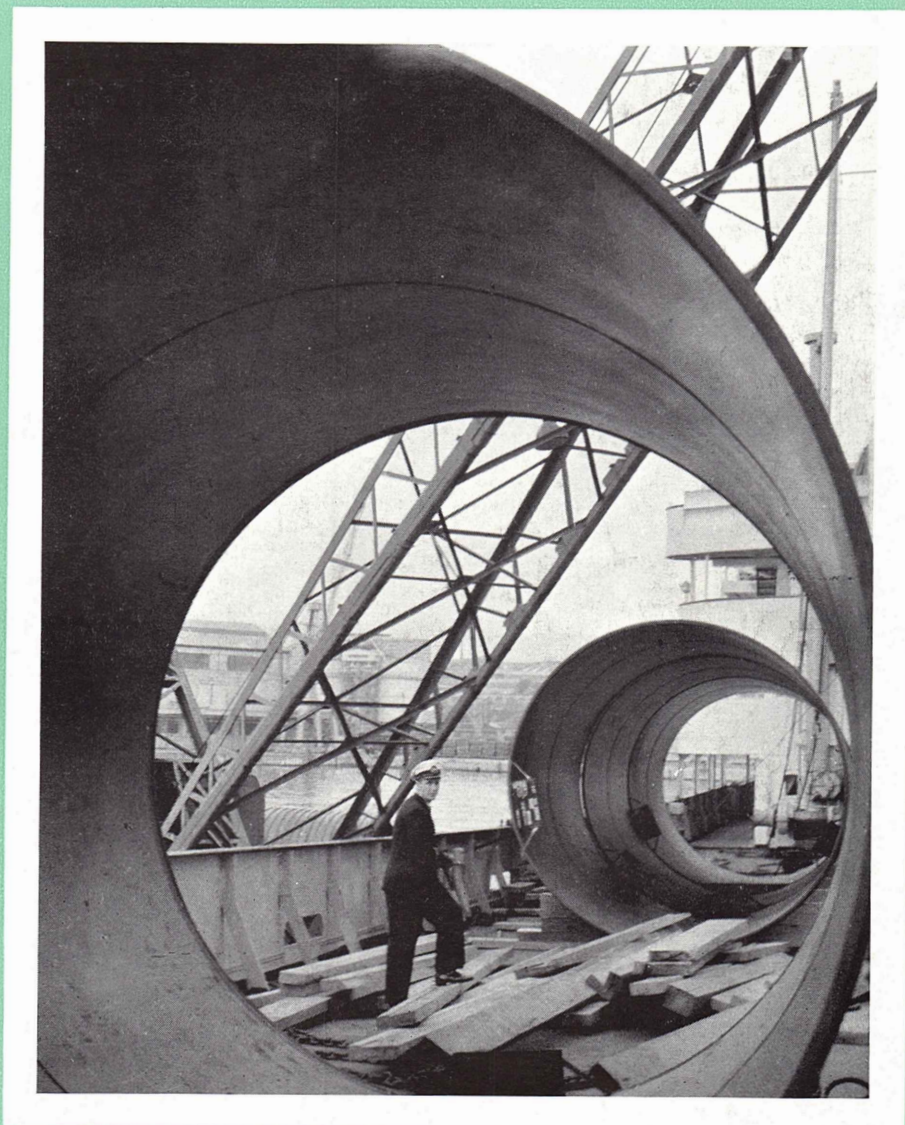
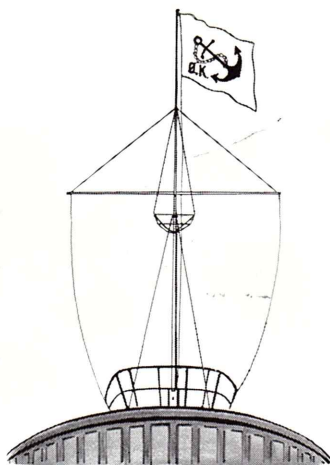


ØK

BLADET



ÅRGANG 4 · NUMMER 6 · DECEMBER 1961



ØK - B L A D E T

Udgivet af
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
 G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:
 J. L. Buch-Larsen
 C. E. Olsen
 E. Sivertsen

REDAKTIONENS ADRESSE:
 ØK-Bladet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
 Holbergsgade 2, København K
 Husk at melde adresseforandring

TRYK:
 Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

I N D H O L D :

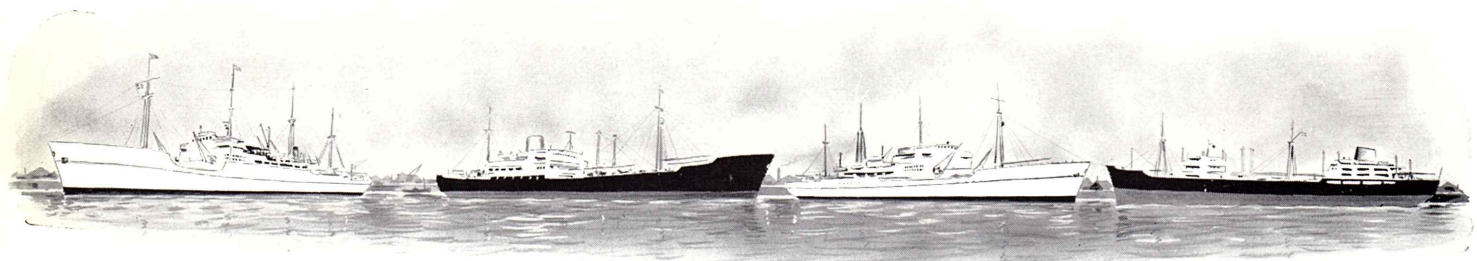
Forsidebillede: Store jernrør til et kraftværk i Japan, transporteret på et Ø.K.-skib fra Marseille til Kobe. (Foto: Bådsmænd Chr. Jørgensen, M/S »Sinaloa«).

Front page: Big iron cylinders shipped on an E. A. C.-vessel from Marseilles to Kobe. (Photo: Mr. Chr. Jørgensen, boatswain, M/S »Sinaloa«).

Bagside: Automobiles for export loaded with crane - 6 at a time.

Back page: Motorcars for export being loaded by crane - 6 at a time.

Hvordan laster man et skib	3
Rederiet Wilh. Wilhelmsen runder et sekel	7
Dir. J. Chr. Aschengreens jubilæum	8
M/S »Asmara«	9
Kompagni-nyt	10
Original Heidelberg i Vestafrika	12
Ø. K.'s kontorbygning i Bangkok 60 år	17
Ved De	18
Sporten	18





hvordan laster man et skib?

Havet har siden mennesket søsatte den første træstamme og konstaterede dens bæreevne, været en af de vigtigste transportveje til opretholdelse og udbygning af vareudveksling landene imellem. Fra at være i stand til at transportere egne fornødenheder på en træstamme over et vandløb til vore dages mekaniserede og intensive liniefart er der selvsagt et stort spring. Eksplosiv har udviklingen ikke været, og rigtig fart over fremskridtene inden for søtransporten kom der vel først med opdagelsen af de oversøiske lande. Medvirkende til muliggørelsen af den stedfundne udvikling har i høj grad været indførelsen af dampkraft og bygningen af stålskibe.

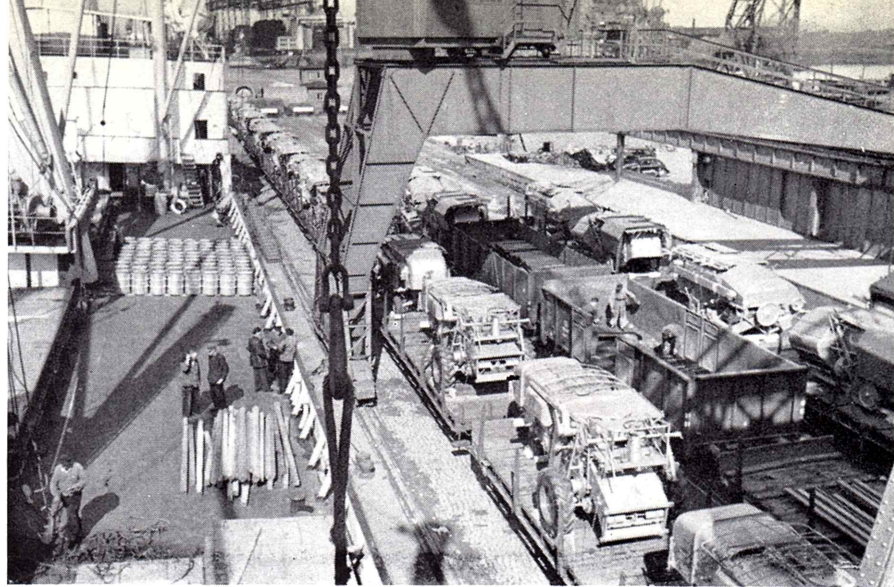
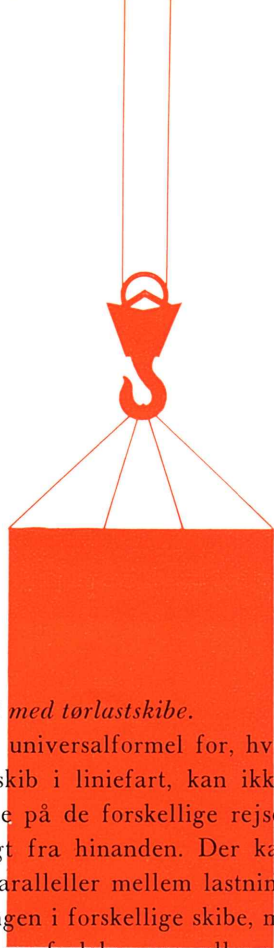
Selve kunsten at laste et skib kan indeholdes i den enkle regel: »En plads til hver ting og hver ting på sin plads«, og kortere kan det næppe udtrykkes. Det efterfølgende kan selvsagt kun blive en periferisk berøring af det væsentlige, som ligger til grund for, hvorledes man laster et skib.

Meget går forud, før en vare er klar til at blive lastet i et skib for transport til en anden havn, men her skal kun berøres de ting, der har med selve lastningen og stuvningen i skibet at gøre.

Emnet kan opdeles efter skibets fartsområde og formål, men det efterfølgende beskæftiger sig kun med liniefart med tørlastskibe.

Sværvægtsgods, en pulpkoger på 60 tons, losses med skibets egne grejer.
Heavy weight goods, a pulp boiler of 60 tons, being discharged by the ship's own derricks.





Landbrugsmaskiner køres frem på kajen klar til at gå ombord.
The cargo - in this case agricultural machines - ready on the quay for loading.

Liniefart med tørlastskibe.

Nogen universalformel for, hvorledes man laster et stykgodsskib i liniefart, kan ikke opstilles, da lastetilfældene på de forskellige rejser som oftest afviger væsentligt fra hinanden. Der kan naturligvis drages mange paralleller mellem lastningsforløbet for en del af ladningen i forskellige skibe, men man ser sjældent, at to rejser forløber ens, eller at man kan drage en fuldstændig parallel mellem to skibes lastetilfælde.

