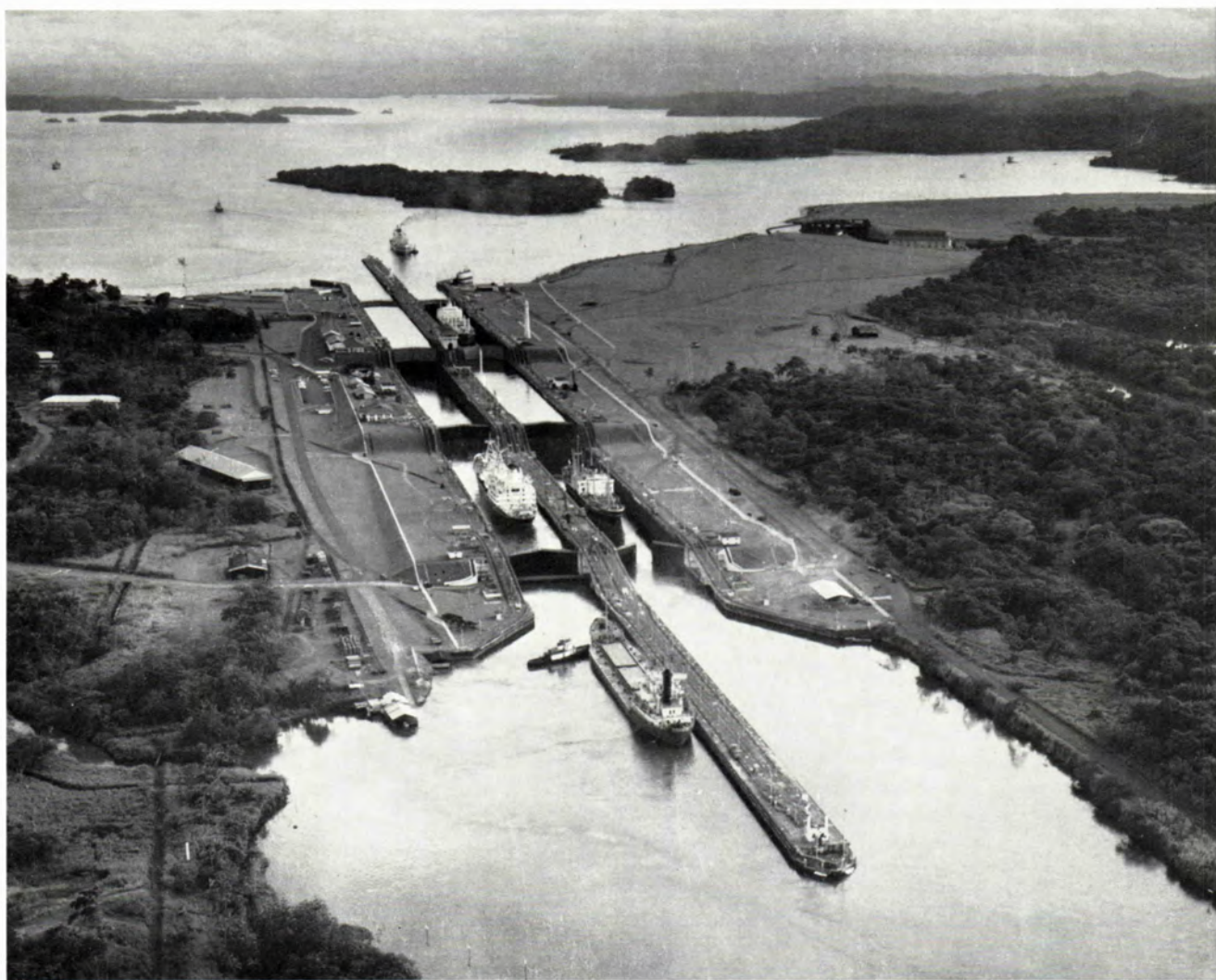


ØIK BLADET



ÅRGANG 11 • NUMMER 6 • DECEMBER 1968



ØK BLADET

Indhold:

Forside. Panama Kanalen. Gatun Locks med skibe i 3 af slusekamrene. ØKs M/S *Alameda*, til højre herfor den amerikanske S/S *Columbia* og længst fremme den japanske M/S *Aso Maru*. Sluseportene er ved at lukke op i øverste og nederste slusekammer på vest-siden.

Front page. *The Panama Canal, Gatun Locks with ships in 3 of the lock chambers. In the foreground EAC's M/S "Alameda" to the right the U.S. flag S/S "Columbia", and in the upper chamber the Japanese M/S "Aso Maru". Lock gates are just opening in the upper and lower chambers on the west side.*

Bagside. Århus. Møder i Århus' byråd forhindrede borgmester Bernhardt Jensen i at være til stede på ØKs M/S *Arosia*, der lå ved kajen med signallagene oppe. I stedet ankom fru borgmester Bernhardt Jensen, skibets gudmoder, og rådhusforvalter Tage Nielsen i postdiligencen fra »Den gamle By« og overrakte kaptajn O. Nislev et brev til borgmesteren i Tokio.

Back page. *On account of meetings Mr. Bernhardt Jensen, the Mayor of Århus was prevented from visiting our M/S "Arosia" moored at the quay with her signal flags hoisted. Consequently Mrs. Bernhardt Jensen, the godmother of the ship, and Mr. Tage Nielsen, the Town-Hall Administrator, arrived in the old stage-coach and delivered to Captain O. Nislev a letter for the Mayor of Tokyo.*

Årsskiftet – Direktør Mogens Pagh	3
Prins Henrik besøger ØK	4
Panama Kanalen	4
<i>Arosia</i> i Århus' festuge	9
ADELA Investment Company	9
Kaptajn T. Motooka, ladningsinspektør for Japan	11
ØK-film i Århus	12
Kompagni-nyt	12
Kaptajn B. L. Johnson, C.B.E., D.S.O.	15
ØK DelData	16
M/S <i>Falstria</i> til Vancouver søfartsmuseum	17
Rex Rotary XIX Olympiade	18
A/S H. Hansens Eftf., Odense	19
Regionalmøde i Singapore	20
Sporten	21

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

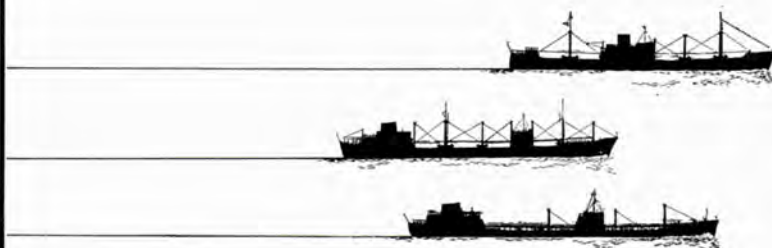
REDAKTIONSUDVALG:
J. L. Buch-Larsen
M. T. Munch
E. Sivertsen

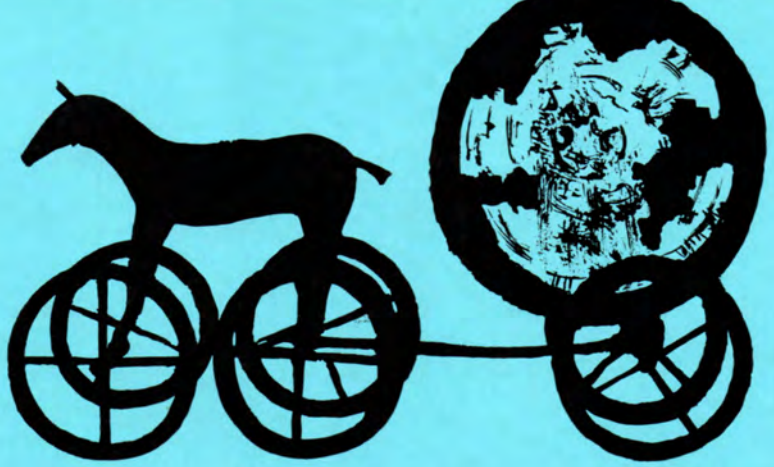
REDAKTIONENS ADRESSE:
ØK-bladet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Sekretariatet,
Holbergsgade 2, København K

Husk at melde adresseforandring

TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse





I anledning af årsskiftet udtaler Kompagniets bestyrelsesformand, direktør Mogens Pagh:

Endnu et travlt arbejdsår er ved at nærme sig sin afslutning. Kompagniet fortsætter sin ekspansion, og der føjes stadig nye virkefelter til de allerede eksisterende, hvorved kravet til den enkelte medarbejder uundgåeligt forøges yderligere.

Trods skærpet konkurrence opretholdtes Kompagniets andel i verdenshandelen, og samtidig udbyggedes de industrielle interesser i årets løb såvel ude som hjemme, hvor bl. a. Fibertex fabrikken ved Aalborg netop er gået i produktion.

Med overtagelsen af m/s *Atrevida* i april måned afsluttedes Kompagniets hidtidige nybygningsprogram, men overvejelser er allerede i gang om valget af fremtidig tonnage-type, specielt med henblik på den voksende container-transport.

Når Kompagniet således glædeligvis atter i år kan konstatere fremgang, vil Direktionen gerne takke alle medarbejdere – til søs og på landjorden – for deres værdifulde arbejdsindsats.

Vi beder Dem modtage de bedste ønsker om en glædelig jul og et lykkeligt nytår.

On the occasion of the commencement of the New Year, Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company, states:

Another busy working year is drawing to a close. The Company continues its expansion and new fields of activity are being added to those already in existence. The demands made on the individual members of the staff are, therefore, inevitably increased still further.

Despite intensified competition our Company's share of world trade was maintained and at the same time our industrial interests were extended during the year both abroad and at home. As an example it may be mentioned that the Fibertex factory at Aalborg has just started production.

The Company's present newbuilding program was concluded in April by the taking over of m/s "Atrevida" but considerations are already in progress concerning the choice of future tonnage types, particularly in regard to the growing container transport.

Fortunately, the Company is able to register progress this year also, and the Managing Directors would like to express their sincere gratitude to all members of the staff – at sea and on land – for their valuable efforts.

We wish everybody a Merry Christmas and Happy New Year.

Mogens Pagh.



PRINS HENRIK besøger ØK

Den 21. oktober aflagde Hans Kongelige Højhed Prins Henrik et privat besøg på Kompagniets Hovedkontor. Han var ledsaget af tronfølgerparrets hofchef Ebbe Munck.

Prinsen blev modtaget ved hovedindgangen af direktør Mogens Pagh, og man beså bl. a. bestyrelsessalen.

Efter en frokost hos direktionen var der rundgang i husets forskellige afdelinger.

PRINCE HENRIK VISITS EAC

On 21st October, His Royal Highness Prince Henrik made an unofficial visit to our Head Office. He was accompanied by Mr. Ebbe Munck, the Lord Chamberlain of the Princely Household.

Prince Henrik was received at the main entrance by Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company, and among other things was shown the Board Room.

After a luncheon with the Managing Directors a tour of the various departments was made.

PANAMA



KANALEN

I 1966 betalte Kompagniet over 1,3 millioner kroner i Panama Kanal afgifter. I 1967 blev det totale afgiftsbeløb til Panama Kanal Kompagniet endnu større, idet mellemøst-krisen standsede al sejlads gennem Suez Kanalen fra midten af året, og som følge heraf sejlede flere ØK-skibe via Panama, når de vendte tilbage til Europa fra Det fjerne Østen.

Panama Kanalen blev bygget af USA i årene 1904-1914 og kostede 380.000.000 dollars, og 40.000 arbejdere var beskæftiget ved arbejdet.

På grund af sin geografiske beliggenhed har Kanalen været af stor betydning for Latin Amerikas økonomiske udvikling. Dens voksende

betydning for verdenshandelen gen-spejles i det stigende antal gennemsejlinger i det sidste tiår. I finansåret 1952 passerede 6525 oceangående handelsskibe gennem Kanalen. Antallet af denne type skibe nåede i 1957 8579 og steg i finansåret 1966 til 11.926. I de senere år har oceanskibe i et antal af ét hver time dag og nat passeret gennem Kanalen.

Ved at transportere varer gennem Kanalen sparer afskibere – og dermed også forbrugere over hele jorden – millioner af dollars. Gennem-

snitligt betaler et skib ca. \$ 5800 i afgifter, men kan spare indtil \$ 50.000 på én rejse ved at afkorte den med mere end 11.000 km og spare 20 dages sejltid mellem første og sidste havn.

Panama Kanalen er 80 km lang regnet fra dybt vand i Atlanten til dybt vand i Stillehavet. Den blev anlagt, hvor den lange tange, der forbinder Nord- og Sydamerika, er smallest og lavest. Den løber fra nordvest til sydøst, således at Atlanterhavsindsejlingen ligger 54 km nord og 43,5 km vest for Stillehavsindsejlingen.

Det tager ca. 8 timer for et normalt skib at gennemsejle Kanalen. De faste hovedtræk er de to yder-

havne, korte strækninger i hver sin ende af Kanalen i niveau med havets overflade og desuden på hver side af tangen tre sæt dobbeltsluser, som hæver eller sænker skibe 26 m, Gatun Søen, gennem hvilken næsten halvdelen af sejlturen foregår, og Gaillard Cut, hvor de største udgravninger til sejlløbet er foretaget.

