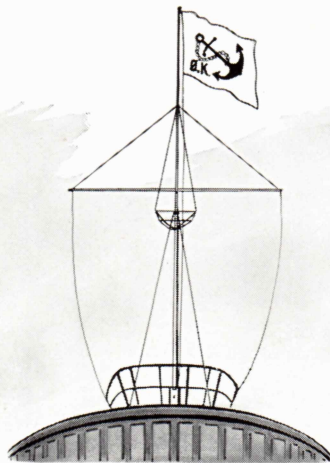


ØK BLADET



ÅRGANG 5 · NUMMER 1 · FEBRUAR 1962



ØK - BLADET

Udgivet af

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Holbergsgade 2, København

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:

G. Holst

REDAKTIONSUDVALG:

J. L. Buch-Larsen

C. E. Olsen

E. Sivertsen

REDAKTIONENS ADRESSE:

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

Husk at melde adresseforandring

TRYK:

Bogtrykkeriet Forum, København

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

INDHOLD:

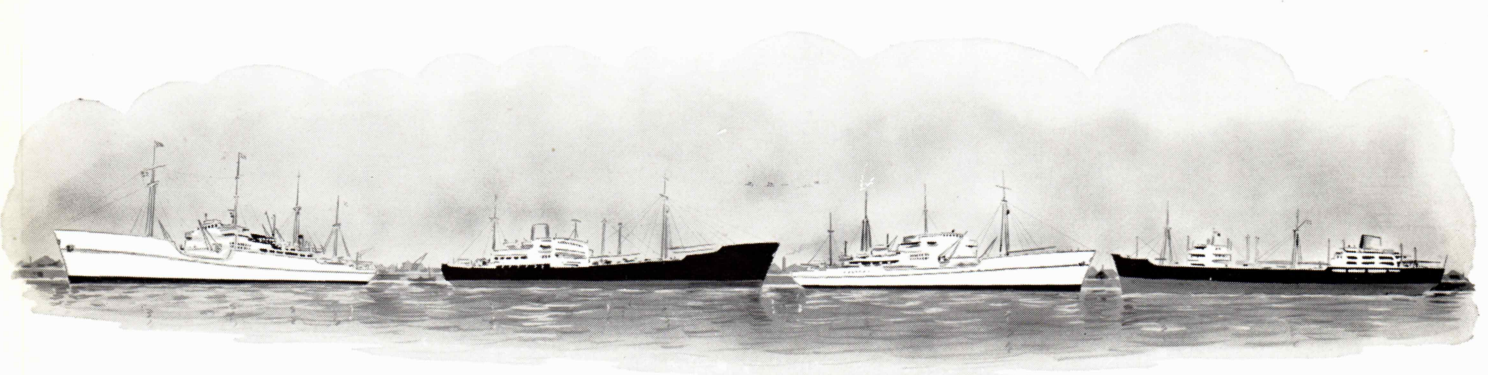
Forsidebillede: En port formet som elefantstødtænder var rejst ved indkørslen til Bangkok i anledning af det danske kongepars besøg.

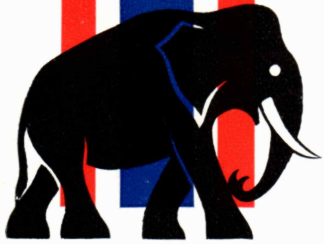
Front page: A gateway formed like elephant-tusks was erected across the road entering Bangkok on the occasion of the visit to Thailand of the Danish Royal Couple.

Bagside: M/S »Selandia«s hjemkomst til København den 26. juni 1912.

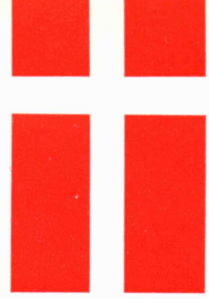
Back page: The return to Copenhagen of the M/S »Selandia«, 26th June, 1912.

Det danske kongepar i Thailand	3
M/S »Selandia«s 50-års dag	10
Kompagni-nyt	15
Kaj Schmidt monumentet, Madras	17
Hvordan laster man et skib? (fortsat)	18
Farvel til direktør Loebel	21
Ø. K.-aftener	21
Maskinlærlinge til søs	22
»Nakskov« skriver historie	22
Sporten	23





Det danske kongepar i Thailand...



Kongeparret ledsages af filialbestyrer Erik Jansen og frue op ad trappen til Ø. K.'s Bangkok kontor. Ved foden af trappen udenrigsminister Jens Otto Krag sammen med den danske ambassadør Ebbe Munck og frue.

The Royal Couple accompanied by Mr. and Mrs. Erik Jansen ascend the staircase to the E. A. C. Bangkok office. At the foot of the steps Mr. Jens Otto Krag, the Danish Minister for Foreign Affairs with Mr. Ebbe Munck, the Danish ambassador to Thailand, and Mrs. Munck.

Det danske kongepar ankom til Thailand den 12. januar i strålende sol for at påbegynde et 5 dages officielt og 8 dages uofficielt besøg som det thailandske kongepars gæster.

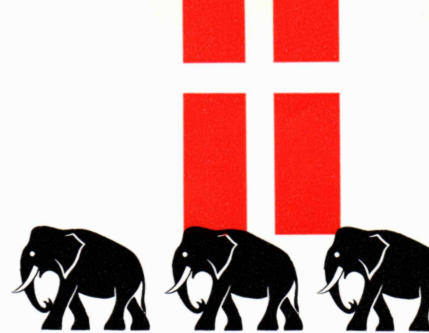
I ugevis havde Bangkok forberedt sig til besøget, og byen var meget smukt dekoreret med danske og thailandske flag. Selv på hele strækningen fra Bangkok til flyvepladsen, 25 km uden for byen, var der flagaller og bannere. Som en speciel velkomsthilsen til kongeparret havde man uden for paladset opstillet en replica af den lille havfrue.

Om aftenen var hele byen illumineret med kulørte lamper i træerne, og alle de skønne templer, regerings-

bygningerne etc. var indirekte belyst, således at man følte sig som i eventyrland.

SAS' store jetmaskine landede i Bangkoks lufthavn kl. 14,00, og byen var i en feststemning, som klart viste glæden over besøget. Majestæternes ligefremme og smilende væsen vandt alles hjerter.

I lufthavnen modtoges kongeparret af den thailandske konge og dronning i spidsen for den kongelige familie, ligesom regeringen, diplomatiet og den skandinaviske koloni var mødt talrigt op. Der var i tusindvis af tilskuere, som begejstret vinkede med små thailandske og danske flag, og fra de thailandske myndigheds side havde man vist den skandinaviske koloni



Skoleelever fra Assumption College hylder cortøgen med de kongelige gæster uden for Ø. K.'s bygninger på Oriental Avenue. Outside the E. A. C. buildings at Oriental Avenue pupils from the Assumption College cheer the cortège with the Royal guests.

den venlighed at reservere pladser i første række, således at alle kunne følge med i modtagelsen fra første øjeblik.

Kong Bhumibol viste Ø. K. den ære at kalde filialbestyrer Erik Jansen frem for som en af de første at kunne byde det danske kongepar velkommen til Thailand.

Turen fra lufthavnen til Bangkok foretog majestæterne med specielt tog, og langs vejen fra lufthavnen til jernbanestationen stod thailandske danserinder i skønne dragter og bestrøede vejen med blomster.

Besøgets officielle del var en kæde af interessante og storslåede oplevelser for kongen og dronningen, og hvorsomhelst de viste sig, hyldede en begejstret menneskemængde dem. Der er ingen tvivl om, at denne spontane hyldest gjorde et dybt indtryk på majestæterne, som ved flere lejligheder udtalte, at besøget i Thailand var en meget stor oplevelse.

Det thailandske kongepar havde arrangeret et stort og varieret program for besøgets officielle del med besøg på Bangkoks landbohøjskole, hvor kong Frederik blev udnævnt til æresdoktor. Besøg blev også aflagt i industrielle og sociale institutioner og på det gamle historiske Chula-fort ved Menam flodens munding, hvor i 1893 danske flådeofficerer førte thailænderne i kampen mod de indtrængende franskmænd. Der var optræden af den kongelige ballet, og store banketter blev givet af de to kongepar. Også den gamle hovedstad, Ayuthia, blev besøgt.

Det vil føre for vidt at gå i detaljer, men for Kompagniet var den store oplevelse det danske kongepars besøg på hovedkontoret i Bangkok, receptionen som filialbestyrer Jansen i sin egenskab af formand for Skandinavisk Samfund holdt i sit hjem, kongens besøg i havnen, hvor han hilste på officererne fra de flag-smykkede skibe »Asmara«, »Patagonia« og »Lars Mærsk«, samt besøgene i »Mariners' Club« og Siam Society.

Besøget på Kompagniets kontor fandt sted den 15. januar kl. 15.45. Den røde løber var rullet ud, flagstænger med danske og thailandske flag og kontorflaget var rejst langs floden og ved indkørslen. Bygnings facade var smykket med det danske og det thailandske rigsvåben. Over bygningerne vajede det danske splitflag og thailandske flag.

Langs hele Oriental Avenue, som fører ned til Kompagniets bygninger, stod tusindvis af skolebørn, som begejstret jublede, da majestæternes vogn rullede frem, og viftede med danske og thailandske flag. Et meget smukt islæt var nogle hundrede skolepiger i røde og hvide uniformer.

Kongen og dronningen blev modtaget ved hovedtrappen af filialbestyrer Erik Jansen og frue, og dronningen fik overrakt en smuk buket orkidéer af Mrs. Nongnuj Anusina, som er den øverste kvindelige funktionær ved filialen og leder af medicinafdelingen (ICP).

Ligeledes fik majestæterne overrakt blomsterkranse af to små skolepiger fra det nærliggende Assumption

College, hvorfra Kompagniet i mange år har hentet en del af sin lokale stab.

På hovedtrappen var opstillet en æresgarde på godt 50 medlemmer af den lokale stab, som alle har tjent Kompagniet i mere end 30 år, og som bar Kompagniets medalje for lang og tro tjeneste.

I filialbestyrerens kontor var forsamlet de ledende danske og thailandske seniorer samt filialbestyrerne fra Kuala Lumpur, Penang, Rangoon og Phnom-Penh, som var kommet til Bangkok i anledning af kongebesøget.

Kong Frederik overrakte den kongelige belønningsmedalje til følgende lokale medarbejdere:

Mr. Kosol Kosolraksa (Swee Choo), salgschef i Pfaffafdelingen, som netop den dag havde tjent Kompagniet i 50 år,

Mr. Kosit Vejajiva, ris compradore, 46 års tjeneste,

Mr. Lek Suchitchon, konsultssekretær, 37 års tjeneste.

Efter overrækkelsen underholdt kongeparret sig med



Kong Frederik overrækker Den kgl. Belønningsmedalje til et veltjent medlem af Bangkok-staben, Swee Choo, som netop denne dag fejrede sit 50-års jubilæum.

King Frederik presenting the Royal Medal of Award to Mr. Swee Choo, a deserving member of our Bangkok staff who on this very day celebrated his 50th anniversary.

de tre ny-dekorerede, hvorefter der blev serveret te og andre forfriskninger i kontoret og det tilstødende mødeværelse. Filialbestyrer Jansen takkede majestæterne for besøget og ridsede derpå i korte træk Kompagniets historie op, hvorefter han overrakte Kompagniets gave, en smuk gammel sølvskål, forarbejdet i Chiengmai i Nordthailand.

Både kongen og dronningen spurgte interesseret til Kompagniets nuværende virke og også om den lille traktor »IRON BUFFALO«, som filialens værksted fremstiller, og som den thailandske kong havde omtalt for kongeparret.

Kongen og dronningen var under besøget bl. a. ledsaget af udenrigsminister J. O. Krag, hofdame fru Lise Wolf, kammerherre E. Wern, kammerherre V. Gyth, jagtkaptajn, kommandør S. G. Jørgensen, orlogskaptajn K. C. greve Trampe, kontreadmiral prins Galavarnadis Diskul, attacheret kongen, og frk. Varunyupha Snidwongse, attacheret dronningen.

Prins Galavarnadis Diskul er velkendt i Kompagniet, men det bør her nævnes, at Miss Varunyupha Snidwongse er datter af M. L. Dej Snidwongse, som er bestyrelsesformand i Dumex.

Samme aften gav filialbestyrer Jansen i sit hjem en reception, hvortil godt 400 skandinaver og skandinavisk-talende thailændere var indbudt.

Kongeparret ankom kl. 18.15, da det netop var begyndt at skumre, og den illuminerede have dannede en smuk ramme om festligheden.

