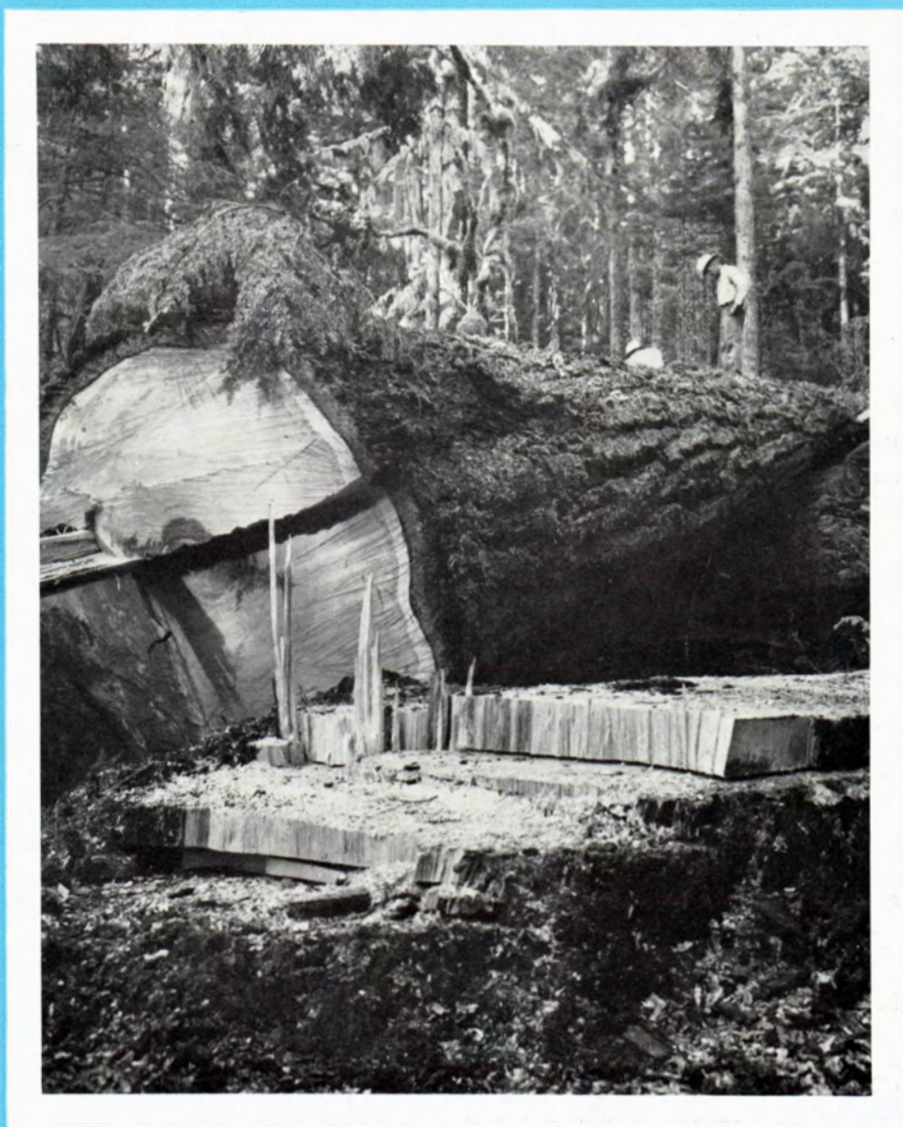


ØK BLADET



ÅRGANG 7 · NUMMER 6 · DECEMBER 1964



ØK BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:

G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:

J. L. Buch-Larsen

C. E. Olsen

E. Sivertsen

REDAKTIONENS ADRESSE:

ØK-Bladet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
Holbergsgade 2, København K

Husk at melde adresseforandring

TRYK:

Bogtrykkeriet Forum, København

Ejtertryk kun med redaktionens tilladelse

Indhold:

Forside: Kanada. Kæmpe Douglas Gran fældet i Kompagniets skove i Tahsis på Vancouver øen.

Front page: Canada. Giant Douglas Fir felled in our Company's forests in Tahsis on Vancouver Island.

Bagside: Tahsis, Kanada. Stammer læsses på lastbiler. I baggrunden truck-loader'en med et »spar-træ«. »Spar-træ«et er en stålmast på en vogn, som rejses på de steder i skoven, hvor de fældede træer ligger. Ved hjælp af et system af taljer og ståltøve slæbes stammerne sammen omkring lastbilen og op på denne.

Back page: Tahsis, Canada. Log Loading. In the background the truck loader with a portable steel spar tree. The latter is a long steel spar equipped with tackle and wires which is used to pull together the felled logs and load them unto the trucks.

Papirmassefabrik ved Gold River	3
Samlefabrik for Vespa-scootere i Singapore	4
25 år hos Ø. K. i Singapore	5
»Hyrdrebrev« fra undervisningslederen	6
Dobbelt premiere	8
Kompagni-nyt	9
Ny skibsfartsleder i Vancouver	11
»Cuttty Sark«, verdens sidste te-clipper	12
Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO)	14
Ø. K.-nybygninger	16
Sporten	16



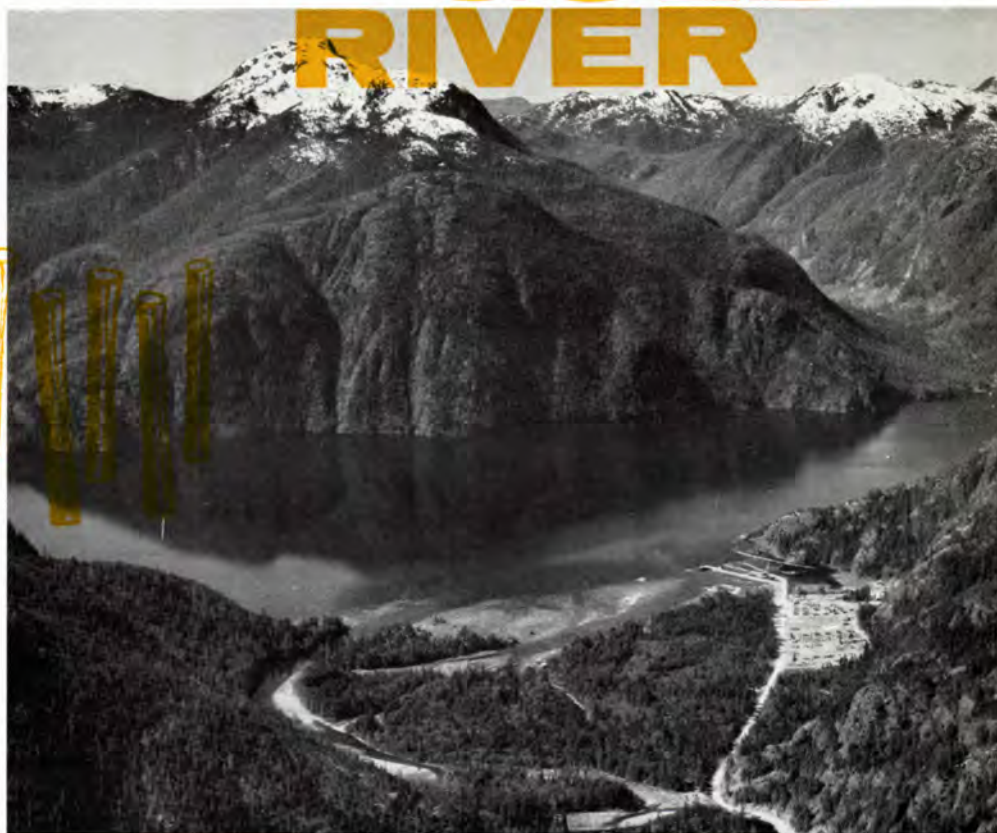
Papirmassefabrik ved

GOLD RIVER



Skovhuggerlejren »Gold River«, hvor der i øjeblikket bor ca. 200 skovhuggere, er udstyret med alle moderne bekvemmeligheder. T. v. Gold River flodens munding. Skovhuggerlejren vil nu blive sløjfet for at give plads for den nye papirmassefabrik.

The Gold River Logging Camp, which at the present time accommodates about 200 men, is equipped with all modern facilities. To the left the mouth of the Gold River. The Gold River Logging Camp will now be demolished to be replaced by the new pulp mill.



I november nummeret af ØK-bladet 1959 i serien »Her bor vi«, hvori vi omtalte de store og værdifulde skovarealer på Vancouver øen, sluttede vi artiklen med følgende ord:

»... og ved Gold River flodens munding rejser der måske en gang i en ikke alt for fjern fremtid en stor moderne fabrik til fremstilling af papirmasse som et naturligt led i den fulde udnyttelse af de råmaterialer, det er lykkedes Kompagniet at sikre sig i British Columbia.«

Dette tidspunkt nærmer sig nu, idet Kompagniet i princippet er blevet enig med Canadian International Paper Company, Montreal, om sammen med dette selskab at opføre en papirmassefabrik ved mundingen af Gold River floden på Vancouver øen i British Columbia.

Papirmassefabrikken vil indgå som en del af Tahsis Company Limited, og Canadian International Paper Company bliver sammen med os aktionærer i Tahsis Company. The East Asiatic Company (Canada) Ltd. vil stadig vedblive at stå for salget af det opskårne tømmer, som produceres af Tahsis Company.

Canadian International Paper Company ejes 100 % af International Paper Company, der har hovedsæde i

New York og er verdens største producent af papirmasse og papirprodukter.

Papirmassefabrikken projekteres til en daglig produktion på 750 tons fuldt bleget papirmasse, svarende til omkring 250.000 tons pr. år, af den absolut højeste kvalitet.

Byggesummen for fabrikken og udgifterne for de nødvendige udvidelser af skovhugsten vil beløbe sig til ca. 60 mill. Can. dollars. Dette beløb omfatter også anlæg af en havn, hvor store oceangående skibe og jernbanepramme kan anløbe.

Beliggenheden ved Gold River blev valgt efter mange og grundige undersøgelser, fordi den opfylder alle betingelserne for en sådan industri: Den ligger nær ved de disponible råmaterialer, der er dybt vand for oceangående skibe, der er rigelige mængder af rent ferskvand til produktionen, og der er ingen problemer med forurening fra kemikalieholdigt affaldsvand.

Der vil også blive anlagt en mønsterby til at betjene denne nye industri, og efter mange detaljerede undersøgelser er det blevet besluttet at bygge den ca. 13 km nord for møllen. Det bliver ikke nogen »Company Town«. Indbyggerantallet forventes at ville ligge på omkring 2.500, når byen er færdig, men det må forudses, at det vil vokse til omkring 5.000, efterhånden som

industrien udvider, og udviklingen på vestkysten af øen skrider yderligere fremad.

Alle forhandlingerne er endnu ikke afsluttet, men det forventes, at opførelsen af fabrikken vil blive påbegyndt i begyndelsen af 1965, og at produktionen kan sættes i gang i 1967.