Et skib, der går fra Atlanterhavet til Stillehavet gennem Kanalen, går ind fra Limon Bay ved Cristobal Dæmningen.

Limon Bay udviklede sig ikke som havn, før Panama jernbanen blev anlagt i årene 1850–55. Den moderne havn Cristobal udvikledes som et nødvendigt supplement til Kanalen, da den blev bygget.

Den atlantiske kanalstrækning, som ligger i niveau med havet, er 10½ km lang. Denne del af sejlløbet har en bredde på 152 m og går gennem en mangrovesump, som de fleste steder kun er nogle fod over havet.

Et skib bliver i et sammenhængende 3-trins slusesystem hævet eller sænket 26 m ved Gatun sluserne. Hvert slusekammer er 33½ m bredt og 305 m langt. Længden af Gatun sluserne, inkl. de to vægge ved indsejlingen, er 1,9 km.

Fra Gatun sluserne sejler skibene 38 km til nordenden af Gaillard Cut på Gatun søen, som er en af de største kunstige søer i verden. Den dækker et areal på 423 km² og blev dannet ved, at man byggede en dæmning tværs over Chagres floden, som grænser op til Gatun sluserne.

På grund af dens historiske baggrund er ingen del af kanalturen mere interessant for den rejsende end Gaillard Cut, som fik navn efter oberst David DuBose Gaillard, ingeniøren, som stod for denne strækning af kanalarbejdet. Kanalen er her 13 km lang og går for det meste gennem massive klipper. Et skib begynder sejlsadsen gennem »the Cut«, dér, hvor Chagres floden støder til kanalsejlløbet ved Gamboa. Ved sydenden af Gaillard Cut kommer skibet ind i Pedro Miguel sluserne. Her bliver det sænket 9½ m i ét trin ned i Miraflores søen, en

lille kunstig sø på 1,6 km, som skil-ler de to sæt Stillehavssluser. Længden af disse sluser er 1340 m.

Skibet, der nu er godt på vej mod Stillehavet gennem Miraflores sluserne, som er godt 1½ km lange, bliver sænket de sidste to trin til havets overflade. Sluserne her er de højeste i systemet på grund af de meget store tidevandsforskelle i Stillehavet. De er 25 m høje, og hver portklap vejer 730 tons.

Den kanalstrækning, der ligger i flugt med havet på Stillehavssiden, er 13 km lang, og Balboas indre havnemoleområde ligger kun 4,8 km fra Miraflores sluserne. Udviklingen af Balboas havn fandt sted samtidig med anlæggelsen af Kanalen.

Den oprensede Kanal fortsætter forbi den lille gruppe øer, kendt som »the Fortified Islands«. De er forbundet med fastlandet ved en lang vej-dæmning bygget af klippestykker udgravet ved Gaillard Cut. På den modsatte side af Kanalen findes et stort opankringsbassin for skibe, der venter på gennemsejling.

På grund af den afbrydelse af verdenshandelen, som den 1. verdenskrig medførte, katastrofale skred i Kanalen og forskellige andre forhold blev Kanalen kun i ringe grad benyttet indtil 1920, da antallet af kommercielle gennemsejlinger for første gang i ét år kom over de 2000, medens godsmængden først året efter oversteg 10.000.000 tons. I finansåret 1966 sejlede 11.926 ocean-gående handelsskibe igennem Kanalen, samtidig med at man kom op på en godsmængde på 81.712.940 tons handelsvarer. Dette var det tredje år, hvor man kom op over 70 mill. tons.

Kanalorganisationen består af to afdelinger med det ene alt-dominerende formål for øje at føre skibet fra det ene ocean til det andet. De to afdelinger – Panama Kanal Kompagniet og Kanal Zone Regeringen – ledes af en enkelt person, som er direktør for Panama Kanal Kompagniet og guvernør for Kanal Zonen.

Kanal Zone Regeringen fungerer som et uafhængigt regeringsorgan

og udfører de for by-, land- og statsstyrelser normale funktioner. Disse omfatter politi og brandvæsen, folkeskoleordning, toldvæsen, postvæsen, vejevæsen, sundhedsvæsen, hospitaler, kloakvæsen, fremmedpoliti og domstole.

Panama Kanal Kompagniet fungerer som et aktieselskab, og loven kræver, at det skal kunne hvile i sig selv. Dets finansielle forpligtelser omfatter egne driftsudgifter, omkostninger ved de civile styrelser, rente- og afskrivningsudgifter i forbindelse med den amerikanske regerings investeringer i projektet samt de årlige ydelser til republikken Panama.

Kanal Zone Regeringen, der er et uafhængigt regeringsorgan, er under direkte overopsyn af de Forenede Staters præsident, som har overdraget denne myndighed til forsvarsministeren.

Kanal Zonen dækker et areal, der er lidt større end Lolland, og indbyggerantallet i 1966, inklusive hærens uniformerede personel, androg 49.300. Befolkningen udgøres hovedsageligt af funktionærer fra Panama Kompagniet/Kanal Zone Regeringen, det uniformerede og civile personel fra hær, flåde og luftvåben samt dertil knyttede institutioner.

Klimaet i Kanal Zonen er typisk tropisk med stort fugtighedsindhold og relativt høje, men ensartede temperaturer gennem hele året. Året deles i to årstider: regntid og tørtid. Regntiden begynder i maj og varer til december. Tørtiden ligger i tidsrummet fra januar til maj.

Panama Kanalen. Gaillard Cut's dybeste udgravning, mellem Gold and Contractors Hills, juni 1913.

The Panama Canal. The deepest excavation at Gaillard Cut between Gold and Contractors Hills, June, 1913.



På grund af tangens geografiske beliggenhed er den store forskel på tidevandet ved Kanalens endepunkter i de to verdenshave meget mærkbar. Tidevandet i Stillehavet kommer regelmæssigt hvert døgn med to gange flod og to gange ebbe med største forskel 6,92 m. Tidevandet ved Atlanterhavsindsejlingen er uregelmæssigt, og den største forskel dér er kun 93 cm.

Moderne havneanlæg findes ved kanalendepunkterne Cristobal på Atlanterhavssiden og Balboa på Stillehavssiden.

Opdageren af Stillehavet, Vasco Núñez de Balboa, menes at have været den, der først fik ideen til at forene de to oceaner med et kunstigt stræde. Karl den Femte af Spanien var den første monark, som forstod betydningen af en kanal, der forbandt Atlanterhavet og Stillehavet. Han tog initiativet til de første undersøgelser i 1523, og i 1534 beordrede han Panamas guvernør til at foretage en formel kortlægning af ruten, der følger floderne Chagres og Rio Grande, og som hovedsageligt er den linje, Panama Kanalen følger i dag.

De første håndgribelige forsøg på at anlægge en kanal kom i gang den 10. januar 1880, efter at projektet formelt var blevet indviet af Grev Ferdinand de Lesseps på det franske Kanal Kompagnis vegne. Denne dristige anstrengelse fra franskmændenes side slog fejl, og kompagniet blev opløst ni år senere. Et nyt fransk Kanal Kompagni blev dannet i 1894, men fik ikke udrettet meget.

De franske rettigheder og besiddelser blev købt af USA for \$ 40.000.000, og den formelle overdragelse fandt sted i Panama City den 4. maj 1904.

Et godt indtryk af opgavens størrelse får man bedst ved at se på nogle af de individuelle problemer:

Der skulle graves en rende og bygges sluser, brede og dybe nok til de største eksisterende oceanskibe. Der skulle foretages oprensning af et område, hvor gul feber, malaria og dysenteri florerede. Der skulle bygges huse, veje, hospitaler, skoler og

samles arbejderstyrker hundreder af kilometer fra stedet samt anskaffes udstyr til udgravning og bortkørsel af millioner tons jord og klippestykker.

Det overraskede derfor ikke, at mange, ligesom Karl den Femtes rådgivere fire århundreder før, sagde: det kunne ikke gennemføres.

Og dog! Det blev gennemført!

THE PANAMA CANAL

In 1966 our Company's disbursements in respect of Panama Canal tolls amounted to over 1,3 million d.kr. In 1967 the amount paid in tolls to the Panama Canal Company was increased further because the crisis in the Middle East stopped all passage through the Suez Canal from the middle of the year, and consequently some E.A.C. ships travelled via Panama when returning to Europe from the Far East.

The Panama Canal was built by the United States at a net cost of \$ 380,000,000. It was under construction from 1904 to 1914, and as many as 40,000 workers were engaged at one time.

Because of its geographical position, the Canal has been of unique importance to the economic development of Latin America. Its ever-increasing importance to world commerce is shown by the steady growth of the number of transits made over the past two decades. In the 1952 fiscal year, 6,525 ocean-going commercial vessels passed through the Canal. The number of ships in this category reached 8,579 by 1957 and climbed to 11,926 in 1966.

During recent years ocean-going ships have passed through the waterway at the rate of one every hour, day and night.

In moving the vast amount of cargo, savings netted by shippers – and in turn by consumers of world goods – can be measured in billions of dollars. The average vessel pays about \$ 5,800 in toll, but may save as much as \$ 50,000 in one voyage by cutting over 7,000 miles from one trip and saving 20 days in sailing time between its terminal ports.

The Panama Canal is 50 miles long from deep water in the Atlantic to deep water in the Pacific. It was cut through one of the narrowest places and at one of the lowest saddles of the long Isthmus joining the North and South American continents.

The Canal runs from north-west to south-east, with the Atlantic entrance being 33,5 miles north and 27 miles west of the Pacific entrance.

It requires about eight hours for an

average ship to transit the Canal. Its principal physical features are the two terminal ports, short sections of the channel at each end at sea level, the three sets of twin locks at each side of the Isthmus which raise or lower ships 85 feet, Gatun Lake through which nearly half the trip is made, and Gaillard Cut where most of the excavation for the waterway was required.

A ship passing through the Canal from the Atlantic to the Pacific enters a channel from Limon Bay at Cristobal breakwater.

Limon Bay was not developed as a port until the construction of the Panama Railroad in 1850–55. The modern port of Cristobal was developed as a necessary adjunct when the Canal was built.

The sea-level section of the Canal on the Atlantic side is 6½ miles long. This section of the Canal is 500 feet wide and runs through a mangrove swamp which is only a few feet above sea-level in most places.

A ship is raised or lowered 85 feet in a continuous flight of three steps at Gatun Locks. Each lock chamber is 110 feet wide and 1,000 feet long. The length of Gatun Locks, including the two approach walls, is one and one-fifth miles.

Gatun Lake, through which the ships travel for 23½ miles from Gatun Locks to the north end of Gaillard Cut, is one of the largest artificial bodies of water in the world. It covers an area of 163,38 square miles and was formed by an earth dam across Chagres River adjacent to Gatun Locks.

Because of its historical background, no part of the Canal trip is more interesting to the ship passenger than Gaillard Cut named after Col. David DuBose Gaillard, the engineer in charge of this section of the Canal work. This section of the channel is eight miles long through solid rock for most of the distance. The ship enters the Cut where the Chagres River flows into the Canal at Gamboa.

The transiting ship enters Pedro Miguel Locks at the south end of Gaillard Cut. Here it is lowered 31 feet in one step to Miraflores Lake, a small artificial body of water a mile wide which separates the two sets of Pacific Locks. The length of these locks is five-sixths of a mile.

The Pacific-bound ship is lowered the remaining two steps to sea-level at Miraflores Locks which are slightly over a mile in length. The lock gates at Miraflores are the highest of any in the system because of the extreme tidal variation in the Pacific Ocean. They are 82 feet high and each gate leaf weighs 730 tons.



CHRISTOBAL PIER AREA

Cristobal Havn. Molerne i Cristobal er så fine, at de forsyner både Panama og Kanal Zonen med de bedste havneanlæg syd for de Forenede Stater.

The Cristobal Pier Area. The piers at Cristobal provide Panama and the Canal Zone with the finest pier facilities south of the United States.

GATUN LOCKS



Panama Kanalen. Luftfoto af Gatun Locks, hvor skibe er på vej gennem slusekamrene.
The Panama Canal. Aerial view of Gatun Locks with ships transiting in the lock chambers.



GAILLARD CUT

Panama Kanalen. Gaillard Cut, opkaldt efter den ingeniør, som tog sig af arbejdet på dette vanskelige stykke, der gjorde sejladsen på kanalen mulig.

