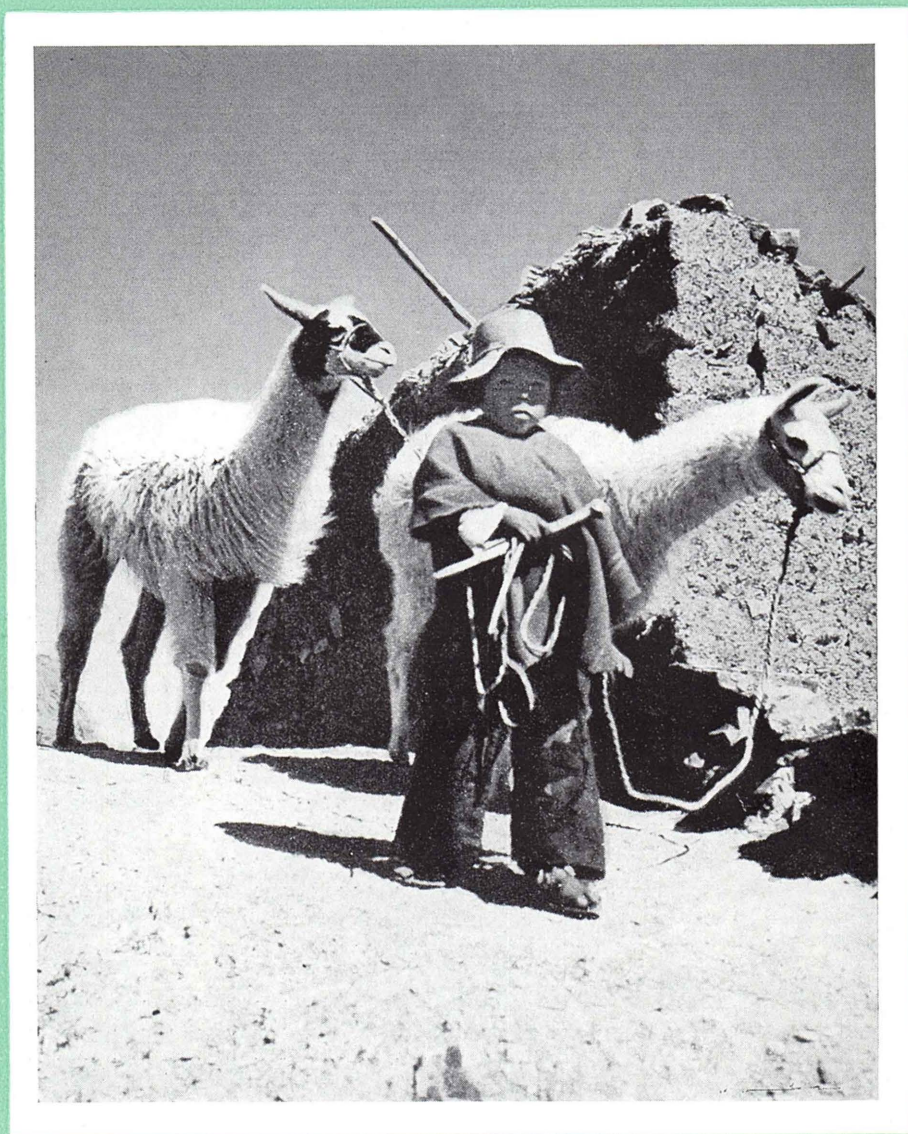
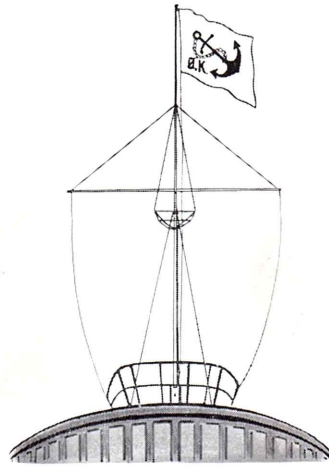


ØK BLADET



ÅRGANG 4 • NUMMER 1 • FEBRUAR 1961



Ø K - B L A D E T

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
G. Holst

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

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

Husk at melde adresseforandring

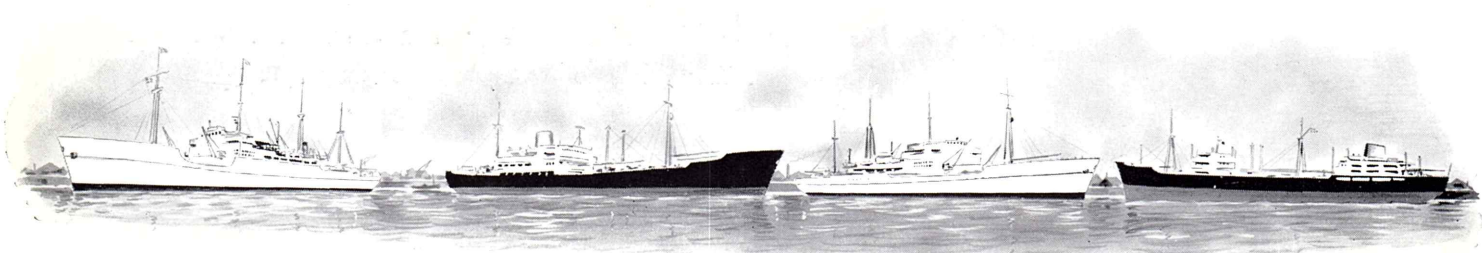
TRYK:
Bogtrykkeriet Forum, København

I N D H O L D :

Forsidebillede: I det nordlige Argentina er lamaen almindelig som lastdyr, og dens uld er af en meget fin kvalitet.
Front page: In North Argentina the lama is a commonly used beast of burden and its wool is of a very fine quality.

Bagside: Ø. K.'s rutenet pr. 1. 1. 1961.

Liniefarts-Konferencer	3
Fr. V.'s Placat	6
Her bor vi	7
Kompagni-nyt	11
Dødsfald - Hofjægermester Sigurd Andersen	13
Den, der ler sidst	14
Pensionistaften	17
News from Vancouver	17
Ø. K. i »Sofartens Fremme«	18
Sporten	19



LINIEFARTS- KONFERENCER

Medens det sandsynligvis vil være de fleste læsere af denne artikel bekendt, at Kompagniet er medlem af adskillige Shipping Konferencer, er forestillingerne om det virkelige formål med disse Konferencer måske mere eller mindre dunkle og berettiger derfor til en nærmere forklaring.

Søtransport kan deles op i to forskellige kategorier. Den ene er TRAMPFART, hvor rederen f. eks. chartrer sit skib ud til en afskiber for en rejse fra eet bestemmelsessted til et andet med en fuld last af en enkelt vare. Den anden gruppe er LINIEFART, som dækker en bestemt rute, og som er rede til – med regelmæssige mellemrum – at modtage al slags last fra et større antal afskibere, som enkeltvis ikke er i stand til at befragte et helt skib, men som vil være sikre på altid at kunne få den fornødne tonnage. Netop ved at tilrettelægge en sådan form for betjening søger liniefarten at give afskibere den form for søtransport, som passer til deres individuelle krav.

Det er linierederne, som – af forskellige årsager – finder det nyttigt at slutte sig sammen i de såkaldte »Konferencer«, bl. a. for at skabe faste fragtrater og ensartede betingelser, såvel som en vis beskyttelse mod, at trampskibe trænger sig ind på linietrafikken, når trampmarkedet er dårligt, og linietrafikken derfor særlig tiltrækkende.

Handelen har i vid udstrækning tillid til, at liniefarten opfylder dens transportbehov, medens liniefarten på sin side stoler på handelens støtte. Støtten må være gensidig for, hvis liniefarten fortsat skal investere større og større beløb i nye og mere moderne skibe og holde dem i fast rutefart, uanset om rederne kunne tjene mere ved at indsætte skibene i andre farter, må de være sikre på en vis beskyttelse mod udenforstående og opportunistiske konkurrenter, som ikke er villige til at betjene kunderne konstant, men som blot – i en given situation – ønsker at »skumme fløden«.

Linieredere kan selvsagt ikke opretholde deres rutefart på »skummet mælk«. Hvis de i dårlige tider skal opretholde farten med halvfylde skibe, holde tariffaterne, medens trampraterne stiger skyhøjt, tage deres

andel af mindre gode ladninger og anløbe vanskelige havne – simpelthen fordi dette er en del af deres service – må de også være berettiget til at forvente, at afskiberne *kun* støtter dem eller andre linier i den samme Konference. Ligeledes må det være rederne tilladt at benytte sig af en form for godtgørelse til de afskibere, som er gået med til at støtte dem. Kort sagt, en Konference er en sammenslutning af alle de linier, der betjener en bestemt rute, og formålet er en fælles overenskomst vedrørende fragtrater og arbejdsbetingelser. Alt efter vigtigheden af den pågældende rute kan det variere fra en meget uformel sammenslutning til en veludviklet organisation med et permanent sekretariat.

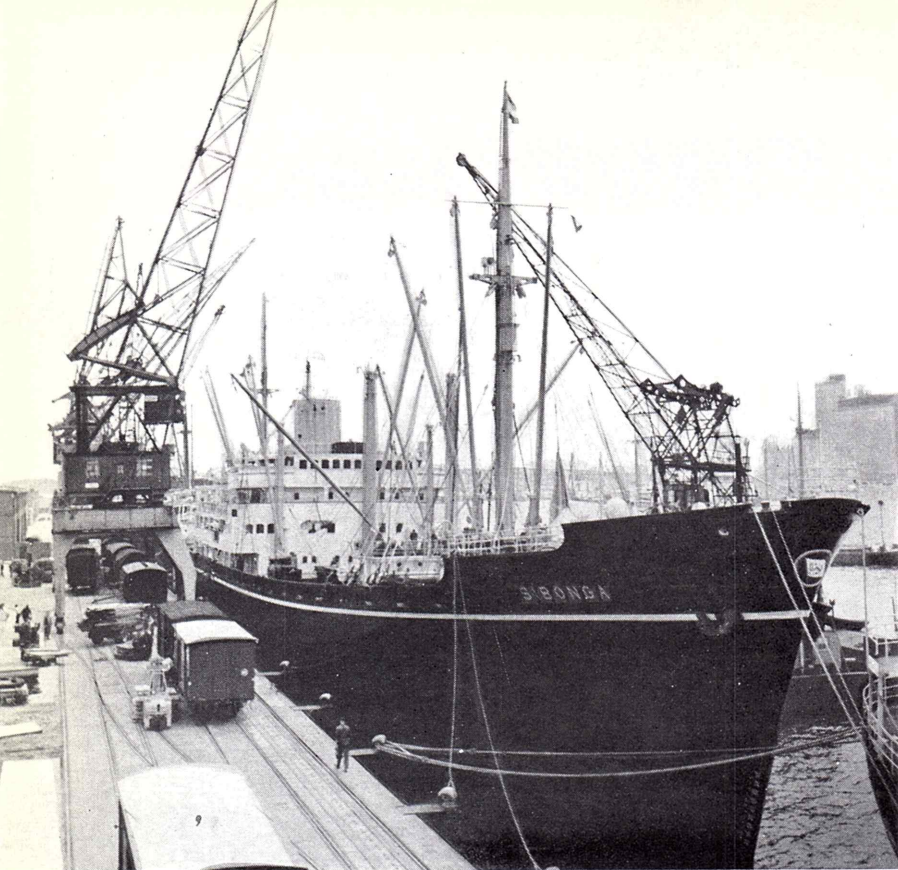
Behovet for liniernes sammenslutning i Konferencer og for indførelse af ratetariffer opstod, da regelmæssig linietrafik udviklede sig i 1870'erne og har bestået siden da. Den virkelig ansvarsfulde afskiber med mange års erfaring i oversøisk trafik har oftest været den ivrigste fortaler for konferencesystemet, på hvilket han indrømmer, at hans eksportforretning er opbygget og vedligeholdt.