Dronning Ingrid fik ved ankomsten overrakt blomster, og efter at have hilst på Samfundets bestyrelse, de skandinaviske diplomater og de danske konsulere med fruer fra Kuala Lumpur, Penang, Rangoon og Phnom-Penh ledsagedes kongeparret ud i haven, hvor Erik Jansen bød dem velkommen og takkede, fordi de var kommet tilstede. I sin tale kom han ind på de stærke venskabsbånd, der knytter Skandinavien og Thailand sammen, og den kendsgerning, at der stadig er muligheder for dansk initiativ i Thailand. Filialbestyreren sluttede sin tale med at udbringe et nifoldigt leve for majestæterne, hvorefter kongesangen blev spillet.

Kongen talte derpå til gæsterne i ligefremme og hjertelige ord. »Både dronningen og jeg er meget glade for vort besøg her i Thailand,« sagde kong Frederik, og understregede det nære venskab mellem det thailandske og danske kongehus, som har strakt sig over generationer, og som resulterede i det thailandske kongepars besøg i Danmark i 1960, samt udtalte, at dronningen og han betragtede kong Bhumibol og dronning Sirikit som deres meget gode venner.

Kongen påpegede nødvendigheden af, at alle nyankomne lærer sproget i det land, hvor de er gæster, fordi det kun derved er muligt at få virkelig forståelse af og respekt for et lands kulturelle arv.



De to kongepar ved middagen i den danske ambassade. Det er første gang, det thailandske kongepar besøger en udenlandsk ambassade i Bangkok.

The Thai and the Danish Royal Couples at the banquet in the Danish embassy. It was first time that the Thai King and Queen visited a foreign embassy in Bangkok.

Kong Frederik omtalte sit besøg i Thailand i 1930 og udtrykte sin glæde over den betydelige udvikling, som har fundet sted siden da. Han refererede også til det lange venskab mellem de skandinaviske og thailandske folk og glædede sig over det skandinaviske initiativ til fremme af handel og industri til gavn for begge parter.

Talen blev modtaget med megen begejstring, specielt da kongen også takkede gæsterne, fordi de var kommet for at være sammen med dronningen og ham.

Efter talen hilste kongen og dronningen personligt på gæsterne og underholdt sig derpå med så mange, som tiden tillod. Blandt andet glædede det kongeparret meget at tale med de mange skandinavisk-talende thailændere, hvoraf flere har gået på den danske kadetskole og er kongen personlig bekendt.

Filialbestyrer Jansen blev under besøget udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Besøget i Siam Society fandt sted lørdag den 13. januar, og begge kongepar deltog i indvielsen af den nye biblioteksbygning, som for en stor del er blevet til ved danske bidrag (bl. a. fra Kompagniet) og er bygget af Kompagniets associerede selskab, Christiani & Nielsen (Thai) Ltd.

Med den nye bygning har Siam Society fået meget

smukke lokaliteter, og Siam Society regnes i dag for et vigtigt kulturcentrum i Østasien.

Besøget i »Mariner's Club« såvel som ved Kompagniets skibe fandt sted søndag den 14. januar. Kongen er som bekendt meget interesseret i handelsflåden og beså med interesse denne sømandsklub, som blev bygget for et par år siden, og hvortil danske rederier har ydet betydelige bidrag. Klubben har bl. a. billard, svømmebassin, tennis- og fodboldbane og er meget besøgt af besætningerne på skibene. Kongen hilste på bestyrelsen, og efter at have beset lokaliteterne gav majestæten bolden op til en fodboldkamp mellem hold fra »Asmara« og »Patagonia«.

Fra »Mariners' Club« kørte kongen en tur gennem havnen, hvor »Patagonia« og »Asmara« sammen med Mærskliniens »Lars Mærsk« lå pyntet med flag over mastetoppene, og skibenes officerer stod opstillet på kajen. Kongen hilste personligt på hver enkelt officer.

Efter det officielle besøg var kongen og dronningen det thailandske kongepars private gæster, og arrangementerne omfattede et fem dages besøg i Chiangmai i Nordthailand samt et to dages krydstogt i Siamgolfen.

Den 24. januar rejste det danske kongepar atter hjem til Danmark med SAS. Besøget i Thailand har

været en meget stor succes og har bragt ikke blot de to kongehuse, men også de danske og thailandske nationer endnu nærmere sammen, ligesom den lokale presse i mange artikler har fortalt befolkningen indgående om Danmark.

Udenrigsminister Jens Otto Krag ledsagede kongen og dronningen under besøget. Efter det officielle besøg forblev udenrigsministeren endnu nogle dage i Bangkok og aflagde bl. a. besøg i Kompagniet, hvis virke blev forklaret ministeren. Ved denne lejlighed aflagdes også besøg i det nye trykkeri »Uniprint«, hvori Ø. K. er parthaver, på Dumex fabrikken samt på Kompagniets savmølle. Udenrigsministeren var derefter Kompagniets gæst ved en frokost i filialbestyrerens hjem, hvori bl. a. deltog dr. Puey Ungpakorn, som er senior-direktør for Nationalbanken, M. L. Dej Snidwongse, Privy Councillor og bestyrelsesformand i Dumex, Mr. Savet Piempongsant, tidligere finansminister og bestyrelsesformand i Thai-Dan Corp. Ltd., og Mr. Renoo Suvarnsit, rådgiver i finansministeriet, samt danske forretningsforbindelser.

THE DANISH KING AND QUEEN IN THAILAND

The sun was shining brightly when the Danish Royal Couple arrived in Thailand on 12th January to commence their 5-days' official and 8-days' private visit as the guests of the King and Queen of Thailand.

For weeks Bangkok had prepared for the visit, and the town was beautifully decorated with Danish and Thai flags. Even the 25 km long route from the airport to Bangkok had been decorated with flags and banners. As a special welcome to the Royal Couple a replica of the "Little Mermaid" had been erected in front of the palace.

In the evening the whole town was illuminated by coloured lanterns in the trees, and all the beautiful temples, government buildings, etc. were flood-lit so that one felt like being in fairy-land.

The big SAS jet plane landed in the Bangkok airport at 2.00 p. m., and during the whole visit the city was in a festive mood. The straightforward and smiling manner of the Danish Majesties won the hearts of everyone.

In the airport the Royal Couple was received by the King and Queen of Thailand together with the Royal family. Representatives of the Government, the Diplomatic Corps, and a great number of the Scandinavian colony were also present. Thousands of people enthusiastically waved small Thai and Danish flags, and the Thai authorities had been so kind as to reserve places in the front row for the Scan-



Kong Frederik og dronning Ingrid hilser på medlemmer af den skandinaviske koloni i Bangkok ved receptionen i filialbestyrer Erik Jansens hjem.

King Frederik and Queen Ingrid greeting members of the Scandinavian community in Bangkok at the reception held at the home of Mr. Jansen, the Danish Consul-General.



dinavian colony so that they could follow the reception from the very beginning.

King Bhumibol showed E. A. C. the honour of calling forward the general manager of the Bangkok branch in order that he could be among the first to welcome the Danish King and Queen to Thailand.

Their Majesties travelled from the airport to Bangkok in a special train, and along the road from the airport to the station stood Thai dancers beautifully dressed throwing flowers.

The official part of the visit was a long succession of interesting and magnificent experiences to Their Majesties, and wherever they appeared enthusiastic crowds cheered them. There is no doubt that these spontaneous ovations have made a deep impression on Their Majesties, who on many occasions have stated that the visit to Thailand has been a very great adventure for them.

The King and Queen of Thailand had arranged a comprehensive and varied programme for the official part, with visits to the Agricultural Highschool in Bangkok, where the Danish King was made an Honorary Doctor. Visits were also paid to industrial and social institutions and to the old historic fort of Chula at the estuary of the Menam River, where in 1893 Danish naval officers led the Thailanders in their fight against the invading Frenchmen. There were performances by the Royal Ballet, and big banquets were given. A visit was also paid to the old capital of Ayuthia.

It will not be possible to give a detailed account of all the festivities, but to our Company the great events were primarily the visit of the Danish Royal Couple to the E. A. C. head office in Bangkok, the reception held in his home by the general manager, Mr. Jansen, in his capacity of president of the Scandinavian Society, and also the King's visit to the port where he met the officers from the flag-decorated ships "Asmara", "Patagonia", and "Lars Mærsk" and the visits to "Mariners' Club" and Siam Society.

The visit to the head office took place on 15th January at 3.45 p.m. The red runner had been rolled out, there were Danish and Thai flags and our house flag along the river and at the entrance. The front of the office building was decorated with the Danish and Thai national arms, and the Danish swallow-tailed flag and Thai flags were flying over the building.

Along Oriental Avenue leading down to our office buildings stood thousands of school-children who cheered enthusiastically and waved Danish and Thai flags.

Hundreds of school-girls in red and white uniforms constituted a beautiful feature.

The King and the Queen were welcomed at the main staircase by the general manager Mr. Jansen and his wife, and a beautiful bouquet of orchids was presented to the Queen by Mrs. Nongnuj Anusina, the senior woman employee of the branch and in charge of the medical department (ICP).

Their Majesties were also garlanded by two small school-girls from the neighbouring Assumption College from where our Company for many years has recruited part of its local staff.

On the main staircase a guard of honour was formed by 50 members of the local staff who had all been in our Company's service for more than 30 years and who wore the Company's medal for long and faithful service.

In the manager's office were assembled the senior Danish and Thai members of the staff and the Danish consuls from Kuala Lumpur, Penang, Rangoon, and Phnom-Penh who

had come to Bangkok on the occasion of the royal visit.

King Frederik personally presented the Royal Medal of Award to the following local staff members:

Mr. Kosol Kosolraksa (Swee Choo), the sales manager of the Pfaff Department who celebrated his 50th anniversary on this particular day.

Mr. Kosit Vejajjiva, rice compradore, 46 years of service.
Mr. Lek Suchitchon, consular secretary, 37 years of service.

After the presentation of the medals the Royal Couple talked to the three gentlemen whereafter tea and other refreshments were served in the office and the adjacent conference room. Mr. Jansen thanked Their Majesties for the honour of their visit, gave a brief account of the history of our Company, whereupon he presented to Their Majesties on behalf of the Company a beautiful old silver bowl made at Chiangmai in North Thailand.

Both the King and the Queen were very interested in our Company's present activities and also asked questions about the "IRON BUFFALO", the small tractor which is being manufactured in our workshop and which had been mentioned to the Royal Couple by the Thai King.

At the visit Their Majesties were accompanied by:

Mr. J. O. Krag, The Danish Minister of Foreign Affairs, Mrs. Lise Wolf, Lady-in-waiting, Commodore E. Wern, Lord-in-waiting, Colonel V. Gyth, Lord-in-waiting, Commander S. G. Jørgensen, Captain of the Royal Yacht, Count K. C. Trampe, Rear-Admiral Prince Galavarnadis Diskul, attached to the Danish King, and Miss Varunyupha Snidwongse, attached to the Danish Queen.

Prince Galavarnadis Diskul is well-known in our Company, but it should be mentioned that Miss Varunyupha Snidwongse is a daughter of M. L. Dej Snidwongse, the chairman of Dumex Ltd., Bangkok.

On the same evening Mr. Jansen gave a reception in his home to which over 400 Scandinavians and Scandinavian-speaking Thais were invited.

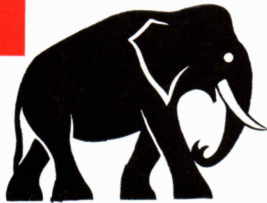
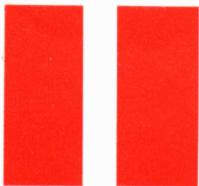
The Royal Couple arrived at 6.15 p.m. just when night was falling and the gaily illuminated garden was a festive setting for the function.

On her arrival Queen Ingrid was presented with flowers and after having greeted the committee of the Society, the Scandinavian diplomats and the Danish consuls from Kuala Lumpur, Penang, Rangoon, and Phnom-Penh and their wives the Royal Couple was accompanied out into the garden, where Mr. Jansen cordially welcomed them and thanked them for having consented to be present. In his speech he mentioned the strong bonds of friendship that link Scandinavia and Thailand together, and the fact that there are still opportunities for Danish initiative in Thailand.

Having finished his speech Mr. Jansen called for nine cheers for Their Majesties, whereafter the royal anthem was played.

