

OK BLADET



ÅRGANG 13 · NUMMER 6 · DECEMBER 1970



ØK BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, 1099 København K

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

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

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

Husk at melde adresseforandring

TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

Indhold:

Forside. Santiago de los Caballeros. Efter endt fermentation er det nødvendigt at rense tobakken for urenheder som syge blade, strå, fjer og sand.

Front page. Santiago de los Caballeros. After fermentation it is necessary to remove impurities such as sick leaves, straw, feathers, and sand from the tobacco.

Bagside. Kemiform, Sao Paulo. Behandling af film.

Back page. Kemiform, Sao Paulo. Treatment of the film.

Årsskiftet – Direktør Mogens Pagh	3
Kemiform – Brazil	4
Tobak – Den Dominikanske Republik	6
Kompagni-nyt	10
M/S <i>Atrevida</i> gennem Panama Kanalen	14
En skovtur i Brasilien	14
Den nye Lille Bælts-bro	16
Grunnet-Jepsens afsked med The golden Stool	17
Kludder i maskinen?	18
Scanservice på St. Eriksmässan i Stockholm	19
Regionalmøde i New York	20
ØK-aften	20
Baltic Valiant – UBC London	20
EDB i Danmark i dag... i TV	21
Eksamen – Københavns Navigationsskole	22
Sporten	22



70 71



Alle Kompagniets medarbejdere - ude og hjemme, til søs og på landjorden - takkes for deres utrættelige arbejdsindsats i det forløbne, travle år, og hver enkelt sendes hjertelige ønsker om en god jul og et lykkeligt 1971.

Our sincere thanks to all the members of the staff - abroad and at home, at sea and on land - for their untiring efforts during the past busy year, and our best wishes for a Merry Christmas and a Happy 1971.

Boagb.

KEMIFORM

BRAZIL

Udstansning af tynde metalemner, som anvendes i de elektroniske og finmekaniske industrier, har til alle tider givet produktionsingeniøren problemer.

Det største problem er, at det selv med meget dyrt stanseværktøj er vanskeligt at lave emner uden grater og spændinger. Desuden kan det tage indtil et halvt år at fremstille et stanseværktøj.

Som følge af udviklingsarbejdet i forbindelse med rumfartsprogrammet i U.S.A. er der blevet udviklet en ny teknologi for fremstilling af tynde metalemner. Denne ny teknik blev kaldt ætsning, fotokemisk fabrikation og andre navne.

Ætseprocessen er som følger:

- 1) Metalpladen, hvoraf emnet skal fremstilles, belægges med en syrebestandig emulsion, som også er fotofølsom.
- 2) Emnet tegnes i overstørrelse, for at maksimal nøjagtighed kan opnås. Tegningen reduceres derefter ad fotografisk vej til naturlig størrelse (1:1). Fotografiet af emnet overføres så til metalpladens emulsion. Ved derpå følgende fremkaldelse af metalpladen fjerner man emulsionen fra de områder, man ønsker borttætset, hvorimod emulsionen forbliver på emnet.
- 3) Den sidste operation er ætsningen, hvor alt materiale på de ikke-beskyttede områder borttættes, hvorved emnet dannes. Emnet er nu færdigt og skal blot renses for emulsion.

Fordelene ved ætseteknikken er, at emner af meget høj kvalitet kan fremstilles økonomisk og hurtigt, idet der ikke anvendes stanseværktøj. Desuden kan der fremstilles emner,

som er umulige at udstanse. Som eksempel på sidstnævnte kan nævnes skærehovedet på elektriske barbermaskiner.

På den anden side er stykprisen ved ætsning almindeligvis højere end ved stansning, når der ses bort fra afskrivning af stanseværktøj. Dette betyder, at der er en grænse for, hvor store styktal, der kan laves med økonomisk fordel.

Kompagniet har – sammen med et dansk firma, der specialiserer sig i denne proces – foretaget en markedsundersøgelse i Brasilien. Denne viste en meget positiv interesse for *Kemiform*-processen, og at der var et potentielt marked for emner fremstillet ved denne proces.

På baggrund af resultatet af markedsundersøgelsen blev det besluttet at oprette en *Kemiform* fabrik i Sao Paulo, hvor næsten 80 % af den brasilianske industri er koncentreret. *Kemiform*-virksomheden er organiseret som en afdeling under Kompagniets Brasilien organisation.

I maj 1970 startede *Kemiform*, Brasilien, produktionen i en 450 m² lejet bygning, som var blevet indrettet til formålet.

Kontakten med de potentielle kunder blev oprettet ved direkte besøg, annoncer i forskellige tekniske tidsskrifter samt ved deltagelse i en stor

mekanisk udstilling i juni/juli 1970. Desuden har Brasiliens største tekniske tidsskrift bragt en 4-sidet reportage om *Kemiform*.

Under kundebesøgene kunne det hurtigt konstateres, at *Kemiform*-processen var helt ukendt i Brasilien. Dette medfører som regel, at processen kun vil blive taget i anvendelse ved nye produkter – fordi man jo allerede har investeret i stanseværktøj til nuværende produkter – eller i tilfælde hvor kvalitetsspørgsmålet er af så afgørende betydning, sammenlignet med omkostningerne, at man opgiver stansning og går over til *Kemiform*-processen.

På grund af de kontakter, der er knyttet, er *Kemiform*-processens muligheder i dag allerede kendt af ingeniører i mange elektroniske og andre industrier, og *Kemiform*, Brasilien, har allerede leveret et ret betydeligt antal emner.

En anelig del af *Kemiform*'s kunder har allerede indset fordelene ved at få deres emner ætset, og disse vil derfor fremover, efterhånden som deres nuværende stanseværktøjer slides og nye produktioner kommer til, gå over til at lade alle deres emner fremstille hos *Kemiform*.

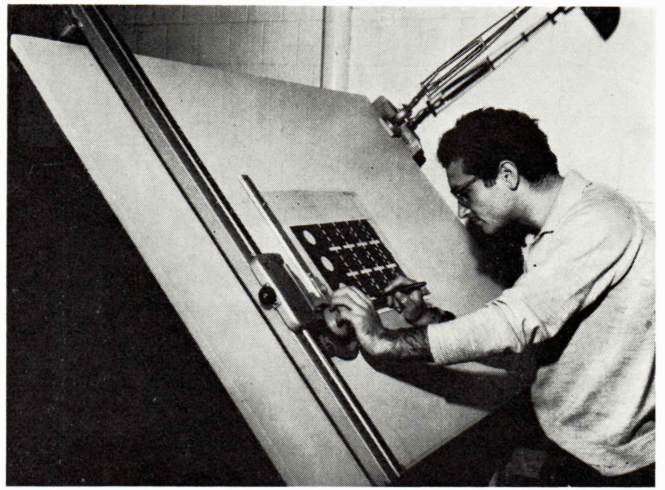
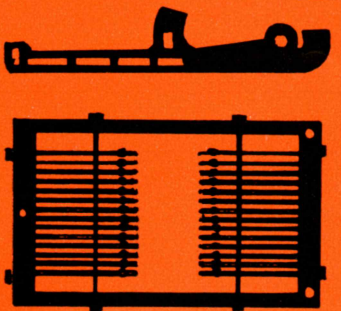
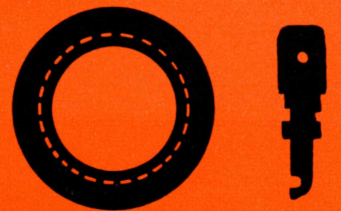
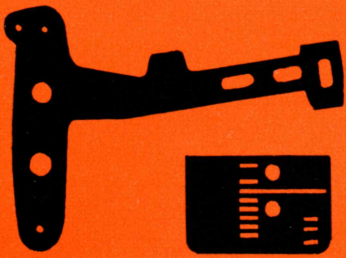
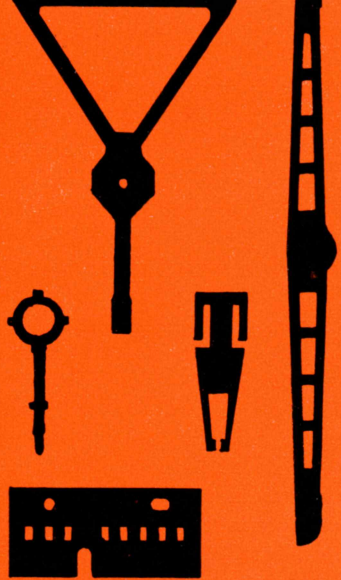
KEMIFORM – BRAZIL

The stamping of thin metal parts used in the electronic and precision industries has always been a problem to a production engineer.

The main reason for this is that even with very costly stamping tools it is difficult to produce parts which are free from burrs and stresses. In addition, it can take up to 6 months to manufacture a punching tool.

As a result of research work in the U.S.A. in connection with space travel, a new technique for the production of thin metal parts was developed. This technique was known as etching, Photo Chemical Fabrication (PCF), or by other names.

The principle of the PCF process is as follows:



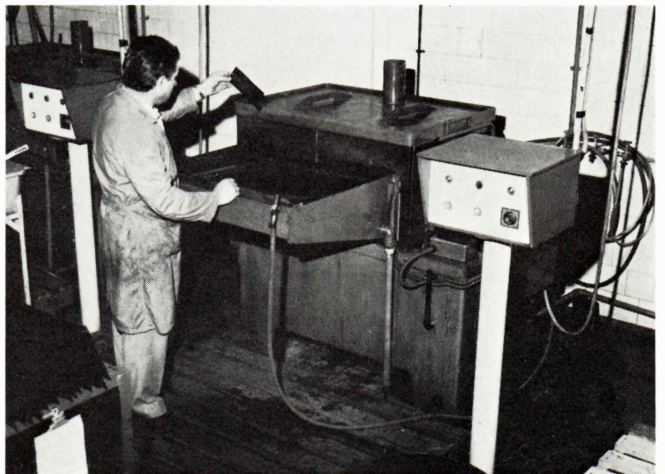
Sao Paulo, Kemiform.
Emnet tegnes i over-
størrelse.

*Sao Paulo, Kemiform.
Drawing of the large
scale work-piece
is being prepared.*



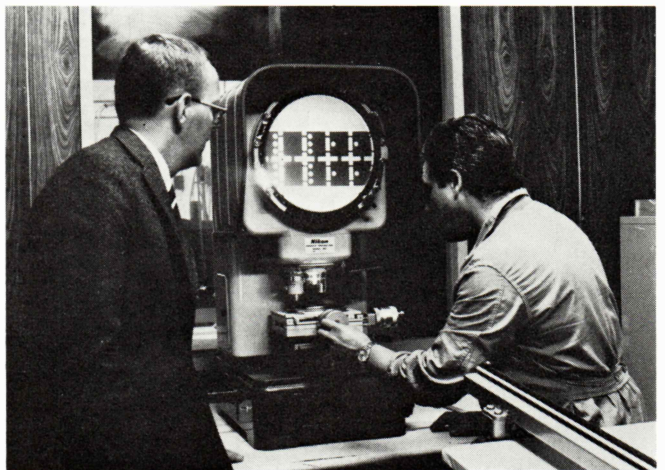
Sao Paulo, Kemiform.
Emnerne måles.

*Sao Paulo, Kemiform.
The dimensions are
controlled.*



Sao Paulo, Kemiform.
Emnet er ætset ud.

*Sao Paulo, Kemiform.
The part is etched free.*



Sao Paulo, Kemiform.
Emnet kontrolleres i en
profil projektor, der
forstørres fra 10-50
gange.

*Sao Paulo, Kemiform.
The part is checked
in a profile projector,
magnifying from
10-50 times.*

1. The metal sheet from which the part is to be made is coated with an acid-resistant, photo-sensitive emulsion.
2. For maximum exactitude the part is drawn over-size. The drawing is then photographically reduced to life-size (1:1).
The photograph of the part is thereafter transferred to the emulsion on the metal sheet.
By the subsequent development of the metal sheet the emulsion is removed from the area to be dissolved, whereas the emulsion remains on the part itself.
3. The final operation is the etching away all non-protected areas, leaving the part finished when cleansed of emulsion.

The advantage of the PCF technique is that parts of very high quality can be economically and rapidly produced since no stamping tool is involved. Furthermore, parts can be produced which

would be impossible to stamp, for example, the cutting shears of electric shavers.

On the other hand the unit price for etching is normally higher than that for stamping – if not taking into account the depreciation of the stamping tools. This means that there is a limit to the number of units which can be produced economically.

Our Company – together with a Danish firm specializing in this process – have conducted a market survey in Brazil. This showed a very positive interest in the *Kemiform* process and a potential market for parts produced in this manner.

