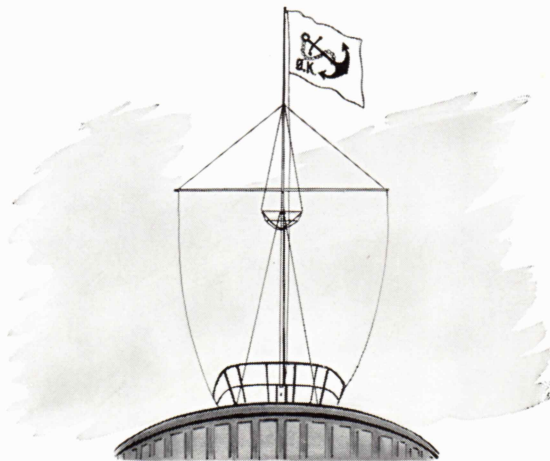


ØK BLADET



ÅRGANG 5 · NUMMER 3 · JUNI 1962



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

Eftertryk kun med redaktionens tilladelse

INDHOLD:

Forsidebillede: En boretekniker har lige fastgjort borehovedet, og olieboeret er nu parat til at gå i dybden. (Se artiklen side 14).

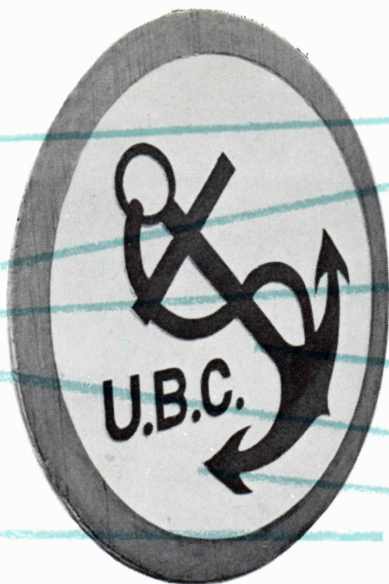
Front page: *The derrickman has just attached the drill head, and the drill is now ready for use. (See the article on page 14).*

Bagside: »The Baltic Exchange« i London er centret for bogførsel af international skibstonnage, ligesom korn og oliefrø terminshandles her.

Back page: *»The Baltic Exchange«, London, where the chartering of international tonnage is centred. Dealing in »futures« in grain and oil are likewise transacted here.*

United Baltic Corporation Ltd., London . . .	3
Nyt bestyrelsesmedlem i Tahsis Co.	9
Jorden rundt i en tønde	10
Hr. Teak og frøken Yang	10
Kompagni-nyt	11
Well Done	13
Olie og Ø. K.-tankskibsfart	14
Sporten	18





UNITED BALTIC CORPORATION LIMITED LONDON

Ved afslutningen af den første verdenskrig (1914–1918) var Englands konge Georg V bekymret for, at Tyskland, når fredstraktaten var underskrevet, snart igen ville være dominerende i Østersøen, med mindre man hurtigt traf sine forholdsregler. På det tidspunkt var nu afdøde Lord Inverforth »Minister of Munitions«, og det siges, at det var under en af hans samtaler med kongen om dette emne, at idéen til et engelsk-dansk selskab, som skulle drive skibsfart og handel på Østersøen, først opstod.

Den mest dynamiske skikkelse i dansk skibsfart og handel på det tidspunkt var Ø. K.'s stifter, Etatsråd H. N. Andersen, og da man nåede sommeren 1919, havde Lord Inverforth og Etatsråden stiftet United Baltic Corporation Ltd. med en kapital på 2 mill. £. Selskabet skulle oprette kontorer i byerne ved Østersøen og drive skibsfart mellem disse og England. Posten som formand for bestyrelsen af U. B. C. har i de 43 år, selskabet har eksisteret – med undtagelse af rent midlertidige besættelser af posten – kun været bestridt af to personer, afdøde Lord Inverforth, og fra hans død i 1955 hans søn, den nuværende Lord Inverforth.

Lige fra begyndelsen var det engelsk-danske selskab i mange henseender et interessant eksperiment, men måske først og fremmest fordi aktierne var lige fordelt mellem de to parter, og ikke, som det normalt er tilfældet, i forholdet 51 % : 49 %. Ingen af parterne havde derfor kontrollen over selskabet, og det er interessant at bemærke, at skønt bestyrelsens formand altid har haft den afgørende stemme, har hverken den nuværende formand eller hans fader fundet det nødvendigt at gøre brug heraf. Forholdet mellem de to parter har næsten altid været venskabeligt og positivt, og alle spørgsmål, som kunne give anledning til meningsforskelle, er altid blevet afgjort på venskabelig måde de to parter imellem.

Prins Axel har været medlem af U. B. C.'s bestyrelse siden 1945 og næstformand fra 1955. Af bestyrelsens medlemmer iøvrigt er ca. halvdelen danskere og den

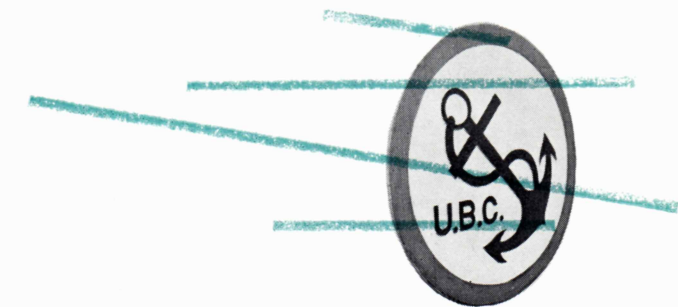
anden halvdel englændere. I de sidste 35 år har U. B. C. haft en dansk direktion på to medlemmer, en direktør for skibsfarten og en for handelen. Direktør Christen Larsen ledede skibsafdelingen i over 30 år, indtil han blev pensioneret i 1951. I denne lange periode førte han tilsyn med dannelsen og udviklingen af den polske rute, som senere blev drevet i kompagniskab med den polske regering, og som blev dennes vigtigste indtægtskilde inden for skibsfarten.

Lige efter krigen oprettede han også den finske linie, som efterhånden blev endnu en vigtig del af selskabets virksomhed inden for skibsfarten. Den tid, hvor han var leder, faldt i en periode med usikre og vanskelige år, især i krigsperioden, men før han trak sig tilbage, oplevede han at se den gunstige udvikling, som selskabet gik ind i efter krigen.

Han efterfulgtes af direktør M. C. Plinius, som efter en strålende karriere i Polen, der kulminerede med, at han bragte den polske handelsflåde på fode igen efter den sidste verdenskrig, ledede U. B. C.'s shipping i 11 år, til han gik på pension i 1961. Den nuværende leder af skibsafdelingen er direktør Mogens Steincke.

Direktør H. T. Karsten ledede U. B. C.'s handelsafdelinger i næsten 30 år; da han gik på pension i 1955, var det lykkedes ham at placere U. B. C. blandt de førende firmaer inden for verdenshandelen i gummi. Han opnåede den ære som den eneste ikke-englænder indtil da at beklæde posten som formand for the Rubber Trade Association. Han efterfulgtes af direktør K. G. Lommer.

Det er imidlertid selskabets sekretær, Mr. C. J. Higginson, C. B. E., som har opnået den højeste anciennitet i U. B. C. Han beklædte denne post, fra selskabet blev stiftet i 1919, til han gik på pension i begyndelsen af 1951 og blev derefter valgt til medlem af bestyrelsen. Inden sin ansættelse i U. B. C. havde Mr. Higginson gjort en meget smuk karriere som »Director of the Restriction of Enemy's Supplies Department«, og han medlevede selskabets udvikling gennem mange vanskelige år til dets nuværende solide position.



Lord Inverforth, formanden for United Baltic Corporation Ltd., London.
Lord Inverforth, the chairman of the United Baltic Corporation Ltd., London.

U. B. C. begyndte shipping med fire af Kompagniets mindre dampere: »St. Croix«, »St. Thomas«, »Reval« og »Libau«, hvoraf de to første var blevet ledige ved salget af de dansk-vestindiske øer og de to sidste overtaget fra Russisk Østasiatisk Kompagni efter den russiske revolution. De var for små til Kompagniets andre ruter, men udmærket egnede til fart på Østersøen.

Efter et 10-måneders charter købtes de tre førstnævnte, som blev navngivet henholdsvis »Baltriger«, »Baltannic« og Baltabor«. »Baltannic« solgtes 5 år senere til Føroyar Skipafelagid og sejlede på Færøerne under navnet »Tjaldur« indtil 1946, da det løb på grund på en af øerne og forliste totalt. U. B. C.'s respektive Mac Andrews' flåder omfatter i dag følgende skibe:

(U. B. C.):

S/S »BALTROVER«
 M/S »BALTIC ARROW«
 M/S »BALTIC CLIPPER«
 M/S »BALTIC COMET«
 M/S »BALTIC EXPORTER«
 M/S »BALTIC EXPRESS«
 M/S »BALTIC IMPORTER«
 M/S »BALTIC JET«
 M/S »BALTIC MERCHANT«
 M/S »BALTIC SPRAY«
 M/S »BALTIC SPRITE«
 M/S »BALTIC STAR«
 M/S »BALTIC SUN«

(leveres i juni 1962)

M/S »BALTIC SWIFT«
 M/S »BALTIC TRADER«

(MacAndrews'):

M/S »PACHECO«
 M/S »PALACIO«
 M/S »PINTO«
 M/S »POZARICA«
 M/S »VALDES«
 M/S »VALDIVIA«
 M/S »VARGAS«
 M/S »VELARDE«
 M/S »VELAZQUEZ«
 M/S »VERDAGUER«
 M/S »VILLEGAS«
 M/S »VIVES«

Skønt U. B. C. med sin Østersø-flåde (som i perioden mellem de to verdenskrige havde fået øgenavnet: »London's Little Liners«) sandsynligvis er bedst kendt af offentligheden for rutetrafik med sine lastbåde, opnåede de merkantile afdelinger efterhånden en vigtig position i den verdensomspændende handel med gummi. Gennem sit datterselskab United Baltic Corporation, New York, er selskabet i føling med de amerikanske forbrugere af gummi, og gennem Det Østasiatiske Kompagnis kontorer i alle større gummi-producerende lande, har det været særdeles vel placeret i denne vigtige »trade«. Det kan bemærkes, at præsidenten for New York selskabet, Ejnar Larsen, da han gik på pension i 1961, havde været i U. B. C., New York, siden selskabet stiftedes i 1923, og han forflyttedes dertil fra London kontoret.

