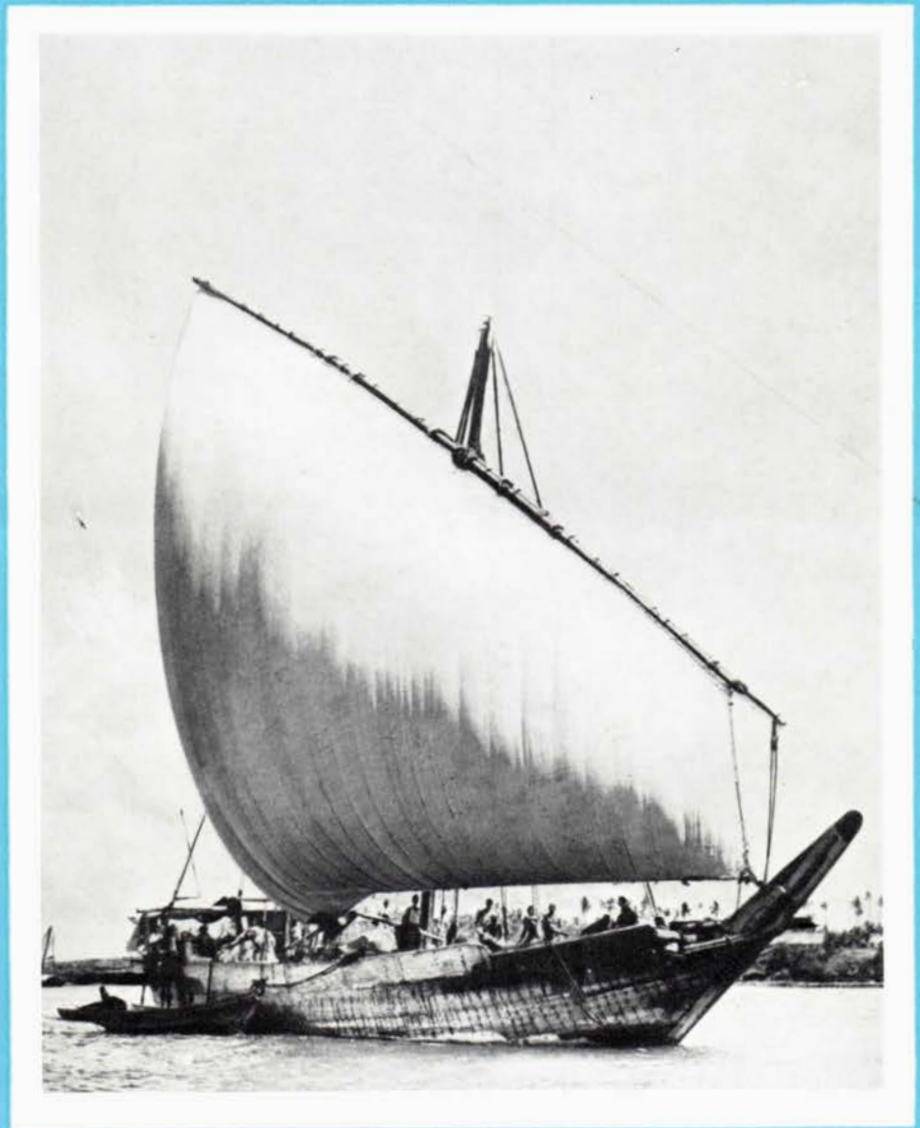
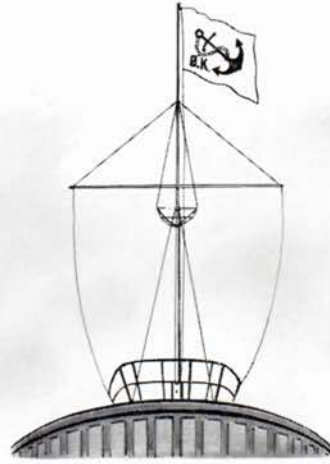


ØK BLADET



ÅRGANG 2 · NUMMER 1 · FEBRUAR 1959



ØK - B L A D E T

Kvartalsblad udgivet af
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

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

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

Husk at melde adresseforandring til sekretariatet

TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

INDHOLD:

Forsidebillede: Dhow i den gamle havn, Mombassa.	
Udvidet handelsskoleundervisning i Kompagniet	3
Hvad er skibsadoption?	4
Her bor vi	6
Gala Estate i Nyasaland	8
Kompagni-nyt	10
Dødsfald	14
Posadas kontoret	15
Ny Ø. K.-tanker søsat	16
De kan i Tahsis	17
Ny B-båd fra B. & W.	18
Nordic Heron	18
Sporten	19



UDVIDET HANDELSSKOLEUNDERVISNING I KOMPAGNIET

Kompagniets direktion har besluttet at lade en del af det unge personale gennemgå en udvidet teoretisk handelsskoleundervisning i perioden fra udstået læretid indtil udsendelsen til oversøisk tjeneste ved filialerne.

Kursus'et, der påbegyndtes den 21. november 1958, afholdes på Hovedkontoret og omfatter bl. a. markedsbearbejdelse, markedsrapportering og reklame.

Deltagerne modtog den første dag en orientering om tilrettelægnngen af det praktiske arbejde af kursuslederen, professor Ejler Alkjær, og selve kursus'et åbnedes med følgende tale af direktør Edvard Strandberg:

Vi indleder i dag en ny æra i Kompagniets historie med hensyn til uddannelsen af vore unge mennesker, som er bestemt for udsendelse til filialerne. Vi har jo igennem tiderne prøvet først og fremmest at sørge for, at vore lærlinge fik en god kontormæssig uddannelse; dertil er så i nogle tilfælde kommet en kortere tid på forskellige af de fabrikker, hvis produkter vi repræsenterer rundt omkring i verden, hvilket giver nogen praktisk erfaring og indsigt i, hvordan vore leverandører arbejder. Ved at påtage os at sælge symaskiner og automobiler etc. er vi efterhånden kommet i direkte kontakt med den lille køber, og det er nødvendigt for os at tage konsekvensen heraf, således at vi får den rigtige teknik og approach. Een ting er at lave storhandel og købe og sælge gennem mæglere, en helt anden ting er at forstå den kunst selv at vinde køberen for det produkt, man går i markedet med. Derfor er tanken opstået, at vi burde have en skole og faciliteter for at bibringe vore folk en virkelig salgs- og propaganda-teknik, således at de herhjemmefra er bedre rustet til at møde de krav, som uvægerligt bliver stillet til dem ude omkring i verden. De vil i den kommende tid gennem professor Alkjær og hans medhjælpere komme i kontakt med de bedste lærerkræfter, vort land kan yde i denne henseende, og jeg vil anbefale Dem at prøve at drage fuld nytte heraf.

Jeg vil også anbefale, at de, der ønsker virkelig at gå videre i denne uddannelse, i det daglige studerer på

egen hånd aviser, tidsskrifter, prøver på at se, hvordan vore konkurrenter griber sagerne an og prøver på at forestille sig, hvad de ville have gjort i påkommende tilfælde.

Så må De endvidere tænke over, at vi herhjemme står over for et dansk publikum og danske tekster i propaganda'en etc., folk på et forholdsvis højt trin, medens De i mange tilfælde, hvor De end havner i verden, kommer ud for, at propaganda'en måske skal være på verdens- eller lokale sprog – i hvert fald skal den ofte fange øjne og ører hos primitive mennesker med en helt anden indstilling end vor, og De må derfor have eller prøve på at få en vis psykologisk indsigt og gøre, hvad De kan for at se og lære, hvilke krav De skal opfylde der, hvor De nu havner.

Der tales så meget om produktion og produktivitet i denne verden. Det er jo en kunst at kunne producere – ikke mindst til den rigtige pris, men det er en næsten endnu større kunst at nå ud til kunderne og få den rigtige omsætning til den rigtige pris, således at der bliver et vist afkast, som står i rimeligt forhold til anstrengelserne. Det er dette sidste, De skal lære, og med skolen, som åbner i dag, prøver vi på at give Dem den rigtige baggrund, de bedste betingelser; så er det op til Dem at udnytte, hvad De her bliver stillet overfor på en sådan måde, at vi alle får gavn af det.

Jeg ønsker Dem held og lykke med foretagendet.

HVAD ER SKIBSADOPTION?



»Adoptivforældre« fra Lindevangsskolen om bord på »Siena« i Frihavnen.

Man hører og læser så tit om, at et skib er blevet adopteret af en skole. Og hvad betyder nu det?

