



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

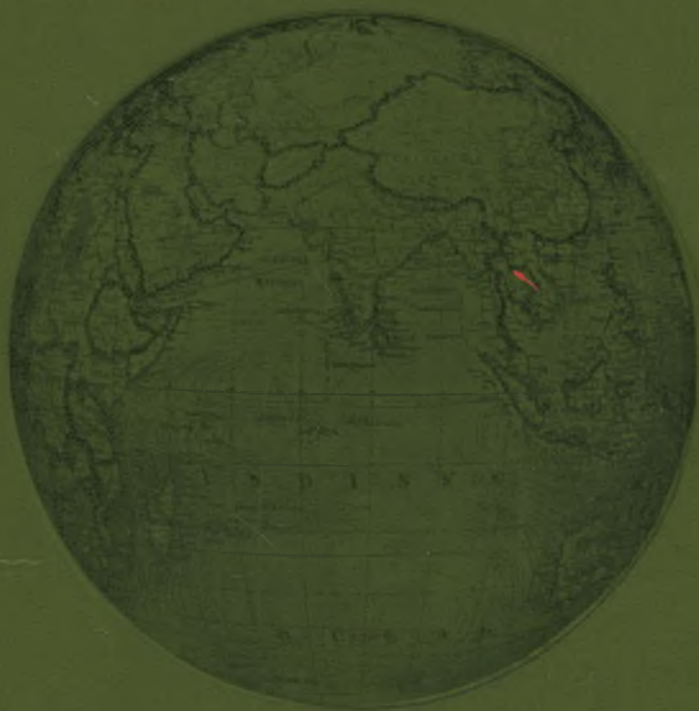
Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

H. N. ANDERSEN

TILBAGEBLIK



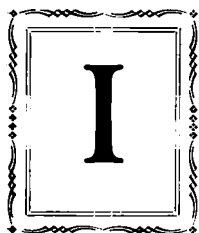
Fra Tid til anden kan det være nyttigt at skue tilbage over Livets Væv af bevidste Handlinger og tilfældige Tildragelser og forsøge at udrede deres tilsyneladende Skade og Nyttevirkninger for deraf at drage Lære for Fremtiden.

Ved at se tilbage paa Livet er jeg bleven bestyrket i den Opfattelse, at det kan være lige saa vanskeligt at paapege det bestemte Moment, et Forhold skylder sin Oprindelse, som at udrede Sammenhængen mellem Aarsag og Virkning. Det, jeg før ansaa for rene Tilfældigheder, kan senere fremtræde som Led i en Kæde af Aarsager og Virkninger, og Forhold, som synes at være Resultater af vel overvejede Beregninger, er ofte kun udnyttede Tilfældigheder.

Hovedformaalet med denne korte Fremstilling, som frasat nogle Ændringer og Tillægget, der er affattet efter Krigens Slutning, laa færdig i 1914, er i stærkt sammentrængt Form at antyde de Momenter, der har ledet til Det Østasiatiske Kompagnis Tilblivelse og Udvikling. Fremstillingen spænder over et saa stort Felt, at det af Hensyn til Formaalet har været nødvendigt at anvende en meget stærk Begrænsning. Indholdet kan maaske dog bidrage til at skærpe Bevidstheden om, at Havet, der omslutter Danmarks Kyster, ogsaa forbinder Danmark med det store Verdensopland, hvortil den danske Nation under normale Forhold har uhindret Adgang jævnsides med andre Nationer, og hvor dansk Foretagsomhed har rig Lejlighed til at hæve og omsætte Samfundsværdier til Gavn for vort Land.



I.



min Barndom havde min Fødeby Nakskov i Forhold til sin Størrelse en ret betydelig Handel og Skibsfart, som hovedsagelig skyldtes det lollandske Agerbrug. Det Liv og Røre, der herskede i Havnen, og som jeg daglig havde for Øje, har ubevidst sat Spor i mit Sind, som har øvet Indflydelse paa min senere Livsgerning.

Min Hu stod til Søen, og naar Skibene med fremmede Lande som Maal stod ud af Fjorden, fulgtes de af mine længselsfulde Blikke, og mine Tanker var med dem paa deres for mig usynlige Veje, til de kom tilbage med Pustet ude fra den store Verden, som jeg længtes efter at lære at kende.

For min Barndoms Tanke stod Jorden som ufattelig stor, og Danmark som en betydende Del deraf. Mine Forestillinger nærredes ved Læsning, blandt andet om Ove Gjedde og de store Skibe, hvorpaa han og hans Mænd sejlede til de indiske Æventyrlande, og om vore stolte Kinafarere, som under Dannebrog hjemførte rige Ladninger fra det hemmelighedsfulde Kina. Jeg havde den Opfattelse, at Havet var oversaaet med store Skibe med høj Rejsning, hvorfra det danske Flag vajede.

Efter at jeg i et Par Aar havde faret til Søs og allerede været viden om, kom jeg som ganske ungt Menneske første Gang til Kina, mine Barndomslængsels Maal. Min Glæde paa mine tidligere Rejser over at lære Verden at kende, men særlig paa denne Rejse over at skulle til Østens Lande, var ofte bleven blandet med Skuffelse, fordi min Barn-

doms Forestillinger om Danmarks Betydning paa Havet kun i ringe Grad svarede til Virkeligheden. Saa jeg i det fjerne et Skib komme brusende under en Sky af hvide Sejl, stod jeg i Spænding: Skulde det være et dansk Skib? Skulde det mon ikke være det danske Flag? — Men sjældent saa jeg det danske Flag vaje paa Verdenshavene. Hvor var de mange stolte, danske Skibe, der bar den røde Dug med det hvide Kors ud til fjerne Verdensdele?