Regeringer, som har haft lejlighed til at undersøge liniekonference-systemet har anerkendt, at denne form for organisation er af væsentlig betydning for handels-samkvetmet og skibsfartens interesser, og at en godtgørelse i form af en kontrakt eller rabat til afskibere.



Indgangen til Peninsular and Oriental Steam Navigation Company's London kontor, hvor i tidens løb talrige konferencemøder har været afholdt.

The main entrance of the P. & O. London office where in the course of time a great number of conference meetings have been held.



M/S »SIBONGA« laster stykgods i Rotterdam. Denne havn er bortset fra København en af de vigtigste anløbshavne for Kompagniets ruter.

M/S »SIBONGA« loading general cargo at Rotterdam which, apart from Copenhagen, is one of the most important ports of call of the Company's liner traffic.

som er rede til at støtte konferencelinierne ved udelukkende at skibe deres varer med dem, er berettiget. Men lad os i det følgende vurdere konference-systemet og se, hvorledes det virker over for såvel afskibere som redere.

Som allerede nævnt er tonnagebehovet forskelligt for den trampbetonede vareart, sammenlignet med den mere regelmæssige stykgodstrafik, og det er afskiberne af sidstnævnte kategori, liniekonferencerne interesserer sig for. Hvad disse afskibere ønsker, er noget mere, end de kan få ved at betale, hvad der i øjeblikket måtte være den laveste transportudgift. De ønsker en regelmæssig og pålidelig service, som sætter dem i stand til at købe og sælge, vel vidende at for de forretninger, der afsluttes, vil der være skibsrum, ikke alene når trafikken er god, og tonnageudbudet rigeligt, men også når forholdet er det modsatte, og skibene kan finde bedre betingelser andetsteds. De har ikke brug for en reder, som trækker sig ud af liniefarten og sender sine skibe på trampfart, så snart trampmarkedet er mere gunstigt.

De ønsker størst mulige antal afsejlinger med mellemrum, som passer deres behov – også geografisk, så de kan gøre forretning til en hvilken som helst havn med den vished, at hvad slags varer, de end ønsker at afskibe, tiltrækkende for rederen eller ikke, nem eller vanskelig at stuve, vil godset blive modtaget og befordret. De ønsker stabile rater, så de kan planlægge produktion og slutte forretninger fremover, således at transportspørgsmålet på forhånd er løst og ikke

senere bliver det rene hasard. Hvis et tilbud er afgivet, ønsker de at være sikre på, at en konkurrent ikke vil være i stand til at underbyde dem ved at opnå en lavere fragtrate, og denne sikkerhed, ønsker de, skal omfatte – ikke alene et nationalt, men også et internationalt område – helst så stort som muligt. De ønsker at være sikre på, at hvis raterne til visse havne på en rute er højere end til andre, så kendes disse tillægsrater. De ønsker smidighed, så de kan købe og sælge varer i transit og ved at udøve en option få deres gods leveret i den ønskede havn, selvom denne ved indladningen endnu ikke er kendt.

De fleste afskibere har forannævnte behov, som en Konference er rede til at opfylde, og som ikke kunne imødekommes, hvis der ikke eksisterede Konferencer. Konkurrencen blandt medlemmerne af en Konference indskrænker sig til kun at omfatte betjeningskvaliteten – ikke fragtraterne. De samme rater og betingelser bliver tilbudt af alle linier til alle afskibere, store eller små, men muligheden for indbyrdes konkurrence er alligevel stor, ikke mindst på grund af, at medlemsskabet af Konferencerne sædvanligvis er internationalt.

Kvaliteten af det anvendte skib, dets fart, dets anløbshavne, dets muligheder for at laste tung, besværlig eller speciel slags ladning, rederens og agenternes iver for og evne til at tage sig af den enkelte afskibers særlige problem, den omhu og effektivitet, hvormed godset behandles – alt dette varierer fra reder til reder. Et medlemskab af en konference skaffer ikke ladning, men kun retten til at laste den. Konkurrencen mellem

Der er travlhed i Ø. K.'s Skibsafdeling på Hovedkontoret. Effektivitet og god service er to hovedbetingelser i shipping, for et medlemskab af en konference skaffer ikke ladning men kun retten til at laste den.

The people of our Shipping Department at Head Office are always busy. Efficiency and good service are necessary in the shipping trade because the membership of a shipping conference does not provide the cargo but only secures the right to load it.



medlemmerne er skarp og må nødvendigvis være det, for selv om der var tilstrækkelig ladning til at fylde samtlige skibe, ville der dog stadig være indbyrdes konkurrence om at få de mest lønnende fragter.

(afsluttes i næste nummer)

CARGO LINER CONFERENCES

While it will probably be known to most readers of this article that the Company is a member of several Shipping Conferences, ideas regarding the actual purpose of such »Conferences« may be more or less hazy and would justify some explanation

Sea carriage is divided into two types of service, one is the Tramp service catering for full cargoes, mostly of a single commodity, from one place to another, generally for a single shipper chartering the whole ship, and the other is the Liner Service covering a certain route and catering at regular intervals for all sorts of cargo from a big number of shippers, who do not require a whole ship, but want to be able to buy or sell large or small quantities at short notice knowing that shipping space will be available. They want their goods to be carried regularly or irregularly, in season or out of season, and by organizing a service the Liner operator sets out to give them the form of sea transport which best suits their individual requirements, whilst yet not obliging them to charter a whole ship to secure it.

It is the Liner operators who find it useful to combine in »Conferences« for various reasons, among which is the desire to create stability of rates and uniformity of conditions as well as a certain protection against encroachment on the Liner Berth by tramps, when the tramp market is bad and Liner Traffic correspondingly attractive.

The trading community relies largely on its Liner Services for its transport needs, and Liner operators rely on the trading community for their support. The support must be

mutual for if Liner operators are to keep on investing larger and larger sums in new and improved ships, and are often to keep them in the service even when they could earn more elsewhere, then they must have some protection against the »outside« and opportunist competitor who is not trying to serve the trade constantly as a whole, but merely to skim the cream off it when the milk is rich. The Liner operator cannot maintain his service on the skimmed milk. If he is to run ships half empty in bad times, keep his rates stable when tramp rates go sky high, carry his share of unattractive cargoes, and serve difficult ports – all because this is part of his coverage of the trade and service to it – then he is entitled to expect shippers to confine their support to him or other Lines in the same Conference, and he should himself be allowed to offer some inducement to shippers who agree to support him.

Basically, a Conference is simply an association of all the Lines serving any particular route, aimed at agreement on the rates of freight and organization and working conditions in that trade. According to the importance of the trade, it ranges from a very informal association to a well-developed organization with a permanent secretariat behind it.

The need for the combination of Lines in Conferences, and for their agreement on rate tariffs, was felt as soon as the system of regular cargo liner services first developed in the 1870's, and has persisted ever since. Indeed, the really responsible shipper with long experience of overseas trade has often been the best advocate of the Conference system on which, he would be ready to agree, his export business has been built up and maintained.

Governments which have had occasion to examine the working of Liner Conferences, have concluded that this type of organization is essential to the interests of trade and commerce as well as of shipping, and that some inducement is justified in the form of a contract or rebate to shippers

who are prepared to support the Conference Lines by undertaking to confine their shipments to them. Nevertheless, it is desirable to consider the Conference system and to see how it affects the shipper, as well as the shipowner.

As already mentioned the shipping requirements of an occasional speculator in any commodity are different from those of the regular merchant, manufacturer or shipper in any trade, and it is those latter for whom Liner Conferences try to cater. What regular shippers want is something more than they can get by paying what may at any moment be the lowest possible transport cost. They cannot afford to be purely opportunists, because if they are they will get caught one day. They want regularity and reliability, enabling them to buy or sell, knowing that the business which results will find transport, not only when that particular trade is good and is attracting plenty of ships, but also when it is poor and ships can find better employment elsewhere. They do not want an operator who pulls out of a liner trade and sends the ships tramping whenever the tramp market is more favourable.

They want as many opportunities as possible for shipment, spaced out conveniently for their purposes, as well as full coverage, geographically, so that they can do business with any likely port, and the assurance that whatever type of cargo they wish to ship, attractive to the shipowner or unattractive, easy to handle or difficult, it will be accepted. They want stability of rates, so that they can plan production or business ahead, and so that the transport element in their forward business is fixed and not a gamble. They want substantial equality of treatment with their competitors. If they quote for an order, they desire to feel sure that a com-



petitor will not be able to undercut them by getting a lower transportation cost, and they would like that security to apply, not merely nationally, but internationally over as wide an area as possible. They want to make sure that if rates to certain ports on a route are higher than to others, the differential is known and fixed. They want flexibility, so that they can buy or sell goods in transit, and, by exercising an option, can still have cargo delivered to the required port, even though, when the cargo was loaded, it was not known which port this would be.

These are the primary needs of most traders, which a Conference offers to meet and which could not be met were there no Conferences. It is true that competition between members of a Conference is confined to competition in quality of service, and that there is no competition in rates. The same rates and conditions are quoted by all Lines to all shippers, big or small, but the competitive field remains very wide, particularly since the membership is usually international. The quality of ship employed, her speed, her ports of call, her facilities for accepting heavy, awkward or specialized types of cargo; the keenness and efficiency of owners' or agents' personnel; the readiness to meet a particular shipper's special problems; the care and efficiency with which cargo is handled – all differ from owner to owner. Membership of a Conference does not produce cargo, but only the right to seek for it. Competition between members is keen and must necessarily remain so. For even though it were certain that enough cargo would be available to fill all ships, there would still remain keen internal competition for the most remunerative categories.

(to be continued)

»Frihandelsproblemer« eksisterede allerede i midten af det 18. århundrede, idet købmands-laugene søgte at tiltage sig monopolretten til bl. a. at forhandle de varer, som hjemførtes med Det Danske Octroyerede Asiatiske Compagnies skibe, og i 1748 udstedte kongen ligefrem en bekendtgørelse, som vist nedenfor, om at handelen med disse eksotiske og sjældne varer var fri for alle.