I perioden mellem de to verdenskrige havde U. B. C. kontorer i Tallinn (Reval) i Estland, Riga og Liepaja (Libau) i Letland, Kaunas (Kowno) i Litauen, Memel i Østpreussen, Warszawa og Gdynia i Polen og i fri-staden Danzig, og gennem disse kontorer gjorde man en anelig forretning bl. a. i tømmer.

En af de første transaktioner, man forsøgte sig med, var salg af store kvantiteter overskuds-krigsmateriel, der bl. a. omfattede et stort parti militærstøvler, og dette fik vittige hoveder blandt staben til at udlægge begyndelsesbogstaverne i selskabets navn som »Used Boots Corporation«. De mange, vanskelige og usikre forhold, som var forbundet med Østersø-handelen i

disse år, bevirkede imidlertid, at sådanne forretninger gav mere tab end fortjeneste. Skibsafdelingen derimod havde stærk fremgang, idet afdelingens passagerkontor skaffede emigranter fra Rusland og Polen til London, hvorfra de befordredes videre til USA og Canada.

Den store depression, som satte ind i 1929, reducerede selvfølgelig virksomheden stærkt, og såvel skibsfarten som handelen kom ind i et dødvande. Ikke desto mindre foranledigede Lord Inverforth med stort fremsyn, at U. B. C. købte rederiet MacAndrews & Co. Ltd., som dengang tilhørte Royal Mail-organisationen, der var i færd med at likvidere denne gren af virksomheden. Skønt MacAndrews blev overtaget af United Baltic Corporation, arbejdede det den gang som nu med særskilt ledelse og stab, og da selskabet overgik til U. B. C., blev the Hon. A. Morton Weir (den nuværende Lord Inverforth) formand for bestyrelsen og overtog samtidig ledelsen af selskabet. Det gik nu støt fremad, og selskabet har i de senere år haft et årligt overskud, der overstiger det beløb, som U. B. C. i sin tid betalte for det. Flåden er blevet næsten fuldstændig fornyet, og fra England besejler skibene Spanien, Portugal og det vestlige Middelhav.

Da krigen brød ud i 1939, forandredes karakteren af selskabets aktiviteter nødvendigvis. Skibene blev underlagt regeringens kontrol, handelen ligeledes, hvilket i høj grad medførte begrænsninger i omsætningen og handelsmulighederne, men ikke desto mindre, og til trods for at en stor del af staben var indkaldt til militærtjeneste, var det muligt at konsolidere selskabets økonomiske position. I denne periode ydede U. B. C. også Kompagniet betydelig bistand, da mulighederne for vort hovedkontor for at følge aktiviteterne i udlandet jo var begrænsede på grund af tyskernes besættelse af Danmark. Som et resultat af dette samarbejde under krigen udvikledes en endnu stærkere følelse af samhørighed mellem Ø. K. og U. B. C.

Allerede i de første år efter fredsslutningen, hvor man reorganiserede arbejdet og begyndte at vende tilbage til normale forhold, kom United Baltic Corporation til at indtage en fremtrædende stilling både i shipping og på handelens område. Nogle af skibene var gået tabt, og andre var ved at blive for gamle, så da direktør M. C. Plinius overtog ledelsen af selskabets skibsafdeling i 1951, måtte der planlægges et nyt byggeprogram. Man behøvede skibe til at sejle på de nyoprettede ruter på Finland og Polen, og der blev bygget fire »merchant-class« skibe i løbet af de følgende år. Disse blev hurtigt fulgt af andre skibe, alle bygget til selskabets specielle behov, og de fleste af dem is-forstærkede for at kunne klare vintersejladser i Østersøen. På det tidspunkt var de to linier i rivende fremgang, og bl. a. transporteredes store mængder kølerumslast mellem Gdynia og Hull/London. I 1953 sluttede man

en overenskomst med firmaet Robert M. Sloman Junior, et gammelt Hamborg-rederi, for at kunne gå igang med at udnytte handelsmulighederne mellem Nordeuropa og Middelhavslandene, og skønt de politiske forhold i Nordafrika har vanskeliggjort selskabets muligheder, fortsætter linien, og man regner med, at den meget snart vil vise sig at være rentabel. I 1959 åbnedes en rute mellem London/Hull og Leningrad. Den har vist sig at være rentabel, og man regner med at udvide den i nærmeste fremtid.

Endnu et foretagende af interesse opstod efter den anden verdenskrig, da den engelske regering anmodede U. B. C. om at åbne et kontor i Kielerkanal-zonen til at tage sig af alle skibe, som gik gennem kanalen. Dette selskab, som er indregistreret under navnet United Baltic Corporation G. m. b. H., arbejdede i de første år på egen hånd, men efterhånden som Tyskland fik sin selvstændighed tilbage, genopstod naturligvis de gamle tyske firmaer. Man tager sig derfor nu først og fremmest af skibe til og fra Rusland og Polen, men også af andre, og i 1961 klareredes 4.819 skibe af selskabet.

Efter krigen åbnedes endnu en filial: Polish United Baltic Corporation, Gdynia. Det er et af de meget få udenlandske firmaer, hvis ikke det eneste, som har eget kontor i Polen.

Omtalen af U. B. C.'s aktiviteter ville ikke være fuldstændig uden at nævne Charter Afdelingen, som arbejder for vort hovedkontor på the Baltic Exchange i London og bl. a. forsyner Kompagniet med daglige rapporter om fragtmarkedet. (Se bagsiden).

Det vil give en idé om U. B. C.'s virksomhed som rederi, når det nævnes, at selskabet alene i 1961 transporterede 434.800 tons ladning.

I begyndelsen af 50'erne, ved udbruddet af Korea-krigen, var der en meget stor aktivitet i gummi, som i de senere år er aftaget på grund af forandringerne i karakteren af gummihandelen på verdensmarkedet, hvor London langsomt er ved at vige førstepladsen til fordel for Singapore.

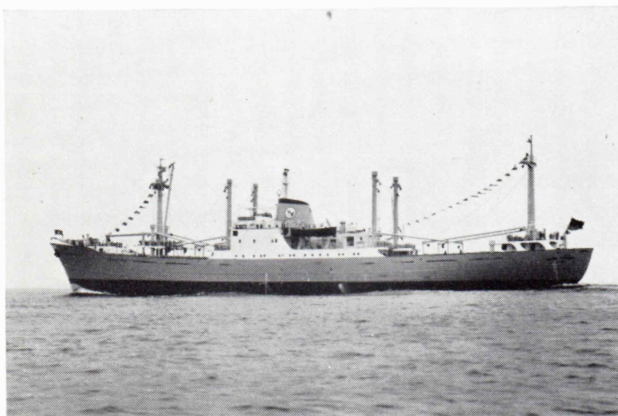
U. B. C.'s eksportafdeling har også en anelig omsætning, idet afdelingen i England optræder som agent for Ø. K.-filialerne over hele verden.

I 1955 blev Prins Axel næstformand i U. B. C. Direktør Hakon Christiansen valgtes til medlem af bestyrelsen i 1950, og da han døde i 1960, efterfulgtes han på denne post af direktør Mogens Pagh, som fortsætter

VED DE

at Frankrigs nye Atlant-liner, S/S »France« med sine 315,5 meters længde er verdens længste passagerskib? »France« er på 67.000 b.r.t., har en hastighed på 31 knob (57,4 km i timen), en besætning på 1.000 og kan medføre 2.000 passagerer.

M/S »BALTIC SPRITE«, bygget 1960. 1530 t. d. w., fart 12 knob. »Baltic Sprite« er specielt bygget til at transportere avispapir i ruller, og den sejler regelmæssigt hver 14. dag mellem London og Hamina i Finland. *M/S »BALTIC SPRITE« – Built 1960; 1530 t. d. w.; speed 12 knots. The »Baltic Sprite« has been built specifically to carry newsprint stowed on the roll and is employed on a fortnightly round voyage between London and Hamina in Finland.* ▶



M/S »BALTIC EXPRESS« – Built 1957 as open/closed shelterdecker; 4284 t. d. w. as closed shelterdecker; speed 15 knots.

U. B. C. har til huse på 4. og 5. sal i bygningen, der ligger på hjørnet af Mincing Lane (t. v.) og Great Tower Street.

U. B. C. have their offices on the 4th and 5th floor in the building at the corner of Mincing Lane (to the left) and Great Tower Street.



traditionen med et snævert samarbejde mellem Ø. K. i København og London i det fælles ejerskab af U.B.C.

Selskabets bestyrelse har i øjeblikket følgende medlemmer:

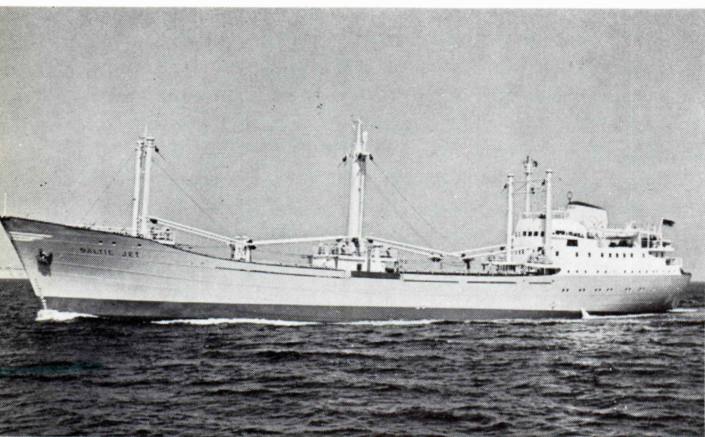
- Lord Inverforth – formand
- Prins Axel – næstformand
- Mogens Pagh
- The Hon. A. C. R. Weir
- Chr. Larsen
- C. J. Higginson
- H. T. Karsten
- M. C. Plinius
- K. G. Lommer (direktør)
- The Hon. J. V. Weir
- P. B. Larsen
- Mogens Steincke (direktør)

United Baltic Corporation Limited, London.

At the end of the first World War (1914–1918), King George V was worried that unless early plans were made, Germany would soon again dominate the Baltic after the Peace Treaty was signed. At that time the late Lord Inverforth was Minister of Munitions and it is said that in one of the conversations between the King and Lord Inverforth about post war years this subject arose and it was from this that the idea of an Anglo-Danish company to supply shipping and trading services in the Baltic was first raised.