I disse og de følgende Aar lærte jeg Lande, Folkslag og Forhold at kende paa begge Sider af Ækvator, hvilket paa forskellig Maade er kommet mig til Gode siden hen. Jeg blev ført ind i Virkelighedens Verden, blev belært om, at Kloden ikke er større, end at den kan omfattes af Tanken. Et stærkt Indtryk gjorde Hongkong paa mig. Hvad havde ikke Menneskevilje og Menneskeevne udrettet dér, siden Englænderne i 1842 havde taget den kun 32 engelske Kvadratmile store Ø i Besiddelse, som før den Tid var beboet af en faatallig Fiskerbefolkning og et Tilflugtssted for Sørøvere, medens der nu laa en udstrakt By, som var Sæde for en stor Verdenshandel. Op ad Bjergets Side stod paladslignende Huse, som tildels var beboet af Handelschefer, hvis Navne i et kort Spand af Tid havde vundet Verdensry, og Reden var bedækket med Skibe med mange Nationers Flag; dog sparsomt med det danske, som før 1864 havde været godt repræsenteret navnlig paa den ret store Handelsflaade, der hørte hjemme i Sønderjylland, særlig i Flensborg og Aabenraa. Det forekom mig, at selv om dansk Landomraade var bleven beskaaret siden den danske Verdenshandels Glansperiode i det attende Aarhundrede, og selv om Verdenshandelen siden den Tid havde skiftet Baner og Former, saa maatte dog dansk Verdenshandel og Skibsfart kunne følge Udviklingen og tage forholdsmæssig Del i den stadig voksende Verdensomsætning i Stedet for at gaa tilbage.

Jeg følte mig særlig tiltrukket af Hongkong, og med den mest levende Interesse fulgte jeg den stærke Udvikling, som dér gik for sig. Ofte sad jeg oppe paa Bjerget og saa ud over By og Red, over til Fastlandssiden Kowlung. Hvorledes var dette imponerende Sæde for Verdenshandel fremvokset i lidt over 30 Aar? Som antydet

havde Hongkong været en Fiskerflække som saa mange andre paa Kinakysten, og den Gang havde den som andre Fiskerflækker særlig i Sydchina et daarligt Ry: Fiskeri og Sørøveri syntes at være knyttet sammen. Makao og Whampoa var før Hongkongs Opkomst Kantons Søstæder. Dér havde i Fortiden de danske Kinafarere ligget i Maa- nedsviis for at afsætte deres i Nutidsbelysning ringe Last og indtage en ligeledes i Forhold til Nutiden ringe Ladning. Hongkong! Hvilken Fremdrift maatte der ikke sidde i de Hjerner og Viljer, som havde fremarbejdet dette merkantile Kæmpeværk i Løbet af saa kort Tid! Et Emporium kræver Samvirke af mangeartede internationale Kræfter; men hvilken var den Magnet, som havde formaaet at drage disse internationale Vekselvirkningsfaktorer til Hongkong? Selv om det engelske Flag var det dominerende, var dog, snart sagt, alle søfarende Nationers Flag repræsenteret paa Reden. Her var Gæstfrihed for alle. Lige meget til hvilken Nation eller Race en Mand hørte, var han Byens Borger. Tolerance var en af de Grundpiller, hvorpaa dette Emporium havde udviklet sig og vedblivende udviklede sig. Mange Kræfter bar dér som i alle engelske Kolonier Sten til Udvidelse af Bygningen: Englands Verdensmagt. Men England havde her som andre Steder valgt Betingelserne. Mange kom her som dér med deres nationale Ejen- dommeligheder og Kærligheden i Hjærtet til deres Hjemland, som de vel alle bevarede; men udvortes smeltede de sammen til Medlemmer af det britiske Verdensrige, og under britisk Flag virkede de efter Gensidighedens uskrevne Love som Led i det store Samkvems- maskineri, og efter Gensidighedsprincippet bidrog de til at berige andre; men med Frugterne af deres Anstrængelser drog de ældre til deres respektive Hjemlande. Arvtagerne, de yngre, Forretningens Videreførere, blev tilbage og fortsatte i samme Spor. Det var et levende Maskineri, hvori intet syntes at staa stille, den ene tvang den anden til at holde sig i Bevægelse. Gled mine Tanker videre op og ned ad Kinakysten, spurgte jeg mig selv: hvorfor tales der næsten overalt Engelsk? Mødtes to fremmede i en kinesisk Traktat- havn og kom i Samtale, var det paa Engelsk, til de maaske opdagede, at de begge var danske. Mødtes to Kinesere fra fjernt fra hinanden lig-



Hongkong

gende Traktathavne — det er i Kina med Sprogene som i Evropa — saa talte de Pidgin-Engelsk sammen til Moro for Evropæerne, første Gang disse hørte det. Overalt i Kinasøen var der foretaget Opmaalinger af Eng-lænderne, og Søkortene var engelske. Princippet, hvorefter de engelske Kolonier lededes, syntes at være det, at den indfødte Befolkning skulde opfatte Englænderne som Organisatorer af deres Land til de indfødtes eget bedste. En saadan Organisation og Udvikling krævede Orden, som maatte haandhæves paa mere eller mindre haandfast Maade efter Forholdene, men efter Princippet Hjælp til Fremdrift i fælles Interesse og til Englands Storgørelse. En stærk, omsigtsfuld, organisatorisk Kraft ladet med Fremdrift, som indlemmer andre Kræfter i sin Organisation til fælles bedste.

Det Billede, jeg saaledes dannede mig af Hongkongs Opblomstring i Kraft af Beliggenhed og andre stedlige Betingelser, fæstnede sig Tid efter anden i mit Sind som en Kendsgerning. Der var jo mange Beviser paa Rigtigheden heraf. Jeg kendte de store Firmaers historiske Udvikling. Flere af dem havde begyndt blot med egne Evner og stærke Viljer, og Tid efter anden havde de fremarbejdet Midlerne til deres videre Udvikling. I frie Omgivelser paa Tolerancens og Tillidens Grund trives Udviklingen. Paa dette Grundlag kan unge Mennesker med Vilje og Evner bygge Huse, som kan komme til at bære stolte Firmanavne, og eje Skibe, der befarer Verdenshavene med rige Ladninger.