Jo, der findes ligefrem en institution, som hedder Dansk Skibsadoption, hvis virksomhed er et led i det oplysningsarbejde for ungdommen, der gennem godt den sidste halve snes år er blevet udført af Foreningen til Søfartens Fremme.

Tanken i dette arbejde tager ikke direkte sigte på at »hverve ungdommen til søen«, men man ser det som sin fornemste opgave at skabe kendskab til erhvervets nationaløkonomiske og sociale betydning for det danske samfund og til livet, som det leves ombord i vore skibe.

Dansk Skibsadoption blev stiftet den 21. september 1948, og det første årlige komitemøde holdtes ombord i Ø. K.'s M/S »FALSTRIA« i Københavns havn den 9. september 1949.

Forud for stiftelsen var gået en række forhandlinger mellem skolernes og skibsfartens forskellige institutioner, og tanken om et samarbejde mellem den opvoksende ungdom og søens folk mødtes med stor velvilje fra myndighederne såvel som fra skolernes og søfartens forskellige organisationer.

Begrebet skibsadoption eksisterede allerede i udlandet, og da arbejdet blev taget op her, kunne den nyoprettede danske institution begynde sit arbejde på basis af erfaringer høstet blandt andet af »The British Ships Adoption Society« i London og »Adopsjonskontoret for Skip« i Oslo. Men herhjemme måtte man først og fremmest tage hensyn til dansk mentalitet og forholdene, som de er på danske skibe og i danske skoler, og

et resultat af dette arbejde kan allerede spores, idet interessen for erhvervet, både blandt unge og ældre, er steget betydeligt. Dette ses ikke mindst på den stadig voksende presseomtale. dansk søfart er genstand for.

I alt 182 skibe er blevet adopteret indtil nu, og alene af Kompagniets flåde er 24 skibe adopteret af forskellige skoler landet over. De adopterende skoler er fordelt på

29 gymnasier	23 privatskoler
126 kommuneskoler	4 slesvigske skoler

235 skoler er knyttet til Dansk Skibsadoption, og også de resterende 53 skoler har rettet henvendelse om at få lejlighed til at adoptere et skib. Disse henvendelser kan i øjeblikket ikke imødekommes, men Skibsadoptionen søger at råde bod herpå ved at tilsende skolerne tidsskriftet »Søfart« og tilbyde dem forskellige foredrag. Alene inden for denne gren af virksomheden er der udført et kæmpearbejde omfattende næsten 1500 foredrag for ca. 185.000 tilhørere.

Dansk Skibsadoption tilstræber gennem breve og ved



2. Styrmand P. Strand forklarer elever fra Nansensgades skole »Sibonga«s maskintelegraf.

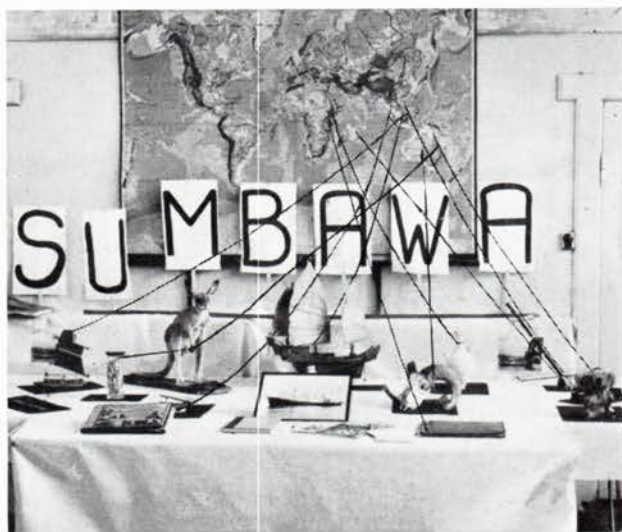
besøg at stimulere interessen for arbejdet og har, navnlig i begyndelsen af sin virksomhed, stået skibene bi med gode råd om, hvorledes kontakten med skolerne bedst kunne etableres.

De fleste, der lever på søen, synes naturligvis, at de oplever så uhyre lidt, og i alle tilfælde slet intet, der kan mere andre. Men det, der er dagligdags for de sejlene, er eventyret for drenge og piger herhjemme. Der kan fortælles om navigationen, skibet og dets indretning, maskinen, kabyssen, radiatorummet, om de mange forskellige funktioner ombord, ladningen, fremmede folk og byer, og ikke mindst sporten, og disse beretninger kan i høj grad gøres interessante med tegninger, fotografier eller postkort.

En del skibe, der er gået særlig varmt ind for samarbejdet med »deres« skole, har lejlighedsvis sendt gaver hjem fra Østen, Afrika og Amerika, og disse gaver til skolens samlinger er af eleverne blevet modtaget med stormende begejstring.

Breve og gaver fra skibene kommer således til at danne kontakten med den store verden, og dette udnyttes af skolerne i vid udstrækning i undervisningen, erhvervsvejledning, samfundslære og geografi.

Besøgene, ikke blot ombord i skibene, der altid har været meget vellykkede, men også besøgene på skolerne, navnlig af hjemmевærende søfarende, har knyttet mangfoldige kontakter mellem land og sø. Mange skoler nærer et brændende ønske om at få lejlighed til at se deres venner fra søen med pårørende på skolen, og disse arrangementer, hvor eleverne har budt på kulinariske nydelser fra skolekøkkenet og på optræden af forskellig slags, og hvor gæsterne har haft lejlighed til at inspicere bygningen fra kælder til kvist, har vist sig at være af stor værdi for samarbejdet, idet det har



Frederiks Allé's Kommuneskole, Aarhus, har udstilling af gaver fra »Sumbawa«.

givet parterne lejlighed til at knytte den personlige kontakt, der trods alt ikke kan knyttes gennem brevveksling. Dertil kommer, at adoptionsarbejdet har medført, at der blandt andet er vokset en ikke ubetydelig interesse frem hos eleverne for at søge et erhverv i tilknytning til skibsfarten, enten på søen eller i land.

Som nævnt har det været umuligt at tildele skibe til alle, og 53 skoler står i øjeblikket i kø og »venter på skib«. At interessen stadig er usvækket, viste et eksempel i dagspressen fornylig med stor tydelighed. Det nye Virum Statsgymnasium overtog nemlig fadderskabet for Ø. K.'s fragtskib, M/S »BASRA« – der løb af stabelen den 14. januar – allerede medens det endnu stod på byggebedding hos B. & W.

Når et nyt gymnasium skulle adoptere et af handelsflådens skibe, mente man, at det ikke ville være rimeligt at lade det adoptere en ældre båd, og gymnasiet fik derfor gennem Dansk Skibsadoption et skib, endnu inden dette overhovedet havde været i forbindelse med vand.

Ideen med en adoption på så tidligt et stadium er at give eleverne lejlighed til at følge adoptivbarnet fra allerførste færd.

At gymnasiets rektor med velvilje har føjet dette maritime indslag i skolelivet til andre foranstaltninger udover undervisningsplanen, som øger forbindelsen mellem skolen og eleverne, kan Dansk Skibsadoption med tilfredshed tage som et eksempel på, at dets virke er positivt og frugtbart.

Men samtidig understreges betydningen af den aktivitet, der er udfoldet og i fremtiden skal vises af de mange besætningsmedlemmer i skibene og eleverne i skolerne.

I den sidste ende er det her, arbejdet udføres, og her den store indsats bliver gjort.

Danmarks Rederiforening

fejrede lørdag den 17. januar sit 75 års jubilæum, og dagen igennem strømmede det ind med blomster og gaver til den jubilerende forening.

Kompagniet forærede foreningen et kinesisk celadon fad fra Yung-Cheng perioden, (1723–1735), (reliefarbejde).

Nyt til museet

Vi har modtaget en interessant gave til Kompagniets museum.

Fhv. sygehusinspektør O. Kjeldstrup, København, havde på en auktion købt en samling breve og brevkort for frimærkerens skyld. Ved en nærmere gennemgang af materialet viste det sig, at en del af de gamle brevkort indeholdt korrespondance med personer, der i Thailand var knyttet til Andersen & Co. og til Kompagniet i dets første år.

Disse kort, hvis indhold giver nogle livfulde og interessante indtryk af livet i det gamle Bangkok, har hr. Kjeldstrup skænket til Ø. K.-museet.

HER BOR VI...



Hovedsædet for Kompagniets organisation i Britisk Østafrika er beliggende i Mombasa. Siden 1936 har der været et ret intimt samarbejde mellem The Old East African Trading Co. Ltd., Mombasa, og Kompagniet. Dette førte til, at Kompagniet i 1949 overtog aktiemajoriteten i firmaet, hvis oprindelse går 50 år tilbage i tiden. Firmaets hovedforretning består i eksport af kaffe og huder og skind, og hertil er kommet, efter at Kompagniet har overtaget firmaet, en ret betydelig importforretning af danske og europæiske industrivarer.