Der er dog visse forhold for skibet, som altid må være tilstede, og visse hensyn til ladningen som altid må tages, således at lastningen egentlig foregår inden for visse faste rammer bestemt af flere forskellige forhold. Det er disse forhold, jeg i det følgende skal komme nærmere ind på.

Lastningen af skibet og placeringen af ladningen i skibets forskellige rum foretages af skibets overstyrmand i samråd med kaptajnen, der har det egentlige ansvar. Det vil sige, at kaptajnen har ansvar for, at ladningen bliver rigtigt og omhyggeligt lastet og stuvet i skibet, at varerne behandles rigtigt under lastning/losning, at søtransporten foregår på betryggende måde, så ladningen ikke lider overlast grundet vejrforhold, skiftende klima, påvirkning fra andre varer etc., og at varerne losses på bestemmelsesstedet i sund og ubeskadiget stand.

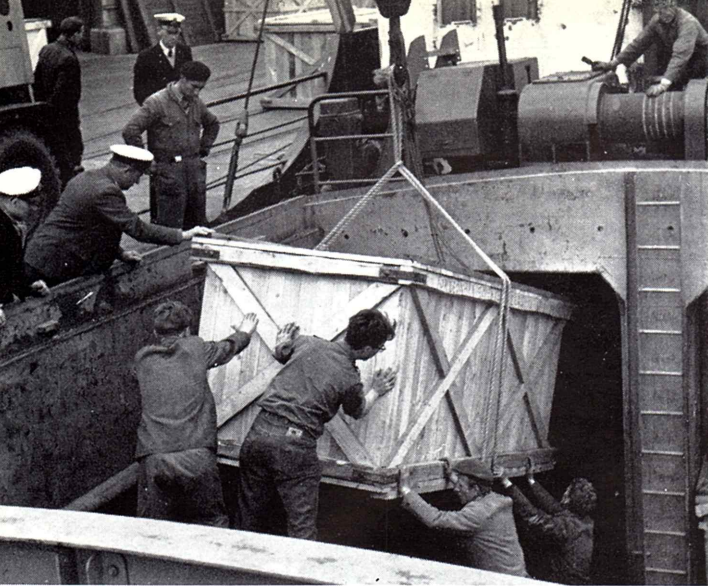
I moderne liniefart er det ikke ualmindeligt, at der lastes gods af alle arter i 10–14 forskellige lastehavne bestemt til lige så mange lossehavne. Et kig ned i et sådant skibs lastrum henleder let tanken på hylderne i en »blandet landhandel«, og for den uindviede kan det ofte være vanskeligt at se, hvorledes man nogen sinde får en sådan mængde varer sorteret ud fra hinanden og afleveret på rette sted.

Teoretisk skulle skibets officerer inden rejsens begyndelse være i besiddelse af et sæt lastelister med opgivelse af, hvad og hvor meget, der skal lastes i hver

lastehavn til hver lossehavn og herudfra tilrettelægge placeringen i skibet, og i hvilken rækkefølge ladningen ønskes frem. I praksis kan dette dog kun sjældent gennemføres, idet meget af ladningen først kommer frem, kort før skibet ankommer til lastehavnen. Bortset fra enkelte større partier og specialladning af forskellig art er skibets oplysninger om ladning fra senere havne ofte ret vage, og under opholdet i lastehavnen har skibet sjældent ret megen indflydelse på, hvilke partier der kommer først frem til lastning. Vanskelighederne er ofte store for en fornuftig tilrettelæggelse af lastningsprogrammet med henblik på en hurtig dispatch i lastehavnen og under stadig hensyntagen til skibets stabilitet og trim, forskel mellem dybgang for og agter, på et hvilket som helst tidspunkt på rejsen, og til slut en hurtig dispatch i lossehavnene.

Før ankomsten til en lastehavn har skibet som regel fået tilsendt en foreløbig lasteliste. De oplysninger, en sådan lasteliste indeholder, kan være yderst variable og spænde lige fra en liste, der kort og godt siger »500 tons stykgods« til mere udførlige lister med alle oplysninger om godset, dets vægt og mål samt bestemmelseshavn. I de første lastehavne, hvor der endnu er god plads i skibet, kan gods af alle arter stadig modtages og anbringes hensigtsmæssigt i skibet. Vanskeligere bliver det i de senere og den sidste lastehavn, hvor pladsen som oftest er ved at blive snæver, og mangel på oplysninger om ladningen kan resultere i uundgåelig overstuvning og stuvning med senere skiftning for øje.

Forudsat overstyrmanden er i besiddelse af en fyldestgørende lasteliste før ankomst til lastehavnen, vil han herudfra placere ladningen og udarbejde et laste-program, på basis af hvilket agenten i lastehavnen telegrafisk meddeles, hvor mange hold der kan arbejdes med, samt i tilfælde af større partier – hvis ønsket – da endvidere fordelingen af ladningen over skibets



Af hensyn til stabiliteten skal kasserne anbringes så dybt nede som muligt uden at spærre for last, der skal op i tidligere havne. *Because of stability the cases must be stowed as far down in the hold as possible in order not to bar the way for the goods to be discharged in the earlier ports.*

luger. Den erfarne ladningsofficer vil dog ikke være absolut bundet af dette foreløbige program, men sideløbende hermed have taget forskellige andre placeringsmuligheder med i sine betragtninger, vel vidende at den foreløbige lasteliste ofte har tendens til slet ikke at ville ligne den lasteliste, han præsenteres for ved ankomsten. Han må være forberedt på, at hans arbejdsplan går i stykker, f. eks. ved at skibet ikke får det ønskede antal arbejdshold. Det er også tvivlsomt, om skibet kan få godset frem i den ønskede rækkefølge og derfor må begynde på det forhåndenværende for at holde arbejdsholdene beskæftigede. Den ønskede placering og rækkefølge må også i mange tilfælde ændres af årsager, som skibet ikke har kontrol med. De partier, som ønskes først, er måske ikke fremme i tilstrækkelig mængde til, at lastningen med fordel kan påbegyndes. En nedskæring i antallet af ønskede arbejdshold bevirker ofte, at der må foretages en anden fordeling over lugerne, for at hindre arbejdsspild og tidstab ved at skifte de forhåndenværende hold fra luge til luge. Endvidere kan godsets placering på kaj eller i pakhuis i visse tilfælde hindre, at det kan lastes som oprindelig bestemt.

De her nævnte forhold, som spiller ind ved placeringen af ladningen i skibet, har alle været bestemt af forhold i land, men også ombord i skibet er der mange faktorer, som har indflydelse på, hvorledes ladningen placeres. Som allerede nævnt må der til stadighed under indlastningen ved hjælp af beregninger være sikkerhed for, at skibet på ethvert tidspunkt på rejsen har den fornødne stabilitet, at det er et godt søskib, samt at skibets trim er af passende størrelse under hensyn til vanddybden i de farvande og havne, som skibet passerer og anløber på rejsen. En passende stabilitet og trim skal helst opnås uden at benytte skibets bund- og højtanke enten til vandballast eller brænd-



Ensartede kasser og baller er ladningsofficerens ønskedrøm. *Uniform cases and bales are the dream of all chief officers.*

selsolie udover hvad der er nødvendig for skibets drift, idet sådan unødvendig vægt selvsagt øger skibets udgifter og mindsker mængden af betalende ladning. Det konstante krav til stabilitet og trim stiller ofte ladningsofficeren over for problemer, som i forbindelse med de forannævnte forhold i land, kan være vanskelige at løse. Sådanne problemer opstår ofte, når der i de første lastehavne er store mængder gods til de første lossehavne og omvendt i de sidste lastehavne for meget gods til de sidste lossehavne. I det første tilfælde består vanskeligheden i at få godset anbragt højt nok oppe i skibet, så det er tilgængeligt i lossehavnen, uden at det forringer stabiliteten ud over det tilladelige, og uden at det spærres for adgangen til de underliggende rum. I det andet tilfælde er det vanskeligt at holde tilstrækkelig bundplads, så at ladning til de sidste lossehavne kan anbringes tilstrækkelig langt nede i skibet, til at den nødvendige stabilitet er til stede også på den sidste del af rejsen, og således at det ikke spærres for ladning, der skal ud i tidligere havne. Såfremt den bogførte ladning for de forskellige lastehavne er således placeret, at tilstedeværelsen af ovennævnte forhold ikke kan imødekommes, bliver det aktuelt at måtte kalkulere stuvning med skiftning af en del af ladningen for øje. Jo tidligere under lastningsperioden en sådan skiftning kan bestemmes og tilrettelægges, desto bedre, men det forudsætter, at skibet nøje ved, hvilken ladning der kommer i de efterfølgende havne. Opgaven bliver da at kalkulere, hvor megen skiftning der bliver nødvendig. Derefter må den ladning udvælges, som er bedst egnet til skiftning, d. v. s. som er hurtig og nem at arbejde med, og som kan tåle skiftning uden at beskadiges. Endelig må der så vidt muligt tages bestemmelse om, i hvilken havn skiftningen skal foregå, så det bliver økonomisk forsvarligt og kan ske uden forsinkelse af skibet.

Ved distribueringen af ladningen over lugerne tilstræbes, at der i lastehavnene kan lastes med så mange hold som praktisk muligt, under hensyn til at arbejdsholdene holdes fuldt beskæftigede hele tiden, at skibet bliver færdigt til den ønskede tid og kan nå næste havn ligeledes til den ønskede tid, samt at ladningen bliver således placeret, at der også i lossehavnene kan losses på hensigtsmæssig måde. Vigtigt er det, at ladningen er således fordelt, at lugerne så vidt muligt er lige store med hensyn til antal timer nødvendig for at udlosse dem. Herved forebygges, at en enkelt luge eller to ødelægger mulighederne for økonomisk losning ved at måtte arbejde uforholdsmæssigt meget på overtid for at kunne følge med de andre luger. Den helt fuldendte arbejdsrytme under hele laste/lossearbejdets forløb opnås sjældent, men der stræbes hen imod, at så vidt muligt de små lossehavne (ca. 200–800 ts.) har den bedste lugefordeling, så man her undgår forsinkelser grundet en enkelt stor luge eller kostbar skiften af arbejdsstyrke fra luge til luge for at hente små partier frem, som burde have stået samlet i en enkelt luge. I de store lossehavne med flere dages losning kan man bedre slå to eller flere luger sammen og arbejde dem som én luge, der losses af samme hold arbejdere i trit med de større luger.

