Indtil videre bedes al korrespondance stilet til St. Thomas.

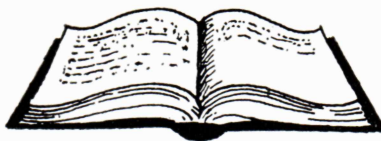
The West Indian Co. Limited, St. Thomas, have established a branch office on St. Croix with the following address:

*The West Indian Company Limited,
P.O. Box 4040,
Christiansted, St. Croix,
U S Virgin Islands 00820.*

The functions of the new branch office will mainly be concentrated on business in lumber and various building materials. Until further notice all correspondence should be addressed to St. Thomas.

Harvest Foods Ltd., Australien, har fra 1. april skiftet navn til Plumrose (Australia) Limited.

As from 1st April Harvest Foods Ltd., Australia, has changed its name to Plumrose (Australia) Limited.



Gæstebogen

The Visitors' Book

- John Schiff*, General Partner, Kuhn, Loeb & Co., London.
Anthony Lund, Senior Partner, Kuhn, Loeb & Co., London.
Chr. Hunderup, direktør, B & W, København.
Andrew N. Overby, Vice Chairman, First Boston Corporation, New York.
Richard P. Butler, Ass. Vice-President, First Boston Corporation, New York.
Rupert Hambro, Managing Director, Hambros Bank Limited, London.
L. Moltesen, Manager, Hambros Bank Limited, London.
R. Söderholm, Manager, Hambros Bank Limited, London.
Hans Chr. Seeberg, Manager, J. Henry Schroder, Wagg & Co., London.
I. Yamashita, President, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tokio.
S. Sumitsu, Manager, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., London.
T. Kawata, Manager, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., London.
T. Furono, Representative, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., London.
H.S.H. Prince Galavarnadis Diskul, Admiral, R.T.N., Bangkok.
Dr. Renoo Suvarnsit, Secretary General, National Economic Development Board, Ministry of National Development, Bangkok.
Dr.-Ing. E. h. Hubert H. A. Sternberg, Managing Director, Heidelberger Druckmaschinen AG, Heidelberg.
Dr. Wolfgang Zimmermann, Director, Heidelberger Druckmaschinen AG, Heidelberg.
Ove Amsinck, skibsreder, København.
Michael Reumert, højesteretssagfører, København.
Mogens Larsen, økonomidirektør, København.
Tunku Tan Sri Mohamed, Member of the Board, Carlsberg Brewery, Kuala Lumpur, Malaysia.
Nana Opuko Ware II, Asantehene, Kumasi, Ghana.
Victoria Poku, consort of the Asantehene, Kumasi, Ghana.
S. Andoh, Private Secretary to the Asantehene, Kumasi, Ghana.
J. A. Kuntoh, Ghanaian Chargé d'Affaires, København.
Nonny Wright, Danmarks ambassadør i Ghana.
Birger Abrahamson, kontorchef, uden-

- rigsministeriets handelskontor, København.
H.H. Prince Prem Purachatra, Thailands ambassadør, København.
Sunthorn Hongladarom, Thailands ambassadør i USA.
John Connell, Managing Director, Heinz Co. Ltd., England.
Knud Fournais, direktør, Mexico.
Mogens Edsberg, generalkonsul, Los Angeles.

PERSONALE-NYT

Staff News

Besøg ved Hovedkontoret

- Filialbestyrer Ole Erichsen, Accra.
Filialbestyrer John Schmidt, Penang.

Nyansættelser

- Cand. jur. Jens Rixen, Juridisk Afdeling, Skovtekniker Tom Haspang, Træafdelingen, til Manila.
Skovtekniker Paul Brinch-Møller, Træafdelingen, til Monrovia.

Filialforflytninger

Transfers

- Ebbe Klejs Bahnsen, Accra, til Bujumbura.
Mogens Bjerregaard Jensen, Bangkok, til Lagos.
Christian Matthiesen, Cape Town, til Accra.
Bjørn Tang Lynggaard Olesen, Lagos, til Kano.
Flemming Koldkjær Sørensen, Lagos, til D.V.K., St. Thomas.
Ole Bach, Monrovia, til Kota Kinabalu.
Hans Henrik Melchior, LPMC, Monrovia, til Bangkok.
Jens Nørlyng, Nairobi, til Lagos.
Ole Mayntzhusen, Heidelberg Eastern, New York, til Lagos.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H.O.

- Svend Mathiesen, Lagos, til Skibsbogholderiet.
Søren Vilh. Møller, Nairobi, til Træafdelingen.

Interne forflytninger

- Svend von Bolten Jagd, Kontakt & Planlægningsgruppen, til Personaleinspektionen.
Alf. C. Nielsen, Personaleinspektionen, til Kontakt & Planlægningsgruppen.
Poul Johs. Nielsen, Indkøbsafdelingen, til Nautisk Inspektion.
Kontorchef Jørgen Møllmann, Skibsfdeling, til Træafdelingen.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Niels Birksholm, Bogholderierne, til Nairobi.

Udtrådt af Kompagniets tjeneste

Troels Aabling, Alfragt A/S.

Ernst Matthias Jessen, Ghana.

Leif Lundgren Knudsen, Johannesburg.

Poul Solberg Hansen, Importafdelingen.

Ing. Mogens H. B. Christerson, Industriafdelingen.

Niels Viggo Johansen, Rationaliseringsafdelingen.

Otto Jul Nardi, Træafdelingen.

Pensioneret

Retired

Forvalter Axel Thomsen, Godsekspeditionen, pr. 30. juni 1972.

Kaptajn Gunnar Jensen, pr. 1. juli 1972.

Prokurist Orla Christensen, Skibsbogholderiet, pr. 31. august 1972.

Ankommet på hjemmeferie

Home Leave

Steen Christensen, Accra.

J. Rask Jensen, Bangkok.

Svend Aage A. Larsen, Bangkok.

A. Norman, Bangkok.

S. M. Vestenskov, Bangkok.

C. M. Jarning, Blantyre.

B. Mantzius Andersen, Djakarta.

Poul Damgaard, Djakarta.

K. Søndberg Pedersen, Djakarta.

F. Siggaard Andersen, Durban.

Svend Nisted, Johannesburg.

Palle W. Pedersen, Kuala Lumpur.

Gert Otto Døllé, Los Angeles.

Filialbestyrer J. Grunnet-Jepsen, New York.

Kent Linnet, New York.

O. Sonne, New Scotland.

Knud Risum, Salvador-Bahia.

Peter Otzen, San Francisco.

C. B. Andreasen, Sao Paulo.

Forventet på hjemmeferie

Expected on home leave

September

John Lind Jans, Accra.

Erik Bach, Bangkok.

Ole Vagn Nielsen, Bujumbura.

Bent Angelo Jeilman, Hong Kong.

Niels John Madsen, Hong Kong.

S. E. Ronak, Kuala Lumpur.

Søren Poul Hansen, Monrovia.

Frits Knudsen, Port Elizabeth.

Jens Hammerstrøm, Sao Paulo.

Palle M. Jensen, Takoradi.

Oktober

Filialbestyrer Peer Marcher, Kota Kinabalu.

C. Gulstad, Lagos.

Søren Larsen, Lagos.

H. Husmer, Lagos.

Filialbestyrer F. M. Skyum, Salisbury.