The most dynamic figure at that time in Danish shipping

M/S »BALTIC JET« - Built 1959: 1960 t. d. w. 50 % reefed; speed 14 1/2 knots.



and trading was the founder of the East Asiatic Company Ltd., His Excellency H. N. Andersen and by the summer of 1919 Lord Inverforth and Mr. Andersen had formed United Baltic Corporation Ltd., with a capital of £ 2.000.000, to establish offices in the Baltic cities and to provide shipping services from the United Kingdom to them. In the 43 years of the Corporation's existence it has had (except for one or two temporary occupants of that office at the beginning) only two chairmen - the late Lord Inverforth and from his death in 1955 his son, the present Lord Inverforth.

From the outset this Anglo-Danish experiment was to be an interesting one in many respects, but perhaps uniquely so in that the shares were divided 50 : 50, and not as is usually the case 51 % : 49 %, between the two interested parties. Neither side therefore had control of the Corporation and it is very interesting to note that although the Chairman has always held the casting vote, neither the present Chairman nor his father have ever found it necessary to use it. Relations have almost always been amicable and constructive, and all matters that might give rise to disagreement have always been settled by the Partners privately.

Since 1945 H. R. H. Prince Axel of Denmark has been a director and since 1955 Vice-Chairman of United Baltic Corporation Ltd., and the Board has been composed of approximately half Danish and half British directors. During the last 35 years the affairs of the Corporation have been under two Danish managers, one on the shipping side and one on the trading side. Mr. Christen Larsen was Manager of the Shipping Department for over 30 years until his retirement in 1951. During this long period he supervised the emergence of the Polish Service, which was later to develop into the Line operated jointly with the Polish Go-

vernment and which became their main source of shipping revenue.

Very shortly after the war, he also introduced the Finnish service which gradually became another important part of the Corporation's shipping activities.

His period of management went through some anxious years, especially during the war, but before he retired he saw the Corporation's post war prosperity gradually take shape. He was followed by Mr. M. C. Plinius who, after a distinguished career in Poland culminating in his re-establishing the Polish Mercantile Marine after the last War, served (for 11 years) until his retirement in 1961. He was succeeded by the present Manager, Mr. Mogens Steincke.

On the trading side, Mr. H. T. Karsten, at the end of nearly 30 years as Manager of this Department, retired in 1955 after having put United Baltic Corporation Limited among the leaders in the world's rubber markets and achieved for himself the distinction of being the only non-British person until then to be Chairman of the Rubber Trade Association. He was succeeded by Mr. K. G. Lommer.

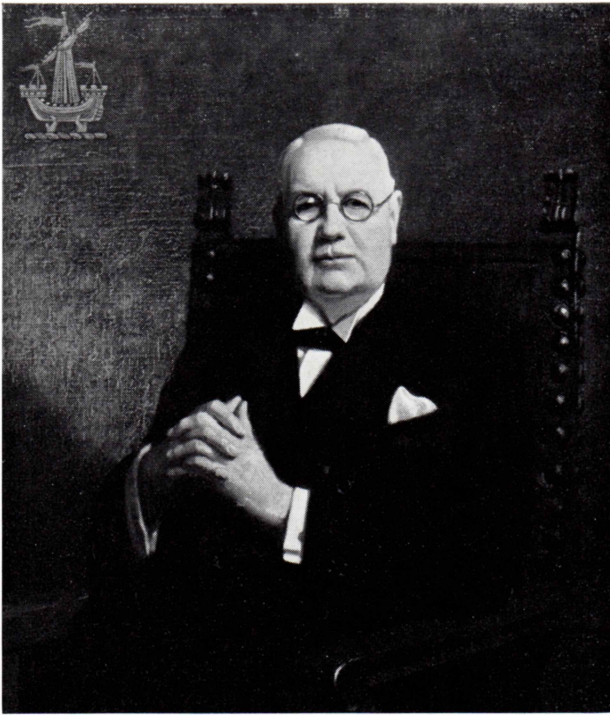
The person among the Executive with the longest unbroken period of service, however, was C. J. Higginson, Esq., C. B. E. who was the Corporation's Secretary from its foundation in May 1919 until his retirement at the beginning of 1951, when he was elected a director. He came from a distinguished career as Director of the Restriction of Enemy's Supplies Department and, during his 32 years of service, saw the Corporation come through many difficult years until its post war prosperity.

U. B. C. started its shipping activities with four of the E. A. C.'s smaller steamships »St. Croix«, »St. Thomas«, »Reval«, and »Libau«, of which the two first mentioned, due to the acquisition of the Danish West Indies by the U.S.A., were no longer required for this run, and the two latter had been taken over from the Russian East Asiatic Company after the Russian revolution. Too small for other East Asiatic routes the ships were ideal for the Baltic trade.

After a 10 months' charter the three first mentioned vessels were purchased and re-named »Baltriger«, »Baltannic«, and »Baltabor«. Five years later »Baltannic« was sold to Føroyar Skipafelagid and as the »Tjaldur« she maintained the Faroe-Denmark mail service until 1946 when she foundered off one of the islands. The present fleets of U. B. C. and MacAndrews' are as follows:

<u>(U. B. C.):</u>	<u>(MacAndrews'):</u>
S/S »BALTROVER«	M/S »PACHECO«
M/S »BALTIC ARROW«	M/S »PALACIO«
M/S »BALTIC CLIPPER«	M/S »PINTO«
M/S »BALTIC COMET«	M/S »POZARICA«
M/S »BALTIC EXPORTER«	M/S »VALDES«
M/S »BALTIC EXPRESS«	M/S »VALDIVIA«
M/S »BALTIC IMPORTER«	M/S »VARGAS«
M/S »BALTIC JET«	M/S »VELARDE«
M/S »BALTIC MERCHANT«	M/S »VELAZQUEZ«
M/S »BALTIC SPRAY«	M/S »VERDAGUER«
M/S »BALTIC SPRITE«	M/S »VILLEGAS«
M/S »BALTIC STAR«	M/S »VIVES«
M/S »BALTIC SUN«	
(to be delivered June 1962)	
M/S »BALTIC SWIFT«	
M/S »BALTIC TRADER«	

Although the Corporation with its Baltic Fleet (nicknamed between the wars 'London's Little Liners') is probably better



Afdøde Lord Inverforth, der tog initiativet til stiftelsen af United Baltic Corporation.

The late Lord Inverforth who took the initiative in founding the United Baltic Corporation.

known to the general public for its cargo liner activities, the trading side gradually built up an important position among dealers in rubber throughout the world.

Through its subsidiary, United Baltic Corporation, New York, it is in close touch with the American consumers of rubber and with the facilities of East Asiatic Company's office in all the major rubber producing countries of the world, it has been uniquely placed for leadership in this important and valuable trade. It is worth noting here that Mr. Ejnar Larsen, President of the New York Corporation on his retirement in 1961 had been with that concern since its beginning in 1923 when he was transferred from the London office.

Between the two world wars United Baltic Corporation Ltd. had branches in Tallinn (Reval), Estonia; Riga, Latvia; Liepaja (Libau), Latvia; Kaunas (Kowno), Lithuania; Memel, East Prussia; Warsaw, Poland; Gdynia, Poland; the Free State of Danzig; and through these Baltic branches a considerable amount of trade was done in timber etc..

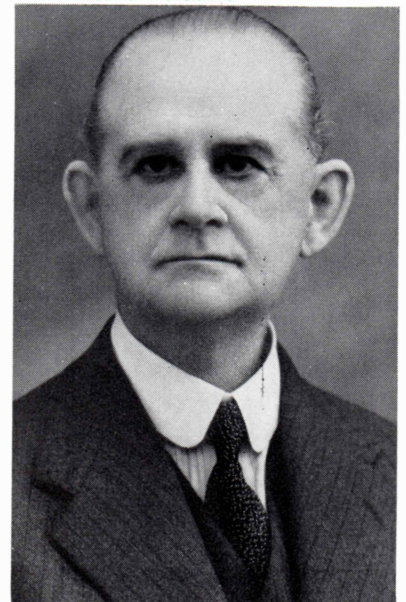
One of the earliest 'deals' attempted was the sale of large quantities of surplus war material, including one large consignment of army boots which earned for the Corporation among wits on the staff the sobriquet »Used Boots Corporation«. Owing however to the very trying and uncertain conditions of Baltic commerce during these years this trade led to more disappointment than profit. The ships, however, from the very beginning developed a very considerable passenger department carrying emigrants from Russia and Poland to London for further passage to the United States and Canada.

Beginning with the long depression which started in 1929 these activities, of course, were greatly reduced and shipping as well as trading got into the doldrums. Nonetheless in 1935 Lord Inverforth farsightedly arranged for the purchase by the Corporation of Mac Andrews & Co. Ltd., which was then

part of the Royal Mail complex and which as a group was in the process of liquidation. MacAndrews although wholly owned by United Baltic Corporation Ltd., operated then as now under a separate management and staff, and when it was bought by United Baltic Corporation Ltd., the Honble. A. Morton Weir (the present Lord Inverforth) became Chairman and took charge of its operations. It grew from strength to strength and has in recent years earned an average annual profit in excess of the amount paid for it by United Baltic Corporation. Its fleet has been almost entirely rebuilt and its vessels run from the United Kingdom to Spain, Portugal, and the Western Mediterranean.

With the outbreak of war in 1939 the character of the Corporation's activities of necessity changed. The ships were commandeered by the Government. Trading was under Government control and very restricted at that, but it was possible in spite of this and the absence on active service of many of the staff to consolidate the Corporation's financial position. During this time also United Baltic Corporation Ltd., extended considerable assistance to the East Asiatic Company, whose Head Office was now under enemy occupation. As a result of wartime experience an even closer feeling of association developed between East Asiatic and the Corporation.

After the immediate post war years of recovery and re-organization, the Corporation set out to take a prominent place in post war shipping and commerce. Some of the ships had been sunk during the war and others were getting very old so that when Mr. M. C. Plinius became Manager of Shipping in 1951, a new programme had to be devised. Ships were needed to serve the newly arranged lines with Finland and with Poland and four »Merchant« class ships were built in the next several years. These were rapidly followed by



U. B. C.'s mangeårige sekretær, Charles J. Higginson, C. B. E., der nu er medlem af bestyrelsen. - Charles J. Higginson, C. B. E., the Corporation's Secretary from 1919 until his retirement in 1951, when he was elected a director.

other vessels, all of them built to the Corporation's own specifications and most of them ice-strengthened for the Baltic winter. By this time the Anglo-Polish and Anglo-Finnish Lines were prospering and a great deal of refrigerated cargo was being carried between Gdynia and Hull/London. In 1953 an agreement was made with Robert M. Sloman Junior, a very old Hamburg firm of ship owners, to exploit the N. W. Europe-Mediterranean trade and although its prosperity has been somewhat hampered by political difficulties in North Africa, this line continues and it is expected that in due course it will be a prosperous joint line. In 1959 a line was opened between London/Hull and Leningrad which has proved to be successful and which is likely to expand in the near future.