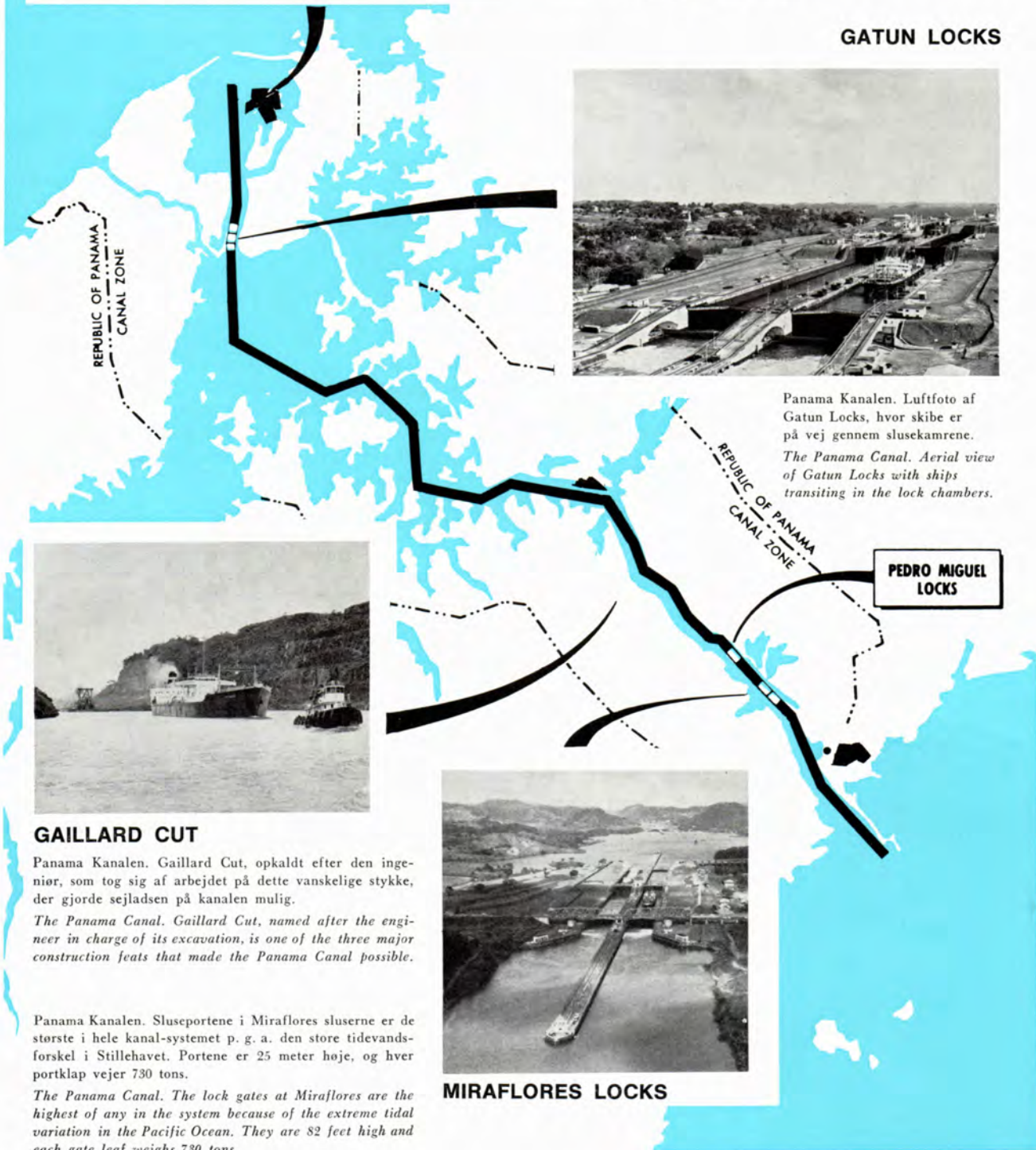
The Panama Canal. Gaillard Cut, named after the engineer in charge of its excavation, is one of the three major construction feats that made the Panama Canal possible.

Panama Kanalen. Sluseportene i Miraflores sluserne er de største i hele kanal-systemet p. g. a. den store tidevandsforskel i Stillehavet. Portene er 25 meter høje, og hver portklap vejer 730 tons.

The Panama Canal. The lock gates at Miraflores are the highest of any in the system because of the extreme tidal variation in the Pacific Ocean. They are 82 feet high and each gate leaf weighs 730 tons.



MIRAFLORES LOCKS



The sea-level section of the Canal on the Pacific side is eight miles long and the Balboa inner harbour and pier area are only three miles from Miraflores Locks. The development of the Port of Balboa also came with the construction of the Canal.

The dredged channel continues past the small group of islands, known as the Fortified Islands, which are joined to the mainland by a long causeway built from rock excavated from Gaillard Cut. On the opposite side of the channel is a large anchorage basin for ships awaiting transit.

Because of the consequent disruption of world trade owing to the First World War, disastrous slides in the Canal and other circumstances, traffic remained low until 1920 when the number of commercial transits exceeded 2,000 for the first time in any one year, while cargo shipments did not exceed 10,000,000 tons until the following year. There were 11,926 transits by ocean-going commercial ships in the fiscal year 1966. During 1967 the amount of commercial cargo moved through the Canal totalled 81,712,940 tons, the third year in which cargo through this waterway exceeded 70,000,000 tons.

The Panama Canal Company operates as a corporate enterprise and the statutes require that it be self-sustaining. Its financial obligations include its own operating expenses, the net cost of civil government, interest and depreciation charges on the United States Government's investments in the project, and the annuity paid to the Republic of Panama.

Tolls are levied on a net tonnage basis, Panama Canal measurement, and are based on each 100 cubic feet of space usable for revenue purposes. The

rates for merchant vessels are 90 cents a ton for loaded ships, and 72 cents a ton for ships in ballast. Ships of war and other craft pay at the rate of 50 cents per displacement ton. These tolls cover all normal transit charges, including pilot service, which is required for all but small craft.

The Canal Zone Government, as an independent government agency, is under the direct supervision of the President of the United States who has delegated this authority to the Secretary of the Defence.

The Canal Zone covers an area of 558 square miles of land and water. Its population in 1966, including uniformed personnel of the Armed Forces, was 49,300. The population is composed mainly of employees of the Panama Company/Canal Zone Government, the uniformed and civilian personnel of the Army, Navy, and Air Force, and their dependents.

The climate of the Canal Zone is typically tropical with high humidity and relatively high but even temperatures throughout the year. The year is divided into two seasons: rainy and dry. The rainy season begins in May and lasts until December. The dry season is from January until May.

The geographical alignment of the Isthmus is such that a great variation of tides occurs in the two oceans at the Canal terminals. The Pacific tides are regular, i. e., two high and two low a day, and have an extreme variation of 22.7 feet. The tide at the Atlantic entrance is irregular and the extreme variation there is only 3.05 feet.

Modern port facilities are available at the terminals, Cristobal on the Atlantic and Balboa on the Pacific.

Vasco Núñez de Balboa, discoverer of the Pacific Ocean, is believed to have been the first to conceive the idea of uniting the two oceans by a man-made channel.

Charles V of Spain was the first monarch to grasp the significance of a canal to join the Atlantic and Pacific. He initiated the first investigations in 1523, and in 1534 ordered the Governor of Panama to make a formal survey of the route following the Chagres and Rio Grande rivers, the general course which the actual Panama Canal takes today.

The first tangible efforts to build a canal came on January 10, 1880, when the project was formally inaugurated by Count Ferdinand de Lesseps for the French Canal Company. This valiant effort by the French was a failure and the company was dissolved nine years later. A new French Canal Company was formed in 1894 but little work was accomplished.

The French rights and properties were purchased by the United States for \$40,000,000 and the formal transfer was made in Panama City on May 4, 1904.

The magnitude of the task can be grasped by considering some of the individual problems: Digging a ditch and building locks wide and deep enough to accommodate the largest ocean ships afloat, sanitating an area where yellow fever, malaria, and dysentery were rampant, building homes, roads, hospitals, schools, assembling a force of workers from hundreds of miles away, bringing equipment to excavate and move millions of tons of earth and rock.

It is not surprising that many said, like the advisors of Charles V four centuries before, that it could not be done.

But it was.



AROSIA I ÅRHUS' FESTUGE

Den jyske hovedstad arrangerer hvert år en festuge, hvor der på borgmester Bernhardt Jensens foranledning gennemføres en række arrangementer. I år var ugen fra lørdag den 7. september til søndag den 15. september.

Den 12. september anløb Kompagniets M/S *Arosia* Århus. Byens borgmesterfrue navngav skibet den 19. august 1966, og skibet anløb senere med medlemmer af direktionen ombord Århus den 19. februar 1967 på jomfrurejsen, hvor den blev modtaget med festivitas af byen.

På ankomstdagen i år deltog kaptajnen og maskinchefen på M/S *Arosia* i en modtagelse på Rådhuset af en japansk ungdoms goodwill mission. Kl. 17.30 samme dag ankom den gamle postdiligence fra Købstadsmuseet »Den gamle By« med Århus Pigegarde i spidsen til Bergmann, Smith-terminalen til det flagsmykkede skib. På grund af møde i Århus byråd om eftermiddagen var borgmester Bernhardt Jensen forhindret i at være til stede ved ØK-skibet, men i diligencen ankom borgmesterfruen og rådhusforvalter Tage Nielsen. Fru borgmester Bernhardt Jensen overbragte kaptajnen på M/S



Århus. Fru borgmester Bernhardt Jensen, der var gudmoder til ØKs M/S *Arosia*, sammen med kaptajn O. Nislev, der modtog et brev fra Århus-borgmesteren til borgmesteren i Tokio.

Århus. Mrs. Bernhardt Jensen, the godmother of EAC's M/S *Arosia*, with Captain O. Nislev who received a letter from the Mayor of Århus to be given to the Mayor of Tokyo.

Arosia en skriftlig hilsen i en førstedags kuvert fra borgmesteren i Århus til overborgmesteren i Tokyo med anmodning om, at kaptajnen ved skibets ankomst til Japan ville

viderebringe denne hilsen og en bog gave.

Kaptajn O. Nislev var i forbindelse med overrækkelsen vært ved et lille traktement ombord.

ADELA INVESTMENT COMPANY

ADELA (Atlantic Community for Development of Latin America), som direktør Mogens Pagh i 1966 overtog formandskabet for efter bankdirektør Marcus Wallenberg, afholdt for første gang sit »Executive Committee Meeting« og »Board of Director's Meeting« i København i dagene 14. og 15. oktober.

Førstnævnte fandt sted i Kompagniets hovedsæde, og om aftenen var Kompagniet vært ved en reception

på Hotel d'Angleterre, hvor foruden ADELA's bestyrelsesmedlemmer og aktionærer var indbudt en række regeringsmedlemmer og repræsentanter for erhvervslivet samt udenlandske diplomater – bl. a. fra latinamerikanske lande. Omkring 250 mennesker var til stede ved receptionen.

ADELA er et privat internationalt investeringsselskab, indregistreret i Luxembourg i september 1964,

med kontorer i Zürich og i Lima, hvor den daglige ledelse forestås af schweizeren Ernst Keller. Dets formål er udvikling af industrielt, privat initiativ i Latinamerika gennem tilvejebringelse af aktiekapital og lån samt administrativ og teknisk hjælp på bred basis.

Aktiekapitalen er 50 mill. dollars, hvortil kommer bankfaciliteter på 100 mill. dollars, d. v. s. i alt 150 mill. dollars. En vigtig omstændig-

hed i forbindelse med ADELA er det forhold, at aktionærene omfatter en så betydelig kreds af verdens største banker og handelshuse, og en af ADELA's fornemste opgaver er da også gennem sin indflydelse at søge at skabe et godt investeringsklima i de forskellige latinamerikanske lande og dermed bane vej for yderligere privat investering.

ADELA's aktionærer tæller i dag mere end 170 førende virksomheder i 14 europæiske lande samt USA, Canada, Japan, Brasilien og Venezuela. Blandt de danske aktionærer er, foruden Kompagniet, de tre hovedbanker samt F. L. Smidth & Co. og R. Henriques jr. Der er den interessante bestemmelse i ADELA's vedtægter, at ingen aktionær må eje mere end \$ 500.000 aktier i selskabet, hvorved forhindres, at en enkelt aktionær kan få en dominerende position.

Til dato har ADELA foretaget investeringer på langt sigt (aktiedeltagelse og låneydelser) i 82 virksomheder i 18 latinamerikanske lande til et beløb af i alt 65 mill. dollars.

Copenhagen, ADELA reception. Mr. Johs. Green, Managing Director, Privatbanken i Kjøbenhavn A/S, and (to the right) Dr. Marcus Wallenberg, Dep. Chairman, Stockholms Enskilda Bank, Stockholm.



Copenhagen, ADELA reception. (From the left) Mr. Niels Arnth-Jensen, Managing Director, Danish Sugar Corporation Ltd., President The Federation of Danish Industries, Mrs. Mogens Pagh, Mr. Ernst Keller, Managing Director, ADELA Investment Company S.A., Mr. Mogens Pagh, Chairman, ADELA Investment Company S.A., Chairman, The East Asiatic Company Ltd.

Heraf er ca. 18 % investeret i skovdrift, pulp- og papirindustri, ca. 15 % i maskin- og metalindustri, ca. 15 % i diverse fabriktionsvirksomheder og ca. 8 % i tekstilindustri. Udover disse langtidsinvesteringer har ADELA siden sin start ydet både kortfristede og »medium term« lån til private og offentlige virksomheder i Latinamerika til et beløb på ca. 120 millioner dollars.

Siden starten for 3½ år siden har ADELA deltaget i og for en stor del været medvirkende til igangsættelse af virksomheder, som i alt repræsenterer en aktiekapital på omkring 800 mill. dollars.

Ved bestyrelsesmødet i København var, foruden aktionærene, en særlig indbudt delegation fra CICYP – en sammenslutning af prominente forretningsfolk fra Latinamerika – ledet af Dr. Roberto Campos, den kendte tidligere udviklingsminister i Brasilien, til stede.