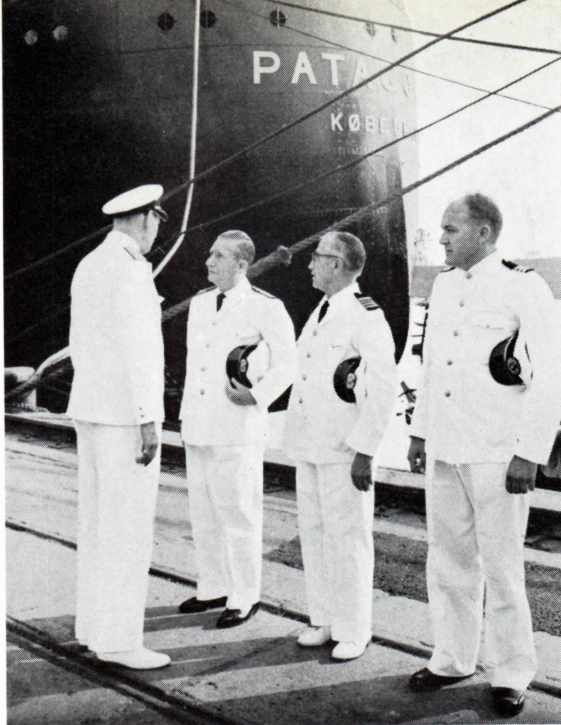
Thereafter the King addressed the guests in plain and heartfelt words. "The Queen and I have greatly enjoyed our visit to Thailand," said King Frederik and mentioned the close friendship between the Danish and the Thai Royal Houses which has existed for generations and had resulted in the visit of the Thai Royal Couple to Denmark in 1960, adding that the Queen and He regarded King Bhumibol and Queen Sirikit as their very good friends.

The King emphasized that it is necessary for all newcomers to learn the language of the country in which they are guests, because only in this way is it possible really to understand and respect the cultural inheritance of another country.



Kong Frederik hilser på
kaptajn C. Dalberg, maskinchef
Julius Chr. Andersen og
overstyrmand N. C. Fabricius
fra M/S »Patagonia« under sin
tur i Bangkoks havn.

*King Frederik in conversation
with Captain C. Dalberg, Chief
Engineer Julius Chr. Andersen,
and Chief Officer N.C. Fabricius
of the M/S »Patagonia« during
his tour of the Bangkok harbour.*



King Frederik mentioned his visit to Thailand in 1930 and expressed his pleasure at the considerable development which had taken place since then. He also referred to the long friendship between the Scandinavian and the Thai peoples, and expressed satisfaction about the Scandinavian initiative in trying to further trade and industry to mutual advantage.

The speech was received with great enthusiasm especially when the King also expressed his thanks to the guests for having attended with the Queen and himself.

After the speech the King and Queen greeted all the guests and conversed with as many as time permitted. Among other things the Royal Couple was very pleased to be able to talk with the many Scandinavian-speaking Thais, several of whom had visited the Danish naval college and were personally known to the King.

During the visit Mr. Jansen was appointed a Knight of the Order of the Dannebrog.

The visit to the Siam Society took place on Saturday, 13th January. Both the Thai and Danish Kings and Queens took part in the inauguration of the new library building which to a great extent has come into existence as a result of Danish contributions, among others from our Company, and which has been built by Messrs. Christiani & Nielsen (Thai) Ltd., an associated Company of E. A. C.

With this new building the Siam Society has obtained very beautiful premises, and the Siam Society is to-day considered an important cultural centre in East Asia.

The visit to the Mariners' Club and our Company's ships took place on Sunday, 14th January. It is a well-known fact that the King is very interested in the mercantile marine, and he viewed with interest the seaman's club which was built a couple of years ago and to which Danish shipping companies have contributed considerably.

The club has all modern facilities, including billiards, swimming pool, tennis- and football courts and is well-attended by the crews of the ships. On his arrival the King

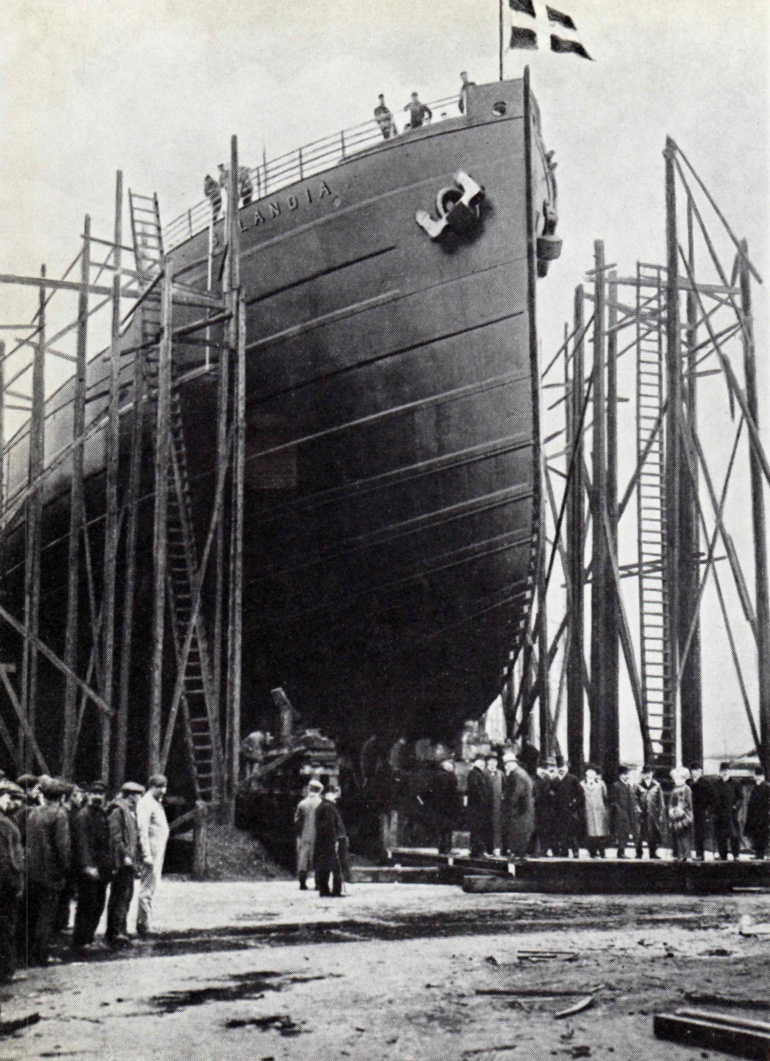
greeted the committee and after inspecting the premises His Majesty kicked off at a football match between the teams from the M/S "Asmara" and the M/S "Patagonia".

From the Mariners' Club the King motored through the harbour where the flag-bedecked "Patagonia" and the "Asmara" together with the "Lars Mærsk" of the Mærsk Line were lying, the ships' officers being drawn up on the quay. The King greeted each officer personally.

After the official visit the King and the Queen were the private guests of the Thai King and Queen. This arrangement included a five days' visit to Chiangmai in North Thailand and a two days cruise in the Siam Gulf.

On 24th January the Danish King and Queen returned to Denmark by SAS. The visit to Thailand was a very great success which has brought not only the two Royal Houses, but also the Danish and the Thai nations, still closer together. It has also given the Thai nation a good idea of the Danish democratic monarchy, and the local press has in many articles informed the public very thoroughly about Denmark.

Mr. Jens Otto Krag, the Danish Minister for Foreign Affairs, accompanied the King and Queen to Thailand. After the official visit he remained for some days in Bangkok, among other things paying a visit to our Company, where the E. A. C. activities were explained to him. On this occasion a visit was also paid to "Uniprint", the new printing house in Bangkok, of which E. A. C. are part owners, to the Dumex factory and the E. A. C. sawmill. Thereafter the Minister for Foreign Affairs was our Company's guest at a lunch in the manager's home. Participants included Dr. Puey Ungpakorn, the senior director of the National Bank, M. L. Dej Snidwongse, Privy Councillor and chairman of Dumex Ltd., Bangkok, Mr. Savet Piemongsant, former Minister of Finance and chairman in Thai-Dan Corp. Ltd., and Mr. Renoo Suvarnsit, adviser of the Ministry of Finance and friends from Danish firms in Bangkok.



»Selandia« søsættes hos B. & W. den 4. november 1911.
*The launching of the »Selandia« on 4th November, 1911, at the
 Burmeister & Wain Shipyard, Copenhagen.*

M/S SELANDIA'S 50-ÅRS DAG ...

Den 17. februar 1912 overtog Kompagniet B. & W.'s nybygning nr. 276, som var det første oceangående dieselmotorskib. Den i slutningen af forrige århundrede opfundne dieselmotor blev ret tidligt anvendt i flere mindre skibe samt i 1910 i det lille hollandske skib »Vulcanus«, som nok var søgående, men i hvilket omstyringen af maskinen foregik ved håndkraft.

B. & W. konstruerede ikke sine første dieselmotorer uden konkurrence. Der arbejdedes med løsningen af dieselmotorens omstyring (d. v. s. dens mulighed for hurtigt at kunne bringes til at gå den modsatte vej rundt, hvilket i et skib er en nødvendighed) i flere lande bl. a. i Schweiz, Tyskland og Holland, men man nåede ikke der frem til en brugbar løsning før kort tid efter, at B. & W.'s succes var fastslået.

Vi synes ikke i dag, at det 370 fod lange »Selandia« med sine 7.400 ts. dødvægt var noget særligt stort skib, men det var det efter den tids målestok. Kompagniet havde året før modtaget sine, hvad lasteevne angår, to største dampskibe, S/S »Arabien« og S/S »Kina«, 385', 8.720 ts. dødvægt, 2500 HK, og »Selandia« var altså ikke meget mindre og havde samme hestekraft. Farten

var ca. 11 knob. Det var dristigt gjort, og dristigt var det straks at følge op med endnu større skibe (M/S »Siam« allerede april 1913 med 9.275 ts. d.w.).

Det er klart, at dieselmotoranlægget var dampanlægget overlegent på mange punkter, f. eks.:

- mindre vægt af maskineri plus brændsel,
- mindre pladskrævende, især sammenlignet med datidens kulfyrede dampanlæg, idet brændselsolien jo opbevares i bundtankene,
- mindre brændselsudgifter,
- større aktionsradius og
- ingen lang opfyrringsperiode før afsejling,

men væsentligt var det dog, om dieselmotorerne var driftssikre, og hvad de ville koste i reparationer. B.&W. havde imidlertid nogen erfaring fra et betydeligt antal stationære dieselmotorer (ialt ca. 25.000 HK), selv om det var langt mindre og ikke så komplicerede maskiner.

»Selandia« var dobbeltskruet og havde altså to hovedmotorer, hver på 1250 HK (indicerede) og med hver 8 cylindre, (til sammenligning: én cylinder af »Asmara«s 8 udvikler 1660 HK). Desuden var der to hjælpe-

motorer, hver på 250 HK, til frembringelse af elektrisk strøm og trykluft, men de var ikke noget større problem, da de var af en lignende konstruktion som stationære maskiner. Tryklufften anvendtes til start og omstyring samt til indblæsning af brændselsolien i cylindrene.

Første rejse, der gik til Bangkok, påbegyndtes den 22. februar 1912, varede 4 måneder og gennemførtes under stor opmærksomhed fra alle skibsfartsinteresserede verden over, bl a. besøgte skibet af daværende marineminister Winston Churchill i London, og ved hjemkomsten den 26. juni var der voldsom begejstring i København.

Men denne første rejse gennemførtes naturligvis ikke uden maskinuheld. Det kan ikke undre, at der var mangt og meget, som ikke var fuldkomment, og disse første motorskibe krævede en meget stor indsats og dygtighed fra maskinbesætningens side. Det var absolut nødvendigt, at navigatøren på broen var sin opgave voksen, idet, som det må indrømmes, dieselmotorerne ikke var helt pålidelige; men skibsfarten er særligt mændene i maskinen i disse første år stor tak skyldig.

Man er i øvrigt altid tilbøjelig til kun at tænke på dieselmotorerne, når man beskæftiger sig med pioneren »Selandia«, men på et felt til var det et foregangsskib. Det havde nemlig elektriske lossespil (af Siemens-

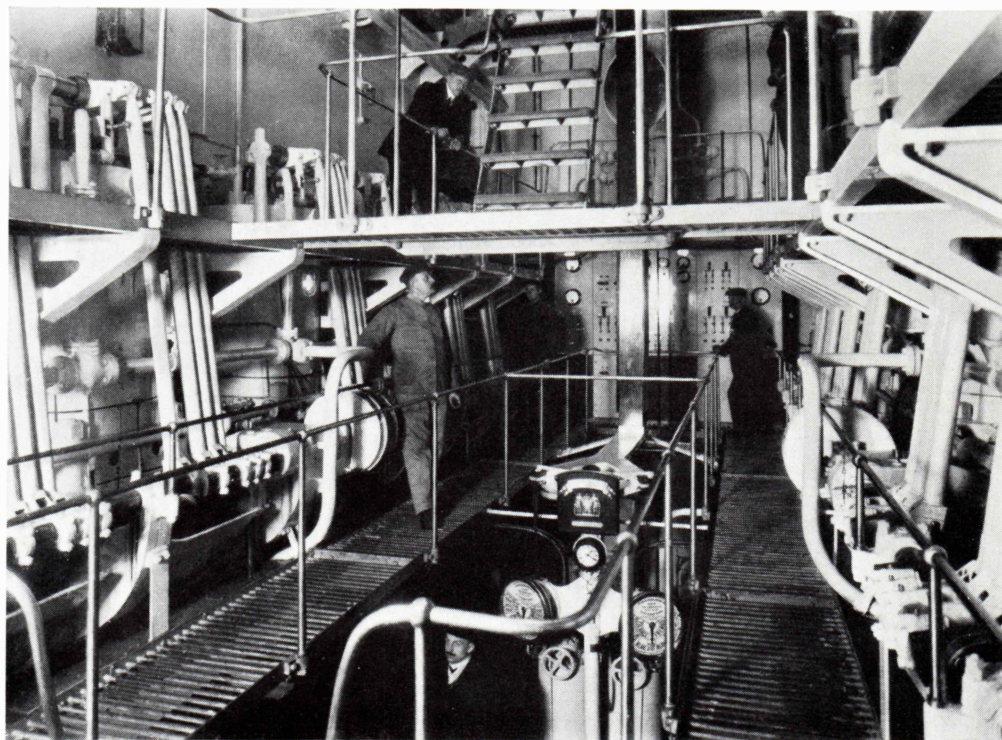
Schuckert-fabrikat). Dette var ikke nogen absolut nødvendighed, da man alligevel havde damp om bord til opvarmningsformål, men tiden har vist, at også denne disposition var rigtig.