Originalen til den nævnte »Placat« blev erhvervet på en auktion og er nu skænket til Kompagniets museum af hr. revisor Stig Andersen, København.

<p style="text-align: center;">PLACAT Anlangende,</p> <p>At det maa være alle og enhver uden Forskiel fremdeeles tilladt, at handle med Ost-Indiske og Chinesiske Vahre, som med de Danske Octroyerede Asiatiske Compagnies Skibe, enten allerede ere hiebragte, eller efterdags ankommer</p> <p style="text-align: center;">CHRISTIANSBORGS-Slot den 1ste Novembr. Ao. 1748</p>  <p style="text-align: center;">K R O N E N, Dykt hos Directeuren over Hans Kongel. Majests. og Univ. Bogstrycker, Johan Jørgen Hartman.</p>	<p style="text-align: center;">Si Frederich den Femte, af Guds Naade, Konge til Danmark og Norge, de Benders og Gothers, Hertug udi Slesvig, Holsteen, Stormarn og Dytmerken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst, ic.</p> <p>Siere alle vitterligt; At efter som for Os allerunderdanigst er bleven andraget, hvoreledes dertra erindret med Chinesiske og Ost-Indiske Vahre, saavel udi Vores Kongelig Residentz-Stad Kiøbenhavn Negotierende, som paa andre Stæder udi Vore Riger Danmark og Norge Handlende, Tid efter anden skal være indkommen adskillige Klagermaatte og Besværinger over den Hinder, dennem af Kiøbmænds Laugene tilføyes, som udi Anledning af deres Laugs-Acticler og paa de Stæder hvor ingen Laug ere, af de Byene i Almindelighed Allernaadigst forundte Privilegier, og i sær efter Forordningen om Commerciem af 4de Augusti 1742, ved Forbudde og Arrestføge at forbyde dennem at handle med ommeldte Vahre;</p> <p style="text-align: right;">Da</p>	<p>Da siden Handelen med Ost-Indiske og Chinesiske Vahre hidtil stedse haver været anset for en fri Handel, som enhver alle Tider haver været tilladt at bruge; Saa vilde Vi og nu hermed Allernaadigst have anordnet og bekendtgjort, at det fremdeles, ligesom forhen maa være alle og enhver uden Forskiel tilladt, at handle med Ost-Indiske og Chinesiske Vahre, som med Vores Octroyerede Asiatiske Compagnies Skibe enten allerede ere hiebragte, eller herefter maatte ankomme. Hvorefter alle og enhver Vedkommende sig allerunderdanigst haver at rette. Og byde Vi og hermed Allernaadigst besfale alle de, som denne Vores Placat under Vores Cancellie-Segl tilskiltet vorder, at de den paa behørigte Stæder til alles Efterretning lader læse og forkynde. Givet paa Vort Slot CHRISTIANSBORG i Vores Kongelig Residentz-Stad Kiøbenhavn den 1ste Novembris Anno 1748.</p> <p style="text-align: center;">Under Vort Kongelig Haand og Signet Frederich R.</p> 
---	---	--

Buenos Aires. Plaza de Mayo & Avenida Roque Saenz Peña og domkirken (and the cathedral).



HER



BOR VI...

»Vorherre er argentiner« – Dios es criollo – siger et gammelt mundheld, og det er opstået som følge af de uhyre rigdomme. Argentina fra naturens hånd er vel-signet med.

Landet er den næststørste republik i Sydamerika og på størrelse med $\frac{1}{3}$ af Europa. Det strækker sig fra de subtropiske provinser i nord til Ildlandet i syd svarende til en afstand som fra Norges nordligste punkt til midt i Sahara. Befolkningstallet er imidlertid kun ca. 20 millioner, hvoraf ca. 6 millioner lever i Buenos Aires.

I de nordlige provinser er der store skove, bl. a. af Quebracho, hvoraf et ekstrakt anvendes i garveindustrien, samt plantager med citrusfrugter, te, tungnødder, bomuld, ris, jordnødder og sukkerrør. De mellemste provinser: Santa Fé, den sydlige del af Cordoba og Buenos Aires, omfatter noget af det rigeste agerland i verden med uhyre strækninger af fuldkommen fladt land (pampas), hvor der dyrkes hvede, havre, rug, byg, majs, solsikker, hørfrø og meget andet. Det er også i disse provinser, det berømte argentinske oksekød produceres, ligesom især provinsen Buenos Aires også har en stor uldproduktion. Landbrugsbedrifterne (estancias) i disse provinser dækker ofte områder på 20/30.000 ha, og det er en oplevelse på disse uendelige strækninger at se de maleriske gauchos på hesteryg drive flokke på adskillige hundrede stykker kvæg fra den ene fold til den anden. I provinserne Mendoza og San Juan, som grænser op til Andesbjergene, dyrkes bl. a. landets vin.

I de sydlige provinser er der bortset fra store olie- og mineralrigdomme arealer med frugtplantager, fåre-avl etc.

Landets vigtigste indtægter kommer fra landbrugsproduktionen, men som alle unge nationer har Argentina ønsket at gøre sig industrielt uafhængigt, og store industrier er opstået efter krigen, ligesom fremmed kapital er blevet investeret til udvinding af landets olie- og mineralrigdomme. Dette har haft til følge, at landbruget er blevet forsømt, men forskellige nyindførte reformer søger at råde bod på dette forhold.

Buenos Aires kontoret blev oprettet i 1941, først som en filial af San Francisco kontoret, men efter krigen gik det over som filial af Hovedkontoret. Kontoret er beliggende i Avenida Roque Saenz Peña, byens mest prominente forretningsgade, som løber fra den berømte Plaza Mayo til verdens bredeste gade, Avenida 9 de Julio, med den kendte obelisk. I det gamle maleriske havnekvartier »La Boca« har Kompagniet sit eget pakhuis.

Vor vigtigste importvare er gummi, og igennem de sidste fire til fem år har vi dækket ca. $\frac{1}{3}$ af landets behov. Vi sælger dels til de store fabrikker på indent basis og dels til de mindre fabrikker fra eget lager. Der er ialt ca. 250 fabrikker i Argentina, som bruger gummi i deres produktion, og vor salgafdeling dækker disse kunder ved regelmæssige besøg. I 1958 fik vi enerepræsentationen for Argentina for Goodyear Chemical Division i Akron, således at vi har kunnet udbygge vor



Buenos Aires. Kompagniet har kontorer på Avenida Roque Saenz Peña (i det første hus på venstre hånd, de to etager under gesimsen).

Our Company has its offices at Avenida Roque Saenz Peña (in the 1st building on the left, the two floors below the cornice).



gummiafdeling fuldstændigt også med syntetisk gummi. Med Monsanto Chemicals har vi et arrangement, hvorunder vi har eneforhandlingen af deres kemikalier til gummiindustriens mindre fabrikker, medens de selv tager sig af indent forretning.

Kontorets næstvigtigste artikel er træ. I Posadas i den nordlige provins Misiones har vi vor opkøbsafdeling under dansk ledelse. Herfra foretages opkøb fra de små savmøller rundt omkring i provinsen, og træet køres enten til Posadas, hvor vi har eget depot, eller til Paranay, hvor Kompagniet har et stykke land beliggende ud til Alto Parana floden, midtvejs mellem Posadas og det berømte Iguazu vandfald. Herfra bringes det med lægter til Buenos Aires. Træet fra Posadas sendes enten til Buenos Aires eller direkte per jernbane til kunderne rundt omkring i landet. Tidligere købte vi en del savet træ fra Kompagniets egen savmølle »Itapua« i Encarnación, Paraguay, men forskellige eksport- og importrestriktioner har gjort denne forretning umulig for øjeblikket. Bortset fra handel i lokalt træ importerer vi Brasiliansk Pine fra kontorerne i Joinville og Porto Alegre. Medens vi i tidligere år importerede store partier af gran især fra Finland, har dette ikke været muligt i de senere år på grund af valutarestriktioner, men vi håber at få denne forretning i gang igen.

Vore vigtigste eksportartikler er kasein, smør, fjerkræ, æg og dåsefrugt. Vi har vor egen kaseinmølle, hvor råkaseinen, som vi køber direkte fra producenterne, bliver blandet, malet og solgt under vort varemærke »Pelikano«.

Udover vor egen virksomhed i Buenos Aires ejer Kompagniet igennem Bloch & Behrens, København, det store uldeksportfirma, Nilssen, Olsen & Cía. Ltda. S.A., og firmaet har egne ulddepoter med et fladeareal på

ca. 7.000 kvadratmeter. Også i Montevideo, Uruguay, har Nilssen, Olsen & Cía egen organisation.

Som en afsluttende bemærkning lidt om Buenos Aires. Byen ligger i La Plata flodens delta, hvilket indvirker på klimaet, som sædvanligvis er meget fugtigt, især somrene kan til tider være ret ubehagelige. Argentinere kender ikke til hjemmeliv i den forstand, som vi gør f. eks. i Danmark, og selv den almindelige gennemsnitsargentinere indtager sine måltider på restaurant, ligesom »ånden« mange gange i løbet af dagen styrkes ved en »cafecito«, som indtages i en af det utal af kaffebarer, som ligger spredt over hele byen. Tidsinddelingen er også forskellig fra vor, medens kontorer normalt åbner kl. 9 om morgenen, er det sjældent, at der lukkes før ved 7-8-tiden om aftenen med to timers lukning midt på dagen og totallukning om lørdagen. Om aftenen spiser man sjældent middag før ved 10-tiden, og i sommermånederne kan man se fortovsrestauranterne fyldt med mennesker, som indtager deres »aperitivos« indtil kl. 3-4 om morgenen.

Omegnen af Buenos Aires byder ikke på muligheder for friluftsliv som herhjemme, så al sport er praktisk talt henlagt til klubber, af hvilke der til gengæld findes en mængde.

Buenos Aires er i modsætning til mange andre storbyer ikke en stenørken. Tværtimod har man med sydamerikansk ødselhed og sans for farver anlagt et stort antal parker over hele byen med et væld af blomster og træer, ligesom de fleste hovedgader har træer langs med fortovene, og Buenos Aires kaldes ofte med en vis stolthed – og med rette – »Sydamerikas Paris«. N. R.

Ø. K. i Chile

Rent geografisk er Chile med en længde på 4.600 km og på sine steder en bredde på blot 16 km et af verdens

mærkeligste lande, og populært kaldes det ofte Sydamerikas ryggrad. Kontoret i den smukt beliggende hovedstad Santiago er et af Kompagniets yngste, hvilket dog ikke betyder, at Ø. K. først for nyligt har udvidet sit net til også at omfatte dette land. Allerede under den første verdenskrig oprettedes et agentur med sæde i Valparaiso, men da vor skibsfart på Sydamerikas vestkyst blev indstillet i 30'erne, betød dette samtidigt nedlæggelsen af Valparaiso-kontoret.