Direktør Mogens Pagh blev genvalgt som formand, og Howard C. Petersen, formand for Fidelity-Philadelphic Trust Co., Philadelphias bestyrelse, og Emilio G. Collado, direktør i Standard Oil Company, New Jersey, genvalgte til viceformænd.

ADELA INVESTMENT COMPANY

ADELA (Atlantic Community for Development of Latin America) of which Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company, in 1966 took over the Chairmanship after Mr. Marcus Wallenberg, the Swedish Banker, for the first time held its "Executive Committee Meeting" and "Board of Directors' Meeting" in Copenhagen on the 14th and 15th October, 1968.

The former took place at the Company's Head Office, and in the evening our Company was the host at a reception at Hotel d'Angleterre, to which, besides ADELA's Board of Directors and shareholders, a number of Danish business men, members of the Government, and foreign diplomats, i. a. from Latin American countries were invited. About 250 people were present at the reception.

ADELA is a private international investment company, registered in Luxembourg in September, 1964. It has offices in Zürich and Lima, under the daily management of Mr. Ernst Keller, a Swiss subject. Its object is development of industrial and private initiative in Latin America by the raising of share capital and loans as well as administrative and technical assistance on a broad basis.

The share capital is 50 million dollars, to which come bank facilities amounting to another 100 million dollars, i. e. 150 million dollars in all. An important

detail in connection with ADELA is the fact that the shareholders comprise a considerable number of the world's greatest banks and commercial firms, and one of ADELA's most important duties is, by using its influence, to try to create a good climate in the different Latin American countries and thus prepare the way for further private investment.

To-day ADELA's shareholders number more than 170 leading concerns in 14 European countries and in USA, Canada, Japan, Brazil, and Venezuela. Among the Danish shareholders are, in addition to our Company, the three principal Danish banks and F. L. Smidth & Co. In ADELA's articles there is an interesting rule that no shareholder may

own more than 500.000 dollars worth of shares in the company, which prevents any single shareholder obtaining a dominating position.

Up to now ADELA has made long-term investments (share participation and loans) in 82 concerns in 18 Latin American countries amounting to a total of 65 million dollars. About 18% is invested in forestry, pulp- and paper industry, abt. 15% in the machine- and metal industry, abt. 15% in sundry factories and abt. 8% in the textile industry. In addition to these long-term investments, ADELA has since its inception granted both short- and medium-term loans to private and official concerns in Latin America amounting to abt. 120 million dollars.

Since the start 3½ years ago ADELA has participated in and contributed a good deal to the establishment of concerns which represent a share capital of around 800 mill. dollars. In addition to the shareholders present at the Board Meeting in Copenhagen, there was a special invited delegation from CICYP – a union of prominent business men from Latin America – headed by Dr. Roberto Campos, the well-known former Minister of Development in Brazil.

Mr. Mogens Pagh, was re-elected chairman of ADELA, and Mr. Howard C. Petersen, chairman of Fidelity-Philadelphic Trust Co.; Mr. Emilio G. Collado, Director of Standard Oil Company, New Jersey, were re-elected vice-presidents.



Kaptajn T. Motooka



ladningsinspektør for Japan

Ovenstående kedel losses fra M/S *Ancona* i Yokohama efter en sørejse på næsten 20.000 miles. Den stammer fra Aalborg, Danmark. Den er stor, uhåndterlig og tung – og dog bliver den leveret på bestemmelsesstedet uden en skramme. Størrelsen af emballagen på de forskellige forsendelser er forbavsende stor, og for at kunne klare sig i dag i den skarpe konkurrence rederierne imellem stilles der store krav til behandling af lasten.

Til at tage sig af disse spørgsmål

for Japans vedkommende har Kompagniet antaget en ladningsinspektør, kaptajn T. Motooka. Han var kaptajn hos det japanske rederi NYK, før han begyndte sin tjeneste hos os, og med sin store erfaring og kendskab til de lokale forhold har han været Kompagniet en god og nyttig mand på den pågældende post.

Med en stadig mere intensiveret konkurrence inden for transporten til søs må rederierne hele tiden se fremad og være opmærksom på mu-

lighederne for yderligere forbedringer, rationalisering og besparelser. Ekspertise bliver en nødvendighed, som kaptajn T. Motooka, der overvåger losningen af kedlen, er et eksempel på.

Og dette er kun én af kaptajn Motookas mange funktioner. Han overvåger også det løbende forsøgsprogram, som Kompagniet foretager i japanske havne, hvor gods unitiseres i bundter, lastes i pre-slung enheder på pletter, platforme og på anden måde, for at fragttransport af i morgen kan være mere rationaliseret end fragttransport af i dag.

*CAPTAIN T. MOTOOKA –
CARGO SUPERINTENDENT
FOR JAPAN*

The above boiler is being discharged from M/S *Ancona* in Yokohama after an ocean voyage of almost 20.000 miles. It originates from Aalborg, Denmark, and it is large, unhandy and heavy – yet it is being delivered at the final destination without a scratch. The multitude of different sizes, packages, and commodities which move on a modern cargo liner is sometimes amazing, and one appreciates more readily the organizational problems which today's liner operators will have to overcome in order to provide a sufficiently competitive service.

To handle these problems our Company has employed a Japanese master mariner, Captain T. Motooka, as The E.A.C. Lines' Cargo Superintendent for Japan. Captain T. Motooka was em-

ployed as a captain with the Japanese shipping company, NYK, before joining the E.A.C. Lines, and has proved to be of considerable benefit to our Company in connection with the shipping services operated to and from Japan, both in connection with problems of a more technical nature as well as in assisting with our marketing efforts.

With the intensified competition in the world of transportation by sea, the liner operator today must look ahead and be alert to all possibilities of further improvements of method, rationaliza-

tion, and cost saving. Expertise becomes a basic requirement as exemplified also in the above picture of Captain T. Motooka supervising the discharge of the boiler.

This, however, is only one of the many functions of Captain Motooka. He additionally supervises the current test program undertaken by our Company in Japanese ports, where cargo is being unitised into bundles, pre-slung units, pallets and flats, and other means whereby cargo transportation of tomorrow can become highly rationalized.



ØK-film i Århus

Den 17. september havde Kompagniet indbudt ca. 600 kunder og forretningsforbindelser, repræsentanter for offentlige myndigheder, medlemmer af Foreningen af Civiløkonomer i Midtjylland og Junior Chamber til en filmforevisning i Scala Bio i Århus. Man viste først filmen om tronfølgerparrets rejse i Canada sidste år. Derefter holdt direktør Pagh et foredrag om Kompagniets verdensomfattende virksomhed, hvorefter man kørte filmen »Timber – ØK i Canada«, en film om Kompagniets skovvirksomhed på Vancouver Island.

Efter filmen blev der budt på forfriskninger i Hotel Royals selskabslokaler.



the unitisers

Den 21. november havde Kompagniet indbudt ca. 300 danske afskibere og modtagere, agenter, speditører og pressefolk til en reception på Hotel Mercur. Efter at direktør S. Storm-Jørgensen havde budt gæsterne velkommen og efter en kort orientering af kontorchef Ejnar Olsen, Australien Linien, om unitisering, forevistes filmen »The Unitisers«, som et britisk filmselskab har optaget for de fire rederier: Holland-Australia Line, Transatlantic, Wilh. Wilhelmsen og ØK, som samarbejder i Australienfarten. Filmen giver et godt indtryk af pallertering og unitisering og den betydning denne nye lasteteknik kan få for en forbedring af transportøkonomien.

Efter filmen, som interesserede de fremmødte, serveredes forskellige forfriskninger for gæsterne.

I slutningen af oktober 1968 rejste direktør Mogens Pagh til San Francisco og deltog bl. a. i et 8 dages IBM Executive Computer kursus i San Jose, Californien. Tilbagekomst i begyndelsen af november.

At the end of October, 1968 Mr. Mogens Pagh, the Chairman of our Company, paid a visit to San Francisco. Mr. Pagh participated in a week's IBM Executive Computer course in San Jose, California, and returned at the beginning of November.

I slutningen af oktober besøgte underdirektør O. Feierskov Andreassen Vancouver med hjemkomst i begyndelsen af november.

At the end of October Mr. O. Feierskov Andreassen, General Manager, went to Vancouver with subsequent return to Copenhagen one of the first days of November.

I begyndelsen af november rejste underdirektør Bent Andersen til Monrovia, Liberia, hvor han deltog i The Liberian Produce Marketing Corporations generalforsamling den 6. november 1968.

At the beginning of November, Mr. Bent Andersen, General Manager, went on a visit to Monrovia, Liberia, where on 6th November he participated in the General Meeting of the Liberian Produce Marketing Corporation.

Til nedrivning for at give plads til den nye Lyngbyvej er A/S Beauvais' omfattende fabrikskompleks blevet købt af staten for 13,2 mill. kroner kontant.

Udflytning af størstedelen af produktionen til afdelingen i Svinninge mellem Holbæk og Kalundborg vil ske i løbet af 1969.

To make space for the new "Lyngbyvej" north of Copenhagen the Danish

State has bought the comprehensive factories of Beauvais Ltd. for demolition at a price of 13,2 mill. kroner cash.

The movement of the major part of the production to the company's section at Svinninge between Holbæk and Kalundborg will take place during 1969.

I dagene den 24. og 25. oktober blev stabsmedlemmerne ved Hovedkontoret gennemlyst i en af de kørende centraler fra Centralstationen for Tuberkuloseundersøgelse, Tietgensgade 65.

On 24th and 25th October, all staff members of our Head Office were screened in one of the screening cars of the Main Centre for TB-test and Research.

Kompagniet har afhændet sin tungolieplantage, Gala Estate i Malawi.

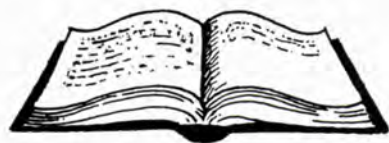
Gala Estate, som er på ca. 3.700 acres, er solgt til tobakfarmere til overtagelse den 15. december 1968, og plantagen vil derefter helt ophøre som tungolieproducent.

Our Company has sold its tung-oil plantation, Gala Estate, in Malawi.

Gala Estate, 3.700 acres, was sold to tobacco farmers to be taken over by 15th December, 1968 after which date the tung oil production will be discontinued.

Kompagniets oliemølle i Madras er blevet solgt til den verdenskendte indiske concern TATA. Den blev overtaget den 31. oktober 1968.

Our Company's oil mill in Madras was sold to the well-known Indian concern TATA. It was taken over on 31st October, 1968.



Gæstebogen

The Visitors' Book

Hans kongelige Højhed Prins Henrik af Danmark.

M. E. O'Hara, Ass. Managing Director, South African Pulp & Paper Industries, South Africa.

R. Wilson Becket, Vice-President, Gen. Counsel, C.I.P., Montreal.

Gordon L. Lowery, Marine Traffic Manager, C.I.P., Montreal.

F. Grobb, Manager, Tahsis Co., Vancouver.

Harry Powell, Insurance Broker, Barry & Powell Inc., New York.

Raja Azam bin Raja Kamaralzaman, Permanent Secretary to the Minister of Transport, Malaysia.

Leif Donde, Handelsattaché, Den danske Ambassade, Singapore.

Eigill Michelsen, Højesteretssagfører, København.

O. Cordsen, Direktør, A/S Beauvais, København.

Hulbert S. Aldrich, Vice-Chairman, Chemical Bank New York Trust Co., New York.

Charles W. Carson, Vice-President, Chemical Bank New York Trust Co., New York.

Charles J. Werring, Vice-President, Chemical Bank New York Trust Co., New York.

Eugene Gonzales, Executive Vice-President, ADELA Investment Co. S.A., Lima.

Dr. Oscar Uhler, Vice-President, ADELA Investment Co., Zürich.

Marcel Odier, Partner, Lombard, Odier & Cie, Genève.

Henrik Henriques, Vekselerer, København.

Charles S. Bissell jr., Vice-President, Morgan Guaranty Trust Co., New York.

David P. Anderson, Ass. President, Morgan Guaranty Trust Co., New York.

Ebbe Tuxen, Direktør, Otto Mønsted, København.

R. de Schietero, Managing Director, Crédit Lyonnais S.A., Paris.

Ebbe Munck, Hofchef, København.

A. E. Peltosalo, Vice-President, International Informations Systems Division General Electric Co., New York.

Borge M. Christensen, Manager, European Information, Bull-General Electric Co., Paris.

Leon C. Philips, Direktør, Bull-General Electric AB, Sverige.

Herbert Tiefenbacher, Direktør, Oehl-mühle Hamburg AG.

Iver Hoppe, Direktør, Lindøværftet, Lindø.

H. E. Soedjarwo, Director General of Forestry Dept., Chief of Indonesian Mission, Indonesien.

Hasan Basjarudin, Chief of Division, Forestry Dept., Indonesien.

Siswojo Sarodjo, Deputy Chief of Mission, Forestry Dept., Indonesien.

F. X. Babeur, Director, Cicofrance, Paris.

Personale-nyt

Staff-news

Udnævnelser

Appointments

Overstyrmand S. E. Barrett er blevet udnævnt til kaptajn den 8. oktober 1968 og har overtaget M/T *Nakskov*.