Da jeg fra det aabne Hav første Gang sejlede op ad Menam-floden, modtog jeg et uudsletteligt Indtryk. Det forekom mig nogle Steder, at jeg sejlede gennem en stor Skov, hvor andre Skibe og Baade gled i samme eller i modsat Retning. Flodens Bredder var tæt bevoksede med Mangrove og Palmer; de fleste Steder uigennemtrængelige for Blikket. Det hemmelighedsfulde, der laa bag ved, havde en dragende Magt.

Bangkok ligger henved fem Mil fra Mundingen af den bugtede Vand-aare, Menam, »Vandenes Moder«. Fra Bjergene i det indre af Landet strømmer Vandet gennem Masser af Kanaler og større og mindre Bi-floder i Menamdalen ud i Menamfloden og forener sig omsider med Golfens salte Vand. Menam er Siams store Færdselsaare, ad hvilken



Fra Menamfloden

Landets Produkter hovedsagelig føres ned til Bangkok for derfra i store Mængder at afskibes og spredes Verden over.

Bangkok er vanskelig at faa et Helhedsindtryk af. Medens f. Eks. Hongkong kan fastholdes af Blikket som et prægtigt Panorama, ser man her, hvor man end vender sig, kun en Del af Byen. Det Billede, jeg fik fra Skibet, dannedes af lange Rækker Skibe af forskellige Afskygninger, dels opankrede midt i Strømmen og dels fortøjede langs Flodbredderne. Her var junkeformede Skibe med evropæisk Rig og Øjne malede paa Boven, for at de efter kinesisk Opfattelse selv kunde finde Vej, og her var Skonnerter, Brigger, Barker og fuldriggede Skibe, de fleste byggede i Bangkok af Teaktræ efter evropæisk Mønster og førende det Flag, der har Farver fælles med det danske: den hvide Elefant paa den røde Bund. Paa begge Sider af Floden laa endvidere afvekslende med Rismøller Købmændenes Pakhuse og Boliger. Disse sidste var ikke som i Hongkong paladslignende Stenhuse. Selv de store evropæiske Handels-huses Chefer boede den Gang med ganske enkelte Undtagelser i primitive Træhuse i indisk Bungalow Stil. Alle disse Skibe maatte jo være til for Handelens Skyld. Købmændene syntes dog ikke at have taget fast Bolig, men blot foreløbig at have slaaet sig ned, indtil Gevinsten var indhøstet.

Jeg forlod Bangkok; men Billedet af det, jeg havde set, vedblev at følge mig, og efter en Tids Forløb rejste jeg atter dertil og tog, efter nogle Overvejelser, Tjeneste som Styrmand paa et Barkskib ved Navn »Thoon Kramom«. Det tilhørte Kongen af Siam, men blev benyttet i Handelsojemed, og her om Bord begyndte jeg min Handelskarriere.



Indsejlingen til Bangkok

Handelen imellem Siam og omliggende Lande, men navnlig mellem Siam og Kina førtes den Gang under noget lignende Former som dem, hvorunder f. Eks. Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie i sin Tid havde ført Handelen mellem Danmark og Kina. Jeg var om Bord paa »Thoon Kramom« i en Overgangsperiode, hvor Handelen hurtig gik over til mere moderne Former.

I Midten af Halvfjerdserne havde Siam en Handelsflaade paa omkring halvandet Hundrede Sejlskibe paa fra 100 til over 1000 Tons Drægtighed. Paa disse Skibe førtes Handelen endnu efter fortidige Metoder. Et saadant Skib var noget af et Handelshus. Om Bord var en kinesisk Købmand med sine Hjælpere, og efter at Skibet havde ligget i Maaneder i Bangkok og indtaget Ladning, sejlede det for Eksempel til en Havn i Kina, hvor Varerne solgtes parti- vis, og andre Varer opkøbtes til at fylde Skibet med til Afsætning i Bangkok.

Denne Form for Handel naaede jeg at faa lidt Indblik i paa et Tids- punkt, da den var i Færd med at ophøre. Nogle faa Aar senere havde Dampen, den store Reformator, ogsaa gjort sin Indflydelse gældende paa dette Omraade. Om Bord i »Thoon Kramom«, som jeg i Mel- lemtiden havde faaet at føre, var denne Handelsform forlængst afskaffet, og Skibet sejlede i Fragtfart fra Havn til Havn uden at ligge længere stille end nødvendigt for at indtage og udlosse Ladningen. Der spildtes ingen Tid med at vente, og Skibet afgik til sit Bestemmelsessted, lige meget hvorledes Monsunen blæste.

Jeg var kommen fra Bombay med »Thoon Kramom« og laa i Bangkok, hvor Brydningen mellem Fortid og Nutid var i fuld Gang, og Dampskibene allerede havde tvunget en Del af Sejlskibsflaaden til Uvirksomhed. Med et lokalt Handelshus blev der truffet Aftale om at opkøbe en Ladning Teaktræ til »Thoon Kramom« til Afsætning i Evropa.

Teaktræ var den Gang ikke en saa almindelig Vare at sende fra Bangkok til Evropa som nu til Dags, og Planen vakte forskellige Betæneligheder. Der var selve Forretningsrisikoen og det ualmindelige i at sejle til Evropa med et siamesisk Skib med siamesisk og malajisk Besætning. Vejen rundt Kap det gode Haab til Evropa stod som lang og farefuld. Men Betænelighederne blev overvundne. Jeg udsøgte selv Træet, og i Løbet af et Par Uger var »Thoon Kramom« fyldt, og Rejsen til Evropa, Falmouth for Ordre, begyndte.