Another development of interest after the Second World War arose from the request by the British Government that the Corporation establish an agency in the Kiel Canal to take care of shipping using that waterway. This enterprise which goes by the name United Baltic Corporation G.m.b.H. operated alone for the first few years, but with the restoration of a measure of sovereignty to the Germans, the former German agencies were of course re-established. Nonetheless, this subsidiary handles virtually all Russian and Polish shipping through the Canal as well as other miscellaneous shipping and in 1961 cleared 4,819 ships.

After the war another subsidiary which was developed was Polish United Baltic Corporation, Gdynia. It is one of the very few foreign firms, if not the only one, with its own office in Poland.

A description of the Corporation's activities would be incomplete without reference to the Chartering Department which acts for E. A. C. Copenhagen on the Baltic Exchange and amongst other things supplies regular daily reports on the Freight Market. (See the back page).

It will give some idea of the shipping activities of the Corporation to say that in 1961 U. B. C. ships carried a total of 434,800 long tons of cargo.

Meanwhile, in the early 50's, with the advent of the Korean war, there was great activity in rubber which in later years has abated owing to the changing pattern of the world's rubber trade where London is slowly giving way to Singapore as the principal market.

The Corporation's Export Department is doing a fair trade as buying agent in Britain for East Asiatic branches throughout the world.

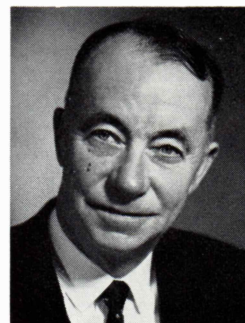
In 1955 H. R. H. Prince Axel of Denmark became Deputy Chairman. Mr. Hakon Christiansen who was elected a Director in 1950 was, on his death in 1960, succeeded by Mr. Mogens Pagh and the close co-operation between Copenhagen and »Bury Street« in the ownership of United Baltic Corporation Ltd. is thus being maintained. The Directors of the Corporation at present are: -

The Lord Inverforth - Chairman
 H. R. H. Prince Axel of Denmark - Deputy Chairman
 Mogens Pagh
 The Honble. A. C. R. Weir
 Chr. Larsen
 C. J. Higginson
 H. T. Karsten
 M. C. Plinius
 K. G. Lommer (Manager)
 The Honble. J. V. Weir
 P. B. Larsen
 Mogens Steincke (Manager)



CANADA

NYT BESTYRELSESMEDLEM I TAH SIS CO.



Mr. D. McColl

På et bestyrelsesmøde i Tahsis Co., der afholdtes i Vancouver i begyndelsen af januar 1962 blev det besluttet at udnævne Mr. D. McColl til medlem af bestyrelsen i Tahsis Company Ltd.

Mr. McColl er født den 31. 10. 1900 i Skotland og kom som barn med sine forældre til British Columbia. Han er forstkandidat og uddannet ved universiteterne i British Columbia og Washington, USA. Efter en meget fin karriere i British Columbia's skovindustri, både som leder af skovindustrien hos MacMillan and Bloedel og som skovkonsulent tilbragte han over et år i New Zealand som rådgiver for regeringen dér i forbindelse med udarbejdelsen af planer for landets skovdrift.

Mr. McColl blev ansat i Tahsis Co. den 1. januar 1953, og arbejdet i vore skove med Mr. McColl som øverste leder af vor skovindustri på Vancouver-øen, anses for noget af det mest rationelle i British Columbia.

New Director in Tahsis Co.

At a Director's Meeting in the Tahsis Co., held in Vancouver at the beginning of January 1962, Mr. D. McColl was appointed a Director of the Tahsis Company Ltd.

Mr. McColl was born on October 31st, 1900, in Scotland and came to British Columbia with his parents as an infant. Mr. McColl is a Graduate Forester, educated at the Universities of British Columbia and Washington, USA. After a distinguished career in the logging industry of British Columbia, both as Logging Manager of MacMillan and Bloedel and as a Consultant Forester, in which latter capacity he spent considerable time in New Zealand advising the Government on their new endeavours in the forest field, Mr. McColl joined the Tahsis Company Ltd. on January 1st, 1953.

We are proud to say that under the guidance of Mr. McColl as our General Logging Manager, our forest operations are generally considered to be amongst the best and most efficient in British Columbia.

JORDEN
RUNDT
I EN
TØNDE



Da M/S »Magdala« den 29. april anløb Frihavnen, havde den i lasten til et kendt københavnsk vinfirma to store fade sherry, som havde været på en rejse rundt om jorden.

For flere hundrede år siden, når spanske købmænd sejlede ud på deres spændende togter til Ostindien, brugte de ofte vinfade fyldt med sherry som ballast. Man kunne jo lige så godt se lidt praktisk på tingene. Den del af vinen, som ikke blev solgt, blev igen brugt som ballast på tilbagevejen. Vinkøbmændene hjemme i Spanien fandt imidlertid hurtigt ud af, at sherry'en havde fået en anden og bedre smag, og det blev efterhånden ikke ualmindeligt, at man afsluttede den normale lagring med en sørejse til Ostindien. Vinen blev vugget blidt på verdenshavene, samtidig med at den i træfade udsattes for skiftende temperaturer.

Firmaet i København lod derfor sine leverandører sende to fade af sted for at bevise den gamle traditions velbegrundethed, og vinkendere her skal nu prøve resultatet.

Transporten foregik således:

M/S »Exeter« – Cadiz, Marseilles.

M/S »Basra« – Marseilles, Genua, Port Said, Aden, Penang, Port Swettenham, Singapore, Saigon, Hongkong, Manila, Yokohama.

M/S »Sally Mærsk« – Yokohama, San Francisco.

M/S »Magdala« – San Francisco, Stockton, Los Angeles, Cristobal, Curaçao, St. Thomas, Dublin, Liverpool, København.

Ved ankomsten til København havde rejsen været ialt 149 dage.

Hr. Teak og frøken Yang tager afsked med elefantkolens leder (i midten) og hans assistenter inden afrejsen til Bangkok. –

Mr. Teak and Miss Yang with the superintendent of the elephant camp (in the middle) and his assistants before the departure to Bangkok. –

HR. TEAK & FRK. YANG

Den 21. april forlod kong Frederiks to små elefanter, Plai Sak og Pang Yang, (hr. Teak og frøken Yang) elefantlejren i Nordthailand for at påbegynde den lange rejse til Danmark. Turen med lastbil til Bangkok havn varede syv dage, og fra Bangkok tager det ca. 45 dage til København, hvortil M/S »Sinaloa« ventes omkring den 19. juni. Navnene er givet af det thailandske skovbrugs-departement, som har foræret kongen elefanterne. De er begge ca. tre år gamle. Treårige elefanter er omtrent lige så afhængige af deres moder som børn i samme alder. Dyrene opholder sig under rejsen på »Sinaloa«s dæk i to rummelige træbåse, der måler 4×4 meter, og de vil blive ledsaget på turen af hr. Thawat Niramol fra skovbrugs-departementet.

Den tredje baby-elfant, kongeparret fik af tobaksavlernerne i Chieng Mai, vil formodentlig blive afskibet næste år, da den endnu er for lille til at blive taget fra moderen.

Mr. Teak and Miss Yang.

On 21st April Plai Sak and Pang Yang (Mr. Teak and Miss Yang), the two small elephants which were presented to King Frederik during his recent visit to Thailand, left the elephant camp in North Thailand to commence their long journey to Denmark. The trip by lorry to the Bangkok harbour lasted about seven days, and from Bangkok the voyage to Copenhagen lasts about 45 days. The M/S »Sinaloa« is expected to arrive there around 19th June.

The names were given by the Forestry Industry Organization which has presented the elephants to the King. They are about three years of age. Three year old elephants are nearly as dependent on their mothers as children of the same age.

During the voyage the animals will be kept on the »Sinaloa«s deck in wooden boxes measuring 4×4 metres, and are accompanied by Mr. Thawat Niramol of the Forestry Industry Organization.

The third elephant, presented to the Royal Couple by the tobacco growers in Chieng Mai, will probably be shipped next year as it is still too small to be taken away from its mother.



KOMPAGNI - nyt

COMPANY - NEWS

58 medlemmer af Thai National Defence College besøgte på en goodwill-rejse til Europa København fra den 27.-29. marts. De blev modtaget til lunch på Christiansborg, hvor de iøvrigt hørte forskellige foredrag. Den 28. marts var de sammen med repræsentanter for forsvarret, udenrigsministeriet og Ø. K. til en reception hos Prins Axel på »Bernstorffshøj«.

58 members of the Thai National Defence College visited Copenhagen from 27th to 29th March on a goodwill tour to Europe. They were received at a lunch at Christiansborg where they also heard various lectures. On 28th March with representatives from the Danish forces, the Foreign Ministry and various members of the E. A. C.-staff, they were present at a reception held by Prince Axel at »Bernstorffshøj«.

Thailands nye minister i Danmark, generaløjtnant H. S. H. Prins Gustavus Chakrabandh, ankom til København den 31. marts. Ambassadøren har en lang militær karriere bag sig med bl. a. militær uddannelse i England og Frankrig. I 1959 blev han Deputy Director of the National Defence College, Thailands nationale forsvarsråd, og indtil han i september 1961 gik over i den diplomatiske tjeneste, var Prins Gustavus Commandant of the Joint Service Staff College.

Lt. General H. S. H. Prince Gustavus Chakrabandh, Thailand's new Minister to Denmark, arrived in Copenhagen on 31st March. The Ambassador can look back on a long military career, amongst other things with military training in England and France. In 1959 he became Deputy Director of the National Defence College, the highest military institution in Thailand, and until he went into diplomatic service Prince Gustavus was the Commandant of the Joint Service Staff College.