Overstyrmand J. P. Kroier er blevet udnævnt til kaptajn den 15. oktober og har overtaget M/S *Manchuria*.

Maskinmester Georg Søgaard er den 5. august 1968 udnævnt til 1. maskinmester og tiltrådt tjeneste i M/S *Songkhla*.

Maskinmester E. E. Lindkvist Jensen er den 4. september 1968 udnævnt til 1. maskinmester og tiltrådt tjeneste i M/S *Panama*.

Maskinmester Bent Klausen er den 7. oktober 1968 udnævnt til 1. maskinmester og tiltrådt tjeneste i M/S *Poona*.

Forretningsbesøg ved Hovedkontoret: Filialbestyrer Svend Gønge, Bangkok, K. Stenager Jakobsen, Dumex, Bangkok, og Gorm Larsen, Los Angeles.

Prokurist Anders Olsen, Industriafdelingen, afrejste den 25. oktober til Brasilien for at undersøge mulighederne for Kompagniets eventuelle deltagelse i Amazon-området skovindustrielle udvikling. Forventet hjemkomst til København i begyndelsen af december.

Prokurist B. Hüttemeier, Hovedbogholderiet, afrejste den 29. september på et ca. 6 ugers forretningsbesøg til Kompagniets afrikanske kontorer.

Prokurist H. H. Sparso, Skibsafdelingen, har i slutningen af oktober været på forretningsrejse til Vancouver i en uges tid.

Kaptajn S. C. Nygaard og J. Kamstrup, Skibsafdelingen, afrejste i begyndelsen af november 1968 på forretningsrejse til Vancouver, Montreal og Østkysten af USA. Tilbagekomst til København i begyndelsen af december.

F. Lyngesen afrejste i oktober til Indonesien for at orientere sig om udviklingen inden for den lokale skovindustri med henblik på Kompagniets eventuelle deltagelse. Forventet hjemkomst til København i sidste halvdel af november 1968. Han blev ledsaget af forstkandidat J. Edwardsen, Industriafdelingen, der skal fortsætte undersøgelserne i de næste måneder.

Ing. A. Cortzen, Industriafdelingen, afrejste den 24. oktober til Clyde Oil Ex-

traction Ltd., Glasgow, på et forretningsophold af ca. to måneders varighed.

F. Sommer, Industriafdelingen, vil så snart indrejsetilladelse foreligger, rejse til Kuala Lumpur for at assistere med at undersøge mulighederne for en udbygning af Kompagniets industrielle aktiviteter i Malaysia. Opholdet i Kuala Lumpur vil foreløbig strække sig over ca. 2 måneder, men vil sandsynligvis blive forlænget.

Filialforflytninger Transfers

Bent Frede Rasmussen, Accra, ferieafløser i Monrovia.

Steffen Bjørn Hanssen, Bangkok, til Saigon.

Kjeld Knud Rasmussen, Djakarta, til Bangkok.

Cand. pharm. Bent Parmo Christiansen, Dumex, København, til Dumex, Bangkok.

Bent Mantzius Andersen, Ghana, ferieafløser i Lagos.

Sven Lysgaard Jørgensen, Kuala Lumpur, til Port Swettenham.

Frits Knudsen, Monrovia, til Manila.

Chr. Linnemann Matthiesen, Monrovia, til New York.

Leif Rasmussen, Penang, til Bangkok.

Poul Storm Nielsen, Portland, til Bangkok.

Kjell Arthursson Nilsson, Rio de Janeiro, til Sao Paulo.

Finn Ollendorff, MFES, Singapore, efter nogle måneders ophold ved Hovedkontoret, til Tokio.

Hovedkontoret for Kompagniets Østafrika-organisation, der indtil nu har været beliggende i Mombasa, vil fra den 1. januar 1969 blive forflyttet til Nairobi. Fra samme dato vil dette kontor blive ledet af Kai Andersen, Nairobi. Filialbestyrer K. W. Knudsen forflyttes samtidig til København.

Filialbestyrer John Arthur Hansen, Singapore, vil i januar 1969 blive forflyttet fra Singapore. Han vil i månederne februar/april på Carnegie-Mellon University, Pittsburg, Penn., deltage i et Management-kursus og forflyttes derefter til New York med henblik på dér senere at overtage ledelsen efter filialbestyrer G. Wedell. Bent Kløcker Kierkegaard, Bangkok, er blevet forflyttet til Singapore for der at overtage ledelsen af kontoret efter John Arthur Hansen.

Forflytninger til Hovedkontoret Transfers to H. O.

Poul Westring Weber, Bangkok, til Skibsafdelingen.

Intern forflytning

Kontorchef W. Mather, Risafdelingen, er blevet forflyttet til Revisionsafdelingen. O. Winther-Petersen, Inter Office, til Sekretariatets Administration.

Udsendelse til filialtjeneste Service abroad

Jens Bonne Svennevig, Importafdelingen, til Monrovia.

Nyansættelser

Elektroingeniør Jørn Bundgaard Nielsen til Nairobi.

Mekaniker Bent Aage Nielsen til Bangkok.

Ankomsten på hjemmeferie On Home Leave

Sven Hansen, Werner Petersen, Accra, ingeniør Frands Riisbøll, Bangkok, Andreas Duborg Christiani, Blantyre, Svend-Jørgen Højtved Pedersen Dares-Salaam, Flemming Moerner, Durban, Geert Bruun, Hans W. Kristoffersen, Lagos, Carl Georg Brodsgaard, Monrovia, Kristian Bonnichsen, Penang, Knud Erik Pedersen, Saigon, Knud Aage Olsen, Salvador, Jens Ole Hammerstrøm, Santos, B. Rørbæk Jensen, Svend Erik Nielsen, Sao Paulo, Svend W. A. Gregersen, St. Thomas, Erik Vinther Jensen, Vancouver.

Pensioneret Retired

Kontorchef Henning Brusendorff, Økonomikontoret, pr. 30.9.1968.

Trykkerileder Sven-Aage Møller, ØK Print, pr. 30.4.1969.

Udtrådt af Kompagniets tjeneste

Per Bay-Petersen, Bangkok, skovrider Torben Klüwer, Industriafdelingen, ingeniør Gunnar Munch Jørgensen, Lagos, værkstedsleder Christian Lundgreen, Lagos, Kurt Tomozy, Milano, Jens Chr. Løbner, Porto Alegre.

Mærkedage Red Letter Days

40 års jubilæum

Kontorchef Mogens Løve, Skibsafdelingen, 10.1.1969.

Kaptajn O. H. Christoffersen, 30.1.1969.

Prokurist Anders F. Olsen, Industriafdelingen, 11.2.1969.

Kontorchef Peder Madsen, Importafdelingen, 15.2.1969.



Kontorchef
Mogens Løve



Kaptajn
O. H. Christoffersen



Prokurist
Anders F. Olsen



Kontorchef
Peder Madsen

Runde fødselsdage

75 år

Pens. kontorchef Poul E. Glahnson, Fredensvej 8, 2920 Charl., 10.2.1969.

70 år

Pens. kontorchef Erhard Frederiksen, Banevej 10, 2920 Charl., 4.1.1969.

Pens. kaptajn Aage Kjær Jepsen, Strandstræde 31, 2791 Dragør, 12.1.1969.

65 år

Pens. maskinmester Christian Emil Sørensens, Leopardvej 22, 2610 Rødovre, 19.1.1969.

Kontorchef Ejnar Olsen, Skibsafdelingen, 22.1.1969.

Kontorchef Aage J. Johansen, Skibsinspektionen, 30.1.1969.

60 år

Kaptajn A. C. Marott, 21.12.1968.

50 år

Maskinchef B. S. Haiward, 27.11.1968. Kaptajn S. C. Nygaard, Skibsafdelingen, 18.12.1968.

Kontorchef Ingvar Pedersen, Inter Office, 7.2.1969.

Kontorchef Knud Rasmussen, Hovedbogholderiet, 13.2.1969.

Dødsfald Obituary

Pensioneret maskininspektør F. L. Bang Splittorff er den 17. september 1968 afgået ved døden, 83 år gammel. Han var

født i Sverige, og efter godt 7 års arbejde hos B & W og ca. 5 års sejlads i andre rederier ansattes han hos ØK den 3. september 1914 som 2. maskinmester og avancerede kort efter til 1. maskinmester. Hans skibe blev flere gange torpederet under den første verdenskrig.

I 1921 udnævntes han til maskinchef i det et år gamle tankskib *Mexico*. Den 15. februar 1929 overførtes Bang Splittorff til tjeneste i Maskininspektionen,

hvor han var, da den anden verdenskrig brød ud i september 1939.

Kort efter den 9. april forlod direktør Hakon Christiansen Danmark, og han tog inspektør Splittorff med og nåede via Rotterdam til Amerika. Kompagniet fik imidlertid ikke selv med vore skibe at gøre, og Splittorff blev i stedet for leder af den maskinfabrik, ØK købte i New York og drev under navnet »Scandia«.

Samtidig med denne stilling virkede Splittorff som maskininspektør for de af Grønlandske Handels skibe, der fortsat sejlede på Grønland for de allierede.

Efter krigen kom Splittorff igen tilbage til Maskininspektionen som inspektør, og i 1952 blev han leder af Maskininspektionen, hvis chef han var indtil han pensioneredes den 31. december 1954, 69 år gammel.

Kaptajn B. L. Johnson C. B. E., D. S. O.



(Photo: *Who's who in Canada*).

Den 26. oktober 1968 afgik formanden for Johnson, Walton Steamships Ltd., Vancouver, kaptajn B. L. Johnson ved døden i en alder af 90 år efter en lang og begivenhedsrig karriere.

Han var født i England, og hans maritime karriere begyndte, da teclippernes æra var ved at være forbi. Hans virke var mangesidet – skibsdreng på en clipper, da han var 12 år, kaptajn på et dampskib, lods ved kysttjenesten, søhelt i den 1. verdenskrig og direktør i et rederi.

Kaptajn Johnson kom til Vancouver i 1894 som skibsdreng om bord på damperen *Borrowdale*, og han vendte tilbage i 1898 og slog sig ned i Vancouver.

Da han var 22 år, blev han kaptajn på *S/S Capilano*, et kystskib, der sejlede, medens guldfeberen rasede i Klondike. Han blev lods i Vancouver i 1913, og da den 1. verdenskrig

brød ud, gik han ind i flåden og sejlede den første canadiskbyggede undervandsbåd til England, hvor han senere fik tildelt Distinguished Service Order for udvist mod.

Han vendte tilbage til Vancouver og blev inspektør hos lodserne, og i 1922 grundlagde han Johnson, Walton Steamships Ltd. På forretningsområdet deltog kaptajn Johnson også, og han var bl. a. Lloyds agent i over 30 år. Han mistede aldrig sin kærlighed til søen, og han var aktiv sejlsportsmand til sine sidste år, og var adskillige gange formand for Royal Vancouver Yacht Club. Kaptajn Johnson, som var en søens mand, er nu gået over i Britisk Columbias historie, en navnkundig sømandskikkelse og en nær ven af Kompagniet.

Begravelsesgudstjenesten blev holdt den 31. oktober i Christ Church Cathedral, hvor underdirektør O. F. Andreasen, København, var en af sørgemarskallerne. Søndag den 2. november blev »8 glas« ceremonien holdt i English Bay uden for Vancouver, hvor den afdødes aske blev kastet i havet, en skik, som stammer fra begravelserne i flåden. Begravesskibet sejlede i spidsen for en flotille af både fra Vancouver havn ud i bugten. Efter at præsten havde holdt en kort gudstjeneste, spredtes asken fra skibets bagstavn, og kranser udkastedes i havet.

Så lød »8 glas« som tegn på, at vagten var til ende.

**CAPTAIN B. L. JOHNSON,
C. B. E., D. S. O.**

The long and colourful career of Captain B. L. Johnson, C. B. E., D. S. O., the Chairman of the Board of Johnson, Walton Steamships Ltd., Vancouver, came to an end when he died on October 26 at the age of 90.

Born in England, his legendary maritime career began in the dying era of the clipper ships and spanned more than half a century. His roles were many – apprentice seaman at the age of 12 aboard a clipper ship, steamship master, coastal pilot, First World War naval hero and shipping executive.

Captain Johnson first arrived in Vancouver in 1894 as an apprentice aboard the iron clipper ship, *Borrowdale*, and he returned again in 1898 to take up permanent residence.

At 22, he was Master of the *S. S. Capilano*, a coastal vessel then operating on the gold rush run to the Klondike. He became a Vancouver pilot in 1913, and when the War broke out, he enlisted in the Royal Navy sailing the first Canadian-built submarine to England and won the Distinguished Service Order for valour.

He returned to Vancouver and became Superintendent of pilots, and in 1922, he founded Johnson, Walton Steamships Ltd. Captain Johnson created other business firms as well and served as Lloyd's Agent for 30 years. Nevertheless, he never lost his love for the sea, and he was an active yachtsman until his last year, serving many times as Commodore of the Royal Vancouver Yacht Club.

Captain Johnson, a living legend of the sea has now passed into the history of British Columbia, a renowned pioneer mariner and a close friend of the Company.