Samtidig udvides den moderne savmølle i Tahsis for at forøge produktionen af savet tømmer og indføre visse forbedringer i saveteknikken.

THE PULP MILL AT GOLD RIVER

In the November issue, 1959, of our Company paper in the series »This is where we live«, which mention the large and valuable forest areas on Vancouver Island, we closed the article with the following words:

»... and, perhaps, at the mouth of the Gold River we shall build in the not too distant future a large, modern mill for the manufacture of pulp as a logical step towards better utilization of those raw materials our Company has succeeded in acquiring in British Columbia.«

That moment is now approaching. An agreement in principle has been reached with the Canadian International Paper Company in Montreal to build a Bleached Kraft Pulp Mill together with us at the mouth of Gold River on Vancouver Island in British Columbia.

The pulp mill will be part of the Tahsis Company Limited, and Canadian International Paper Company will become a shareholder with us in the Tahsis Company. The sale of the lumber produced by the Tahsis Company will continue to be the responsibility of The East Asiatic Company (Canada) Ltd. in Vancouver.

Canadian International Paper Company is a wholly-owned subsidiary of the International Paper Company with headquarters in New York, and is by far the largest pulp and paper company in the world.

The pulp mill will be designed to produce 750 tons Bleached Kraft Pulp per day, or about 250.000 tons per year. The quality of the pulp will be the highest attainable.

The cost of this mill and increased logging facilities required will be in the neighbourhood of Canadian \$ 60.000.000. This will include the necessary harbour facilities capable of handling ocean-going ships of large size as well as railway barges.

The site at Gold River was selected after extensive studies, because it satisfies all the requirements for an industry of this nature, such as proximity to raw material, deep water for ocean-going ships, large quantities of clean fresh water, no effluent disposal problems and so on.

A new model community will also be created to service this new industry, and detailed studies show that it should be built at a place about 8 miles north of the mill site. This will not be a Company Town. The population, once the town is established, is expected to be about 2.500, but it is visualized that it will increase to about 5.000 as the industry grows and the West Coast of the island develops further.

Certain negotiations still remain to be carried out in various directions, but it is expected that the construction of the mill will be commenced during the beginning of 1965 and that the mill will be in production in 1967.

At the same time the modern sawmill at Tahsis is being further expanded to increase the production of lumber and improve the sawing technique.

Samlefabrik for Vespa-scootere i Singapore



I en årrække har Kompagniet forestået eneforhandlingen af Vespa scootere i Malaysia. Salget ledes af Kompagniets forskellige kontorer i Malaysia, og Vespas andel af hele scootermarkedet andrager ca. 45 %.

Som et led i Malaysia regeringens bestræbelser på at opnå en øget industrialisering af landet forventes det, at særlige toldbestemmelser vil blive indført for scootere, ligesom det allerede er blevet bekendtgjort for automobiler, således at færdige scootere vil blive belastet med væsentlig højere importtold end samle-sæt af komponenter.

For at konsolidere og yderligere fremme Kompagniets position, blev der for nogle måneder siden truffet en langtidsaftale med de italienske fabrikker Piaggio & C., Genua for levering af samle-sæt til den samle-fabrik, som Kompagniet nu opfører i industri kvarteret Jurong ved Singapore.

Det bebyggede areal af fabrikken vil andrage ca. 30.000 sq. ft., og grundens størrelse vil muliggøre store udvidelser senere hen.

Samle-sættene leveres »completely-knocked-down«, hvilket betyder, at samlefabrikken også skal omfatte opsvejsning af de forskellige dele, foruden maling, montering og prøvekørsel. Det forventes, at produktionen i begyndelsen vil andrage 5.000-7.000 enheder om året, og man vil begynde med 150 cc modellen, medens samling af den ny 50 cc model forventes påbegyndt lidt senere.

I begyndelsen vil alle komponenter blive importeret fra Italien, men senere er det hensigten, at lokale underleverandører skal levere så mange af komponenterne som muligt.

ASSEMBLY PLANT FOR VESPA-SCOOTERS IN SINGAPORE

For a number of years our Company has been sole agent for VESPA-scooters in Malaysia. The sales have been managed through the Company's various offices in Malaysia and VESPA's share of the whole scooter market amounts to 45 %.

As part of the endeavours of the Malaysian government to obtain increased industrialization of the country, it is expected that special customs regulations will be introduced for scooters, like those already introduced for motor cars, so that finished scooters will be charged a considerably higher import duty than the respective components required.

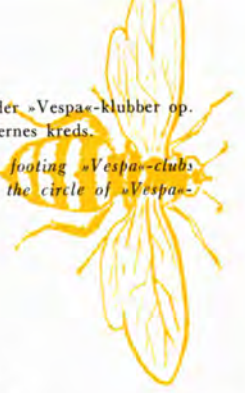
In order to consolidate and further improve the position of the Company a long term agreement was made with Messrs. Piaggio & C., Genoa, the Italian manufacturers, some months ago, about delivery of components for the assembly plant which is now being built by our Company at the industrial area of Jurong near Singapore. The total built-up area of the factory will amount to about 30.000 sq. ft., and the site will allow big extensions later on.

The components will be delivered »completely-knocked-down« which means that the assembly plant also has to undertake the welding of the various units, besides painting, assembling, and trial run. It is expected that the production will amount to about 5.000-7.000 units yearly to begin with and that the assembling will start with the 150 cc model, whereas the assembling of the new 50 cc model, will probably be commenced a little later.

In the beginning all components will be imported from Italy, but later on it is the intention that local sub-contractors will deliver as many of the components as possible.

Over hele verden, hvor »Vespa« vinder frem, skyder »Vespa«-klubber op. Singapore er smukt repræsenteret i »Vespa«-klubbernes kreds.

Throughout the world where »Vespa« gains a footing »Vespa«-clubs shoot up. Singapore is represented beautifully in the circle of »Vespa«-clubs.



25 år hos ØK i Singapore

Den 1. oktober 1964 var det 25 år siden, at Mr. Yeo Hock Thye ved Singapore kontoret blev ansat i Kompagniet.

I denne anledning afholdtes en middag til ære for ham, under hvilken han fik overrakt et guldur som en påskønnelse for sin lange og tro tjeneste.



Singapore. Fung. filialbestyrer J. A. Hansen overrækker Mr. Yeo Hock Thye Kompagniets gave, et guldur, i anledning af 25 års jubilæet.

Singapore. Mr. J. A. Hansen, Acting Manager of our Singapore office, handing Mr. Yeo Hock Thye the Company's gift, a gold watch, on the occasion of his 25th anniversary.

Mr. Yeo blev ansat i Kompagniet i 1939 som sælger og var blandt de første af vor asiatiske stab, der blev forfremmet til en overordnet stilling. Han er nu leder af Importafdelingens øl-, spiritus- og tobakssalg.

Under middagen modtog Mr. Yeo mange hilsener og gaver fra venner og forretningsforbindelser, bl. a. fra Carlsberg Bryggerierne, firma Godfrey Phillips & Co., Ltd. (agentur for cigaretter) og firma Jules Robin S/A (agentur for cognac).

25 YEARS WITH E.A.C. IN SINGAPORE

On 1st October, 1964 it was 25 years since Mr. Yeo Hock Thye of our Singapore office entered the employ of the Company. On this occasion a dinner was held in his honour during which a gold watch was presented to him by the Company in recognition of his long and faithful service.

Mr. Yeo started with the Company in 1939 as a salesman and was among the first of our Asian staff to be promoted to an executive position. He is now in charge of the beer-, liquor-, and tobacco section of the Import Department.

At the dinner Mr. Yeo received many greetings and presentations from friends and business connections, inter alia from the Carlsberg Breweries, Godfrey Phillips & Co. Ltd. (cigarette agency), and Jules Robin S/A (cognac agency).



„Hyrdebrev” fra undervisningslederen

Kompagniets undervisningsleder, lic. merc. Ernst Poulsen giver her i form af et åbent brev til en ung Ø.K.'er i filialtjeneste nyttige råd og vink om bøger, der på handelsmæssige, juridiske og økonomiske områder kan bruges til selvstudium eller som opslagsbøger, hvor der kan hentes hjælp og oplysninger om de problemer, der kan dukke op i forbindelse med det daglige arbejde i en Ø.K.-filial.

Kære unge Ø.K.'er!

Det glæder mig at høre, at De er kommet godt ud til Deres nye land, og at De allerede er faldet godt til i de nye forhold, der naturligvis er helt anderledes end forholdene her i Danmark – og vel også anderledes, end De havde forestillet Dem.

De har jo set frem til den dag, da også De skulle ud under fjerne himmelstrøg, og nu er De midt i det. Måske forekommer meget at være overvældende og uoverskueligt i begyndelsen, men så er det jo godt, at De har en god uddannelse bag Dem. Det giver Dem selvtillid at vide, at den brogede virkelighed, De er dumpet ned i, stort set kun er variationer over de økonomiske naturlove, som De studerede på kursus, før De rejste ud. Og på det økonomiske område vil koldblodig, logisk tænkning sjældent komme til kort. Deres teoretiske viden er et nyttigt redskab, som De kan anvende, når De i begivenhedernes malstrøm skal fiske efter løsningen på de mange problemer, De vil komme til at stå overfor. Skulle ikke alle redskaberne være lige velpudsede – og det hænder vel for os alle – kan De jo altid søge støtte i Deres lærebøger fra kursus. Skulle De have glemmt at tage Dem med i kufferten, har De sikkert nok pakket forkert.

Men selvfølgelig har De ret i, at mange af Deres problemer ikke er udtømmende beskrevet i Deres lærebøger, og jeg forstår godt, at De føler, at Deres uddannelse ikke er tilstrækkelig. De ønsker derfor, at jeg skal give Dem nogle gode råd med hensyn til, hvorledes De bedst kan komplettere Deres viden. Ja, først og fremmest synes jeg, at De skal tage Dem tid til at lære Deres nye sprog og nye land grundigt at kende. De vanskeligheder, der først og fremmest er af sproglig art, må De overvinde først. Giv også blot efter fortrangen til at lege turist – det er nyttigt, når man holder øjne og ører godt åbne. Og studér også flittigt de lokale aviser og tidsskrifter – især det økonomiske og politiske stof.

Dér stødte jeg vist på et af Deres problemer. Aviser-

ne i Deres land indeholder en masse om opsparing og investering, om betalingsbalanceunderskud og pengepolitik, og De synes ikke, at De rigtigt kan huske sammenhængen mellem disse begreber. Nationaløkonomien er også et stort og vanskeligt område, men skulle De føle trang til at beskæftige Dem lidt med disse ting, kan jeg anbefale følgende bøger, som De med Deres forudsætninger nok skulle kunne læse med udbytte:

P. Nyboe Andersen, Bjarke Fog og Poul Winding: Nationaløkonomi, og

P. Nyboe Andersen: Udenrigsøkonomi.

Ønsker De trods Deres fjerne domicil at følge lidt med i Danmarks økonomiske udvikling, er noget af det bedste den økonomiske årsoversigt, der hvert år udgives af Det Økonomiske Sekretariat.