Den 9. april 1962 afholdt Kompagniet sin 65. ordinære generalforsamling med højesteretssagfører H. Bech-Bruun som

dirigent. Formanden, Prins Axel, foreslog på bestyrelsens vegne et udbytte på 15 % til aktionærene og anmodede om decharge for regnskabet. Beretning og regnskab godkendtes enstemmigt. Til bestyrelsen genvalgtes bankdirektør Oluf Nielsen, og revisionen, Centralanstalten for Revision, og revisor, direktør P. M. Gjersing genvalgtes.

On 9th April our Company held its 65th ordinary general meeting with Mr. H. Bech-Bruun, advocate to the Danish Supreme Court, in the chair. Prince Axel, chairman of the Company, recommended the proposal of the board of a 15% dividend to the shareholders and moved the adoption of the report and the accounts which duly took place. Mr. Oluf Nielsen was re-nominated to the board and the auditors, »Centralanstalten for Revision« and Mr. P. M. Gjersing, were re-elected.

Det danske Medicinal- & Kemikalie Kompagni A/S afholdt ordinær generalforsamling i København d. 4. april under ledelse af højesteretssagfører, dr. jur. Günther Petersen. Formanden, direktør Edvard Strandberg, aflagde beretning og oplyste bl. a., at Medicinalco havde afhændet sin aktiepost i A/S Meco-Dumex, ligesom det nævntes, at O. F. Asp Farve- og Lakfabrik var blevet solgt i årets løb. Det blev foreslået at udbetale 15 % i udbytte til aktionærene, hvilket vedtoges. Man foreslog ligeledes at udvide aktiekapitalen til det dobbelte ved at udstede friaktier til et beløb af 4,5 mill. kroner. Dette blev enstemmigt vedtaget på en følgende generalforsamling den 11. april med dette som eneste punkt på dagsordenen. Beretning og regnskab godkendtes enstemmigt, og de foretagne valg var genvalg.

Det Danske Medicinal- & Kemikalie Kompagni A/S held its ordinary general meeting in Copenhagen on 4th April with Dr. jur. Günther Petersen, advocate to the Danish Supreme Court, in the chair. In his report, the chairman, Mr. Edvard Strandberg gave no-

...tice that Medicinalco had disposed of its holdings in Meco-Dumex Ltd., and also mentioned that O. F. Asp Farve- og Lakfabrik had been sold during the year. A 15% dividend to the shareholders was proposed and adopted. It was also proposed to double the share capital by issuing bonus shares to an amount of 4.5 mill. kroner. This was unanimously adopted at a subsequent general meeting on 11th April with this single point on the agenda. The report and the account were adopted unanimously, and all elections were re-elections.

Direktør Mogens Pagh rejste den 16. april til St. Thomas, hvor han som formand deltog i Det Vestindiske Kompagni's bestyrelsesmøde den 18. april. Det blev besluttet at foreslå 10 % i udbytte til aktionærene, hvilket blev vedtaget enstemmigt på generalforsamlingen den 18. maj. Direktør Pagh returnerede via New York med ankomst til København den 28. april.

On 16th April Mr. Mogens Pagh left for St. Thomas where as chairman of the West Indian Company he participated in the board meeting of that company on 18th April. A 10% dividend to the shareholders was proposed and this was adopted unanimously at the general meeting on 18th May. Mr. Pagh returned to Denmark via New York and arrived in Copenhagen on 28th April.



Den 2. maj nedlagde Kompagniets direktion en krans på Prinsesse Marie mindesmærket på Langelinie i anled-

ning af 50-årsdagen for afsløringen af monumentet. Prinsesse Marie (født Prinsesse af Orleans), der døde i 1909, var Prins Axels moder.

On 2nd May our managing directors placed a wreath at the Princess Marie Memorial at Langelinie in Copenhagen on the occasion of the 50th anniversary of the unveiling of the monument. Princess Marie (née Princess of Orleans) was Prince Axel's mother.

Prins Axel, direktør Edvard Strandberg og vicedirektør Werner Nielsen har i dagene 9.-11. maj aflagt besøg hos ASEA i Vesterås, Sverige. De to sidstnævnte har senere, den 24. og 25. maj, været på forretningsbesøg hos Aktiebolaget Volvo, Göteborg.

H. R. H. Prince Axel, Mr. Edvard Strandberg, and Mr. Werner Nielsen went on a visit to Messrs. ASEA in Vesterås, Sweden, from 9th to 11th May. Later, on 24th and 25th May, the two directors paid a business visit to Messrs. Volvo Ltd., Gothenburg.



Gæstebogen

The guest book

Henning Aaberg, Danmarks konsul i Nairobi.

Eckhard Freiherr von Maltzahn, Fried. Krupp, Essen.

Claus Greve Ahlefeldt Laurvig, Krupps herv. repræsentant.

Karl Nilsson, direktør ASEA, Västerås. (nu SAS).

Jens Maegaard, direktør for »Ledama«, Buenos Aires.

W. S. Rosenstand, direktør, Kbhvn.'s komm. beboelsesejendomme.

A. C. Karsten, Chargé d'Affaires, Danske Legation, Montevideo.

Åke Särnblom, direktør for Skandinaviske Banken, Göteborg.

Gunnar Hansson, arbitragechef, Skandinaviske Banken, Göteborg.

Karl Krøyer, fabrikant, »Synopal«, Thisted.

Erik Reinhard, direktør for Otto Mønsted.

Drs. A. M. Nieuwenhuis, director of Hollandsche Bank-Unie N. V., Rotterdam.

Anker Svart, Danmarks ambassadør i Peking.

Hussein Zulfikar Sabri, Dep. Min. for Foreign Affairs, Kairo.

Hussein Khalid Hamdi, Ass. Under-Secretary, Ministry of Economics, Kairo.

Abdel Latif El-Eissey, Plenipotentiary Minister, Ministry of Foreign Affairs, Kairo.

Ahmed Ali Fahim, Representative, Ministry of Labour, Kairo.

Mostafa Sadek, Ambassador of United Arab Republic, København.

Kamel Abdullah Georges, Correspondent Middle East News Agency, Kairo.

Personale-nyt

Staff-News

Udnævnelser

Appointments

Jan Bie Andresen, Usumbura, filialbestyrer og managing director for organisationerne i Kongo og Ruanda Urundi.

G. Kuhn, Nairobi, manager for Nairobi kontoret.

Overstyrmand Peder Møllerup, fungerende skibsfører M/S »India«, pr. 28. 3. 1962.

Maskinmester Vagner Nielsen, tiltrådt tjeneste i M/S »Bintang« som maskinchef pr. 1. 4. 1962.

Hovmestre:

O. Joensen, M/S »Malacca«, pr. 9. 2. 1962.

C. Holgersen, M/S »Bintang«, pr. 8. 3. 1962.

K. B. Sørensen, M/S »Ayuthia«, pr. 18. 3. 1962.

B. F. Nielsen, M/S »Boma«, pr. 14. 4. 1962.

H. J. Joensen, M/S »Morelia«, pr. 23. 4. 1962.

Fuldmagter

Powers of Attorney

Der er udstedt specialfuldmagter til ingeniør Bent Andersen, Eksportafdelingen, G. Holst, Sekretariatet-Publicity og B. Rathje, Skibsfdelingen.

I Skibsfdelingen har Jens Lertoft og Flemming Schou fået fuldmagt til at underskrive konnossementer (udstedel-

se) på Australien- og Indonesien-linierne.

Ved Vancouver kontoret har Karsten Hess fået fuldmagt til at underskrive sammen med hver af følgende: R. Ivan Brown, East Asiatic Company (B. C.) Ltd., Bent Sørensen, Johnson, Walton Steamships Ltd., og Brian N. W. Thomas, East Asiatic Company (P. Q.) Ltd.

Der er udstedt midlertidig fuldmagt til Sv. Erik Nielsen, Rangoon, under filialbestyrer E. Aagaards hjemmeferie.

Forflytninger til hovedkontoret
Transfers to H. O.

Ib Fredsø Hørup, Haadyai, til Printing Machinery Afd.

Filialbestyrer G. Schmit, Hongkong, til Skibsfdelingen, efter endt hjemmeferie i september d. å.

Poul Nielsen, ex Tokio, til Hovedbogholderiet.

Filialbestyrer T. W. Steven, Usumbura.

Filialforflytninger
Transfers

Skovfoged Poul Kristiansen, Bangkok, til Ghana.

Henning Larsen, Bangkok, til Djakarta.

K. M. Knudsen, Genua, til Singapore. Ingeniør H. A. Fønnesbech, Ghana, til Lagos.

Per Bay-Petersen, Hamborg, til Hyde & Co., London.

C. G. Brødsgaard, Kumasi, til Sekondi som træorganisationens co-ordinator.

Poul Nielsen, Paris, til Genua.

Carl Johan Karlsson, Port Harcourt, Nigeria, til Nairobi som leder af den nyoprettede Heidelberg afdeling.

J. Illemann Christiansen, Sao Paulo, til Cali.

Fritz Andersen, ex Shanghai, efter endt hjemmeferie til Bangkok.

Tidligere filialbestyrer ved Melbournekontoret, Valdemar Schmidt, har midlertidigt overtaget prokurist P. F. Elms arbejde i Sekretariatet, efter at denne er gået på pension pr. 30. 4. 1962.

Under filialbestyrer J. Haxthausens sygdom og rekreation varetager Kay Normann Hansen og Hans Pay Sundorph ledelsen af Recife-kontoret.

Kontorchef Robert Torp, Kontrolafdelingen, er blevet valgt til medlem af bestyrelsen for Kompagniets pensionsfond.

Kontorchef Knud Rasmussen, der i ca. 1½ år har gjort tjeneste i Medicinalco, er atter tiltrådt ved Hovedbogholderiet på hovedkontoret.

Kontorchef Erik Madsen, Importafdelingen, har været på en måneds forretningsbesøg i Sydamerika med hjemrejse over New York.

Filialbestyrer Niels Rosberg, Buenos Aires, har været på forretningsbesøg ved hovedkontoret i marts måned.

Filialbestyrer P. Lind, Bremen, har fra begyndelsen af april opholdt sig en måneds tid ved hovedkontoret i forbindelse med tobaksforretning.

Filialbestyrer K. W. Knudsen, Mombasa, er på forretningsrejse til Europa og Amerika fra medio maj til ca. 1. juli. W. S. Harpur er udnævnt til Acting Managing Director i denne periode.