In view of the result of the market survey, it was decided to establish a *Kemiform* factory in Sao Paulo where almost 80 % of the Brazilian industry is concentrated. The *Kemiform* undertaking was organized as a division of the Company's Brazil organisation.

In May 1970 *Kemiform* started its production in Brazil in a 450 m² rented building.

Contact with potential clients was made by direct visits, advertisements in

technical periodicals, and by participation in the big mechanical exhibition in June/July 1970. Furthermore, the most important technical magazine in Brazil published a four-page report on *Kemiform*.

During the canvassing it was soon found that the *Kemiform* process was unknown in Brazil. This means that, as a rule, the new process will only be adopted for new products (as investments in stamping tools have already been made in respect of the present products), or in cases where quality is of such paramount importance that stamping is abandoned and the *Kemiform* process adopted, irrespective of the cost.

On account of the contacts already made the possibilities of the *Kemiform* process are now known to engineers in many electronic and other industries, and *Kemiform*, Brazil, has already supplied a considerable number of parts.

A number of *Kemiform*'s customers has already realized the advantages of having their parts PCF made, and will thus in future, as their present stamping tools wear out, gradually have all their thin parts made by *Kemiform*.

TOBAK

Den
Dominikanske
Republik



Kompagniet besluttede i slutningen af 1967 at undersøge mulighederne for deltagelse i eksporten af rå tobak fra den Dominikanske Republik. Man aflagde besøg på stedet og fandt perspektiverne så interessante, at det besluttedes at stationere en af Kompagniets egne tobaksfolk i republikken for en kortere periode, således at man på nærmere hold kunne undersøge mulighederne for eksport af rå tobak.

Hidtil havde Kompagniet kun markedsført rå tobak fra Bahia og Arapiraca (Brasilien), som man hovedsageligt havde afsat til europæiske tobaksfabrikker. Interessen for den forholdsvis billigere og mere neutrale Domingo-tobak blev dog snart

mærkbar – og hermed var der allerede så småt dannet basis for den organisation, der nu er oparbejdet i den Dominikanske Republik.

Efter kort tids studier af tobaksmarkedet gik man i nært samarbejde med et lokalt og anerkendt tobaksfirma, V. F. Thomen, C. por A., i byen Santiago de los Caballeros, der er beliggende i den nordlige del af republikken i Cibao-dalen. Dette firma havde igennem mange år drevet tobaks-, cacao- og kaffeforretning, men manglede de nødvendige forbindelser/salgsskemaer til at kunne afsætte sin tobak på det europæiske marked.

Disse faciliteter kunne Kompagniet til gengæld tilbyde, og i januar 1969

havde man udarbejdet kontrakt for den kommende høst, der kom til at omfatte en total produktion på ca. 15.000 baller rå tobak, der blev afsat til så forskellige områder som USA, De kanariske Øer, Belgien, Tyskland, Danmark, Schweiz og Spanien.

Her kunne det være på sin plads at nævne, at der i den Dominikanske Republik bliver dyrket 3 typer tobak: *Olor*, *Cubanito* og *Criollo*, der tegner sig for henholdsvis 15-20 %, 5 % og 75-80 % af totalhøsten.

Den billigste af typerne, *Criollo*, er den tobak, som V. F. Thomen hidtil har opkøbt og eksporteret, og som man også fremover agter at koncentrere sig om.

Tobakken plantes i månederne no-

vember, december og januar, – og høstes (bladhøstes) i månederne februar, marts og april. Derefter hænger den til tørre hos bønderne, inden den kommer på markedet i april og fremover. Fra modtagelsen til september/oktober fermenteres, renses, sorteres og pakkes tobakken, og afskibningerne finder derefter normalt sted i den sidste del af året.

I 1970 blev det besluttet at udvide organisationen, og fra februar måned dette år har to af Kompagniets egne tobaksfolk været stationeret i Santiago de los Caballeros. Samtidig har man fået egne kontorlokaler i forbindelse med et lejet pakhús, der er beliggende i selve Santiago. Af øvrige faciliteter benytter man sig af lejede pakhúse i havnebyen Puerto Plata.



Santiago de los Caballeros. Der er meget papirarbejde ved opkøb af tobak. K. Aa. Olsen (siddende) og P. Skytte Madsen på kontoret.

Santiago de los Caballeros. Much paper work is involved in the buying of tobacco. K. Aa. Olsen (seated) and P. Skytte Madsen in the office.

Santiago de los Caballeros. Det er nødvendigt med streng kontrol ved pakning af tobak. Vore tobaksfolk, K. Aa. Olsen og P. Skytte Madsen, inspicerer kvaliteten.

Santiago de los Caballeros. A strict control is necessary when packing tobacco. Our tobacco people, K. Aa. Olsen and P. Skytte Madsen, inspecting the quality.



V. F. Thomen, C. por A., har således ikke mere hverken administrativ eller anden afgørende indflydelse på den nuværende tobaksforretning, men bidrager faktisk kun med navnet, og alle tobaksindkøb finansieres helt af Kompagniet.

Ligesom de fleste andre eksportører af råto bak i den Dominikanske Republik køber V. F. Thomen dels færdigpakket råto bak fra uafhængige pakkere og dels høsten fra bønderne gennem agenter – og sorterer, renser og pakker tobakken selv. Normalt vil det være dyrere selv at pakke tobakken, men man opnår den betydningsfulde fordel selv at kunne kontrollere al form for rensning, sortering og pakning, hvilket ofte sikrer et mere ensartet produkt – og færre reklamationer fra kunderne.

I de tilfælde, hvor man køber færdigpakket råto bak fra uafhængige pakkere, er man i større eller mindre udstrækning nødt til at forfinansiere den pågældende pakker, ofte medens han foretager sine indkøb og ellers i den tid, hvor sorteringen og pakningen finder sted.

Det siger sig selv, at udstrakt kontrol med disse pakkere er absolut nødvendig, og det indebærer da også, at der ustandselig er kompetente

folk på farten for at aflægge besøg hos pakkerne i de forskellige distrikter og kontrollere, at de forfinansierede varer i enhver henseende svarer til de stillede krav.

Det var oprindeligt hensigten i år at købe 20–25.000 baller råtabak, men da markedsprisen af uforklarlige grunde har ligget på et for højt niveau, har man besluttet at reducere produktionen til 15–16.000 baller, hvoraf mere end halvdelen er indkøbt fra uafhængige pakkere.

I lighed med organisationen i Bahia (Brasilien) nærer man tanker om – omend i langt mindre målestok – at mekanisere en del af råtabaksbehandlingen, nemlig den del, der omfatter rensning og sortering, og der er allerede taget skridt til at realisere disse planer. Man håber herigennem at kunne billiggøre processen så meget, at der kan blive tale om en forøgelse af egen produktion

og en formindskelse af indkøb fra uafhængige pakkere. Større former for mekanisering kan der imidlertid ikke blive tale om, før man har fået egne lokaler at arbejde i.

Ligeledes håber man fra næste år at kunne begynde at deltage i forretningen med de langt dyrere og finere *Olor*-tabakker, der hovedsageligt afhændes til USA og De kanariske Øer.

Tobaksindustrien er imidlertid en meget traditionspræget branche, hvor der ikke levnes megen plads til nye firmaer, og man er derfor tilfreds med at have fået en fod inden for dette stærkt konkurrenceprægede marked, hvor adskillige gamle respektable tobaksleverandører – med faste aftagere gennem årtier – har måttet bukke under, dels på grund af forældede organisationer og dels på grund af mangel på tilstrækkelig kapital.

TOBACCO – THE DOMINICAN REPUBLIC

At the end of 1967 our Company decided to examine the possibilities of participating in the export of leaf tobacco from the Dominican Republic. Visits were paid to the area, and perspectives were so interesting that it was decided to station one of our own tobacco people in the Republic for a short period, so that it would be possible to examine more closely the possibilities for the export of leaf tobacco.

Until then our Company had sold only leaf tobacco from Bahia and Arapiraca (Brazil) mainly to the European tobacco factories. Interest in the comparatively cheaper and more neutral Domingo-Tobacco very soon became evident – and thus a basis was already created in a small way for the organization now established in the Dominican Republic.

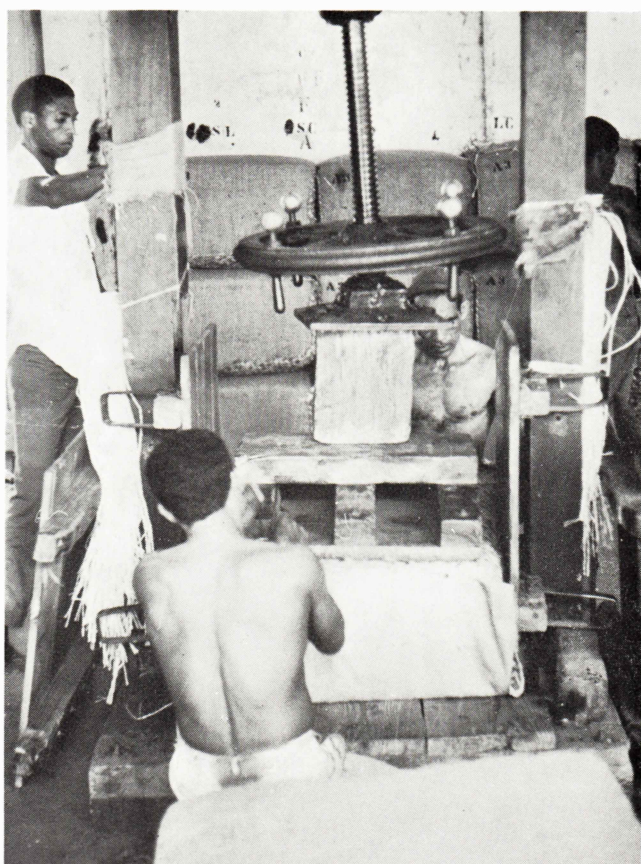
After having studied the tobacco market for some time we entered into close co-operation with a reputable local tobacco firm, V. F. Thomen, C. por A.,

Til venstre. Santiago de los Caballeros. Forholdene kan være ret primitive. Frasorteret tobak transporteres på gammeldags vis.

To the left, Santiago de los Caballeros. The conditions may be rather primitive. Rejected tobacco is transported in the old-fashioned way.

Til højre. Santiago de los Caballeros. Presningen af ballerne foregår ved håndkraft, og der skal en god fysik til at klare dagens arbejde ved pressen. Efter presningen sys sækkelærredet sammen.

To the right, Santiago de los Caballeros. The bales are pressed manually, and it requires a good physique to put in a day's work at the baling press. After pressing the jute is sewn together.





Santiago de los Caballeros. P. Skytte Madsen bedømmer tobakkens udvikling under fermentering.
Santiago de los Caballeros. P. Skytte Madsen is checking on the development of the tobacco during fermentation.

in the town of Santiago de los Caballeros in the Cibao valley in the northern part of the republic. This firm had been doing tobacco-, cocoa- and coffee business for many years, but lacked the necessary connections and sales apparatus for selling its tobacco in the European market.

The necessary facilities could, however, be offered by our Company, and in January 1969 a contract was drawn up for the coming harvest, which resulted in a total production of about 15.000 bales of leaf tobacco, sold to countries such as USA, the Canary Islands, Belgium, Germany, Denmark, Switzerland, and Spain.

It may be worth mentioning that 3 types of tobaccos are grown in the Dominican Republic: OLOR, CUBANITO, and CRIOLLO which account for 15-20 %, 5 %, and 75-80 % of the total harvest, respectively.

The cheapest of the types, CRIOLLO, is the tobacco which V. F. Thomen hitherto bought and exported, and it is ex-

pected that this shall remain the most important type in the future.

Tobacco is planted during the months of November, December, and January, and the crops are leafed in the months of February, March, and April, after which the tobacco hangs for drying with the farmers until it appears on the market in April and onwards. From its delivery until September/October the tobacco ferments, is cleaned, sorted and packed, and shipment thus normally takes place during the last part of the year.

In 1970 it was decided to enlarge the organization and since February this year two of our Company's own tobacco people have been stationed in Santiago de los Caballeros. Simultaneously we have acquired our own office premises and hired a godown situated in Santiago itself. Rented godowns in the port of Puerto Plata are also used.

Thus V. F. Thomen, C. por A. have no longer any deciding influence, either administratively or in any other way, on the present tobacco business, actually contributing only their name, and all

purchases of tobacco are financed entirely by our Company.

Like most of the other exporters of leaf tobacco in the Dominican Republic, V. F. Thomen buy partly ready-packed leaf tobacco through agents from independent packers and partly "crops" from the farmers, and sort, clean, and pack the tobacco themselves. Normally it is more expensive to pack the tobacco oneself, but considerable advantage is gained by being able to control all forms of cleaning, sorting, and packing which often results in a more uniform product - and fewer claims from customers.