Men det er vel mest de driftsøkonomiske spørgsmål, der trænger sig på. Har De lyst til at læse en generel fremstilling af driftsøkonomien uden nødvendigvis at skulle repetere Deres gamle lærebøger, kunne De prøve

Bjarke Fog og Arne Rasmussen: Driftsøkonomi I og II, eller

Joel Dean: Managerial Economics.

Jeg forstår, at De er kommet i en salgsafdeling, og at De derfor gerne vil vide noget mere om salgets driftsøkonomi og om markedsanalyser. Hvorfor så ikke læse Max Kjær-Hansens bog »Salgets driftsøkonomi«. Den indeholder bl. a. et stort antal litteraturhenvisninger, så De skulle nok kunne finde frem til kilder, der behandler Deres specielle problemer. Desuden er der

John A. Howard: Marketing management og

Malcolm P. McNair and H. L. Hansen: Readings in marketing.

Drejer det sig især om markedsanalyse, kunne De jo prøve

Leif Holbæk-Hanssen: Markedsforskning.

Den sidstnævnte bog indeholder lidt matematik, men næppe så meget, at De ikke kan få udbytte af at læse den. Nu er det jo sådan, at man oftest overlader markedsundersøgelser på sampling-basis til professionelle bureauer, men en større viden på området vil sætte Dem i stand til at tale med bureauerne på en mere fornuftig måde og til bedre at kunne vurdere analyseresultaterne. Har De ikke kontakt med nogle bureauer, vil en større viden på dette område sætte Dem i stand til at lave bedre desk research.

Men De må også tænke på, at De med tiden kan komme til at beskæftige Dem med andre problemer end

de rent salgsmæssige, f. eks. regnskabsmæssige, finansielle og organisatoriske. Efterhånden som vi kommer mere og mere ind i industriel aktivitet, er det ikke usandsynligt, at De også får problemer med den industrielle regnskabsvæsen, også kaldet *cost accounting*. Så ville det måske være rart at have Theodore Langs »*Cost Accountants' Handbook*« ved hånden. Skal De vurdere et regnskab – eksternt eller internt – og det skal De jo nok før eller senere – kan Svend Jensens »*Regnskabsanalyse*« være nyttig. De husker nok, at der i de senere års regnskabslitteratur har fundet en diskussion sted om to hovedprincipper inden for omkostningsfordelingen, nemlig distribution- eller contributionprincippet. Efter det førstnævnte princip fordeler man samtlige omkostninger på omkostningssteder eller -bærere, medens man efter det andet princip kun fordeler de omkostninger, der på logisk forsvarlig måde kan henføres til de udvalgte kriterier. Der kan siges meget ondt om begge metoder, og i konsekvens heraf er der fremkommet et princip, efter hvilket man ikke på forhånd foretager nogen fordeling, men som bygger på en hensigtsmæssig specificeret driftsstatistik. Formålet er at skabe en datasamling, hvorfra man efter kagebøgsprincippet kan udtage de oplysninger, man i den givne situation har brug for. De tre nævnte regnskabsprincipper gennemgås og sammenlignes på en udmærket måde hos

Vagn Madsen: *Regnskabsvæsenets opgaver og problemer i ny belysning*.

Den nævnte bog giver også en beskrivelse af budgetlægnings- og planlægningsproblemerne. For så vidt angår de sidstnævnte problemer, kunne jeg også henviser til en bog som

J. B. Heckert and J. D. Willson: *Business budgeting and control*.

Investeringsklimaet i en række lande omtales i en nylig udkommet amerikansk bog, der handler om internationalt samarbejde i form af direkte investeringer i underudviklede lande med lokal privat eller offentlig kapitaldeltagelse, nemlig

Wolfgang G. Friedmann and George Kalmanoff: *Joint International Business Ventures*.

Organisationsproblemer kommer alle Ø.K.'ere før eller siden ud for. På dette område kan jeg henviser til følgende bøger:

Vagn Madsen: *Virksomhedsledelsens problemer i organisatorisk belysning*,

L. H. Skare: *Kontorboken, kontororganisasjon og kontorledelse*,

J. G. March m. fl.: *Organizations*, og

Fl. Klöcker-Larsen: *Personaleadministration*.

Deres eventuelle juridiske problemer løses bedst ved at erhverve kendskab til de benyttede kontraktformularer og -sædvaner, til Incoterms og til de lokale regler.

Men måske kunne De få brug for at vide lidt mere om de emner, der beskrives i følgende bøger:

Jan Kobbenaegel: *Varemærkebeskyttelse i fremmede lande*,

Ole Lando: *Retsproblemer ved handel med Østeuropa*, og

Per Gram: *Fraktavtaler og deres tolkning*.

Grams bog må vel siges at kunne være af interesse for en Ø.K.'er. Det er utvivlsomt også

Lauge Stetting: *Råvarepriser og søfragtrater*, der er en indføring i markedernes struktur, prisdannelsen og den økonomiske politik. Handelen med stabelvarer eller commodities er jo et af Kompagniets klassiske områder, og meget spekulativt præget. Skal man gå short eller long? En beskrivelse af teknikken i disse forretninger kan De finde hos

Gerald Gold: *Modern Commodity Futures Trading*.

Tro dog ikke, at hvis De anskaffer denne bog, får De helt konkret at vide, hvornår De skal gå short og hvornår long. Så let er det ikke!

Interesserer De Dem for erhvervenes konkurrenceproblemer og det offentliges påvirkning af konkurrenceforholdene i erhvervslivet, f. eks. karteldannelser og finanskoncentrationer, strukturrationalisering, monopollovgivning og konkurrenceregler i en række lande, er der netop udkommet en interessant bog herom, nemlig

Henning Kjølbj: *Erhverv, konkurrence og samfund*.

På det rent administrative område går udviklingen med stormskridt, d.v.s. den tekniske udvikling. Man har i dag de såkaldte datamaskiner – også kaldet elektronhjernener eller matematikmaskiner – som har en forbløffende kapacitet. Virksomheder, der besidder sådanne anlæg, kan ikke alene få de klassiske administrationsopgaver løst mere effektivt, end det ellers ville være muligt, men kan også tage en række opgaver af driftsøkonomisk art op, som man ellers ville lade ligge, fordi man viger tilbage for det beregningsarbejde, opgavernes løsning medfører. Problemernes formulering i matematiske modeller, der egner sig for maskinel bearbejdning, er et område for sig, der kaldes operationsanalyse. Der udkommer i disse år en strøm af bøger om disse områder, men ingen af dem kan siges at være særlig let tilgængelige. Det er jo heller ikke sådanne problemer, De skal beskæftige Dem med, men det er meget



IBM elektronisk data-behandlingsanlæg af typen 1440, som benyttes af flere danske virksomheder.
IBM electronic data processing system, type 1440, in use with several Danish firms.

aktuelt, og der tales meget om det, så skulle De få lyst til at vide lidt mere, kan jeg nævne

Erling Dessau: Datamaskiner,
der er en lille nem og populær bog, samt

Churchman, Ackoff and Arnoff: Introduction to Operations Research,

der hverken er nem eller populær, men som anses for at være hovedværket på området operationsanalyse.

Jeg har nævnt en række bøger, der alle er udkommet inden for de sidste få år. Det er klart, at der findes mange andre, både nyere og ældre bøger, som det kunne være interessant at stifte nærmere bekendtskab med. Men jeg kan ikke så godt give Dem en afskrift af et bibliotekskatalog, og det ville De heller ikke være interesseret i. Er der et bestemt område, hvor De er interesseret i at vide, hvad der yderligere findes, så send mig blot et par linier om det.

Skal De nu anskaffe Dem alle de ovennævnte bøger? Nej, Vorherre bevares. Inden De får tygget Dem igennem dem, er de vel blevet forældede. Måske skal De ikke anskaffe en eneste. Det kan være, at De kan få mere ud af at frekventere et lokalt kursus i regnskabsvæsen eller i salgsteknik, eller hvad det nu kan være. Men findes der ikke sådanne lokale kursus, er selvstudier bedre end ingenting. Og så kan De passende begynde med at studere de problemer, der brænder på for Dem i øjeblikket. De har næppe alle økonomiske og juridiske problemer inde på livet på én gang, for De er jo ikke blevet filialbestyrer endnu. Men inden De – eventuelt – når så langt, skal De lære meget endnu, og det gør man bedst ved at kombinere praktisk arbejde og teoretiske studier.

Det er heller ikke sikkert, at De behøver at købe bøger. Måske er der i Deres by et tilstrækkelig velforsynet bibliotek, hvor De kan låne. Imidlertid ligger det nok tungt med de skandinaviske bøger, men det er da muligt, at vi kan hjælpe Dem, hvis De skriver hertil om Deres ønsker med hensyn til faglitteratur.

Af erfaring ved jeg, at kombinationen flugtstol eller hængekøje – eventuelt mellem to palmer – og en godt skrevet lærebog er meget behagelig. Man kan nyde livet uden at føle samvittighedsnag, fordi man forener det nyttige med det behagelige. Og selv om man ikke skal kimse ad skønlitteraturen, mener jeg, at det er en større nydelse at følge de klare udredninger og logiske ræsonnementer i et videnskabeligt værk end at spille tiden på den gang udvandede sødsuppe, som er indholdet af mange romaner. Simpelthen, fordi intelligente mennesker kræver en åndelig udfordring og ikke bryder sig om at blive undervurderede. Og det er vel mere nyttigt at læse faglitteratur end at løse kryds-og-tværs opgaver!

Nu vil jeg slutte med at ønske Dem fortsat held og lykke med Deres virke derude i det fremmede.

Med venlig hilsen, Deres hengivne, *Ernst Poulsen*



Forpremiere på ny Århus-kaj

Da m/s BUSUANGA den 22. oktober 1964 lagde til ved den nye pier 2 i Århus havn, var det en slags forpremiere på det nye store kajanlæg.

BUSUANGA var i sin tid også det af Kompagniets skibe, der som det første hjemgående skib d. 6. december 1963 på »Service I«-ruten kom til Århus fra Det fjerne Østen.

Det nye anlæg, som har kostet ca. 10 millioner kroner, øger havnens muligheder, og samtidig er Ø. K. med til at forbedre den jyske basishavns konkurrenceevne, bl. a. over for Hamborg, fordi der intet bliver at vinde ved transit over Hansestadens store havn.

Endnu er hverken pakhuse eller selve kajanlægget færdigt, men da BUSUANGA'S last bestod af teaktræ, hamp og copra, som kunne losses på kajen, gik anlæggets to hurtigtarbejdende kraner straks i gang, og allerede næste dag forlod BUSUANGA igen Århus.