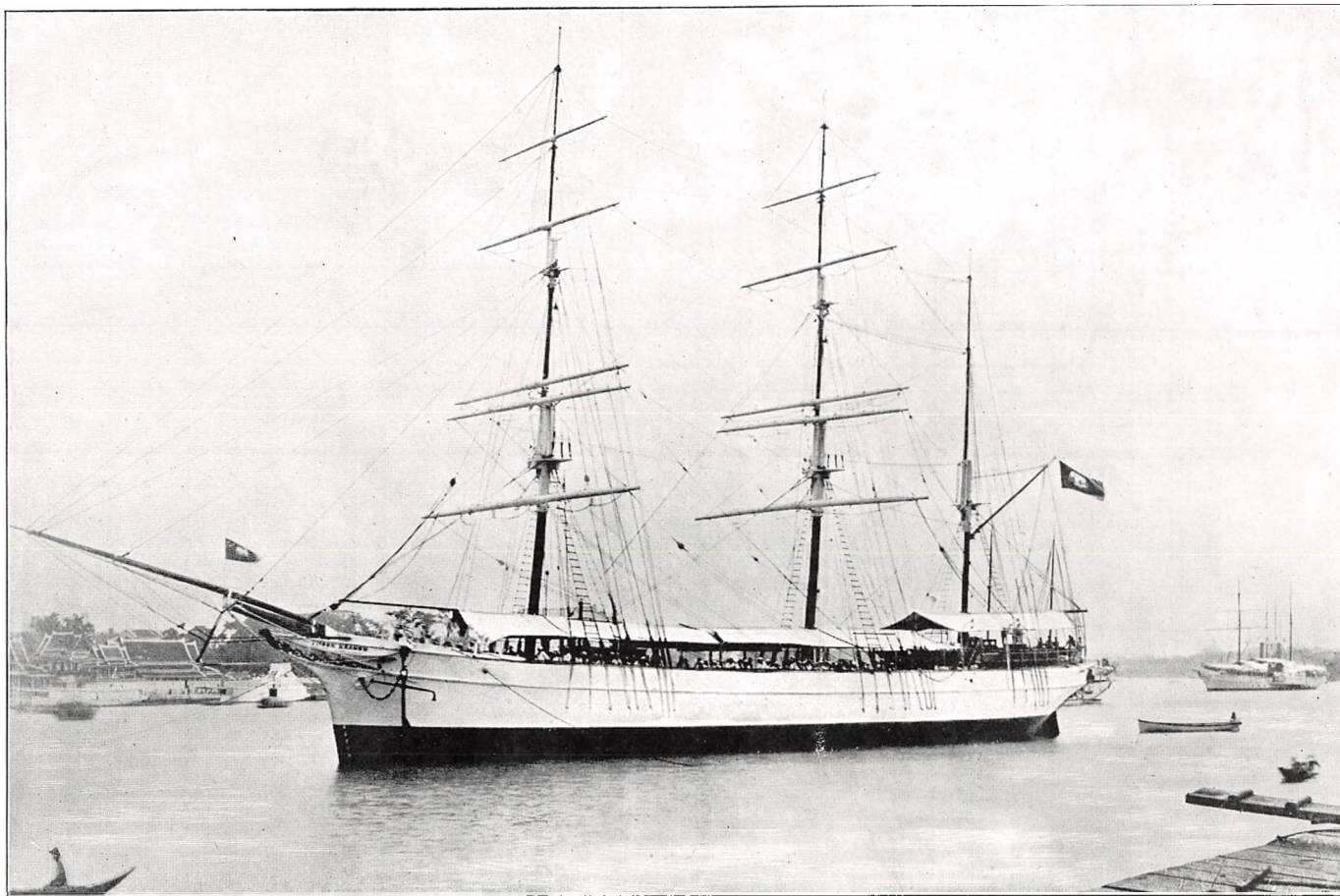
Først sejlede jeg til Singapore for dér at udruste Skibet til den lange Rejse og faa mit Mandskab forsynet med varme Klæder til at modstaa Kulden. Jeg forlod Singapore i Slutningen af Avgust og kom i Midten af December til Falmouth. Under »Thoon Kramom«s Rejse til Evropa var der paa Grundlag af de i Forvejen fremsendte Specifikationer indhentet flere Bud paa Ladningen. Det højeste var fra Liverpool, hvorfor jeg straks efter Ankomsten til Falmouth afsejlede dertil. Paa Grund saa vel af de herskende høje Konjunkturer som af Ladningens Sammensætning og Beskaffenhed opnaaede den en Pris, der stærkt nærmede sig det dobbelte af, hvad den stod i inklusive Fragt, Assurance og andre Udgifter. Der kunde altsaa endnu som i det gamle Asiatiske Compagnies Tider gøres Forretning i Evropa med omkring 100 Procents Fortjeneste paa en Ladning fra det rige Østen. »Thoon Kramom« indtog derefter en Ladning Kul til Regeringen i Bangkok, hvor den ankom efter en Rundrejse, der havde varet knap 11 Maaneder, og som var forløbet uden særlige Uheld, og med hele Mandskabet i Behold.

»Thoon Kramom« skulde nu overgaa til den siamesiske Flaade for at anvendes som Skoleskib og derefter ikke mere pløje Bølgen for Erhvervsformaal. Jeg skulde tage Afsked med det Skib, som i flere Aar havde været mit Hjem, som var bleven mig kært, hvor jeg havde indhøstet Erfaring og udviklet mine Evner og min Vilje, og hvor jeg

havde tænkt Tanker, som siden blev omsat i Handling, der førte til gode Resultater. Derfor skal et Billede af »Thoon Kramom« have Plads i disse Optegnelser.