Endelig spiller varens art og beskaffenhed ind ved placeringen i skibet. Ganske specielt hensyn må der tages til sværvægtsgods, som skal lastes med skibets egne grejer, idet normalt kun én eller to luger er udstyret med specielle bomme, som kan arbejde med større vægte f. eks. fra 10 til 60 tons. Ofte lastes sværvægtsgods på dæk, og det er da særligt stabilitet, der må tages hensyn til. Endvidere må der ved placering af større kolli på dæk tilstræbes, at disse ikke blokerer for arbejdet i lugerne i andre havne, samt at de på forsvarlig måde kan surres, så de er sikrede under alle vejrforhold. Skal større sværvægtskolli lastes under dæk, må det arrangeres straks ved rejsens begyndelse, så den fornødne arbejds- og stueplads afhængig af kolliets dimensioner bliver holdt åben. En del andre varer kræver samme bevågenhed, nemlig varer som grundet dimensioner eller facon ikke kan henregnes under almindeligt stykgods. Den mest almindeligt forekommende vare inden for denne kategori er langt jern, lange rør og jernplader, men også forskellige maskiner og dele hertil både til industri og landbrug samt automobiler, jernbanevogne, omnibusser o. s. v. hører med til de varer, hvor en tidlig planlægning med hensyn til stueplads er nødvendig.

S. C. Nygaard

(Fortsættes i næste nummer)

Varens art og beskaffenhed spiller en stor rolle ved placering i skibet.

Passagertrappe til flyvemaskiner, fra Rotterdam, til K. L. M. i Bangkok (Foto: Bådsmænd Chr. Jørgensen, M/S «SINALOA»).

The nature and uniformity of the goods are of great importance when loading a ship. Passenger gangway for aircraft, from Rotterdam, for K. L. M. in Bangkok (Photo: Mr. Chr. Jørgensen, boatswain, M/S «SINALOA»).



REDERIET WILH. WILHELMSEN RUNDER ET SEKEL

»Store statelige karle fra Wilhelmsen i Tønsberg, tykke prægtige skorstene, sortmalede, to blå smalle bæltter, næsten ved toppen«, sådan kendes de på havene, og sådan karakteriserer den svenske forfatter Harry Martinson i sin bog, »Resor utan mål«, skibene fra et af Skandinaviens største rederier, Wilh. Wilhelmsen, som den 1. oktober i år fyldte 100 år. Det er et selskab rigt på gamle traditioner, men samtidig en virksomhed, hvor en moderne indstilling og nye ideer gør sig gældende.

Denne milepæl i rederiets historie var en begivenhed i norske og internationale skibsfartskredse. Rederiet lå oprindeligt i Tønsberg, en af Norges ældste byer, og skønt hovedkontoret for mange år siden er flyttet til Oslo, er samtlige skibe i Wilhelmsen-flåden hjemmehørende i Tønsberg.

Rederiets stifter var Morten Wilh. Wilhelmsen, der startede sit firma som et skibsmæglerfirma. Han fik snart økonomiske interesser i forskellige sejskibe, og i 1887, da sønnen Halfdan Wilhelmsen blev optaget som kompagnon, havde det store mæglerfirma også en betydelig sejskibsflåde. Tidligere end de fleste andre norske rederier gik man imidlertid over til dampskibsfart.

Halfdan Wilhelmsen var en af sin tids virkelig fremragende shippingmænd og oparbejdede rederiet til en meget fremtrædende position i Norge. Efter hans død i 1923 overtog den yngre broder, kaptajn Wilh. Wilhelmsen, ledelsen. Denne, der allerede som dreng var gået til søs, var i 1902 trådt ind i rederiet og var fra 1904 medejer. Det var ham, som gennemførte overgangen fra damp til diesel og tog initiativet til linienettets udvidelse og betjening med stadig mere hurtiggående og bedre udstyrede cargolinere, og inden for murene hævdes det, at »liniefarten blev den bærende rygrad gennem to verdenskrige til ny vækst og fremgang.«

Allerede i begyndelsen af 1911 kom det til et samarbejde mellem Wilhelmsen og Ø. K., og gennem årene er dette fortsat, bl. a. på ruter til Australien, Ny-Zealand, Indonesien, Indien og Pakistan. Det har været et lykkeligt samarbejde, som vi har haft stor glæde af, og som efter vor mening også har været til gavn for skandinavisk skibsfart.

Kaptajn Wilh. Wilhelmsen døde i maj 1955 i en alder af 83 år efter at have været i firmaet i over 51 år, hvoraf 32 som seniorkompagnon.

Blandt de mænd, der i nyere tid har præget ledelsen i Wilh. Wilhelmsen, og som var velkendt i Kompagniet, må nævnes advokat Kaare Schøning. Han var en skarp juridisk begavelse og havde store administra-

tive evner. Han trådte i 1927 ind i firmaet, hvor han med sin dygtighed og usædvanlige energi arbejdede sig op i graderne og blev optaget som kompagnon. Han døde i 1960.

Firmaets nuværende ledelse: Skibsreder Niels Werring, som er født i 1897 og gift med en datter af konsul Halfdan Wilhelmsen, indtrådte i 1930 som kompagnon i firmaet. Han er i dag virksomhedens seniorchef.

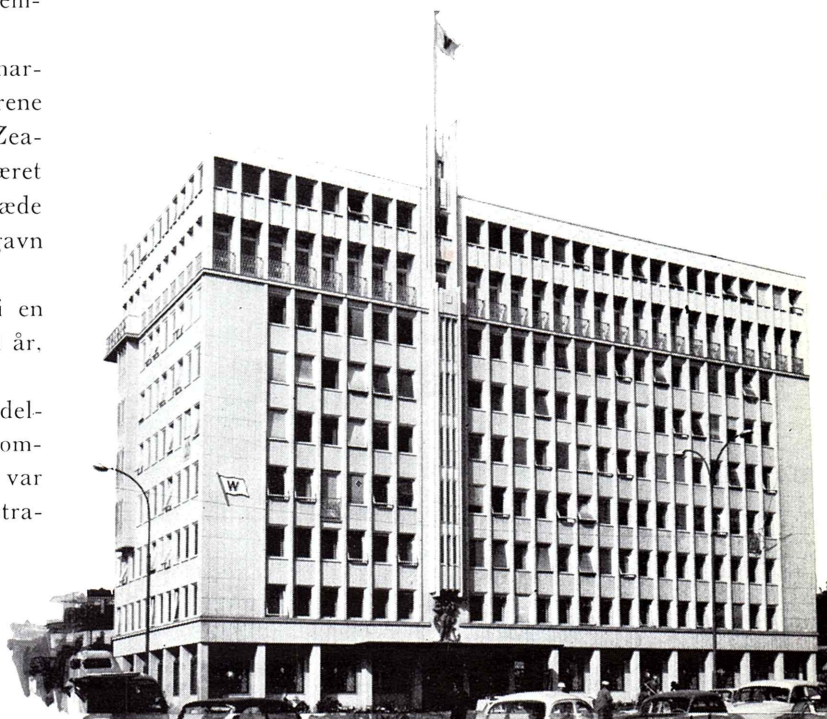
Skibsreder Tom Wilhelmsen, der er søn af kaptajn Wilh. Wilhelmsen, er født i Tønsberg 1911 og blev i 1938 optaget i firmaet.

Skibsreder Niels Werring jr., f. 1930, indtrådte i rederiet for tre år siden, og med ham er nu 4. generation af det kendte rederdynasti repræsenteret i ledelsen.

100-års jubilæet fejredes med en reception om formiddagen i rederiets hus, Roald Amundsens Gate 5 i Oslo, og om aftenen med en middag på Grand Hotel, hvortil var indbudt en lang række gæster fra ind- og udland. På grund af det snævre samarbejde og den nære forbindelse, der igennem årene har været mellem vore to selskaber, var deltagerne fra Ø. K. – direktørerne J. Chr. Aschengreen og S. Storm-Jørgensen – tilstede, ikke blot som Kompagniets repræsentanter, men som personlige venner af ledelsen i Wilh. Wilhelmsen, et forhold som også direktør Aschengreen gav udtryk for i sin tale ved aftenens banket. De to direktører medbragte Kompagniets gave, et smukt standur i sølv.

Ved jubilæet indtager rederiet Wilh. Wilhelmsen stadig en førende stilling i norsk og skandinavisk skibsfart. Rederiets linienet dækker alle verdenshavene, og af dets 12 ruter udgår 9 fra Norge og har deres endepunkt dér. Foruden ruteskibe har rederiet adskillige store moderne tankskibe, som alle er i fart.

Wilh. Wilhelmsens hovedsæde i Oslo.
The head office of Wilh. Wilhelmsen in Oslo.





Jubilaren, direktør J. Chr. Aschengreen.

DIREKTØR J. CHR. ASCHENGREENS JUBILÆUM

Til ære for Kompagniets næstformand, direktør J. Chr. Aschengreen, der den 1. november i år havde gjort tjeneste i Kompagniet i 50 år, hejstes straks om morgenen dannebrog på Kompagniets kontorbygning, og kl. 9,15 samledes direktionen i bestyrelsessalen, hvor direktør Mogens Pagh lykønskede direktør Aschengreen til jubilæet og takkede ham for hans utrættelige og betydningsfulde arbejde i de forløbne år. Direktør Pagh

Direktør Aschengreen modtager dagens gratulanter, som snart fyldte bestyrelsessalen.

Mr. Aschengreen welcoming callers on congratulatory visits. They soon filled the board room.



overrakte Kompagniets gave, der bestod af to smukke persiske tæpper.

Kl. 10,15 bragte en deputation fra seniorstaben ved Hovedkontoret, med prokurist P. H. Poulsen som ordfører, direktør Aschengreen sin hyldest og en gave bestående af et par antikke sølvlysestager fra seniorstaben samt tjenstgørende kaptajner og maskinchefer.

Lige før den officielle reception kom bestyrelsesrådet for at overbringe sin lykønskning og medbringende en gave, en sølvskriveblok med medlemmernes navne i faksimile.

Til receptionen mellem kl. 11 og 12,30 indfandt sig repræsentanter for Danmarks Rederiforening, de søfarendes organisationer, rederier, banker og andre forretningsforbindelser og fra de til Kompagniet knyttede selskaber m. m. samt et stort antal af Kompagniets nuværende og tidligere medarbejdere.

I en middag på Langelinie Pavillonen samme aften deltog med hustruer Kompagniets bestyrelsesråd, direktion og medarbejdere, der har haft en særlig tilknytning til direktør Aschengreens virke som direktør for Skibsafdelingen, ialt 103 personer. Aftenen formede sig som en virkelig strålende manifestation af Ø. K.-familiens sammenhold og en hjertelig hyldest til jubilaren.

Efter at Kompagniets formand, Prins Axel, havde budt velkommen, blev aftenens hovedtale holdt af direktør Mogens Pagh, som efterfulgtes af prokurist Poulsen, der med vid karakteriserede både direktør Aschengreen selv og hans livsgerning. Derefter ud-

Deres kongelige Højheder Prins Axel og Prinsesse Margaretha modtages af jubilaren. I baggrunden underdirektor Otto Rasmussen.

Their Royal Highnesses Prince Axel and Princess Margaretha being welcomed by Mr. Aschengreen. In the background Mr. Otto Rasmussen.





Langelinie Pavillonens smukke selskabslokaler dannede rammen om den vellykkede aftenfest.