Direktør Mogens Pagh afrejste den 10. november 1964 på forretningsrejse til Singapore. Han mødte her direktør T. W. Schmith, som den 9. november var afrejst fra København via Kuala Lumpur. Direktørerne fortsatte sammen til Australien, hvor de opholdt sig en uges tid for at drøfte forskellige spørgsmål i forbindelse med den industrielle udvikling der. Afrejse fra Australien den 21. november til Bangkok, hvor der var et ophold på nogle dage. Direktør Pagh ankom til København den 26. november, medens direktør Schmith fortsatte hjemrejsen via Indien og forventes til København i begyndelsen af december 1964.

On 10th November, 1964 Mr. Mogens Pagh left on a business tour to Singapore. Here he met Mr. T. W. Schmith, who had left Copenhagen on 9th November and arrived via Kuala Lumpur. The two gentlemen continued to Australia where they stayed about a week to discuss various questions in connection with industrial development. They departed from Australia on 21st November for Bangkok where they stayed for a couple of days. Mr. Pagh arrived at Copenhagen on 26th November, whereas Mr. Schmith continued the home journey via India and is expected to arrive at Copenhagen at the beginning of December, 1964.

Direktør S. Storm-Jørgensen har været på forretningsbesøg i Japan fra den 7. til den 22. november 1964, bl. a. for at underskrive kontrakt med Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tamano, for en nybygning til Kompagniets flåde.

From 7th to 22nd November, 1964 Mr. S. Storm-Jørgensen has been on a business tour to Japan among other things to sign a contract with Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tamano, for a new vessel for the Company's fleet.

Direktør T. W. Schmith aflagde i tiden fra den 20. september til den 24. september 1964 sammen med direktør Edvard Strandberg og direktør L. Toft, Dumex, besøg i Beirut og Bagdad i forbindelse med Dumex-forretningen.

From 20th September to 24th September, 1964 Mr. T. W. Schmith together with Mr. Edvard Strandberg and Mr. L. Toft, Dumex, visited Beirut and Baghdad in connection with Dumex business.

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni afholdt ordinær generalforsamling på Kompagniets Hovedkontor tirsdag den 29. 9. 1964. Det vedtoges at udbetale 13½ % i udbytte til aktionærerne. Til ny formand i stedet for afdøde Prins Axel valgtes direktør, generalkonsul Edvard Strandberg, medens næstformanden, direktør, generalkonsul O. Bjørling fortsætter som næstformand. Til bestyrelsen genvalgtes direktør H. T. Karsten og direktør Aage V. Jørgensen.

On 29th September, 1964 The East Asiatic Industry and Plantation Company held its ordinary general meeting at the Head Office of our Company. It was decided to pay 13½ % as dividend to the shareholders. Mr. Edvard Strandberg was elected chairman instead of the late Prince Axel, whereas Mr. Bjørling, the vice-chairman, continued in this post. Mr. H. T. Karsten and Mr. Aage V. Jørgensen were re-elected members of the board.

Underdirektør H. Clausen afrejste den 29. 10. 1964 på forretningsbesøg til Bangkok, Phnom Penh og Djakarta. Rejsens forventede varighed 4 uger.

On 29th October Mr. H. Clausen left on a business tour to Bangkok, Phnom Penh, and Djakarta. Expected duration of the tour four weeks.

Underdirektør Aage Hansen og kontorchef Gunnar Jensen ledsagede fra den 12. til den 19. september 1964 formanden for Grosserer-Societetet, direktør Chr. Saugman, på en rejse til Moskva for at undersøge mulighederne for udvidet samhandel med USSR.

From 12th to 19th September, 1964 Mr. Aage Hansen and Mr. Gunnar Jensen accompanied Mr. Chr. Saugman, the chairman of the Merchants' Guild, on

a tour to Moscow in order to examine the possibilities for an extended trade with USSR.

Underdirektør Aage Hansen afrejste den 27. oktober 1964 på forretningsbesøg til Brasilien. Efter tre dages ophold dér fortsattes til Liberia. Hjemkomst til København den 4. november 1964.

On 27th October Mr. Aage Hansen went on a business tour to Brazil. After a stay of three days he continued to Liberia. Return to Copenhagen 4th November, 1964.

Underdirektør T. Bille, ingeniør E. Kongsted, ingeniør P. Damkjær Nielsen og ingeniør J. S. Nørregaard, Teknisk Afdeling, har i okt./nov. 1964 opholdt sig ca. 3 uger på Mitsui værftet i Tamano, Japan, i forbindelse med udarbejdelse af specifikationer for den nybygning til Kompagniets flåde, som skal bygges dér.

During Oct./Nov., 1964 Mr. T. Bille, Mr. E. Kongsted, Mr. P. Damkjær Nielsen, and Mr. J. S. Nørregaard of our Technical Department have visited the Mitsui Shipbuilding Yard at Tamano, Japan, for about 3 weeks, in connection with the preparation of specifications for the new vessel for our Company's fleet.

På et møde afholdt den 18. 8. 1964 i Burundi er hofmarskal Germain Bimpenda blevet valgt til medlem af bestyrelsen for Compagnie de l'Afrique Orientale »Old East« S.A.R.L., Bujumbura.

At a meeting held at Burundi on 18th August, 1964 Mr. Germain Bimpenda, the Lord Chamberlain, was elected a member of the board of Compagnie de l'Afrique Orientale »Old East« S.A.R.L., Bujumbura.

M/S »Falstria« er blevet afhændet til japanske købere. Overdragelsen fandt sted i København den 20. oktober 1964, og skibet er nu afsejlet til Japan for at blive opugget.

The M/S »Falstria« has been sold to Japanese buyers. The handing over took place in Copenhagen on 20th October, 1964, and the ship has now departed for Japan to be broken up there.

Den 21. og 22. oktober 1964 gennemgik personalet ved Hovedkontoret den regelmæssige tuberkuloseundersøgelse, som finder sted hvert 1½ år.

On 21st and 22nd October, 1964 the regular examination of the staff for TB (every 1½ years) took place at our Head Office.



Gæstebogen

The visitors' book

Jørgen Jørgensen, regnskabschef, Nakskov Skibsværft.

K. N. Macdougall, Manager, London Office of the National Bank of Australasia.

R. H. Wake, Ass. Manager, Bills Dept. of the National Bank of Australasia.

James F. Clingen, Manager, Bank of Monrovia.

J. W. Walden, Bergråd, United Paper Mills, Helsinki.

H. Walden, United Paper Mills, Fabriksleder på Kaipola, Finland.

Kjeld Willumsen, Danmarks Ambassadør i Malaysia.

J. A. Venter, Manager, Central Accepting Bank, Johannesburg.

Richard C. Doane, Chairman of the Board, International Paper Co., Inc., New York.

Joseph P. Monge, Vice-President & Treasurer, International Paper Co., Inc., New York.

John F. Howden, Ass. Treasurer, International Paper Co., Inc., New York.

Edward B. Hinman, President, Canadian International Paper Co., Montreal.

J. S. Maxwell, Vice-President & Director, Finance, Canadian International Paper Co., Montreal.

Fred L. Allen, Vice-President & Director, Canadian International Paper Co., Montreal.

Herbert Bals, President, Bakke Steamship Corp., San Francisco.

T. Kawata, Manager, Mitsui's London Office.

Kaptajn *Fl. Bech*, M/S »Andorra«
A Kirnak, Joint Manager, E.A.C., Portland.

Bertold Beitz, Bevollmächtigter, Fried. Krupp.

R. Westfal-Larsen, Skibsreder, Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen.

Flemming Kolby, Bank of America, Copenhagen.

The Hon. Hugh Barton, Hongkong.

H. E. The Hon. John Henniker-Major, Englands Ambassadør, København.

H. Møgaard Nielsen, kontorchef, Udenrigsministeriet.

Harald Knudtzon, direktør, Landmandsbanken.

S. O. Sørensen, direktør, Landmandsbanken.

Chr. Saugman, direktør, Grosserer-Societetet.

Personale-nyt

Staff-News

Fuldmagter

Powers of Attorney

Der er udstedt begrænset fællesprokura til:

O. J. Mohrsen og K. Plaugmann, Dumex, Kuala Lumpur.

Svend Hansen og Ang Hong Tat, Penang.

H. Fischer og K. O. Flister, Tokio.

Der er endvidere udstedt fuldmagt til Axel Kragh, Skibsfdelingen, til at underskrive konnossementer og udleveringssedler.

Prokurist C. F. Holten-Andersen, Træafdelingen, afrejste den 10. november 1964 på forretningsbesøg til Birma og Thailand. Rejsens varighed ca. 3 uger.

Prokurist Holger Hansen afrejste den 9. november 1964 til Kina som medlem af en Krupp delegation for at diskutere et tidligere indleveret tilbud på et stålværk. På hjemvejen gør Holger Hansen et kort ophold i Hongkong og Singapore, og der vil også blive aflagt et kort besøg hos vore trykkerimaskineagenter i Colombo. Rejsens varighed ca. en måned.

Kontorchef Ludwig Wagner, Indien Linien, afrejste den 5. november 1964 sammen med hr. Finn Thorvaldson, Wilh. Wilhelmsen, Oslo, for at besøge United Liner Agencies kontorerne i Pakistan og Indien samt skibsagenterne i Colombo. Hjemkomst den 4. december 1964.

Ingeniør Bent Andersen afrejste den 27. september 1964 på forretningsrejse til Tokio, Manila og Singapore i forbindelse med automobil- og maskinforsretning. Hjemkomst til København den 22. oktober 1964.

Kontorchef Erik Hansen, Træafdelingen, afrejste den 24. november 1964 på forretningsbesøg til Brasilien. Rejsens varighed ca. 3 uger.

Filialbestyrer O. Stub, Bombay deltog i begyndelsen af november under hjemmeferien i forhandlinger i forbindelse med produktionssamarbejdet mellem Precisions Bearings India Ltd. og Kugelfischer (FAG) i Vesttyskland. Desuden er der planlagt besøg for hr. Stub i Polen og hos DDMM, Kolding.

På anmodning af udenrigsministeriet vil skovrider T. Klüwer, Træ- og Skovindustriafdelingen, for et tidsrum af fire måneder være til rådighed for Sekretariatet for teknisk samarbejde med udviklingslandene. Hr. Klüwer vil som dansk repræsentant i en fælles skandinavisk firemands ekspertgruppe deltage i løsningen af specialopgaver under ECAFE's Mekong projekt. Gruppen afrejste i begyndelsen af november via FAO's hovedkvarter i Rom til Thailand, Laos, Kambodien og Vietnam.

Klaus R. Thomsen, Bangkok, vil aflægge studiebesøg hos I.C.I., Singapore, i forbindelse med hjemmeferie samt besøg hos I.C.I., England.

Reservedelsspecialist Svend Erik Mortensen, Phnom Penh, ankom til København 19. oktober 1964 for at gennemgå et 3 ugers kursus hos VOLVO.