Mogens Dan Pedersen, Sao Paulo.

Klaus Kristensen, Vancouver.



Sv. J. Højtved Pedersen



Frederik Max Skyum



Knud Risum



K. Svendsen

MÆRKEDAGE

Red Letter Days

Jubilæer

25 år

Kontorchef Sv. Jørgen Højtved Pedersen, Eksportafdelingen, 1.10.1972.

Filialbestyrer Frederik Max Skyum, Salisbury, 1.11.1972.

Filialbestyrer Knud Risum, Salvador-Bahia, 4.11.1972.

Kaptajn K. Svendsen, 26.11.1972.

Runde fødselsdage

80 år

Nattevagt Thorvald Madsen, Strandvangen 32, 2670 Greve Strand, 9.11.1972.

Kaptajn Johan Carstens, Ermelundsvej 134, 22.11.1972.

Direktør Aage Jørgensen, Alexandervej 1, 2920 Charlottenlund, 25.11.1972.

75 år

Direktør Edvard Strandberg, Gøngehusvej 261, 2970 Hørsholm, 8.10.1972.

70 år

Maskinchef Erik Worm Foersom, Foersomvej 1, 3670 Veksø, 18.9.1972.

Kaptajn Niels Agge, Alderdomshjem-

met, Gutfeldtsvej 6, 2970 Hørsholm, 24.10.1972.

65 år

Kontorchef Carl A. Wagner, Skibsafd., 20.9.1972.

Kaptajn P. B. Larsen, 29.9.1972.

Maskinchef E. Kærsgaard Jensen, 5.11.1972.

Maskinmester Willy J. A. Jensen, Strandvejen 13, 5970 Ærøskøbing, 6.11.1972.

60 år

Kaptajn E. H. Boye, 28.9.1972.

Carl Otto Schönheyder, Mølleparken 34, 9520 Skørping, 4.10.1972.

Styrmænd Helge Andersen, Forhyringskontoret, 14.10.1972.

Kontorbud Jørgen Ernst Jørgensen, 26.11.1972.

50 år

Kaptajn P. Schødt Schou, 20.9.1972.

Fru Nora Jørgensen, Skibsafdelingens Statistiske Afdeling, 21.9.1972.

Peder Juul Sørensen, Maskininspektionen, 10.11.1972.

DØDSFALD

Obituaries

I en alder af 87 år er pensioneret maskinchef Vilh. P. Plantener afgået ved døden den 20. juli 1972.

Maskinchef Plantener blev ansat som 2. maskinmester i 1908 og sejlede fra 1914 som maskinchef, først i Kompagniets dampskibe og senere i motorskibene.

Vilh. Plantener førte bl. a. tilsyn med bygningen af m.s. *Jutlandia* og sejlede som maskinchef i dette fra 1934 til 1941, da han afmønstrede på grund af sygdom.

Efter krigens afslutning i 1945 overtog Vilh. Plantener igen m.s. *Jutlandia* og forblev maskinchef i dette skib til sin pensionering i april 1950.

Niels Johan Hansen, tidligere Trælageret, er afgået ved døden den 8. august 1972 i en alder af 74 år.

N. J. Hansen blev ansat som matros i s.s. *Estonia* i 1926 og sejlede som matros og bådsmand i Kompagniets skibe til 1935. Derefter ansat i sømandsgængen og senere på trælageret.

N. J. Hansen fik hædrende omtale som frivilligt medlem af besætningen i en redningsbåd fra *Estonia*, der i Atlanterhavet i december 1928 reddede flere medlemmer af besætningen fra det tyske skib *Herrenwijck*, der var i havsnød.

25 ÅR HOS ØK NEW YORK

Den 16. maj kunne Mr. V. J. Orolino, chef for New York kontorets Dokumentafdeling, fejre sit 25 års jubilæum.

Mr. Orolino begyndte i Kompagniets New York kontor i 1947 og efter at have været beskæftiget i dokument- og kaffeafdelingen blev han i 1961 udnævnt til chef for dokumentafdelingen.

Under en til hans ære afholdt reception takkede filialbestyrer Jes Grunnet-Jepsen Mr. Orolino for dennes lange og tro tjeneste i Kompagniet, hvor han samtidigt fra Kompagniet og New York staben modtog tilskud til en rejse til København.

Mr. Orolino er den tredje af New York kontorets funktionærer, der har fejret 25 års jubilæum.



New York. Fra højre: Mr. V. J. Orolino, chef for New York kontorets dokumentafdeling, Mrs. Orolino og filialbestyrer Jes Grunnet-Jepsen.

New York. From the right: Mr. V. J. Orolino, Manager of the Documents Department, EAC, New York, Mrs. Orolino, and Mr. Jes Grunnet-Jepsen, Manager, EAC New York.

25 YEARS WITH EAC, NEW YORK

On May 16th, Mr. V. J. Orolino, Manager of the Documents Department, celebrated his 25th anniversary with EAC, New York.

Mr. Orolino joined EAC in 1947, and after having been employed in both the Documents- and Coffee Departments, he became manager of the Documents Department in 1961.

A reception was held in his honour during which the Branch Manager, Mr. Jes Grunnet-Jepsen, thanked Mr. Orolino for his long and faithful service with the Company. From the Company and the staff Mr. Orolino received contributions for a trip to Copenhagen.

Mr. Orolino is the third at the New York office to celebrate his 25th anniversary.

Tilbagetræden efter 34 års tjeneste

Den 31. marts forlod Mr. Ambalal S. Patel Kampala kontoret, The Old East African Trading Co. (Uganda) Ltd., efter næsten 34 års tjeneste ved Østafrika organisationen.

Mr. Patel begyndte i 1938 som tallymand ved Mombasa kontoret, der dengang var hovedsæde for Østafrika organisationen, og har siden 1944 været beskæftiget ved Uganda kontoret i Kampala.

Billedet viser filialbestyrer K. Andersen overrække Mr. Patel Kompagniets gave for lang og tro tjeneste. I midten ingeniør Jørn Bundgaard Nielsen.

RETIREMENT AFTER 34 YEARS' SERVICE

On 31st March, Mr. Ambalal S. Patel left our Company's Kampala office, The Old East African Trading Co. (Uganda) Ltd., after nearly 34 years' service with the East African Organization.

Mr. Patel joined the company in 1938 as a tally clerk with the Mombasa office, which at the time was the head

office for the company's East African Organization and has since 1944 been stationed with the company's Uganda office in Kampala.

The picture shows Mr. K. Andersen, Managing Director of The Old East African Trading Co. Ltd., presenting Mr. A. S. Patel the Company's gift for long and loyal service. In the middle Mr. Jørn Bundgaard Nielsen.





DENMARK HOUSE - DJAKARTA

Som følge af Kompagniets øgede aktivitet i Indonesien med en hurtigt ekspanderende organisation blev det i 1971 besluttet at opføre et *Denmark House* i Djakarta, hvor Kompagniet hidtil havde haft til huse i lejede lokaler.

Den nye bygning, som er beliggende midt i Djarkartas forretningscentrum, stod færdig til indflytning i januar 1972 og er udstyret med alle faciliteter for en moderne forretningsvirksomhed, herunder centralt klimaanlæg.