Old East's hovedkontor i Mombasa er indrettet i lejede lokaler på Kilindini Road. Firmaet har 1. og 2. etage i en ejendom, som er ret gammel og umoderne, og det har længe været hensigten, når det rette tidspunkt kom, enten at bygge eller leje nye tidssvarende lokaler.

I Mombasa havn (Kilindini) har firmaet store pakhuse og fabriksanlæg. I de store godowns opbevares huderne og skindene, ligesom der her findes store presser, hvor de presses i baller til eksport. Old East har et betydeligt salg af ristet og malet kaffe i selve Øst-



afrika, og der er i havnen indrettet et risteri og en kaffemølle, medens der i forbindelse med eksportforretningen findes pakhuse og et stort rense- og vaskeanlæg for kaffe. Endelig har man pakhuse til importvarer, som herfra skal forsendes til forskellige pladser og stationer inde i landet.

Nairobi-kontoret, der er beliggende i lejede lokaler i en moderne bygning i byens forretningskvarter, er hovedsædet for firmaets importforretning. Men man nøjes ikke hermed. Kontoret handler også med Kenya kaffe og opkøber huder og skind. I udkanten af Nairobi findes pakhuse til opbevaring og sortering af de indkøbte huder og skind, inden disse forsendes til Mombasa for at blive eksporteret, og i Kahawa, uden for byen, har Kompagniet sit eget garveri, The Dragon Tanning Co. Ltd., hvis største produktion for eksport er krokodilleskind.

Det moderne Old East kontor i Nairobi.



The Dragon Tanning Co. Ltd., Kahawa.



MODSTÆNDE SIDE

For oven: Mombasa. Old East har kontorer på 1. og 2. sal i hjørnebygningen.

For neden: Mombasa kontorets store »export godown» i Kilindini med rense- og vaskeanlæg for kaffe.

Herunder: Dar-es-Salaam. Kontorerne er på 1. etage (over INFORMATION).



Hude- og skindforretningen nødvendiggør, at der rundt om i Østafrika er stationer til opkøb af varerne fra de indfødte. I Kenya er der således stationer i Kisumu, Thika, Meru og Nyeri.

I Tanganyika findes der kontorer og stationer i Dar-es-Salaam, Dodoma, Shinyanga, Mwanza, Bukoba, Moshi og Arusha. Kontoret i Dar-es-Salaam er hovedkontor for Tanganyika, og det har siden 1956 haft til huse i lejede lokaler i en ret ny kontorbygning. Det er moderne og gode lokaler. I nærheden af havnen har Old East de for forretningen nødvendige pakhuse.

Kontoret i Moshi har været benyttet af firmaet i mere end 10 år, medens kontorerne i Dodoma, Shinyanga og Mwanza er lejet i årene 1957 og 1958.

Uganda er storproducent af Robusta-kaffe, og i Kampala, hvor denne kaffe sælges på auktioner, har firmaet et vigtigt kontor. Man handler også her med

huder og skind, og der er en ret stor importforretning. Kontorerne er indrettet på 1. sal i en moderne kontorbygning, og disse lokaler har været lejet af Old East siden 1954.

Af andre kontorer kan nævnes Masaka, Mbarara og Mbale. Kontoret i sidstnævnte er indrettet i firmaets egen bygning og blev taget i brug i marts 1956.

Bestyrerens bungalow i Moshi.



Uganda. Kampala kontoret.



Uganda. Old East har egen bygning i Mbale.



GALA ESTATE I NYASALAND

— CENTRAL AFRIKA

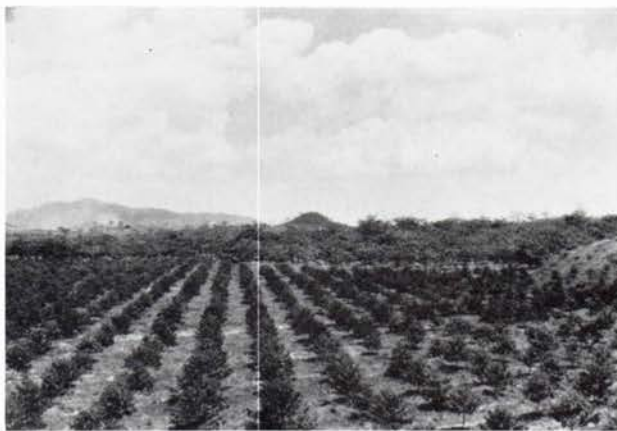
Allerede i 1942 begyndte Kompagniet at undersøge mulighederne for en rationel dyrkning af tungtræer i Afrika med produktion af træolie for øje, og i 1943 erhvervedes Gala Plantagen, som omfatter et areal på 2018 acres. I 1947 købtes det tilstødende Nachambo areal på 1972 acres, og i 1953 yderligere Namadzi Plantagen på 1566 acres, som også grænser op til de allerede erhvervede arealer.

Plantagen er beliggende på et plateau i det sydlige Nyasaland. Der er ca. 12 miles til hovedstaden Zomba, og hovedvejen herfra til Blantyre går lige forbi plantagen, så kommunikationsforholdene er udmærkede.

Topografisk set er landet på alle tre arealer let bølgeformet, dog her og der gennemskåret af slugter og sumpe, der som regel ikke egner sig til dyrkning af tungtræer. Hvad der særlig præger landskabet er de talrige termithøje, som findes spredt over hele området. I modsætning til den kegleagtige form termitboer har, f. eks. i Asien, minder de i Nyasaland meget om en hjemlig kæmpehøj, men er ofte betydeligt større. Det er tilsyneladende ikke den dårligste jord, termitterne har anvendt til bygning af deres høje, idet tungtræerne vokser bedre både på og rundt om dem, end det er tilfældet på de øvrige dele af arealerne.

Nyasaland er relativt skovfattigt, og for at kunne dække plantagens fremtidige behov af bygningstømmer og brændsel til de indfødte, bliver der hvert år tilplantet et vist areal med eukalyptustræer, som synes at vokse endda særdeles godt på Gala Estate. I Nyasaland blev der for ca. et halvt hundrede år siden dyrket en del kaffe, som imidlertid næsten blev opgivet de fleste steder på grund af sygdom i planterne, og den stadige nedgang i regnmængden, som var en direkte følge af nedhugning af skovene. Man prøver nu visse steder at genoptage kaffedyrkingen, og Gala Estate har som forsøg plantet et areal på 40 acres med forskellige varieteter af brasiliansk kaffe og Kenya kaffe, hvilken sidste siges at kunne tåle længere tørkeperioder. Resultaterne har imidlertid ikke helt svaret til forventningerne, og det overvejes nu, om der er økonomisk basis for kunstig vanding.

Men hovedinteressen er koncentreret om tungolie produktionen. Tungtræet er hjemmehørende i det syd-



lige Kina, hvor det har været udnyttet i mange år. I 1902 blev det indført til Nordamerika og senere til andre lande som Argentina, Brasilien, Indien, Rusland og Birma, og kom så sent som 1923 til Sydafrika. Navnet »tung« er af kinesisk oprindelse og betyder »træ«, og olien, som udvindes af nødderne, (der er almindeligvis tre i hver frugt) kaldes træolie. På grund af oliens hurtigtørrende evne anvendes den i stor udstrækning i maling, isolationsmaterialer, linoleum og til mange andre formål. Kineserne anvender den også til imprægnering af deres paraplyer og regnfrakker.

Da Kompagniet erhvervede Gala og Nachambo arealerne, var disse bevokset med græs og sekundære skovvækster, og der forestod derfor et ret omfattende oprensningsarbejde, før plantningen af tungtræerne kunne finde sted. Plantematerialet, som anvendes, består udelukkende af krydsninger (Cloner) af højtydende varieteter, som man er nået frem til ved kunstig bestøvning. De er hovedsagelig fremstillet af statens forsøgsstation i Nyasaland. Træet bliver sjældent ret højt, men under fordelagtige vækstbetingelser udvikler det som regel en omfangsrig krone, og gren-ansættelsen begynder allerede 5-6 fod fra jorden. Bladene er store og fligede, og blomsterne kommer ud i tætte hvide klaser, og i blomstringstiden er en tungplantage et meget smukt syn. Det tager ca. 4 år fra plantningen, til man kan begynde at høste nødderne.