»Selandia« var et smukt og elegant skib. Kompagniets grundlægger havde et godt øje for skibenes udseende og forstod klart betydningen af, at skibet havde en aptering, der egnede sig til repræsentation. Der var 3 efter tidens smag smukke saloner. Den udstrakte anvendelse af teakdæk var vel en helt selvfølgelig ting for etatsråden. Der var plads til 22 passagerer i særdeles rummelige kamre. De mange master og det nye, at skibet ikke havde nogen skorsten – et træk, som blev karakteristisk for Kompagniets skibe mange år frem – var bemærkelsesværdigt. Det er i øvrigt interessant, at skibets arrangement med kun ét lastrum agten for maskinrummet og 3 foran for ligner det i dag hyppigt anvendte.

Etatsråd H. N. Andersen bevarede op gennem årene en særlig forkærlighed for dette skib, som ofte blev benyttet af ham på specielle ture.

Det kunne måske undre, at man ikke til det sidste bevarede »Selandia« i Kompagniet, men man fulgte altså mindre sentimentale forretningslinier, og i 1936 blev skibet solgt til Norge og fik navnet »Norseman«.

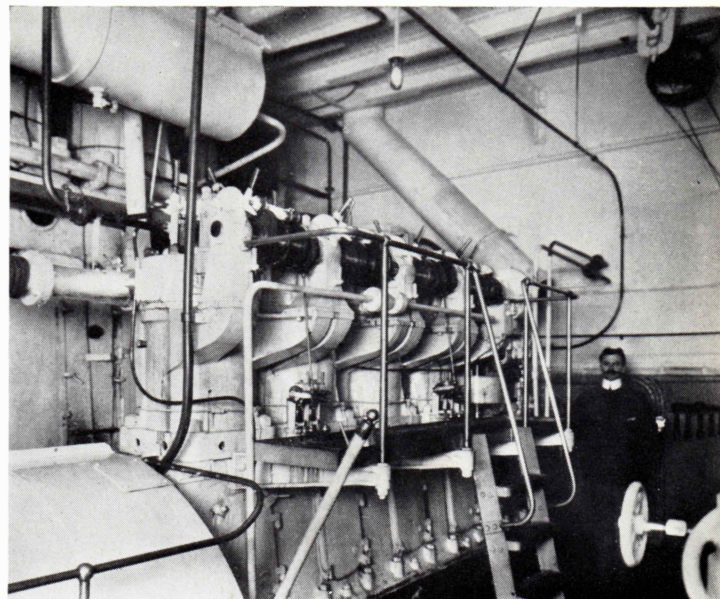
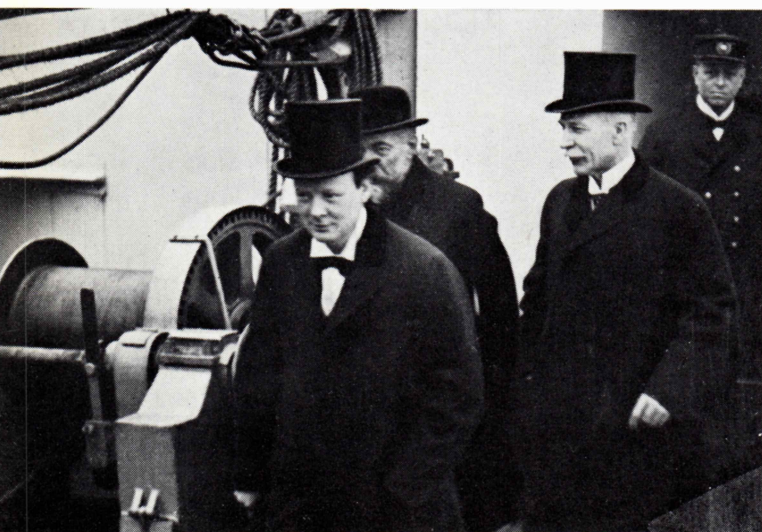
I 1941 videresolgttes det til Finland og fik navnet



Nederste galleri.
The intermediate platform.

Winston Churchill beser skibet ledsaget af etatsråd H. N. Andersen og direktør Ivar Knudsen, B. & W. I baggrunden skibets fører, kaptajn J. F. Gabe.

Mr. Winston Churchill being shown over the ship by Mr. H. N. Andersen and Mr. Ivar Knudsen. (The latter the director of B. & W., Copenhagen). In the background Captain J. F. Gabe, master of the M/S »Selandia«.



M/S »Selandia«s styrbords hjælpemaskine, 250 IHK.
Starboard auxiliary engine of the »Selandia«, 250 IHP.

»Tornator«, men den 26. januar 1942 grundstødte det ved Omaizaki mellem Nagoya og Yokohama, og den 30. januar brækkede det i to stykker og sank. Direktør Krogius fra Finska Ångfartygs Aktiebolaget skrev efter forliset bl. a.:

»»Selandia« var intill det sista en utomordentlig reklam för dansk företagsamhet och dansk skeppsbyggnadskonst.«

»Selandia« var indledningen til dieselmotorens sejrsgang i skibene. Realiseringen af et sådant eksperiment afhang af tre faktorer:

- 1) konstruktørernes dygtighed,
- 2) skibsrederen med den fornødne dristighed og tillid til den nye udvikling, og
- 3) dygtighed og udholdenhed hos dem, der skulle sejle med skibet.

Burmeister & Wain fik slået sit navn fast og har siden i hård konkurrence forstået at bevare sin førerstilling. Kompagniet fik sin del af æren, men det er i dag kun et enkelt af de mange rederier, der har tillid til B. & W.'s dieselmotorer.

Officererne på »Selandia«s første rejse var:

Kaptajn	J. F. Gabe
1. styrmand	Julius Andreas Petersen
2. styrmand	F. V. A. Heisterberg
3. styrmand	N. J. Th. Allesøe Rasmussen
1. maskinmester	K. F. Holm
2. maskinmester	K. G. L. Bagger
3. maskinmester	A. A. H. Hammer
Elektriker	A. Bak Andersen (nu: A. Bakander)
Maskinassistent	J. V. Holten
Maskinassistent	Villiam Andersen
Maskinassistent	K. H. V. Poggensee
Maskinassistent	R. A. J. Kragh
Telegrafist	F. K. Schønhagen
Overhovmester	Albert A. V. H. Jensen (afmønstret i Antwerpen efter at de store besøg i de første havne var overstået)
Hovmester	C. J. Gaihede

Hele besætningen inklusive ovenstående var på 38 personer.

**M/s SELANDIAS
50-ÅRS
DAG...**



Spisesalonen med dør ud til opholdssalonen, hvor der var opstillet et stort flygel.
The dining saloon with a door to the lounge which also contained a grand piano.

»Selandia«s 50-years day.

On 17th February, 1912, the Company took over Burmeister & Wain's new construction No. 276, which was the first ocean-going dieselengined vessel. The diesel engine, invented at the end of the previous century, had early been used in several small ships, and in 1910 in the small Dutch vessel »Vulcanus«. Though admittedly sea-going her engine was reversed by manual power.

B. & W. did not build their first diesel engines without competition. Several countries, amongst others Switzerland, Germany, and Holland were trying to solve the problem of an engine capable of quickly being put into reverse, which is necessary in a ship, but no satisfactory solution was found, till shortly after the B. & W. success had been established.

Today we do not consider that the »Selandia« with a length of 370 ft. and 7.400 ts. d. w. was a particularly big ship, but she conformed to the scale of that time. The year before our Company had just received its two biggest steamships, according to carrying capacity, viz. the S/S »Arabien« and the S/S »Kina«, 385 ft., 8.720 ts. d. w. and 2.500 h. p., and the »Selandia« was not very much smaller and had the same horse-power. The speed was about 11 knots. It was a bold step and even bolder immediately to follow this up with still bigger vessels (the M/S »SIAM« as early as April 1913 with 9.275 ts. d. w.).

It was obvious that the diesel engine was superior to the



Trappen op til rygesalonen.
The staircase leading to the smoking saloon.

steam engine in many ways: smaller weight of machinery plus fuel; less bulky, especially when compared with the coal-fired steamships of that time, as the fuel oil is kept in the double bottom tanks; smaller fuel expenses; bigger radius of action; no long pre-heating of boilers before departure etc., but an important question was whether the diesel engine

was reliable and what it would cost in repairs. B. & W. had, however, some experience from a considerable number of stationary diesel engines (totalling about 25.000 h.p.), but they were much smaller and not so complicated.

The »Selandia« was twin-propelled and had consequently two main engines each of 1.250 h.p. (indicated) and each with 8 cylinders (for comparison: one of »Asmara«s 8 cylinders develops 1.660 h.p.). There were besides two auxiliary engines, each of 250 h.p. to produce electric current and compressed air, but they were like stationary engines and therefore somewhat less problematic. The compressed air was used for starting and reversing and for the injection of the fuel oil into the cylinders.

The first voyage, which was to Bangkok, commenced on 22nd February and attracted great attention from all circles interested in shipping all over the world. Among others Mr. Winston Churchill, the then First Lord of the Admiralty, paid a visit on board in London, and on the »Selandia«s return on 26th June the enthusiasm in Copenhagen was enormous.

But this first voyage was naturally not made without engine trouble – and no wonder, for at great many things were not perfect – and enormous efforts and great skill were demanded on the part of the engine room staff to keep these first motor vessels running. It was absolutely necessary that the man on the bridge was up to the job with the – as must be admitted – not very reliable diesel engines, but the shipping trade especially is greatly indebted to the engine room staff during these first years.

Incidentally, when considering the »Selandia«, one is inclined to think of the diesel engines only, but in another field too she was a pioneer ship. The fact is that she was fitted with electric (Siemens-Schuckert) winches. This was no absolute necessity as there was also steam on board for heating purposes, but time has proved that this disposition also was correct.

The »Selandia« was a beautiful and elegant ship. The founder of our Company had a good eye for the appearance of vessels, and understood clearly the importance of the ships having suitable localities for representation. There were three very beautiful saloons according to the taste of that time, and the extensive use of teak decks was something quite natural for Mr. H. N. Andersen. There was accommodation for 22 passengers in extremely spacious cabins. The lack of a funnel and the many masts, which were characteristic for our Company's ships for many years ahead, made the appearance of the vessel sensational.

Incidentally it is noteworthy that the arrangement with only one hatch abaft of the engine room and three before

the engine room is very similar to what is used today.

Through the years Mr. H. N. Andersen retained a marked preference for this vessel, which was often used by him on special tours.

It may have made many people wonder that the »Selandia« was not kept in our Company to the last, however, less sentimental business lines were followed, and in 1936 the vessel was sold to Norway and was re-named »Norseman«.

In 1941 she was sold to Finland and was named »Tornator«, but on 26th June 1942 she ran aground with a pilot on board at Omaizaki between Nagoya and Yokohama, and on 30th June she broke in two and sank. After the wreck Mr. Krogius, the director of the Finska Ångfartygs Aktiebolaget, wrote among other things: »The »Selandia« was till the last a unique advertisement for Danish enterprise and Danish naval architecture«.

The »Selandia« formed the beginning of the triumphal progress of the marine diesel engine. The realization of such an experiment depended on three factors:

- 1) The skill of the engineers.
- 2) Shipowners with the necessary boldness and confidence, and
- 3) Skill and perseverance with those who were to sail the ship.