In cases where ready-packed leaf tobacco is purchased from independent packers, it is often necessary to finance the packer to a greater or lesser extent whilst he is making his own purchases or during the time the sorting and packing is taking place.

It goes without saying that an extensive supervision of these packers is absolutely necessary, which means that competent people must always be on the move visiting packers in several districts and checking that the goods which have already been pre-financed correspond in all respects to the conditions laid down.

It was originally the intention to buy 20-25.000 bales of leaf tobacco this year, but as the market price for inexplicable reasons has been at too high a level, it was decided to reduce the production to 15-16.000 bales, more than half of which was bought from independent packers.

As with the organization in Bahia (Brazil), the idea of mechanizing a part of the leaf tobacco treatment - though on a much smaller scale - viz. the cleaning and sorting has been considered and steps have already been taken to realize these plans. It is hoped thereby to cheapen the process so much that it will be possible to increase our own production and to reduce purchases from independent packers. However, there can be no question of any major forms of mechanization until we have acquired our own premises to work in.

As from next year it is also hoped that it will be possible to participate in the business in the far more expensive and much finer OLOR tobaccos which are mainly sold to the USA and the Canary Islands.

However, the tobacco business is by tradition a conservative trade and new firms are not allowed much scope. Consequently it gives cause for satisfaction just to secure a foothold in this highly competitive market in which several old established and reputable merchants, in spite of regular sales through decades, have had to give up on account of an antiquated organization or lack of adequate capital.



BEAUVAIS-PLUMROSE DANMARK A/S

Efter at der i nogen tid havde været etableret et produktionssamarbejde mellem A/S Beauvais og Plumrose A/S, blev der fornylig optaget forhandlinger mellem de to selskaber om et endnu snævrere samarbejde, som førte til et tilbud fra Plumroses side om at købe og videreføre Beauvais' konserverfabrik i Svinninge samt Beauvais' produktions- og salgsvirksomhed.

Da Kompagniet er ejer af hele aktiekapitalen i Plumrose A/S samt ejer af aktiemajoriteten i A/S Beauvais, havde Kompagniet ønsket, at salgets gennemførelse skulle være afhængig af, om de øvrige aktionærer i A/S Beauvais var i favør af forslaget.

Det blev derfor besluttet at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling i A/S Beauvais den 12. november 1970. Her gav de øvrige aktionærer udtryk for deres positive indstilling over for forslaget, og det godkendtes med 11.763 stemmer mod 4, at den af Beauvais hidtil drevne forretning, herunder datterselskabet A/S Beauvais Konserverfabrik, overdroges pr. 1. oktober 1970 til Plumrose A/S for en sum af kr. 44.897.650. I forbindelse med overtagelsen overtog Plumrose A/S Beauvais' bankgæld og andre gældsforpligtelser til et samlet beløb af kr. 22.090.600.

Differencen mellem de aktiver og passiver, som Plumrose A/S henholdsvis erhvervede og indtrådte i, androg herefter kr. 22.807.050, hvoraf Plumrose A/S den 16. november 1970 betalte kr. 5.750.000 kontant, medens restbeløbet, kr. 17.057.050, skal afvikles ved erlæggelse af 5 lige store afdrag i årene 1971-1975.

A/S Beauvais Konserverfabrik med en aktiekapital på kr. 4,5 mill. har efter salget ændret navn til *Beauvais-Plumrose Danmark A/S* og kommer til at omfatte den af A/S Beauvais hidtil drevne forretning samt Plumrose's hjemmemarkedsvirksomhed, der således udskilles af Plumrose koncernen. Selskabets hovedkontor indrettes i Beauvais' hidtidige administrationsafdeling i Al-

bertslund, og til Beauvais-Plumrose Danmark A/S knyttedes de to produktionsvirksomheder i Svinninge og Odense.

Selskabet vil have en årlig omsætning på ca. kr. 150 mill. og beskæftige ialt ca. 800 medarbejdere.

Det betydelige varesortiment inden for konserver, dybfrost, vin, læskedrikke m.v. vil også fremtidigt blive markedsført under såvel Beauvais som Plumrose mærket, men det er tanken efterhånden at gennemføre en vis specialisering inden for hvert af varemærkerne.

Udover direktør O. Cordsen, som fortsætter i selskabet, er direktør O. Berg, Plumrose, udnævnt som ligestillet direktør i selskabet.

A/S BEAUVAIS

På Beauvais' ekstraordinære generalforsamling den 12. november blev det meddelt, at det ikke er tanken, at dette selskab træder i likvidation.

Afviklingen af mellemværendet med Plumrose A/S vil som nævnt strække sig over en 5-årig periode, men der foreligger ikke konkrete planer inden for bestyrelsen om at tage del i nye aktiviteter inden for selskabets formålsparagraf.

De fra Plumrose A/S indkomne beløb vil foreløbig blive anbragt i børsnoterede obligationer, hvorved selskabet skulle have mulighed for at opnå en rimelig forrentning af egenkapitalen.

BEAUVAIS-PLUMROSE DANMARK A/S

After having co-operated for some time in respect of production, negotiations were started recently between A/S Beauvais and Plumrose A/S about a still closer co-operation. As a result an offer was made by Messrs. Plumrose to buy and carry on Beauvais' cannery in Svinninge, and Beauvais' production and sales activities.

As our Company owns the entire Plumrose share capital and has the controlling interest in A/S Beauvais, our Company felt that realization of the sale should be contingent on the other shareholders of A/S Beauvais approving the proposal.

It was, therefore, decided to summon an extraordinary General Meeting of A/S Beauvais on 12th November, 1970, at which the other shareholders expressed their positive attitude to the proposal, and at which it was confirmed by 11.763 votes to 4 that the business so far carried on by A/S Beauvais, as well as the subsidiary company of A/S Beauvais Cannery, should be transferred to Plumrose A/S for a sum of Kroner 44.897.650 as per 1st October, 1970. In connection with the transfer Plumrose A/S also took over A/S Beauvais' bank debts and other liabilities amounting to Kroner 22.090.600 in all.

The difference between the assets and liabilities, which Plumrose A/S acquired and took over respectively, amounted to Kroner 22.807.050, of which Plumrose A/S paid in cash Kroner 5.750.000 on 16th November, 1970, whilst the balance, Kroner 17.057.050, will be paid in five equal instalments during the years 1971-1975.

A/S Beauvais Cannery whose share capital amounts to Kroner 4,5 mill., has changed its name to Beauvais-Plumrose Danmark A/S after the sale, and will comprise the business previously carried on by A/S Beauvais as well as the home market activities of Plumrose, the latter thus being detached from the mother concern. The head office of the company will be established in the previous administration section of Beauvais at Albertslund, and the two production units in Svinninge and Odense will also be attached to Beauvais-Plumrose Danmark A/S.

The company will have an annual turnover of abt. Kroner 150 mill. and employ a staff of about 800 people.

The large range of canned goods, deep freeze, wine, beverages etc. will also in the future be marketed under the trade marks of both Beauvais and Plumrose, but it is intended to introduce a certain specialization in the case of each trade mark at a later stage.

In addition to Mr. Otto Cordsen, Director, who continues in the company, Mr. O. Berg, Director, Plumrose, has been appointed a Director of equal standing in the company.

A/S BEAUVAIS

At the extraordinary General Meeting of Beauvais on 12th November, it was announced, that it is not the intention that this company should go into liquidation.

The settlement of accounts with Plumrose A/S will extend over a period of five years, but the Board has no definite plans about taking part in new activities under the company's articles of association.

The sums received from Plumrose A/S will until further notice be invested in bonds quoted on the stock exchange, whereby the company should be able to obtain a reasonable return on its capital.

● På Kompagniets ekstraordinære generalforsamling den 23. november 1970 blev det besluttet at forhøje aktiekapitalen med 110 millioner kroner – fra det nuværende beløb på 170 millioner kroner til 280 millioner kroner.

På en generalforsamling, der blev holdt nogle få timer tidligere i ØKs Holding-Aktieselskab, blev det besluttet at forhøje dette selskabs aktiekapital med

30 millioner kroner til ialt 80 millioner kroner.

At our Company's extraordinary General Meeting on 23rd November, 1970, it was decided to increase the share capital by 110 million Kroner – from 170 million Kroner to 280 million Kroner.

At a General Meeting held a few hours earlier The EAC's Holding Co. decided to increase its share capital from 50 to 80 million Kroner.

●
Direktør Mogens Pagh rejste fra København til New York den 2. oktober 1970 og vendte tilbage den 7. oktober 1970. Den 23. oktober rejste direktør Mogens Pagh til Nairobi, og den 26. oktober rejste direktør T.W. Schmith fra København med samme destination. Den 27. oktober fortsatte begge til Johannesburg. Hjemkomst til København den 3. november 1970.

●
On 2nd October, Mr. Mogens Pagh, Chairman of EAC, left for New York on a business visit and returned to Copenhagen on 7th October. On 23rd October Mr. Mogens Pagh left for Nairobi and on 26th October Mr. T. W. Schmith, Managing Director, left Copenhagen for the same destination. On 27th October they continued their journey together to Johannesburg. Return to Copenhagen on 3rd November, 1970.

●
Direktør Mogens Pagh, vicedirektør O. Feierskov Andreasen og kontorchef I. H. Hansen, Industriafdelingen, var i dagene fra den 30. 11. til den 6. 12. 1970 på forretningsbesøg i Singapore.

●
Mr. Mogens Pagh, Chairman, EAC, Mr. O. Feierskov Andreasen, Deputy Managing Director, and Mr. I. H. Hansen, Departmental Manager, Industrial Department, went on a business visit to Singapore from 30th November to 6th December, 1970.

●
Fredag aften den 13. november 1970 mødtes juniorstaben ved Hovedkontoret (knap 200 unge mænd) til en uformel sammenkomst med direktør Mogens Pagh. Efter spisningen fortalte direktør Pagh om Kompagniet, hvorefter der blev lejlighed til at stille spørgsmål.

●
On Friday evening 13th November, 1970, our junior staff at the Head Office (about 200 young men) had an informal meeting with Mr. Mogens Pagh, Chairman of EAC, about our Company. After the meal Mr. Mogens Pagh talked about the Company, and thereafter, the staff had an opportunity to ask questions.

●
Den 17. oktober 1970 rejste direktør T. W. Schmith og vicedirektør O. Feierskov Andreasen til Montreal, hvorfra

direktør T. W. Schmith den 18. oktober rejste til Adela-møde i Detroit, medens vicedirektør O. Feierskov Andreasen den 20. oktober fortsatte til Toronto for at se på Kemiform. De ankom med samme fly til København den 22. oktober 1970, og med denne maskine landede også filialbestyrer John Arthur Hansen, New York.

●
On 17th October, 1970, Mr. T. W. Schmith, Managing Director, and Mr. O. Feierskov Andreasen, Deputy Managing Director, went to Montreal from where Mr. T. W. Schmith on 18th October went to an Adela meeting in Detroit and Mr. O. Feierskov Adnresen continued to Toronto in order to look at Kemiform. They arrived by the same plane at Copenhagen on 22nd October, and by the same flight came Mr. John Arthur Hansen, Vice-President, EAC Inc., New York.

●
Direktør Werner Nielsen besøgte Los Angeles og San Francisco kontorerne i oktober måned og har sammen med prokurist Holger Hansen været til møder i New York i anden halvdel af november.

●
Mr. Werner Nielsen, Managing Director, visited the Los Angeles and San Francisco offices during the month of October, and has together with Mr. Holger Hansen, Manager, Export Department, attended various meetings in New York during the 2nd half of November, 1970.

●
Vicedirektør O. Feierskov Andreasen rejste på forretningsbesøg til New York den 22. november. Tilbagekomst den 24. november 1970.

●
On 22nd November, Mr. O. Feierskov Andreasen, Deputy Managing Director, went to New York on a business visit. Return on 24th November, 1970.

●
Underdirektør Bent Andersen, Importafdelingen, rejste til Monrovia den 5. december for at deltage i LPMCs bestyrelsesmøde og generalforsamling. Tilbagekomst til København den 10. december 1970.

●
Mr. Bent Andersen, General Manager, Import Department, left for Monrovia on 5th December, in order to participate in the Board Meeting and the General Meeting of The Liberian Produce Marketing Corporation. Return to Copenhagen on 10th December, 1970.

●
Underdirektør Lage Hansen, Inter Office, besøgte Kuwait i forretningsøjemed i tiden fra den 7. til den 11. oktober 1970. Den 15. november rejste han til Buenos Aires, Sao Paulo, Guatemala og Mexico. Tilbagekomst den 10. december 1970.