I slutningen af 1953 blev et medlem af Buenos Aires staben sendt til Chile for som Kompagniets repræsentant at undersøge mulighederne for at genoptage handelen, og resultatet blev, at direktionen i 1958 besluttede at etablere et kontor i Santiago.

Staben er endnu ikke stor – 1 dansker og 6 chilenerne – men på trods heraf omsættes der dog for ca. 1 million kroner om måneden, fordelt over så forskellige varer som gummi, ris, stål, kaffe, te, svesker, tømmer, hvedemel, kartofler, maskiner, smør m. m.

Chiles økonomi er efter en hård tid atter ved at komme på fode, og da de ydre betingelser for en udvikling af vort Santiago-kontor nu er til stede, håber man, at dette efterhånden vil muliggøre en større indsats.

H. J. C.

THIS IS WHERE WE LIVE . . .

»Our Lord is an Argentine« – Dios es criollo – says an old proverb which has come into being because of the enormous riches with which Argentina is blessed by nature.

Argentina, the size of about $\frac{1}{3}$ of Europe, is the second largest republic in South America, with a population of 20 Mill. only, 6 Mill. of which live in Buenos Aires.

In the northern provinces there are big forests of Quebracho, from which a tanning medium is extracted, and cultivation of citrus, tea, tung nuts, cotton, rice, ground nuts, and sugar cane. The central provinces: Santa Fé, southern Cordoba and Buenos Aires comprise some of the richest agricultural land in the world, a vast flat country (pampas) where wheat, oats, rye, barley, maize, sunflower, rape seed etc. are grown. It is also in these provinces that the famous Argentine beef is produced and in the Buenos Aires province there is furthermore a large production of wool. The farms (estancias) in these provinces often cover areas of 50/75.000 acres, and it is thrilling to see the picturesque gauchos on horseback drive their herds of several hundred heads of cattle from one pen to the other. In the provinces of Mendoza and San Juan which border on the Andes wine is grown. Apart from great riches in oil and minerals the southern provinces have vast areas with fruit plantations, sheep farming etc.

Agriculture is the most important source of income, but like all other young nations Argentina wants to become industrially independent; large industries have sprung up since the war and foreign capital has been invested in the exploitation of the country's rich oil deposits. Consequently the agriculture has been neglected, but various new reforms have now been introduced in an attempt to remedy this.

The Buenos Aires office was opened in 1941, first as a branch of the San Francisco office, but after the war it became a branch of our Head Office. The office is situated at Avenida Roque Saenz Peña, the most prominent business



Buenos Aires. I Kompagniets egen mølle pakkes casin, som sælges under varemærket »PELICANO«.

In the Company's mill the casin is packed under our own »PELICANO« brand.



Vi har store og rummelige pakhuse i »La Boca«, havnekvarteret i Buenos Aires.

We have own large and spacious warehouses at »La Boca«, the harbour quarter of Buenos Aires.

De argentinske gauchos hæger om de gamle maleriske dragter.

The gauchos jealously preserve the costumes of past ages.





Indkørselen til Posadas kontorets oplagsplads for tommer.
The entrance to the timber yard of the Posadas office.

street of the city, and we have our own warehouse in »La Boca«, the picturesque old harbour area.

Our most important commodity is rubber with which we have covered $\frac{1}{3}$ of the country's requirements during the last four-five years. We sell to the large manufacturers on an indent basis and to the smaller manufacturers from own stocks. There are about 250 factories in Argentina which use rubber in their production, and our sales department cover these customers by regular visits. In 1958 the Good-year Chemical Division in Akron appointed us their sole agents for Argentina so that we have been able to complement our range of rubber goods with synthetic rubber. Further, we have an arrangement with Monsanto Chemicals under which we are sole distributors of their chemicals to the smaller rubber industries, whereas they handle the indent business themselves.

Our second largest line is timber. In Posadas in the northern province Misiones we have a purchasing department under Danish Management. From here purchases are made from the small mills in the province and the timber is taken either to Posadas where we have our own timber yard, or to Paranay where we have a plot of land on the Alto Parana river half way between Posadas and the famous Iguazu falls, or direct by rail to the customers all over the country. Previously we purchased quite a lot of sawn timber from our own saw mill »Itapua« in Encarnacion, Paraguay, but import- and export regulations have now made this business impossible. Apart from trading in local timber we also import Brazilian Pine from our offices in Joinville and Porto Alegre. In previous years we imported large quantities of Spruce especially from Finland, but this has not been possible for some years due to exchange restrictions. We hope, however, to get this business started again.

Our export items are mainly casein, butter, poultry, eggs, and canned fruit. We have our own casein factory where the raw casein which we buy direct from the producers is mixed, milled, and later sold under our own »Pelicano« brand.

Apart from our own activities in Buenos Aires the Company are, through Bloch & Behrens, Copenhagen, the owners of Nilssen, Olsen & Cia., Ltda. S. A., a large wool exporting firm which has its own wool depots covering a floor space of about 8.370 sq. yards. Nilssen, Olsen & Cia. also has its own organization in Montevideo, Uruguay.

In conclusion a few remarks about Buenos Aires. The city is situated in the delta of the La Plata river and the climate is, therefore, usually very moist, and the summers

especially can be rather unpleasant. The Argentine people do not lead a home life as we do in Denmark, and even the ordinary man takes his meals in a restaurant and during the day several times refreshes himself with a »cafecito«, which is taken in one of the numerous bars found all over the town. Time is also spent differently from what it is in Denmark. While the offices normally open at 9 a.m. they seldom close until seven or eight in the evening, with 2 hours closing time at noon and total closing on Saturdays. In the evening people normally do not take their dinner until 10 o'clock and during the summer the pavement restaurants are filled with people who take their »aperitivos« up to 3 or 4 o'clock in the morning.

The surroundings of Buenos Aires do not offer very good possibilities for outdoor life and practically all the various kinds of sports are confined to the clubs of which, on the other hand, there are quite a number.

Buenos Aires, contrary to many other big cities, is not a stone wilderness. On the contrary, with South American lavishness and sense for colour a great number of parks with a wealth of flowers and trees have been laid out all over the city; the pavements of most of the main streets are also lined with trees, and Buenos Aires is justifiably proud at being often called the Paris of South America. N. R.

E. A. C. IN CHILE

From a geographical point of view Chile is one of the strangest countries in the world having a length of 4.600 km and at certain places a width of only 16 km; it is therefore often called the backbone of South America.

The office in Santiago is one of our Company's youngest. However, that does not mean that we have only recently spread our net of branches to comprise also this country. Even during the first world war an enterprising agency operated in Valparaiso, but when our shipping activities on the west coast of South America were discontinued in the thirties the Valparaiso office was closed down.

Towards the end of 1953 a member of the Buenos Aires staff was sent to Chile to examine the possibilities for resuming business, and the result was that in 1958 our management decided to establish the Santiago office.

The staff is not as yet very big - 1 Dane and 6 Chileans - but in spite of this the office has a monthly turnover of about 1 Mill. d. kr. covering such widely different goods as rubber, rice, steel, coffee, tea, prunes, timber, wheatflour, potatoes, machinery, butter etc.

After a difficult time the economy of Chile has started to pick up again, and it is hoped that our office will also benefit from this general financial improvement. H. J. C.

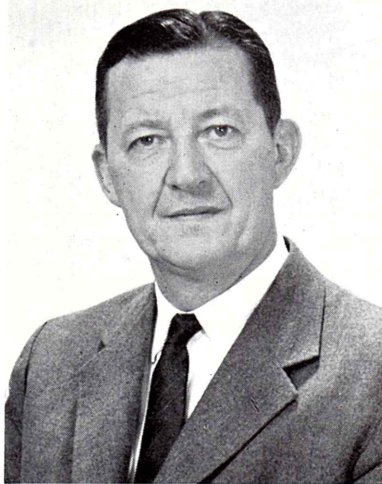
Santiago kontoret har haft til huse i »The Automobile Club Building« i byens centrum siden marts 1957.

We occupy premises on the first floor of the Automobile Club building in the centre of Santiago since March 15th, 1957.



KOMPAGNI-nyt

COMPANY-NEWS



Direktor Svend Storm-Jørgensen.

På et den 29. december 1960 afholdt bestyrelsesmøde i Det Østasiatiske Kompagni blev det besluttet at udnævne vice-direktør Svend Storm-Jørgensen, Skibsafdelingen, til administrerende direktør fra 1. januar 1961 at regne.

At a Board Meeting of The East Asiatic Company held on 29th December, 1960 it was decided to appoint Mr. S. Storm-Jørgensen, deputy managing director, Shipping Department, a managing director with effect from 1st January, 1961.

Firmaet Succ. Paride Leiss, med kontorer i Triest og Genua, har været Kompagniets træ-agenter i mange år. Det er fra 1. august 1960 omdannet til et aktieselskab under navnet Succ. Paride Leiss, S. p. A., hvori Kompagniet har aktiemajoriteten. Fra nytår 1961 er der også åbnet et kontor i Milano, og Kurt Tomozy (tidligere Buenos Aires, Posadas og Encarnacion) har overtaget ledelsen af Succ. Paride Leiss, S. p. A., Milano.

Messrs. Succ. Paride Leiss who have their offices in Trieste and Genoa have acted as our Company's timber agents for many years. As from 1st August, 1960 the firm has been made a limited company under the name of Succ. Paride Leiss, S. p. A., in which our Company has a controlling interest. From 1st January, 1961 an office has also been opened in Milan and Mr.

Kurt Tomozy (formerly Buenos Aires, Posadas and Encarnacion) has taken charge of Messrs. Succ. Paride Leiss S. p. A., Milan.

Direktør J. Chr. Aschengreen er efter direktør Hakon Christiansens død indtrådt som medlem af Den Danske Nationale Komité for Det internationale Handelskammer. Sidstnævnte afholder kongres i København i dagene 22.-27. maj i år.

After the death of Mr. Hakon Christiansen Mr. J. Chr. Aschengreen has been elected a member of the Danish National Committee of the International Chamber of Commerce. The latter holds a congress in Copenhagen from 22nd to 27th May, 1961.

Ghanas højkommissær i London, Sir Edward O. Asafu-Adjaye, besøgte i december 1960 Danmark på et kombineret ferie- og forretningsbesøg. Sir Edward, der var inviteret hertil af Kompagniet, førte under sit ophold orienterende samtaler med ledende danske industrifolk, og besøget må ses som et led i udvidelsen af Danmarks samhandel med Ghana.



Under opholdet i Danmark besøgte Ghanas højkommissær i London bl. a. Carlsberg. F. v. eksportchef, civiling. J. Koktvedgaard, Carlsberg, Sir Edward O. Asafu-Adjaye, filialbestyrer Ole Andreassen, Ghana, og kontorchef Helmuth Hansen, Eksportafd. Ø. K.