Blandt de øvrige foretagender, som nu har domicil i Denmark House, kan nævnes Den Kongelige Danske Ambassade, Pica (Private Investment Company for Asia), Abadi Trading Company (Kompagniets Olivetti agenter) samt naturligvis P. T. Danmotors Vespa Indonesia.

DENMARK HOUSE DJAKARTA

As a result of our Company's increased activities in Indonesia with a rapidly

expanding organization it was decided in 1971 to build a *Denmark House* in Djakarta where our Company's branch office had hitherto been operating from rented premises.

The new building, which is situated right in the centre of Djakarta's business quarter, was ready for occupation in January 1972 and is equipped with

all modern facilities including central air-conditioning.

Other enterprises domiciled in Denmark House include the Royal Danish Embassy, Pica (Private Investment Company for Asia), Abadi Trading Company (our Company's Olivetti agents) and, of course, P. T. Danmotors Vespa Indonesia.

Investeringsforeningen

Investeringsforeningen har afsluttet regnskabet for 1971/72, som udviser en driftsgevinst på 9,3 % (1970/71: 9,1 %), hvortil kommer formuegevinst på 12,0 % (1970/71: 1,4 %), således at det samlede årsresultat udgør 21,3 % (1970/71: 10,5 %).

Regnskabet godkendtes på generalforsamlingen, der afholdtes på Hovedkontoret mandag den 21. august 1972 kl. 13.00.

Investeringsforeningen har nu ialt 202 medlemmer med et samlet indskud på kr. 8.729.000.

THE INVESTMENT FUND

The Investment Fund has closed its accounts for the year 1971/72 showing a working profit of 9,3% (1970/71: 9,1%), to which must be added a profit on assets of 12,0% (1970/71: 1,4%), so that the total annual profit comes to 21,3% (1970/71: 10,5%).

The balance sheet was approved at the ordinary General Meeting, which took place on Monday, 21st August, 1972, at 13.00 hours at our Company's Head Office.

The Investment Fund now counts 202 members with a total contribution of D. Kroner 8.729.000.

GUMMIFABRIKKERNE I DURBAN

Rubber Engineering
& Products (Pty.) Ltd.

Interflex S.A. (Pty.) Ltd.

Merlin Moulded Rubber
Manufacturers (Pty.) Ltd.



Sydafrikakontorerne har i en årrække aktivt deltaget i gummiforretningen i Sydafrika og har formidlet en betydelig del af naturgummiimporten både her og i nabolandene.

Som følge af denne kontakt med gummiindustrien var det derfor naturligt at søge at etablere egen fabrikation af gummivarer.

Efter forudgående undersøgelser blev det besluttet i 1965 at starte et selskab under navnet »Rubber Engineering & Products (Pty.) Limited«, og den egentlige produktion startede i begyndelsen af 1966.

Fabrikken er centralt beliggende i Durban's industriområde på en ca. 10.000 kvadratmeter stor grund, hvoraf bygningerne dækker ca. 3.500 kvadratmeter.

I dag specialiserer R.E. & P. sig i:

- a) Såler og hæle til skotøjsindustrien,
- b) Plader til brug ved brobygning,
- c) Vandtæt tagbeklædning lavet af syntetisk gummi såsom Butyl, Neoprene, Hypalon samt en nyudvikelse af denne produktionslinie med Ethylene – Propylene – Diene Terpolymer gummi (EPDM), der fabrikeres efter know-how fra Dutch State Mines (DSM) Heerlen, Holland,
- d) Fornyelse af valser lige fra størrelser, der bruges i trykkerimaskiner til de helt store dimensioner, der bruges på papirfabrikker,
- e) Indvendig beklædning af rørledninger og beholdere, hovedsagelig for den kemiske industri og olieaffinaderier.

Bortset fra disse specialiserede områder fabrikker R.E. & P. også en række standard gummiartikler såsom forseglingsringe til asbest og cementrør, alle former for måtter, samt strengpressede belægninger og foringer til automobil- og bygningsindustrierne.



Til venstre: Interflex. Store presser til fabrikation af forsålingsmaterialer.

To the left: Interflex. Large presses for the manufacture of footwear sheeting.

Til højre: R.E. & P. Indvendig gummibeklædning af rørledninger til et Shell raffinaderi.

To the right: Rubber lining of pipes for Shell refinery.

Sammen med SARMCOL (South African Rubber Manufacturing Company Ltd.) købte R.E. & P. sidste år 2 gummifabrikker beliggende i Durban, nemlig Interflex S.A. (Pty.) Ltd. og Merlin Moulded Rubber Manufacturers (Pty.) Ltd., der opererer fra en fælles fabriksbygning. Denne akquisition er et led i bestræbelserne for fortsat udvidelse og rationalisering i et voksende marked, der bliver mere og mere konkurrencepræget og kapitalkrævende.

Efter installation af supplerende maskineri samt gennemførelse af en komplet reorganisation af produktionsforløbet er fabrikkerne nu kommet i gang. De 2 virksomheder opererer under det fælles navn »Interflex« for så vidt angår salg og marketing. Der fabrikeres forsålingsmaterialer i microcelle, resin og ren gummi, der aftages af skotøjsindustrien, samt strengpressede skumgummiartikler til bilindustrien, autoværksteder og til en lang række formål inden for andre industrier.

Et lovende eksportmarked er under udvikling med nabolandene, specielt hvad angår forsålingsmateriale, men også i nogen grad skumgummiartikler.

Gruppen beskæftiger ca. 300 ansatte.

Der består meget interessante udviklingsmuligheder i Interflex, og der arbejdes for tiden med en anselig udvidelsesplan.

R.E. & P. varetager den daglige ledelse af Interflex.

THE DURBAN GROUP OF RUBBER COMPANIES

The South African offices have for many years taken an active part in the rubber business in South Africa, handling a substantial part of the import of natural rubber to this and neighbouring areas.

As a result of this contact with the rubber industry, it was not surprising that we should think of establishing our own plant for the manufacture of rubber articles and, after due investigation, it was decided to form the company "Rubber Engineering and Products (Pty.) Limited" in 1965, and at the beginning of 1966 actual operations commenced.

The factory is situated in the heart of

the industrial area of Durban on a 2½ acre plot of which the buildings cover approximately 36,000 square feet. The company specializes in the manufacture of:

- a) Soles and heels for the footwear industry,
- b) Bridge Bearing Pads,
- c) Industrial waterproof sheeting such as Butyl, Neoprene, Hypalon, and a new addition to the range, E.P.D.M. sheeting, where know-how has been utilized from the Dutch State Mines (D.S.M.) Heerlen, Holland,
- d) Recovery of rubber rollers of all sizes from small printing machines to giant paper mill rollers,
- e) Rubber lining of pipes and tanks mainly for the chemical industry and oil refineries.

Apart from these specialized fields R.E. & P. is also actively engaged in the manufacture of standard rubber articles such as sealing rings for asbestos and concrete pipes, industrial and household mats plus extrusions for the motor and building industries.

Last year, R.E. & P. and Sarmcol (S.A. Rubber Manufacturing Company Ltd.) jointly acquired two other rubber companies in the Durban area, Interflex S.A. (Pty.) Ltd. and Merlin Moulded Rubber Company (Pty.) Ltd., operating from joint premises. The acquisition forms part of a continuing effort to expand and rationalize operations in a growing market which is becoming increasingly competitive and, as regards capital, ever more demanding.