●
Mr. Lage Hansen, General Manager, Inter Office, visited Kuwait on business from 7th to 11th October. On 15th November Mr. Lage Hansen went to Buenos Aires, Sao Paulo, Guatemala, and Mexico. Return to Copenhagen on 10th December, 1970.

●
I forbindelse med Kompagniets fremtidige hårdttræssalg i USA aflagde underdirektør C. F. Holten-Andersen, Træafdelingen, besøg i Houston og New York i tiden fra den 28. september til den 5. oktober 1970.

●
In connection with our Company's future sales of hardwood in USA. Mr. C. F. Holten-Andersen, General Manager, Wood Department, visited Houston and New York from 28th September to 5th October, 1970.

●
I dagene fra den 7. til den 14. november 1970 besøgte underdirektør H. H. Sparsø, Skibsafdelingen, Hong Kong og Tokio i forbindelse med forhandlinger om containerkaj.

●
From 7th to 14th November, 1970, Mr. H. H. Sparsø, General Manager, Shipping Department, paid visits to Hong Kong and Tokyo in connection with negotiations regarding container berths.

●
Efter Træafdelingens hårdttræs undersøgelser i U.S.A. er det besluttet at oprette en ny filial dér under E.A.C., Inc. organisationen. Denne filial skal fungere som import-agent for vore egne oversøiske kontorer såvel som for andre leverandører af hårdttræsprodukter og kan tænkes også at deltage i eksport af U.S. hårdttræs produkter.

●
F. Wedell-Wedellsborg er udvalgt til leder af denne filial og er rejst til Houston i slutningen af oktober, for sammen med Timberlane – der vil fortsætte sin traditionelle forretning med lister – at forberede åbningen af det ny kontor pr. 1. januar 1971.

●
Foreløbig vil den nye hårdttræs-organisation etablere sig i Houston området, men det påregnes – når mere erfaring er indhentet – at flytte organisationen nærmere til det hårdttræs-forbrugende område, muligvis Wilmington eller Memphis.

●
Following the hardwood survey in USA carried out by our Wood Department it has been decided to establish a new branch in USA under the EAC, Inc. organization. This branch will act as importing agency for our own overseas offices and also for other suppliers of hardwood products and it is also possible that it may participate in the export of U.S. hardwood products.

●
Mr. F. Wedell-Wedellsborg has been

placed in charge of this branch and left for Houston at the end of October to prepare the opening of the new office as per 1st January, 1971, in co-operation with Timberlane - which is going to continue its traditional business in mouldings.

For the time being the new hardwood organization will be established in the Houston area, but it is expected - when more experience has been gained - to move the organization closer to the hardwood consuming areas, possibly Wilmington or Memphis.

● ØKs M/S Boribana har i Churchill dokken i Antwerpen losset et af de tungeste kolli, der nogen sinde er eksporteret fra Japan til Europa. Det drejer sig om en 10 meter lang stålcyliner på 173 tons, fremstillet af Japan Steel Works, Hokkaido, på bestilling af "Fabrique de Fer de Charleroi", og det er den største stålcyliner, der til dato er fremstillet i ét stykke.

In the Churchill Dock in Antwerp our Company's M/S Boribana has discharged one of the heaviest items ever exported from Japan to Europe. It was an approximately 10 metre long steel cylinder weighing 173 tons, made by Japan Steel Works, Hokkaido, for account of "Fabrique de Fer de Charleroi". It is the largest steel cylinder, so far manufactured in one piece.

Gæstebogen

The Visitors' Book

G. J. McCaul, Management Consultant, Johannesburg.

B. Verburgh, Director, Beecham European Division, Brentford, England.

Erasmus Modesti, Beecham European Division, Brentford, England.

PERSONALE-NYT

Staff News

Prokurist Holger Hansen, Eksport Afdelingen, afrejste i midten af november til New York angående maskinforretning. Derfra via Tokio til Kuala Lumpur i forbindelse med danske ristørringsanlæg, trykkerimaskinforretningen, fremtiden for P & P m.v. Endelig til Bangkok for bl. a. at drøfte fremtidige planer for filialens maskinafdeling. Hjemkomst 28. november 1970.

Prokurist W. Holmgaard, Eksportafdelingen, har besøgt Lagos, Nigeria, i tiden fra den 30. oktober til den 7. november i forbindelse med forhandlinger om Volvo.

Kontorchef O. Stub, Industriafdelingen, afrejste den 18. november til Nairobi. Hjemkomst i begyndelsen af december.

En dansk industridelegation på 11 medlemmer har foretaget en rejse, arrangeret af Industrirådet sammen med Udenrigsministeriet og de danske ambassader i områderne, til Singapore og Malaysia for at undersøge mulighederne for en øget dansk industrieksport. Kontorchef Ib Gade-Gerst, Eksportafdelingen, deltog som Kompagniets repræsentant i rejsen, der varede fra den 30. oktober til den 15. november.

Kontorchef Sven Ankersen, Eksportafdelingen, afrejste den 29. november 1970 til Kina, dels for at fortsætte de forhandlinger, som prokurist Holger Hansen allerede havde påbegyndt under sit tidligere besøg, og dels for at undersøge mulighederne for deltagelse i en industriudstilling i Kina i 1972. Opholdets varighed ca. 3 uger.

Ingeniør A. Cortzen, Industriafdelingen, afrejste den 30. oktober på forretningsbesøg til Monrovia, Liberia. Hjemkomst den 12. november.

Udnævnelser

Appointments

1. styrmand L. H. Bruun er blevet udnævnt til overstyrmand den 6. november 1970 med tjeneste i M/S *Magdala*.

Besøg ved Hovedkontoret

Filialbestyrer Hans Olesen, Djakarta.

Filialbestyrer Gorm Larsen, Los Angeles.

Filialbestyrer Fritz Andersen, Monrovia.

Filialbestyrer John Arthur Hansen, New York.

Filialbestyrer Poul Hansen, Vancouver.

Kompagniets repræsentant i Wien Steen Fenger Petersen, (afrejste til Moskva den 8. november 1970).

Intern forflyttelse

Kaptajn D. Venslev, Skibsafdelingen,

Cargo Handling, til Scanstar, København.

Eric Gillis Lillelund, Skibsafdelingens Bogholderi, til Scanservice.

Filialforflytninger

Transfers

Jørgen H. D. Andersen, Bangkok, til Singapore.

Ole Moshøj, Bangkok, til S.F.E.M., Singapore.

Peter Stenner Rasmussen, Cape Town, til Scanstar, London.

Erik Otteskov, Kigali, til Bujumbura.

Per Madsen, Manila, til Bangkok.

Chr. Linnemann Matthiesen, New York, til San Francisco.

Bent Segato, Tahsis Co., til EAC, Vancouver.

Leif Voldby Jørgensen, Vancouver, til Scanstar, London.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H. O.

Erik V. Wikstrøm Jensen, p. t. Djakarta, til Eksportafdelingen.

Arne Muxoll Wiberg, San Francisco, til Fragtafdelingen.

Kontorchef Eskild Andresen, Singapore, til Træafdelingen.

Diverse

Jan Holmegaard Laursen, Bera, Colombia, afløser Bjarne Rørbæk Jensen, Bera, Sao Paulo, under dennes hjemmeferie i begyndelsen af 1971.

Ole Waage Pedersen, Industriafdelingen, vil efter træning hos Paul Bergsøe & Søn i Glostrup overtage ledelsen af Bera, Colombia, i april 1971, hvorefter den hidtidige leder, Jan Holmegaard Laursen, forflyttes til Venezuela for at overtage ledelsen af den derværende Bera-fabrik.

Kontorchef Erik Jacobsen er returneret til Importafdelingen efter temporær stationering i Manila.

Per Høybye Henriksen er returneret til Industriafdelingen efter temporær stationering hos A/S Kaj Neckelmann, Silkeborg.

Filialbestyrer Erik Blach Andersen, Malawi, er udnævnt til hon. dansk general-konsul.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Cand. pharm. Kristian Søndberg Pedersen, til Djakarta.

Peter Juul, Eksportafdelingen, til Houston.

Palle Ivan Wurm Pedersen, Træafdelingen, til Kuala Lumpur.

Midlertidige forflytninger

Jørn Mertins, Madrid, til Træafdelingen, København.

Klaus Valdemar Mørch, Montreal, til Industriafdelingen, København.

Ankomsten på hjemmeferie

On Home Leave

Helge Georg Jensen, Accra, Bent Parmo Christiansen, Ole Moshøj, Bangkok (efter ferien til Singapore), Niels Horn, Hong Kong, Leif Lundgreen Knudsen, Johannesburg, Sven-Erik Finn Ronak, Kuala Lumpur, Carl-Christian Ries Borchert, A. D. Christiani, O. Sørensen, Lagos, Klaus Krogh, Los Angeles, Henning Dalby, Mexico, Jens Bonne Svennevig, Monrovia (LPMC), Steen R. Zedeler, Penang, Kenneth Striegler, Salvador.

Udtråd af Kompagniets tjeneste

Bjarne Bøgelund Nielsen, Accra.

Reservedelsspecialist Werner Petersen, Accra.

Reservevedelsspecialist L. P. Svendsen, Bangkok.
 Cand. pharm. E. Hyllested, Djakarta.
 Jesper Drejet, Eksportafdelingen.
 Per Henrik Herskind, Eksportafdelingen.
 Plantagebestyrer Henning Mathiasen
 Steinfeldt, New Scotland Dev. Co., Syd-
 afrika.
 Jan Meinert Raaholt Olsen, Træafdelin-
 gen.

Pensioneret

Retired

Skibsinspektør, kaptajn Eigil Enné,
 Skibsinspektionen, pr. 31.10.1970.
 Maskinchef R. Muxoll Schrøder, pr.31.10.
 1970.
 Portner K. A. Christiansen, Proviantaf-
 delingen, pr. 30.11.1970.

MÆRKEDAGE

Red Letter Days

40 års jubilæum

Kaptajn C. J. Qvist, 23.2.1971.



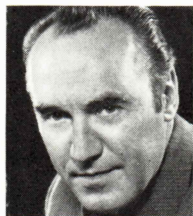
Kaptajn
C. J. Quist

25 års jubilæum

Filialbestyrer Mogens E. Aastrup, Cu-
 ritiba-Paraná, Brasilien, 1.1.1971.
 Direktør Lauritz Toft, A/S Dumex,
 København, 1.1.1971.
 Kenneth Raaschou-Nielsen, Scanser-
 vice, 2.1.1971.
 Fuldmægtig Poul Henrik Licht, Skibs-
 afdelingen, 7.2.1971.



Filialbestyrer
Mogens E. Aastrup



Direktør
Lauritz Toft



Kenneth
Raaschou-Nielsen



Fuldmægtig
Poul Henrik Licht

Runde fødselsdage

85 år

Pens. prokurist S. Bagger, Stockholms-
 gade 23, 2100 København Ø, 1.2.1971.

75 år

Direktør J. Chr. Aschengreen, Espe-
 rence Allé 6 A, 2920 Charlottenlund,
 17.1.1971.

Pens. kaptajn K. Brorson Kristensen,
 631 Chapman Drive, Corte Madera,
 California 94925, USA, 2.2.1971.

Konsul V. Højtved Pedersen, Lange-
 bjerg 30, 2850 Nærum, 9.2.1971.

70 år

Pens. maskinchef Jens Julius Ander-
 sen, Espevangen 7, 2860 Søborg, 26.1.
 1971.

60 år

Direktør Gunnar Rude, Genua, 24.2.
 1971.

Hovmester Kaj Engmann Erik Ras-
 mussen, 7.1.1971.

50 år

Ingeniør Arne Cortzen, Industriaf-
 delingen, 27.1.1971.

DØDSFALD

Omkommet ved drukneulykke

En af Kompagniets thailandske styr-
 mandselever, Visant Sinprayoon, søn af
 Kompagniets chief-tallyman i Bangkok,
 Phisith Sinprayoon, er sammen med to
 af sine kammerater fra Marstal Naviga-
 tionsskole omkommet ved en drukneulyk-
 ke den 12. september d. å.

De tre unge mennesker, der alle var
 begyndt at læse på Marstal Navigations-
 skole i august måned, var sammen taget

på en sejltur i en såkaldt junior-båd.

Ulykken er ikke blevet observeret af
 andre, men de er antagelig blevet over-
 rasket af en byge og kuldsejlet så langt
 fra kysten, at de i det kølige vejr ikke
 har kunnet bjærge sig i land.

Båden blev den følgende dag fundet,
 drevet ind på Æros kyst, men der var
 ingen spor af de ombordværende.

Ved en mindehøjtidelighed for de tre
 omkomne, som afholdtes i Marstal kirke
 den 19. september, var bl. a. Kompagni-
 ets thailandske styrmænd, Sakdi Ratta-
 rangsi og Luxanalers Hasdintra, til stede.