Klaus Vald. Mørch, Saigon, skal i forbindelse med hjemmeferie til træning hos BASF, Ludwigshafen, medio januar 1965.

Nyansættelser

Maskiningeniør Torben Sauer med udsendelse til Bangkok for øje.

Filialforflytninger

Transfers

Jes Grunnet Jepsen, Accra, forflyttes til Karachi som fungerende filialbestyrer medio februar 1965, hvorefter Ole Andreassen returnerer og genoptager sit arbejde ved Hovedkontoret. K. C. Larsen, Cape Town, til Durban. Jørgen H. D. Andersen, Ghana, til Bangkok.

Ole J. Mohrsen, Kuala Lumpur, til Bombay.
Søren Larsen, Leopoldville, til Bujumbura, derfra til Ghana primo jan. 65.
Svend Erik Mortensen, Phnom Penh, til Kigali.

*Forflytninger til Hovedkontoret
Transfers to H.O.*

Bent Baunsgaard Christensen, Bangkok, til Træafdelingen.
E. Haugaard Christensen, Durban, til Skibsfafdelingen.
Niels Jørgen Møller, Ghana, til Eksportafdelingen.
Steen Andersen, Leopoldville, til Assuranceafdelingen.
Hans Pay Sundorph, Rio de Janeiro, til Eksportafdelingen.

Vagn Østerlund Jacobsen, ingeniør E. Lomholt, Bangkok, Kurt Erling Andersen, Hongkong, og kaptajn K. Sandager Christensen er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Mærkedage

Red letter days

25 års jubilæum

Tømrerformand F. Petersen, Skibsinspektionen, 1. 2. 1965.

Runde fødselsdage

75 år

Pens. maskinchef A. K. Christiansen,



Tømrerformand F. Petersen,
Skibsinspektionen

Kildebakkegårds Allé 16, Søborg, 11. 1. 1965.
Pens. kontorchef G. Greisen, Villa Nordstrand, Nordre Strandvej, Dragør, 7. 2. 1965.

70 år

Tidl. plantagebestyrer H. K. Jess, Søndergaardsvej 39, Søborg, 6. 12. 1964.

65 år

Kaptajn R. E. Sørensen, 6. 1. 1965.
Maskinchef O. K. Hansen, 16. 1. 1965.
Pens. maskinchef J. F. Aa. Hein, Gøthersgade 156 A³, K. 29. 1. 1965.

60 år

Direktør Gunnar Buck, Medicinalco, 5. 11. 1964.
Maskinmester C. G. V. Caspersen, Maskininspektionen, 3. 1. 1965.
Filialbestyrer Gustav Wedell, New York, 19. 1. 1965.
Maskinchef Poul Bøtchiær, 10. 2. 1965.

50 år

Sv. Aa. Møller, O. K. Print, 24. 12. 1964.
Kontorchef H. Bech, Importafdelingen, 5. 1. 1965.
Cand. pharm. Børge Ishøj, Dumex, Bagdad, 30. 1. 1965.
Fru E. Brevadt, Statistisk Afdeling, 7. 2. 1965.

Ankomsten på hjemmeferie

On home leave

O. Albertsen, Bent Baunsgaard Christensen, F. Elsoe, Jørgen Blom Jensen, Bangkok, filialbestyrer O. Stub, Bombay, Carl Chr. Larsen, Cape Town, G. Bruun Petersen, Th. Romme Thomsen, Ghana, Chr. Emil Westergård, Johannesburg, Henning Larsen, Kuching, værkstedsleder Chr. Lundgreen, Hans Olesen, Lagos, H. H. Hjort, Carl-Johan Karlsson, Nairobi, Sv. Aage Larsen, Phnom Penh, K. V. Mørch, Saigon, H. Svend Nielsen, Sierra Leone, filialbestyrer Poul Hansen, Tokio.

Udsendelse til filialtjeneste

Service Abroad

Søren Chr. Thorning-Petersen, Eksportafdelingen, til Sao Paulo.
Henning Dalby, Hovedbogholderiet, til Brasilien.
Kjeld Knud Rasmussen, Hovedbogholderiet, til Hongkong.
Niels Zachau, Hovedbogholderiet, til Buenos Aires.
Erling Petersen Skov, Skibsfafdelingen, til Hamborg.

**NY
SKIBSFARTSLEDER
I VANCOUVER**



Mr. John N. Edwards, M.B.E., A.I.C.S., er den 15. september 1964 blevet udnævnt til leder af Johnson, Walton Steamships Ltd.

Mr. Edwards, som er født i England og har gjort tjeneste i den engelske flåde i seks år, er velkendt i British Columbia og på Pacifikkysten, hvor han bl. a. i seks år har været prokurist i Canadian Transport, et datterselskab i shipping under MacMillan Bloedel and Powell River Limited.

I de sidste ti år har Mr. Edwards været direktør for Empire Stevedoring Company, og han tiltræder sin nye stilling med et indgående kendskab til de lokale forhold og en rig erfaring på shipping området i British Columbia, som baggrund.

NEW SHIPPING MANAGER, VANCOUVER

On 15th September, 1964 Mr. John N. Edwards, M.B.E., A.I.C.S., was appointed Manager of Johnson, Walton Steamships Ltd.

Mr. Edwards, who was born in England and served six years in the Royal Navy, is well known in British Columbia and on the Pacific Coast where his previous experience includes six years as Assistant Manager of Canadian Transport, a shipping subsidiary of MacMillan Bloedel and Powell River Limited. During the last ten years, Mr. Edwards has been General Manager of Empire Stevedoring Company, and he comes to his new position with a thorough knowledge of local conditions and, of course, a wealth of experience in the operation of ships in British Columbia.



„Cutty Sark“ Verdens sidste te-clipper

På Kompagniets Økonomikontor står en smuk skibsmodel af te-clipperen*) »Cutty Sark«.

Te-clipperne blev til i en tid, da formuer blev vundet og tabt på en ladning te. Fartmomentet var en afgørende faktor, og der blev i England betalt høje præmier for sæsonens første ladning af te, og som et resultat heraf nåede de skibe, som blev bygget til denne transport, næsten til fuldkommenhed af, hvad de dygtige engelske skibsbyggere kunne præstere.

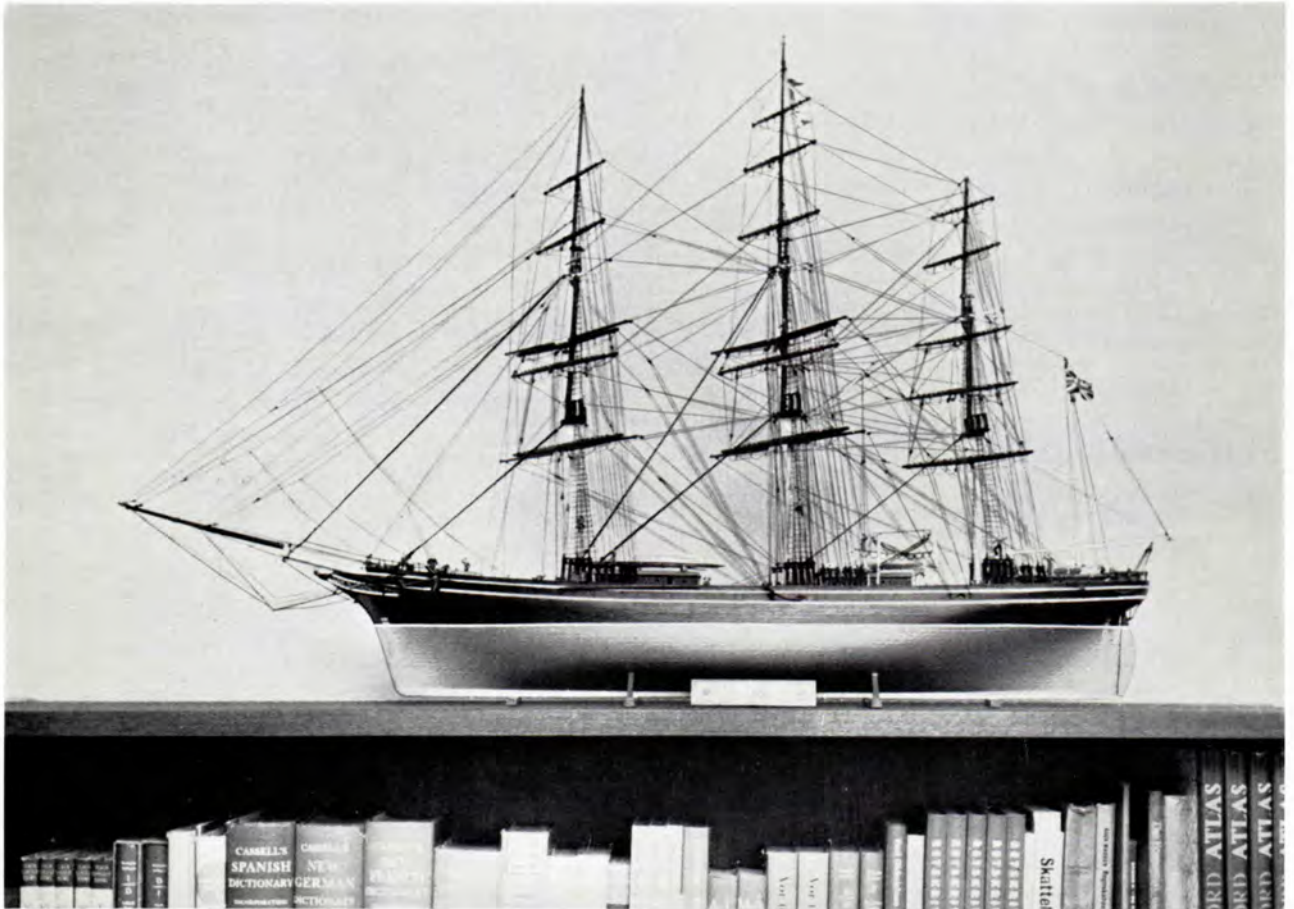
»Cutty Sark«, der tilhørte en skotsk reder John Wil-

lis, blev bygget næsten udelukkende med det ene formål for øje at slå sin da verdensberømte konkurrent »Thermopylae« i te-kapløbet på havene. Den løb af stabelen i november 1869. Skibets gallionsfigur var heksen Nannie fra et skotsk eventyr, og den korte bluse (cutty sark) hun bar, har givet skibet dets navn. Af logbogen fremgår, at farten kunne nå op på 17½ knob.

En uge før »Cutty Sark« løb af stabelen, var Suez Kanalen imidlertid blevet åbnet. Det betød en genvej for dampskibene, der ville afkorte rejsen til Østen med adskillige uger, og dette ville så igen sige, at hermed begyndte te-clipperne at miste deres betydning.