The funeral took place on October 31 at a service at Christ Church Cathedral where Mr. O. F. Andreasen of Copenhagen was one of the pallbearers. On Saturday, November 2, the Eight Bells Ceremony took place in English Bay outside Vancouver, where the ashes of the deceased were committed to the sea, a custom derived from early naval burials. The funeral ship moved as head of a flotilla of boats from the Vancouver Harbour into the Bay where, after the Chaplain had conducted the service, the ashes were scattered from the stern and wreaths cast on the water. Eight bells were then sounded, signifying the End of the Watch.



ØK Datas stand i »Forum« i København.
Konsulent J. Bork og frøken Marian Collatz
demonstrerer maskine GE 265.

ØK DelData...

I sidste nummer af ØK-bladet gav vi en beskrivelse af ØK Datas præsentation for pressen af ØK DelData. I dagene fra den 29. september til den 4. oktober afholdtes Den 2. Internationale Messe for elektronisk/automatiske instrumenter i Forum, hvor ØK Data viste sine apparater. ØK Datas GE 265 anlæg er færdiginstalleret og gennemprøvet, og normal DelData service blev påbegyndt den 1. november. DelData er herefter til rådighed fra anlægget i København, Vesterbrogade 1, hver dag fra kl. 8.00–18.00.

Samtidig har ØK Data startet en såkaldt databar, hvor DelData kan benyttes på timebasis på ØK Datas egne data-terminaler. For kr. 275.– i timen kan enhver uden forudgående aftale lægge frakken, kaste sig over en terminalskriver, der står i forbindelse med barens store data-maskine (i kælderen) og løse alle de indviklede opgaver, man kan nå at tappe ind på apparatet inden lukketid.

ØK Datas direktør, Ole Stangegaard, har oversat det amerikanske begreb »walk-in-service« til »databar«. Det er ment som et tilbud til ingeniører, videnskabsmænd og andre, der tumler med store indviklede problemer, men som ikke har nogen datamaskine hjemme.

To gange fire timers undervisning i det specielle sprog »basic«, som terminalskriveren er indrettet til, er forudsætning nok for en »barsøgen-

de«, og firmaet har – skønt baren kun er nogle få dage gammel – allerede haft så mange gæster, at der holdes »basic«-kursus flere gange om ugen.

Blandt de nyeste DelData abonnenter er Dansk Ingeniør Forenings Efteruddannelse. Dataterminalen, som blev taget i brug den 28. oktober, skal her bruges som et værktøj for deltagerne i foreningens kurser.

Også gymnasieskolen er på vej ind i edb-alderen. I løbet af ganske kort tid vil Rønne Statsskole på Bornholm bane vej for en udvikling, som ventes at blive meget omfattende i de kommende år. »Det er vigtigt,« sagde rektor Bjørn Henriksen, »at eleverne allerede i deres skoletid lærer at bruge edb-anlæg som en slags håndbog, og jeg er overbevist om, at det i løbet af nogle år vil være almindeligt, at gymnasier har adgang til større edb-anlæg.«

Blandt de nyeste DelData abonnenter er også ØKs egen Rationaliseringsafdeling.

EACH TIME SHARING

The last issue of the EAC paper contained an article about ØK Data's presentation of EAC Time Sharing to the press. From 29th September to 4th October the 2nd International Fair was held for electronic/automatic instruments in "Forum", where ØK Data showed its apparatus. ØK Data's GE 265 plant is installed and tested, and normal Time Sharing was started on 1st November, 1968. Time Sharing is from now on available at the plant in Copenhagen,

Vesterbrogade 1, every day from 8 a. m. to 6 p. m.

At the same time ØK Data has started a so-called "databar", where Time Sharing can be used, paying by the hour at ØK Data's own data-terminal. For kr. 275.– an hour anyone can, without any previous arrangement, take off his coat, rush to a terminal writer connected with the bar's big data machine (in the cellar), and solve all the complicated problems he can feed into the apparatus before closing time.

Mr. Ole Stangegaard, Director of ØK Data, has translated the American term of "Walk-in-service" to "databar". It is intended for engineers, scientists and others, who grapple with complicated problems, but who have no data machine.

Twice 4 hours' instruction in the special "basic" language for which the terminal writer is constructed, is sufficient for a bar visitor, and although the bar is only a few days old, the company has already had so many visitors that the "basic"-courses are being held several times a week.

Among the recent subscribers to Time Sharing is The Association of Danish Engineering Re-Education. The Data terminal, which came into use on 28th October, is for the use of participants in the courses of the Association.

The secondary schools are also on their way into the edb-age. Rønne State School at Bornholm will shortly prepare for a development, expected to become very comprehensive during the coming years. "It is important", the Headmaster said, "that the pupils already during their school time learn to use an edb-plant as a sort of reference book".

Among the latest subscribers to the Time Sharing is EAC's own Rationalization Department.

ØK DATA INDVIER NYE LOKALER

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagnis Data Central – ØK Data – har nu afsluttet ombygningen af de lokaler, selskabet har lejet i Industriforeningens bygning på Vesterbrogade i København. De to store edb-anlæg, som foreløbigt udgør ØK Datas maskinpark, er også færdiginstalleret og er gået i gang med at betjene ØK Datas hastigt voksende kreds af kunder, der både består af selskaber indenfor ØK-koncernen og andre foretagender.

For at markere afslutningen af lokalernes ombygning og edb-anlæggenes installation holdtes den 21.

november en uformel reception for ØK Datas kunder og forretningsforbindelser. ØK Datas bestyrelse, hvis formand er direktør Mogens Pagh, og selskabets direktion, der består af direktør Otto Feierskov Andreasen og direktør Ole Stangegaard, var værter ved receptionen, der havde samlet op imod et hundrede gæster.

Fra gæsternes side udtryktes almindelig begejstring over lokalernes smukke og hensigtsmæssige indretning, som skyldes arkitekterne Sv. Aa. Kragh, Erik Skyum og indretningsarkitekt, fru E. Simenstad.

Maskinanlæggene, en 360/40 leveret af IBM og en GE-265 leveret af Bull General Electric, er installeret i bygningens underetage, og begge anlæg har allerede i nogen tid været i drift.

Den gamle industribygning, der stammer fra 1872, er således blevet rammen om en helt moderne virksomhed i en hastigt ekspanderende branche.

INAUGURATION OF NEW ØK DATA PREMISES

The EAC's Data Central - ØK Data - has now finished the rebuilding of the premises rented by the company in the building of the Federation of Danish Industries, Vesterbrogade, Copenhagen. The two large edb-plants which temporarily form the machine park of ØK Data, have also been installed and have started serving the quickly growing number of clients consisting of both companies within the EAC-concern and other enterprises.

To mark the termination of the rebuilding of the premises and the installation of the edb-plants, an informal reception was held on 21st November for clients and business connections of ØK Data. The Board of ØK Data, with Mr. Mogens Pagh as Chairman, and Mr. O. Feierskov Andreasen and Mr. Ole Stangegaard, Managing Directors, acted as hosts at the reception which had assembled about a hundred guests.

The guests expressed genuine enthusiasm at the beautiful and appropriate premises, which had been arranged by the architects Mr. Sv. Aa. Kragh and Mr. Erik Skyum and the interior designer, Mrs. E. Simenstad.

A 360/40 plant supplied by IBM and a GE-265 plant delivered by Bull General Electric, have been installed in the cellar. Both plants have already been working for some time.

M/S FALSTRIA TIL VANCOUVER SØFARTSMUSEUM

Vancouver Søfartsmuseum fik for nylig en smuk skibsmodel til sin samling. Filialbestyrer J. Frederiksen, San Francisco, forærede museet en model af M/S *Falstria*. Til stede var filialbestyrer Poul Hansen, Vancouver, repræsentanter for Johnson, Walton Steamships Ltd., der er agenter for ØKs skibe, og medlemmer af museets bestyrelse. Mr. F. Ray Whittick, formanden for museets bestyrelse, modtog modellen.

Kompagniet har fået lavet en messingplade med detaljer om skibet, som vil blive sat op inde i motren.

Begivenheden blev godt dækket af pressen, og samme aften var der en udmærket TV-udsendelse fra ceremonien over Vancouvers TV-stationer.

Vancouver Søfartsmuseum er i besiddelse af en stor samling genstande, som har forbindelse med skibsindustrien, lige fra gallionsfigurer til skibsrør. Et af museets større stykker er en model af det berømte motorskib *St. Roch*, som var det første skib, der gennemsejlede Nordvestpassagen. Det forlod Vancouver den 6. juni 1940 og ankom til Nova Scotia den 11. oktober 1942 under kaptajn H. Larsens kommando.

Museets samling af skibsmodeller

betragtes på Stillehavskysten som ret enestående, og modellen af M/S *Falstria* er et velkomment supplement, der nu vil kunne ses af de tusinder af gæster, som hvert år besøger museet.

M/S "FALSTRIA" TO VANCOUVER MARITIME MUSEUM

Vancouver Maritime Museum recently added a beautiful ship's model to its collection. Mr. J. Frederiksen, Manager, E.A.C., San Francisco, presented the museum with a model of the Company's M/S *Falstria*. Present at the ceremony were Mr. Poul Hansen, President of The East Asiatic Company (Canada) Ltd., representatives from Johnson, Walton Steamships Ltd., who are agents for the E.A.C. Lines, and members of the Board of the museum. Mr. F. Ray Whittick, Chairman of the Board of the museum, received the model.

Our Company has had a 4x6" brass plaque made giving the ship's particulars, which will be mounted inside the glass casing shortly.

Members of the press and television were present on the occasion and the presentation ceremony received excellent TV coverage the same evening on the Vancouver stations.

Vancouver Maritime Museum houses a large collection of articles connected with the shipping industry, ranging from figureheads to rudders. One of the largest pieces on indoor display is the famous motorship *St. Roch* which was the first vessel to sail the Northwest Passage. She left Vancouver on 6th June, 1940 and arrived in Nova Scotia on 11th October, 1942 under the command of Captain H. Larsen.

The museum's collection of ship's models is unique on the Pacific Coast and the model of M/S *Falstria* is a welcome addition that will be seen by the thousands of people visiting the museum each year.

Vancouver. (From left) Mr. F. R. Whittick, Chairman of the Board, Vancouver Maritime Museum, and Mr. J. Frederiksen, Manager, The East Asiatic Co. Inc., San Francisco.



REX ROTARY XIX OLYMPIADE



Under de Olympiske Lege i Mexico City fra den 12. til den 27. oktober 1968 udførte Comercial Danesa S.A. med sine Rex Rotary maskiner et stort og omfattende arbejde for Den Olympiske Komité.

I den mexikanske hovedstad blev der udkæmpet olympiske konkurrencer på ikke mindre end 16 forskellige steder. Ydermere blev der afholdt kapsejladser i havnebyen Acapulco ca. 400 km fra Mexico D.F., fodboldkampene blev spillet i de tre byer Guadalajara, León og Puebla, henholdsvis 600, 400 og 150 km fra Mexico D.F., og ridekonkurrencerne blev afholdt i Avándaro, der ligger 100 km fra hovedstaden.



Mexico D. F. Underdirektør Leif Møller, Comercial Danesa S.A. modtager præsidenten for den mexikanske Olympiade Komité, Arq. Pedro Ramírez Vázquez, da centret i Olympic Village blev åbnet. Herren i midten er Comercial Danesa's sales manager, Mr. Armando Rodríguez.

Mexico D.F. Mr. Leif Møller, General Manager, Comercial Danesa S.A. receives the president of the Mexican Olympic Organizing Committee, Arq. Pedro Ramírez Vázquez at the inauguration of Comercial Danesa's press centre in the Olympic Village. The gentleman in the middle is Comercial Danesa's Sales Manager, Mr. Armando Rodríguez.

MEXICO

Mexico D. F. Et af Comercial Danesas pressecentre med Rex Rotary maskinerne i fuldt sving. Mexico D. F. One of Comercial Danesa's press centres with the Rex Rotary machines working full swing.



Foruden de her nævnte steder var der yderligere indrettet fire pressecentre i Mexico D.F., nemlig et i Olympic Village, et på Hotel Maria Isabel, hvor størstedelen af pressens folk var indkvarteret, et i Communication Tower, hvor radio- og TV-folkene holdt til, og endelig et på Main Stadium, d.v.s. på University Citys stadion.

Før de Olympiske Lege blev afsluttet, havde Comercial Danesa 480 maskiner af forskellige typer i arbejde for den Olympiske Komité, og i løbet af de 16 dage blev der trykt i alt 75 mill. sider. Comercial Danesa færdiggjorde en bog på fire bind med mere end 1200 sider kun 90 minutter efter, at den sidste konkurrence var afsluttet. Denne bog indeholdt en liste over alle deltagere og detaljerede resultater frem gennem konkurrencerne.

Maskinerne var i arbejde på 32 forskellige steder i Mexico City og omegn.

Det kan lige nævnes, at Comercial Danesas deltagelse i Olympiaden måske ikke har været nogen større øjeblikkelig økonomisk succes, men den har givet firmaet en stor offentlig omtale, og værdien heraf er meget vanskelig at bedømme.