I de første år, da høsten var relativt lille, blev den presset på en nærliggende plantage, men det hurtigt voksende udbytte nødvendiggjorde snart bygning af egen oliemølle. Opførelsen af en sådan påbegyndtes i 1950, og anlægget stod færdigt til at behandle høsten det følgende år. Oliemøllen har kostet ca. 350.000 kroner, og under en bestyrer, en assistent og en ingeniør, der forestår det daglige arbejde, beskæftiges flere hundrede indfødte arbejdere og clerks.

For at lade fabriken arbejde med den størst mulige kapacitet, indtil hele plantagen kommer i ydelse, behandles også nødder fra nogle mindre naboplantager. Udbyttet af egen høst androg i 1957 300 tons olie, men forventes at blive noget mindre i 1958 grundet på den vedholdende tørkeperiode. Når plantagen bliver fuldt ydende, regnes der med et udbytte på ca. 500 tons olie pr. år.

Fra oven:

Tungblomster.

Gala Estate. Et forsøgs-areal beplantet med kaffebuske. I baggrunden rager et kæmpe-termiitbo op bag tungtræerne.

Gala Estate. 10-12 år gamle tungtræer. Voldene under træerne forhindrer, at jorden føres væk under heftige regnskyl.

Afskalning af tungnødder udføres fortrinsvis af kvinder og børn.

KOMPAGNI-nyt

På et bestyrelsesmøde den 15. december 1958 har Kompagniets bestyrelsesråd suppleret sig med Danmarks tidligere ambassadør i USA, Henrik Kauffmann.

Samtidig med denne udvidelse af Kompagniets ledelse har bestyrelsen udnævnt eneprokurist Svend Storm-Jørgensen til vicedirektør og prokuristerne Werner Nielsen og Otto Rasmussen til eneprokurister med titel af underdirektører. Desuden har sekretariatschef Paul F. Elm fået tildelt prokura.



Vicedirektør
Svend Storm-Jørgensen



Underdirektør
Werner Nielsen



Underdirektør
Otto Rasmussen



Prokuratør
Paul F. Elm

Efter længere tids forhandlinger oprettedes den 24. september 1958 Bukh Diesel Motores Ltda., Sao Paulo, et selskab for fabrikation af motorer og traktorer i Brasilien, hvori Kompagniet og Motorfabrikken BUKH A/S, Kalundborg, samarbejder på 50/50 basis.

I dagene den 22. og 23. oktober 1958 afholdt A/S Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 150, M/T »ANNAM«, der er det første af en række tankskibe, som værftet har i ordre til Kompagniet.

Lasten transporteres i 9 centertanke og 12 sidetanke, og fuldt lastet vil skibet have en kapacitet på 18.530 t. d. w.

»ANNAM« er forsynet med det mest moderne brandslukningsmateriel. Der findes et automatisk brand-alarmeringssystem med brandanmeldere overalt i apteringen, kabysser og pantries, og hele apteringen er inddelt i brandzoner ved hjælp af brandskodder.

En japansk handelsdelegation under ledelse af Mr. Kureo Sasabe, President, Nagoya Chamber of Commerce and Industry, aflagde i slutningen af oktober 1958 et kort »goodwill«-besøg i København.

Delegationen var inviteret til frokost på Hovedkontoret af Kompagniets direktion.

Medlem af Kompagniets bestyrelsesråd, H. E. Vice-admiral H. A. Vedel og frue afrejste den 27. oktober 1958 med M/S »SARGODHA« til Malaja og Thailand og fortsatte derfra med M/S »KINA« til Saigon, Hongkong, Manila og Japan.

Efter et ophold i Japan tiltrådtes hjemrejsen via Bangkok og Rangoon til Penang, hvorfra admiralen og fruene sejler med M/S »SELANDIA« til Genoa.

Under opholdet i Bangkok blev viceadmiralen den 8. januar modtaget i audiens hos Thailands konge, som tildelte ham storkorset af Thailands kroneorden.

Direktør Mogens Pagh har i tiden 22/11–21/12 1958 været på forretningsrejse til Brasilien, St. Thomas og USA.

Den 26. november 1958 holdt prokurist H. Clausen et interessant foredrag om Sydafrika for Kompagniets senior-stab og pensionister med damer. Efter foredraget vist en farvefilm fra Sydafrika.

Foredraget blev gentaget for junior-staben den 8. januar.

En kinesisk handelsdelegation har aflagt officielt besøg i Danmark fra den 6. til den 16. december 1958. Foruden lederen, Mr. Pai Jen, Assistant Minister of Foreign Trade, bestod delegationen af 6 repræsentanter for officielle kinesiske handelsorganisationer.

Delegationen var Direktionens gæster til lunch i Kompagniet den 8. december, og den 14. december var der arrangeret en større lunch ombord på M/S »FALSTRIA«, hvor delegationens medlemmer havde lejlighed til at møde repræsentanter for Kompagniets danske forretningsforbindelser i handelen på Kina.

Endelig var D. K. H. Prins Axel og Prinsesse Margaretha værter for delegationen ved et cocktailselskab



H. K. H. Prins Axel viser handelsdelegationens leder, Pai Jen, nogle billeder fra sin sidste rejse i Kina. I midten prokurist P. Elm.

på »Bernstorffshøj« den 15. december, hvortil også repræsentanter for Udenrigsministeriet, Handelsministeriet og erhvervsorganisationerne var indbudt.

Aktieselskaberne Alfred Benzon og Medicinalco har oprettet et nyt aktieselskab, Mecobenzon, der fra den 1. januar 1959 har overtaget de to medicinalfirmaers parallelt løbende engros-forretninger med apotekerne i Danmark.

Det nye selskabs aktiekapital er på 6 mill. kr., hvoraf hvert selskab har indbetalt halvparten. Det vil i provinsen få engros-afdelinger på Medicinalcos hidtidige adresser, nemlig i Aalborg, Aarhus, Kolding og Odense, medens Mecobenzon og centrallageret får til huse i Alfred Benzons ejendom på Halmtorvet i København.

Bestyrelsen for det nye selskab består af dr. Bøje Benzon (formand), højesteretssagfører H. Bech-Bruun og direktør E. Strandberg. Cand. pharm. Kristian Schydt, som i nogle år har været underdirektør i Medicinalco, bliver selskabets administrerende direktør.

Fra den 1. januar 1959 er to store danske sæbekoncerner blevet sluttet sammen, »Oliemøllen« (Danske Oliemøller og Sæbefabrikker A/S) og »Noma«. Sidstnævnte er et datterselskab af Dansk Sojakagefabrik.

De to koncerners kendte sæbemærker »Snevit« og »Selva« vil herefter ikke konkurrere mere, og de vældige reklameudgifter vil kunne reduceres. De to fabrikkers fremtidige produktion vil blive koordineret, medens »Oliemøllen« alene vil varetage salg og distribution af den totale produktion.

Direktør J. Chr. Aschengreen afrejste den 7. januar med fly til Pakistan, hvor han opholdt sig et par dage i Karachi. Der blev derefter aflagt besøg ved Indienorganisationens kontorer og i Colombo, og i dagene fra den 21. til den 26. januar deltog direktør Aschengreen i møder, der afholdtes af Continental/India/Pakistan

Conferences og Western Italy/India & Pakistan Conferences i New Delhi.

Fra Indiens hovedstad fortsattes rejsen til Tokio via Calcutta, Rangoon, Bangkok, Singapore, Saigon, Manila og Hongkong. Hjemkomst til København den 2. marts.

Vicedirektør S. Storm-Jørgensen fløj den 9. januar til Calcutta og Øst-Pakistan. Hr. Storm-Jørgensen deltog ligeledes i konferencemøderne i New Delhi og forventes tilbage til København den 1. februar.

Fra skibsafdelingen deltog kontorchef E. Schødt i konferencemøderne i New Delhi. Hr. Schødt, der afrejste fra København den 19. januar, forventes også tilbage den 1. februar.

Den 17. januar 1959 afleverede The Fairfield Shipbuilding and Engineering Company i Glasgow det ca. 35.000 t. d. w. store tankskib »NORDIC HAWK« til Nordic Tankships I/S., København, det nye partnerskab mellem ØK og BP. Til stede var repræsentanter fra Nordic Tankships' Kontrolråd samt repræsentanter fra Kompagniets Teknisk Afdeling, Skibsinspektion og Maskininspektion.

»NORDIC HAWK«, som er det største skib under dansk flag, er afsejlet på jomfrurejse til den Persiske Bugt.

Direktør Edv. Strandberg afrejste den 18. januar med fly til Tokio og vil derefter besøge Hongkong, Shanghai og Peking. Endvidere kontorerne i Manila, Singapore, plantagerne i Malaja, Penang, Taiping, Kuala Lumpur og Bangkok samt organisationerne i Indien og Pakistan.