The beautiful banqueting rooms of the Langelinie Pavilion were the festive setting of the very successful dinner.

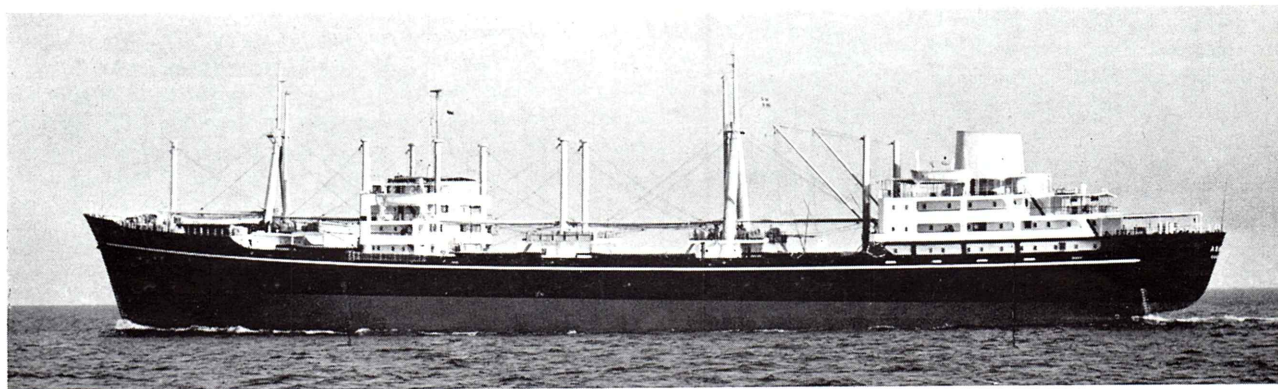
bragte direktør Strandberg en skål for damerne. Endvidere mindedes og takkede underdirektør Werner Nielsen og prokurist Paul F. Elm for gamle dage i godt samarbejde i Indien og Manchuriet, og ingeniør Georg Jacobsen sluttede talernes række.

Med hjertelige ord takkede direktør Aschengreen for al hyldest og den megen venlighed, der var blevet vist

ham på dagen og udtalte sin taknemmelighed for de år, det var blevet ham forundt at tjene Kompagniet.

I aftenfesten deltog en 40-års jubilar, kontorchef R. Ditlefsen, og direktør Aschengreen benyttede lejligheden til i sin takketale at bringe hr. Ditlefsen sin personlige og Kompagniets tak for mange års udmærket tjeneste.

M/S ASMARA



Den 26. 10. 1961 overtog Kompagniet efter en vellykket prøvetur M/S »Asmara« fra Nakskov Skibsværft.

»Asmara« er bygget som søsterskib til M/S »Ayuthia«, (ØK-bladet nr. 1, februar 1960), men der er dog afvigelser, hvoraf den væsentligste er den forøgede maskinkraft, 12000 BHK (løb 21 knob på prøveturen!).

Desuden kan nævnes, at lastkølerumskubikken er forøget til 12.700 cft. bales, at mellemdækslugerne er udført uden lugekarmer af hensyn til anvendelsen af gaffeltrucks, og at der på prøve er opstillet to hydrauliske spil ved 5-lugen.

Asmara er den største by i Eritrea (Etiopien).

KOMPAGNI-nyt

COMPANY-NEWS



Underdirektør T. W. Schmith

På Kompagniets bestyrelsesmøde den 10. oktober 1961, er tidligere filialbestyrer T. W. Schmith, blevet udnævnt til underdirektør. Hr. Schmith har ved Hovedkontoret overtaget ledelsen af den nyoprettede »Oversøisk Industri Afdeling«.

At a Board Meeting held on 10th October, 1961 Mr. T. W. Schmith, former manager of the Bombay office, was appointed General Manager (with power to sign for the Company). At our Head Office Mr. Schmith has taken charge of the newly established »Overseas Industrial Department«.

På årsdagen for direktør Hakon Christiansens død, den 20. september, nedlagde direktionen en laurbærkrans på graven på Frederiksberg kirkegård.

On 20th September, the anniversary of the death of Mr. Hakon Christiansen, our Managing Directors placed a laurel wreath on his grave at Frederiksberg Cemetery.

På et bestyrelsesmøde den 3. oktober i Det Danske Luftfartselskab har selskabets formand, direktør Sigurd Pedersen, p. g. a. tiltagende arbejdsopgaver i A/S F. L. Smidth & Co. bedt sig fritaget for sine hverv som medlem af og formand for DDL's bestyrelse samt for hvervne som medlem af og alternerende formand for konsortiet Scandinavian Airlines System's styrel-

se. DDL's bestyrelse har indvilliget heri, og der er truffet den ordning, at direktør Sigurd Pedersen fortsætter sit virke i DDL og SAS indtil den kommende generalforsamling, der skal afholdes senest i marts 1962, og at der på denne stilles forslag om, at direktør J. Chr. Aschengreen indvælges i DDL's bestyrelse. Direktør Aschengreen har erklæret sig villig til, når han ved årsskiftet træder tilbage som direktør i Kompagniet, at overtage de af Sigurd Pedersen i DDL og SAS beklædte poster.

At a Board meeting held on 3rd October in the Danish Airways Company (DDL) Mr. Sigurd Pedersen, the chairman, who is also a managing director of F. L. Smidth & Co. Ltd., asked to be relieved of his duties as a member and as the chairman of the Board of the Danish Airways Company. Similarly he asked to be relieved of his duties as a member and the alternate chairman of the Board of the Scandinavian Airlines System. The Board of the Danish Airways Company has agreed to this, and the arrangement has been made that Mr. Pedersen will continue to carry out his duties in the DDL and SAS until the coming Board meeting which is to be held not later than March 1962, and it will be suggested here that Mr. J. Chr. Aschengreen be elected a member of the Board of the DDL. Mr. Aschengreen has declared himself willing to take over the posts held by Mr. Pedersen in DDL and SAS when retiring at the New Year as a managing director of our Company.

Kompagniets formand Prins Axel og direktør Mogens Pagh afrejste den 18. november til Pakistan, Indien, Thailand og Malaja. Forventet tilbagekomst til København ca. 8. december.

Prince Axel, the chairman of our Company, and Mr. Mogens Pagh left on 18th November for Pakistan, India, Thailand, and Malaya. Expected return to Copenhagen about 8th December.

Underdirektør T. W. Schmith afrejste den 16. november til Thailand for at orientere sig om Kompagniets industrier der. Hr. Schmith vil på hjemrejsen aflægge besøg i Indien.

Mr. T. W. Schmith left on 16th November for Thailand in order to familiarize himself with our Company's industries there. Mr. Schmith will return to Copenhagen via India.

Den thai-danske præhistoriske ekspedition vil nu gøre sin hovedindsats på de lokaliteter ved Kwai-floden, som sidste år viste sig mest lovende. Af 1961/62 holdet rejste arkæologen Eigil Knuth, Århus-zoologen magister Palle Johnsen (der sidst har været i Nord-Rhodesia for at bekæmpe tsetsefluen), botanikeren Kai Larsen (deltager i den botaniske ekspedition til Thailand 1958), magister Per Sørensen og hollænderen van Heekeren ud i slutningen af oktober måned, og i slutningen af november rejste museumsinspektør Werner Jacobsen til Bangkok for at være ekspeditionen behjælpelig med løsning af visse opgaver. Ekspeditionens leder dr. phil. Eigil Nielsen vil ankomme til Thailand i midten af december.

The Thai-Danish expedition will now concentrate its main efforts on the localities at the Kwai river which last year proved to be the most promising. Of the 1961/62 team the following persons left at the end of October, viz.: the archaeologist Mr. Eigil Knuth, the Århus zoologist, Mr. Palle Johnsen (who was last in North Rhodesia to combat the tsetse fly), the botanist, Mr. Kai Larsen (who participated in the botanical expedition to Thailand in 1958), the archaeologist, Mr. Per Sørensen, and Mr. van Heekeren, a Dutch scientist. At the end of November, Mr. Werner Jacobsen, a keeper of the Danish National Museum, left for Bangkok to assist the expedition in solving certain problems, and Dr. Eigil Nielsen, the leader of the expedition, will arrive in Thailand in the middle of December.

Rederi A/S »MYREN« havde den 10. november indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling, hvor bestyrelsen fremlagde forslag om udvidelse af rederiets aktiekapital med 50 %. Aktionærerne vil få ret til for hvert aktie-

beløb på 2.000 kroner at tegne 1.000 kroner nye aktier til en tegningskurs af 105. De nye aktier deltager i udbyttefordelingen for året 1962. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

On 10th November the shipping company »MYREN« Ltd. called an extraordinary Board meeting at which the Board submitted a suggestion to increase the company's share capital by 50%. The shareholders will be entitled to purchase a share of kroner 1.000 for each share of kroner 2.000 held by them, at the rate of 105. The new shares will participate in the dividend distribution for the year 1962. The proposal was adopted unanimously.

Gæstebogen

The guest book



Kewal Singh, India's Ambassador to Denmark.

B. K. Nehru, Commissioner General, Ministry of Economic Affairs, New Delhi.

Victor B. Strand, indisk Generalkonsul, København.

Sv. Å. Sandager Jeppesen, Danmarks Ambassadør i Kairo.

R. Lehmann, Hovedkasserer, Prokurist.
H. E. Hansen, Direktør, Thai International Airways, Bangkok.

Waziri Ibrahim, Federal Minister of Economic Development, Nigeria.

Grev Bent Ulrik Moltke, Fuldmægtig, Udenrigsministeriet.

H. Gargour, Direktør, Gargour & Fils, Beirut.

J. V. Rechendorff, Gesandt, Johannesburg.

Rs. Kampp, Generalkonsul, tidl. Johannesburg.

H. Biering, Danmarks Ambassadør i Ghana.

G. M. Gibson, Colonel, Director, Thomas Simson & Co., London.

Boonchoo Chandrubeksa, Air Chief Marshal, Thailand.

Kamol Thejatunga, Air Marshal, Thailand.

Tragoool Thavaravej, Air Vice-Marshal, Thailand.

Chalerm Chittinanda, Group Captain, Thailand.

Chanindr Chandrubeksa, Pilot Officer, Thailand.

A. Kondor, Manager, Dragon Tanning Co. Ltd., Nairobi.

S. M. A. Faruki, Lt. Gen., Pakistan.

Robert W. Purcell, Direktør, IBEC, New York.

B. J. Schoeman, Minister of Transport, South Africa.

D. J. Joubert, Secretary for Transport, South Africa.

J. H. Viljoen, Private Secretary to the Minister.

Georg Andersen, Skibsreder, Rederiet A. P. Møller.

Personale-nyt

Staff-news

Mogens Steincke, U. B. C., London, er blevet udnævnt til direktør i U. B. C. efter direktør M. Plinius.

Fungerende kaptajn E. J. Prause er udnævnt til kaptajn. Han fører M/S »Moria«.