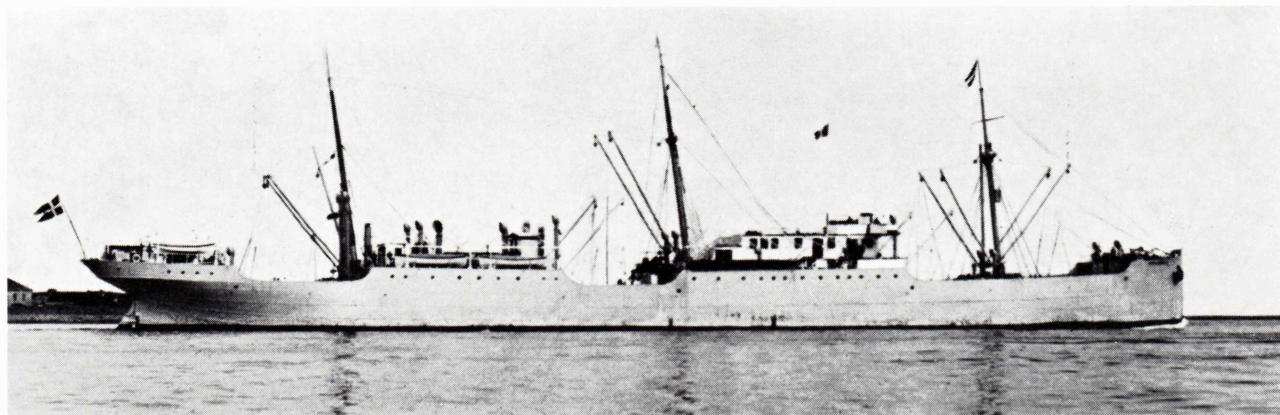
Burmeister & Wain made a reputation for themselves and have in strong competition maintained their leading position ever since. Our Company obtained its share of the honour, but today we are only one of the many shipping companies who have confidence in B. & W.'s diesel engines.

The officers on »Selandia«s first voyage were:

Captain	J. F. Gabe
Chief Officer	Julius Andreas Petersen
Second Officer	F. V. A. Heisterberg
Third Officer	N. J. Th. Allesøe Rasmussen
Chief Engineer	K. F. Holm
Second Engineer	K. G. L. Bagger
Third Engineer	A. A. H. Hammer
Electrician	A. Bak Andersen (now: A. Bakander)
Assistant Engineer	J. V. Holten
Assistant Engineer	William Andersen
Assistant Engineer	K. H. V. Poggensee
Assistant Engineer	R. A. J. Kragh
Radio Officer	F. K. Schønhagen
Catering Inspector	Albert A. V. H. Jensen (signed off in Antwerp when all the big visits in the first ports were over).
Chief Steward	C. J. Gaihede

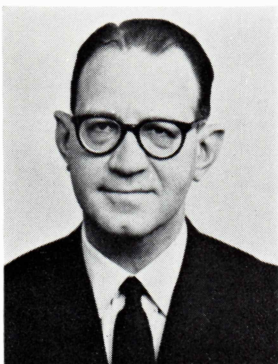
The whole crew inclusive of the above mentioned officers consisted of 38 persons.

M/S »SELANDIA«



KOMPAGNI-nyt

COMPANY-NEWS



Vicedirektør Werner Nielsen.

På Kompagniets bestyrelsesmøde den 20. december 1961 er underdirektør Werner Nielsen blevet udnævnt til vicedirektør.

At a Board Meeting, held on 20th December, 1961, Mr. Werner Nielsen was appointed a deputy managing director.



Prokurist Rud. Thøgersen.

På samme bestyrelsesmøde blev tidligere filialbestyrer ved Tokio kontoret, Rud. Thøgersen, udnævnt til prokurist med fællesprokura.

At the same Board Meeting Mr. Rud. Thøgersen, former manager of the Tokyo office, was appointed a manager authorized to sign for the Company conjointly with previously appointed managers.

Direktør Edvard Strandberg er blevet udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

Mr. Edvard Strandberg has been appointed a Commander of the Order of the Dannebrog.

Direktør S. Storm-Jørgensen er nu ene leder af Kompagniets Skibsafdeling, efter at direktør J. Chr. Aschengreen pr. 31. 12. 1961 er trådt ud af direktionen for at gå på pension. Direktør Aschengreen er fortsat næstformand for Kompagniets bestyrelse.

Mr. S. Storm-Jørgensen is now the managing director in charge of the E.A.C. shipping activities after Mr. J. Chr. Aschengreen's retirement on 31st December, 1961. Mr. Aschengreen still remains deputy-chairman of our Company.

Underdirektør Otto Rasmussen afrejste den 18. januar til Singapore, Thailand, Filippinerne og Birma, hvorefter underdirektør H. Friser Frederiksen har overtaget Træafdelingen og ligeledes fortsætter den daglige ledelse af Skov- og Træindustriafdelingen.

Mr. Otto Rasmussen left on a business tour for Singapore, Thailand, the Philippines, and Burma on 18th January, whereafter Mr. H. Friser Frederiksen has taken charge of our Timber Department. The Forest and Wood Industry Department will continue under Mr. H. Friser Frederiksen's management.

Torben Brüel, der var leder af Joint Timber Co. Ltd. i Thailand, er, efter at denne organisation i sidste halvdel af 1961 er opløst, blevet frigjort fra sit arbejde dér og er nu forflyttet til Djakarta for dels at oparbejde Kompagniets eksport af teak fra Java og dels at følge eksporten af stammer fra Borneo.

After the liquidation of the Joint Timber Co. Ltd., Thailand, during the last half of 1961, Mr. Torben Brüel, who was the manager of this organization, has now been released from his duties and has been transferred to Djakarta. From there he will assist in building up our Company's export of teak from Java and follow up our export of logs from Borneo.

I Pakistan er DANPAK Ltd. ved at blive afviklet, hvorefter E. A. C., Karachi, overtager DANPAK's maskinimport.

In Pakistan DANPAK Ltd. is in course of liquidation, whereafter E. A. C., Karachi, will take over DANPAK's import of machinery.

Afviklingen af Kompagniets Shanghai-kontor er nu afsluttet, og som i de senere år foregår vor forretning nu direkte fra København med regeringskorporationerne i Kina. Forretningerne fortsættes endvidere som tidligere også via Hongkong og ved deltagelse i varemesserne i Canton. Filialbestyrer Fritz Andersen afrejser på hjemmeferie i 1. halvdel af februar 1962.

The winding up of our Shanghai branch is now finalized, and as in recent years our business is now carried out from Copenhagen direct with the Government Corporations in China. Business will also be continued via Hongkong and by participation in the Canton goods fairs. Mr. Fritz Andersen, the manager, goes on home leave during the first half of February 1962.

Melbourne-kontoret lukkes pr. 31. 3. 1962, og filialbestyrer Valdemar Schmidt forflyttes til Hovedkontoret.

Our Melbourne-office will be closed on 31st March, 1962, and Mr. Valdemar Schmidt, the manager, will be transferred to the Head Office.

Kompagniet har åbnet et nyt kontor i Salvador-Bahia, Brasilien, med henblik på oparbejdelse af tobaksforretningen.

A new office has been registered in Salvador-Bahia, Brazil, with a view to the further development of our tobacco business there.

H. W. Fugmann, tidligere Ghana, er efter endt hjemmeferie blevet stationeret i Abidjan, Elfenbenskysten, som repræsentant for Hovedkontoret med henblik på deltagelse i opkøb af træ.

Mr. H. W. Fugmann, formerly Ghana, has been stationed at Abidjan, the Ivory Coast, as the representative of our Head Office with a view to participating in the buying of timber there.



Gæstebogen

The guestbook

A. W. Paton, Director, Wallace Brothers, Borneo.

Francois Arato, Directeur Général Adjoint, Banque Hongroise pour le Commerce Extérieur S. A.

Juan B. Luft, Administrateur-directeur, S. A. Bunge, Antwerpen.

Denes Simonyi, Commercial counsellor of the Hungarian People's Republic, Copenhagen.

Laszlo Hamburger, Adm. direktør, Bunge H/A, København.

Kristian Schydt, Direktør, Mecobenzon, København.

G. Duval, Directeur, Chargeurs Réunis, Paris.

P. Schweblin, Directeur, Chargeurs Réunis, Paris.

M. F. van Lennep, Director, N. V. Stoomvaart Mij »Nederland«, Amsterdam.

J. M. Miller, Director, Ben Line, Edinburgh.

B. E. Ruys, jr., Director, Koninklijke Rotterdamse Lloyd, Rotterdam.

Shinichi Kondo, Japan's Ambassador to Denmark.

Personale-nyt

Staff-News

Fuldmagter

Powers of Attorney

Der er blevet udstedt fællesprokura til Svend Gønge og H. Sparsø, Bangkok, og specialfuldmagt til Peder Kristian Rosenstand, Eksportafdelingen.

Forflytninger til Hovedkontoret

Transfers to H. O.

Preben Riis, Buenos Aires, til Træafdelingen, som nævnt i ØK-bladet, nr. 5, oktober 1961. Hjemrejsen er imidlertid udskudt til omkring september/oktober 1962.

Cand. pharm. K. G. Nielsen, Saigon, til Dumex, København.

A. Paludan-Müller, Saigon, er overflyttet til Hovedkontoret, men p. g. a.

sygdom ikke som tidligere nævnt via Bangkok.

P. Molbech, Usumbura, til Hovedbholderiet.

Filialforflytninger

Transfers

Gert Dølle, Durban, til Usumbura (midlertidigt).

Edv. Collin, Freetown, til Ghana.

John Lind Jansen, Ghana, til Freetown. Poul Nielsen, Tokio, der i ØK-bladet nr. 6, december 1961, var nævnt som overflyttet til Hovedkontoret, vil efter endt hjemmeferie gøre tjeneste som afløser ved Rangoon kontoret.

Børge T. Skaarup, Træafdelingen (tidligere Argentina), til Paris for at assistere ved udviklingen af Kompagniets træimport til Frankrig.

K. Danø, Kontrolafdelingen, er afrejst til Karachi for at være behjælpelig ved den omorganisation, hvorunder Danpak Ltd. opløses, og aktiviteterne overføres til E. A. C.

Jørgen Sneskov, Djakarta, Knud Erik Brunsgaard, Durban, Otto Meisling, Los Angeles, H. K. Hansen, Manila, og Palle Seebach, New York, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Pensioneret

Retired

Kontorchef Einar Larsen, U.B.C., New York, pr. 31. 12. 1961.

Ingeniør A. Lützen, Eksportafdelingen (ventepenge), pr. 31. 12. 1961.

Kontorchef H. C. Rasmussen, U.B.C., London, pr. 31. 12. 1961.

Mærkedage

Red letter days

40 års jubilæum

Maskinchef Julius Chr. Andersen, 22. 2. 1962.

Direktør H. Alstrup, Det Baltiske Trækompagni, 9. 3. 1962.

Direktør Axel Nielsen, Bloch & Behrens, 1. 4. 1962

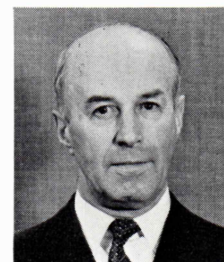
Kontorchef E. Nellemann, Proviantafd., 4. 4. 1962.

25 års jubilæum

Kontorchef Eskild Andresen, Træafdelingen, 15. 4. 1962.



Maskinchef
Julius Chr. Andersen.



Direktør
H. Alstrup.



Direktør
Axel Nielsen.



Kontorchef
E. Nellemann.



Kontorchef
Eskild Andresen.

80 år

Pens. kontorbud J. C. Poulsen, 16. 2. 1962.

75 år

Pens. kapt. S. J. Møller, 8. 3. 1962.

Pens. portner G. V. Aspman, 21. 3. 1962.

65 år

Kaptajn Helge Olsen, 5. 3. 1962.
Pens. maskinchef G. E. Mordhorst,
20. 3. 1962.
Underdirektør Otto Rasmussen, Træ-
afd., 27. 3. 1962.

60 år

Kontorchef Gunnar Scherwin, Skibs-
afd. Bogh., 11. 3. 1962.
Personalechef, prokurist, Em. Han-
sen, 26. 3. 1962.

50 år

Tobaksekspert H. Vesterborg, 5. 2.
1962.
Kontorchef Peder Madsen, Import-
afdelingen, 16. 2. 1962.
Prokurist Knud Hein, Bombay, 13. 4.
1962.

Ankommet på hjemmeferie

Aage Schäfer, Bangkok, J. Sandberg
Eriksen, Jes Grunnet Jepsen, Ghana, Ib
Horup, Haadyai, Per Marcher, Hong-
kong, Hugo Falck Hansen, Karachi, H.
L. Poulsen, Kuala Lumpur, Thor Møl-
ler Thorbro, Lagos, N. E. Blemmer,
Mombasa, J. B. Jørgensen, Nairobi, Pe-
ter Johansson, Porto Alegre, Frank
Møller, Saigon, Poul Nielsen, Tokio,
Karsten Hess, Vancouver.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Cand. pharm. Knud Holme, Dumex, til
Kuala Lumpur.