Dir. Strandberg returnerer til København den 6. marts.

Den 29. januar holdt kaptajn H. C. Røder på Hovedkontoret et interessant foredrag om »Episoder i den 2. verdenskrig« for pensionister og senior-stab med damer.

Fra Kompagniets gæstebog



F. Dahlmann, Directeur de Zone, A. C. E. C., Charleroi, Belgien.

J. Kwasiborski, Overingeniør, A. C. E. C., Charleroi, Belgien.

Stanley Lloyd, Dir., Lloyd, Duncan & Co., London.
Ths. Falck, Dir., Det Bergenske Dampskibsselskab,
Bergen.

Erik Thune, Generalkonsul, Dir., F. L. Smidth & Co.
Cheng Wei-chih, Kinas ambassadør i Danmark.

Pai Jen, Asst. Min., Ministry of Foreign Trade, Peking.

Tang Hai-Kuang }
Chin Chia-Chu } Kinesiske Ambassade

Tsai Chi-Chuan }
Hsu Cheng-Ying } Medlemmer af den

Li Ko-Fu }
Ho Chi } kinesiske

Chang Tzu-Chun }
Chen Chin-Wen } Handelsdelegation.

Kuei Hsien

Dr. Leido, Kompagniets sagfører, Manila.

Otto Thaning, Ingeniør, Brown Boveri, Johannesburg.

Personale-nyt

Følgende filialledere er ankommet på hjemmeferie:
Cand. pharm. Henry Gadegaard, Beirut, hr. Henry
Christensen, Cali, og hr. W. T. Malling, Kuala Lumpur.

Der er udstedt den sædvanlige fuldmagt til at kvit-
tere for indbetalinger ved Kompagniets kasse til pro-
kurist, hovedkasserer R. Lehmann.

Der er udstedt specialfuldmagter ved Hovedkonto-
ret til:

Hr. Herluf Andreasen – Skibsafdelingen.

Hr. Erik Hansen – Træafdelingen.

Hr. J. Happe – Træafdelingen.

Hr. B. Hüttemeier – Hovedbogholderiet.

Hr. S. P. Jensen – Kontrolafdelingen.

Vice-president for E. A. C. Inc., New York, I. Gøthe,
som har vikarieret i Cali under filialbestyrer Henry
Christensens hjemmeferie, returnerede den 21. decem-
ber 1958 til New York. D'herrer J. Chr. Løbner og
O. Jørgensen bestyrer derefter i fællesskab Cali kon-
toret, indtil filialbestyrer Henry Christensen vender
tilbage.

Underdirektør ved Mælkekondenseringsfabrikken
Søren Hansen vendte i slutningen af december 1958
tilbage fra Hongkong og har nu påbegyndt arbejdet i
Nakskov.

Filialbestyrer Arne Smidt, Saigon, er efter ansøg-
ning blevet afskediget som ulønnet dansk konsul i
Phnom-Penh, medens den derværende filialbestyrer,

hr. B. Siemsen Jensen er udnævnt til denne post med
distrikt omfattende kongeriget Kambodia.

Kontorchef O. Brolykke, Eksportafdelingen, vendte
i begyndelsen af november 1958 tilbage fra et midler-
tidigt ophold i Ghana og er overflyttet til Proviant-
afdelingen pr. 1. december 1958.

Filialbestyrer G. Thygesen er rejst tilbage til Syd-
afrika.

Hr. John Ravn-Andersen, Bangkok, er blevet for-
flyttet til Vientiane.

Hr. Kurt Adolph Glavind, Kuching, er blevet for-
flyttet til Kuala Lumpur.

Hr. Svend Erling Nielsen, Malacca, har efter endt
hjemmeferie overtaget ledelsen af Kuching kontoret.

Hr. Arne Emil Jensen, Hongkong, er blevet for-
flyttet til Bangkok.

Hr. P. Olsbro, Tokio, forflyttes efter endt hjemme-
ferie midlertidigt til Rangoon.

Hr. J. Kruse Rasmussen, Karachi, er blevet forflyttet
til Salisbury.

Hr. S. E. Kolrengen, New York, er blevet forflyt-
tet til Hovedkontoret, Importafdeling »K«.

Hr. Johannes Stausbøll, Montreal, er blevet forflyt-
tet til Genoa.

Hr. P. E. Pedersen, Hongkong, forflyttes til Hoved-
kontorets Skibsafdeling.

Tidligere filialbestyrer P. Lind, Penang, er tiltrådt
midlertidig tjeneste ved Hovedkontoret, Skibsafde-
lingen.

Hr. Ivan Bruun, Kuala Lumpur, er tiltrådt midler-
tidig tjeneste ved Hovedkontoret, Træafdelingen.

Hr. A. Reinholdt Nielsen, Singapore, er efter endt
hjemmeferie tiltrådt tjeneste ved Hovedkontoret, Inter
Office.

Hr. Niels Jørgen Møller, Singapore, vil efter endt hjemmeferie blive forflyttet til Accra.

Hr. Bent Green, Passagerkontorets Bogholderi, er forflyttet til Hovedkassen, og samtidig er hr. Tom Larsen, Kontrolafdelingen, forflyttet til Passagerkontorets Bogholderi.

Hr. E. Axelsen, hr. M. J. Wiboltt, Bangkok, hr. Jens Brix Westergård, Kuala Lumpur, hr. F. Aiken-Petersen, Melbourne, hr. O. Christiansen og hr. T. Stryhn, Singapore, er udtrådt af Kompagniet. Frøken Kirsten Henius har pr. 31. december 1958 forladt Sekretariatet for at tiltræde en stilling hos Berlingske Tidende i London.

Mærkedage

40 års jubilæum

Maskinchef Ove Eisenhardt, »PATAGONIA«, 19. 2. 1959.

Kaptajn A. Berg, Skibsinspektionen, 25. 2. 1959.

25 års jubilæum

Kontorchef Henry J. Bech, 15. 3. 1959.

Kontorchef Ernst H. Andersen, Importafdelingen, 1. 4. 1959.



Maskinchef Ove Eisenhardt



Kontorchef Henry J. Bech



Kaptajn A. Berg



Kontorchef Ernst H. Andersen

Runde fødselsdage

50 år

Kaptajn J. A. Thomsen, 25. 3. 1959.

Kontorchef Helmuth A. Hansen, Eksportafdelingen, 28. 4. 1959.

60 år

Pens. maskinchef E. S. Simonsen, 10. 3. 1959.

Prokurist Vagn A. Holbøll, Buenos Aires, 4. 4. 1959.
Kontorchef Axel Vald. Larsen, Skibsafdelingen, 10. 4. 1959.

Telegrafist S. B. Christensen, Skibsinspektionen, 20. 4. 1959.

65 år

Portner Otto Hemmingsen, Dumex, 14. 1. 1959.

Kontorchef Poul E. Glahnson, Importafdelingens Bogholderi, 10. 2. 1959.

Pens. maskininspektør A. K. Bram, tidl. Bangkok, 28. 2. 1959.

Kontorchef Vilhelm P. Naver, Proviantafdelingen, 21. 4. 1959.

75 år

Pens. forvalter Hjalmar Jørgensen, 22. 2. 1959.

80 år

Pens. arbejder S. Sevaldsen, Trælageret, 12. 2. 1959.

Pens. kaptajn A. Topp, 22. 4. 1959.

85 år

Pens. kaptajn E. Juel Hansen, 11. 4. 1959.

Ankomsten på hjemmeferie:

Hr. G. Caspersen, hr. B. Rathje, Bangkok. Hr. Erik Jacob Christensen, Durban. Hr. Arne Jacobsen, hr. Otto C. Magnussen, Ghana. Hr. P. E. Pedersen, Hongkong. Hr. R. E. Boissevain, Johannesburg. Hr. Erik Blach Andersen, Mombasa. Hr. Torben Klüwer, Nigeria. Hr. Svend Erik Nielsen, Rangoon. Hr. Peter Henning Johansson, Recife. Hr. Carl Pedersen, Sao Paulo. Hr. C. E. Dalgas, Singapore.

Udsendelse til filialtjeneste:

Gunnar Collin, Genoa, til Bangkok.
Bjarne Dyrved, Eksportafdelingen, til Bangkok.
Poul Westring Weber, Skibsafdelingen, til Genoa.
Vagn Genter, Importafdelingen, til Paris.
Per Søndergaard, Bogholderiet, til Paris.
Peter Molbeck, Paris, til Sydafrika.
Kay Erik Sønderup, Paris, til Usumbura.
Søren Larsen, Eksportafdelingen, til Usumbura.
Carl-Johan Karlsson, Eksportafdelingen, til Lagos.