Specialfuldmægter

Powers of Attorney

I Skibsafdelingen har Erik Bollerup Hansen fået fuldmagt til at underskrive konnossementer (udstedelse) på Bangkok- og Østenlinierne, og samme fuldmagt er udstedt til Poul Henrik Licht på Amerikalinerne.

Der er ved Penang kontoret udstedt fællesfuldmagt til Mr. Ang Hong Tat sammen med Svend Aage Bugge Hansen eller John Arthur Hansen.

Efter at kontorchef K. Rørmose er tiltrådt som hovedkasserer, har kontorchef O. Castonier, Hovedbogholderiet, overtaget ledelsen af Træafdelingens Bogholderi.

Kok E. Lund Nielsen er blevet udnævnt til hovmester pr. 1. 10. 1961 i M/S »Patagonia«.

Kok E. Pihl er begyndt på Kompagniets hovmesterskole den 13. 11. 1961.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H. O.

Cand. pharm. H. Cornett, Bangkok, til Dumex, København.

Cand. pharm. Immanuel Petersen, Djakarta, til Dumex, København.

Filialbestyrer K. Danø, Karachi, til Kontrolafdelingen.

Ole Qvist, Montreal, til Hovedbogholderiet.

C. B. Lunøe, Portland, til Træafdelingen.

Poul Nielsen, Tokio, til Hovedbogholderiet.

Filialforflytninger

Transfers

Hans J. Christensen, Santiago, er udtrådt af Kompagniets tjeneste, og vil blive afløst af Per Hafstrøm Sørensen, Sao Paulo, der indtil videre vil overtage ledelsen af kontoret.

Sander Jacobsen, Leopoldville, er blevet forflyttet til Saigon som fungerende filialbestyrer. A. Paludan-Müller, Saigon, vil midlertidigt gøre tjeneste i Bangkok for senere forflyttelse til Hovedkontoret.

Ingeniør Svend Kristensen Haugaard, Bangkok, til Ghana.

Ingeniør F. Skov Pedersen, Bombay, til Bangkok.

Cand. pharm. Jacob Gjerding, Djakarta til Saigon.

Civilingeniør Povl Fleng Nielsen, Karachi, til Ghana.

Per Høybye Henriksen, Kuala Lumpur, til Haadyai (midlertidigt).

Otto Meisling, Los Angeles, til San Francisco.

Flemming Sommer, Madras, til Karachi (midlertidigt).

H. K. Hansen, Manila, til Bombay.

Filialbestyrer G. Rude, Nairobi, til Genua.

Knud Holm, New York, til Portland.

Peter Dithmer, Portland, til Los Angeles.

Arne Hvidbo, Posadas, til Buenos Aires.

Bent Segato, Vancouver, til Rangoon.

Civilingeniør J. A. Jensen er blevet ansat på Hovedkontoret til tjeneste ved Oversøisk Industri Afdeling, ingeniør H. A. Fønnesbech ved Eksportafdelingen for senere udsendelse til oversøisk tjeneste, og ingeniør Sigurd Schousboe for udsendelse til Bangkok.

Per Ambjørn Knudsen, Bangkok, og ingeniør N. Schausen Olsen, Bombay, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Pensioneret

Skovrider P. A. Bloch, pr. 1. 11. 1961.

Kontorchef Jacob Poulsen, U. B. C., London, pr. 1. 11. 1961.

Kaptajn V. H. Petersen, pr. 1. 12. 1961.

Mærkedage

Red letter days

25 års jubilæum

Kaptajn Erik Boye, 28. 12. 1961.

Overstyrmand E. Krarup, 31. 12. 1961.



Kaptajn
Erik Boye



Overstyrmand
Erling Krarup

Runde fødselsdage

85 år

Pens. maskinchef H. L. Bang, 16. 12. 1961.

80 år

Pens. skibsinspektør, kaptajn F. Tillsch, 24. 12. 1961.

70 år

Pens. direktionssekr. dr. polit. M. Christoffersen, 27. 12. 1961.

65 år

Maskinchef S. H. P. Bendtsen, 22. 1. 1962.

Pens. kaptajn Johan S. Darre, 30. 1. 1962.

60 år

Fhv. filialbestyrer C. C. Busch, 11. 1. 1962.

Formand K. L. Kristensen, Pakhuse-
ne. 22. 1. 1962.

Kontorchef Kai Hansen, Eksportaf-
d., 3. 2. 1962.

Kontorchef Walther Høyer, Kontrol-
afd., 10. 2. 1962.

Ankommet på hjemmeferie

Anders Olsen, Ghana, Kjeld Danø,
Karachi, G. Rude, Nairobi, C. B. Lunøe,
Portland, Emil Fr. Blaunfeldt, Durban,
skovfoged Knud Sander Doktor, H. W.
Fugmann, J. Stengel Hansen, skovfo-
ged Palle Jensen, Ghana, K. M. Plaug-
mann, Kuala Lumpur, Thor Møller
Thorbro, Lagos, H. K. Hansen, Manila,
Jørgen Chr. Mouritzen, Mombasa, Ole
Qvist, Montreal, Niels Holme, Nairobi,
Martin Bagger, Santos, Poul Nielsen,
Tokio, Peter Delcomyn Molbech, Usum-
bura, Bent Segato, Vancouver.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Cand. pharm. Kaj Georg Nielsen, Du-
mex, til Saigon.

Ingeniør Hans Henning Hjorth, Eks-
portafdelingen, til Nairobi.

Leif Jørgen Høst, Hovedbogholderiet,
til Mombasa.

Svend Nisted, Hovedbogholderiet, til
Lagos.

Orla Sørensen, Hovedbogholderiet, til
Salisbury.

Bjarne Rørbæk Jensen, Importafdelin-
gen, til Sao Paulo.

Povl Tvede Johansson, Importafdelin-
gen, til Mombasa.

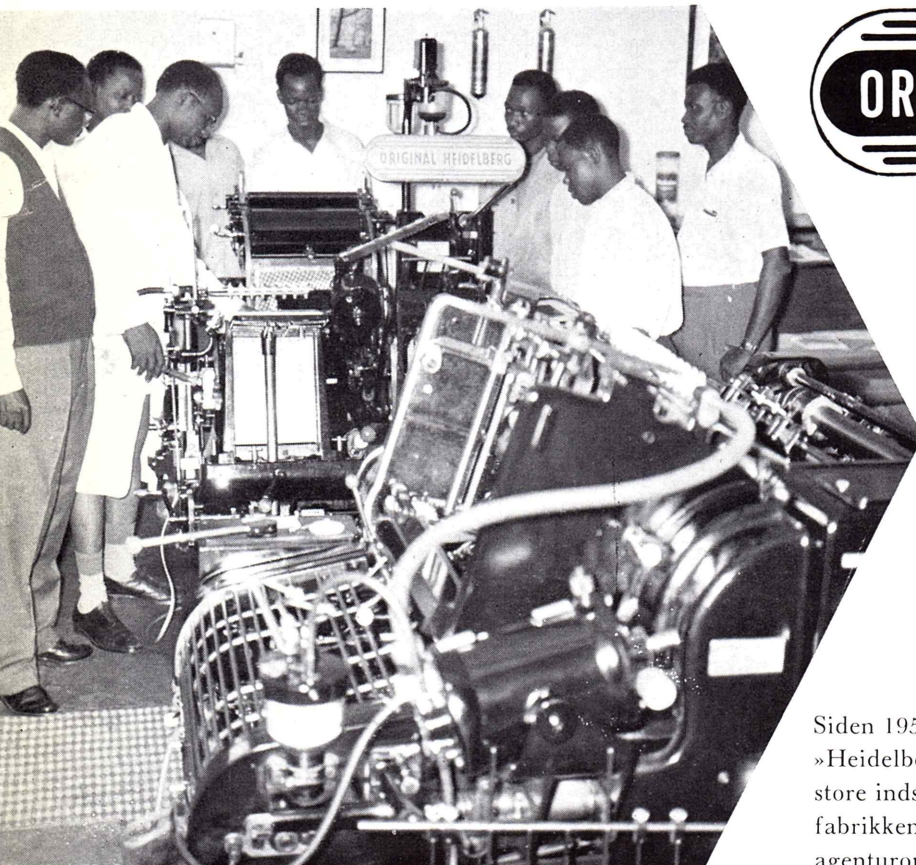
Hans Møller Nielsen, Importafdelin-
gen, til Sao Paulo.

Jørgen Sneskov, Planning & Projects,
til Djakarta.

Poul Nielsen, Skibsafdelingen, til Paris.

Paul Jørgen Christensen, Træafdelin-
gen, til Argentina.

Flemming With-Seidelin, Træafdelin-
gen, til Durban.



ORIGINAL HEIDELBERG

i
vest-
afrika

Siden 1954 har Kompagniet repræsenteret de velkendte »Heidelberg« trykkermaskiner i Indien. I kraft af den store indsats, der blev gjort i Indien, tilbød Heidelberg fabrikken os i oktober 1959 at overtage et større agenturområde i Sydøstasien samt i Vestafrika.

H H H H H
Som et led i denne udvidelse begyndte R. T. Briscoe at forhandle trykkerimaskiner gennem deres udstrakte organisation i Vestafrika, omfattende følgende lande: Nigeria, Vest Kamerun, Ghana, Sierra Leone, Gambia og fornylig også Liberia. Den samlede befolkning i disse lande er over 50 mill., hvoraf næsten de 40 mill. bor i Nigeria. Det blev derfor fundet mest praktisk, at ledelsen af trykkerimaskinafdelingen blev centraliseret i Lagos, der har det største salgsområde.

Foruden »Heidelberg«-presser forhandles også »Polar« skæremaskiner samt diverse trykkeriudstyr. Nogen tid efter etableringen af denne afdeling havde Briscoe fornøjelsen også at få tilbudt agenturet for de engelske »Intertype« sættemaskiner.

Omkring disse agenturer er der nu opbygget en afdeling, der kan tilbyde komplette leverancer til ethvert bogtrykkeri inkl. sætteri og bogbinderi.

Ligeledes importeres der store mængder papir fra Skandinavien og også fra Japan, og ved et snævert samarbejde mellem papir- og trykkerimaskinafdelingen kan Briscoe nu tilfredsstille samtlige trykkerens ønsker.

For tiden arbejdes der på at udgive et illustreret salgskatalog omfattende samtlige agenturer til orientering for salgsstaben såvel som for kunderne.

Godt købmandsskab er imidlertid ikke nok inden for

denne branche, hvor der – ganske særligt – kræves et stort »know-how«.

Fabrikken i Heidelberg lægger stor vægt på service, både før og efter at et salg har fundet sted. På dette felt har Briscoe gjort et betydeligt arbejde for at oplære vestafrikanske trykkere i brugen af fuldautomatiske maskiner. I deres trykkeriskole i Lagos, som Briscoe oprettede i begyndelsen af 1960, foregår undervisningen under ledelse af en nigeriansk trykker, Mr. Williams.