Tanker, der er nedskrevne i en bestemt Hensigt, fanger undertiden paa andre Steder og til andre Tider end dem, til hvilke de egentlig havde Bud, og mange fine, digteriske Følelser omsatte i Ord, falder ofte som sund og god Sæd i modtagelige Sind. Traditionen er en Kilde, hvoraft Fædrelandskærligheden suger Næring — ikke mindst for dem, der er fjernest fra Hjemmet, og Historien rummer uvurderlige Skatte af Erfaringer. Dette vidste jeg den Gang. Men jeg havde ogsaa lært, at »de danskes Vej«, som Ove Gjedde og hans Mænd var ude paa, havde mindre af Æventyret end af Virkeligheden i sig, var fuld af Savn, Lidelser, Sygdom og Død, at vore stolte Kinafareres Færd ikke var lutter Poesi, og at de glimrende Resultater ofte var dyrekøbte. »Hvor Sydens Blæst paa Sejlet trommer«, og hvor den lune, bløde Vind stryger gennem den maanelyse Tropenat, havde jeg lært at forstaa de Minders Magt og den dybe Længsel efter Fædrelandet, der aander gennem Poul Møllers skønne Digt: *Glæde over Danmark*. Men jeg havde ogsaa gennemlevet Tropenætter, hvor Gravmørket kløvedes af flammende Lyn, og Sydens Blæst trommede paa Sejlet med saa voldsom Kraft, at det stærke Sejldug flængedes ud af sine Rammer, som om det var Papir, hvor Skib og Mandskab truedes med Undergang og Død, Nerverne spændtes og Modet voksede med Kampen mod Tilintetgørelsen.

Blandt meget andet var jeg allerede den Gang ogsaa bleven belært om, at man ikke i Tropeskovene kan lokke Aber til at kaste Frugter ned til sig fra Træerne, men at man selv maa forskaffe sig dem, som det meste andet man begærer, og jeg havde tidlig erfaret, at der ude i Verden tages meget lidt Hensyn til indbildte Rettigheder, men at *den sikreste Fremgangsmaade til at erhverve sig Rettigheder er at udføre sine Pligter*. Mange synes aldrig at naa til Erkendelse heraf; de ønsker vel at faa Del i Rettighederne, men overlader helst Arbejde og Pligter til andre. For nogle vokser Pligterne og overskygger Rettighederne. Men Arbejde og Pligter hører med til Livets bedste Goder, — og af disse Goder har jeg al Tid haft Overflod.



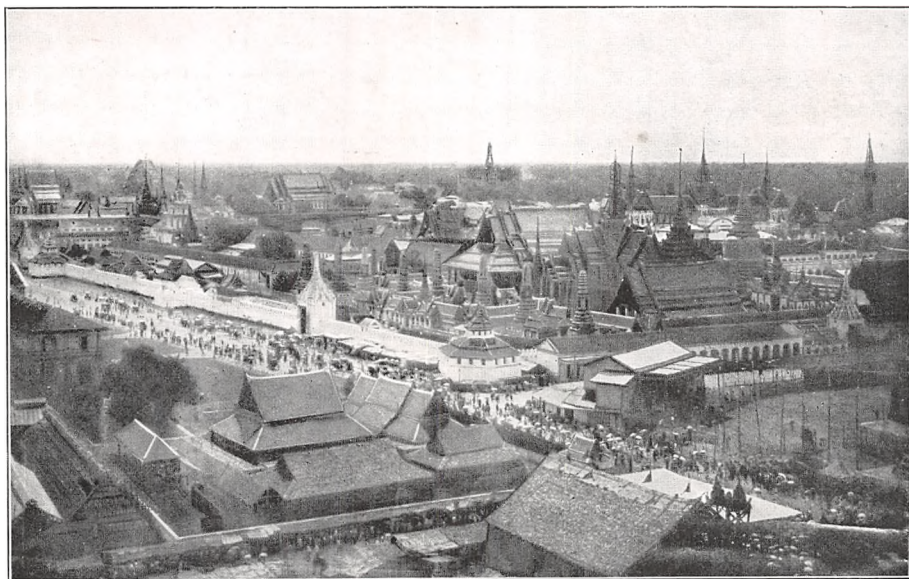
»Thoon Kramom«

Da jeg forlod »Thoon Kramom«, flyttede jeg ind paa »Oriental Hotel« i Bangkok uden at vide, at dette skulde blive et af Overgangsledene til den Udvikling, der siden har fundet Sted. Jeg stod alene med en lille Kapital, men med Tillid til Fremtiden. Vel vidste jeg, at selv om en lige Linje er den korteste Vej imellem to Punkter, saa er den i de sjældneste Tilfælde den sikreste Vej til det, der almindelig forstaas ved Livsmaalet. Nogle forsøger at naa Maalet ad den korteste Vej, men vender om, naar Hindringerne taarner sig op.

Jeg vidste ogsaa, at det, der i daglig Tale kaldes at skabe, ikke er andet end at sammenstille. Naturens store Husholdning er rigelig forsynet, og af Forstaaelsen heraf og af Udnyttelsen af Forsyningen afhænger Resultaterne.