Cand. pharm. Erik Hyllested, Dumex,
til Saigon.

Ingeniør Gustav Lange, Dumex, til
Djakarta.

Cand. pharm. Børge Olsen, Dumex, til
Saigon.

Cand. pharm. H. A. Scherfig, Dumex,
til Djakarta.

Ingeniør H. A. Fonnesbech, Eksport-
afdelingen, til Lagos (for træning).

B. Svenning Hansen, Eksportafdelin-
gen, Printing Machinery, til Singapore.

Leif Voldby Jørgensen, Eksportafdelin-
gen, til Djakarta.

Ole Moshøj, Skibsaafdelingen, til Lon-
don.

Kaj Schmidt monumentet, Madras

På rejsen til Det fjerne Østen i november/december 1961 besøgte Prins Axel og direktør Mogens Pagh under opholdet i Madras mindesmærket på Elliott's Beach, rejst for et tidligere medlem af Ø.K.-staben, Kaj Schmidt.

For godt 30 år siden, den 30. december 1930, havde nogle ØK'ere, Kaj Schmidt, Knud Møller, Axel Kragh, V. P. Hvidberg og Werner Nielsen været i vandet og lå og tog solbad på stranden, da de pludselig hørte råb om hjælp. Der er ofte en stærk understrøm ved Elliott's Beach, og tre englændere, en mand og to kvinder, var kommet i vanskeligheder ude i vandet. Fire af danskerne sprang resolut i vandet, medens den femte løb efter assistance hos nogle fiskere i nærheden.

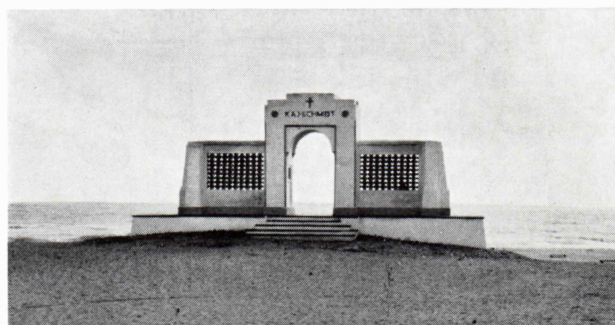
Efter store anstrengelser lykkedes det danskerne at redde de tre englændere sikkert i land. Kaj Schmidt blev imidlertid grebet af strømmen, og skønt kammeraterne gjorde alt, hvad der stod i deres magt for at redde ham, druknede han.

Begivenheden gjorde et dybt indtryk i Madras, og efter en indsamling blandt europæerne i byen rejstes et monument på stranden til minde om Kaj Schmidt, som satte livet til under den heroiske redningsdåd. –

The Kaj Schmidt Memorial, Madras.

H. R. H. Prince Axel and Mr. Mogens Pagh on their tour to the Far East in November/December, 1961, visited the Kaj Schmidt Memorial at Elliott's Beach while staying in Madras. The monument is erected in commemoration of Kaj Schmidt, a former member of the E. A. C.-staff.

About 30 years ago, 30th December 1930, Mr. Kaj Schmidt, Mr. Knud Møller, Mr. Axel Kragh, Mr. V. P. Hvidberg, and Mr. Werner Nielsen, all on the staff of the E. A. C., who had



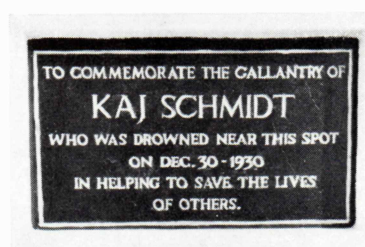
Kaj Schmidt monumentet på Elliott's Beach, Madras.
The Kaj Schmidt Memorial on Elliott's Beach, Madras.

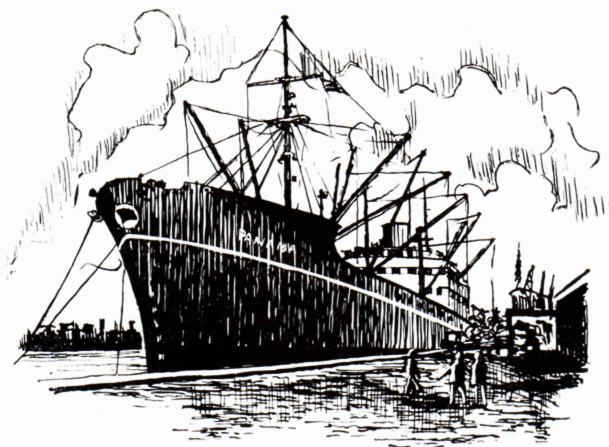
been out for a swim, were sunbathing on the beach when suddenly they heard shouts for help. There is often a strong undercurrent at Elliott's Beach and three English people, a man and two women, had got into trouble in the sea. Four of the Danes without hesitation jumped into the water while the fifth ran to some fishermen near by to ask for assistance.

After violent efforts the Danes succeeded in getting the English people safely to the shore. However, Kaj Schmidt was seized by the current, and although his friends did all that was humanly possible to save him he was drowned.

The event made a deep impression in Madras, and, after a collection among the European community there, a memorial was erected on the beach in memory of Kaj Schmidt who lost his life during a gallant attempt to save others.

På monumentet
er opsat denne minde-
plade over Kaj Schmidt.
*The above plaque is
put up in the
Kaj Schmidt Memorial.*





hvordan laster man et skib?

(Fortsat fra nr. 6, december 1961)

Under afsnittet varens art og beskaffenhed er det nødvendigt til stadighed under planlægningen af lastearbejdet at have øje for, hvilke varer der kan staves sammen, og hvilke der under ingen omstændigheder må være i nærheden af hinanden og måske ikke engang i samme rum. Der kan være forskellige årsager hertil, som f. eks. at varer med ilde lugt ikke må findes i nærheden af varer, som er modtagelige for lugte, at ætsende stoffer må holdes borte fra de fleste andre varer, at rustfremmende stoffer må holdes borte fra jernvarer, at et utal af stoffer virker ødelæggende på fødemidler, at varer, som afgiver megen varme og fugtighed, fremmer sveddannelse med mulighed for svedbeskadigelse af andre varer, at visse stoffer, når de kommer i forbindelse med hinanden bliver brand- eller eksplosionsfarlige o. s. v. o. s. v. Det sidste bringer specielt de kemiske stoffer ind i billedet, som i dag udgør en stadig voksende del af den gruppe af varer, som må lastes og staves i skibet under iagttagelse af

ekstra agtpågivenhed, både med hensyn til hvor i skibet de staves, og hvilke andre varer de staves sammen med. Visse varer under denne gruppe må ikke anbringes, hvor det er for varmt, andre skal hele tiden være let tilgængelige eller må ikke staves i nærheden af beboelse. Altsammen forhold som er medvirkende til at begrænse mulighederne for stuvning.

Under arbejdet med at placere ladningen så alle de forannævnte krav og forhold tilfredsstilles, er der endnu et forhold, som uophørligt spiller med ind i alle ladingsofficerernes beregninger, og det er skibets kubik.

Når ladningen bogføres til et skib, tilstræbes selvsagt at fylde skibet helt med en god vægt af den bedst betalende ladning, og det er da skibets opgave at få al den bogførte ladning med, betryggende stuvet uden unødigt spild af kubik. Ved valg af stuveplads til de forskellige varer må ladingsofficeren således også sikre sig, at vedkommende vare kan fylde stuvepladsen helt op under dæk. Ved uensartede varer må der sørges for, at de sammensættes således, at de fylder stuverummet helt. Et typisk eksempel herpå er f. eks. papir i ruller af forskellig længde fra skandinaviske havne, hvor betingelsen for fuld stuvning, når rullerne staves stående, er, at de rigtige længder sammensættes, så de passer til rummets højde. Ved lastning af upakkede biler må der ofte bygges op med anden ladning på mellemdæk, så bilerne netop får højde til at køre ind på den resterende plads. Det vil i det foreliggende føre for vidt at komme nærmere ind på de mange stuvningsfinesser, som knytter sig til de forskellige varegrupper, dertil er de for mangfoldige. Den erfarne ladingsofficer er bekendt hermed, og vil tilrettelægge stuvningen, så de forskellige varearters stuveegenskaber tilpasses hinanden og supplerer hinanden med det formål at fylde skibets rum uden unødigt tab af kubik. Uden hensyn hertil må ladningen dog ikke



Baconsvin til England. Et typisk eksempel på varer, som ikke må staves i nærheden af gods med ilde lugt.

Bacon pigs for England. A typical example of goods which must not be stowed near cargo with a bad smell.

stuves tættere og skibets rum ikke fyldes mere, end at en god og rigelig ventilation af ladningen gennem skibets ventilationssystem kan foregå frit og uhindret på hele rejsen. Den uensartethed, som kendetegner ladningen i en stykgodsbåd, gør det dog vanskeligt at få den anbragt således, at de forskellige varer kan få den ventilation, som de ifølge deres egenart burde have. Bestræbelserne går da ud på så vidt muligt at sammensætte varerne således, at en art gylden middelvej kan give tilstrækkelig ventilation uden at øve skade. Af alle hensyn, der må tages til en sammensat ladning, er spørgsmålet om rigtig ventilation vel nok det, der er vanskeligst at opfylde helt tilfredsstillende.

Endelig må valg af dunnage^{*)} og separationsmaterialer såsom måtter, presenning, papir, plastic etc. være yderst omhyggeligt, så der ikke derigennem tilføjes ladningen skade. Dette kan nemt ske ved f. eks. at anvende det forkerte materiale, ved at bruge for lidt dunnage eller anbringe det forkert.

Af det foregående turde vel udledes, at et skib sjældent bliver lastet helt, som det burde, og som man kunne ønske det tagende alle forhold i betragtning. Det ideelt lastede skib er ganske rigtigt en sjælden foreteelse i linie-stykgodsfart, men det er her, som i så mange andre forhold, det endelige resultat man må se på. Det er vanskeligt at give hver ladningsejer netop den plads i skibet, han kunne ønske sig, men med lidt sund fornuft og god omtanke løses opgaverne dog altid med tilfredsstillende resultat.

Skibets officerer kan selvfølgelig ikke lære udenad alt det, som spiller ind ved lastningen af et skib. Foruden deres teoretiske og praktiske viden om forholdene står således forskellige hjælpemidler i form af planer og håndbøger til deres rådighed.

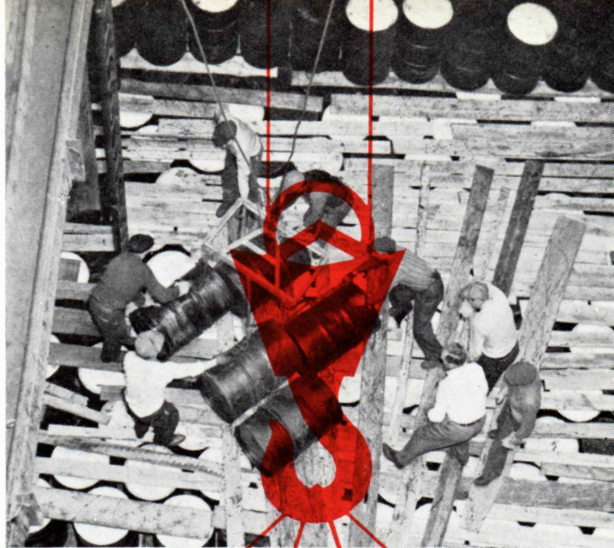
Planer for trim og stabilitet benyttes både under lastning og losning og ved beregningen af trim og stabilitet fremover for laste- og lossehavne, som skibet anløber på rejsen.

Kapacitetsplaner indeholder oplysninger om størrelsen af skibets forskellige rum i kubikfod for både bale- og grainkapacitet^{**)} samt kapacitet af skibets tanke for brændselolie, saltvand, ferskvand, vegetabilolier m. v. afhængig af tankenes formål. Endvidere findes en ladeskala med opgivelse af displacement, trimmoment i fodtons pr. tomme, nedtrykningsvægt i tons pr. tomme og metacentrets højde over kølens underkant svarende

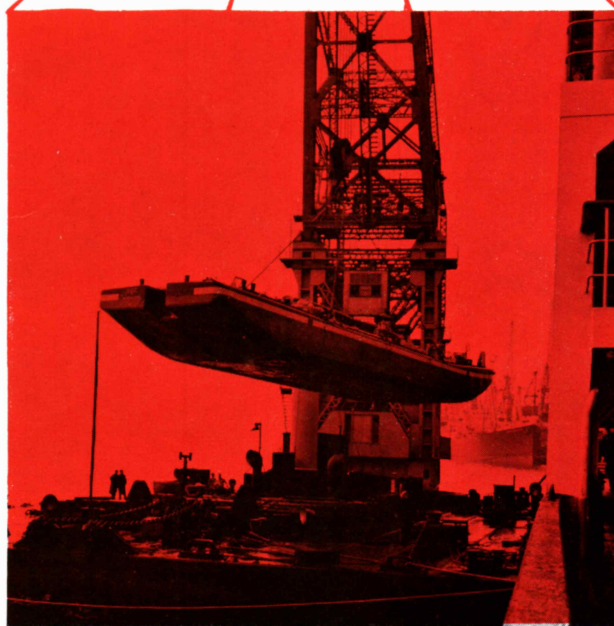
*) stuvetræ.