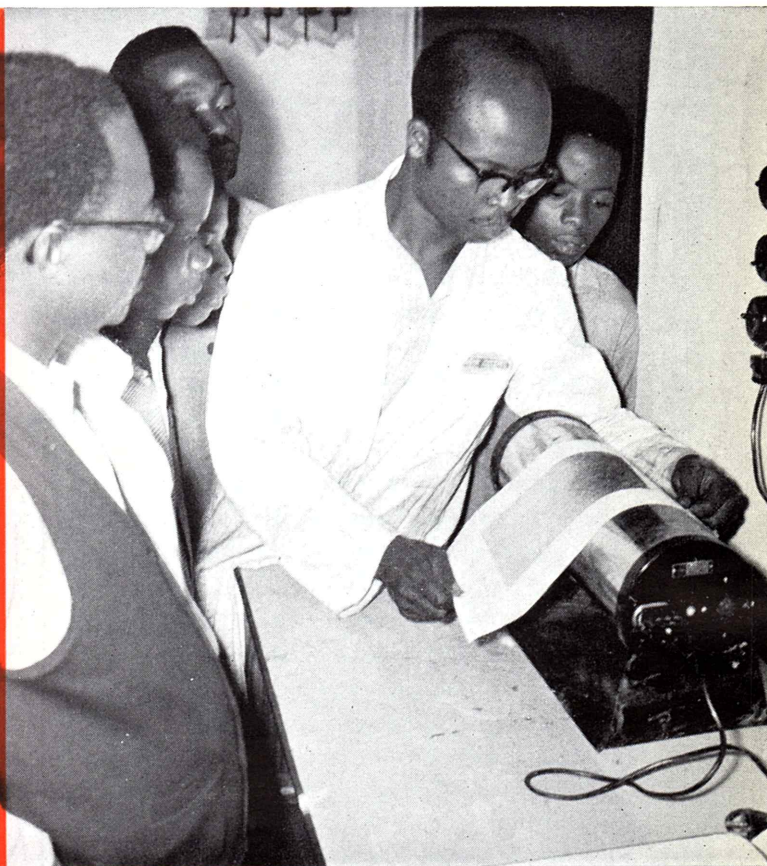
Mr. Williams har gennem længere studieophold i England og Tyskland gennemgået specialkurser, først og fremmest i Heidelberg. Den viden, han derigennem har opnået, spredes nu blandt bogtrykkere i Vestafrika for at højne den grafiske standard. Flere hundrede trykkere har således deltaget i vore Heidelberg-kurser i Lagos og/eller i Accra.

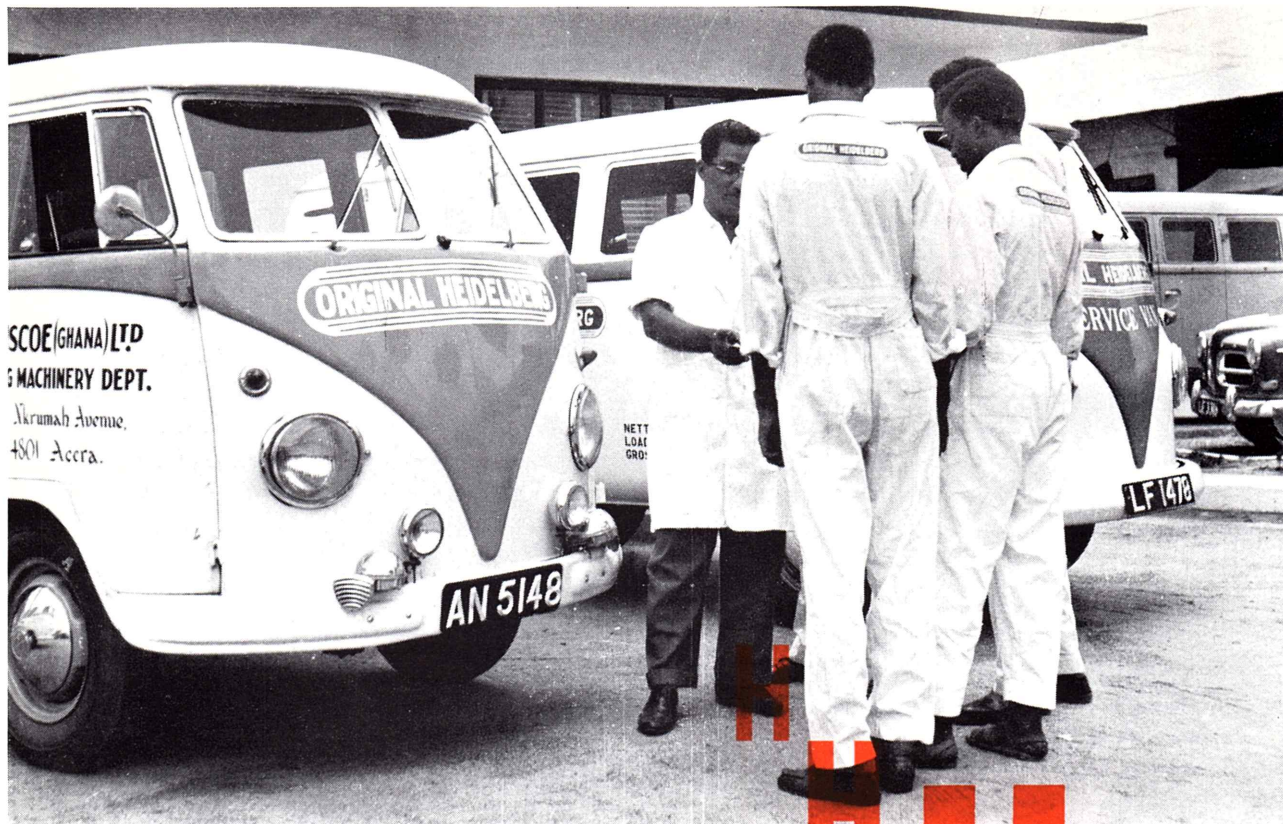
Fra de første demonstrationer blev gennemført, har salget været støt stigende, og dette skyldes i væsentlig grad, at Briscoe har organiseret en udstrakt teknisk service.

Veludrustede servicevogne, udstyret med værktøjer med alt tilbehør, skaber tillid hos kunderne. Desuden står en Vespa scooter til disposition for trykkeriafdelingens mekanikere i Lagos. På grund af de store afstande

Modstående side:
Trykkeriskolen i Lagos ledes af
nigerianeren Mr. Williams.
Opposite page:
Our Nigerian instructor, Mr.
Williams, is in charge of the
Pressmen's School, Lagos.

Moderne trykmetoder
demonstreres af skolens lærer.
Modern printing methods being
demonstrated at the Pressmen's
School.





Montører modtager instruktioner.
Instructions to service staff.

sker det dog ofte, at Briscoes teknikere og salgsfolk må benytte luftvejen.

Til vor »Intertype« service er der blevet knyttet en engelsk specialist, og med oplæring af nye lokale mekanikere for øje håber man i nær fremtid at engagere en tysk service-inspektør fra Heidelberg som permanent leder af den tekniske stab.

For nogen tid siden tilbragte en af Indien-kontorenes teknikere, Mr. Ambre, over 5 mdr. i Afrika, og de lokale montører nød godt af hans erfaring. Med den store stigning i afdelingens salg vil det imidlertid være nødvendigt at uddanne endnu flere vestafrikanske teknikere for at kunne opfylde Briscoes service-forpligtelser.

Foruden Briscoes gennemførte service, der efterhånden er velkendt i grafiske kredse, gøres der regelmæssige salgsfremstød for at sprede kendskabet til nye modeller og forbedrede trykkemetoder.

Således blev der i forbindelse med de nigerianske uafhængighedsfestligheder i oktober 1960 arrangeret en stor udstilling i Lagos, hvor Briscoe viste en række »Heidelberg« og »Polar« maskiner, der arbejdede under hele udstillingen og vakte almindelig opsigt.

For tiden deltager Briscoe i en officiel vesttysk vandredstilling, som i de nærmeste måneder vises i de større byer i hele Vestafrika. Første station er Mon-

rovia, og selvom det kun er kort tid siden, at Briscoe startede trykkerimaskinforretningen i dette område, er der lovende muligheder i Liberia.

Som et vigtigt led i det salgsfremmende arbejde lægger vore leverandører stor vægt på personlige besøg af afdelingsledere og oversøiske salgsfolk på selve fabrikken. Det arrangeres derfor regelmæssigt, at vore danske medarbejdere under deres ferier aflægger kortere fabriksbesøg i Tyskland og England. Ligeledes blev det for nogle måneder siden bestemt, at den vestafrikanske leder af trykkerimaskinafdelingen i Ghana, Mr. Wentum, skulle foretage en studierejse til vore vigtigste leverandører i Europa. Denne blev afsluttet med et ophold i København. Den erfaring, der herved opnås, og de personlige kontakter, der bliver knyttet, betyder overordentligt meget for det nære samarbejde inden for de forskellige trykkerimaskinafdelinger.

PRInting

MAchinery

Service in West Africa

Since 1954 our Indian offices have represented the *Original Heidelberg* Printing Machines in India. As a consequence of the sales efforts made in India the Heidelberg factory in

October 1959 offered us their agency in an extended territory in South East Asia and West Africa.

As part of the general scheme of extending this agency territory R. T. Briscoe commenced business in printing machinery throughout their extensive organization in West Africa, covering the territories of Nigeria, Western Cameroons, Ghana, Sierra Leone, Gambia and lately also Liberia. The total population of these countries exceeds 50 mill. of which almost 40 mill. live in Nigeria. For practical reasons it was decided that the business in printing machinery should be centralized at the Lagos office, which controls the largest sales territory.

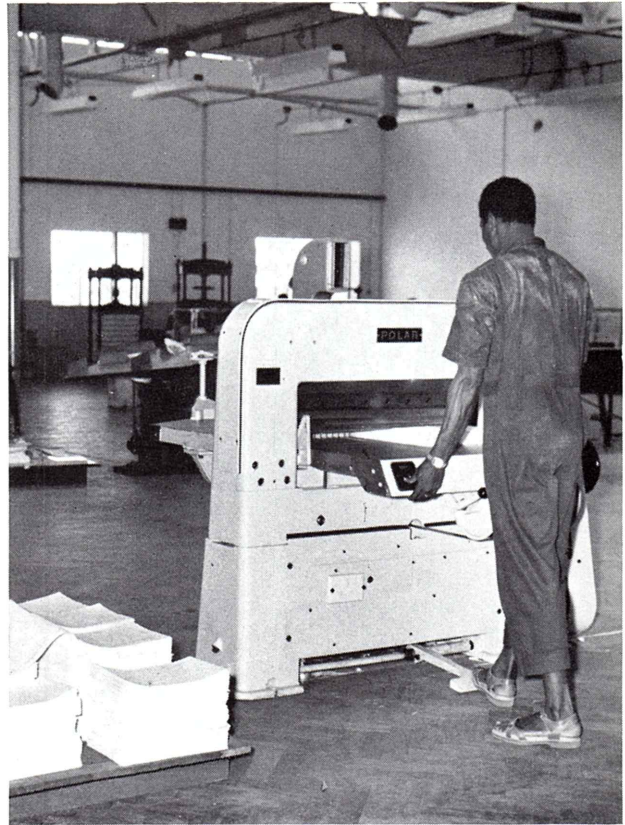
Besides »Original Heidelberg« Printing Presses Briscoe are also marketing »Polar« Paper Cutting Machines and sundry printers' equipment. After having established their printing machinery department Briscoe had the pleasure of being offered the agency for the British »Intertype« Composing Machines.