Det kostede adskillige forgæves forsøg og varede li-

*) Oxford Dictionary. Clipper: Swift mover (esp. of horse or ship).



ge til 1885, før »Cutty Sark« nåede den store triumf at slå sin gamle rival. Det skete i kapløbet med »Thermopylae« fra Port Jackson i Australien. »Cutty Sark« nåede England efter 73 dage i søen, en uge før »Thermopylae«. Gamle John Willis havde ventet 15 år på denne sejr, og til ære herfor forærede han skibet en gylden bluse (a »cutty sark«), som skulle vaje under stormastens flagknap.

»Cutty Sark« fik en omskiftelig tilværelse og sejlede senere under portugisisk flag og skiftede navn flere gange, indtil den igen kom under engelsk flag.

Fra 1938 til 1953 var »Cutty Sark« skoleskib under »The Incorporated Thames Nautical Training College«, og da man ikke havde brug for skibet længere, blev det overdraget til »The Cutty Sark Preservation Society«, hvis protektor er Hertugen af Edinburgh. Dette selskab passer og vedligeholder skibet som et sidste minde om den stolte te-clipper æra. Det ligger nu i en specielt bygget tørdok ved Greenwich Pier i London og er tilgængeligt for besøgende.

Også herhjemme har »Cutty Sark« mange beundrere. En af dem er kontorchef H. Brusendorff, Økonomikontoret. Han brugte hele sidste vinter til at bygge en model, som er en nøjagtig kopi af skibet, indtil de mindste detaljer. Modellen er overladt Økonomikontoret som en »keepsake«.

Kompagniets »Cutty Sark« fans kan således i første omgang spare rejsen til Greenwich Pier. Et besøg på Økonomikontoret vil give et godt første indtryk af de smukke linier i »Cutty Sark«.

»CUTTY SARK« – *The World's last Tea-clipper*

A fine ship's model of the tea-clipper*) »Cutty Sark«, is displayed in the Company's Stationary Department.

The Tea-clippers came into existence at a time when fortunes were made and lost on a cargo of tea. Speed was a decisive factor, and in England high premiums were paid for the season's first cargo of tea. As a result the clipper-ships

*) See foot-note page 12.

built for that purpose almost reached the pinnacle of their perfection at the hands of the English shipbuilders.

»Cutty Sark«, which belonged to a Scottish shipowner, John Willis, was built almost exclusively for the purpose of beating her then world-famous competitor »Thermopylae« in the tea-race on the seas. She was launched in November, 1869. The figurehead of the ship was the witch Nannie from a Scottish fairy-tale, and the short blouse (cutty sark) she was wearing, has given the ship her name. From the log-book it appears that her speed had been measured up to 17½ knots.

One week before »Cutty Sark« was launched, however, the Suez Canal had been opened. Here was a short cut open to the steamers of the world which would knock weeks off their trip from the East, and this again meant that the importance of the tea-clippers declined.

After several vain attempts »Cutty Sark« achieved the great triumph of beating her old rival in 1885. It was on a return trip from Port Jackson in Australia. »Cutty Sark« arrived in England after 73 days at sea, one week ahead of the »Thermopylae«. Old John Willis had waited fifteen years for this victory, and in honour of the occasion presented the ship with a golden blouse (a cutty sark) to be flown from her main truck.

»Cutty Sark« went through many vicissitudes, sailed for several years under Portuguese flag, and changed her name several times until she again came under British flag.

From 1938 to 1953 »Cutty Sark« was part of the Incorporated Thames Nautical Training College, and then being no longer required for training purposes, was turned over to the Cutty Sark Preservation Society. This Society, formed under the patronage of H. R. H. The Duke of Edinburgh, is to maintain the ship in order that she may be on permanent display as the last example of the proud clipper ship era. Visitors to London can go aboard »Cutty Sark« in her specially built drydock at Greenwich Pier.

Also in Denmark the »Cutty Sark« has many admirers. One of them is Mr. H. Brusendorff, the Manager of our Stationary Department. During last winter he used all his spare time to build a model of the ship which is an exact replica down to the smallest detail. The model will be left in the office of our Stationary Department as a keepsake.

The Company's »Cutty Sark«-fans can thus primarily save the trip to Greenwich Pier. A visit to the office of the Stationary Department will give a good first impression of the beautiful lines of the »Cutty Sark«.

IKKE PILLE ved beskyttelsesskærme

Vi har tidligere gjort opmærksom på de alvorlige ulykker, der skyldes undladelse af at benytte beskyttelsesbriller eller afskærmning ved rustbankning, skibs- eller drejearbejde, maling o. s. v.

Her er et nyt eksempel:

Under afkontrollering af vandstanden på kedlerne sprængtes et vandstandsglas. For bedre at se vandhøjden havde donkeymanden drejet beskyttelsesskærmen,

således at der ingen afskærmning var på vandstandsglasset på den side, der vendte mod ham. Splinter fra glasset ramte ham i ansigtet og i begge øjne.

Resultatet var rifter på begge øjeæbler.

Også på mange andre områder har vi sikkerhedsanordninger, hvis formål er at mindske risikoen for ulykker under arbejdet.

HUSK DERFOR, at det kan være forbundet med den allerstørste risiko – ikke alene for Dem selv, men også for andre ombord – at fjerne eller pille ved sikkerhedsanordninger. Og det kan også få ubehagelige virkninger for erstatningen.

Sefartens Arbejderbeskyttelsesudvalg

INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION



Denne søfartsorganisation med det lange og besværlige navn, der i daglig tale forkortes til *IMCO*, er i dag et veletableret FN-organ, hvoraf 57 lande med en samlet tonnage på ca. 145 mill. brt. var medlemmer pr. 1. september 1964. Den repræsenterede tonnage omfatter 95 % af verdenstonnagen, idet kun stater med en ringe tonnage står uden for organisationen.

Oprindelsen til IMCO må søges helt tilbage i de allierede staters søfartssamarbejde under og efter den 2. verdenskrig. Da det måtte forudses, at der ved krigsophøret ville være et uoverskueligt behov for varer til forsyning af de befriede lande i Europa, indbød den britiske og den amerikanske regering repræsentanter fra de øvrige allierede skibsfartslande til et møde i London i august 1944, og efter særlig indbydelse deltog den danske gesandt i London, nu afdøde greve E. Reventlow, som observatør fra Danmark. Som resultat af mødet oprettedes *United Maritime Authority* (UMA), der fik til opgave at træffe bestemmelser om den allierede tonnages anvendelse og fragtvilkår for at sikre verdens forsyning med fødemidler og andre livsvigtige varer. Der var her skabt de første rammer for en verdensomspændende skibsfartsorganisation; UMA trådte ud i livet straks efter den tyske kapitulation i maj 1945. Efter henstilling fra allieret side trådte Danmark i juli 1945 ind i organisationen.

Ved UMA's oprettelse var det bestemt, at organisationen kun skulle eksistere indtil et halvt år efter krigens afslutning, der kom med Japans kapitulation i august 1945. På et møde i London i februar 1946 afløstes UMA derefter af en rådgivende organisation, *United Maritime Consultative Council*. Ved møder senere på året inden for UMCC udarbejdede et snævert udvalg forslag til statutter for en permanent interstatslig organisation til drøftelse af skibsfartens problemer, det senere IMCO.

På dette stadium af forhandlingerne blev det imidlertid klart, at den påtænkte organisation ville få mulighed for at vedtage rekommandationer om praktisk taget alle skibsfartsspørgsmål undtagen mandskabsspørgsmål, der jo i forvejen hørte under International Labour Office i Genève. De skandinaviske lande var betænkelige ved at tildele IMCO så vidtgående beføjelser, at skandinavisk skibsfart kunne risikere at blive underordnet en international regulering, der ville bryde radikalt med principperne om fri international skibsfart.

Under den konference, som FN's generalsekretær indkaldte til i Genève den 19. februar 1948, kom de skandinaviske lande til at stå alene med dette stand-

punkt, og et forslag til beføjelser blev vedtaget med stort flertal; herefter fik IMCO følgende arbejdsopgaver:

- a) Tilrettelæggelsen af regeringssamarbejde om forskrifter og praksis i tekniske spørgsmål, der berører den internationale skibsfart, samt vedtagelse af de højeste normer for sikkerheden til søs.
- b) Afskaffelse af diskrimination og unødvendige restriktioner i spørgsmål, der berører den internationale skibsfart.
- c) Undersøgelse af liniekonferencers restriktive foranstaltninger.
- d) Behandling af ethvert skibsfartsspørgsmål, som forelægges fra andre FN-organers side.
- e) Udveksling af oplysninger mellem regeringerne om de sager, der behandles i organisationen.

Det blev herudover udtrykkeligt bestemt, at IMCO kun er rådgivende og vejledende, og at alle stater, som er medlem af FN, kan deltage i IMCO's arbejde. Stater, der ikke er optaget i FN, kan indbydes til at tilslutte sig søfartsorganisationen, og på dette grundlag er således Vesttyskland blevet optaget.

På konferencen blev det tillige vedtaget, at hovedsædet skulle ligge i London. Organisationen kom til at bestå af en forsamling (The Assembly), der normalt træder sammen hvert andet år, et råd (The Council), der mødes mindst to gange om året, en komité for sikkerhed på søen (The Maritime Safety Committee) samt et sekretariat. Rådet fik 16 medlemmer, hvoraf 8 repræsenterede de største søfartsnationer, og 8 repræsenterede stater med den største udenrigshandel ad søvejen. Medlemskab af rådet er betydningsfuldt, idet rådet ifølge konventionen har fået en central placering med både kontrollerende og udøvende beføjelser. Efter ønske fra udviklingslandene er der i øvrigt i september 1964 sket en udvidelse af rådet til 18 medlemmer, hvorefter alle betydende geografiske områder i verden opnår repræsentation.

I begyndelsen af 1958 havde så mange lande ratificeret konventionen, at IMCO kunne træde i virksomhed. På et forberedende komitémøde i New York senere på året lykkedes det omsider at vinde tilslutning til det skandinaviske synspunkt, og det blev vedtaget, at arbejdsprogrammet for organisationens første to år skulle omfatte følgende tekniske spørgsmål:

1. Sikkerheden til søs.
2. Olieforurening af havet.
3. Skibsmåling.

Da Norge nu lagde vægt på at blive repræsenteret

som medlem på den stiftende generalforsamling i IMCO i januar 1959, ratificerede Stortinget forinden konventionen. Danmark og Sverige deltog som observatører, og i løbet af 1959 tiltrådte disse to lande og Finland IMCO-konventionen. For alle de nordiske lande gjaldt det, at de ved deres ratifikation tog det forbehold, at IMCO kun skal beskæftige sig med tekniske og sikkerhedsmæssige søfartsspørgsmål. Som første generalsekretær blev uden afstemning valgt tidligere afdelingschef for Handelsministeriets søfartsafdeling, Ove Nielsen, og til den vigtige post som formand for rådet valgtes Jean Roullier fra Frankrig. Efter Ove Niensens død i november 1961 valgtes Roullier senere til posten som generalsekretær.