Obituary

Perished by drowning

*Mr. Visant Sinprayoon, a deck-appren-
 tice with our Company, son of Mr.
 Phisit Sinprayoon, our Company's chief-
 tallyman in Bangkok, perished by
 drowning on 12th September, with two
 of his friends from the Danish Naviga-
 tion School, Marstal.*

*The three young people who had com-
 menced their studies at the Navigation
 School in August had gone out sailing
 in a junior boat.*

*The accident was not observed by
 others, and apparently they were sur-
 prised by a squall and capsized so far
 away from the coast that they were un-
 able to reach shore in the chilly weather.*

*The boat was found the following day
 on the shore of the island of Ærø, but
 there was no trace of the passengers.*

*At the memorial service for the three
 persons which was held on 19th Septem-
 ber in Marstal Church, both Mr. Sakdi
 Rattarangsi and Mr. Luxanalers Has-
 dintra, the two Thai mates trained in
 our Company, were present.*

50 ÅR HOS UBC

Ved udgangen af oktober 1970
 overgik Eksportchef hos UBC,
 Mr. C. C. Richards på pension
 efter over 50 års tjeneste i sel-
 skabet. Han fik ved denne lejlig-
 hed overrakt et guldur, og på den
 sidste dag var han æresgæst ved
 en frokost, som selskabet holdt for
 ham. Om aftenen var han og fru
 Richards til stede ved en lille høj-
 tidelighed sammen med de andre
 medlemmer af staben, der for-
 ærede dem et radio stereo anlæg.

Familien Richards vil tilbringe

sit otium i Salisbury, Wiltshire, og
 vi ønsker dem mange lykkelige år
 på dette smukke sted.

50 YEARS WITH UBC LONDON

At the end of October Mr. C. C. Richards,
 Export Manager, retired after more than
 fifty years' service with United Baltic
 Corporation Ltd., London. He was on
 that occasion presented with a gold
 watch and on his last day in office was
 guest of honour at a luncheon given by
 Management. In the evening he and
 Mrs. Richards attended a small celebra-
 tion with other staff members, who pre-
 sented them with a stereo radiogram.

The Richards will be spending their
 retirement in Salisbury, Wiltshire, and
 we hope they will enjoy many happy
 years in that beautiful county.

M/S »Atrevida« gennem Panama Kanalen



På sin første rejse for ScanAustral passerede Kompagniets M/S *Atrevida* gennem Panama Kanalen den 11. august 1970 undervejs fra Rotterdam til Brisbane.

Foruden at alle lastrum var fuldt udnyttet, var der lastet 816 tons på dækket, inklusive 69 containere.

M/S "ATREVIDA" THROUGH THE PANAMA CANAL

On 11th August, 1970 our Company's M/S *Atrevida* on its first voyage for ScanAustral passed through the Panama Canal on her way from Rotterdam to Brisbane.

All the holds were fully loaded and an additional 816 tons cargo, including 69 containers, were loaded on deck.

EN SKOVTUR I BRASILIEN

(Rejsebeskrivelse af Kjeld Torben Andersen, Sao Paulo)

I forbindelse med vort samarbejde med Bergsøe tog vor Bera manager, en Bergsøe ingeniør, og jeg selv nord på for dels at undersøge et konkurrerende tinsmelteris virksomhed i Manaus, dels at få nærmere indblik i mulighederne for at opnå større leverancer af tinerts fra det nordlige Rondonia.

Vi rejste fra São Paulo med Caravelle kl. 22.00 fredag, og efter mellemlandinger i Rio og Belem ankom vi til Manaus kl. 7.00 lørdag morgen. Jo, Brasilien er et ret voldsomt land, størrelsesmæssigt.

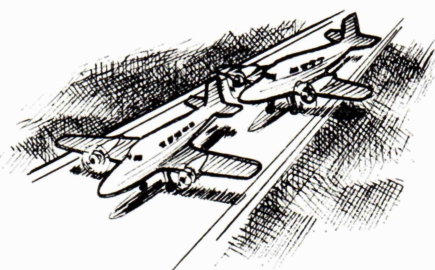
Udover besøg på det nævnte tinsmelteri gik dagen i Manaus med at vænne sig til varmen, samt med besigtigelse af byens mange toldfri forretninger, der fører varer fra udlandet til rimelige priser, idet regeringen har givet tilladelse til en sådan foretagsomhed i et forsøg på atter at vække denne jungleby fra den dvaletilstand, der satte ind, da priserne for brasiliansk gummi faldt.

Dog var der et pust fra de gamle

tider, idet byens teater – til hvilket alle bygningsmaterialer og udsmykning importeredes fra Frankrig – om aftenen viste balletten Svanesøen.

Søndag morgen tidligt gik rejsen videre med et japansk bygget fly – her kaldet Samurai – henover floderne Rio Negro og Solimoes, der kort efter Manaus flyder sammen og danner the »King River« – Amazonfloden. Den ene flod er meget mørk, næsten sort, som navnet da også indikerer, den anden lys og leret.

Rio Negro-vandets kvalitet og farve får man i øvrigt et ganske godt bekendtskab med i Manaus, for det kommer ud af vandhanerne.



Efter nogle timers flyvning landede vi i Porto Velho, der en del år frem i tiden næppe bør regne med større strømme af turister. I erindring står Madeira/Marmore jernbanen, hvis konstruktion siges at have kostet to menneskeliv pr. meter bane. Et fint gammelt lokomotiv af engelsk oprindelse er prominent opstillet som minde om den tid, hvor kæmpelaster af gummi transporterendes uden om Madeira-flodens vandfald. Endnu tøffer der tog på banen et par gange om ugen, men med de nye veje, der er under konstruktion, er banens dage talte.

Porto Velho er om søndagen en by for konstante siestas, hvilket mange af byens borgere synes at have fundet ud af. De ca. 35° i skyggen føles her en hel del varmere end på andre, mindre fugtige egne, og der er ingen afkøling at spore om natten.

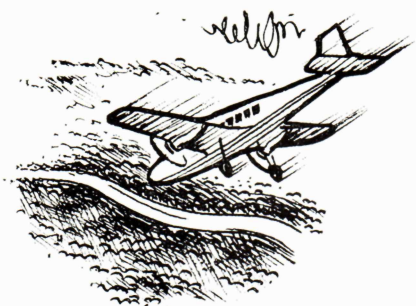
Mandag morgen fløj vi i lejet Piper med direktøren for Billitons tinnemineoperationer ud for at se et af dette store selskabs tinglejer.

Piloten var en flink og dygtig fyr, men det er ikke særligt betryggende, at man i Porto Velho ignorerer brugen af radio på flyvepladsen og i luften. Ej heller meddeler man nogen, hvor man agter sig hen.

Dette sidste er måske meget fornuftigt – for hvis man falder ned, er der såmænd ingen, der kan finde en alligevel, og så kan man jo lige så godt lade være med at ulejligte andre.

Vi kom godt op i luften efter først at have brugt bremserne ret kraftigt, idet en anden maskine også ville af sted. Men piloten på vor konkurrent var en gentleman, og da han havde fået øje på os, fik vi lov til at starte først.

Vor pilot klarede de 250 til 300 kilometer ud til tinlejerne uden besvær. Landingen var ganske interessant, idet amatører som vi ikke kunne se nogen rimelig landingsplads. Men der var en »strip« mellem træerne, og vi standsede efter en god rutschetur i bakket terræn, hvor »the



runway« slog et S-formet sving på midten. Billitons manager fortalte stolt, at en DC3 havde landet på denne »flyveplads« – hvad der senere er sket med netop dette eksemplar af den stolte race, fandt vi ikke ud af. Muligvis gemt i skoven, for man kan ikke se langt.

Der skal store investeringer til for at bringe maskiner og nødvendige faciliteter til disse jungledistrikter, men tinforekomsterne rapporteres rigelige, og Brasilien forventer at blive tineksporør om føje år. Store, kapitalstærke koncerner tager over fra de primitive »garimpeiro« samfund, der indtil nu på individuel basis har vasket lidt tinerts – og visse steder noget guld og ædelstene – fra floderne.

Det var meget interessant at se og høre om forekomsterne af tin. Ikke mindst gav samtaler med geologer, der konstant rejser rundt i junglen for at finde nye lejer, indtryk af de store muligheder, der er, og de store vanskeligheder, der må overvindes.

Ingen store dyr eller indianere viste sig på vor rute, men begge dele forefindes, om man har tiden til at vente. Insekter er der nok af – vi så en snudebille på størrelse med en mellemstor rotte. Men moskitos, edderkopper og bier volder mest besvær.

Turen tilbage til Porto Velho gik fint og behageligt – især i sammenligning med befordring på halftrack over hjemmelavede jungleveje.

Tirsdag morgen tilbage mod São Paulo med besøg i Cuiaba, hovedstaden i Mato Grosso, hvor Kompagniet har et gummivaskeri.

Den sidste strækning af flyvningen foregik i et skrap tordenvejr, og det var helt dejligt at få hjul under fødderne på São Paulos flyveplads. Her var der sølle otte graders varme og regnvejr.

AN OUTING IN BRAZIL

(by Kjeld Torben Andersen, Sao Paulo)

In connection with our co-operation with Paul Bergsøe & Son, our Bera manager, who is a Bergsøe-engineer, and I set out towards the north to examine the activities of a competing tin smelter, and to obtain some idea about the possibilities of obtaining larger deliveries of tin ore from northern Rondonia.

We left Sao Paulo on a Friday evening at 10 p. m. by Caravelle, and after intermediate landings in Rio and Belem arrived at Manaus at 7 a.m. Saturday morning. Yes, Brazil is indeed a sizeable country.

Apart from visiting the tin smelter we used the day in Manaus to get accustomed to the heat and to visit the many tax-free shops in the town which sell foreign goods at very reasonable prices, as the government is permitting this in an attempt to awaken this jungle town from the lethargy which started when the market for Brazilien rubber tumbled.

Still, there was a touch of bygone days when in the evening the town theatre – building materials and decorations for which were imported from France – performed the Swan Lake ballet.

Sunday morning we continued our journey with a Japanese plane – a "Samurai" – over the rivers Rio Negro and Solimoes, which shortly after Manaus flow together and form the "King River", the Amazon. One of the rivers is very dark, nearly black, as indicated by the name, the other, light and clayey.

One does, incidentally, get well acquainted with the colour and the quality of the Rio Negro in Manaus, as it constitutes the tap water.

After some hours in the air we landed at Porto Velho which for some years to come can hardly expect any major flow of tourists. To mind comes the Madeira/Marmore railway, the construction of which is said to have cost the lives of two persons per yard of track. A fine old locomotive of British origin is prominently placed as a memorial to the time when giant loads of rubber were transported around the falls of the Madeira river. However, trains still puff on the tracks a couple of times a week but, with the new roads under construction, the life of the railway will soon come to an end.

On Sundays Porto Velho is a town for siestas, and many of the citizens have already discovered this. The approximate 35° Centigrade in the shade feels hotter than in other less humid places, and there is no noticeable cooling off during the night.

On Monday morning we flew in a hired Piper with the manager of Billiton's tin mine operations to see one of the mines of this large company.

The pilot was a nice and efficient fellow, but it was not very reassuring that the use of radio on the air-field and in the air is ignored in Porto Velho. Nor is anybody informed about intended destinations. This is perhaps quite sensible, as nobody is likely to find you anyhow if you fall down, so one may as well refrain from troubling other people.

We ascended all right having first applied the brakes rather forcefully as another plane simultaneously wanted to take off. The pilot of our competitor was, however, a gentleman, and when



he caught sight of us we were given the first turn.

Our pilot managed the 250–300 kilometres to the tin deposits without difficulty. The landing was quite interesting as amateurs like ourselves could see no reasonable landing-strip. But there was a strip between the trees and we came to a stop after a nice slide in hilly country where the runway made an S-turn in the middle. Billiton's manager proudly told us that a DC3 plane had landed at this "Airport". What happened later on to not this particular specimen of the "proud race" we did not find out. It is possibly hidden in the jungle, and visibility there is poor.

Large investments are needed to bring machinery and necessary facilities to

these jungle districts, but the tin deposits are reported to be ample, and Brazil is expected to become an exporter of tin in a few years. Large, financially strong companies take over from the primitive "garimpeiro" communities that so far have washed a little tin ore on an individual basis – and in a few places some gold and precious stones – from the rivers.

It was very interesting to see and hear about the existence of tin. Particularly talks with geologists, who constantly travel in the jungle to find new deposits, gave one the impression of the great possibilities, and also of the difficulties to be overcome.