REX ROTARY - XIX OLYMPIC GAMES

During the period of the Olympic Games in Mexico City from 12th to 27th October, 1968 Comercial Danesa S.A. performed quite a considerable work with Rex Rotary for the Olympic Organizing Committee.

In the Mexican capital sports events took place in no less than 16 places. Furthermore, sailing took place in the port of Acapulco, approximately 400 km from the city, football matches were played in three cities, Guadalajara, León

and Puebla respectively, 600, 400 and 150 km from Mexico City, and finally some of the equestrian events took place at Avándaro, approximately 100 km from the city.

Apart from these places there were additionally four press centres in Mexico City, one at the Olympic Village, one at Hotel Maria Isabel where the major part of the journalists and the newspaper people lived, one in the Communication Tower where the radio and

TV people were, and one in the main stadium, i. e. the stadium at the University City.

Before the games were finished Commercial Danesa had 480 machines of different types working for the Olympic Committee, and during the 16 days 75 mill. impressions were made. Commercial Danesa finished a book in four volumes with more than 1200 pages only 90 minutes after the last event. This book contained a list of all participants

as well as detailed results during the games.

The machines worked in 32 different places in Mexico City and its surroundings.

It can be mentioned that this participation in the Olympic Games has not given Commercial Danesa S.A. any immediate economical advantage but that it has been of a tremendous publicity value for the firm, the exact value of which is most difficult to calculate.

A/S H. HANSENS EFTF.

ODENSE



Kompagniet har som bekendt i mange år gennem De Forenede Maskinfabrikker A/S i Nakskov været engageret i fabrikation og salg af hydrauliske sædeventiler til skibe. Til supplerung heraf indledtes et salgssamarbejde med A/S H. Hansens Eftf., Odense, vedrørende dette firmas produktion af hydrauliske butterflyventiler. Da det forekom logisk at koordinere de to firmaers ventilproduktion opstod tanken imidlertid om en eventuel sammenslutning, hvilket resulterede i Kompagniets overtagelse af H. Hansens Eftf. i marts i år.

H. Hansens Eftf. har til huse i to afdelinger i Odense og har en stor moderne maskinpark. Virksomheden blev oprindelig grundlagt i 1910 som mekanisk værksted. Siden overgik firmaet til fremstilling af reservedele og diverse maskinelementer, bl. a. hydrauliske maskiner samt en for datiden avanceret halvautomatisk skrotpresse. Den tidligere indehaver, ingeniør P. V. Johansen, overtog virksomheden i 1947, og i de følgende år udvikledes den til at være en af de ledende producenter af ventiler samt af diverse skibsudstyr og centralvarmekedler.

Produktionen af ventiler omfattede først sæde- og skydeventiler.

Odense. 1000 mm (40") PÉVé Butterflyventil.

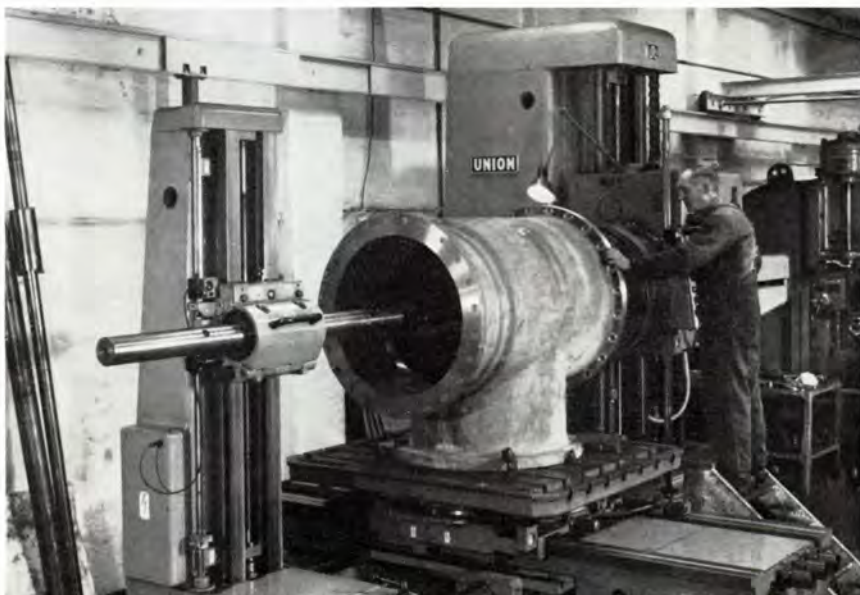
Odense. 1000 mm (40") PÉVé Butterfly valve.



Bygningen af supertankere medførte imidlertid et behov for ventiler, der i forhold til deres størrelse fyldte og vejede mindre end de traditionelle ventiltyper. H. Hansens Eftf., var den første virksomhed her i landet og antageligt i Skandinavien, der begyndte fremstillingen af de såkaldte butterflyventiler. Disse ventiler har den store fordel, at de i forhold til deres kapacitet fylder meget lidt og tillige yder stor tæthed selv under ugunstige forhold.

Rørsystemet og det dertil hørende maskinelle og elektroniske udstyr i supertankere er ret kompliceret, og en sammensætning af flere leverandørers udstyr i ét og samme system

Odense. Udboring af 700 mm (28") ventilhus. Odense. Boring of 700 mm (28") valve housing.



medfører ofte funktionsvanskeligheder. H. Hansens Eftf. har derfor i de senere år suppleret produktionen med hydrauliske »power-units« og hydrauliske kontrolpaneler samt aktuatorer til fjernstyring af ventiler. Man kan således i dag påtage sig leverancer af komplette ventilsystemer til tankskibe, som markedsføres under navnet »PéVé-Equipment«.

Foruden til skibe anvendes butterflyventilerne også til fjerngasledninger, gasværker, fjernvarmeværker m. v.

Produktionen af skibsudstyr omfatter bl. a. skodventiler, skodgenemføringer, udluftningsdæksler, dækstandere og kontraklapventiler.

I nært samarbejde med DFM er H. Hansens Eftf. i dag leverandør til de førende skibsværfter i Europa, ligesom de har leveret komplette ventilsystemer til fjernvarmeinstallationer, gasværker m. v. i ind- og udland. Den ene af H. Hansens Eftf.'s afdelinger fremstiller udelukkende centralvarmekedler, som markedsført under navnet »PV-unit« er anerkendt som et produkt af meget høj kvalitet.

Efter overtagelsen af selskabet har det gennemgået en omfattende rationalisering, og den interne administration er blevet koordineret med DFM i Nakskov.

A/S H. HANSENS EFTF., ODENSE

For many years our Company has been engaged in the manufacture and sale of hydraulic seat valves for ships through The United Machine Works in Nakskov. To supplement this production an arrangement was entered into with A/S H. Hansens Eftf., Odense, regarding the sale of this firm's production of hydraulic butterfly valves. However, as it appeared logical to co-ordinate the valve production of the two firms the thought of a possible merger arose, which resulted in our taking over H. Hansens Eftf. in March this year.

H. Hansens Eftf. is located in two factories in Odense equipped with the most modern machinery. The firm was originally founded in 1910 as a workshop. Later the firm took up production of various spareparts and machine components including hydraulic machines

and a semi-automatic scrap press, which was ahead of its time. The latest owner, Mr. P. V. Johansen, took over the firm in 1947, and in the following years it developed into one of the leading manufacturers of valves, various ship equipment, and central heating boilers.

Since the pipe system in supertankers and the engineering and electronic equipment that goes with it is quite complicated, it has proved difficult to combine units manufactured by a number of different suppliers. Of later years H. Hansens Eftf. has, therefore, included hydraulic power-units and hydraulic control panels plus actuators for remote control of valves in the production programme. Today the firm is thus in a position to supply complete valve systems for tankers, and they are marketed under the name of "PéVé-Equipment".

Besides ships, the butterfly valves are

also used for district heating installations, gasworks etc.

The ship equipment produced includes, amongst other things, bulk head valves, bulk head fittings, flame arresters, deck stands, and non-return flap-valves.

In close co-operation with DFM, H. Hansens Eftf. today is a supplier to the leading shipyards in Europe, and has also supplied complete valve systems to district heating installations, gasworks etc. in Denmark and abroad.

One of H. Hansens Eftf.'s factories exclusively produces central heating boilers marketed under the name of "PV-unit", which are acknowledged as being products of very high quality.

After the takeover the company has undergone a thorough rationalization, and the internal administration has been co-ordinated with DFM in Nakskov.

REGIONALMØDE I SINGAPORE



RM 68

I dagene fra den 7.-12. oktober 1968 afholdtes regionalmøde på MFES' kontor i Singapore med deltagelse af samtlige Shipping Managers fra den fjernøstlige region.

Prokurist B. Rathje åbnede mødet med at give en orientering om Kompagniets aktiviteter i shipping, hvorefter filialbestyrer H. Castenskiold gav en oversigt over regionens tidligere aktiviteter og understregede de punkter, hvor man samlet kunne gå fremad efter de lagte programmer. Det næste punkt på dagsordenen var en omtale af de principper,

som man har fastlagt for at få et godt resultat ud af 1969, og så fulgte en diskussion om de nuværende og de nye canvassing metoder og om, hvordan der skulle averteres for at nå de mål, man havde sat sig. Mødets deltagere blev endvidere underrettet om de erfaringer, man havde gjort med palletisering og pre-slinging af gods, og om hvorledes det fremtidig program var lagt til rette.

Deltagerne var, fra fjerneste bordende og højre omkring bordet:

Prokurist B. Rathje, København, Nguyen van Minh, Saigon. N.-E. Lockenwitz, Hong Kong, Capt. T. Motooka, Cargo Superintendent, The E.A.C. Lines, Japan, B. Hansted Olsen, Tokyo, G. B. Valentine, Manager E.A.C. Division, Dodwell Lines Agencies, Tokyo, J. Tønnesen, MFES, Singapore, J. K. Jørgensen, MFES, Singapore, F. Ollendorff, MFES, Singapore, H. Castenskiold, Manager, MFES, Singapore, K. C. Larsen, MFES, Singapore, Capt. P. O. Clemmensen, Cargo Superintendent Far East, The E.A.C. Lines, MFES. Skjult bag Clemmensen O. Moshøj, Singapore, S. L. Jørgensen, p. t. Singapore, K. Bonnichsen, p. t. Port Swettenham. Skjult bag Bonnichsen N. M. Børglum, Kuala Lumpur og S. R. Zedeler, Penang, V. Fausing, Manila, C. E. Dalgas, Bangkok.

REGIONAL MEETING IN SINGAPORE

From 7th to 12th October, 1968 a Regional Meeting was held in the MFES premises in Singapore, in which all our Far East Region Shipping Managers participated.

Mr. B. Rathje opened the meeting with a general review of the Company's shipping activities, whereafter Mr. H. Castenskiold dwelt on past regional shipping achievements and outlined the basic objectives for continuous concerted action. Next on the agenda was a presentation of the general principles by which MFES have been guided in the establishment of targets for 1969, and this was followed by discussions about present and new canvassing methods as well as advertising activities which would be necessary in order to reach targets. On the subject of operations the meeting was briefed about ex-

perience so far gained from palletisation and pre-slinging tests conducted in the Far East and the future test programmes were outlined.

Present, looking clockwise round the table were:

Mr. B. Rathje, Copenhagen, Nguyen van Minh, Saigon, N.-E. Lockenwitz, Hong Kong, Capt. T. Motooka, Cargo Superintendent, The E.A.C. Lines, Japan, B. Hansted Olsen, Tokyo, G. B. Valentine, Manager, E. A. C. Division, Dodwell Lines Agencies, Tokyo, J. Tønnesen, MFES, Singapore, J. K. Jørgensen, MFES, Singapore, F. Ollendorff, MFES, Singapore, H. Castenskiold, Manager, MFES, Singapore, K. C. Larsen, MFES, Singapore, Capt. P. O. Clemmensen, Cargo Superintendent Far East, The E.A.C. Lines, MFES. Hidden behind Clemmensen O. Moshøj, Singapore, S. L. Jørgensen, presently Singapore, K. Bonnichsen, presently Port Swettenham. Hidden behind Bonnichsen N. M. Børglum, Kuala Lumpur, and S. R. Zedeler, Penang, V. Fausing, Manila, C. E. Dalgas, Bangkok.



Den årlige generalforsamling fandt sted fredag den 27. september kl. 17.00 på Hovedkontoret. De forskellige punkter på dagsordenen blev afviklet uden vanskeligheder under dirigenten, konsul Emil Sivertsens kyndige ledelse, og de af bestyrelsen til ny bestyrelse foreslåede blev valgt, hvorefter klubbens bestyrelse i det kommende år bliver:

Ib Gade-Gerst, formand, lokal 301, privat: 11 87 35, Henrik Jacobsen, D.S., næstformand, AS 6600, lokal 55, Ole John Mohrsen, kasserer, lokal 361, Ole Nielsen, sekretær, lokal 354, Carsten Pedersen, atletik og gymnastik, lokal 376, Axel Jelstrup, badminton, lokal 446, Tim Johannsen, bordtennis, lokal 439, Edward Carstensen, fodbold, lokal 332, Finn Bruun Jensen, håndbold, lokal 491, Torben Dal, judo og jiu-jitsu, lokal 276, Klaus Finne, roning, lokal 349, Christoffer Bertelsen, tennis, lokal 309.