D Ø D S F A L D



Svend Selsing

8. 6. 1896 – 31. 12. 1958

På den sidste dag i 1958 døde kasserer Svend Selsing ganske pludselig kun få timer efter, at han glad og smilende havde forladt kontoret. Jeg har kendt og arbejdet sammen med ham i 46 år og deraf de sidste 30 år på nærmeste hold. Det skal siges her, at en bedre medarbejder kunne man ikke ønske sig. Flittig og omhyggelig som han var af natur, kunne man være sikker på, at det, der påhvilede ham, altid var i orden og færdig til tiden, og så var han samtidig så redelig og loyal, en mand man fuldt ud kunne stole på. Han vil blive savnet af alle sine kammerater på kontoret og ikke mindre af alle de tusinde, som havde ærinde til kassen, det være sig leverandører eller pårørende fra skibenes besætninger. Han gjorde sig i kraft af sit venlige smil og stilfærdige væsen til ven med alle. – Han havde fortjent nogle år, hvor han efter de mange arbejdsår kunne have dyrket nogle af de mange interesser, han havde. Det opnåede han ikke, men han fik en skøn død.

Æret være hans minde.

P. Henriksen.



*Svend Coles
Frederiksen*

18. 10. 1894 – 8. 1. 1959

Efter lang tids sygdom er kontorchef Svend Coles Frederiksen den 8. januar afgang ved døden, 64 år gammel.

Svend Coles Frederiksen blev ansat i Kompagniet i 1914, og efter et par år ved Hovedkontoret udsendtes han til Østen, hvor han i årene 1916–1931 gjorde tjeneste i Shanghai, Tientsin og Shanghai, og hvor han lagde stor dygtighed og energi for dagen.

Efter hjemkomsten til Hovedkontoret blev han leder af den afdeling i Importafdelingen, der er beskæftiget med handel med foderstoffer.

Den 1. juli 1958 udtrådte Coles Frederiksen af aktiv tjeneste af helbredsmæssige grunde.

Finn Aschengreen

9. 4. 1934 – 9. 1. 1959

Lørdag den 10. januar indløb det sørgelige budskab til Hovedkontoret, at en af Kompagniets unge medarbejdere var kommet af dage ved en ulykke dagen før. Det var den unge Finn Aschengreen, som var knyttet til Ø. K.s Port Swettenham kontor.

Finn Aschengreen havde ifølge de modtagne meddelelser besøgt en swimming-pool ved Morib Beach og var på vej hjem i sin bil. Da han skulle passere en bro over floden Klang, ca. 25 km fra Kuala Lumpur, ramte vognen broens gelænder, der sprængtes, og bilen styrtede ned i den dybe kløft og vendte rundt. Han blev dræbt på stedet.

Finn Aschengreen, der var ugift, blev ansat i Kompagniet i 1951. Han var eneste barn af skibsmægler A. V. Aschengreen, en broder til direktør J. Chr. Aschengreen. Han var en meget lovende ung mand, som ledelsen og hans kammerater satte stor pris på.

Den danske handelsflåde

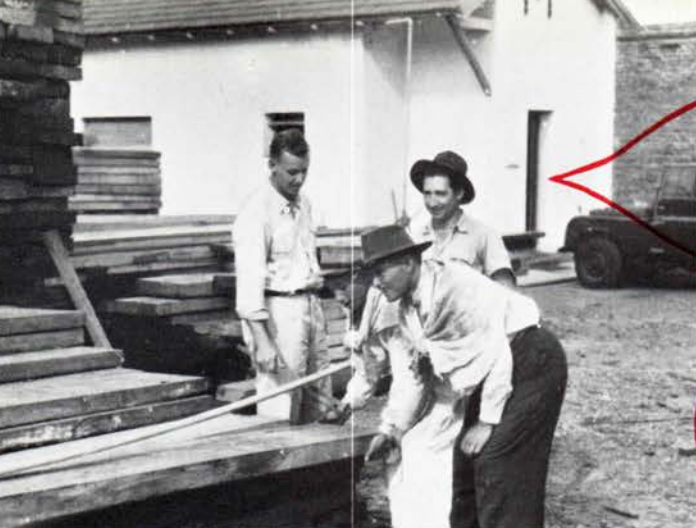
Af den danske flåde er der i løbet af 1958 solgt 24 skibe på ialt 61.000 b. r. t. og 94.700 t. d. w. til udlandet. Det drejer sig i langt de fleste tilfælde om ældre fartøjer, både motorskibe og kulfyrede både. Blandt andet er to af Ø. K.s gamle veltjente skibe fra begyndelsen af tyverne, »JAVA« og »ASIA«, begge solgt til ophugning i Japan.

Afgangen af danske skibe til udlandet omfatter også en mindre gruppe coasters, der alle er solgt til Brasilien.

Under de fortsatte dårlige fragtkonjunkturer må det ses som en ganske almindelig disposition, at de danske rederier udskifter en væsentlig del af deres gamle fartøjer, der vil få sværere og sværere ved at hævde sig i den skarpe konkurrence på verdenshavene.

Over for afgang af danske skibe til udlandet står iøvrigt en tilgang på ikke mindre end 59 nye skibe på ialt 200.000 b. r. t. og 302.000 t. d. w. De fleste af disse skibe er leveret af danske værfter.

Den danske handelsflåde omfatter pr. 1. januar 1959 653 skibe på 2 mill. b. r. t. og 2,9 mill. t. d. w.



Posadas. Hr. Preben Riis måler træ op på tømmerpladsen med medlemmer af staben.

Misiones. Det er ikke auto-stradaer, der fører ud i junglen, men landroveren klarer dem



POSADAS KONTORET, MISIONES (ARGENTINA)

Posadas kontoret er et underkontor af Buenos Aires filialen, beliggende i Argentinas nordøstlige provins Misiones ved Alto Paraná floden. Denne flod løber sammen med Alto Paraguay floden ud i Paraná og udmunder sammen med Uruguay floden i et af verdens største deltaer, ved La Plata i nærheden af Buenos Aires, en distance på ca. 1500 km fra Posadas. Sidstnævnte er hovedstaden i Misiones og har ca. 50.000 indbyggere, hvoraf en stor del er af europæisk oprindelse.

Staben består af en dansker, to lokalt ansatte kontorfolk (bogholder og assistent) samt en træopkøber, en formand, to træopmålere og ca. 10-15 arbejdsfolk på tømmerpladsen. Af materiel disponeres der over to jeeps samt, til brug ved lastning og losning af jernbanevogne og lægtre, en traktor og to 6-ton »trailers«.

Kontoret blev åbnet i fyrrerne, for at Kompagniet selv kunne tage aktivt del i opkøbene af såvel savet træ som stammer fra denne provins, hvor store kvanta af Argentinas lokale træsorter bliver hentet til markederne i Buenos Aires og de andre indenlandske provinser, og der er med tiden blevet oparbejdet en god opkøbscentral, især for savet træ til brug for bygnings- og møbelindustrien.

Også kasein, leveret fra Kompagniets egen mølle i Buenos Aires, er blevet en vigtig salgsartikel. Det bruges til fremstilling af lim, som igen anvendes i fabrikationen af finerplader.

Kontoret har kontakt med de største tungolie- og tobaksproducenter i provinsen Misiones, og disse varer forhandles igennem Buenos Aires. De kendteste typer tobak, der dyrkes, er »Criollo«, »Kentucky« og »Maryland«.

I midten af 1957 fik kontoret igennem firmaets repræsentant i Buenos Aires distributionsretten for LEY-

LAND MOTORS LTD. i Argentinas to nordøstlige provinser, Corrientes og Misiones, og man er nu begyndt at sælge dette verdenskendte og velanskrevne firmas lastvogne og busser.

Provinzen Misiones har et areal på ca. 30.000 km², eller ca. 3/4 af Danmarks størrelse og er en af Argentinas vigtigste og rigeste provinser. Dette skyldes den subtropiske frodighed, og at jordbunden med dens karakteristiske røde jord »la tierra colorada« er meget rig på organiske stoffer.

Klimaet er fastlandsklima, og der kan i en 4-5 måneder af året ofte være temperaturer på omkring 33-42° C., foruden at fugtighedsprocenten er høj. I Posadas er det fugtigvarmt om natten, og moskitoerne gør en livet surt. Det er derfor nødvendigt at sove med net bogstavelig talt hele året rundt. Dette er derimod ikke tilfældet inde i landet eller blot lidt uden for Posadas, hvor man har herlige, kølige aftener og nætter, og hvor moskitoerne næsten ikke mærkes.