***) kapacitet for korn i bulk.

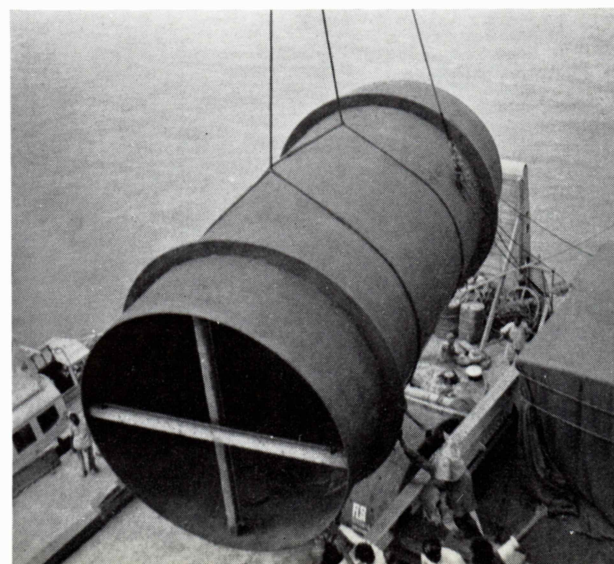
Del af en cementovn til F. L. Smidth & Co. lastes med sværvægtsbomme til lægter i Port Seeka i Nordindien.
Part of a cement oven for Messrs. F. L. Smidth & Co. being discharged into lighters by the ship's own derricks in Port Seeka, North India. -



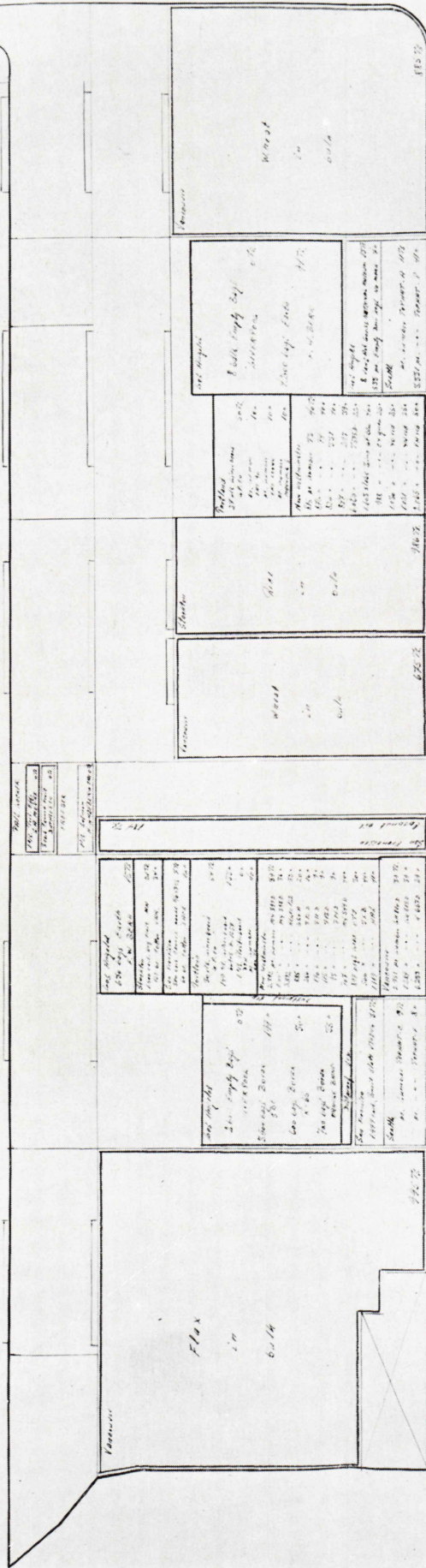
Olie i tønder. Billedet viser tydeligt brugen af dunnage træ.
Oil in drums. The picture clearly shows the use of dunnage wood.



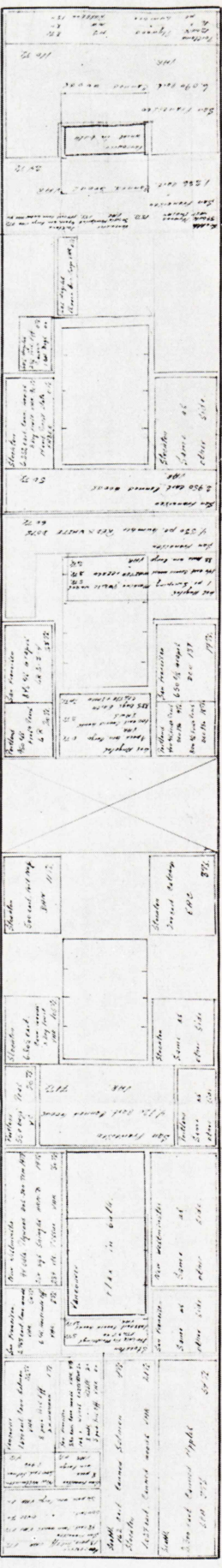
Olielægter, skibet fra Portsmouth til Saigon. Det er den slags ladning, som ikke er handy eller let at stuve sammen med andet gods.
Oil-barge, shipped from Portsmouth to Saigon. This kind of cargo is not handy nor is it easy to stow with other goods.



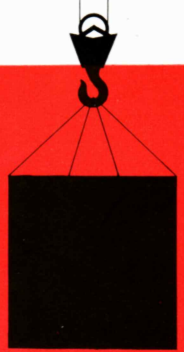
M/S "PASADENA" REJSE NR. 102 1954 GAAENDE



ØVERSTE MELLEMDÆK



Stuveplan fra en rejse, M/S »Pasadena«. (Længdesnit af hele skibet og et tværsnit af øverste mellemdeck). Lastrummene opdèles i sektioner i forskellige farver med angivelse af ladingens art og mængde.
 Stowage plan from a voyage, M/S »Pasadena«. (Longitudinal section of the whole ship and a cross section of the upper intermediate deck). The holds are divided up into sections in different colours stating the nature and the quantity of the goods.



til skibets dybgang i meter eller fod. Ladebommes og kraners løfteevne er også angivet.

Stuveplanen er en specificeret kapacitetsplan over skibets lastrum. På den er lastrummene opdelt i sektioner med opgivelse af rumkapacitet af hver sektion i kubikfod. Endvidere findes oplysninger om tanktoppens og dækkenes bæreevne i tons pr. m² eller kvadratfod. De her nævnte skibstegninger er selvsagt udført i nøjagtig målestok f. eks. 1:100 eller 1:200, således at oplysninger om mål af lastrum, luger, dæksplads etc. kan opmåles direkte på planen, hvis ikke anderledes angivet.

Foruden skibstegningerne findes der forskelligt materiale, hvor man kan søge oplysning om skibets langskibsstyrke ved alle lastetilfælde, forholdsregler ved rigtig ventilation, evt. opvarmning af højtanke, pejleskalaer og ullagetabeller*) til tankene etc.

Fra forskellige bøger og publikationer kan der søges oplysning om de forskellige varearters egenart, stuvetal, og hvorledes de bør stuves. Der kan her nævnes R. E. Thomas' »Stowage«, Dr. Aeby's »Dangerous Goods«, M. O. T.'s »The carriage of dangerous goods and explosives in ships«, »Handelsministeriets bekendtgørelse om transport af letforskydelige ladninger, farligt gods, levende dyr« m. fl.

Jeg brugte i indledningen udtrykket »kunsten at laste et skib«, og man kan vel godt udtrykke det således, at det er lidt af en kunst at få et stykgodsskib lastet tilfredsstillende. Det gode resultat er så uhyre afhængigt af ladningsofficeren, som leder og tilrettelægger lastningsarbejdet. De teoretiske forudsætninger må selvsagt være tilstede, men resultatet er nok så meget afhængigt af officerens evne til at kende sit skib og udnytte dets muligheder, at have fremsynet, overblik og elasticitet i sine dispositioner, og sidst men ikke mindst en god ballast af erfaring i lastningsarbejde.

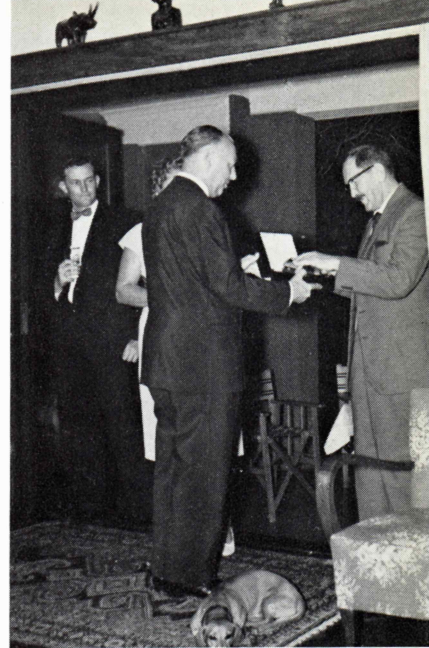
S. C. Nygaard.

*) ullage måles fra vædskens overflade til toppen af tanken og på basis heraf beregnes tankens indhold.

Farvel til direktør Loebl, O. E. A. T. C.

Filialbestyrer K. W. Knudsen, Mombasa, overrækker hr. W. Loebl stabens gave, to drikkekrus i sølv. Næsten skjult fru K. W. Knudsen, og t. v. Mr. C. D. Walker, Roasted & Ground Coffee Department, Nairobi.

Mr. K. W. Knudsen, Mombasa, handing over to Mr. Loebl the staff's present of two beer mugs in silver. Partly hidden, Mrs. K. W. Knudsen, and to the left Mr. C. D. Walker, Roasted & Ground Coffee Department, Nairobi.



Ved en sammenkomst hos filialbestyrer K. W. Knudsen i Mombasa den 31. oktober 1961 tog »Old East« afsked med en af dets ældste stabsmedlemmer, direktør W. Loebl, der udtræder af Kompagniets tjeneste efter endt hjemmeferie i slutningen af februar 1962. Han modtog fra staben en afskedsgave bestående af to sølvdrikkekrus.

Hr. Loebl, der udnævntes til direktør i oktober 1947, ledede kontorerne i Uganda den overvejende del af de 34 år, han gjorde tjeneste i »Old East«.

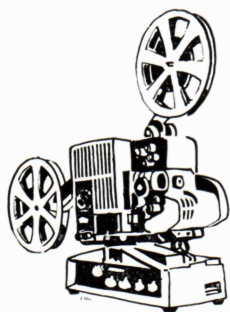
Vi ønsker hr. Loebl et langt og lykkeligt otium med tak for det gode og loyale arbejde, han har udført gennem de mange år.

FAREWELL TO MR. LOEBL, O. E. A. T. C.

At a party at Mr. K. W. Knudsen's house in Mombasa, »Old East« bade farewell to Mr. W. Loebl, who is retiring from the service of the Company after the termination of his home leave at the end of February 1962. As a farewell present from the staff members he received two beer mugs in silver.

Mr. Loebl, who was appointed a director in October 1947, has been in charge of the Uganda offices during most of the 34 years he served in the »Old East«.

We wish Mr. Loebl long and happy years of retirement, with our heartiest thanks for the good and loyal work carried out by him during his many years of service.



Ø. K. aftener

For den aktive stab holdtes der Ø. K.-aften den 13. oktober. Helge Fischer, E. A. C., Tokio, som var på hjem-

meferie efter »first term«, holdt et foredrag om Kompagniets virksomhed i Japan og om livet i Japan i almindelighed set med den unge nyudsendte filialfunktionærs øjne. Det havde utvivlsomt hele juniorstabens fulde interesse.

Den 6. december var der pensionistaften med stor tilslutning. Generalkonsul R. Kampp, Johannesburg, holdt et foredrag om forholdene i Sydafrika, og det påhørtes med meget stor interesse.

Begge aftener vistest der film fra de pågældende lande.