Following the installation of supplementary machinery and a general reorganisation of the production layout, operations recommenced and the factories are now in full production. The two factories operate under the common name "Interflex" as far as sales and marketing are concerned. The manufacturing programme comprises microcellular, resin, and solid rubber sheeting for the footwear industry, and sponge rubber extrusions for the motor industry, motor repair trade as well as for a multitude of both industrial and domestic uses.

A promising export business is developing with neighbouring countries, especially for the footwear sheeting, but also to some extent for the sponge rubber articles.

The group employs approximately 300 labourers and staff.

There are very interesting development prospects in the Interflex operation and major expansion plans are under consideration.

Rubber Engineering & Products (Pty.) Ltd. exercise management control over the entire group.



M.S. MEONIA FÅR LOS ANGELES' HAVNS VELKOMST UNDER JOMFRU- REJSE

Kaptajn J. M. Rasmussen, m.s. *Meonia*, fik på skibets jomfrurejse for nylig overrakt »Port of Los Angeles Maiden Voyage Plaque« ved m.s. *Meonias* første anløb af Los Angeles for østgående. Plaketten blev på Los Angeles Board of Harbour Commissioners vegne overrakt af Fred B. Crawford, Assistant General Manager for Los Angeles havn.

Til stede ved overrækkelsen var repræsentanter fra Kompagniet, fra Overseas Shipping Company, Terminal Island, Metropolitan Stevedore Company, Crescent Wharf and Warehouse Company samt fra General Steamship Corporation Ltd., Los Angeles og Wilmington (skibets

agenter). Alle de nævnte har været medvirkende ved etableringen af Johnson ScanStar service.

M.s. *Meonia* er Kompagniets seneste fuldt udbyggede containerskib og repræsenterer det sidste af i alt ni container-skibe, der indgår i Johnson ScanStar samsejlingen mellem Europa og Pacific kysten. Denne samsejling giver afgang hver 6. dag fra henholdsvis Kontinentet og Pacific kysten.

På nederste billede ses fra venstre: Mr. G. A. Fountain, Mr. F. S. Goshert, begge fra General Steamship Corporation Ltd., kaptajn J. M. Rasmussen, Mr. Fred Crawford, samt Mr. George Econn, Overseas Shipping Company.



*M.S. MEONIA GIVEN PORT OF
LOS ANGELES WELCOME ON
MAIDEN VOYAGE*

On the recent maiden voyage of m.s. *Meonia*, her master, Captain J. M. Rasmussen, was presented with the Port of Los Angeles Maiden Voyage Plaque when calling at the port on her east-bound trip, the plaque being handed over by the Assistant General Manager of the port, acting on behalf of the Board of Harbour Commissioners.

Present at this ceremony were representatives of The East Asiatic Company Ltd., and of the Overseas Shipping Company, Terminal Island, the Metropolitan Stevedore Company, the Crescent Wharf and Warehouse Company, and the General Steamship Corporation Ltd., Los Angeles and Wilmington, all of whom were involved in the establishment of the Johnson ScanStar service.

M.s. *Meonia* is the latest fully-developed container ship of The East Asiatic Company Ltd., the last of the nine ships of this type constituting the Johnson ScanStar service between Europe and the Pacific coast. This joint service provides sailings every 6th day from Europe and the Pacific coast, respectively.

The picture below shows from left to right: Mr. G. A. Fountain, Mr. F. S. Goshert, both of the General Steamship Corporation Ltd., Captain J. M. Rasmussen, Mr. Fred B. Crawford, and Mr. George Econn of the Overseas Shipping Company.

▲ Vancouver. Efter Los Angeles fortsatte m.s. *Meonia* nordpå - her ankomsten til Vancouver. Billedet er taget fra promenaden i Stanley Park med front mod Lion's Gate Bridge, som spænder over indsejlingen til havnen.

Vancouver. After Los Angeles m.s. »Meonia« continued northward - here the arrival at Vancouver. The picture is taken from the marina in Stanley Park facing the Lion's Gate Bridge, which spans the entrance to the harbour.



Æresbevisning til Kaptajn Gunnar Jensen

Da kaptajn Gunnar Jensen inden pensionering i Danmark for nylig passerede Panamakanalen for sidste gang, som fører af m.s. *Sibonga*, modtog han en æresbevisning i form af et »Panama Canal pilot's license«. Kaptajn Gunnar Jensen har tilbragt det meste af sit liv til søs og har i adskillige år, som kaptajn på ØK

M.s. *Sibonga*. Fra højre: Kaptajn C. W. Lewis, kaptajn Gunnar Jensen og Mr. Robin Morland.

M.s. »*Sibonga*«. From the right: Captain C. W. Lewis, Captain Gunnar Jensen, and Mr. Robin Morland. (Reproduced from newspaper)



skibe, regelmæssigt passeret Panamakanalen. Æresbevisningen blev overrakt kaptajn Gunnar Jensen ved en højtidelighed, hvori bl. a. deltog havnekaptajn i Cristobal, kaptajn C. W. Lewis, og Mr. Robin Morland fra Fenton & Co., der på stedet er Kompagniets agenter.

EAC CAPTAIN GUNNAR JENSEN HONOURED IN PANAMA

When, prior to his retirement in Denmark, Captain Gunnar Jensen recently passed through the Panama Canal for the last time as master of m.s. *Sibonga*, he was honoured with the award of a Panama Canal pilot's license. Captain Gunnar Jensen has spent most of his life at sea and has for several years regularly been transiting the canal as master of vessels owned by EAC. The pilot's license was presented to Captain Gunnar Jensen at a ceremony attended by Captain C. W. Lewis, Port Captain in Cristobal, and Mr. Robin Morland of Fenton & Co., local representative of our Company.

BEN/ØK Bulk Service

Med henblik på deltagelse i tømmerafskibninger fra Vest Malaysia og Singapore til Europa har Kompagniet indgået en samarbejdsaftale med The Ben Line Steamers Ltd., Edinburgh, omfattende en samsejling med Bulk Carriers på denne rute på betingelser etableret i forståelse med Far Eastern Freight Conference.

Der forudses ca. månedlige afsejlinger, og indtil videre vil besejlingen finde sted med befragtede skibe.

Det første skib, m.s. *Ariel*, afsejlede fra Singapore den 12. juni efter at have lastet ca. 11.500 cbm bundtet, skåret træ i Port Kelang og Singapore.

Skibet vil losse i Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Antwerpen og Newport, Monmouth, England.

BEN/EAC BULK SERVICE

With a view to participating in timber shipments from West-Malaysia and Singapore to Europe, our Company has made an agreement of co-operation with The Ben Line Steamers Ltd., Edinburgh, covering a joint service with Bulk Carriers on this route on conditions established with the approval of the Far Eastern Freight Conference.

Monthly sailings are contemplated and until further sailings will take place with chartered vessels.

The first ship, m.s. *Ariel*, left Singapore on 12th June after having loaded about 11.500 cbm bundled and cut wood in Port Kelang and Singapore.

M.s. *Ariel* will discharge at Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Antwerp and Newport, Mon. Great Britain.

Singapore. M.s. *Ariel* laster bundtet, skåret træ i Singapores havn.

Singapore. M.s. "*Ariel*" loading bundled and cut wood in Singapore's harbour.