C. E. Dalgas, Singapore, har aflagt besøg i Østafrika i forbindelse med det nye Heidelberg-agentur.

Reserveledsspecialist Svend Erik Mortensen er blevet ansat for udsendelse til Singapore.

Ove Ib Jørgensen, Cali, Kurt Holst, Importafdelingen, H. Legarth Paulsen, Kuala Lumpur, Kaj Rugtved, New York, ingeniør Peter Skov-Nielsen, Saigon, A. Paludan-Müller, ex Saigon, og Erik Nielsen, Singapore, er udtrådt af Kompagniets tjeneste.

Pensioneret

Retired

Prokurist Paul F. Elm, Sekretariatet, 30. 4. 1962.

Maskinchef J. F. A. Hein, 30. 4. 1962.
Maskinchef Jul. Chr. Andersen, 31. 5. 1962.

Kaptajn Aa. Berg, Skibsinspektionen, 31. 5. 1962.

Ladningskontrollør, kaptajn Helge Olsen, Importafdelingen, 31. 5. 1962.

Underdirektør Otto Rasmussen, Træafdelingen, 31. 5. 1962.

Mærkedage

Red letter days

40 års jubilæum

Forvalter K. Carlsen, Pakhuset, Orientkaj, 26. 6. 1962.

Kontorchef Victor Hansen, Kontrolafdelingen, 9. 8. 1962.



Forvalter K. Carlsen.



Kontorchef Victor Hansen.

Runde fødselsdage

65 år

Pens. kapt. Th. Nielsen, 9. 7. 1962.

Pens. kontorchef Svend Høyrup, 27. 7. 1962.

60 år

Kontorchef Gudmund Laugesen, Inter Office, 25. 6. 1962.

Kontorchef Svend Kjeldsen, Importafdelingen, 6. 7. 1962.

Hovmester H. Kirstein, 5. 8. 1962.

50 år

Underdirektør Torben Bille, Teknisk Afdeling, 6. 7. 1962.

Kontorchef Mogens Løve, Passager Afdelingen, 12. 7. 1962.

Filialbestyrer Anders F. Olsen, Ghana, 16. 7. 1962.

Henry Axkjær, Storeslageret, Proviantafdelingen, 21. 7. 1962.

Kontorchef Erik Madsen, Importafdelingen, 10. 8. 1962.

Ankomsten på hjemmeferie

On home leave

Steffen Bjørn Hanssen, Poul Olsbro, Viggo Sønniksen, Bangkok, Ove Ib Jørgensen, Cali, Leif Schaumann, Djakarta, Jens Gert Andersen, Per Glente, E. Halberg, Flemming Juhl, Th. Romme Thomsen, Ghana, Georg Hansen, J. Bredahl Jørgensen, Mombasa, Jørgen Øst Larsen, New York, Carl Pedersen, Sao Paulo, Fritz Andersen, Shanghai, Børge V. Olsen, Stanleyville, Svend Hansen, Taiping, Bent Andersen, Tokio, Bent Sørensen, Vancouver.

Udsendelse til filialtjeneste

Service abroad

Ole Madsen, Eksportafdelingen, til Lagos.

Carsten Dencker Nielsen, Eksportafdelingen, til Mombasa.

Ole Ivar Westergaard, Eksportafdelingen, til Mombasa.

Erik Vinther Jensen, Importafdelingen, til Mombasa.

Leif Voldby Jørgensen, Skibsafdelingen, til Vancouver.

Henning Loesch, Skibsafdelingen, til Hamborg.

Torben Refskær Olesen, Skibsafdelingen, til U. B. C., London.

Fr. Wedell-Wedellsborg, Træafdelingen, til Vancouver.

Ulf Wentrup, Træafdelingen, til Durban.



W E L L D O N E

Svend Aage Ingemann Mortensen

har den 2. juli 1962 arbejdet i Skibsinspektionens sømandsgæng i 40 år. –

Vi ønsker *hjertelig* til lykke!

Annart Viggo Jensen, der har sejlet med Kompagniets skibe i 25 år og derefter fra 16. oktober 1946 har arbejdet i Skibsinspektionens sømandsgæng, fratrådte tjenesten den 31. marts 1962 på grund af alder. –

OLIE + ØK



Hvor kommer olien fra? Tre ud af fire geologer verden over arbejder med olie, men man er ikke enige om oliens oprindelse.

Olie består af kulhydrater, og de to fremherskende teorier er:

1. Den uorganiske teori: Brint og kulstof bragtes sammen i jordens klippeformationer under stærk hede og stort pres.
2. Den organiske teori: Både brinten og kulstoffet kommer fra rester af plante- og dyreliv, hovedsagelig fra mikroskopisk liv i hav og sumpe.

Som et kuriosum kan yderligere nævnes en teori af en mand, ved navn Immanuel Velikovsky. Hans teori er, at olien på jorden har sin oprindelse fra en kollision eller nær-kollision mellem jorden og en af de andre planeter i vort solsystem, evt. Venus, i en periode der sluttede omkring midten af det andet årtusinde før vor tidsregning. Denne planet havde en atmosfære bestående af eller indeholdende nafta, men uden ilt. Hans kæde af argumenter følger anden Mosebog og en række andre ældgamle skrifter fra de andre lande, hvor der er fundet olie.

Så kan man selv vælge.

Olieindustriens fødselsdag er den 27. august 1859 og stedet Pennsylvania i Nordamerika.

Siden ca. 1850 havde olie været anvendt som en kendt og skattet patentmedicin i Amerika mod en masse forskellige sygdomme. Den strømmede op med det salte vand i saltkilder og var til stor gene for effektiv udnyttelse af disse, men da opmærksomheden blev henledt på dens påståede helbredende virkninger, fandt den ildelugtende vædske et stort marked i Amerika, og snart blev den også eksporteret til Europa. Olien blev fyldt i flasker med mangefarvede etiketter og pakket i papir med reklamer om den helbredende virkning af tre skefulde tre gange om dagen mod kolera, bronkitis, svindsot og leversygdomme.

Olie havde imidlertid været kendt til belysning allerede i oldtiden, hvor den brændtes i åbne skåle, som osede og lugtede fælt og gav et dårligt lys. I 1784 havde en franskmænd, Armi Argaud, opfundet en lam-

pe, der var et stort fremskridt, og i 1847 fandt en englænder, James Young, en måde, hvorpå man kunne destillere petroleum af olie, som blev udvundet af kul og senere også af stærkt olieholdig skifer.

I 1853 opfandt en tysk lampefabrikant, Stohwasser, den siden så velkendte petroleumslampe, og hermed steg oliebehovet meget kraftigt. Lampeolie eller petroleum fra kul og skifer eller raffineret fra den olie, der i visse af jordens egne flød på overfladen, tilfreds-stillede ikke længere behovet.

Amerikas første olieselskab, Pennsylvania Rock-Oil Company, stiftedes i 1854 af en ung kemiker, der så, at der af olien kunne udvindes en række forskellige produkter. Nu blev spørgsmålet, hvorledes den kunne fremskaffes i tilstrækkelige kvanta til at basere en løn-nende produktion på.

En af selskabets mindre aktionærer, en oberst Drake, spadserede en dag på Broadway, da hans opmærksomhed fangedes af en af de kendte patentmedicin-flasker, på hvis etikette stod, at den kom fra en kilde i Alleghanybjergene, ligesom der var et billede af en artesisk brønd med et for en sådan brønd karakteristisk boretårn. Tusinder af mennesker havde set den etiket, men det var hos oberst Drake, den tændte ideen til at bore efter olie. Fem dage efter var han i gang med boringer. Han stødte på mange vanskeligheder og skuffelser, blev spottet som fantast, men han lod folk le og fortsatte, og den 27. august 1859 stødte han på olie i 68½ fods dybde. Olieindustrien var født, og oliefeberen begyndte på samme måde som guldfieberen 10 år tidligere i Californien.

En lignende udvikling fandt sted i Baku ved det Kaspiske Hav. Robert Nobel, en ældre broder til den berømte stifter af Nobelfonden, blev under en forretningsrejse i Kaukasus i 1870 opmærksom på de rige olieforekomster ved Baku, og efter nogle års forsøgsdrift grundlagde han i 1876 sammen med en broder oliefirmaet Brødrene Nobel, som lige til 1917 var det ledende oliefirma i Rusland. Omkring århundredskiftet producerede Rusland 55 % af verdensproduktionen.

For os som Ø.K.-folk og som købmænd er det interessant at bemærke, hvorledes handel på Det Fjerne

Østen, hvormed vor historie begyndte, også var af grundlæggende betydning for verdens tre største oliekoncerner. Standard Oils første eksportmarked med olie fra Amerika var Det Fjerne Østen; begge Shell koncernerne begyndte deres virksomhed derude; det engelske Shell med handel med russisk olie og det hollandske Shell med indonesisk olie.

Det helt store olieeventyr blev og er dog den dag i dag Det mellemste Østen. Det senere BP var her pioneren.

BP's historie begyndte omkring århundredskiftet, da en englænder ved navn William Knox D'Arcy, som tidligere havde tjent sig en formue på guldminedrift i Australien, opnåede en oliekoncession fra den persiske regering. Der fulgte syv års resultatløs og kostbar efterforskning efter olie, indtil der den 26. maj 1908 blev fundet olie i kommercielle kvanta i Masjid-i-Sulaiman.



Moderne geologer arbejder »i marken«.
Modern geologists working in the field.

The Anglo-Persian Oil Company, som det oprindelige navn var, stiftedes i april 1909 for at udnytte D'Arcy koncessionen. En plads til et raffinaderi blev udvalgt på en mudderbanke, Abadan, i Shatt-al-Arab floden, og en rørledning, der forbandt den med Masjid-i-Sulaiman oliefeltet, blev færdig i juni 1911. Abadan raffinaderiet påbegyndtes i vinteren 1909/10, og det begyndte at arbejde i 1913.

Llandarcy nær Swansea, hvor BP byggede sit første raffinaderi i England, er opkaldt efter Mr. D'Arcy.

Sir Winston Churchill har haft en stor indflydelse på BP's og hele olieindustriens udvikling, og det var ham, der så oliens muligheder som drivkraft for den engelske orlogsflåde under den første verdenskrig. Man vil huske hans begejstring ved »Selandia«s besøg i London 1912, hvor han udtalte, at denne nye skibstype

var havets mest fuldkomne mesterværk i dette århundrede.