Det grundlæggende og detaljerede arbejde udføres



Ove Nielsen
IMCO's første generalsekretær
Mr. Ove Nielsen
The first Secretary-General
of IMCO



Jean Roullier
IMCO's nuværende general-
sekretær.
Mr. Jean Roullier
The present Secretary-General
of IMCO

i *Maritime Safety Committee*, der har følgende medlemmer:

Argentina	Liberia
Canada	Norge
Frankrig	Pakistan
Grækenland	Sovjetunionen
Holland	Storbritannien
Italien	USA
Japan	Vesttyskland

Sikkerhedskomiteen, hvis arbejde i vidt omfang er henlagt til underkomiteer, har fået følgende opgaver: 1) Unification of tonnage measurement of ships, 2) Watertight subdivision and stability, 3) Fire protection, 4) Preparation of a conference on load-lines, 5) International Code of Signals, 6) Co-ordination of safety at sea and in the air, 7) Efficiency of navigation lights, 8) International Regulations for preventing Collisions at Sea. Special local rules, 9) Oceanography, 10) Unified code for the carriage of dangerous goods by sea, 11) Prevention of pollution of the sea by oil, 12) Training of captains, officers and men in the use of aids to navigation and other devices, 13) Strength of grain fittings, 14) Carriage of bulk cargoes other than grain. Komiteen har indhentet forslag fra medlemslandene om, hvilke af de nugældende signalbetegnelser der udfra de af komiteen opstillede retningslinier bør bevares, og hvilke nye der ønskes inkluderet i den reviderede udgave af signalbogen.

teen har indhentet forslag fra medlemslandene om, hvilke af de nugældende signalbetegnelser der udfra de af komiteen opstillede retningslinier bør bevares, og hvilke nye der ønskes inkluderet i den reviderede udgave af signalbogen.

Sikkerhedskonferencen i London i maj-juni 1960 må uden tvivl karakteriseres som den vigtigste begivenhed i IMCO's hidtidige virke. I konferencen deltog 560 repræsentanter fra 52 lande og 9 internationale organisationer. Konferencen, der havde til formål at revidere den »Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen af 1948«, udførte et meget stort arbejde og behandlede i alt ca. 4.500 forslag om ændringer i den gældende konvention. Under konferencen blev fastsat nye minimumskrav for de følgende 10-12 år, idet den tekniske udvikling og IMCO's fortsatte arbejdsindsats formentlig vil føre til yderligere ændringer i sikkerhedskonventionen med forholdsvis korte mellemrum. De ændrede krav dækker utallige enkelte sikkerhedsområder som f. eks. skibssyn, skibscertifikater, skibskonstruktion – herunder vandtæt inddeling, stabilitet, maskineri, elektriske installationer, brandsikring og redningsmidler om bord – endvidere anvendelsen af radiotelegrafi og -telefoni og radio-vagthold. Herudover vedtoges bestemmelser om transport af korn og farligt gods samt visse regler om atomskibe, og endelig gennemførtes en revision af søvejsreglerne. Arbejdet med at overføre ændringerne til dansk lovgivning blev påbegyndt i 1961.

En anden vigtig IMCO-begivenhed var konferencen i marts-april 1962 om revision af 1954-konventionen om *olieforurening af havet*. Forud for konferencen var indsendt 375 ændringsforslag, hvortil kom yderligere forslag i løbet af forhandlingerne. Af vigtigere vedtagne ændringer kan nævnes, at tonnagegrænsen for tankskibe nedsattes til 150 brt., at Nord- og Østersøen lukkedes helt for olieudtømmning, at zonen ved Norges, Islands og det vestlige Canadas kyst udvidedes til 100 sømil, og at det vestlige Middelhav og Sortehavet stort set er blevet forbudt zone. Zonerne i Atlanterhavet, Rødehavet og Persiske Havbugt udvidedes ligeledes. Olie-slam, som almindeligvis fjernes manuelt, må i fremtiden kun udcastes uden for de forbudte zoner, og betydningen af modtageranlæg for olieholdigt vand blev stærkt fremhævet under konferencen i London.

Også spørgsmål om en forenkling og standardisering af de forskellige myndigheders *dokumentkrav* til den internationale skibsfart har IMCO nu taget op til behandling, og en regeringskonference herom forventes indkaldt i foråret 1965.

Det vil ses, at spørgsmål af vital betydning for sikkerheden til søs og spørgsmål af stor økonomisk rækkevidde for skibsfarten falder ind under IMCO's betydelige arbejdsområde.

J. Holck.



ØK-NYBYGNINGER

For øjeblikket har Kompagniet et nyt skib under bygning ved Nakskov Skibsværft. Dette skal efter programmet være klar til sin jomfrurejse i juni måned næste år.

Herudover har Kompagniet i efteråret 1964 ordret yderligere 2 nybygninger fra Nakskov Skibsværft og 1 nybygning fra et japansk værft, Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tamano. Disse tre leveres med 2 i 1966 og 1 i 1967.

De nye skibe vil blive bygget som shelterdækkere og ligesom ANDORRA få en dødvægt som åben/lukket på ca. 10.000/13.500 tons. Servicefarten er ansat til 20 knob. Det meget slanke agterskib, der er nødvendigt af hensyn til den høje fart, umuliggør maskinrummets placering helt agter, og skibene er derfor indrettet med et lastrum agten for maskinrummet. Yderligere er lastkølerumskubikken blevet forøget væsentligt.

De nye skibe vil alle blive udstyret med bovpropel-

ler, og automatiseringen i maskinrummet vil blive videreudviklet ud fra de gode erfaringer fra ANDORRA.

E.A.C. – NEW SHIPS

At the present time our Company has one new ship under construction at Nakskov Shipyard. According to program this new ship will be ready for its maiden voyage by June, 1965. Beyond this our Company has placed orders for two further new ships from Nakskov Shipyard and one new ship from Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Tamano, a Japanese shipyard, in the autumn of 1964. Of these three vessels two are to be delivered in 1966 and one in 1967. The new ships will be built as shelter deck vessels and like the »Andorra« obtain a d.w. tonnage as open/closed of about 10.000/13.000 tons. The service speed has been fixed at 20 knots. The very slender stern, which is necessary because of the high speed, makes it impossible to place the engine room completely abaft and the vessels will, therefore, be constructed with one hold abaft the engine room. Furthermore the cubic capacity of the refrigerated holds has been increased considerably.

The new ships will all be equipped with bow propeller, and the automation in the engine room will be further developed in accordance with the good experience gained from the »Andorra«.



Den årlige ordinære generalforsamling fandt sted fredag den 25. september kl. 17,00 på Hovedkontoret. Det må med beklagelse påpeges, at tilslutningen var for

ringe i forhold til klubbens medlemstal. De forskellige punkter blev afviklet uden vanskeligheder under dirigenten, konsul Sivertsens kyndige ledelse, og de af bestyrelsen til ny bestyrelse foreslåede blev valgt, hvorefter klubbens bestyrelse i det kommende år bliver:

- I. Gade-Gerst, formand, CE 8300, lok. 301.
- H. Jacobsen, D. S., næstformand, AS 6600, lok. 55.
- A. Gärtner, sekretær, CE 8300, lok. 300.
- V. Hansen, kasserer, CE 8300, lok. 224.
- B. Jensen, atletik, CE 8300, lok. 341.
- M. Sonne-Hansen, badminton, CE 8300, lok. 385.
- M. Knuth Nielsen, bordtennis, CE 8300, lok. 254.
- P. Linneman, fodbold, BY 5121.

P. Jørgensen, gymnastik, CE 8300, lok. 361.
 O. Thune, håndbold, CE 8300, lok. 345.
 N. J. Frederiksen, judo & jiu-jitsu, CE 8300, lok. 306.
 F. Wulff, roning, CE 8300, lok. 276.
 S. Ishøjer, tennis, CE 8300, lok. 415.
 Til revisor genvalgte enstemmigt J. Bull, Skibsbogholderiet.

Hr. H. Berner, som efter 17 års virke som klubbens første formand ønskede at trække sig tilbage, blev både af forsamlingen og i en elegant tale af næstformand H. Jacobsen stærkt hyldet for sin store og uegennyttige indsats for klubbens trivsel og vækst. Klubben har i dag 139 aktive medlemmer. Hr. H. Berner blev udnævnt til klubbens æresmedlem nr. 1 og fik overrakt et æresdiplom og et specielt medlemskort samt en mindegave.



M. Sonne-Hansen, Træafdelingen, efterlyser stadigvæk badmintoninteresserede damer, idet vi i holdturneringerne, som allerede nævnt i sidste Ø.K.-blad, på forhånd har tabt 3 ud af 8 kampe, når vi ingen damer har med.

Med kun én dame lykkedes det 1. holdet at spille uafgjort 4-4 både mod RIF og Bikuben, hvilket giver vort Mesterrækkehold to points i holdturneringen. 2. holdet uden damer har tabt 1-7 til Superfos, og selv om holdet vandt over TIF uden kamp, vil kun en be hjertet indsats på det nuværende tidspunkt kunne redde holdet fra nedrykning til D-rækken.

Træningstimen fra kl. 17 til kl. 18 om fredagen har på grund af tidspunktet ikke været så populær som ventet, og vi har derfor henlagt den til de andre timer om søndagen, d. v. s. vi har nu fire baner fra kl. 10 til kl. 12 og én bane fra kl. 10 til kl. 11 hver søndag formiddag i hallen på Maltegårdsvej.



Bordtennissæsonen er nu i fuld gang, og vort hold har foreløbig spillet to kampe i Mesterrækken. Den første tabte vi 7-2 til BB, hvilket dog må siges at være lidt uheldigt efter resultaterne i de individuelle kampe. I den anden kamp var vort hold som ventet magtesløs mod topholdet RIF, der vandt 8-1. Vor eneste sejr i denne kamp blev overraskende, men fortjent vundet af Jørgen Brahtz, der slog Jørgen Truelsen.

Grunden til den svage indsats i de første to kampe er, at vi har mistet vore tre bedste spillere fra de forrige år. Der skulle dog være en god mulighed for, at

vort hold igen opnår lidt af sin tidligere standard og derved undgår den allerede nu frygtede nedrykning.

Det skal meddeles, at foruden tirsdag fra kl. 17 til kl. 19 er der nu også træning lørdag fra kl. 14 til kl. 15.



Efteråret er slut, og status for vore tre hold er gjort op.

Sidste sæsons flotte resultater, hvor 1. holdet vandt K.F.I.U.'s Unionsmesterskab, derefter slog F.K.B.U.'s Mesterhold og endelig blev nr. 3 ved landsdelsstævnet i Rønne, hvor 2. holdet endte på 3. pladsen i A-rækken, og hvor 3. holdet vandt E-rækken for at rykke op i D-rækken, kunne desværre ikke opretholdes. Vort 1. hold har opnået 7 points for 9 kampe, og det rækker til en placering som nr. 8 af 10. 2. holdet med 3 points for 9 kampe indtager 10. og dermed sidstepladsen. 3. holdet ligger på 3. pladsen med 12 points for 8 kampe.