Based on these main agencies, the printing machinery department is now able to offer a complete range of equipment, not only for the printing division, but also in the composing room and book binding section of any letterpress establishment.

Large quantities of paper are also imported, mainly from Scandinavia and also from Japan, and through close cooperation between the paper- and the printing machinery department Briscoe are now able to fulfil all the requirements of any local printer. At present an illustrated sales catalogue is under preparation comprising all printing agencies so as to serve as a guidance for the sales staff as well as customers.

Good salesmanship, however, is not sufficient to obtain success within this line where special technical skill is particularly required.

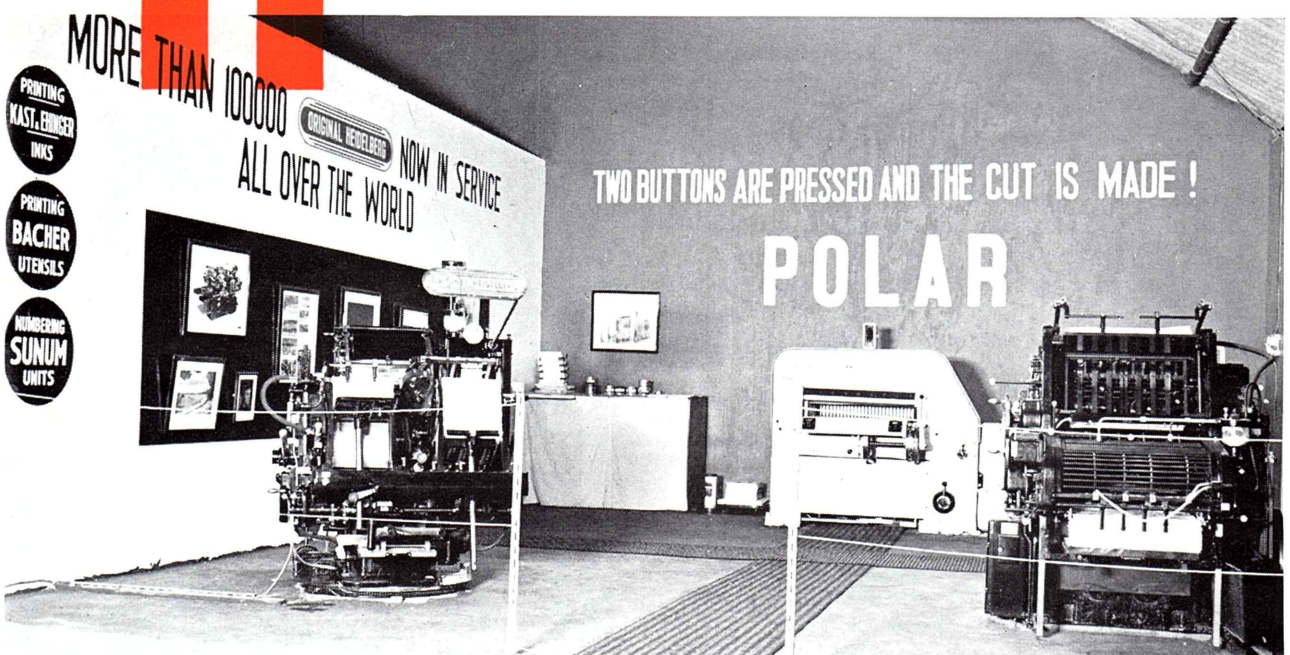
The factory in Heidelberg stresses the importance of before-and-after-sales-service. As part of their printing service Briscoe have concentrated on teaching their West African clients the proper use of fully automatic machines. In the Pressmen's School at Lagos, which was opened early 1960,



»Polar« skæremaskinen i arbejde.
Operating a »Polar« Cutter.

Briscoes stand på udstillingen ved uafhængighedsfestlighederne i Lagos, oktober 1960.

Briscoe's stand at the Nigerian Independence exhibition at Lagos, October 1960.





Vor ghanesiske afdelingsleder, Mr. C. C. Wentum, ved montagebåndet på Heidelberg-fabrikken. *Mr. C. C. Wentum, our Ghanaian departmental manager, at the assembly line in the Heidelberg factory.*

the printing courses are conducted by a Nigerian printing instructor, Mr. Williams.

As a result of several years of training in U. K. and Germany Mr. Williams has acquired a thorough knowledge, which is now being used to increase the standard of printing among printers in West Africa. Several hundred printers have attended these »Heidelberg« training courses at Lagos as well as at our demonstration room at Accra (for Ghanaian printers).

Since the first demonstrations of *Original Heidelberg* and *Polar* machines were carried out, the sales have been steadily increasing. The main reason for this success is the fact that Briscoe have organized an efficient technical service.

Quick attention to all technical problems is being offered by a number of VW service-vans, completely equipped with itinerant workshop and tools. Moreover the printing service department in Lagos has a Vespa scooter at the disposal of their mechanics. Owing to the long distances it often happens, however, that Briscoe's engineers and sales personnel must make use of air-transport.

To attend to the *Intertype* service a British expert has been employed, and for the training of local erectors it is hoped to employ a German service inspector from Heidelberg as a permanent instructor in the technical department.

To bridge the gap, one of the engineers from our Indian organization, Mr. Ambre, spent more than 5 months in Africa during which the local service staff gained valuable experience. However, with the large expansion in sales, more West African engineers will be trained to look after Briscoe's service obligations.

Besides Briscoe's excellent service, which is now well-known within printers' circles in West Africa, a large sales promotion effort is made when introducing new models as well as improved printing methods.

On the occasion of the Nigerian Independence Exhibition at Lagos in October 1960, Briscoe arranged a large stand on which a number of Heidelberg and Polar machines was demonstrated under actual working conditions, which created a live atmosphere at this exhibition.

At present the printing machinery department is participating in the official West German exhibition, which will be consecutively shown at all the cities in West Africa during the next few months. The first exhibition was held at Monrovia, and even if Briscoe only recently started up their

printing machinery activities in that territory, the future business in Liberia seems promising.

An important point of direct sales promotion, stressed by our suppliers of printing equipment, is the personal contact with executives and technical sales personnel from overseas by visits to their factories. It has, therefore, been arranged that during their home leave our Danish staff members pay factory visits in Germany and Britain. Some months ago our Ghana sales executive, Mr. Wentum, from Accra, was visiting our main suppliers of printing machinery in Europe and finished his tour in Copenhagen. The experience gained by such visits, and the personal contact established go a long way to further the close cooperation within the individual printing machinery departments.

Mr. C. C. Wentum på Hovedkontoret sammen med (t. v.) L. W. Lauritsen, som leder Briscoes trykkeriafdelinger i Vestafrika, og kontorchef H. A. Sommer.

Mr. C. C. Wentum at our Head Office together with (to the left) Mr. L. W. Lauritsen, who is in charge of Briscoe's W. African printing machinery activities, and Mr. H. A. Sommer.



Ø.K.s KONTORBYGNING I BANGKOK

Der er vel næppe en Ø.K.-mand, som – selv om han ikke har været i Bangkok – ikke kender vor kontorbygning i denne by, således som den ses ude fra Menamfloden.

Det er i dette efterår 60 år siden, bygningen blev rejst. Der er siden da foretaget betydelige tilbygninger, men facaden ud imod floden er nøjagtig den samme som dengang.

Da vi for nogen tid siden bladede i en gammel scrapbog, fandt vi et avisudklip fra december 1901, hvori indvielsen omtales. Vi gengiver et lille uddrag af artiklen i tidens særegne, let svulstige stil:

»I de vilde Oljetræers Stad – Bangkok – er der for nylig rejst en paladslignende Bygning, som fortjener alle Danskes Opmærksomhed.

Bygningen tilhører nemlig det østasiatiske Kompagni, og dens Opførelse er paa en Gang *Vidnesbyrd* om dette Selskabs lykkelige Fremgang og et storstilet Symbol paa det østasiatiske Kompagnis Virksomhed:

Denne Bygning er de *Danskes* faste Borg i Østasien. »*Cheapness*« – det har hidtil været et Fælles-Motto for alle Bygninger i Bangkok. Evropæerne i disse Egne har alle Dage levet »*paa Opbrud*«: Idag her, imorgen der – ganske som den tilfældige Vinding lokkede.

Her var intet blivende Sted.

Men nu har altsaa det østasiatiske Kompagni bygget sit *eget Hus paa egen Grund* – en af de bedst beliggende Grunde i Bangkok, som tidligere har tilhørt Firmaet *Andersen & Co.*, paa hvis Forretning hele den store Virksomhed er bygget op.

Fremmede Blade – ikke mindst de *engelske* – udtaler sig i høj Grad rosende om det danske Selskab.

»Bangkok Times« giver en begejstret Skildring af den ny Bygning, hvis pragtfulde Facade imod Floden ses paa hosstaaende Billede.

Men det er ikke alene det Ydre, som opvækker Bladets Beundring – det er i lige saa høj Grad de store Forraad som Bygningen rummer, Kontorerne, Forretningens hele Anlæg o. s. v.