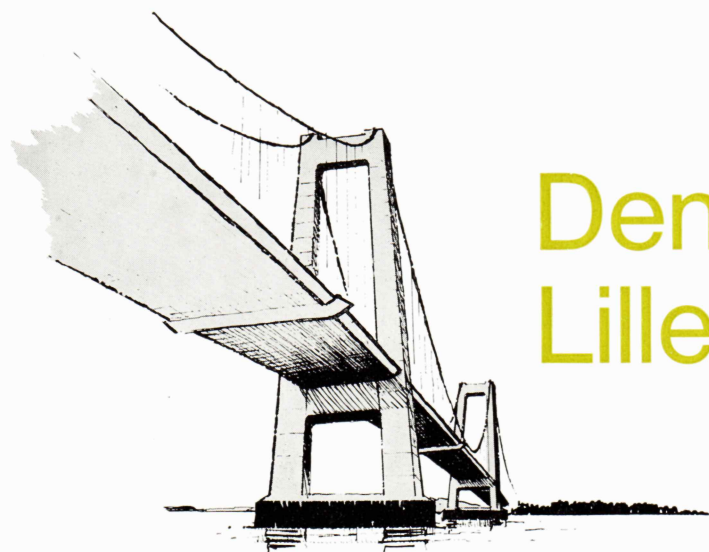
No big animals or Indians showed themselves on our route, but both are to

be found if you have time to spare. Insects are plentiful – we saw a weevil as big as a medium-sized rat. However, mosquitoes, spiders, and bees are giving most trouble.

The trip back to Porto Velho was nice and pleasant especially when you compare it with riding in a half-track vehicle across home-made jungle roads.

Tuesday morning, when on the way back to Sao Paulo, we visited Cuiaba, the capital of Mato Grosso, where the Company has a rubber washing plant.

The last part of the flight took place in a heavy thunder storm, and it was very nice again to touch ground on Sao Paulo's air-field. Here it was a wretched eight degrees above freezing-point and raining.



Den nye Lille Bælts- bro

Danmark har fået en ny Lille Bælts-bro. Onsdag den 21. oktober 1970 først på eftermiddagen kørte Kongen og Dronningen op på broen fra Fyns-siden, og efter at Trafikminister Ove Guldberg havde holdt indvielsestalen, klippede Kongen det røde bånd over, og Danmark havde taget sin nye bro i brug. Lille Bælts-broen sætter let og elegant over den godt 1 kilometer brede rende mellem Stavrby Skov i øst og Lyngs Odde i vest, og den måler i sin fulde længde 1.700 meter. Det tog 5 år, 7 måneder og 2 dage at bygge den fra det øjeblik, spaden blev sat i jorden, og broen har kostet 250 millioner kroner.

I 1964 udskrev ministeriet for offentlige arbejder en international licitation over den nye Lille Bælts-bro projekteret af det rådgivende ingeniørfirma Chr. Ostenfeld & W.

Jønson. Tre danske entreprenørfirmaer – Dansk Entreprenørselskab Christiani & Nielsen, A. Jespersen & Søn A/S og J. Saabye & O. Lerche A/S – blev billigst ved licitationen på funderings- og betonarbejdet og dannede *Brokonsortiet Lillebælt*. Denne del af arbejdet påbegyndtes i foråret 1965 og blev afsluttet i december 1968. Entreprisen omfattede: Brofagene på land i Jylland og på Fyn, ialt 700 meter motorvejsbro, 2 ankerblokke, hver med en vægt på 35.000 tons, hvori kablerne til broen er fastholdt, og strømpilletårnene – der hviler på sænkekasser – funderet på jernbetonpæle, rammet 31 meter ned under bæltets bund. Tårnenes højde over vandoverfladen er 120 meter, hvorved den samlede konstruktionshøjde er 171 meter. Ialt er der anvendt 100.000 m³ beton samt 9.000 tons armeringsjern.

Som omtalt i ØK-bladet nr. 4, aug. 1967, deltog også ØK via Nakskov Skibsværft i brobygningsarbejdet. Broelementerne, som skulle danne brodækket, blev bygget for Monberg & Thorsen på Nakskov Skibsværft. Onsdag den 5. juli 1967 afskibedes de to første af de ialt 94 broelementer. Hvert af elementerne vejede 135 tons og blev transporteret parvis på en specialkonstrueret »katamaran« til lagerpladsen Stavrby på Fyn, hvor de blev færdiggjort og hejst op og gjort fast på brofagene.

Målene på standardelementerne var: længde 12 meter, bredde 33 meter og højde 3 meter, og efter programmet stod godt en kilometer brobane færdig med 6 spor formet som en vældig flyvemaskinevinge, der formelig flækker vindstødene og sender dem højt op over den kørende trafik. Mellem de to kæmpetårne

spænder broen sig i aerodynamiske sektioner, der netop i kraft af deres flyvevingede tværsnit giver broen en helhed, der virker overlegen. Arkitekterne har ladet ankertovene, der holder broen, forankre i tons af beton, der er gravet ned i jorden og omgivet af en tæt beplantning, således at broen virkelig er tilkøbt de to landskaber, den spænder imellem.

Nu er arbejdet med betonmaskinerne og nittehamrene færdigt, og man har herhjemme igen gjort et smukt og imponerende stykke ingeniørkunst færdigt.

THE NEW LITTLE BELT BRIDGE

Denmark has a new Little Belt bridge. In the afternoon of Wednesday, the 21st October, 1970, the King and Queen of Denmark arrived at the bridge by car from Funen, and after Mr. Ove Guldberg, the Minister of Traffic, had delivered the inaugural address, the King cut the ribbon, and Denmark took the new bridge into use. The Little Belt bridge spans in light and elegant fashion the well over 1 kilometer broad channel between Stavrby Skov in the east and Lyngs Odde in the west, measuring in its full length 1700 metres. It took 5

years, 7 months, and 2 days to finish from the time the ground was broken, and has cost 250 million Danish Kroner.

In 1964 the Ministry of Public Works invited international tenders for a new Little Belt bridge planned by the consulting engineering firm of Chr. Ostfeldt & W. Jønson. Three Danish firms of contractors: Christiani & Nielsen, A. Jespersen & Søn A/S, and J. Saaby & O. Lerche A/S, submitted the lowest tenders for the foundation- and concrete work, and formed the *Little Belt Bridge Syndicate*. This part of the work was begun in the spring of 1965 and completed in December, 1968. The contract comprised: the bridge shore sections in Jutland and on Funen, a total of 700 metres of bridge roadway, 2 anchor blocks each weighing 35,000 tons to which the cables of the bridge are secured, and the pier towers resting on caissons founded on ferro-concrete piles rammed down 31 metres below the bottom of the strait. The height of the towers above sea-level is 120 metres and the overall height of the construction is 171 metres. Altogether 100.000 m³ concrete and 9,000 tons of steel reinforcement have been used.

As already mentioned in the Company paper No. 4, August 1967, EAC was also involved in the building of the bridge via Nakskov Shipyard. The sections, to form the bridge deck, were built by

Nakskov Shipyard for account of Monberg & Thorsen. On Wednesday, the 5th of July, 1967, the first two of 94 deck sections were shipped. Each weighed 135 tons and they were transported in pairs on a specially constructed "catamaran" to the storing area at Stavrby on Funen where they were finally made ready, hoisted up, and secured to the spans.

The measurements of the standard sections were: length - 12 metres, width - 33 metres, and height - 3 metres, and according to programme well over one kilometer of bridge roadway was finished, with 6 roadways formed like a huge aeroplane wing, which slices gusts of wind and sends them high above the traffic. Between the two enormous towers the bridge stretches out in aerodynamic sections, the wing-shaped cross section of which creates a sense of unity, giving the bridge a superior appearance. The architects have caused the cables holding the bridge to be anchored in tons of concrete buried in the ground and surrounded by dense planting so that the bridge really appears linked with the two countrysides which it connects.

The work with the concrete mixers and riveting hammers is now completed, and once more a fine and impressive piece of engineering has been constructed. The second Little Belt bridge spans in a light and elegant fashion the strait between Funen and Jutland.

Grunnet-Jepsens afsked med Kongen af Ashanti

Den tidligere leder af R.T. Briscoe (Ghana) Ltd., Jes Grunnet-Jepsen (i midten) ledsaget af sin efterfølger Erik Petersen (t. h.), tidligere Hong Kong, aflagde i september et høflighedsbesøg i Manhyia Paladset i Kumasi hos Asantehenen, Otumfuo Nana Opoku Ware II (t. v.).

Filialbestyrer Grunnet-Jepsen lykønskede Asantehenen med, at han var blevet valgt til at beklæde Ashanti tronen (the Golden Stool) og benyttede samtidig lejligheden til at præsentere den nye leder for R.T. Briscoe (Ghana) Ltd.

Otumfuo Nana Opoku Ware II efterfulgte sin onkel, Otumfuo Sir Osei Agyeman Prempeh II, som afgik ved



døden den 27. maj 1970 i en alder af 78 år, efter at have siddet på tronen i 39 år.

Før han besteg tronen var Otumfuo Nana Opoku Ware II, der er jurist af profession, Nana Poku, d.v.s. Ghanas udpegede ambassadør til Italien.

Asantehenen blev af Dronningemoderen af Ashanti valgt til at følge sin onkel. Dette skete i overensstemmelse med traditionerne, hvorefter den nye konge, der skal udpeges blandt den gamle konges nevøer, vælges inden 40 dage efter kongens begravelse. Valget skal godkendes af »jarlerne« af the Golden Stool, høvdingetinget og forskellige andre rådgivende instanser, før det bliver officielt.

Han var lukket inde i »Apatamen«

– en hellig hytte – i adskillige dage, hvor han blev belært om the Golden Stool og høvdingeanliggender.

Den 28. juli besteg han formelt tronen som the Golden Stool's nye besidder.

GRUNNET-JEPSEN'S FAREWELL TO THE KING OF ASHANTI

Jes Grunnet-Jepsen (centre) former Managing Director of R. T. Briscoe (Ghana) Ltd., accompanied by his successor Erik Petersen (right) paid a courtesy call on Otumfuo Nana Opoku Ware II (left), Asantehene, at the Manhyia Palace in Kumasi in September.

Mr. Grunnet-Jepsen congratulated the Asantehene on his succession to the Ashanti throne (the Golden Stool), and also took the opportunity to introduce Mr. Erik Petersen as the new Managing Director.

Otumfuo Nana Opoku Ware II succeeded his late uncle Otumfuo Sir Osei

Agyeman Prempeh II, who died May 27, 1970 at the age of 78, after 39 years on the throne.

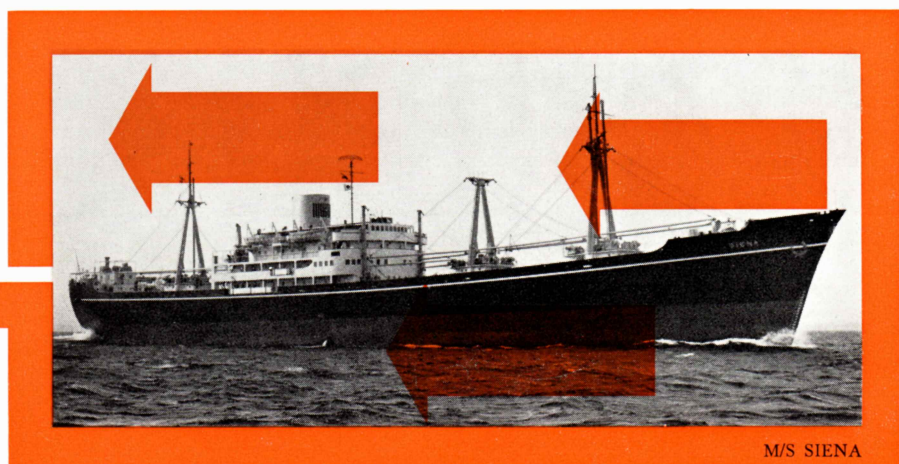
Before succeeding to the throne Otumfuo Nana Opoku Ware II, a lawyer by profession, was Nana Poku, Ghana's Ambassador designate to Italy.

The Asantehene was chosen to succeed his uncle by the Queenmother of Ashanti in keeping with the tradition that a new king selected from among the late king's nephews has to be chosen within 40 days of the late king's burial. The choice had to be approved by the Kingmakers of the Golden Stool, the Asante House of Chiefs, and various other chieftancy councils before it became official.

He was confined to the "Apatam", a traditional sacred hut, for several days during which he was taught about the Golden Stool and chieftancy affairs.

On 28th July, he formally took his place as the new occupant of the Golden Stool.

KLØD DER



I MASKINEN?