Kursus i virksomhedsledelse · 1972

I dagene 29. maj til 10. juni afholdtes Kompagniets interne 14-dages kursus i virksomhedsledelse for anden gang på kursusjendommen »Rolighed« i Skodsborg.

I kurset deltog 19 funktionærer fra filialerne og 2 funktionærer fra Hovedkontoret. Endvidere deltog en del funktionærer i de lektioner, hvor specifikke problemer, der lå inden for deres interessefelt, blev behandlet.

Ledelsen af seminaret var som sidste år betroet det engelske konsulentfirma, PA Management Consultants, og lektionerne blev givet af 8 forskellige forelæsere.

Programmet, der er sammensat til at dække det specielle behov, Kompagniets ledende funktionærer har for træning, var på grundlag af sidste års erfaringer tilpasset dette i endnu højere grad i år.

Kursets formål er at udbygge deltagernes forståelse for blandt andet:

Målsætning og dens finansielle basis.

Den finansielle planlægnings og styrings ledelsesproces.

Markedsføring og planlægning af produkter.

Planlægning af salg og salgsfremmende foranstaltninger, organisering og ledelse af en sælgerstyrke. Lagerkontrol og indkøb.

Den menneskelige adfærd og motivation, lederstil og lederudvikling.

Kreativ tænkning.

Budgetlægningens placering i den totale finansielle planlægning og styring.

Moderne metoder til investeringsvurdering.

Samspillet mellem virksomhedens enkelte funktioner.

Årets kursus blev en succes, hvilket dels skyldtes, at forelæserne formåede at gøre det tungere stof levende og interessant – ikke mindst på grund af deres store humoristiske sans – dels, at kursusdeltagerne bidrog hertil gennem en yderst engageret deltagelse fra først til sidst.

COMPANY MANAGEMENT COURSE 1972

From 29th May to 10th June our Company's internal two week management course was held for the second time at the training centre "Rolighed" in Skodsborg.

The course was attended by 19 officers from branch offices and 2 from the Head Office. Furthermore, certain other officers attended such lessons where specific problems within their fields of interest were dealt with.

As was the case last year, the British consultant company, PA Management Consultants, was entrusted with the running of the seminar, and the lessons were given by 8 different lecturers.

The programme, drawn up especially to cover the particular training needs of our Company's leading officers, was, on the basis of last year's experience,

»Rolighed«, Skodsborg. Deltagerne på plænen foran kursusjendommen.

The participants on the lawn in front of "Rolighed". From the left:

B. Siemsen Jensen; A. D. Christiani; Ernst Poulsen; H. Winther; Hubert Jensen; Erik M. K. Petersen; Hans Olesen; J. Lertoft, D. Hawley (leader of the course); S. Lysgaard Jørgensen; Sander Jacobsen; J. Holmegaard Laursen; C. E. Dalgas; P. B. Petersen; J. Elstoft; Orla Sørensen; Finn Frandsen; Chr. Matthiesen; P. H. Johanson; C. C. Petri, S. Rambo; K. Hess; H. Lønne

adapted to these needs to an extent even greater than before.

The purpose of the course is to widen participants' understanding of:

Objectives and their financial basis.

The management process of financial planning and control.

Marketing and planning of products.

Sales and promotion planning, organizing and directing a sales force.

Stock control and purchasing.

Human behaviour and motivation, management style and development of leadership skills.

Creative thinking.

The position of budgeting in the overall process of financial planning and control.

Modern methods of investment appraisal.

Teamwork between the Company's individual functions.

The management course 1972 was a success owing to the lecturers' ability to make heavy subjects lively and interesting – not least thanks to their sense of humour – and because the participants showed profound interest from the start to finish.

Navigations skolerne

Der har i juni måned været afholdt eksaminer på samtlige landets navigationsskoler. Følgende af vore elever har bestået eksamen:

Fanø: Søren Thøgersen,
skibsførereksamen

Marstal: Kim Andersen,
skibsførereksamen

København: J. Attrup Nielsen,
skibsførereksamen

Marstal: N. I. Jørgensen,
styrmandseksamen

København: Carl P. Ibsen,
styrmandseksamen

Desuden har styrmand Reginald Berenos, der er hollandsk statsborger, og som har sejlet som styrmand i Kompagniet i godt tre år, bestået skibsførereksamen ved Københavns Navigationsskole med et særdeles pænt resultat. Styrmand Berenos har tidligere taget dansk styrmandseksamen.

Kompagniet ønsker eksaminanderne hjertelig til lykke.

THE NAVIGATION SCHOOLS

Examinations at all Navigation Schools in Denmark were held in June and the following apprentices from our Company passed:

Fanø: Søren Thøgersen,
Master's Certificate
Marstal: Kim Andersen,
Master's Certificate
Copenhagen: J. Attrup Nielsen,
Master's Certificate
Marstal: N. I. Jørgensen,
Mate's Examination
Copenhagen: Carl P. Ibsen
Mate's Examination

Mr. Reginald Berenos, a Dutch citizen who has been sailing as mate for our Company for almost three years, also obtained his master's certificate at the Navigation School, Copenhagen, with a specially fine result. Mr. Berenos has previously passed his mate's examination in Denmark.

Our Company wishes them good luck.

Mandag den 24. juli 1972 var det 25 år siden, Det Østasiatiske Kompagnis Boldklub (ØKB) blev stiftet i København.

Ved receptionen, der fandt sted mellem klokken 15.00 og 17.00, mødte mange af klubbens venner op for personligt at overbringe deres lykønskninger, gaver og blomster. Blandt de tilstedeværende var repræsentanter fra klubber under Københavns Funktionær Union (KFIU), fra KFIUs Hovedbestyrelse, Idrætsmærkebestyrelsen, De Danske Skytte-, Gymnastik- og Idrætsforeninger (DDSG & I), adskillige roklubber, Sportsmagasinet Poul Holm og Erik Levison A/S.

Siden 1967 har vi en gang om året mødt *Spinlon* (A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg) i nogle spændende fodbold dyst, hvor vi har kunnet notere fire sejre, hvorimod én kamp endte uafgjort. I anledning af jubilæet arrangerede vi i år et sportsstævne lørdag den 5. og søndag den 6. august, hvor vi mødte *Spinlon* på ikke mindre end fem fronter: bordtennis, håndbold, fodbold, tennis og badminton.

Vort bordtennishold: Finn Thage, Erik Hansen og Ivan Jensen lagde stærkt ud med en sejr på 8-2 over *Spinlon's* hold: T. Bühler, Walther Jensen og N. E. Esman, hvor de to sidstnævnte noterede sig for en sejr hver.

Håndboldkampen blev en rigtig



mandfolkedyst, og dommeren, Bjarne Therkelsen, havde til tider sit styr med at holde gemytterne under kontrol. ØKB vandt kampen 17-11 efter en føring på 8 mål mod 4 ved halvleg. Vore målmænd, Lars Qvist Jensen og Erik Schytte, var begge stærkt spillende, og Eigil Schytte blev vort topskytte med seks fine mål.

Det var et meget resolut *Spinlon* hold, ØKB mødte i fodbold. Finn Sørensen scorede hurtigt to gode mål for *Spinlon*. ØKBs Lars Qvist Jensen

1
Direktør T. W. Schmith under receptionen i samtale med fra venstre: Kontorchef Erik Almdal, fru Inge Pilvinis, frk. Inga Madsbjerg, kontorchef Henrik Jacobsen og kontorchef J. L. Buch-Larsen.