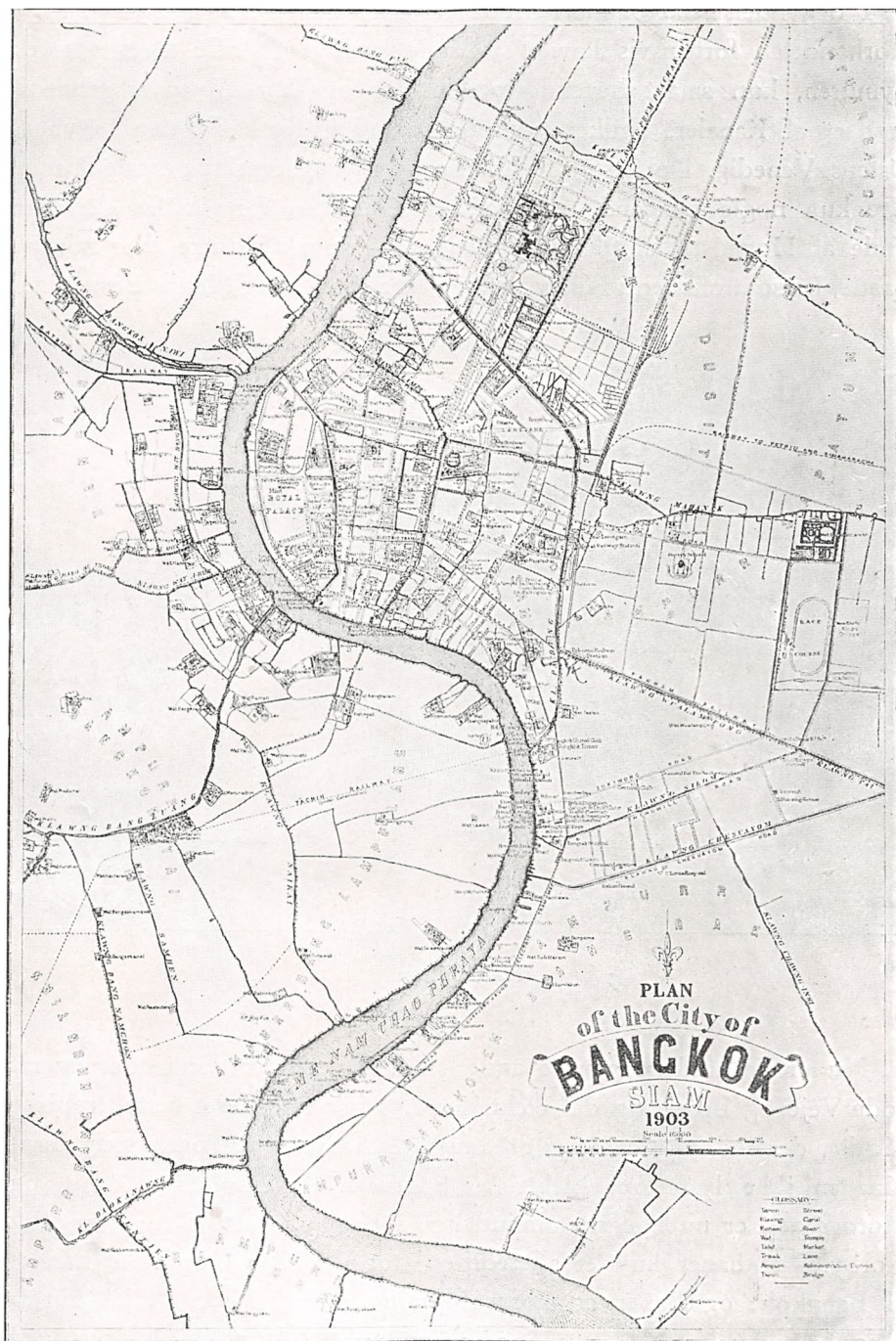
II.

BANGKOK i den i det foregaaende Afsnit omtalte Periode og tildels endnu i 1884 var forskellig fra det Bangkok, der hurtig udviklede sig i de nærmest paafølgende Aar, og senere ankomne vil have vanskeligt ved at forstaa de Forhold, de evropæiske Pionerer da arbejdede under. Den indre By er omgivet af en Mur, og indenfor denne ligger, atter omgivet af en Mur, Paladset eller rettere et Komplex af Paladser, Templer, Huse, Elefantstalde osv., en By i selve den indre By.



Paladset i Bangkok med Omgivelser

Medregnet hvad der ligger udenfor Bymuren, strækker Bangkok sig i en Længde af omtrent 2 danske Mil paa begge Sider af Menamfloden. Det hosstaaende Kort vil bidrage til at anskueliggøre Forholdet.



Kort over Bangkok

I Begyndelsen af denne Periode var det i den Del af Bangkok, hvor Storhandelen fortrinsvis havde sit Sæde, som i det hele taget udenfor Bymuren, kun smaat bevendt med Gader og Veje. Byen er gennemkrydset af Kanaler, hvilket, som bekendt, har forskaffet den Navn af Østens Venedig. De fleste af Broerne over Kanalerne var mangelfulde, ofte kun nogle gyngende Planker, og Trafikken foregik fra den ene Ende af Hovedstaden til den anden ved Hjælp af større eller mindre Baade, Persontrafikken i *Husbaade*, med fra to til flere Mands Besætning.



Kanalbillede

Nu er Forholdene ganske anderledes. Overalt er der Gader og ret gode Veje og Broer, og det elektriske Lys har afløst det tætte, tropiske Mørke, der indhyllede saa godt som hele Staden efter Solnedgang, naar Maanen ikke lyste op. Elektriske Sporveje, Avtomobiler, Damp- og Motorbaade er nu lige saa almindelige i Bangkok som i en evropæisk Storby. Jærnbaner knytter allerede en stor Del af det indre af Landet til Bangkok, og Baner er under Bygning gennem hele Malakkahalvøens Længde, hvoraf Hovedbanen skal knytte Bangkok til Singapore

og Penang. Der er rask Udvikling, og saa godt som alt har, siden jeg første Gang kom til Bangkok, skiftet Karakter, og med Udviklingen er Arbejdet bleven lettet for de senere ankomne.