Fra sin spæde begyndelse, er verdensproduktionen af olie steget til omkring 1 milliard tons om året, hvoraf ca. 400 millioner tons indgår i den internationale handel. De skal altså transporteres fra land til land, og distancerne fra Mellemøsten, Venezuela og de andre eksporterende lande til de forbrugende lande hele verden over er lange, så der skal en stor flåde til. Tankskibsflåden andrager i dag i tonnage 30% af hele verdensflåden.

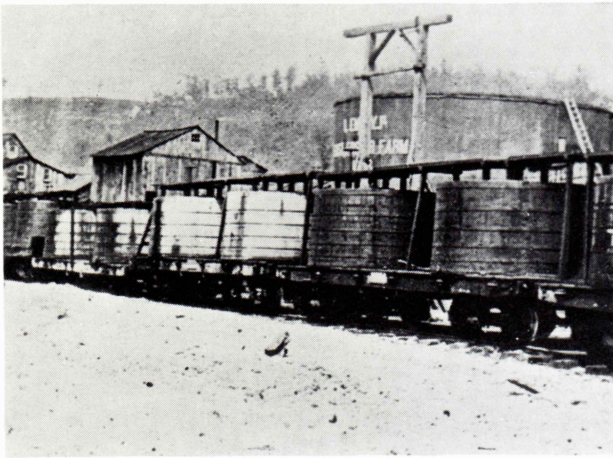
Det er på søtransportområdet, at Danmark og Ø.K. kommer med i den internationale arbejdsfordeling med fremskaffelsen af olie til forbruget her og verden over.

Ø.K.'s første indsats på tankskibsområdet går tilbage til 1907, da vi købte tankskibet »TIMSAH« på 380 tons dødvægt. Vore første tankskibskaptajner var

Oberst Drake (med høj hat) foran sit boretårn i Titusville, Pennsylvania, 1859.

Colonel Drake (in top-hat) in front of his derrick at Titusville, Pennsylvania, 1859.





C. T. Gamst og J. J. Damgård. Skibet blev videresolgt til D.D.P.A. i 1911.

Vor næste indsats faldt sammen med oprettelsen af Nakskov Skibsværft. Tankskibet »MEXICO« var Nakskovs nybygning nr. 1 og blev afleveret den 19. juli 1920. Den var på 4.500 tons dødvægt og havde en fart af 10 knob. Det, der huskes bedst, var, at »MEXICO« i 1929 med kaptajn H. K. Christensen som fører foretog eftersøgningen af skoleskibet »København«, som forsvandt sporløst på en rejse mellem Buenos Aires og Australien.

Efter 15 års tjeneste hos os solgtes »MEXICO« til et norsk rederi.

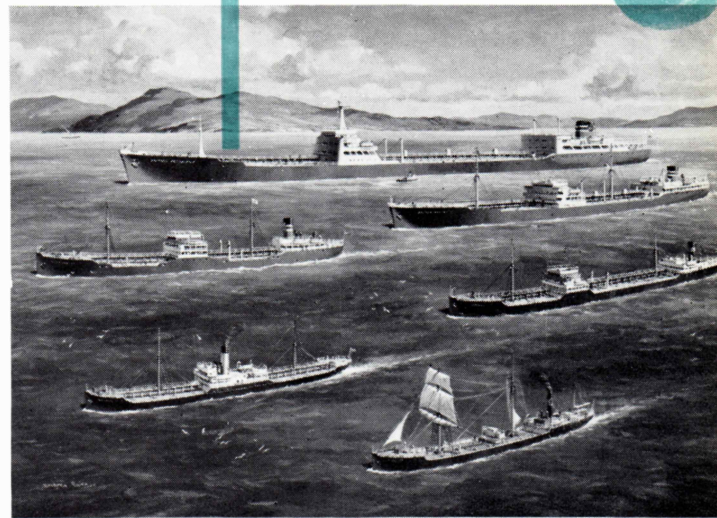
Der gik yderligere 16 år med en verdenskrig imellem, før vort næste tankskib sattes i fart. M/T »SIAM« gik ud på sin jomfrurejse fra Japan 9. marts 1951 under kommando af kaptajn Kjær Jepsen, der havde været 1. styrmand i »MEXICO«. »SIAM« er på 16.000 tons dødvægt.

Imellem 1958 og 1960 har Nakskov Skibsværft bygget fire moderne 18.500 tons store tankskibe for os, »ANNAM«, »ASIA«, »JAVA« og »NAKSKOV«, hvoraf »ASIA« er solgt, og de tre andre er beskæftiget en årrække fremover på time-charter til store olieselskaber.

Den næste store dato i udviklingen i Kompagniets tankskibsinteresser er den 21. december 1957. På den dato stiftedes Nordic Tankships I/S som et kompagniskab mellem Ø. K. og BP, sidstnævnte repræsenteret af sit danske datterselskab. Nordic Tankships har bygget to turbinetankskibe, »NORDIC HAWK« og »NORDIC HERON«, på hver 35.000 tons og afsluttet langtidscertepartier for dem med BP.

Disse skibe transporterede sidste år 594.000 tons olie.

Den af Kompagniet administrerede tankskibsflåde omfatter 142.000 tons dødvægt, og til sammenligning kan nævnes, at Kompagniets tørlastflåde har en dødvægtstonnage på 380.000 tons.



Oil and E. A. C.-Tanker Shipping

Where does the oil come from? Three out of four geologists all over the world work with oil, but there is no agreement about the origin of the oil.

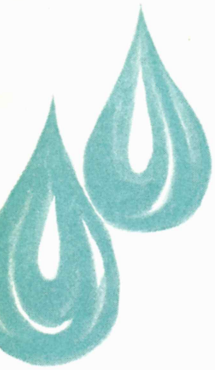
Oil consists of carbohydrate, and there are two prevailing theories:

1. *The inorganic theory:* Hydrogen and carbon, were brought together in the rock formations of the earth under great heat and heavy pressure.
2. *The organic theory:* Both hydrogen and carbon come from the residue of plant- and animal life, mainly from microscopic life in the sea and in swamps.

As a curiosity may be mentioned a theory of a man by name Immanuel Velikovsky. According to him oil has its origin from a collision or near-collision between the earth and one of the other planets in our solar system, possibly Venus, during a period ending about the middle of the second millenium before our era. This planet had an atmosphere consisting of or containing naphta, but without oxygen. His arguments follow the second book of the Pentateuch and a number of ancient writings from countries where oil has been found.

Thus you may choose yourself.

27th August, 1859 is the birthday of the oil industry and the birthplace is Pennsylvania in North America. Since about 1850 oil had been used in U. S. A. as a highly-esteemed patent medicine against a number of various diseases. The

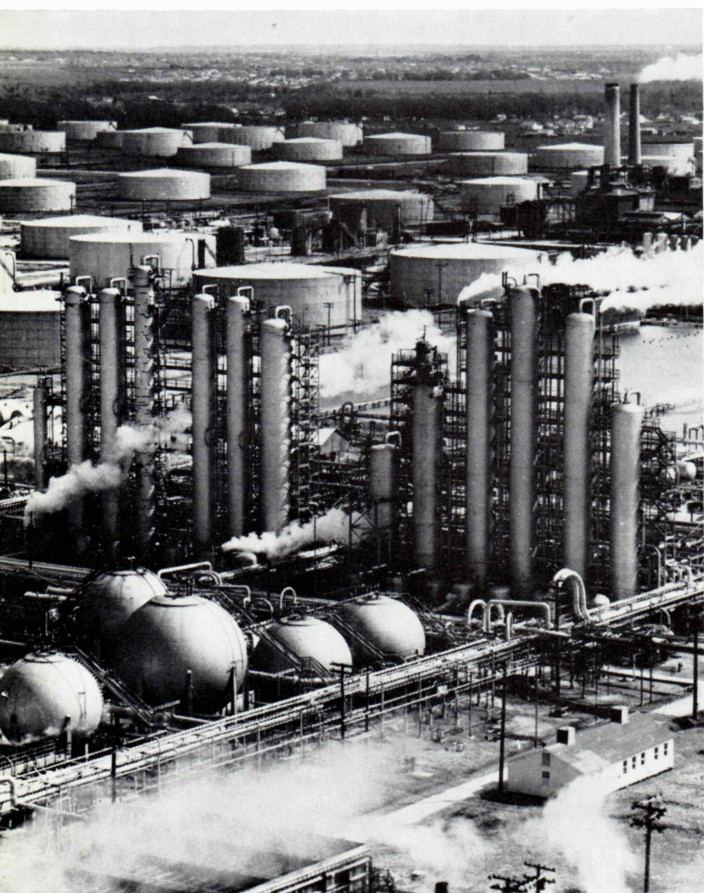


De første amerikanske jernbane-tankvogne bestod blot af store trækar, der var sat fast på almindelige flade godsvogne.
The first American railway tank cars were simply wooden tanks mounted on conventional flat cars.



Tankskibenes udvikling 1886-1962. Fra S/S »Glückauf« (sejlførende) på 3.000 tons dødvægt til en 67.500 tons dødvægt BP-tanker, der vil blive søsat til næste år.
The development of tankers from 1886-1962. From S/S »Glückauf« (with sails set), 3.000 t.d.w., to a 67.500 t.d.w. BP-tanker that will be launched next year.

Humble Oil & Refining Company, Baytown, Texas, er en af de største olieproducenter i USA.
Humble Oil & Refining Company at Baytown, Texas, is one of the major oil producers in the United States.



oil came streaming up with the saltwater in salt springs and made the effective utilization of these springs very difficult. However, when people's attention had been drawn to its asserted curing effects, the bad smelling liquid, bottled, with many-coloured labels, and wrapped in paper telling about its efficacy against cholera, bronchitis, consumption and liver diseases, found a big market in America, and soon was also exported to Europe.

However, even in antiquity oil was known for lighting purposes, being burned in open bowls. In 1784 a Frenchman, Armi Argaud, invented a lamp which represented a great advance, and in 1847 an Englishman, James Young, found a way to distil kerosene from oil extracted from coal and later also from oil-bearing slate.

In 1853, Mr. Stohwasser, a German lamp manufacturer, invented the later so well-known kerosene lamp and immediately the demand for oil increased considerably.