2
Honoratiorens ved receptionen den 24. juli foran ØKBs pokalskab. Fra venstre: Kontorchef Henrik Jacobsen, næstformand i ØKB i over tyve år; direktør Gert Jørgensen, Idrætsmærkebestyrelsen; kontorchef Harald Berner, ØKBs formand i de første sytten år; direktør Erik Aagaard, medstifter af ØKB i 1947; og ekspeditionssekretær H. Grønkjær, formand for KFIUs hovedbestyrelse.

3
Jubilæums sportsstævnet. Fra venstre: Vagn Lindgaard, *Spinlon*, Victor Hansen, ØKBs formand Ib Gade-Gerst, der skal til at overrække den nyindstiftede vandrepokal til vinderen af fodboldkampen, Arne K. Pedersen, *Spinlon*, samt tre af ØKBs stiftere: Harald Berner, Erik Aagaard og Flemming Schou.



25 ÅR

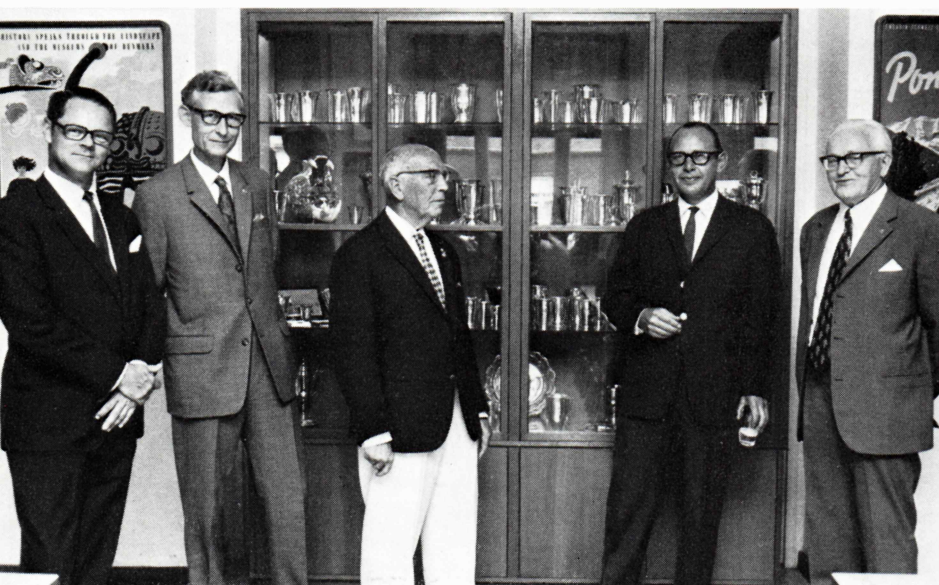
havde to hårde skud på undersiden af overliggeren, bolden dansede på *Spinlon's* målstreg, men ind i målet ville den ikke. Kort før halvtid øgede Esben Svanberg til 3-0 med et meget smukt langskud fra højre side ind i det modsatte målhjørne uden chance for ØKBs målmand, Christian Rasbech. I 2. halvleg kom *Spinlon* foran 4-0 – igen ved Finn Sørensen. Lars Qvist Jensen og Peder Ostensen reducerede til 2-4, men så slukkede N. E. Esman, *Spinlon*, lyset for vore

sidste forhåbninger ved at score til 5-2, som blev kampens resultat. En fortjent sejr til *Spinlon*.

Vore badmintonspillere: Jørn Erichsen, Steen Obst, Peter Brund og Niels Jørgen Gade var i topform, da de slog *Spinlon's* N. E. Esman, Leo Nørgaard, Ole Elert og Flemming Gylding med 6 sejre mod 0 – uden at afgive så meget som et sæt.

I tennis vandt ØKB 3-0 over *Spinlon*. Ib Gade-Gerst slog T. Bühler, Arne Muxoll Wiberg slog Peter Duch, og endelig besejrede Henrik Jacobsen/Mogens Minnark T. Bühler/Peter Duch i doubelen. I en opvisningskamp mellem ØKBs »reserver« vandt Peter Jantzen over Eric Lillelund med 6-3 efter fornemt og morsomt spil fra begge sider.

Lørdag aften arrangerede ØKBs Roklub en festlig middag for deltagerne med efterfølgende jubilæumsfest for alle ØKBs medlemmer og venner i rokubbens lokaler i Lystbådehavnen ved Langelinie. Under middagen blev jubilæumsåret markeret med udnævnelsen af kontorchef Victor Hansen til livsvarigt æresmedlem af ØKB for hans lange og utrættelige virke først som ØKBs revisor og dernæst som kasserer i årene fra 1947 til 1967. Kontorchef Victor Hansen er klubbens æresmedlem nummer 2. Kontorchef Harald Berner blev i 1964 udnævnt til æresmedlem nummer 1 for hans inspirerende virke som ØKBs formand i sytten år. Ved samme lejlighed overrakte ØKBs nuværende formand, kontorchef Ib Gade-Gerst, den nyindstiftede vandrepokal i fodbold til *Spinlon* for deres flotte 5-2 sejr. ØKB-pokalen skal vindes fem gange for at blive evig ejendom. *Spinlon* forærede ØKB en fodbold i jubilæumsgave og havde også taget en flot pokal med til vinderen af dette års fodbold dyst. Den blev taget med hjem til Silkeborg igen.



Atletik



Ved en kastekamp den 2. maj på Gentofte Stadion opnåede ØKBs eneste deltager, Jørgen Mathiassen, at blive placeret som nr. 2 efter følgende resultater: spydkast 52,13 m, kuglestød 11,16 m og diskoskast 27 m.

I forbindelse med idrætsmærket har der foreløbig været afholdt to gangture med 16 og 17 deltagere. Der vil yderligere blive afholdt et par gangture til efteråret.

Atletiktræningen fortsætter på Østerbro Stadion hver mandag og torsdag kl. 17.00-18.30.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til: Jørgen Mathiassen, tlf. 11 83 00, lok. 328.





Badminton

I holdturneringen er alle kampe nu færdigspillet, og selv om det endelige resultat endnu ikke foreligger, er vor eksistens i 2. division sikret.

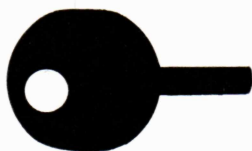
Vi håber i den kommende sæson at få en stor tilgang fra de nye elever såvel som damer, så vi atter kan gøre os gældende i toppen af 2. division.

Interesserede bedes henvende sig til Peter Brund, tlf. 11 83 00, lok. 257.



Jubilæums sportsstævnet. Fodbold. Bjarne Terkelsen, ØKB, når lige at tackle *Spinton's* farlige angriber, Finn Sørensen. Til højre følger Johnny Miltoft, ØKB, situationen nøje.

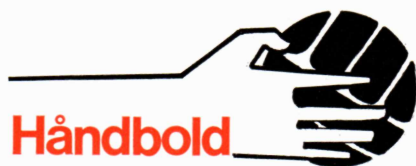
Bordtennis



Lørdag den 3. og søndag den 4. juni var vore bordtennisspillere sammen med håndboldspillerne på besøg i Oslo, hvor vi mødte rederiet Wilh. Wilhelmsen i en spændende bordtennismatch. Vort hold bestod af: Finn Thage, Jens Beck Iversen og Ivan Jensen. Matchen sluttede med seks sejre mod fire til ØKB.