Sir Edward O. Asafu-Adjaye, Ghana's High Commissioner in London, visiting Carlsberg.

At the beginning of December 1960 Sir Edward O. Asafu-Adjaye, Ghana's High Commissioner in London paid a combined holiday- and business visit

to Copenhagen. During his stay Sir Edward, who was invited to Denmark by our Company, saw several leading industries with a view to the further extension of commercial intercourse between our two countries.

Den foreløbige thai-danske forhistoriske ekspedition, der er udsendt under ledelse af arkæologerne dr. phil. Eigil Nielsen og magister Per Sørensen, har fremdraget talrige sten- og bronzealderredskaber fra 35 huler i floddalen langs Kwai floden i den thailandske provins Kanchanaburi. Fundene dækker mange faser i den forhistoriske udvikling, og udgravningerne fortsættes i andre huler.

The preliminary Thai-Danish prehistoric expedition headed by Mr. Eigil Nielsen and Mr. Per Sørensen, two Danish archaeologists, has brought to light numerous Stone and Bronze Age utensils from 35 caves in the Kwai river valley in the Thai province of Kanchanaburi. The finds cover many stages of prehistoric development and the excavations will be continued in other caves.

Da medicinalvirksomhederne MECO (Medicinalco) og DUMEX i april forrige år gik i samarbejde under navnet Meco-Dumex, var et af målene at intensivere forskningen og skabe muligheder for nye grundfabrikationer. Der er i forbindelse med denne opgave alene investeret mellem to og tre millioner kroner, og det er nu lykkedes at få en dansk produktion i gang af Tetracyclin, der sælges under navnet DUMOCYCLIN. Det er et såkaldt bredspektret antibiotikum, hvilket vil sige, at det angriber et langt større antal bakterietyper end f. eks. penicillin og streptomycin. Det forventes, at betydelige beløb i udenlandsk valuta vil kunne hentes hjem ved eksport af DUMOCYCLIN gennem de oversøiske DUMEX selskaber.

When the pharmaceutical firms of MECO (Medicinalco) and DUMEX started to collaborate under the name of Meco-Dumex in April last year one of the aims was to intensify the research work in order to create possibilities for new basic manufacturing methods. For this purpose alone a sum of between two and three Mill. d. kr. has been invested so far and the firm has now succeeded in starting a Danish production of Tetracyclin which is

being sold under the name of DUMOCYCLIN. It is a so-called broad specter antibiotic which means that it attacks a far bigger number of types of bacteria than for instance Penicilin and Streptomycin. It is expected that considerable amounts in foreign exchange can be gained by export of DUMOCYCLIN through the overseas Dumex companies.

Som formand for Danmarks Rederiforening og Søfartsrådet blev direktør J. Chr. Aschengreen – i lighed med formændene for de andre danske erhvervsorganisationer – modtaget af H. M. Kongen ved nytårskuren på Christiansborg den 6. januar for at overbringe skibsfartens nytårønsker og takke, fordi Majestæten altid nærer så stor interesse for dansk skibsfart og søens folk. Kongen bad direktøren videregive de bedste ønsker for 1961 med tak for den indsats, der var ydet ude og hjemme i det år, der var gået.

As chairman of the Danish Shipowners' Association and The Maritime Council Mr. J. Chr. Aschengreen – in common with the chairmen of other trade and industrial organizations – was received by His Majesty the King at the New Year Court held at Christiansborg Castle on January 6th. He conveyed to His Majesty the shipping trade's New Year greetings, and expressed his gratitude for the lively interest always taken by His Majesty in Danish shipping and the seafaring people. Mr. Aschengreen was requested to pass on the King's best wishes for 1961 with thanks for the good work carried out at home and abroad during the past year.

Den 1. 1. 1961 havde direktør Otto Bjørling, som nævnt i sidste nummer af Ø.K.-bladet, været tilknyttet Kompagniet i 50 år. Til frokosten efter bestyrelsesmødet den 29. december var foruden de sædvanlige deltagere inviteret enkelte af Kompagniets nuværende medarbejdere, som i særlig grad havde virket sammen med direktør Bjørling. Bestyrelsens formand, Prins Axel, takkede direktør Bjørling for hans betydningsfulde gerning gennem de mange år og for hans trofasthed og loyalitet over for Kompagniet og de datterselskaber, hvori han stadig virker. Som en synlig erindring om mærkedagen modtog direktør Bjørling et konsol-ur i sølv.

As mentioned in the last issue of the Ø.K.-bladet, it was on 1st January, 1961 fifty years since Mr. Otto Bjørling first was employed by The East Asiatic Company. Besides the usual participants a few members of the Company's present staff who have previously worked closely with Mr. Bjørling were invited to the lunch after the board meeting on 29th December. H. R. H. Prince Axel, the chairman of the board, thanked Mr. Bjørling for the important work carried out through the many years and for his faithfulness and loyalty to the Company and the subsidiary companies in which he is still working. As a memento of the day Mr. Bjørling was presented with a silver clock.

Direktør Edvard Strandberg afrejste den 20. januar med fly til Afrika og vil under en måneds ophold dér bl. a. besøge Nigeria, Ghana, Sydafrika og Østafrika.

On 20th January Mr. Edward Strandberg left by air for Africa and during a month's stay on that Continent he will visit Nigeria, Ghana, South Africa and East Africa.

Der vil blive afholdt møde med en række filialbestyrere på Hovedkontoret i tiden 19.–29. juni 1961.

A meeting of various branch managers will be held at the head office from 19th to 29th June, 1961.

Gæstebogen

J. H. Gaffney, Associate Man. Director, Trust Corp. of Bahamas Ltd., Nassau N. P., Bahamas.

Kewal Singh, Indiens Ambassadør i Danmark.

Khun Bibidh Virajjakar, Thailands Ambassadør i Danmark.

Banjurd Cholvijarn, Director, Union Bank Ltd., President, Board of Trade & Thai Chamber of Commerce.

Pongsawas Suriyotai, Board Member, FIO.

Thongdulya Dhanarajata, Director, Bank of Asia.

Amporn Bulpakdi, Director, Thanya Thai Co., Ltd., President of Rice Merchants' Association.

Smarn Ophaswongse, Director, Huay Chuan Co., Vice President.

Bhong T. Thongchua, 1st Secretary, Thai Embassy.

Swasdi Maithai, tidl. President Sawmillers Association, Director, Sawmill Syndicate, Chairman Timber Sub Committee, Board of Trade.

Erling Kristiansen, Udenrigsråd, Udenrigsministeriet.

Vagn Hoelgaard, Kontorchef, Udenrigsministeriet.

H. Maegaard Nielsen, Kontorchef, Udenrigsministeriet.

A. Rosenstand Hansen, Dr. phil. ekspeditionssekretær, Udenrigsministeriet.

J. E. Trolle Hansen, Fuldmægtig, Udenrigsministeriet.

Sir Edward O. Asafu-Adjaye, High Commissioner for Ghana in Great Britain.

Erik Schram-Nielsen, Udenrigsråd, Udenrigsministeriet.

K. C. Brown, Manager, Natal Oil Products, Durban.

Sumesr Sirimongkol, Secretary, Thai Embassy.

C. B. Sampair, 3 M. Co., St. Paul, Minn. U. S. A.

M. P. Patterson, 3 M. Co., St. Paul, Minn. U. S. A.

d'Arcy Baker Carr, Salisbury, S. Rhodesia.

A. G. Riza, Joint Secretary, Ministry of Commerce, Pakistan Government, Rawalpindi.

H. H. Prins Georg.

John Lowe, East Asiatic Rubber Estates, Ltd., London.

C. A. W. Dawes, Managing Director, New Zealand Shipping Co., Federal Steam Navigation Co. London.

W. L. Dawes, Managing Director, Westray & Co., London.

J. A. Mac Conochie, Managing Director, Shaw Savill & Albion Co., Ltd., London.

A. C. Mackay, Secretary, New Zealand Tonnage Committee, London.

E. Finsrud, Director, Wilh. Wilhelmssen, Oslo.

Per Carlsson, Director, The Transatlantic S. S. Co., Gothenburg.

H. B. Trinder, Overseas Manager, Guardian Assurance Co. Ltd., London.

Personale-nyt

Staff-news

Filialbestyrer G. Thygesen, Durban, er ankommet til København på hjemmeferie.

Kontorchef Knud Rasmussen, tidligere Hovedbogholderiet, der overgik til tjeneste i Medicinalco, er blevet udnævnt til prokurist.

Rudolf Thøgersen, Skibsaftningen, er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Specialfuldmagter ved Hovedkontoret Powers of Attorney at H. O.

Ingeniørerne E. Byskov og Knud Egebjerg Christensen, Eksportafdelingen, Finn Erle, Skibsaftningen, Erik Jacobsen, Importafdelingen, og Rudolf Thøgersen, Skibsaftningen.

Kontorchef W. Holmgaard, der ca. et halvt år har ledet Ghana organisationen i forbindelse med hjemmefrier, ankom til København i begyndelsen af december 1960 og har igen optaget arbejdet i Eksportafdelingen.

Erik Aagaard Rasmussen, Kuala Lumpur, som ledede Automobilafdelingen under kontorchef Holmgaards ophold i Ghana, afrejser efter endt hjemmeferie til Birma for der at overtage T. Oxfeldt Pedersens stilling hos Burma Asiatic Co. Ltd., Rangoon.

Forslytninger til Hovedkontoret Transfers to H. O.

Birger Svenning Hansen, Bangkok, til Eksportafdelingen.

Cand. pharm. J. V. M. Skipper Nielsen, Dumex Ltd., Bangkok, er blevet forflyttet til A/S Dumex, København.

Filialforslytninger Transfers

Carlo Jensen, Haadyai, til Bangkok. Finn Frandsen, Paris, til Buenos Aires. Ib Fredsø Horup, Taiping, til Haadyai. Ingeniør Per Glente, Usumbura, til Ghana.

Civilingeniør Hans Hvene er blevet udsendt som teknisk leder af Quality Products (Pty.) Ltd., Durban.

Reservedelsspecialist Henning Simon Hansen er blevet ansat og udsendt til Ghana.

Forstkandidat Georg Hansen er blevet ansat og udsendt til Ghana.

P. Winther Jensen, Eksportafdelingen, og Nis Thorkild Jensen, Importafdelingen, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Pensioneret

Retired

Maskinchef Ove Eisenhardt, pr. 1. 1. 1961.

Mærkedage

Red letter days

25 års jubilæum

Maskinchef Poul Glerbæk (som maskinmester), 19. 2. 1961.



Maskinchef Poul Glerbæk.

Runde fødselsdage

85 år

Pens. kontorchef C. Hassager, 17. 2. 1961.

75 år

Pens. kaptajn H. S. Hansen, 14. 4. 1961.