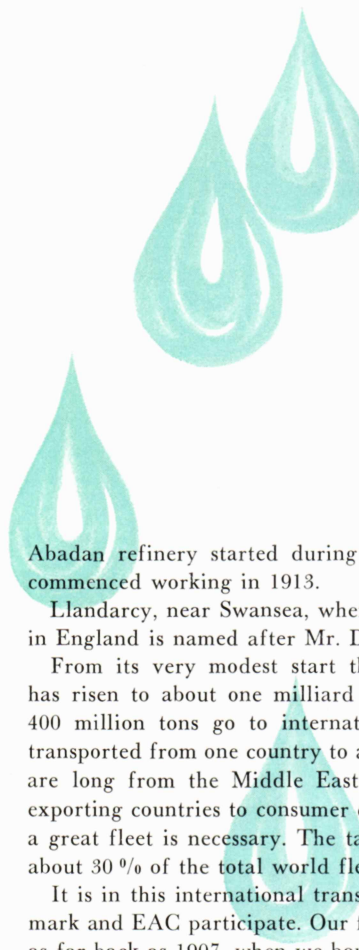
Pennsylvania Rock-Oil Company, America's first oil company, was founded in 1854 by a young chemist who discovered that various products could be extracted from oil. Now the question was how it could be produced in sufficient quantities on a commercial basis. One day a Colonel Drake, one of the smaller shareholders of the company, was walking on Broadway when his attention was caught by one of the well-known patent medicine bottles. The label stated that the contents came from a spring in the Alleghany mountains, and there was a picture of an artesian well with a derrick characteristic of a well of this kind. Thousands of people had seen this label, but Colonel Drake got the idea of drilling for the oil. Five days later he started drilling. He met with many difficulties and disappointments, was ridiculed as a visionary, but he let people laugh and on 27th August 1859 he struck oil at a depth of 68½ ft. The oil industry was born and the oil fever started in the same way as the gold fever 10 years earlier in California.

A similar development took place in Baku on the Caspian Sea. Robert Nobel, an elder brother of the famous founder of the Nobel Prize, noticed the existence of rich oil at Baku during a business trip in the Caucasus in 1870, and after some years of experimental work he founded in 1876, together with a brother, the oil firm of Nobel Bros. Around the turn of the century Russia was responsible for 55 % of the world production.

For us, being E.A.C. people and merchants, it is interesting to observe how trade in the Far East, with which our Company's history also began, has simultaneously been of fundamental importance to three of the world's greatest oil companies. The Far East became Standard Oil's great export market for American oil. The two Shell concerns started their work there, the later English Shell in Russian oil and the later Dutch Shell in Indonesian oil.

The great oil adventure, however, became, and is today, the Middle East. The later BP was the pioneer here. BP's history commenced around the turn of the century when an Englishman named William Knox D'Arcy obtained an oil concession from the Persian government. He had previously earned capital by gold mining in Australia. Seven years' fruitless and expensive search for oil followed when oil was found in commercial quantities at Masjid-i-Sulaiman on 26th May, 1908. The Anglo-Persian Oil Company, which was the original name, was founded in April, 1909, in order to utilize the D'Arcy concession. A place for a refinery was chosen on a mud bank, Abadan, in the Shatt-al-Arab river, and a pipe-line connecting it with the Mashid-i-Sulaiman oil-field was ready in June, 1911. The construction of the

M/T »NORDIC HERON«,
35.500 tons dødvægt, tilhørende
Nordic Tankships I/S.,
København.
M/T »NORDIC HERON«,
35.500 t.d.w., belonging to
Messrs. Nordic Tankships I/S.,
Copenhagen.



Abadan refinery started during the winter 1909/10 and it commenced working in 1913.

Llandarcy, near Swansea, where BP built its first refinery in England is named after Mr. D'Arcy.

From its very modest start the world production of oil has risen to about one milliard tons a year whereof about 400 million tons go to international trade. They must be transported from one country to another, and as the distances are long from the Middle East, Venezuela, and the other exporting countries to consumer countries all over the world, a great fleet is necessary. The tanker fleet today constitutes about 30 % of the total world fleet.

It is in this international transport of oil at sea that Denmark and EAC participate. Our first effort with tankers date as far back as 1907, when we bought the tanker »TIMSAH«, 380 t. d. w. Our first tanker captains were Captain C. T. Gamst and Captain J. J. Damgård. This ship was sold to D. D. P. A. in 1911.

Our next effort coincided with the foundation of Nakskov Shipyard. The tanker »MEXICO« was the Nakskov Yard's first ship and was delivered to E. A. C. on 19th July 1920. She had a deadweight of 4.500 tons and a speed of 10 knots. She is mostly remembered because in 1929, under the command of Captain H. K. Christensen, she made a search for the training ship »KØBENHAVN« which disappeared on a voyage from Buenos Aires to Australia without leaving a trace. After 15 years of service with us M/T »MEXICO« was sold to a Norwegian shipping company.

A further 16 years passed with a world war in between before our next tanker was put into service. M/T »SIAM« left on her maiden voyage from Japan on 9th March 1951 under the command of Captain Kjær Jeppesen who had been chief officer on the »MEXICO«. She had a deadweight of 16.000 tons.

Between 1958 and 1960 Nakskov Shipyard has built four

modern 18.500 tons tankers for us. M/T »ANNAM«, M/T »ASIA«, M/T »JAVA«, and M/T »NAKSKOV« of which M/T »ASIA« has been sold. The three others have been leased for a number of years on time-charter to big oil companies.

21st December 1957 is the next great date in the development of the Company's tanker interests. On that date Nordic Tankships I/S was founded as a partnership between our Company and BP, represented by their Danish subsidiary concern. Nordic Tankships has built two turbine tankers, the »NORDIC HAWK« and the »NORDIC HERON«, each of which has a deadweight of about 35.000 tons. Both vessels have been closed on long-term charter parties with BP. The ships transported last year 594.000 tons of oil. The tanker fleet administered by our Company comprises 142.000 tons deadweight, and for the sake of comparison it can be mentioned that the dry cargo ships of our Company have a deadweight of 380.000 tons.

A. E. W. G.

ØSTASIATISK KOMPAGNIS

boldklub

(Ø. K. B.)

Alle udendørs sportsarrangementer er nu igang og kun en enkelt indendørs sport, nemlig afviklingen af vore klubmesterskaber i badminton, er blevet fortsat i maj.

ATLETIK

Der trænes ivrigt til sommerens arrangementer, men da der inden for atletiksporten vil blive tale om såvel individuelle som hold-turneringer, fordelt over mange forskellige discipliner, er der plads for alle, der vil være med. Såfremt der derfor blandt vore funktionærer er nogle, som har lyst til at dyrke atletik, men endnu ikke har meldt sig til træningen, kan de endnu nå at deltage, men der må tages en hurtig beslutning.



Som nævnt i forrige nummer havde KFIU udtaget fire af vore spillere til at repræsentere Unionen ved landsmesterskaberne i Ollerup. Resultatet blev to mesterskaber, idet Tom Christensen vandt herresingle, hvor han i slutkampen slog Gunnar Lassen fra FKBU med 15-9, 15-12, medens Ole Kieler sammen med frk. Birthe Rasmussen vandt mixed double. I herre-double opnåede Tom Christensen/Ole Kieler en 2. plads. Vinder blev jyllandsmestrene Torben Quist/P. E. Pedersen fra Aalborg, der slog vore spillere 15-7, 15-11. KFIU vandt atter i år mesterrækken, ligesom også A-rækken blev vundet af KFIU. Vore spillere var glade for at have været deltagere i en dejlig tur, som forude en gode kampe havde budt på fornøjeligt samvær med mange sportskammerater, og så var turen oven i købet tilsmilet af solskinsvejr.

Vore klubmesterskaber er blevet afviklet over tre søndage i april og maj. I herre-single A-rækken var der seks deltagere, og klubmester blev Tom Christensen, der i finalen slog Ole Kieler med 15-11, 11-15, 15-6.

I B-rækken var der 15 deltagere. Her blev resultatet, at Leif Johansen vandt denne række. 2. præmie gik til Kurt Schönemann, D. S. I double-rækken deltog 11 par. Vinder blev parret Tom Christensen/Leo Hartvigsen, som i slutkampen slog Ole Kieler/Bent Nielsen med 15-6, 15-11.

Det blev altså Tom Christensen i single og Leo Hartvigsen/Tom Christensen i double, der i det kommende år får Kompagniets vandrepokaler til opbevaring.



KFIU-turneringen er kommet godt igang. Vort hold i Mesterrækken tabte sin første kamp mod Lyngby Rådhus, men vandt de følgende to kampe. Holdet har der-

for stadig mulighed for at vinde mesterskabet. Vort hold i B-rækken ligger med fem vundne kampe i spidsen for denne række. I år må der da være mulighed for oprykning til A-rækken.

Vore venner fra Fred. Olsen's sportsklub i Oslo har accepteret vor invitation, og den årlige dyst vil finde sted lørdag den 16. juni. Vi glæder os til besøget og håber, at vejret vil vise sig fra den gode side, således at vi kan præsentere vore gæster for en smuk sommerdag. Lørdag aften vil der som sædvanlig blive arrangeret besøg i Tivoli. At ændre dette punkt på programmet vil vist skuffe nordmændene lige så meget, som hvis vi under vort besøg i Norge blev snydt for aftenen på Fred. Olsen's feriehjem i Oslofjorden.



Det blev desværre ikke til nogen 2. plads for vort hold i vinterhalvåret. Holdet endte som nummer 5. Som sædvanlig deltager vi i udendørsturneringen og må så håbe på et bedre resultat der.



Lørdag den 14. april hejste vi vor stander på Lange-linie, og med den stadig stigende interesse for rowing er der ingen tvivl om, at denne afdeling med længsel ser hen til den dag, hvor vor nye to-årsers langtursbåd bliver leveret.



Sæsonen begyndte sent i år, men nu bliver vore baner i Ryparken flittigt benyttet. Vi disponerer atter i år over 27 timer om ugen, så der er plads til alle, som har lyst til at dyrke sporten med den hvide bold. I KFIU's hold-turneringer deltager vi som sædvanlig i Mesterrækken samt i A- og B-rækkerne, så mange hyggelige og fornøjelige kampe forestår sikkert for vore spillere, der jo også håber at kunne hjembringe nogle sejre.

Til vore oversøiske kontorer har klubben igen i år sendt et brev med anmodning om, at så mange som muligt af vore kolleger vil vedblive at tegne sig som passive medlemmer og derved støtte klubben. Vi håber på en mindst lige så god modtagelse som i fjor. Tak!

H. B.