Regntiden sætter ind i vintermånederne, og så står himmel og jord i eet. Floder, åer og bække svulmer op og gør i flere måneder mange mennesker hjemløse.

I de sidste 30-40 år er vældige skovarealer blevet ryddet, og i stedet for finder man nu provinsens rigdomme i form af vældige Tung- og Yerba Mate planter. Sidstnævnte, også kaldet Misiones' »oro verde« (grønne guld) er en slags kristtornbuske, hvis blade man tørrer og støder til et groft pulver og bruger til at lave te af. I de senere år er der blevet anlagt store teplantager, og der dyrkes endvidere appelsiner, mandariner, citroner og grape fruits over store dele af provinsen. Ananasmarker, banan- og sukkerrørsplanter er også meget udbredt, ligesom man ser »paltas« (avocat-pærer), soja, majs og ikke mindst rodfrugten »mandioca«, som oprindeligt stammer fra Paraguay.

Sidstnævnte er en slags kartoffel, men af form som en trærod. Den spistes især tidligere af den fattige del af befolkningen og kaldtes da også med rette »den fattiges brød«.

I den sydlige del, som støder op til Corrientes-provinsen, er der en betydelig risproduktion. Endvidere har et italiensk kompagni »Celulosa Argentina« her startet en storfabrikation af papir og har i de sidste 15 år beplantet enorme arealer med fyrretræer.

I den nordøstlige del af provinsen findes store



»Iguazu«, de vældige og imponerende vandfald, ca. 330 km fra Posadas.

junglelignende, stedsegrønne skovarealer. Dyrelivet er rigt, da mennesket endnu ikke er trængt helt ind og har forstyrret idyllen, og man møder her vildsvin, puma, ozelot, tapir, antilope, dådyrlignende vildt og aber, og ikke mindst mangeartede og farvestrålende fugle. Over hele provinsen er der masser af slanger, de fleste af dem giftige, ligesom der findes fugleedderkopper og skorpioner.

Såfremt man kan indstille sig på noget, der er »anderledes«, og ikke kun ser med kritiske øjne på den latinske race, kan man få stor glæde af at omgås den lokale befolkning. Man må prøve at forstå den sydamerikanske mentalitet og dens særegenheder, som på mange måder er meget charmerende, men ikke mindst må man forsøge at lære landets sprog hurtigst muligt.

Der er flere gode klubber, og i »fritiden« er der rig lejlighed til at spille tennis, svømme, fiske og gå på jagt. Der findes en nyanlagt golfbane på 9 huller i et særdeles smukt og naturskønt område ca. 8 km fra byen.

I klubberne fejres de nationale fester med middag og dans, eller man kommer sammen for at spille bridge eller canasta. Der høres ved disse selskaber og sammenkomster ofte en 4–5 forskellige sprog, idet mange skandinaver og andre europæere gennem de sidste 40 år har bosat sig i landet.

Ca. 65 km fra Posadas findes nogle meget velbeva-

rede ruiner af klostre, som blev bygget af jesuitermunke i det 17. århundrede, og som sammen med de vældige og imponerende vandfald »Iguazu« (fra guarani sproget: »de store vande«), der ligger ca. 330 km fra Posadas, er valfartssteder for alverdens turister. Floderne, der danner disse vandfald, løber midt i de store skove ved grænsen mellem Brasilien og Argentina og har en bredde på ca. 2500 meter. Mange af faldene måler fra 50 til 90 meter.

Misiones er en af Argentinas »Wild West« provinser, hvor store fremskridt og resultater handelsmæssigt må kunne forventes i de kommende år. For træopkøberne, d. v. s. firmaer, som ikke selv ejer skove eller har koncessioner til at udnytte regeringens skovarealer, vil forholdene i den kommende tid måske blive noget vanskeligere, idet der i de sidste 10 år er drevet og stadig drives en komplet menings- og planløs rovdrift, uden at der bliver foretaget nogen egentlig systematisk nyplantning. Men Kompagniet har øjnene åbne for dette problem, og man vil sikkert med tiden være i stand til at finde en løsning, ligesom der efterhånden utvivlsomt også vil vise sig andre interessante opgaver i Misiones provinsen.

P. A. R.

Ny Ø.K.-tanker søsat



»Asia« på vej ned ad beddingen i Nakskov.

Kompagniet udvider rask sin tankskibskapacitet. Den 30. oktober 1958 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 151, et motortankskib på 18.500 t. d. w.

Skibet blev navngivet af fru højesteretssagfører H. Bech-Bruun og fik navnet »ASIA« efter Kompagniets ældste fragtskib, som fornylig solgtes til ophugning til Japan.

M/T »ASIA« er udstyret med en B. & W. dieselmotor på 10.000 chk., som vil give skibet en fart i lastet stand på ca. 16 knob.

Stabelafløbningen overværedes af bl. a. H. K. H. Prins Axel, som udtalte sin anerkendelse af arbejdet, især snedkerarbejdet på »ASIA«, og Prinsen sagde: »Jeg tager ikke i betænkning at udtale, at man ikke bygger bedre skibe nogen steder, end man gør i Nakskov.«

Når der tales om tankskibe, og man spørger, hvilket var Kompagniets første, bliver svaret sikkert: M/S »MEXICO«, den 4.500 t. d. w. store tanker, nybygning nr. 1 fra Nakskov skibsværft, som afleveredes i juli 1920.

Dette er dog ikke rigtigt. Det første var S/S »TIMSAH« på 380 t. d. w., som i årene 1907/11 transporterede olie til Østersøhavne fra Kompagniets daværende tankanlæg på østmolen i Frihavnen. Både skibet og anlægget solgtes i 1911 til D. D. P. A., det nuværende Dansk Esso A/S., men senere, da opbygningen af den dieseldrevne flåde begyndte, opførtes på et areal, lejet af Københavns Havnevæsen på den nordlige side af landvindingen øst for redhavnen, to tanke, hver med en kapacitet på 3.000 tons olie. Disse er stadig Kompagniets ejendom, men udlejet til Danish American Gulf Oil Comp. A/S.

FINSK TRÆ til Sydafrika

Kompagniet lastede i oktober måned 1958 i Finland tre chartrede skibe »WERNER H«, »KONG DAG« og »BERLIN« med ialt ca. 4.300 stds. eller 20.000 cbm. (11.000 tons), savede og høvlede brædder til Sydafrika. Det var næsten 50 % af Finlands samlede eksport af trælast til Sydafrika i 1958. Træet var hovedsagelig fra Nordfinland og udgør den største afskibning inden for en sæson af baltisk træ til Sydafrika efter den 2. verdenskrig. Det repræsenterede en cif-værdi på ca. syv mill. kroner.

Partierne afskibedes fra Kemi og Kotka med hovedparten fra Kemi, der er Nordfinlands største afskibningshavn for trælast, beliggende i Lapland, mindre end 100 km fra Polarcirklen.

Et fint slag . . . !

Direktør Olsen var meget stolt af sit golfspil – og da hans svigermor kom på besøg, tog han hende med ud på banen, for at hun kunne se ham brillere.

Alvorligt sagde han til caddien:

– Nu gælder det om at præstere et ekstra fint slag – for min svigermor er med mig herude i dag.

– Hr. direktør, sagde caddien pessimistisk, hvor fint De end slår, kan De aldrig ramme hende på den afstand.

De kan i Tahsis!



Ovenstående billede er taget i september 1958 i Kompagniets Gold River Camp i Tahsis i Kanada og viser tre kæmpestammer, fældet i skovene i »Lot 6«.

Stammerne havde en længde på ca. 27 meter med en diameter i topenden på 1,22 meter og i den nederste ende 1,52 meter. Den samlede vægt var ca. 70 tons, hvilket vil sige 20/25 tons per stamme. Der var således ikke tale om rene tændstikker.

Stammerne skulle bruges til en bro over Kaouk River, hvor vi er i færd med at anlægge en vej til transport af stammer fra en af vore andre »camps«. Alene det at transportere så store stammer ad den smalle Gold River Canyon Road med stejle bjergvægge på den ene side og svimlende afgrunde på den anden, er dygtigt gjort, men når man samtidig erfarer, at den ene lastbil måtte bakke hele strækningen, ca. 23 km, er det intet mindre end en enestående præstation!

Vi er stolte over, at det er sådanne folk, der arbejder for Kompagniet i Kanada.

Godt gjort Tahsis!

They know how in Tahsis!

The above picture taken in September 1958 at the Gold River Camp in Tahsis, Canada, shows three gigantic logs from the forest at »Lot 6«.

The logs were 82' long with a minimum diameter of 48" at the top end and about 60" at the butt. The total weight was about 70 long tons which means 20/25 tons per piece, so it is not just a question of matches.