Først på aftenen den 22. oktober, medens *Sienas* maskine med rolige slag bragte skibet fremad på ruten fra Cape Town til Casablanca, begyndte spørgsmålstegnene pludseligt at tone frem på de vagthavende officerers pander. Farten på skibet faldt fra 17 til 15 knob, omdrejningerne gik ned fra 110 til 108. Der var ingen unormale rystelser fra ror og skrue, og motoren udviklede normal hestekraft. Rendestene og tanke var tætte, og der var intet unormalt at finde.

Mysteriet forblev uløst hele natten, men da solen begyndte at stå op på himlen, kom opklaringen. Man opdagede, at der hang en mere end 10 meter lang tigerhaj tværs over

boven ca. 1 meter under vandet med hovedet mod bagbord.

Skibet blev standset, hvorefter hajen sank. Da hajen var frigjort fra skibet, var alt pludselig normalt igen.

Skibet var sluppet med forskrækkelsen – og en tabt sejl distance på 25 sømil.

ENGINE TROUBLE?

Early in the evening of 22nd October, while the quiet strokes of the engine of *M/S Siena* were moving the ship forward on its journey from Cape Town to Casablanca, the officers on duty became highly perplexed. The speed of the ship fell from 17 to 15 knots, revolutions went down from 110 to 108. No abnor-

mal vibrations from rudder and propeller were noticed, and the engine was developing usual horsepower. Gutters and tanks were tight, nothing abnormal could be found.

The mystery remained unsolved during the night and the ship's officers were still in a quandary.

The explanation came, when the sun began to rise. It was discovered that a tiger shark more than 10 yards long was hanging abeam the bow about one yard below the water with its head towards the port side.

The ship was stopped after which the shark sank. When the shark was disengaged from the ship, everything suddenly became normal again.

The ship got off with a fright – and a lost sailing distance of 25 nautical miles.

Stockholm. *Scanservice's* stand på St. Eriks-Mässan.
 Stockholm. *The Scanservice stand at St. Eriks-Mässan.*

Scanservice

**på
 St. Eriks-Mässan
 i Stockholm**



Fra 2. til 13. september afholdtes i Stockholm den årlige konsumvaremesse, St. Eriks-Mässan.

Scanservice deltog for første gang i en sådan messe med en stand, der blev bemandet med personale fra vore generalagenter, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg, samt Stockholm agenterne, AB Broströms Linjeagentur.

Årsagen til at *Scanservice* deltog i denne konsumvaremesse var, at en stor del af St. Eriks-Mässans deltagere traditionelt kommer fra de områder, som *Scanservice* betjener. Gennem deltagelse med en informationsstand kunne *Scanservice* således være disse udenlandske udstillere behjælpelig med at etablere kundekontakter i Sverige.

Scanservice fik samtidig rig lejlighed til at informere såvel udstillingsdeltagerne som de besøgende om sit omfattende sejladsprogram, der nu omfatter 9 afsejlinger pr. måned fra henholdsvis Europa og Det fjerne Østen. Trafikken fordeler sig med 7 ud- og 6 hjemgående rejser via Cape of Good Hope og 2 ud- og 3 hjemgående afsejlinger via Panama-kanalen. De forskellige ruter bliver i dag betjent af tilsammen 37 skibe.



**SCANSERVICE AT
 ST. ERIKS-MÄSSAN, STOCKHOLM**

The annual consumer goods fair in Stockholm, St. Eriks-Mässan, was held from 2nd to 13th September, 1970.

Scanservice participated for the first time in a fair of this kind aided by personnel from our General Agents, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenburg, and AB Broströms Linjeagentur, Stockholm.

The reason why *Scanservice* participated in this fair was that a large number of the participants in the St. Eriks-Mässan traditionally come from areas serviced by *Scanservice*. By having an information stand *Scanservice* could thus help foreign exhibitors to establish contacts in Sweden.

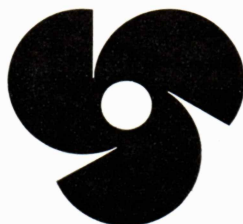
At the same time *Scanservice* was given a good opportunity to inform both foreign and Swedish visitors of its comprehensive sailing-programme, which now comprises 9 monthly sailings from Europe and the Far East, respectively. The traffic is split up into 7 outward and 6 homeward voyages via Cape of Good Hope and 2 outward and 3 homeward sailings via the Panama Canal. The two routes are served by 37 ships in all.

Stockholm. I forbindelse med St. Eriks-Mässan blev der holdt en reception i messebygningens restaurant.

Fra venstre: Direktør B. Rathje, *Scanservice*, København, i samtale med hr. Tang, Freezinghot Bottle Co., Hong Kong, og hr. A. Lundin, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg.

Stockholm. In connection with the St. Eriks-Mässan a reception was held in the restaurant of the fair building.

From the left: Mr. B. Rathje, Director, Scanservice, Copenhagen, in conversation with Mr. Tang, Freezinghot Bottle Co., Hong Kong, and Mr. A. Lundin, AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenburg.



Regionalmøde i New York

den 2. – 4. oktober 1970

Det andet nordamerikanske regionalmøde fandt sted på Hilton Inn, Tarrytown, N.Y., den 2.–4. oktober 1970. Fra Hovedkontoret deltog direktør Mogens Pagh, underdirektør C. F. Holten-Andersen og prokurist Holger Hansen. Fra filialerne deltog filialbestyrerne og afdelingslederne fra kontorerne i Los Angeles, New York, San Francisco, Portland, Houston, Vancouver, St. Thomas og Mexico.

Efter filialbestyrer Gorm Larsens velkomst gjorde filialbestyrerne fra de deltagende kontorer rede for deres handels-, industri- og shippingaktiviteter, og der fandt indgående diskussioner sted om en række emner.

Der var blandt alle mødedeltagerne enighed om, at mødet havde været særdeles værdifuldt, og der blev udtalt et stærkt ønske om at gentage sådanne møder med et halvt års mellemrum.

Næste regionalmøde: 19.–20. marts 1971 i Vancouver.

*REGIONAL MEETING IN
NEW YORK, 2nd–4th OCTOBER,
1970*

The second North American Regional Meeting took place at Hilton Inn, Tarrytown, N. Y., on 2nd–4th October, 1970. Participants from Head Office were Mr. Mogens Pagh, Chairman of

EAC, Mr. C. F. Holten-Andersen, General Manager, Wood Department, and Mr. Holger Hansen, Manager, Export Department. Branch managers and departmental managers from the following offices participated, viz. Los Angeles, New York, San Francisco, Portland, Houston, Vancouver, St. Thomas, and Mexico.

The meeting having been opened by Mr. Gorm Larsen, President, EAC, Inc., Los Angeles, the participating branch

managers reported on their commercial, industrial, and shipping activities, and a number of subjects were discussed in detail.

It was agreed by all participants that the meeting had been very successful and everybody was strongly in favour of such meetings being held at an interval of 6 months.

Next Regional Meeting: 19th–20th March, 1971.



Onsdag den 21. oktober afholdtes den 32. ØK-AFTEN i frokoststuerne på Hovedkontoret, hvor omkring 130 pensionister og seniores med damer var til stede.

Efter en kort indledning af direktør Gorm Borup – THAI Airways INTERNATIONAL Ltd.'s regionalchef for Europa, Mellemøsten og Afrika med bopæl i København – vistes filmen »The Seven Stars Of The East« med glimrende optagelser fra Thailand, Filippinerne, Macao, Hong Kong, Sydkorea, Japan og Taiwan. Efter forevisningen var der lejlighed til at stille direktør Borup spørgsmål i forbindelse med rejsemuligheder, priser etc. til disse fjerne mål.

Aftenen sluttede med servering af smørrebrød og kaffe, hvorunder der var rig lejlighed til at møde gamle venner og bekendte og genopfriske minder fra »dengang«.

EAC-EVENING

On Wednesday 21st October the 32nd EAC-EVENING took place in the Luncheon Rooms at Head Office, about 130 pensioners and senior officers with ladies being present.

Following a short introduction by Mr. Gorm Borup – THAI Airways INTERNATIONAL Ltd.'s regional manager for Europe, the Middle East and Africa, domiciled in Copenhagen – the movie "THE SEVEN STARS OF THE EAST" was screened, showing excellent shots from Thailand, the Philippines, Macao, Hongkong, South-Korea, Japan and Taiwan. After the film opportunity was given to put questions to Mr. Borup in connection with travelling possibilities, prices etc. to the distant destinations mentioned.

The evening ended with the serving of Danish open sandwiches and coffee during which there was ample opportunity to meet old friends and acquaintances and revive old memories.

Baltic Valiant - UBC, London

United Baltic Corporation Ltd., London, modtog for nylig den 3.570 ton d.w. store *Baltic Valiant* fra Krögerwerft GmbH, Rendsburg. Det er det nyeste af UBCs ni skibe, der besejler ruten London-Helsinki.

Skibet er beregnet til hurtig lastning og losning og til is-sejlad, således at det på 14-dages fart kan besejle ruten både sommer og vinter.

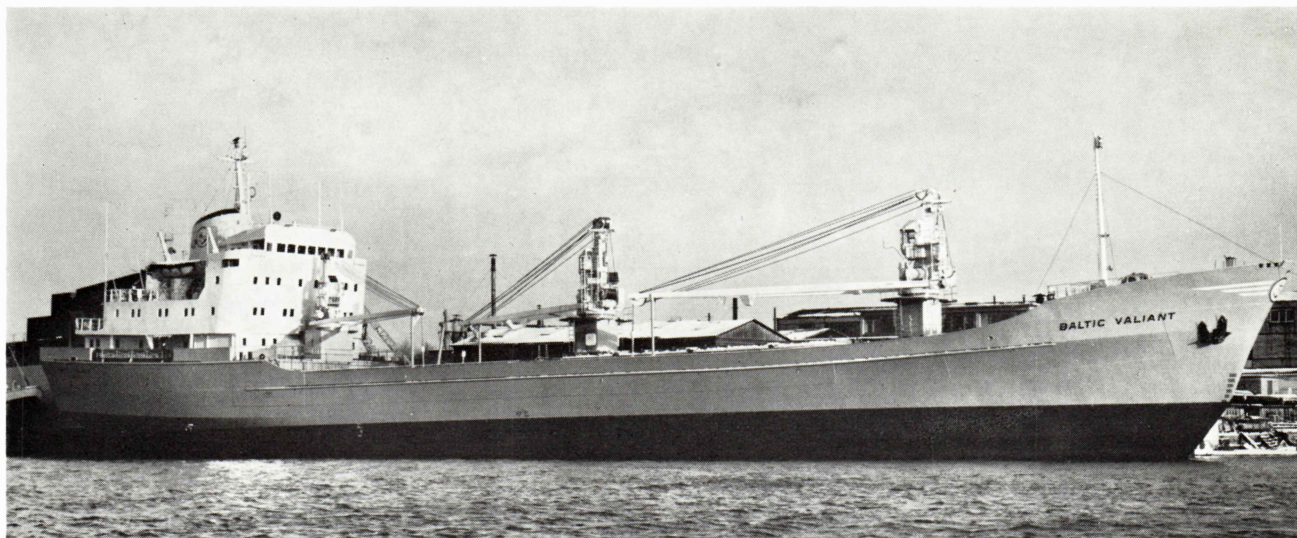
De to hovedlastrum, der er 12,5 m

brede, strækker sig over mere end 80 % af skibets dæksbredde. En dør i hækken giver adgang til et mellemdæk, der strækker sig fremad på begge sider af maskinen, som ligger i den midterste del af skibet. Tweendækket er lidt over 11 fod bredt.

For at give skibet god manøvrekontrol har det skruer med indstillelige skrueblade, ligesom der er anbragt styreskruer i forstavnen, og

disse skruer kan dirigeres fra hver vinge på broen. De tre lastrum betjenes af en 5-tons og to 10-tons kraner, der er anbragt således, at gods på 10 tons kan løftes fra alle lastrummene.

Maskineriet er en 9-cylindret trunk-motor, turbo-ladet M. A. N. type G9V52/74 mAL, der udvikler 4.050 bhp ved 243 o/m og giver en arbejdsfart på 15 knob.



Baltic Valiant er bygget til Lloyd's ✠ 100 A1 certifikat, med notifikation is-klasse 1, ligeledes finsk is-klasse 1 A.

"BALTIC VALIANT" –
UBC, LONDON

The 3.570 tons d.w. "Baltic Valiant" delivered recently by the German yard of Krögerwerft GmbH, Rendsburg, to her owners, the United Baltic Corporation Ltd., London, is the latest of nine ships on the service London-Helsinki.

She is designed for fast cargo-handling and for navigation in ice and is to maintain a fortnightly service throughout summer and winter.

The two main hatches, 12.5 m wide, extend over more than 80 per cent of the vessel's beam width. A stern door provides access to an after 'tweendeck space extending forward on either side of a midship engine casing which is a little more than 11 ft wide.