70 år

Pens. maskinchef P. J. Petersen, 28. 2. 1961.

Pens. maskinchef H. P. A. Nielsen, 22. 3. 1961.

65 år

Kontorchef Søren Peter Jensen, Kontrolafdelingen, 9. 4. 1961.

60 år

Inspektør Holger Laursen, Maskininspektionen, 4. 3. 1961.

Axel Pedersen, leder af Forhyringskontoret, 17. 4. 1961.

50 år

Filialbestyrer Gunnar Rude, Nairobi, 24. 2. 1961.

Prokurist Aage Juhl, A/S DUMEX, 24. 3. 1961.

Ankommet på hjemmeferie

J. Thygesen, Bangkok, H. J. Bonde-Henriksen, Bent Christensen, Bent Rudolf Christiansen, Ghana, Svend Knudsen, Mombasa, Carl-Johan Karlsson, Nigeria, og Ole Rostock-Jensen, Portugal.

Udsendelse til filialtjeneste

Kurt Anders Høyrup Andreasen, Bogholderiet, til Ghana.

Svend Cederskjold, Importafdelingen, til Paris.

Dødsfald

Medlem af Kompagniets bestyrelsesråd, godsejer, hofjægmester Sigurd Andersen, Oxholm, er den 14. januar 1961 afgået ved døden, 66 år gammel.

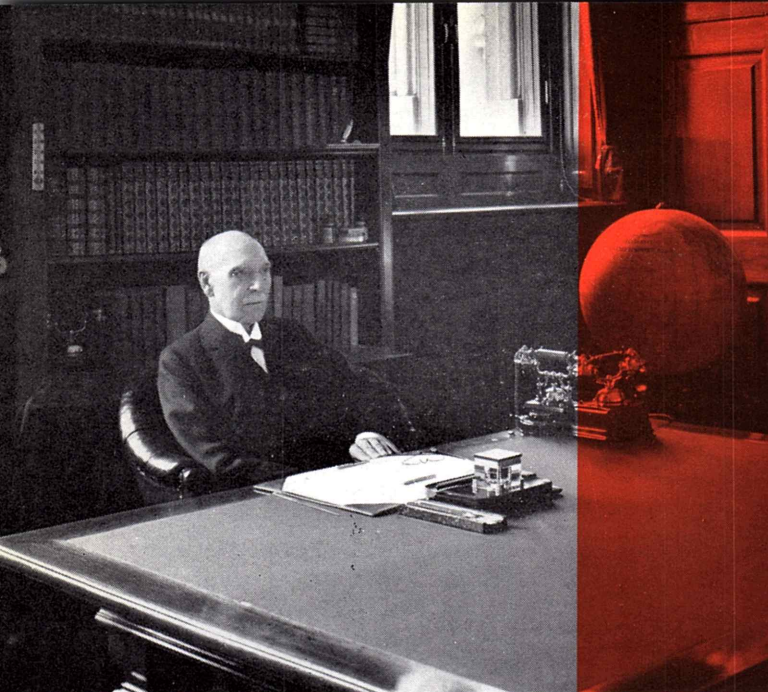
Hofjægmesteren, der var søn af Etatsråd H. N. Andersen, døde i sit hjem på Oxholm gods efter længere tids sygdom. Han erhvervede Oxholm allerede ved den første verdenskrigs ophør i 1918 og bortset fra den intime kontakt, han til det sidste bevarede med Det Østasiatiske Kompagni, hvor han var et levende interesseret medlem af bestyrelsen siden 1934, helligede han sig hovedsagelig driften af godset.

Han vil blive savnet for de betydelige menneskelige egenskaber, der prægede hele hans liv og færd.

Den Sydafrikanske Union

Den 23. november havde funktionærer og arbejdere ved Dansk Sojakagefabrik en sammenkomst, hvor sekretær Emil Sivertsen for en forsamling på ca. 300 holdt et foredrag om Sydafrika. Efter foredraget blev der vist to smukke tone- og farvefilm, som general-konsulatet har til disposition for udlån. Emnet er aktuelt og har været genstand for temmelig ensidig omtale i dansk radio og presse, og da det vist ikke er helt klart for alle, hvad apartheid egentlig står for, påhørtes udredningen heraf med stor interesse. Hensigten med foredraget var foruden at give en generel omtale af det smukke land at få tilhørerne til at forstå, at raceproblemerne i Sydafrika er store. Det at give ganske primitive mennesker politisk frihed og lige rettigheder er ikke så ligetil, som det i første omgang kan synes, og det har begivenhederne i Kongo vist allerede givet folk både herhjemme og ude i verden en idé om.

Foredraget interesserede tilhørerne, og der var stor begejstring for filmene.



Etatsråd H. N. Andersen.

Når man i dag ser den position, Kompagniet indtager i dansk erhvervsliv, og ved, hvordan det med sine over 100 filialer i fremmede lande har forstået at skabe respekt om sit navn ude i verden, er det interessant at tænke tilbage på den skepsis, som tanken om et Østasiatisk Kompagni for godt tres år siden mødte i vide kredse herhjemme.

Tvivlere var der nok af i det gamle København, der anså H. N. Andersens planer for fantastiske og urealistiske, og det skortede heller ikke på direkte modstand mod planerne.

Etatsråden selv havde en urokkelig tro på sin idé om, at Danmark selv skulle – og kunne – deltage i transporten af varer fra Østen til hjemlandet og omvendt, og at disse planer delvis ville blive udført gennem den virksomhed, der snart under hans ledelse skulle se dagens lys. Derfor greb han pennen, og på en klar, koncis og uprætentiøs måde henvendte han sig i februar måned 1897 gennem dagspressen til den danske offentlighed på firmaet Andersen & Co.'s vegne:

„DEN DER LER SIDST...”

Foranlediget ved forskellige Udtalelser i herværende Blade angaaende Oprettelsen af det dansk-asiatiske Handelskompagni, anmoder vi Dem, Hr. Redaktør, om Tilladelse til i Deres ærede Blad at faa Lejlighed til at give et større Publikum følgende nærmere Oplysninger:

Vort Formaal har været og er fremdeles at faa etableret en direkte Dampskibsforbindelse med Asien, og det er os en stor Tilfredsstillelse at se, at Alle uden Undtagelse hilser denne Side af Sagen med Glæde og er enige om, at der herigennem skabes Chancer for en forøget Export- og Transithandel.

Hvad der derimod synes at herske Tvivl om, er om Landets Evne til at løse Opgaverne, ligesom der er forskellige Meninger om de Veje, man bør slaa ind paa, og de Midler, der bør anvendes for at naa det ønskede Maal.

I de Betragtninger, der i denne Forbindelse er fremsatte, har man talt om det lidet hensigtsmæssige i at basere Linien paa vor Forretning, og en og anden Læser har maaske modtaget det Indtryk, at Afstaaelsen af Forretningen var os særlig magtpaaliggende i denne Sag. At denne Opfattelse er fejlagtig vil man se af følgende korte Fremstilling:

Da vi sidste Efteraar efter nogle forudgaaende indledende Samtaler med D'hr. Etatsraad G l ü c k s t a d t og Direktør H e i d e, til disse Herrer indgav et skriftligt Forslag om Maaden, hvorpaa vi tænkte os den ny Linie oprettet, indskrænkede vor Plan sig til Oprettelsen af Dampskibslinien i Forbindelse med Rismølle-drift. Som Basis for denne Drift havde vi tænkt os

Overtagelse af Firmaet A. N. Hansen & Co.s herværende Rismølle saafremt Overtagelsen lod sig ordne, idet vi forment, at Rismølle-driften og Dampskibslinien vilde afgive gensidig god Støtte for hinanden.

Om en Opgaaen i Foretagendet af vor egen Forretning var der dengang aldeles ikke Tale, ej heller ønskede vi det og nærer heller ikke nu noget saadant Ønske.

Imidlertid gjorde D'hr. Etatsraad Glückstadt og Direktør Heide det nogen Tid efter til en Betingelse for at arbejde videre paa Sagen, at vi indgik paa at overdrage vor Forretning til Kompagniet, idet de forment derved strax at erholde en god og sund Basis for Kompagniets videre Udvikling. Til Trods for vore Forestillinger om, at vi aldeles ikke ansaa dette for nødvendigt, fastholdt D'hr. Glückstadt og Heide bestemt deres Fordring herom, og da det selvfølgelig var vort Ønske at realisere en Plan, hvorpaa vi allerede havde anvendt meget Arbejde, og da vi fandt Afstaaelses-Betingelserne nogenlunde acceptable, gav vi efter for d'Herr. Glückstadt og Heides Ønske, idet vi samtykkede i, at vor Forretning indgik i det østasiatiske Kompagni. Men vor Formening var og bliver, at Dampskibslinien i sig selv er god nok og ikke behøver at søge nogen Afstivning paa denne Maade.

– Med Hensyn til vort Forslag om at sætte Rismølle-drift i Forbindelse med Dampskibslinien, skal vi oplyse, at der ogsaa i Overensstemmelse hermed indledes Underhandlinger med Firmaet A. N. H a n s e n & C o. om Køb af Firmaets Mølle.

Men hos dem, der arbejdede for Købet, opstod hur-

tig Tvivl om Ønskeligheden af at sikre sig den nævnte Mølle paa de stillede Betingelser, hvorfor man opgav Sagen. Vor egen Mening om det ønskelige i at få Rismølle drift medindbefattet var og er i alt væsentlig den samme nu som hidtil, og vi tænker os fremdeles Muligheden af engang at realisere denne Del af Projektet, om end maaske i en noget mindre Stil og paa en noget anden Maade end efter den oprindelig lagte Plan.

Hvad nu selve Dampskibslinien og Muligheden for at skaffe tilstrækkelig Last til denne angaar, da synes det, som om man i forskellige offentligt fremsatte Bemærkninger for meget har taget Sigte paa det forholdsvis ringe Kvantum Varer, man for Tiden med fuldstændig Sikkerhed kan paaregne som sikker direkte Last fra og til København. Navnlig har man gjort gældende, at Varer som f. Eks. Krydderier, Smør, Øl og Skinker i kvantitativ Henseende vanskeligt vil kunne afgive fuld Last for Dampere paa 6000 Tons. Dette sidste er selvfølgelig fuldstændig rigtigt, og det vilde se mørkt ud for Kompagniet, om dets Dampere i Hovedsagen skulde være henviste til at sejle med, hvad der kunde erholdes heraf.

Derimod undervurderer man vistnok noget Betydningen af Varer som f. Eks. Kaffe, The, Sago, Sagomel og Cassia Lignea m. m., og naar man uden videre sætter Ris helt ud af Spillet som Last, fordi den eneste her eksisterende Rismølle med sine egne Skibe henter, hvad den omsætter heraf, saa turde denne Opfattelse maaske vise sig at blive uholdbar, naar Linien først er kommen i Gang.