The logs were to be used as bridge girders for our road construction project at Kaouk River.

Just the trucking of these logs along the Gold River Canyon Road with its steep mountain walls on one side and wide precipices on the other requires expert skill by the drivers, but when hereto comes that one of the trucks had to be backed 14½ miles through the Canyon to Tidewater we find that this is quite an extraordinary performance, and we are proud to have such people working for the Company in Canada.

Well done, Tahsis!



»Basra«s gudmoder, fru direktør M. Pagh, imellem direktør J. M. Barfoed, B. & W. (tv.) og direktør Hakon Christiansen.

Ny B-båd fra B.W.

Den 14. januar præcis klokken 12 gled Kompagniets 10.200 t. d. w. store nye motorskib, som årets første hos B. & W., ned ad den sneklædte bedding.

Dåbshandlingen blev foretaget af fru direktør Mogens Pagh, og skibet fik navnet »BASRA«. Det er et skib af B-typen med maskinen agter, og det er det 9. B. & W. skib til Kompagniet siden krigen.

Kompagniet var fyldigt repræsenteret. Fra bestyrelsesrådet, formanden, H. K. H. Prins Axel, ambassadør Henrik Kauffmann med frue, hofjægermester Sigurd Andersen med frue, direktør E. Maegaard og direktør, civilingeniør Jørgen Saxild med frue, og fra direktionen, direktørerne Hakon Christiansen, Edvard Strandberg og Mogens Pagh, alle med fruer. Desuden overværedes begivenheden af medlemmer af B. & W.s bestyrelse og direktion samt en række indbudte gæster.

Stabelafløbningen fik et festligt nyt islæt, idet de traditionelle hurraråb, da skibet tog vandet, forstærkedes med et kor af ungdommelige stemmer af skole-

elever. Det var en delegation af elever fra Virum Statsgymnasium, »BASRA«s »adoptivforældre«, som under førerskab af rektor Folke Roikjer og lektor, dr. phil. S. B. Böcher var mødt som repræsentanter for skolens klasser.

Virum-eleverne besøgte i formiddagens løb værftet og Refshaleøen, og da selve stabelafløbningen skulle finde sted, blev de af direktør Hakon Christiansen kaldt op på platformen på den ærefulde plads ved siden af nybygningens gudmoder. Det er første gang, at en skole har haft lejlighed til at se sit »adoptivskib« løbe af stabelen.

Fra værftet kørte de indbudte gæster til Langelinie-pavillonen, men heller ikke Virum-delegationens medlemmer kom til at tage sultne hjem. Direktør Christiansen havde en overraskelse i baghånden og inviterede på Ø. K.s vegne skoleeleverne på højt smørrebrød hos Wivex, hvor sekretær E. Sivertsen fungerede som vært for gæsterne.

Det blev for alle deltagerne en stor dag.

Efter »Basra«s stabelafløbning var Virum-delegationens medlemmer Kompagniets gæster hos Wivex.



NORDIC HERON...

På et af Englands store skibsværfter, Joseph L. Thompson & Sons, Sunderland, lidt syd for Newcastle, løb den 9. december 1958 den anden supertanker til Nordic Tankships I/S., København, af stabelen. Det var det

»Nordic Heron« har lige taget vandet.
(By courtesy of The Sunderland Echo).

ca. 35.000 t. d. w. store S/T »NORDIC HERON«, et søsterskib til »NORDIC HAWK«, som søsattes i juni måned i Glasgow.

Begge skibene er chartret af BP Tanker Co. Ltd., som det danske rederi overtog byggekontrakterne fra.

Skibets gudmoder var fru Aletta Knudtzon, gift med bankdirektør H. Knudtzon, som er formand for BP Oliekompagniets bestyrelse. Stabelafløbningen blev iøvrigt fra dansk side overværet af direktørerne Hakon Christiansen og J. Chr. Aschengreen, samt af civilingeniør Jørgen Saxild fra Kompagniets bestyrelse, kontorchef A. E. W. Gjødesen og overingeniør T. Bille. Endvidere fra BP interesserne, foruden af formanden for BP Oliekompagniet, af direktørerne E. Tersling og Poul Sundby samt godsejer Axel Tesdorpf og kommandør C. V. Evers.

Skibet er 208 meter langt og 26 meter bredt og bliver i stand til at gøre en fart på 15½ knob. Det får ca. 60 mands besætning. De to supertankere vil blive administreret af Kompagniet. Nordic Tankships' rederiflag er hvidt og har samme anker som kompagniets kontorflag, men i grønt og med bogstaverne: N. T. Den gule skorsten er forsynet med BP's skjold.

ØSTASIATISK KOMPAGNIS

boldklub

(Ø. K. B.)

Så gik året 1958, og boldklubben ønsker alle sine aktive og passive medlemmer ude og hjemme et glædeligt nytår med tak for året, der svandt. Klubben håber, at vore oversøiske afdelinger også vil tænke på os med medlemskab og nyheder i det kommende år.

Fra Bangkok foreligger der meddelelse om, at den nylig startede sportsklub har besluttet at sætte håndbold på programmet, en sportsgren, som hidtil har været ukendt der. Ø. K. B. har forsøgt at hjælpe Bangkok med at fremskaffe håndboldlovene på engelsk, men det var ikke muligt herhjemme, hvorfor vi har sat os i forbindelse med International Handball Federation i Lörrach (Baden) og anmodet denne om at sende lovene på engelsk direkte til sportsklubben i Bangkok. Vi ønsker klubben held og lykke med denne udvidelse af programmet og imødeser rapport om forløbet. Bangkok har spillet fodbold med hold fra »Jutlandia« og »Meonia«. Begge kampe endte med sejr til Bangkok holdet.

Efter at have haft sin første sæson i egne lokaler strøg roklubben standeren den 25. oktober. Der har været god tilslutning i sæsonen, og der er blevet roet mange gode aften- og week-end-ture, der resulterede i, at 8 roere kom op over 500 km i langture og opnåede sølvåren.

Iøvrigt er arbejdet blevet fortsat indendørs. Håndboldafdelingen afholdt i december sin interne juleturnering, hvor det lykkedes Skibsafdelingens hold at blive sejrherre, efter at mange spændende og jævnbyrdige kampe var blevet spillet på banen i Kastellet.

I Handelsbankens juleturnering deltog vi med 3 hold, 2 i mesterrækken og 1 i A-rækken, og her lykkedes det vort hold nr. 2 at vinde mesterrækken og vandrepræmien, som vi har til opbevaring 1 år.

I kampen om Prins Axels idrætsmærkepokal kunne vi slet ikke være med; vort resultat blev kun 13 idrætsmærker, selvom disse alle blev taget i sølv. Idrætsklubben Crome & Goldschmidt vandt pokalen med 106 mærker; det største antal, der er præsteret i en firma-klub, og Prins Axel hædrede klubben ved personlig at overrække pokalen til klubbens formand, hr. Agerskov-Pedersen ved en smuk og stilfuld fest, der fandt sted torsdag den 8. januar i C. & G.'s lokaler. Lad os inden for Ø. K. B. give hinanden håndslag på, at vi vil gøre mere ved idrætsmærkesagen i 1959, og nu hvor der er truffet et arrangement, der gør det muligt for danske funktionærer ved vore oversøiske filialer og agenturer at opnå idrætsmærket, håber vi at modtage gode nyheder i løbet af året om opnåede resultater.

H. B.

Motorsport

Vest-Kanadas store årlige begivenhed indenfor automobilsporten »The Carriboo Rally« blev i slutningen af 1958 kørt for 4. gang. To ØK'ere, Poul Hansen og Bent Sørensen, deltog i det ca. 1600 km lange løb, der bliver betragtet som et af de vanskeligste rallies, europæiske iberegnet, med gennemsnitshastigheder for det meste af ruten mellem 55 og 65 km ad bjergveje slemt tilredte af rock-slides, land-slides, sne, regn o. s. v. Løbet var tilrettelagt over et maximum af private »construction- og logging roads«. Starten foregik fra Vancouver, langs den berømte og smukke Fraser Canyon til Lillooet via guldgraver-landet (Bralorne og Pioneer guldminerne) til Clinton, Ashcroft, Princeton/Hope og endelig tilbage til Vancouver. Bent Sørensen og Poul Hansen vandt den »store klasse« over 2.000 c. c. i Austin-Healey og opnåede en 4. plads »overall«. Sidste år vandt de også den store klasse og blev placeret som nr. 2 »overall«.

FRU M PEDERSEN
ADOLPHSVEJ 66
GENTOFTE
747