BRAND PÅ DS

Den 7. december var der brand på Sojakagefabrikken. Som sædvanligt, når der alarmeres fra havneområdet, kommer den helt store udrykning, men i reglen kan den hurtigt køre hjem igen. Det var noget andet denne gang. En ventilator i toppen af den gamle silobygning var brandårsag, og flammerne fik hurtigt fat i træværket og den lukkede bro over Islands Brygge, gennem hvilken sojabønnerne transporteres til ekstraktionsanlægget. Den materielle skade var ret stor, men branden medførte ikke driftsforstyrrelser af større betydning.

GLED DE...?

Ulykkesstatistikken viser, at en ganske betydelig del af samtlige arbejdsulykker om bord i danske skibe skyldes *fald*, snublen o. lign. Af 1084 anmeldte ulykkestilfælde i 1958 kunne 652 henføres under denne kategori.

I et stort antal tilfælde opstod ulykken ved, at den pågældende gled på dækket på grund af spildt olie eller andet fedtet stof eller på grund af is eller sne. Har man trådt i olien er der gode chancer for derefter at falde, når man skal op eller ned ad lejdere eller trappetrin.

Altså: væk med oliepletterne og andet fedteri på dækket, som kan frembyde fare for, at De selv eller andre glider og falder. Oliepletterne bør hurtigst muligt tørres op eller dækkes med savsmuld eller lignende. Is og sne må fjernes eller bestrøs med sand eller aske.

Og hvad med fodtøjet

Er det i orden? De går vel ikke med badetøfler, åbne sandaler eller japanske tøfler under arbejdet?

Ved De forresten,

at man kan købe specielle beskyttelsessko med næsten skridsikre og oliebestandige såler, der ikke er dyrere end almindeligt fodtøj. Og så er de forsynet med stålhætter over tærne, der kan klare et stød på op til 3 tons. Der findes også gummistøvler med stål næser, skinnbensbeskyttere og andre forstærkninger.

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg

MASKINLÆRLINGE TIL SØS

Dansk skibsfart mangler i følelig grad uddannet maskinpersonale, og i lighed med rederierne A. P. Møller og J. Lauritzen, som også er stærkt interesseret i løsningen af dette problem, arbejder Kompagniet på i samarbejde med A/S Nakskov Skibsværft at etablere en nyordning for uddannelse af maskinaspiranter på værftet for at få en større tilgang af maskinmestre til skibene.

Den skitserede ordning går i korthed ud på, at de nye maskinlærlinge, der antages, og som har energi og evner dertil, i læretiden på Nakskov Skibsværft skal gennemgå en speciel maskinaspirantuddannelse, hvoraf en del består i sejltid i Kompagniets skibe.

Først skal aspiranterne dog gennemgå en uddannelse på grundskole, og et specielt lærlingeværksted, samt deltage i kursus på centralskole etc. Under denne første del af uddannelsen, der varer i ca. 2½ år, tager aspiranterne aspirantkursus og maskinistkursus, og efter afsluttede eksaminer kan aspiranterne mønstre ud i Kompagniets skibe som assistenter. Efter den foreløbige plan skal de sejle i 21 måneder, hvorefter lærlingeuddannelsen afsluttes på lærlingeværksted, og svendepreven aflægges. Efter bestået svendepreve fortsættes uddannelsen på maskinmesterskolen.

Planen er endnu på et forberedende stadium, men man regner med, at den endelige plan kan bringes til udførelse i løbet af året.



NAKSKOV SKRIVER HISTORIE

Fredag den 12. januar kl. 10,00 gik M/T »Nakskov« til kaj ved Prøvestenen i Københavns benzinhavn. Hermed blev der skrevet et nyt kapitel i Ø. K.-tankskibenes historie. Det er første gang, at en af vore tankere lossere olie i København. »Nakskov« pumpede 17.000 tons diesellole og fuelolie (halvt af hver) ind i Shell's tankanlæg, og allerede den 13. var skibet udlosset og satte ved midnat kursen mod Old Kilpatrick (ved Glasgow), der var næste lastehavn.

Ø. K.'s tankskibe, inklusive »Nordic«-skibene, har i 1961 gjort ialt 79 rejser og befordret 1.600.800 tons olie.

boldklub

(Ø. K. B.)



I den årlige dyst mellem KFIU og FKBU deltog tre af vore spillere i mesterrækken, nemlig Anni Skovbro-Hansen (D. S.), Lasse Høst og Ole Kieler. Slutresultatet blev uafgjort 20-20.

I KFIU's single turnering deltog flere af vore spillere, men kun frøken Skovbro-Hansen opnåede placering. Hun blev nr. 2.

I holdturneringen har vort 1. hold endnu ikke tabt nogen kamp. Vi har spillet en kamp mindre end Handelsbanken, der i øjeblikket ligger som nr. 1, så vor kamp den 12. februar med denne klub bliver spændende for begge parter og antagelig afgørende for, hvem der vinder holdturneringen.

Vort 2. hold, der desværre lider under det handicap, at vi mangler damer, har hidtil kun opnået ét point.



Vi deltager også i år i KFIU's B-række. Holdet har foreløbig spillet fire kampe, hvoraf to blev vundet. Vi har også et hold med i Pokalturneringen og har, indtil dette skrives, vundet over BJIF med 5-1 og over Landmandsbanken med 5-4.



Vor egen indendørs turnering har været afholdt i december/januar. De tilmeldte seks hold à fire mand har givet hinanden mange spændende og jævnbyrdige kampe. Vinder blev Kontrolafdelingens hold med fem sejre og en uafgjort kamp.

I den af KFIU arrangerede indendørs turnering om Shell-pokalen med 56 anmeldte hold, har vi to hold med. Vort 1. hold vandt sine indledende kampe over »Novo 2« og »Magneto« med henholdsvis 6-1 og 4-1.

I slutpuljen blev vi slået 2-1 i kvartfinalen af Privatbanken i en spændende kamp. Turneringens vinder blev Codan foran sidste års vinder, Københavns Rådhus, og Privatbanken.

Vort 2. hold nåede desværre ikke længere end til de indledende kampe, hvor holdet spillede uafgjort 3-3 med Handelsbanken og vandt 4-2 over Frihavnen, et resultat, der desværre ikke var nok til at blive puljevinder med ret til fortsættelse.



Til vor egen juleturnering var der i år kun anmeldt fire hold, som imidlertid gav hinanden spændende kampe. Eksportafdelingen blev vinder med maksimum point, medens Skibsafdelingen overraskende blev nr. 2.

I lighed med tidligere år afviklede Handelsbanken sin juleturnering søndag før jul. I fjor vandt vi den udsatte »vase« til ejendom, men i år blev vort 1. hold slået i sin første kamp af AUB med 3-2. Vort 2. hold nåede en runde længere, idet det vandt over AUB med 2-1 for derefter at tabe til Philips.

Telefonens hold vandt mesterrækken i år.

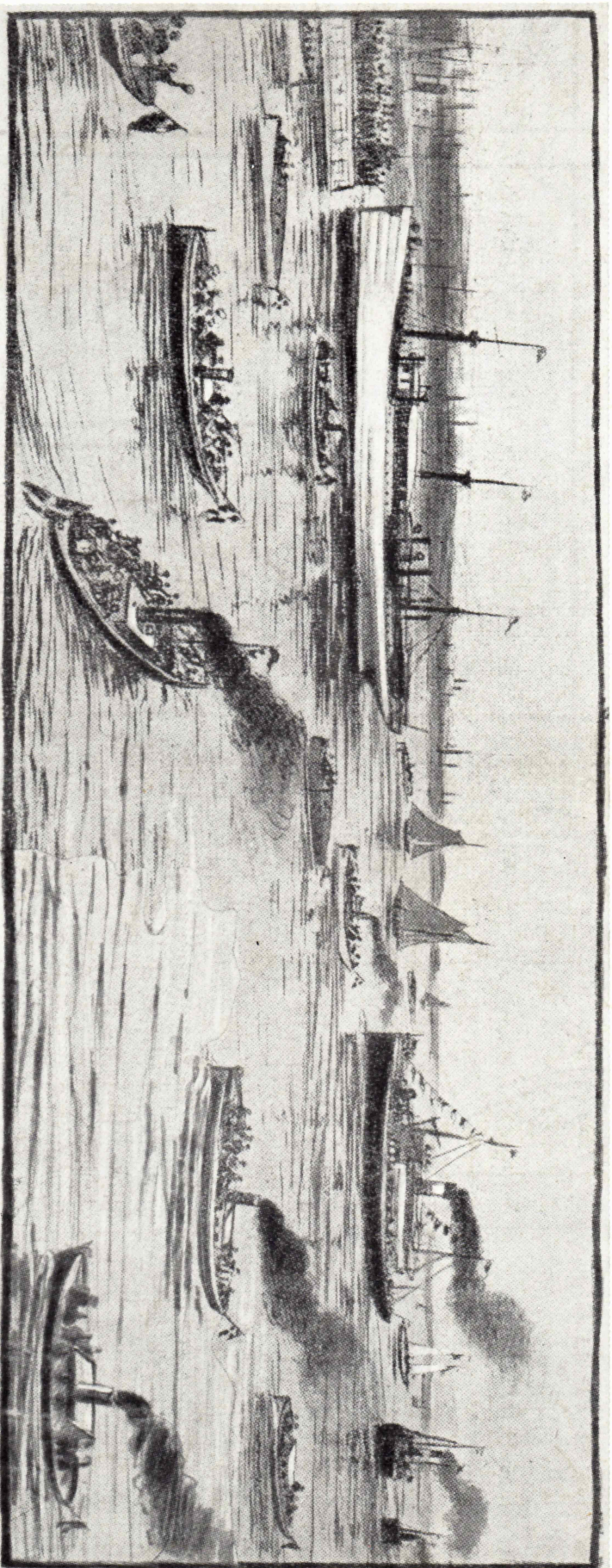
H. B.

Singapore-tennis

Singapore og Malaja-kontorerne udkæmper hvert år i påsken en dyst for at afgøre, hvor der spilles bedst tennis, badminton og bordtennis. Kampene spilles skiftevis i Kuala Lumpur og Singapore, (tidligere blev der også spillet i Penang), og i 6 år i træk - fra 1956 til 1961 - har Singapore vundet vandrepokalen i tennis. Man talte så småt om hegemoni, men det er lige som om, der er begyndt at vise sig et par revner i dette grundmurede overherredømme. Under sit besøg i Singapore i december 1961 deltog direktør Mogens Pagh i et lille tennisarrangement mod Singapore-stabens bedste spillere. Jørgen Reinholdt og I. Gade-Gerst, der aldrig i double er blevet slået af noget Ø. K.-par, kom på overraskende hårdt arbejde mod direktør Pagh og H. F. Jahn. De fire spillere var ret jævnbyrdige, og kampen endte med en sejr til Gade-Gerst og Reinholdt på 6-4, 7-5.

Til trods for kendskabet til hjemmebanen, det våde glatte græs og den fugtige trykkende varme, som kendetegner byen i december, blev single-kampen en skuffelse for Singapore. Det er måske et spørgsmål om at være i form? Gade-Gerst, der er Singapores stærke single-spiller, blev efter at have vundet 1. parti, slået af direktør Pagh 6-1, 6-1. Efter kampen blev flere gode tilbud om at købe Singapore-spillerens ketchere dog afvist. Det kunne se ud, som om Singapore må gøre lidt mere ved træningen, da der måske kan ventes overraskelser i påsketurneringen dér. Der er nemlig gode chancer for, at også Bangkok vil deltage i år.

»Selandia«s ankomst til København den 26. juni 1912



Den 26. juni 1912, kl. 10 om formiddagen, sejlede tre dampere, »Århus«, »Niels Ebbe-
sen« og »Ørnen« med en mængde kendte københavnerne om bord ud i Drogden for at
modtage M/S »Selandia«. Ud for Dragør mødte den flagprydede modtagelseseskadre
motorskibet, og til tonerne af hornorkestre og under hurraråben og vinken med lomme-
tørklæder sejlede skibene med »Selandia« i spidsen ind i havnen. På Frihavnsmlen
ventede en menneskemængde, som talte tusinder, det fra Østasien hjemvendte skib, og
begejstringen ville ingen ende tage, da »Selandia« med en elegant manøvre drejede ind
i Frihavnen og forøjede ved mølen. (POLITIKEN, 27. 6. 1912).

*On 26th June, 1912, three steamships, the S/S »Århus«, the S/S »Niels Ebbesen«, and
the S/S »Ørnen« with a large number of well-known Copenhageners on board sailed
out into the Sound to meet the M/S »Selandia«. Off Dragør the beflagged reception
squadron met the motorship, and, to the strains of brass bands and with cheering people
waving their handkerchiefs the vessels with the »Selandia« at the head sailed into the
harbour. On the Free Port Pier thousands of people were waiting for the vessel, and it
seemed as if the applause would never end when the »Selandia« with an elegant
manoeuvre turned into the Free Port and moored alongside the pier. -*