At forsøge her at nævne alle saadanne Artikler, som ved Hjælp af en asiatisk Dampskibslinie antagelig vilde kunne im- og exporteres til og over Kjøbenhavn vilde i disse Linier føre for vidt og være unødvendigt, da et Vink i saa Henseende bedst kan erholdes ved Gennemsyn af vore egne og Nabolandes trykte aarlige Handelsberetninger og Eks- og Importlister. Vi skal derfor indskrænke os til at nævne Teaktræ som en Artikel, der vil kunne afgive direkte Last af større Betyd-

ning, end man synes at antage. Til Belysning heraf skal vi blot anføre, at vi selv i Øjeblikket har 4 Sejlskibe undervejs fra Bangkok med tilsammen ca. 84,000 Kubikfod eller ca. 2100 Tons à 40 Kbf., foruden ca. 125 Tons pr. Damper via Singapore og Hamburg, og Fragten herfor beløber sig til ca. 60 á 65 Shilling pr. load à 50 Kbf. for Sejlskibenes Vedkommende. For Ladningen pr. Damper betales der paa Grund af Omladninger i Singapore og Hamburg ca. 53 Shilling pr. load. Hele ovennævnte Kvantum dirigeres ganske vist ikke direkte hertil. Men ved Hjælp af direkte Dampskibsforbindelse og deraf følgende billigere Fragt vilde man være i Stand til at lade den allerstørste Del af alt, hvad vi eksporterer af Teak fra Bangkok til Europa, gaa med den direkte Linie her til for senere fra Frihavnen at føre det til Afsætningspladserne.

Importen til St. Petersborg af siamesisk Teak vil antageligvis ogsaa, naar den ny Linie bliver Virkelighed, kunne føres over København. Og da den nævnte Import i 1896 beløb sig til ialt 7 Sejlskibsladninger med tilsammen 3530 Tons à 40 Kbf., for hvilke der betaales en Fragt af fra 65 til 70 Shilling pr. load, aabner den russiske Teak-Import os en Udsigt af Betydning. Som man ser er den Fragt, der nu betaales, saa høj, at selv om Damperen for at sikre sig disse Sendinger maatte nøjes med en noget lavere Rate, vilde denne dog blive tilstrækkelig til at kunne bære Omkostningerne ved en Omladning i København.

Med hensyn til Udlasten fra Kjøbenhavn tør man vel nok med Tiden gøre Regning paa ikke helt ubetydelige Kvantiteter af skandinaviske, finske og russiske Eksportvarer, og i saa Henseende glæder det os at kunne henvise til Grosserer-Societetets Komité's Frihavns-Program i Handelsberetningen for 1895, Side 33, 34 og 35, hvori blandt andet siges, at Sverrig er i Stand til at levere grove Varer til Eksport i Overflod, og gælder dette Sverrig alene, saa tør man vel nok haabe, at der dog er noget af Betydning at faa fra Finland, Rusland og tildels Østtyskland. Af vigtigere



Den sydlige del af Frihavnen i 1894. Elektricitetsværket til Venstre, Silopakhuset i Baggrunden. Bølgeblikskuret midt i Billedet og bag dette Pakhus I og Skur I med Luftperronen paa Østmolen.

The southern part of the Copenhagen Freeport. 1894.



Fem medlemmer af Ø. K.'s bestyrelse drøfter handelsforholdene mellem Danmark og Siam. F. v.: Landmandsbankens direktør, Isaac Glückstadt, H. N. Andersen, admiral Richelieu, Privatbankens direktør, Axel Heide og professor J. H. Deuntzer. Fra et bestyrelsesmøde i Kompagniet i 1898. (A. Jerndorff/Frants Henningsen pinx.)

danske Eksportvarer, som fylder godt i et Skib, skal her blot nævnes Cement, som finder Afsætning i store Kvantiteter i Østen.

Idet vi minder om den gode gamle Kendsgerning, at nye og bedre Kommunikations-Midler altid skaber ny og større Trafik og aabner nye Chancer, skal vi her fremdeles omtale, at de ny Dampere tænkes indrettede med Kølerum paa ca. 200 Tons. Man vil derigennem altid kunne sikre sig mod, at let fordærvelige Varer som Smør, Fedevarer og lignende, ankommer i ubrugelig Tilstand ude paa Afsætningspladserne, hvad der nu undertiden er Tilfældet (paa Grund af den høje Temperatur der i Troperne udvikler sig i Skibenes Lastrum) og hvad der selvfølgelig virker ødelæggende paa de danske Eksportvarers ellers saa gode Navn. Temperaturen i Kølerummene tænkes holdt paa ca. 12° Reamur.

At den direkte Last fra og til København i lang Tid vil være fuldstændig utilstrækkelig til at fylde Dampere af den projekterede Størrelse, er let at forudse, og til at begynde med vil den direkte Last sikkert kun udgøre en Brøkdæl af den hele Last. Hvad der mangler maa nødvendigvis tages paa og til de Pladser, der paatænkes anløbne paa Vejen ud og hjem, ganske i Overensstemmelse med, hvad eksisterende fremmede Dampskibslinier gør. At der skulde være noget til Hinder for som Regel at erholde denne Last, tror vi ikke, og hvem der nærer nogen Frygt i saa Henseende, maa se hen til det enorme Kvantum Gods (ca. 10 Mill. Tons om Aaret) der befordres frem og tilbage paa den pro-

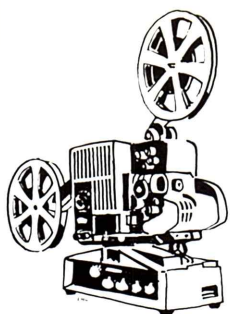
jekterede Rute. For at opnaa Fragt udkræves egentlig kun de bedst mulige Forbindelser paa Anløbspladserne, samt tidssvarende for Ruten passende Dampere. Forbindelserne er alt tilstede, og hvad Dampere angaar, da staar det i Kompagniets egen Magt at lade disse bygge og indrette med den paagældende Fart for Øje.

Antager man det ikke desto mindre for en Umulighed at erholde den nødvendige Kompletteringslast paa dette udenlandske Fragtmarked, saa er det ensbetydende med, at man anser det for værende umuligt for danske Rederier overhovedet at erholde nogensomhelst Last i udenrigs Fart. Vilde til Exempel Norges store Handelsflaade eksistere, dersom norske Redere tvivlede om deres Evne til at forskaffe norske Skibe Last fra Trafiken mellem udenrigske Pladser!

De her fremsatte Bemærkninger er fra vor Side ikke tænkte som Bidrag til en Diskussion; men de er fremsatte som en Redegørelse, hvortil der fra vor Side intet vil blive føjet, førend Resultaterne af den ny Linie har givet det overfor Fremsatte et tilstrækkelig tydeligt og talende Supplement.

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1897.

Andersen J



PENSIONIST AFTEN ★ ★ ★

Den 14. december samledes ca. 150 pensionister og seniorer med damer til sæsonens første pensionistaften. Pensionisterne var i flertal. Det var ganske åbenbart, at de stadig har stor interesse for disse aftener og – trods juleforberedelserne – den fornødne tid, medens det var lige så tydeligt, at i de fleste tilfælde, hvor seniorer havde givet møde, kom de alene, fordi, som flere af dem sagde: Husmødrene var i fuld gang med julebagningen.

Vi var ikke på forhånd i tvivl om, at stoffet om »Frihavnen« ville være interessant, men måske nok en smule ængstelige for, at emnet kunne være for specielt. Denne ængstelse blev dog gjort grundigt til skamme, dels fordi frihavnsdirektør Brønø fortalte flydende og fornøjeligt, og dels fordi vi fik så meget at vide, som også er af interesse for vore funktionærer i det daglige arbejde både i handelsafdelingerne og i skibsafdelingen.

Frihavnsfilmen var levende og afvekslende og viste den daglige drift i de mange afsnit af havnen samt den udbygning af såvel materiel som areal, som stadig foregår.

Som festlig afslutning serveredes der smørrebrød og kaffe med julebag ved de julepyntede borde. *Si.*

NEWS FROM VANCOUVER

The wild country around Tahsis offers many opportunities for hunting and fishing and the residents of Tahsis have, of course, always been eager to take advantage of these opportunities. For a number of years a popular and successful club for sportsmen and anglers has been in existence at Tahsis, called the »Tahsis Rod and Gun Club«. This club maintains a small cabin at Head Bay, Tlupana Inlet, about 25 miles from Tahsis. It is frequently used by members, especially in the duck and geese season in the late fall. The club also sponsors two competitions in sport fishing; the Steelhead Derby during January to March, when the steelhead trout are running, and the Salmon Derby during the first week of September, when the big Tyee Salmon crowd up the rivers of British Columbia.

Another popular activity of the »Tahsis Rod and Gun

Club« is trap shooting; this sport can best be explained as target shooting with shotgun over a distance of 35 yards, using flying clay platters as targets. The Club had a trap shooting range installed by the abandoned temporary airstrip at Tahsis some years ago, and has staged regular competitions ever since, under the rules and regulations in use by all trap shooters in British Columbia. Trap shooting is excellent training for duck and other bird hunters, whose targets are always moving fast and unpredictably.

Mr. Jørgen Baltersen, who was transferred to Vancouver in 1957, and who has been stationed at Tahsis for the better part of 1959 and 1960, took up trap shooting shortly after his arrival in Tahsis in January, 1959. Mr. Baltersen succeeded in winning the class »C« championship in the spring of 1959. By the time of the 1960 Championship Shoot, Mr. Baltersen had improved his average so much that he was placed in class »B«, which requires a minimum average of 16 hits out of 25 possible.

In the trials for the championship, Mr. Baltersen obtained 33 hits out of 50 possible and tied for first place with another participant.

Regulations then require a shoot off consisting of series of three shots for each contestant, fired alternately, until one contestant has gained an advance of two points. After shooting three series, or nine shots, Mr. Baltersen had gained the required points to win the 1960 »B« Class Championship. A noteworthy achievement, considering that Mr. Baltersen had never participated in trap shooting before moving to Tahsis.

Tennis activities

Tennis is a popular sport in British Columbia where the climate in the lower coastal regions permits playing virtually all year round. Municipalities throughout British Columbia maintain a large number of public tennis courts and there is also a number of private tennis clubs in Vancouver and other cities of British Columbia.

At the Valley Tournament, which was held during the first week-end in September and in which players from all of British Columbia and Alberta participated, one of our recent arrivals, Mr. Arne M. Wiberg, won second prize, losing in the finals to Mr. H. Bailey, who was British Columbia champion in 1958 and 1959. Mr. Wiberg had just arrived in Vancouver about three weeks before the playing of the tournament, and special dispensation was granted as he did not fulfil the residence requirements of six months. Furthermore, Mr. Wiberg had to play with borrowed equipment as he had not contemplated entering the tournament.