Bangkok, som ikke ligger paa Alfarvej, havde den Gang kun daarlig Forbindelse med andre Lande i Østen og med Evropa, og Handelen havde i de Tider ikke saadanne moderne Institutioner som Banker og Telegraf at støtte sig til. Det siamesiske Post- og Telegrafdepartement organiseredes først i 1885, og den første Bank i Bangkok — en Filial af *Hongkong & Shanghai Banking Corporation* — aabnedes i 1888. Men derefter tog den moderne Handelsomsætning i Siam fart. Impulsen kom udefra, men Siams unge, begavede og fremskridtsvenlige Konge forstod — samtidig med at værne om sit Lands Religion og dets gode Traditioner med til Tider Tusind og én Nats Pragtudfoldelse — at føre det fremad i Vestens kulturelle og kommercielle Spor. Han iværksatte alsidige, tidssvarende indrepolitiske og administrative Reforme af vidt-rækkende Betydning og opmuntrede Foretagsomhed saavel hos sine egne Undersaatter som hos de i Landet bosatte Udlændinge, og i et forholdsvis kort Spand af Tid førte han Siam ind paa Fremskridtets og Udviklingens Baner, saaledes at det kom til at indtage en fremragende Stilling blandt Østens Lande.

Det danske Navn havde allerede god Klang i Bangkok, da jeg kom dertil. Der var en hel Del danske, som førte siamesiske Skibe og havde gjort Nationen Ære, og Admiral A. de Richelieu havde allerede da henledet Opmærksomheden paa sig. Han var udover det almindelige, evnerig og pligttopfyldende, var Kongens Jagtkaptajn og havde afvundet saavel Siameserne som Evropæerne Agtelse og Respekt. Mange siden ankomne danske, der har fundet Stillinger i Siam, ved næppe, i hvor høj Grad de er Admiral Richelieu Tak skyldige for det Grundlag, han har skabt, og for den Borgen, han var for det danske Navn.

Der var den Gang i Bangkok et Navn: »Kromatah« — egentlig en Titel, som indehaves af Udenrigsministeren i Siam — som var paa alles Læber. Dets Bærers egentlige Navn var Chow Phya Bhanuwongse. Men fra han gik af som Udenrigsminister, til han for nylig døde, kaldtes han

i Almindelighed blot »Kromatah«. Han var Evropæernes og Udviklingens Ven. Spurgte man den Gang, hvem et eller andet Skib tilhørte, kunde man i mange Tilfælde – selv om Skibet tilsyneladende ejedes af en kinesisk Købmand eller Reder, faa det Svar, at det var Kromatahs. Og ønskede man Besked om et eller andet evropæisk Firma, fik man ofte at vide, at det skyldte Kromatah sin Oprindelse. Paa den vestlige Side af Floden havde han ved en af Kanalerne en stor Park og Have, hvor han ofte samlede Siamesere og den evropæiske Koloni til Havefest og saaledes blev et Bindeled mellem Evropæerne indbyrdes og mellem dem og Siameserne.

Efter at jeg var flyttet i Land, henvendte jeg mig til Kromatah med et Forslag, som jeg mente var i fælles Interesse, hvilket siden hen ogsaa viste sig at være rigtigt. Han ejede nemlig paa den østlige Side af Floden et ret stort Grundstykke, som laa centralt i det evropæiske Forretningskvarter i Nærheden af den engelske og den franske Legation og de fremmede Konsulers Boliger. Det var paa mange Steder sumpet og bevokset med Jungle, og lige ved Floden laa der paa det forskellige Bygninger, saaledes »Oriental Hotel« og Møller & Meisners »Store«, der begge havde til Huse i et Komplex af Teaktræsbygninger. Jeg paapegede for Kromatah, at Grunden med den tiltagende Udvikling vilde faa stor Værdi, hvis den blev ryddet og opfyldt, og der blev bygget Beboelses- og Forretningshuse paa den. Jeg vilde i saa Fald leje en af de projekterede nye Bygninger og dér begynde egen Forretning. Fornemmelig tænkte jeg paa Skovkoncession og Savmølle drift. Nogen Tid efter meddelte Kromatah mig, at han havde Vanskeligheder med at faa frigjort nogle af de Penge, hvormed han havde forstrakt forskellige Firmaer, fordi disse ikke kunde frigøre dem uden at skade deres Forretning.

I den nærmest følgende Tid drøftede vi flere Gange dette Forhold, og jeg gav ham nærmere Meddelelser om mine Planer, som han opmuntrede mig til at iværksætte. Han tillod mig at udsøge det af Grundstykket, som bedst egnede sig for mig og foreløbig bygge dér, hvad jeg ønskede. Dette førte efter kort Tids Forløb til, at han gav mig Fuldmagt som Bestyrer af Grunden med de derpaa staaende Huse samt

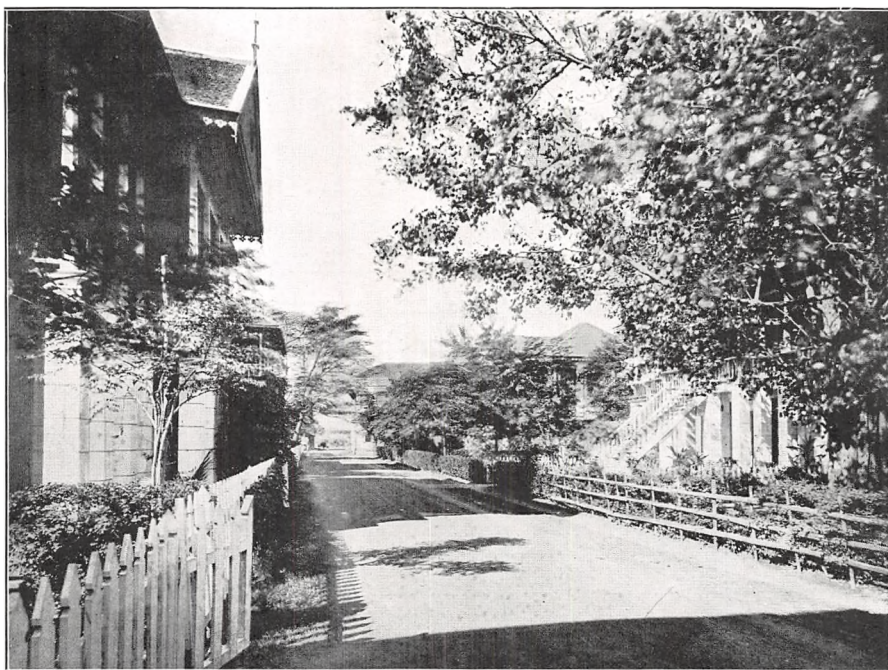
Tilladelse til, om jeg kunde opnaa Laan paa Grunden, at udnytte den, saaledes som jeg fandt det bedst og fordelagtigst. Men det var ikke den Gang saa let at rejse Penge i Bangkok til forholdsvis store Foretagender.