To give good manoeuvring control a c. p. propeller and bow thruster are provided, the c. p. propeller having controls

on either bridge wing. The three cargo holds are served by one 5-tons and two 10-tons deck cranes so positioned that 10-tons lifts can be handled at any hatch.

Propulsion is effected by a nine-cylinder, trunk piston, supercharged M.A.N. type G9V52/74 mAL engine developing 4.050 bhp at 243 rev/min and giving a load speed of 15 knots.

The "Baltic Valiant" is built to Lloyd's ✠ 100A1 Classification requirements, with notation ice-class 1, as well as Finnish ice-class 1 A.

EDB i Danmark i dag...



En journalist må aldrig møde uforberedt til et interview, og en TV-medarbejder skal på den afslørende skærm stå endnu mere forankret i sit stof og spille virtuost på skærmen. Danmarks Fjernsyn sendte den 20. november en udsendelse om »EDB i Danmark i dag«, og allerede den 27. oktober havde Fjernsynet 11 medarbejdere til træning i betjening af EDB hos ØK Data i Centralen på Vesterbrogade. På billedet ses fra

venstre ØK Data's afdelingschef Jens E. Brammer ved at sætte TVs medarbejdere, Henning Schmaltz-Jørgensen, Poul Zebitz Nielsen og Ole Andreasen ind i DelData's problemer. I diskussionen i TV deltog blandt andre ØK Data's direktør Ole Stangegaard.

"EDB IN DENMARK TODAY"
ON TV

A journalist must never attend an interview unprepared. Similarly, a TV journalist must be thoroughly conversant with his material when appearing on the screen. On 20th November the Danish TV televised an item about "EDB in Denmark today", and prior to that, on 27th October, the TV sent 11 of its journalists for instruction in EDB to ØK DATA headquarters in Vesterbrogade. The picture shows, from the left: Mr. Jens E. Brammer, head of department, ØK DATA, instructing the TV journalists: Mr. Henning Schmaltz-Jørgensen, Mr. Poul Zebitz Nielsen, and Mr. Ole Andreasen in the time sharing

problems of EDB. M. O. Stangegaard, Director of ØK DATA, participated, among others, in the TV discussion.





KØBENHAVNS NAVIGATIONSSKOLE

Ved den i oktober måned afsluttede eksamen på Københavns Navigations-skole har to af Kompagniets styrmænd:

Peter Wood og
H. Brinkmann

bestået skibsførereksamen.

Samtidig har

R. Berenos og
Teddy V. Petersen

bestået styrmandseksamen.

Styrmand Wood, der er britisk og styrmand Berenos, der er hollandsk statsborger, har begge sejlet som styrmand i Kompagniet i godt to år på dispensation, og de har erhvervet sig så gode kundskaber i dansk, at deres eksamensresultater var blandt de bedste.

Styrmand Teddy V. Petersen har været aspirant i Kompagniets skibe.

EXAMINATION AT THE COPENHAGEN NAVIGATION SCHOOL

At the examination which was terminated in October at the Danish Navigation School, Copenhagen,

Mr. Peter Wood &
Mr. H. Brinkmann

passed their master's examinations.

Simultaneously

Mr. R. Berenos &
Mr. Teddy V. Petersen

passed their mate's examinations.

Mr. Peter Wood, who is a British subject, and Mr. R. Berenos, who is a Dutch citizen, have done service for two years as mates in our Company's ships on dispensation, and they have acquired such a good knowledge of the Danish language that their examination results were among the best.

Mr. Teddy V. Petersen has been an apprentice in our Company's ships.



Den årlige generalforsamling fandt sted fredag den 25. september 1970 kl. 17.00 på Hovedkontoret. De forskellige punkter på dagsordenen blev afviklet under dirigent, kontorchef Victor Hansens kyndige ledelse, og de af bestyrelsen til ny bestyrelse foreslåede blev valgt, hvorefter klubbens bestyrelse i det kommende år bliver:

Ib Gade-Gerst, formand, 11 83 00,
lok. 301, priv.: 11 87 35

Henrik Jacobsen, D.S., næstformand,
AS 6600, lok. 55

Ole John Mohrsen, kasserer, 11 83 00,
lok. 359

Fru Else Gade-Gerst, sekretær, 11 83 00,
lok. 363

Dan Dupont, atletik, 11 83 00, lok. 356

Niels Veje, gymnastik, 11 83 00, lok. 385

Peter Brund, badminton, 11 83 00,
lok. 292

Sune Dolmark, bordtennis, 11 83 00,
lok. 482

Ole Thomasen, fodbold, 11 83 00, lok. 309

Jørgen Rueløkke, håndbold, 11 83 00,
lok. 392

Michael Lous Jørgensen, judo, RY 9500,
lok. 4

Peter Holme Nielsen, roning, 11 83 00,
lok. 255

Jørgen Myhre, tennis, 11 83 00, lok. 458

Erling Damgaard Andersen, svømning,
11 83 00, lok. 374

Til revisor genvalgtes enstemmigt
Preben Pedersen, Hovedbogholderiet.

Atletik



Efter overståelsen af de årlige unionsmesterskaber blev der lagt vægt på at få taget så mange idrætsmærker som muligt. I den forbindelse blev der arrangeret træning to lørdage i oktober på Østerbro Stadion, og det lykkedes at få næsten hele håndboldsholdet lokket ud på cindersbanen. For at give efternølerne en chance til at overstå gangturen arrangeredes denne den 31. oktober. Kvalitativt blev turen en stor succes. Skoven stod med alle efterårets farver, som solen gjorde sit til at forskønne. Desværre mødte der ikke så mange af efternølerne blandt juniorstaben op som forventet, så disse må nu haste igennem juleturen, og det er både synd og skam. Juleturen, der afsluttes med gløg i Peter Liep's pejsestue, afholdes den 19. december. Vi håber, at så mange som mu-

ligt vil benytte denne lejlighed til at gøre plads til julefrokosterne.

GYMNASTIK

Med sæsonens afslutning for atletik har gymnastikken taget sin begyndelse. På grund af atletikkens specialarrangementer var der en del aflysninger af juniorgymnastikken, men den er nu atter i fuld sving. Såvel seniorgymnastikken som damegymnastikken har stor deltagelse, mens juniorgymnastikken »halter lidt«. Vi kan oplyse, at der i øjeblikket arbejdes hårdt for at skaffe en ny og bedre gymnastiksal, hvilket burde medføre, at vi ser en del flere juniore om lørdagen.

Fodbold



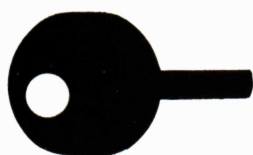
Den udendørs fodboldsæson sluttede lørdag den 24. oktober, hvor 2 Ø.K.B. hold deltog i K.F.U.I.s Five-a-Side turnering på Kløvermarken. Desværre lykkedes det ikke de to hold at nå særligt langt, idet Ø.K.B. I tabte 1-0 til Shell og Ø.K.B. II 3-1 til SKIF.

Indendørssæsonen er allerede i fuld gang. Der trænes med stor deltagelse hver fredag morgen i Idræts- huset. Årets interne juleturnering har ligeledes stor deltagelse, idet ikke færre end 40 mand har meldt sig, fordelt på 10 hold, der hver skal spille 18 kampe.

På K.F.U.I.s fodboldafdelings årsmøde den 30. oktober, hvor Ø.K.B. også var repræsenteret, blev vort forslag om benyttelse af 12. mand i udendørsturneringen vedtaget, således at der allerede fra næste sæsons start spilles efter denne nye regel.

Alle oplysninger om fodboldafdelingen kan indhentes hos: Ole Thomsen, lokal 309, og Jan Due, lokal 418.

Bord tennis



Bordtennisturneringen 1970-71 er startet. Vi har tilmeldt to hold, et i 2. division og et i serie 1.

Serie 1 holdet lagde ud mod ITR og vandt en sikker sejr på 8-2, et meget fint resultat, som lover godt for sæsonen.

2. divisions holdet har fået deres to første kampe aflyst, men holdet synes at være i god træning.

I week-enden 7.-8. november var der bordtenniskursus i Ringe på Fyn, og Ø.K.B.s bordtennisklub var her repræsenteret af Finn Thage, Jens Iversen, Erik Hansen og Sune Dolmark.

I. G.-G.



Sømandsidræt

Velfærdssekretær Bent Zimmermann Mortensen skriver fra Bangkok, at Scanservice er hård ved hans idrætskonkurrencer. Netop nu er fodboldbanen blevet gjort klar igen, men vi

skal ikke vente de helt store resultater herfra.

Velfærdskontoret mærkede det også tidligt i vore centrale idrætskonkurrencer, hvor ØK-bådene indtager mere og mere beskedne placeringer på rekordlisterne.

Fri Idrætslandskampen

I den nationale konkurrence fører Finland med 6,5 millioner points, Norge ligger på 2. pladsen med 5,3 millioner, Sverige er nr. 3 med 2,3 millioner points og Danmark nr. 4 med 2,2 millioner points. Heldigvis har vi også Island med, således at vi har dette land placeret på 5. pladsen med 220.000 points.

I konkurrencen mellem de bedste danske skibe skal vi helt ned til 7. pladsen for at finde bedste *Kompagnibåd*, nemlig *Basra*, der har 13.043 points.

Svømmekonkurrencen

Her ser det ligesom lidt bedre ud, idet stillingen pr. 1. november er denne:

	Pct.
	deltagelse
1. <i>Clara Mærsk</i> , A. P. Møller	85,5
2. <i>Aranya</i> , ØK	70,2
3. <i>Arosia</i> , ØK	60,6
4. <i>Magnolia</i> , D.F.D.S	55,5
5. <i>Lindø</i> , Therkol	52,1
6. <i>Chastine Mærsk</i> , A. P. Møller . .	51,3
7. <i>Patagonia</i> , ØK	51,3
8. <i>Boma</i> , ØK	44,7
9. <i>Ayuthia</i> , ØK	42,8
10. <i>Beira</i> , ØK	42,1
11. <i>Andorra</i> , ØK	40,5
12. <i>Ancona</i> , ØK	40,0

Herudover er yderligere 9 større *Kompagnibåde* placeret blandt de 47 bedste.

I den lokale Bangkokturnering er der to *Kompagnibåde* på ranglistens første to pladser, nemlig *Beira* og *Boma*, men også *Boribana*, *Ayuthia* og *Panama* er velplaceret, nemlig på henholdsvis 5., 7. og 8. pladsen.

Nordisk Landskamp i Fri Idræt

Trods det at der deltager 653 nordiske skibe i denne konkurrence, hvor-

På de første tre pladser ligger *Ontario* fra D.F.D.S. med 60.214 points, *Clara Mærsk* er nr. 2 med 52.588 points og *Labrador* nr. 3 med 43.668 points. Af velplacerede ØK-både kan vi nævne *Beira* på 10.-pladsen med 12.220 points, *Boribana* på 15.-pladsen med 10.375 points, og *Ancona* på 17.-pladsen med 9.682 points. *Sumbawa* ligger nr. 19, *Boma* nr. 20 og *Ayuthia* nr. 23. Det skal lige nævnes, at der har deltaget ialt 90 skibe i fri idræt, og blandt disse 90 skibe er der placeret ialt 16 *Kompagnibåde*, så bredden kan man i og for sig ikke klage over.

I den lokale Bangkokturnering fører *Clara Mærsk*, men her ligger *Beira* som nr. 5, *Boma* som nr. 8, *Sumbawa* er nr. 9 og *Panama* nr. 10. På Bangkoklisten er *Boribana* og *Songkhla* også placeret, men længere nede på ranglisten.

af de 58 er danske, har slet ingen *Kompagnibåde* placeret sig på ranglisten, men derimod har skibe som *Labrador* og *Heering Lotte* placeret sig fremragende. Vi har regnet til lægspoints ud for de 15 bedste.

Det er norsk *Queensville*, der fører med 22 bruttopoints, men allerede på 3. pladsen har vi dansk *Labrador* med 19 bruttopoints, og *Heering Lotte* ligger som nr. 15 med 15 bruttopoints.

Den Internationale Serie i Fodbold

Denne konkurrence har helt taget vinden ud af sejlene på nordisk serie, idet der deltager 1021 hold fra 40 forskellige nationer, og her har danske skibe gjort sig fremragende bemærket, idet *Olivia Mærsk* for øjeblikket ligger som nr. 2 i international sammenhæng med 19 points ialt, og *Labrador* ligger som nr. 3 med 18 points og *Ontario* nr. 10 med 18 points, men med lidt dårligere målforskel. *Heering Lotte* må her placere sig som nr. 39 med 12 bruttopoints ialt, men herudover er ingen danske placeret blandt de bedste.

B. O.