Til revisor valgtes enstemmigt Preben Pedersen, Hovedbogholderiet.



Gymnastikken er nu i fuld gang både på Nyboder Skole og Den Classenske Legatskole.

Damegymnastikken, der i år ledes af frk. Lotte Gøtrik, er blevet mere moderne end tidligere, og damerne møder talrigt op om onsdagen kl. 17.00 på Den Classenske Legatskole.

Eftersom vi sidste år havde stor succes med volleyball hos seniorerne, har vi i år anskaffet en ny bold og et nyt net, som flittigt bliver benyttet efter gymnastikken hver onsdag kl. 17.00 på Nyboder Skole.

I år har volleyball-spillet udviklet sig til hele dyster. Sojakagefabrikken har således udfordret Ø.K., og vi appellerer derfor til flere Ø.K.-folk om at komme til træning samt gymnastik om onsdagen.

Som et led i den fysiske træning i juniorgymnastikken har vi i år indført rugbytræning, som kaptajn V. Hermansen tager sig af. Det er ikke så brutalt et spil, som mange tror, men alligevel et spil for mandfolk. Træningen er stadig om lørdagen kl. 13.30 på Den Classenske Legatskole.



Badminton-sæsonen har haft en god start med udmærket tilslutning til træningen, og vi har blandt de nye elever til vor store glæde fundet flere talentfulde spillere. Dog kunne vi ønske os en større tilslutning fra damernes side.

I KFIUs årlige double-turnering deltog vi med tre par, der opnåede udmærkede resultater. S. Staal og S. Obst vandt både finalerne i D-rækken (15-3, 15-5) og i C-rækken (15-4, 15-1). De sikre sejrs cifre kan vist

overbevise os alle om, at vi har to store talenter i disse spillere.

I B-rækken vandt A. Jelstrup og P. Lindschouw en tårnhøj sejr på 15-1, 15-2 over et godt spillende og erfarent double-par, medens det i C-rækken kun rakte til en fjerdeplads til A. Jelstrup og F. Rasmussen.

I KFIUs holdturnering har vort hold i A-rækken endnu ikke været i kamp, men med det spillermateriale vi har til rådighed i år, skulle der være et begrundet håb om atter at blive repræsenteret i mesterrækken til næste år.



fodbold

I KFIUs 1. division endte vort hold på niende og næstsidste pladsen, hvilket betyder, at vi i næste udenørs sæson spiller i 2. division.

Søndag den 3. november tog vi til Helsingør for at deltage i Helsingør Firma Idræts årlige indfodboldstævne. Vi stillede med et hold bestående af Keld Deichmann, Henrik Flensborg, Niels Hedegaard, John Madsen, Christian Sejr og Ole Thomasen. Alle mødte friske og veloplagte, og vi lagde godt ud ved at vinde vor pulje med sejre over Tinterne, Næstved (4-1), Toldvæsenet, Helsingør (4-1) og A. P. Møller, København (5-1). Resten af kampene skulle foregå efter cupsystemet, så fra nu af var det knald eller fald. I vor 4. kamp skulle vi møde Goldstein, København, der også var puljevindere. Vi gik til opgaven med optimisme, og på 2 mål af hhv. J. Madsen og H. Flensborg samt 1 mål af O. Thomasen var vi med en sejr på 5-2 klar til kvartfinalen. Efter en pause på ca. halvanden time var

vi klar til den kamp, der skulle blive vor sidste. Vi mødte A.B., Vanløse, og kampens resultat blev 3-3. men i kraft af at A.B. scorede først gik dette hold videre til semifinalen. Som bevis for vor indsats – vi sluttede blandt de 8 bedste af 40 hold – fik vi overrakt en lille pokal, hvorefter vi begav os hjem – ubesejrede!

I sidste nummer af ØK-bladet omtaltes Ø.K.B.s fodboldkamp med »Spinlon« (A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg), som Ø.K.B. vandt med 2-0. Her er holdene:



- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1) A. K. Pedersen | 14) Kent Laursen |
| 2) Ronny Skjager (Nordmand) | 15) Vagn Jacobsen |
| 3) Svend Nørgård | 16) Mogens Nielsen |
| 4) Carsten Sørensen | 17) Christian Sejr |
| 5) dir. Carl Pedersen | 18) Niels Hedegaard |
| 6) Jørn Rasmussen | 19) Erik Almdal |
| 7) Børge Jensen | 20) Lars Qvist Jensen (dommer) |
| 8) Vagn Lindgaard | 21) Erik Christensen |
| 9) Allan Jepsen | 22) Erik Weien Svendsen |
| 10) Niels Henrik Haubro Pedersen | 23) Kurt Bisgaard |
| 11) Vagn Madsen | 24) John Madsen |
| 12) Herluf Lykke | 25) Ole Thomasen |
| 13) Steen Andersen | 26) Henrik Flensborg |
| | 27) Ib Gade-Gerst |

HÅNDBOLD

Nu er håndboldsæsonen i fuld gang. Der har allerede været spillet en del kampe i turneringen, og begge vore hold har været i ilden. Andeholdet har spillet 3 kampe og tabt dem alle. Først mod ETG, hvor vi tabte 9-6, derefter mod HIH, som slog os 16-7 – dette nederlag skyldtes dog desværre først og fremmest, at vi kun var 5 mand, da spillet begyndte. Den

sidste kamp spillede mod HVIC, som fortjent vandt 14-7.

Førsteholdet har spillet 1 kamp, nemlig mod DFDS, som vi fejede ud af banen. Resultatet blev en sejr på 18-6. Kampen mod KTI 2 vandt vi uden kamp, idet vi modtog afbud fra modstanderen. Vi har således 4 points for 2 kampe – en position, der nok er værd at bevare. Vi er dog klar over, at DFDS ikke hører til de stærkeste hold i vor division, og at vi vil blive stillet overfor langt farligere modstandere.

Den store tilslutning til håndboldtræningen har langt oversteget selv vore dristigste forventninger, og tilslutningen bliver større og større fra gang til gang.

Med hensyn til damehåndbold er tanken foreløbig skrinlagt, idet det ikke har vist sig muligt på nogen måde at skaffe et træningslokale.



Lørdag den 28. september stillede 13 rystende »kaniner« ved roklubben i Lystbådehavnen. Klokken 15.00 ankom Kong Neptun med hof for at indføre »kaninerne« i de ægte saltvandsroeres rækker. Efter ceremonien serveredes der en lille forfriskning, og senere på aftenen var der »Kanifest«.

Rosæsonen er nu slut, men så begynder istandsættelsen af materiellet, hvor vi håber at se mindst lige så mange interesserede som om sommeren, men mere herom senere.

Der blev i år roet 53 langture og 173 havneture. De kilometerstærke-

Kong Neptun (J. Hinge) ser nøje på et af sine ofre (J. Balzersen) før det kastes i »baljen« af C. Hvitved, Iver Skytt, E. Bahnsen og P. Solberg-Hansen.

King Neptune (J. Hinge) looking at one of his sacrifices (J. Balzersen) before the latter is thrown into the water by C. Hvitved, Iver Skytt, E. Bahnsen og P. Solberg-Hansen.





Efter en grundig behandling af Kong Neptuns folk er M. I. Nielsen ved at rutsche ud i de voksnes rækker, godt hjulpet af E. Bahnsen, P. Solberg-Hansen og I. Skytt.

After a thorough treatment by King Neptune's people, Mr. M. I. Nielsen will shortly be included in the adults' ranks. He was greatly assisted by E. Bahnsen, P. Solberg-Hansen, and I. Skytt.

ste bliver i år som følger: J. Hinge 443 km, I. Skytt 405 km, H. Rothe 382 km og E. Bahnsen 335 km.

I. G.-G.



Læserne bedes bemærke, at skibenes og enkeltpersonernes placering i disse konkurrencer alle er pr. 1. november, så meget kan være sket, siden dette er fæstnet på papiret.

Nordisk serie i fodbold

Man er så småt begyndt at gøre sig tanker om tillægspointene. Det er ellers noget, der normalt først beregnes efter seriens afslutning, idet der gives 1 tillægspoint for sejr over modstander, der slutter med fra 5 til 10 grundpoints og 2 tillægspoints for sejr over skibe, der slutter med fra 10 til 16 grundpoints. Det er en form for præmiering til de skibe, der har mødt og slået velspillende hold.

Der deltager ca. 750 nordiske skibe for øjeblikket, og heraf er de 67 danske. Norsk *Titania* fører med 16 grundpoints og 5 tillægspoints, og bedste dansker er placeret som nr. 30 (det er desværre ingen trykfejl), og det er ØKs *Pretoria*, der har 10 grundpoints og 4 tillægspoints.

Arosia kan meget nemt blive en trussel for *Pretoria*, for medens sidstnævnte er færdigspillet, har *Arosia* kun spillet det halve af deres kampe. De fire kampe er alle vundet, så skibet har 8 grundpoints, og bag disse sejre ligger 1 tillægspoints fra kampen mod *Ancona*. Vi håber inderligt, at det vil lykkes for *Arosia* at få de sidste fire kampe afviklet, så klubben kan få den placering, den fortjener.

Nordisk landskamp i fri idræt

Spændingen er gået lidt af det nordiske i denne konkurrence, fordi nordmændene takket være deres mange vel tilrettelagte idrætsuger og deres talrige sportsinteresserede velfærdssekretærer har sikret sig et pointsforspring, som vi ikke engang har en teoretisk mulighed for at indhente. Stillingen er i dag denne, at Norge fører med 4,8 millioner points. Finland er nr. 2 med 3,2 millioner, og Sverige nr. 3 med 2,5 millioner points. Danmark ligger på 4. pladsen med 1.620.000 points, og Island er nr. 5 med 118.000 points.

Der er mere spænding og format over den danske afdeling af fri idrætslandskampen, som først og fremmest har udviklet sig til at blive en konkurrence mellem skibene.

Der har deltaget 86 danske skibe, og ØK er repræsenteret af tyve deltagende hold.

Her er stillingen blandt de 10 bedste:

	Points
1. <i>Boribana</i> , ØK	23.691
2. <i>Laust Mærsk</i> , A. P. Møller	23.139
3. <i>Manja Dan</i> , J. Lauritzen	22.898
4. <i>Ontario</i> , D.F.D.S.	19.932
5. <i>Busuanga</i> , ØK	18.115
6. <i>Asmara</i> , ØK	17.919
7. <i>Pretoria</i> , ØK	16.187
8. <i>Malaya</i> , ØK	15.753
9. <i>Effie Mærsk</i> , A. P. Møller	13.462
10. <i>Songkhla</i> , ØK	13.242

Som det fremgår af ovennævnte rangliste, er ØK endda dominerende blandt de bedste.

De bedste 4 × 100 meter stafetresultater er disse:

1. <i>Busuanga</i>	50,6 sek.
2. <i>Johannes Mærsk</i>	51,2 -
3. <i>Asmara</i>	52,5 -

Blandt de individuelle rekorder er Kompagniet repræsenteret af Georg Hansen fra *Mongolia*, som har rekorden i juniorafdelingens 100 meter løb i tiden 11,5 sek., i samme klasse har Ernst Peter Møller fra *Songkhla* bedste 4-kampsresultat på 1.762 points.

I seniorgruppen har Leif Ottesen fra *Aranya* rekorden i kuglestød, som er på 10,28 meter, og Preben Brødsgård Olsen fra *Mombasa* har to rekorder i denne gruppe, nemlig i højdespring og 4-kamp. Han har sprunget 1,61 meter og opnået 1.731 4-kampspoints. Brendt S. Iversen fra *Asmara* har det bedste længdespring på 5,53 meter.

I old-boysklassen er der tre rekorder til Viggo Christensen fra *Songkhla*, nemlig i kuglestød, længdespring og 4-kamp, hvor Viggo Christensen har stødt kuglen ud på 10,02 meter, sprunget et længdespring på 4,05 meter og opnået 865 points i 4-kamp.

Der er også en enkelt damerekord, nemlig i juniorklassen, hvor Hanne Sørensen fra *Sargodha* har det bedste længdespring på 3,67 meter.

Svømmekonkurrencen

Det er den eneste af vore større konkurrencer, der følger kalenderåret, så her holder vi først op med at svømme nytårsaftnen og begynder omgående på en frisk 1. nytårsdag. Der har været stor deltagelse i svømmekonkurrencen i år, idet der har deltaget 51 større skibe samt 17 mindre. Her er stillingen i den store afdeling:

	Pct. deltagelse
1. <i>Songkhla</i> , ØK	100,0
2. <i>Beira</i> , ØK	76,3
3. <i>Thomas Mærsk</i> , A. P. Møller	70,5
4. <i>Vinland Saga</i> , Nordatlanten	59,0
5. <i>Malaya</i> , ØK	54,0
6. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	51,3
7. <i>Johannes Mærsk</i> , A. P. Møller	47,6
8. <i>Mombasa</i> , ØK	47,5
9. <i>Busuanga</i> , ØK	47,3
10. <i>Cornelia Mærsk</i> , A. P. Møller	47,3

De ti første pladser er dermed opbrugt. Blandt svømmeskibene er de 21 fra Kompagniet. B. O.