Bordtennistræningen starter igen lørdag den 2. september i Hermes-Hallen på Steenwinkelsvej med følgende træningstider: tirsdag 17.00–19.00, fredag 18.00–19.00, lørdag 14.00–16.00.

Nærmere oplysninger ved henvendelse til Erik Hansen, tlf. 11 83 00, lok. 328.



Håndbold

Lørdag den 3. og søndag den 4. juni mødte vi for 3. gang rederiet W. Wilhelmsen i den årlige håndboldmatch, som denne gang foregik i Oslo. I 1970 vandt ØKB med 12–8, hvorimod WIL i 1971 i København fik revanche med en sejr på 11–5. Kampen blev meget jævnbyrdig og endte med en sejr til ØKB på 11–7 (6–2).

Jørgen Matthiassen blev ØKBs topscorer med ikke mindre end seks mål.

Nærmere oplysninger om håndbold fås ved henvendelse til Peter Warrer, tlf. 11 83 00, lok. 328.



Fodbold

Vort hold har nu spillet yderligere 4 kampe. Uheldigvis tabte vi med 4–2 til Baltica, men så blev det gode spil hentet frem igen, og vi vandt med 3–2 over SKS 2, 4–1 over RIF I og 2–0 over IBM I. Vi håber fremover at kunne vise lige så gode resultater som i slutningen af foråret og har stadig chancen for at være med til at kæmpe om de første pladser i 2. division.

Træningen foregår på Kløvermarkens baner hver fredag kl. 17.30 under ledelse af sekondløjtnant Kent Povlsen.

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til Bjarne Terkelsen, tlf. 11 83 00, lok. 374.

Jubilæums sportsstævnet. Håndbold. Lars Qvist Jensen, ØKB, klarer et straffekast i stor stil.



Roning

Roklubbens medlemmer har i den senere tid haft flere vellykkede ture. Heraf kan nævnes Københavnskredens træffestævne i Skodsborg på Kristi Himmelfartsdag. Roklubben

havde flere både med, solen skinne-
de, og hele turen var præget af hu-
mør. Om aftenen var der fest hos
Roforeningen Kvik, hvor dog kun
nogle få medlemmer deltog.

Den 20.-22. maj var der fællestur
til Middelfart, hvorfra man roede til
Kolding, og den første weekend i
juli var nogle på besøg i Esbjerg
Roklub. Man skulle have været Fanø
rundt, men vejret tillod kun en tur
langs kysten, hvilket imidlertid også
var en stor oplevelse.

Lørdag den 8. juli gik en 4 årers
til Nivå på weekendtur, og på hjem-
turen om søndagen mødte man et af
de mange hold, der har tilbragt de-
res søndage langs nordkysten. Ak-
tiviteten har i det hele taget været
stor, mange har været på ture til
Skodsborg og Vedbæk, og også af-
titurene har været mangfoldige.

Det vil måske her være på sin
plads at nævne vore torsdagsaftener,
hvor vi efter roturen samles i klub-
bens lokaler, snakker over en for-
friskning eller diskuterer eventuelle
problemer.

Alle nye elever, som har lyst til
at ro, eller som vil overbevises om,
at denne sport giver mange dejlige
ture og mange nye kammerater, er
velkomne til at komme ned til Lan-
gelinie Lystbådehavn, eller til at
kontakte: Jens Nilausen (formand),
tlf. 11 83 00, lok. 399 (grå) eller
11 23 00 og Michael Sabroe (rochef)
tlf. 11 83 00, lok. 295.

Tennis



I tiden lørdag den 24. juni til søn-
dag den 2. juli afholdt Hørsholm-
Rungsted Tennisklub sin internatio-
nale turnering »Kystmesterskaberne«
med bl. a. Kompagniet som sponsor.
Fra ØKB deltog Peter Jantzen, Eric
Lillelund og Mogens Minnark. In-
gen af ovennævnte overlevede 2.
runde i single – hvorimod Peter
Jantzen og Eric Lillelund efter et

par særdeles spændende kampe kva-
lificerede sig til finalen i Herre-
double, hvor de tabte 6-3, 6-4 efter
en til tider meget velspillet kamp.

Inden for KFIUs Holdturnering
har holdet i Mesterrækken klaret sig
nogenlunde. Holdet i B-rækken har
vundet samtlige kampe indtil videre
og skulle meget gerne vinde denne
række. Holdet i C-Rækken har vun-
det 1 kamp og tabt 2 kampe. Alle
tennisinteresserede bedes venligst
henvende sig til Flemming Larsen,
tlf. 11 83 00, lok. 292, så der til hver
kamp kan stilles det stærkest mulige
hold.

Følgende udfordringskampe er ble-
vet spillet:

Single:

Erik Almdal – Jørgen Brahtz 8-6,
2-6, 6-1.

Ib Gade-Gerst – Jørgen Brahtz
6-4, 6-2.

Ib Gade-Gerst – Eric Lillelund
7-5, 7-5.

Ib Gade-Gerst – Erik Almdal 6-0,
8-6.

Mogens Minnark – Erik Almdal
2-6, 6-2, 6-2.

Mogens Minnark – Jørgen Brahtz
6-3, 6-3. I. G.-G.



Sømandsidræt

Sommerferieafløsning og ferietid be-
virker, at vi ikke denne gang giver
nogen større oversigt, men nøjes med
at konstatere de bedste ØK resulta-
ter.

International og dansk serie i fodbold

Her er det stadigvæk norsk *Caribia*,
der fører med max. points 16. *Petu-
nia* er bedste dansker med 8 points,
og det placerer skibet som nr. 23
internationalt. Bedste ØK skib er
efter de kamprapporter, der indtil
dato er registreret *Mombasa*, som
kun har 2 points. *Mombasa* ligger
som nr. 12 blandt de danske og *Fal-
stria* som nr. 14 blandt de danske,
ligeledes med 2 points, men med
dårligere målforskel. Vi er dog klar
over, at der er nogle fodboldrappor-
ter undervejs fra *Falstria*, som vil
bevirke, at dette skib omgående går
øverst blandt ØK bådene. *Songkhla*
og *Busuanga* ligger begge som nr. 21
og 22 på den danske serie.

Nordisk landskamp i fri idræt

Her fører Norge med 2,5 millioner

points efterfulgt af Finland og Sve-
rige, og endelig ligger Danmark på
4. pladsen med 1.357.352,5 points.