The Valley Tournament was held in the City of Vernon, in the Okanagan Valley, about 250 miles east of Vancouver, and it was played during Labour Day week-end, the first week-end in September which, by Canadian tradition, has an extra holiday added on.

Bridge

Mr. Sven I. O. Rasmussen, Chief Forester of the Tahsis Company, Ltd. and his partner, Mr. Peter Holmes, won the Junior Championship of Vancouver in a tournament organized by the Vancouver Unit of the American Contract Bridge League. The tournament was held over two evenings, November 17 and November 24, and most bridge clubs in the greater Vancouver area were represented amongst the 36 pairs participating.

Ø. K. I »SØFARTENS FREMME«

Alle provinsafdelingerne af Foreningen til Søfartens Fremme har nu set Ø. K.-filmen »Sol over Siam«. I forrige sæson besøgte Århus, Fredericia og Esbjerg. Den 27. oktober 1960 gæstede vi Odense, dagen efter var vi i Svendborg, og den 9. november gik turen til Aalborg. I alle disse tre byer var tilslutningen over forventning. I Svendborg kom der således dobbelt så mange, som man havde regnet med, men da en tilstødende sal kunne tages med ind i arrangementet, kom ingen til at gå forgæves.

At dømme efter stemningen ved sammenkomsterne og iflg. referaterne i den lokale presse var man meget glade for den viden om Kompagniet, som blev givet i det indledende foredrag til filmen. Denne vakte som altid udelt begejstring.

Det har været overordentligt interessant at foretage disse rejser og mærke den interesse, der ude blandt folk er for Kompagniet. Det er ret begrænset, hvad man i almindelighed ved om Ø. K.'s virksomhed, og vi har forlængst konstateret dette, når vi antager nye elever. Da vi for nogle år siden ved tilrettelæggelsen af programmet for en Ø. K.-aftensæson tog os på at finde ud af, hvad man i skolerne lærer om Ø. K., gik vi en del skolebøger igennem for både grundskolen og melleskolen. Hvad der kan læses om Kompagniet i de fleste af disse bøger, er meget nødtørftigt.

Det indledende foredrag om Kompagniet, som vi plejer at holde før Siam-filmen, må naturligvis have en lidt skematisk form, når alle Kompagniets aktiviteter skal nævnes, og det hele skal gøres på mindre end en halv time, men det var ganske utvivlsomt, at til-

hørerne var stærkt optaget af, hvad de hørte, ligesom de tilsyneladende var overraskede og imponerede over alt det, Kompagniet spænder over. Ved det efterfølgende selskabelige samvær, som under de hyggelige provinsforhold formede sig overordentlig fornøjeligt, blev der da også fra mange sider stillet spørgsmål om Kompagniet, dets oversøiske virksomhed, datterselskaber o. s. v. o. s. v.

Det er forbavsende at se, hvor mange gamle Ø. K.-folk, der findes ude i provinsen, og det er fornøjeligt at træffe disse mennesker, som på et eller andet tidspunkt i deres tilværelse, for kortere eller længere tid har været knyttet til Kompagniet. For dem var det en særlig stor glæde at høre nyt om Ø. K., om vore nye arbejdsfelter og om udvidet aktivitet eller at høre noget om de steder, skibe eller filialer, hvor de i sin tid havde deres arbejde. De sagde, at når de kom sammen privat eller i deres foreninger, taltes der meget ofte Ø. K. De, der havde lejlighed til at læse Ø. K.-bladet, var meget optaget af dette.

Ved at træffe disse gamle Ø. K.-folk kom man uvilkårligt til at tænke på det af direktør Hakon Christiansen ofte udtalte: »En gang Ø. K., altid Ø. K.« Si.

P. S. Svendborg afdelingen af Foreningen til Søfartens Fremme har ca. 200 medlemmer, der er bosiddende på Ærø. På grund af manglende færgeforbindelse mellem Ærø og Svendborg efter kl. 20 var disse medlemmer forhindret i at deltage i sammenkomsten den 28. oktober. Vi har derfor måttet love at komme til Marstal engang i marts måned for at gentage vor Ø. K.-aften.



TELEFON- OMSTILLING

ved Hovedkontoret

Det gælder altid om at hjælpe Kompagniets kunder mest muligt – også via telefonen. Selvfølgelig kan det ske, at en kunde i første omgang ikke er helt klar over, hvem han skal tale med, og han kan som følge heraf komme ind på en forkert ledning. I stedet for at manden ved den pågældende telefon kunne blive irriteret over denne afbrydelse i arbejdet, skulle der gerne lyde et venligt: »De har desværre fået forkert nummer, men nu skal jeg stille Dem om«. For vi har på Hovedkontoret en dejlig nem måde at kunne yde denne lille tjeneste på.

Men – så kommer det mærkelige – mange er ikke klar over, hvorledes telefonerne kan bruges hertil. Det foregår på

følgende måde: Efter løftet til kunden om omstillingen og et venligt: »Lige et øjeblik«, drejes CENTRAL. Kunden er derved »neutraliseret«, d. v. s. han kan ikke høre noget på ledningen, men hans forbindelse med kontoret (8300) er ikke afbrudt. Det ønskede lokalnummer drejes, og man oplyser, at der er telefon til hr. N. N. Såfremt der gives »ok« fra lokaltelefonen lægges røret på, og forbindelsen mellem det kaldte nummer og kunden er automatisk sluttet. Hvis der fra det opkaldte nummer svares, at hr. N. N. ikke er til stede, må man lige vente til røret er lagt på. Så drejes igen CENTRAL, og kunden er tilbage på ens egen ledning. Han vil så her modtage beskeden, at hr. N. N. ikke er på sit kontor, og at vi derfor desværre må bede ham ringe op igen lidt senere – på lokalnummer . . .

Denne service, som altid modtages med taknemmelighed, kan af tekniske grunde ikke gives ved opkald inden for huset, men kun til folk, som man taler med ude fra.

P. S. Skulle det alligevel »gå i fisk«, drej lokalnummer NUL, så kan damen ved hovedomstillingen som regel klare sagen. –

holdklub

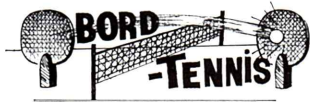
(Ø. K. B.)



I holdturneringen har vort 1. hold indtil nu kun mistet 1 point ved en uafgjort kamp med Handelsbanken, men da holdet senere slog General Motors, der indtil da havde vundet alle sine kampe, ligger vi stadig i spidsen.

Vort 2. hold ligger på tredjepladsen i C-rækken. I KFIU's singleturnering opnåede vor klub flere gode placeringer, således blev finalen i mesterrækken en ræn ØKB finale, hvor Tom Christensen slog Erik Sørensen med 2 sæt mod 0 i en jævnbyrdig kamp.

I D-rækken, der talte 49 deltagere, nåede Stig Birch Poulsen til finalen, hvor han blev slået af J. Gruntvig fra Philips.



Vi deltager her med et hold i KFIU's B-række. Det foreløbige resultat er, at holdet har vundet 2 kampe og tabt 2.



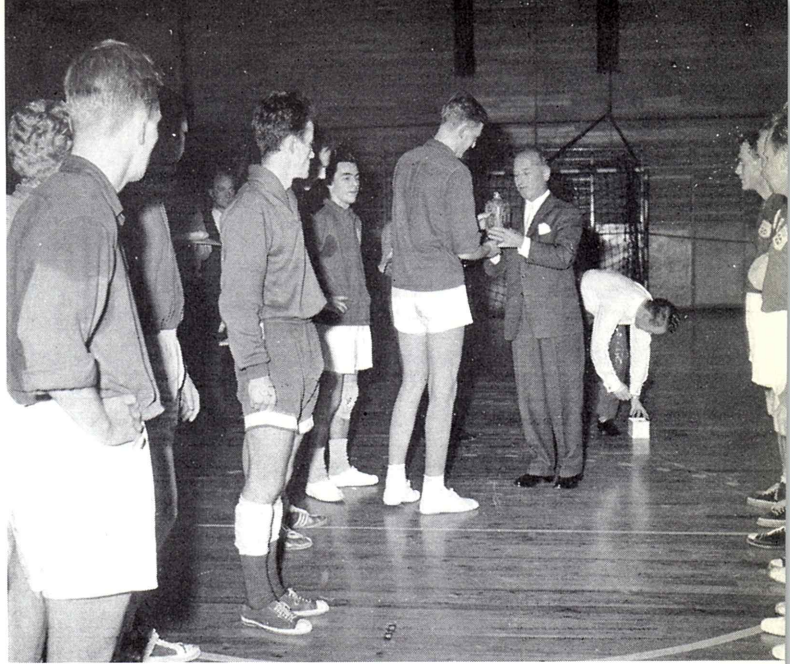
Vi har været heldige at få arrangeret et lejemål i Matthæusgades Skole fredag kl. 17,30-19,30, således at vi kan træne i indendørs fodbold og forberede træningen til forårsturneringen, som begynder i april.

Til cup-turneringen i indendørs fodbold, der finder sted den 22. januar, har vi anmeldt deltagelse.



Vor interne juleturnering forløb godt. Vinder blev Eksport »C«, idet holdet herfra opnåede maksimum points. Importafdelingen besatte 2. pladsen.

I Handelsbankens juleturnering spillede vi med to



Handelsbankens juleturnering i Otto Mønsted-hallen. Som vindere for tredje gang i træk modtog vi »julevasen« til ejendom. F. v. H. Helmersen. O. Petersen, J. Tange-Jensen, F. Koue, O. Ejlertsen (kun profilen ses). S. Birch Poulsen og anføreren, H. P. Holst, som får vasen overrakt af HIF's formand, hr. Muxoll-Wiberg. T. h. vore modstandere, De Danske Spritfabrikker, som vi slog med 9-2.

The X-mas tournament in the Otto Mønsted Hall. As winners for the third time in succession we now became the owners of the »X-mas vase«. Mr. H. P. Holst, our captain, receiving the vase on behalf of the E. A. C. team. To the right our opponents from The Danish Distilleries, Ltd.

hold. I mesterrækken lykkedes det vort hold at blive nummer 1 og dermed vinde Handelsbankens julevase til ejendom. A-række holdet nåede til finalen, hvor det blev slået af »Dragerne« med 8-5.

I KFIU's turnering, hvor vi deltager i A-rækken, ligger vort hold pænt placeret, og da vi allerede har mødt topholdene, er der en mulighed for oprykning.



Som et torsøg blev der i begyndelsen af januar startet en turnering for klubbens medlemmer. Der meldte sig 25 deltagere, så der synes at være interesse for fortsat at dyrke dette spil inden for klubben.

H. B.

Ø. K. B.'s pokalhost i året 1960 for vundne mesterskaber i badminton, fodbold, håndbold og tennis.

The »Ø. K. B.« cup-harvest for 1960 tournaments in badminton, soccer, handball, and tennis.





Ø.K.'s RUTNETT PR. 1.1.1961