1. holdets stilling viser, at det er i stærk tilbagegang, men det skyldes bl. a., at vort Mesterrækkehold har måttet afgive ikke mindre end 9 spillere af de 11, der vandt Unionsmesterskabet 1964.

For at rette noget op på disse dårlige resultater er det vor hensigt at starte meget tidligt med træningskampe for derigennem at opnå kamprutine og en bedre kondition end i efteråret, og så håber vi, at sejrene igen viser sig.



Siden sidst er 12 Idrætsmærker blevet taget, takket være Gymnastikafdelingens prisværdige initiativ her sidst på 1964-sæsonen. Da der fortsættes hele vinteren igennem, vil der for eventuelle interesserede stadig være åbent hus og mulighed for også at tage dette mærke. Idrætsmærket er jo ikke forbeholdt atletik- og gymnastik-deltagerne alene, og vi ser frem til, at medlemmerne fra alle de andre afdelinger slutter op, således at 1965 bliver året, hvor vi opnår 100 Idrætsmærker inden for én sæson.

Gymnastikken foregår som sædvanlig om lørdagen fra kl. 13.30-14.30 i Nyboder Skole.



1. holdet består af spillere med en enorm selvtillid, der kun blev styrket efter holdets første kamp mod BB, som endte 17-9 i vor favør. Forventningerne i den stærke A-

række har vi dog ikke helt kunnet indfri, idet vi tabte både den anden og tredje kamp mod henholdsvis Mærsk (16-22) og Sparekassen (9-13). Der hersker dog stadig optimisme på holdet, og ved hjælp af vor gode træner skal det nok lykkes os at hente en pæn plads hjem.

2. holdet tabte først med 5-7 til Shell og vandt derefter 11-8 over DRI. Mange forskellige nye spillere, som endnu ikke rigtig kender hinanden, har spillet på dette hold, og det er derfor for tidligt at spå om holdets fremtidige chancer i D-rækken.

Muligheden for at træne i Idræts huset tirsdag morgen kl. 7-8 er ved at blive undersøgt, men den etablerede lørdagstræning fra kl. 14-15 fortsætter naturligvis.



Så er tennissæsonen slut; en sæson, der vejrsmæssigt ikke har hørt til de bedste. De sidste kampe i Ø.K.-mesterskabet i double kunne således først afvikles langt henne i september måned. I øverste halvdel nåede det top-seedede par direktør Pagh og Erik Almdal ret smertefrit til finalen. I nederste halvdel nåede Henrik Jacobsen og Ib Gade-Gerst finalen ved i deres semifinaler overraskende let at slå turneringens »dark horses« Carl Pedersen og Peter Schloss med cifrene 6-1, 6-2. Finalen blev et meget jævnbrydigt opgør, selv om kampen kun gik over tre sæt. Henrik Jacobsen og Ib Gade-Gerst besejrede direktør Pagh og Erik Almdal med 6-3, 6-4, 6-2.

Som tidligere nævnt blev vort hold Unionsmester i Mesterrækken i K.F.I.U.'s holdturnering foran Carlsberg og Handelsbanken.

Derimod måtte vort hold i B-rækken rykke ned og begynde næste sæson i C-rækken.

Til slut vil vi gerne takke vore spillere for denne sæson og et vel mødt i Ryparken til næste år. Et vel mødt, der forhåbentlig også vil omfatte mange af de nye elever.

Kontorchef H. Berner overrækker præmierne til finalisterne i ØK-mesterskabet i single, direktør M. Pagh og Ib Gade-Gerst. Kampen blev vundet af direktør Pagh med 8-6, 3-6, 6-4, 4-6, 6-2. F. v. kontorchef H. Berner, B. Jensen, ØKB-Aletik, sekretær Anne Baaring, direktør M. Pagh og kontorchef Ib Gade-Gerst.



På bestyrelsesmødet fredag den 30. oktober blev det vedtaget, at Judo og Jiu-Jitsu træningen kan fortsætte, især på baggrund af den entusiastiske interesse den lille faste kerne af medlemmer, der ønsker at dyrke denne idrætsgren, udviser. Da omkostningerne er så store, er man gået ind for, at udøverne selv dækker en lille del af udgifterne ved at betale kr. 1,00 pr. gang.

Da der endnu er plads til nogle få deltagere, kan evt. interesserede melde sig til hos N. J. Frederiksen, Autoafdelingen (lok. 306). Træningen er hver fredag aften kl. 17.30-18.30 i Idræts huset og ikke lørdag eftermiddag, som nævnt i sidste nr. af Ø.K.-bladet. I lighed med sidste år vil der blive afholdt en kamp mellem Jacobsens Judoskole og Ø.K.B., og i tilslutning hertil vil der eventuelt blive lejlighed til at blive gradueret med gult- og orange-farvet bælte.



Ved den årlige kanindåb på Langelinie den 19. september blev der døbt 11 kaniner, som herved indtrådte i de ægte saltvandsroeres rækker. Vejret var strålende, og en mængde tilskuere havde samlet sig på kajen for at overvære dåben. Præcis kl. 14.30 forlod Kong Neptun sit våde element og steg op til havets overflade sammen med sine svende, der var udstyret med signalhorn, tudehorn etc. foruden de i loven foreskrevne ingredienser.

Standerstrykning fandt sted lørdag den 31. oktober efter en forholdsvis rolig sæson, hvor antal roede ture og kilometertallet ikke kom så højt op som i fjor.

Der vil ligeledes i år blive sendt 5-10 roere på L-tursstyrmandskursus, så det faste antal af styrmænd er det samme, når de fleste nuværende skal aftjene deres værnepligt til sommer.

Og så til slut en venlig hilsen fra klubbens kasserer, som med glæde vil møde alle, der ønsker at indmelde sig som aktive eller passive medlemmer i klubben. Hvis det skulle være nemmere, kan man naturligvis også henvende sig til andre medlemmer af klubbens bestyrelse, som også gerne vil arrangere det fornødne.

I. G. G.



SØMANDS- IDRÆTTEN

Nordisk Landskamp i Fri-Idræt

Langt flere end 1.000 danske deltagere har allerede gjort en indsats i Nordisk Landskamp i fri-idræt, men trods store danske anstrengelser, må vi i øjeblikket se os henvist til 3. pladsen. Bedst er Norge med 3.300.000 points, dernæst følger Finland med 2.800.000 points, og Danmark ligger på 3. pladsen med 2.350.000 points. Nr. 4 er Sverige med 1.700.000 points.

I fri-idræts landskampens handelsskibsgruppe fører SAIMA DAN med 42.206 points, og D.F.D.S.'s COLORADO ligger på 2. pladsen med 36.000 points, derefter nok en J.L. båd nemlig RAILA DAN med 29.171 points.

Bedste Ø.K.-båd er KAMBODIA, der ligger på 4. pladsen med 18.320 points, og allerede som nr. 5 følger næste båd fra Kompagniet nemlig BUSUANGA, som har 16.647 points.

Til dato har 65 danske skibe gjort en større eller mindre indsats i fri-idræts landskampen, og her iblandt skal nævnes yderligere følgende både fra Kompagniet: BEIRA, SARGODHA, BOGOTA, PANAMA, MALACCA, FALSTRIA, SAMOA, ANNAM, SUMBAWA, MORELIA og KINA.

Selv om der ikke er Ø.K. føring i fri-idræts landskampens skibsgruppe, klarer Kompagniets folk sig fint, hvad angår de bedste enkeltmandsresultater. Det er stadig Bjørn Beck fra SUMBAWA, som sidder på samtlige 1. pladser i fri-idræts landskampens juniorgruppe, og i seniorgruppen har Leif Petersen fra MALACCA rekorden i højdespring og Kurt L. Jensen fra SAMOA rekorden i 100 m løb.

Anna Lapain fra MALACCA har rekorderne i kuglestød og længdespring, Sonja Schønnemann fra BEIRA har rekorden i højdespring, og Gerda Mørch fra BEIRA har de bedste resultater i 60 m løb og 4-kamp. Alle disse rekorder er i den afdeling, som vi så ugalant kalder »old-girls« gruppen.

Der er jo endnu nogen tid, inden de søfarendes idrætskonkurrencer slutter, så meget kan endnu ske, og vi håber, man i Kompagniets både vil gøre endnu en indsats.

Nordisk Verdensserie i Fodbold

Der er jo virkelig nogle, der ikke nøjes med at fodbold-tippe og overvære fodboldkampene fra tilskuertribunerne, og her iblandt er de søfarende fra ca. 950 nordiske skibe. Godt nok er kun de 88 danske og 664 norske, men trods den ulige fordeling klarer vi os helt fint.



»Kambodia«s succesrige fodboldhold efter sin serieejr nr. 7 over svensk »Nippon« i Shanghai den 16. juni 1964.

Vi har længe kunnet glæde os over dansk føring ved Ø.K.-båden KAMBODIA, men dette skib er netop nu blevet forbigået af svensk GRIPSHOLM, som har 16 points for 8 kampe og en målforskel på 62-2. KAMBODIA har samme pointsum, men en dårligere målforskel.

På 3. pladsen kommer nok en svensker, nemlig CALIFORNIA, som har 16 points for 8 kampe og en målforskel på 37-8. Det er første gang i lange tider, at de norske skibe er fortrængt fra de 3 fornemste pladser på ranglisten.

Næstbedste dansker er også fra Kompagniet, og det er BUSUANGA, der ligger som nr. 17 på den nordiske rangliste med 14 points for 8 kampe. 3.-bedste danske skib er FENJA DAN, der har 11 points, og på 4. pladsen blandt danskerne følger Ø.K.'s ASMARA ligeledes med 11 points, men med lidt dårligere målforskel. Af velplacerede skibe fra Kompagniet skal nævnes JUTLANDIA, SIMBA, SUMBAWA og KINA, som har henholdsvis 8, 7, 7 og 6 points.

Svømmekonkurrencen

Her har Kompagniets skibe jo gode svømmemuligheder ved *The Mariners' Club* i Bangkok, og BEIRA har da også udnyttet mulighederne til fulde, idet dette skib nu har 100 % deltagelse. Det er første gang, en så stor båd har kunnet aktivisere samtlige besætningsmedlemmer i svømmekonkurrencen. BEIRA ligger dermed på en sikker 1. plads og præmieposition.

På 2. pladsen kommer NICO P. W. med 88,9 % deltagelse, og nr. 3 er BELLA DAN med 88,6 % deltagelse. 35 andre danske handelsskibe har deltaget i svømmekonkurrencen, og heraf er følgende 8 fra Kompagniet: PANAMA, BOGOTA, BOMA, KAMBODIA, ANNAM, BUSUANGA, MALACCA og FALSTRIA, som har følgende placering på rekordlisten: 12, 14, 15, 21, 23, 27, 28 og 32.

B. O.