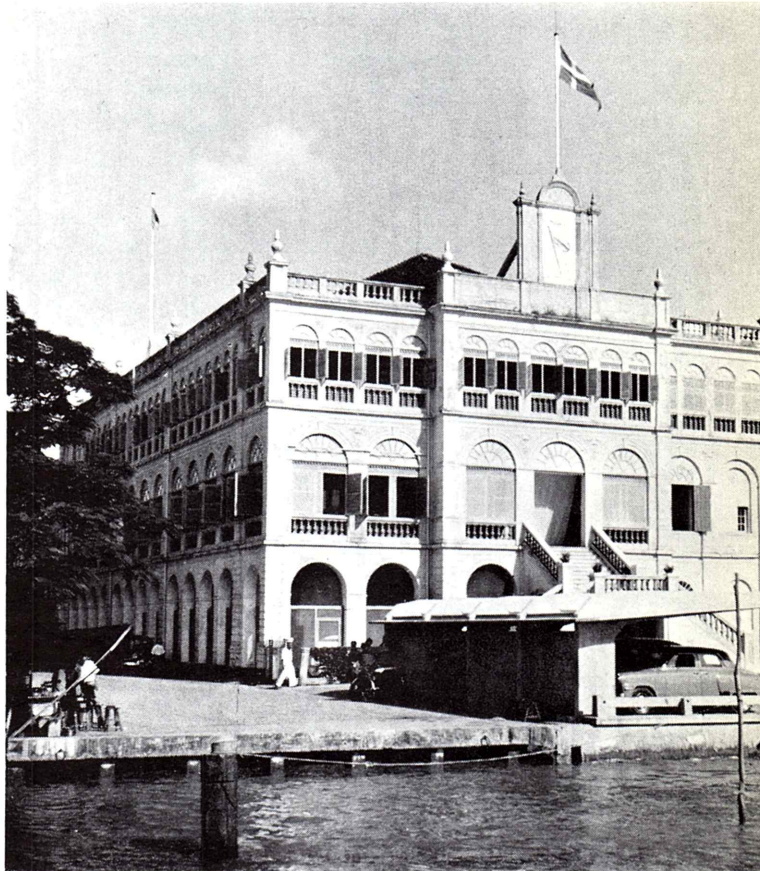
Bladet slutter sin Artikel med at sige:

»Baade det østasiatiske Selskab og Bangkok har Grund til at være stolt over denne Bygning, der er Resultat af Selskabets Bestræbelser for at rejse en Forretnings-Bygning, der er dets Position her paa Pladsen værdig. Selv om dette Selskab er forholdsvis ungt – saa kan det dog føre sin Oprindelse tilbage til de

Dage, da Handelen paa Bangkok endnu var i sin Vorden, og vokset op, som det er, med den moderne Handel her, har det vist sin Evne til at gaa i Spidsen og har givet et Eksempel, der er værdigt til Efterfølgelse«.

Det østasiatiske Kompagnis Færd har Krav paa at følges med Opmærksomhed – ikke blot fordi det er et stort kapitalstærkt *Handelskompagni*, men navnlig fordi det aabner dansk Handel *ny Vuer*.

Ny Vuer – ad gamle Veje!



Thi *Østen* har tidligere for danske Købmænd været Eventyrlandet, der gemte »Guldet og de grønne Skove«, og danske Skuder drog i Hundredvis paa Langfart til de fjærne Kyster.

Men en skønne Dag kom Modgangen, og man brød alle Broer af.

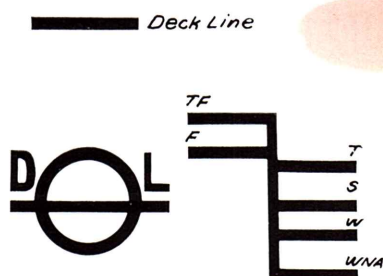
Danske Drengene lærte, at *der var engang* – da den røde Dug med det hvide Kors vejede paa de fjærne fremmede Kyster, og danske Skuder bragte rige Ladninger til Hjemmet.

Og naar Drengene spurgte, *hvorfor* det ikke skete længere, tav læreren.

I vore Dage er imidlertid det gamle Eventyr ved at blive til ny Virkelighed, og Æren derfor tilkommer det østasiatiske Kompagni.«

VED DE

HVAD ER LASTELINIER
OG PLIMSOLL-MÆRKET?



Ifølge den Internationale Konvention vedrørende Lastelinier (1930) skal alle skibe med en tonnage over 150 tons brutto og i international fart følge de regler, der er vedtaget i nævnte konvention og accepteret af de fleste søfarende nationer.

Alle sådanne skibe skal have afmærket ovenfor viste lastelinie-mærke, som viser, hvor dybt skibet må lastes under de forskellige forhold og på de forskellige årstider i såvel ferskvand som saltvand. Lastelinierne er som følger:

TF	TROPICAL FRESH WATER
F	FRESHWATER
T	TROPICAL SALT WATER
S	SUMMER LOAD LINE
W	WINTER LOAD LINE
WNA	WINTER NORTH ATLANTIC LOAD LINE

Hver af disse linier skal indikeres af en vandret streg, 250 mm lang og 25 mm bred, vinkelret på det lodrette linie-mærke, som skal være anbragt 540 mm foran for lastelinie-cirkelens centrum. Sommerlastelinien angives ved overkanten af den linie, der går gennem cirkelringens centrum og ligeledes ved en linie mærket »S«. Den myndighed, der fastsætter lastelinien, kan betegnes ved bogstaver (af en bestemt defineret størrelse) afmærket ved siden af cirkelringen over linien gennem ringens centrum. Således vil alle danske skibe være afmærket DL (se tegningen). For fuldstændighedens skyld skal lige bemærkes, at for »dampskibe«, der fører træ-dækslast, altså trælast, på en udækket del af et fribords- eller overbygningsdæk, benyttes særlige trælastelinier. Disse linier afsættes fra en linie 540 mm *agten* for »cirkelringens centrum« og er forsynet med første bogstavet »T«, altså »TTF«, »TF«, »TT« etc. Lastelinie-cirklen kaldes også fribordsmærket eller Plimsoll-mærket, det sidste efter et medlem af det engelske Underhus, Samuel Plimsoll.

Efter mange års kampe i Underhuset fik han i 1870'erne gennemført 3 sølove, der efterhånden blev internationalt anerkendt, og som frelste mange menneskeliv ved at sikre, at intet skib stak i søen med for megen last ombord, hvorved risikoen for forlis blev væsentligt formindsket.

Hans agitation vakte stor opsigt, men over hele jorden kom efterhånden, fejlagtigt, udtrykket »Plimsollere« til at betyde gamle dårlige skibe.

ØSTASIATISK KOMPAGNIS

boldklub

(Ø. K. B.)

På den årlige generalforsamling, der, som nævnt i forrige nummer, fandt sted den 22. september umiddelbart efter kontortidens ophør, fungerede også i år konsul Sivertsen som dirigent. Der var god tilslutning til generalforsamlingen. Under punkt 4 »valg af bestyrelse« måtte der foretages afstemning, idet der fra roernes side var fremkommet forslag om, at denne afdeling fik yderligere 2 repræsentanter ind i bestyrelsen, men ved afstemningen blev dette forslag nedstemt, således at den af bestyrelsen foreslåede liste blev valgt, hvorefter klubbens bestyrelse i den kommende sæson får følgende sammensætning:

Formand	H. Berner	GE 2088
Næstformand	H. Jacobsen	D. S. F. C 5900
Sekretær	A. Gärtner	lokal 200
Kasserer	V. Hansen	Kontrolafd. » 127
Atletik	S. Meyhoff	Eksportafd. » 191
Badminton	O. Kieler	Passagerkont. BY 5121
Bordtennis	J. E. Nielsen	Importafd. lokal 169
Fodbold	J. Bøcker Jensen	Plan. & Proj. » 208
Gymnastik	H. V. Sørensen	Eksportbogh. » 279
Håndbold	T. Lund Hansen	Træafd. » 244
Roning	B. Refsgaard	Skibsbogh. » 137
Tennis	T. Vieth	Træafd. » 244

Til revisor genvalgtes enstemmigt J. Bull, Kontrolafd.

Den foreslåede kontingentforhøjelse til kr. 5.- pr. måned, for at imødegå de stadigt stigende udgifter til leje af træningslokaler m. m., blev vedtaget med overvældende flertal, ligesom de foreslåede ændringer af klubbens vedtægter vedtoges enstemmigt.

Alle de nye funktionærer og iøvrigt også alle tidligere ansatte, der måtte ønske at blive medlemmer af vor klub, kan få oplysninger ved henvendelse til formanden eller til de kolleger, som har påtaget sig at lede det daglige arbejde i de forskellige sportsgrene.

Underskrifter på et brev røber ofte noget om brevskriverens karakter – i enkelte tilfælde endog hans navn.



Den årlige dyst med klubben i Hillerød blev spillet søndag den 24. september.

Vort hold bestod af 8 spillere, og resultatet af de mange kampe blev, at Hillerød vandt med 8 sejre mod 4, men vore spillere havde fået god træning og en dejlig dag ud af besøget.



Efter en spændende slutspurt lykkedes det også vort hold i mesterrækken at nå op på førstepladsen, så nu overvintret vi som vindere af både M-rækken (15 point for 9 kampe) og B-rækken (16 point for 9 kampe).

Forskellen mellem topholdene er dog så ringe, at der må passes meget på til foråret, dersom vi skal bevare førstepladserne.

Det er lykkedes klubben at sikre sig 1 time ugentlig i Hærens Gymnastikhus, Ryvangsallé, således at der kan dyrkes indendørs fodbold og konditionstræning hele vinteren, og klubben håber, at spillerne vil benytte sig flittigt af denne træningsmulighed.



Afdelingen har arrangeret med J. Brahtz fra Kontrolafdelingen, at han træner vore spillere. Tilslutningen er god, så nu venter vi på resultater.



Det vil glæde alle rointeresserede at høre, at Kompagniets direktion har givet tilladelse til indkøb af en 2-årrers langturbsbåd med styrmand. Båden er bestilt i Løgstør hos Karl Poulsens bådebyggeri v/E. Elming, men kan på grund af værftets mange ordrer først ventes leveret i juni/juli 1962. Den båd vil der sikkert blive rift om.

Om den forløbne sæson kan det siges, at den har været god til trods for det fugtige vejr i juli og august, og ca. 50 roere har roet over 14.000 km fordelt over ca. 700 ture. 222 af turene var langture og 6 var ferieture. 4 medlemmer kom op på distancer over 1000

km, og yderligere 5 medlemmer lå på distancer mellem 500 og 1000 km.

Følgende 4 medlemmer har i år modtaget sølvåren for distancen på mindst 500 km, nemlig

E. Nilausen
O. Pries Jensen
B. Kornum
E. K. Gosvig

De øvrige medlemmer, der roede mindst 500 km, har allerede tidligere modtaget denne hædersnål.



Tirsdag den 31. oktober havde KFIU indkaldt til afsluttende aften og præmieuddeling. Der var stor tilslutning, og under formanden, kontorchef Klints hyggelige ledelse, fik aftenen et fornøjeligt forløb.

Vore spillere vandt ikke mindre end 8 førstepremier i følgende KFIU turneringer:

Unionsmesterskab, single	S. Birch Poulsen
» double	S. Birch Poulsen/Gregers Petersen (Esso)
Række A, single	Calle Schrøder
» double	Calle Schrøder/Tom Christensen
» mixed	S. Birch Poulsen/Frk. B. M. Jensen(BP)
Række B, double	E. Almdal/H. P. Holst
Række C, single	H. Dalby
» double	H. Dalby/Løwgreen Nielsen

Klubben ønsker spillerne til lykke og vel mødt til nye dystere for Ø. K.'s farver, når sæson 1962 begynder.

Ø. K. B. aften

Tirsdag den 17. oktober havde vi inviteret Tuborg/KB Sports bestyrelse og tennisafdeling med damer til selskabelig sammenkomst.

Også vore egne medlemmer var mødt talrigt op, så formanden, hr. Berner, kunne se ud over en fyldt sal, da han ønskede gæsterne velkommen. Filmen »Sol over Siam« blev kørt og glædede som sædvanlig, og bagefter hyggede vi os og sludrede, medens vi nød vort køkkens lækre smørrebrød.

H. B.