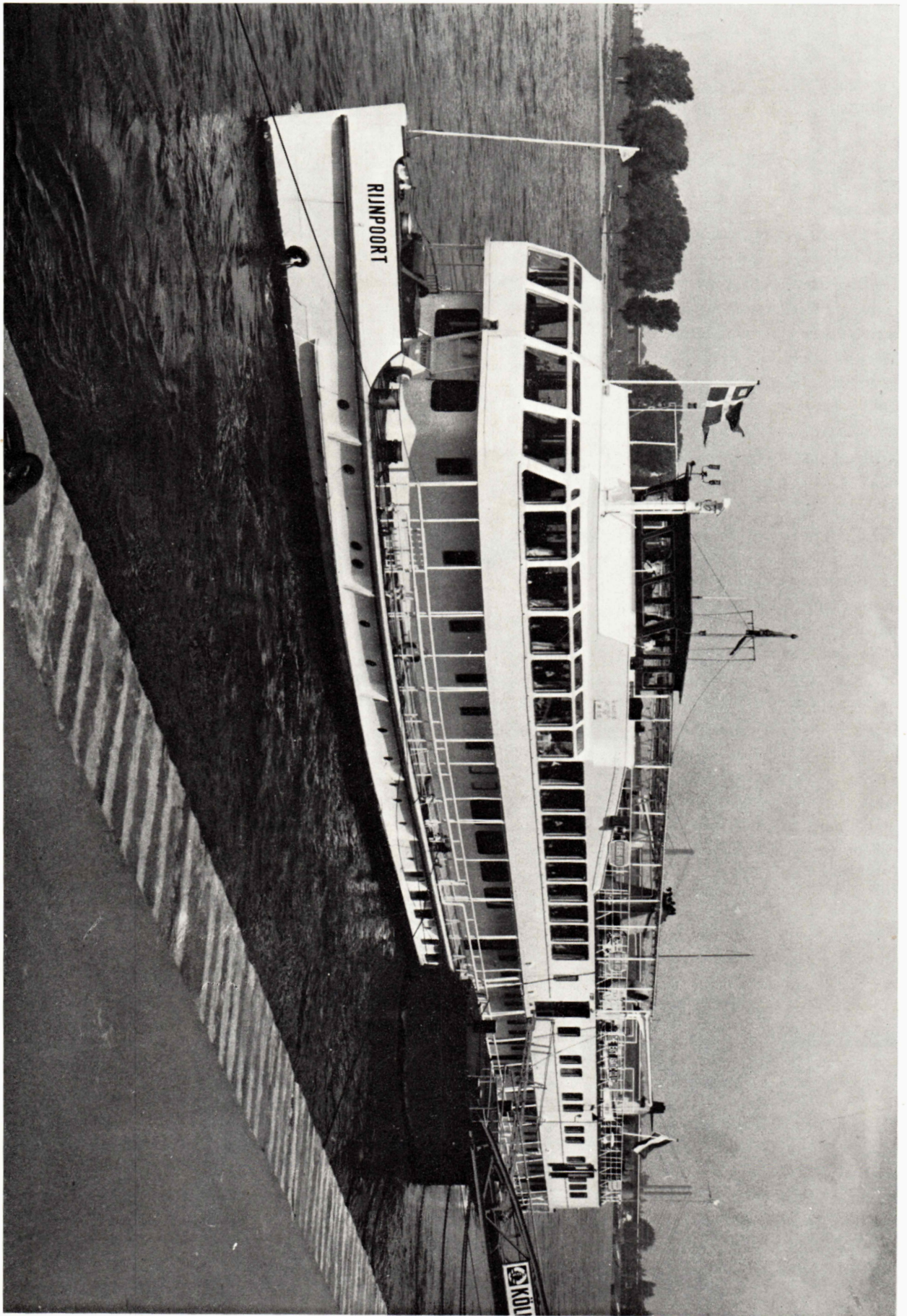
Blandt de danske skibe ligger
Prinsesse Margrethe nr. 1 og *Eng-
land*, ligeledes fra D.F.D.S., som
nr. 2. Bedste kompagnibåd er her
Simba med 12.476 points, og den
ligger på 6. pladsen. Nr. 10 er *Bo-
gota* med 8.622 points, nr. 15 er
Falstria med 6.690 points. Vi ved, at
der også er flere points undervejs
fra *Falstria*, men de er endnu ikke
registrerede. *Meonia* ligger som nr.
16 med 6.599 points og *Boribana*
som nr. 21 med 4.529 points.

Svømmekonkurrencen

Her fører *Siena* med 94,5 % delta-
gelse, og *Niels Mærsk* ligger på 2.
pladsen med 84 % deltagelse, og ØK
med *Simba* og *Basra* er nr. 3 og 4
med henholdsvis 73,6 og 62,1 % del-
tagelse. *Songkhla* og *Pasadena* ligger
som nr. 8 og 9 og *Busuanga* og
Ayuthia som henholdsvis 10 og 11.
Så har vi taget skibene med, der har
30 % deltagelse og derover, men
mange andre kompagnibåde har del-
taget, nemlig *Aranya*, *Arosia*, *An-
dorra*, *Patagonia* og *Beira*.

Mange kompagnibåde ligger i fine
udgangspositioner i samtlige konkur-
rencer, og vi håber, at man trods
travlhed vil få lejlighed til at følge
de gode begyndelsesresultater op.

B. O.





DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Skibsofficerer

PR. 1. JULI 1972

Kaptajner

p. t. hjemme uden skib

P. Schødt Schou
Ole Nislev
P. B. Larsen
E. J. Prause
Kurt Jacobsen
P. Møllerup
H. P. Berg
C. E. Christensen
Jørgen Andreasen
H. Thestrup Schmidt
Flemming Bech
H. H. Hjaltason
E. H. Boye

Overstyrmænd

p. t. hjemme uden skib

W. Glen Nielsen
K. T. Svendsen
J. Aa. Vest
V. Leth-Sørensen
H. F. L. Petersen
J. E. Sørensen
L. K. Bruun
Keld Christoffersen
A. N. Danielsen
Ib Fremming
J. K. Kjærsgaard
K. B. Kaysen
Jarne Petersen
T. Halse
Olaf Stoustrup

1. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

P. Press Nielsen
Jens Munch
K. P. Petersen
Jens Ole Jensen

K. M. Niekrenz
F. Wessel Jensen
Leif Aagaard
P. T. Iversen
Jens U. Nielsen
Teddy Pedersen
Jens Munch

2. styrmænd

p. t. hjemme uden skib

Ted Gräslund
E. H. Billmann
Søren E. Munch
S. Rattarangsi
Eyvind Andersen
Ove Brink
A. B. Olesen
H. Brinkmann
Otto Bak
C. O. Hoe
E. G. Olsson
K. R. Johansen

Telegrafister

p. t. hjemme uden skib

Birgit Poulsen
Kate Witalis
Lene Espe-Nielsen
F. V. B. Mosfort
Jesper Jansen
Ingrid Andersen
B. Johs. Nielsen
E. D. Holgersen
Ole G. Jensen
H. C. Jeppesen
Bent G. Pedersen

Maskinchefer

p. t. hjemme uden skib

H. P. Deleuran
G. Norman Hansen

2. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

Leif Mortensen
Leif Sørensen
Flemming H. Andkjær

3. maskinmestre

p. t. hjemme uden skib

P. Møller Kristensen
Knud Chr. Degn
Dan K. Mortensen
Bj. Stephensen
Frits V. Jensen
Jørn W. Madsen
Ronald C. Nielsen

Elektrikere

p. t. hjemme uden skib

Jørgen G. H. Olesen
Ib Lings
Verner Petersen
Fl. G. Nielsen

Hovmestre

Ferie

P. Gunst
O. Hansen
C. Holgersen
B. O. Jacobsen
M. E. Jensen
P. Sandberg Jensen
H. Juliussen
O. Julsrud
K. Klinkwort
C. Nielsen

Sygehyre

T. Rasmussen
L. Ravn