Paa begge Sider af Hotellet, oppe og nede ad Floden, boede forskellige evropæiske Storkøbmænd, som var Ejere af Rismøller og dertil drev almindelig Eksport- og Importhandel. Indehaverne af disse Handels- huse var, med nogle faa Undtagelser, forhenværende Skibskaptajner, hvem Handelen var gaaet i Blodet under de tidligere omtalte Handels- forhold om Bord paa Skibene. Ikke faa saadanne Kaptajner var rejst hjem til Evropa med Formuer tjente i Bangkok. Hotellet, jeg boede paa, ejedes af to forhenværende Kaptajner. Ogsaa Ejerne af det dermed forbundne Handelshus, Møller & Meisner, var to tidligere Kaptajner. Men baade Grunden og Husene tilhørte Kromatah.

Til »Oriental Hotel« hørte den Gang en Sodavandsfabrik og et Bageri, endvidere en Flaade af de tidligere omtalte Husbaade med en Besætning paa omkring 50 Baadfolk. Der var den Gang ikke nogen Klub i Bangkok, og paa Hotellet mødtes derfor efter Kl. 5 Aften en stor Del af den evropæiske Koloni. Her drøftedes alt, som havde almen Inter- esse. Det var en Slags Børs. Politik eksisterede ikke, men gode Raad og Vejledninger uddeltes flittig.

Da jeg nogen Tid havde boet paa Hotellet, foreslog Ejerne mig at overtage Hotellet med dertil hørende andre Grene af Forretningen. Selv om det ikke var den direkte Vej til mit Maal, kunde jeg dog derved vinde et Fodfæste, og da Resultaterne af Forretningens Drift var mig forelagt, gik jeg ind paa Forslaget. Paa dette Grundlag blev Firmaet Andersen & Co. stiftet den 1. September 1884.

Jeg havde saaledes faaet Fodfæste paa Landjorden, og nu begyndte en arbejdsrig Tid hen imod det foreløbige Maal. Noget efter Andersen & Co.s Stiftelse lykkedes det mig at opnaa et Laan paa 40,000 Dol- lars hos det engelske Handelshus *Borneo Company*, og Rydningen og Opfyldningen af Grunden blev fremskyndet, og samtidig blev der anlagt en cirka 1000 Fod lang Vej, »Oriental Avenue«, fra Hovedgaden til Flo- den, og her opstod i de nærmest følgende Aar en Række grundmurede



Oriental Avenue

Villaer, de tørste af denne Art i Bangkok. Efterhaanden som Arbejdet skred frem, optoges yderligere Laan, og Kromatah tilskød frigjorte Penge. Resultatet blev foruden Afholdelse af Renter af den laante Kapital og en god aarlig Lejeindtægt i den mellemliggende Tid, at Ejendommen ca. 14 Aar efter Stiftelsen af Andersen & Co. blev solgt med en Fortjeneste for Kromatah af ca. 500.000 Tikaler (en Tikal var paa dette Tidspunkt omkring en Krone) efter at være forvandlet fra Sump og Jungle til et Centrum i denne Del af Byen.

Medens Forbedringen og Bebyggelsen af Grunden stod paa, blev der indenfor Andersen & Co. foretaget Forarbejder med Fremtiden for Øje. Bygningen af et nyt Hotel var paabegyndt, og Tidspunktet nærmede sig nu, da det skulde staa færdigt, da Møller & Meisner skulde flytte og hele det Kompleks, som indehavdes af dette Firma og det gamle Hotel, fremtidig benyttes til Handelsvirksomhed. Den Handel, der førtes af Møller & Meisner, nemlig »Store«forretning, var, efter



Villa i Oriental Avenue

alt at dømme, særlig lukrativ, og det blev besluttet at fortsætte i samme Spor, samt at optage andre Erhvervsgrene og da navnlig Teaktræforretningen, saa snart Forholdene og Pengemidlerne vilde tillade det.

Kromatah fulgte med aller største Interesse det Liv og Røre, som var fremstaet paa Grunden. Udviklingen blev drøftet og Planer lagt, og omtrent et Aar efter Andersen & Co.s Stiftelse, besluttede han at sammendrage sin Flaade af Sejlskibe og overgive Firmaet Ledelsen heraf, for, saa vidt den nye Tid tillod det, at gøre den frugtbringende. De forskellige kinesiske Købmænd, der, som det mentes, beskæftigede Skibene for Kromatahs Regning, blev nu sammenkaldt. Men deres medbragte Regnskaber gav til Resultat, at Skibenes Værdi var bleven opslugt af Driften, saaledes at ingen af dem tilhørte Kromatah, som ikke havde tænkt sig, at det skulde være nødvendigt at gardere sig paa almindelig forretningsmæssig Maade. Han tog Sagen med megen Værdighed og udtalte, at naar man viste Folk blind Tillid, maatte man tage Følgerne.

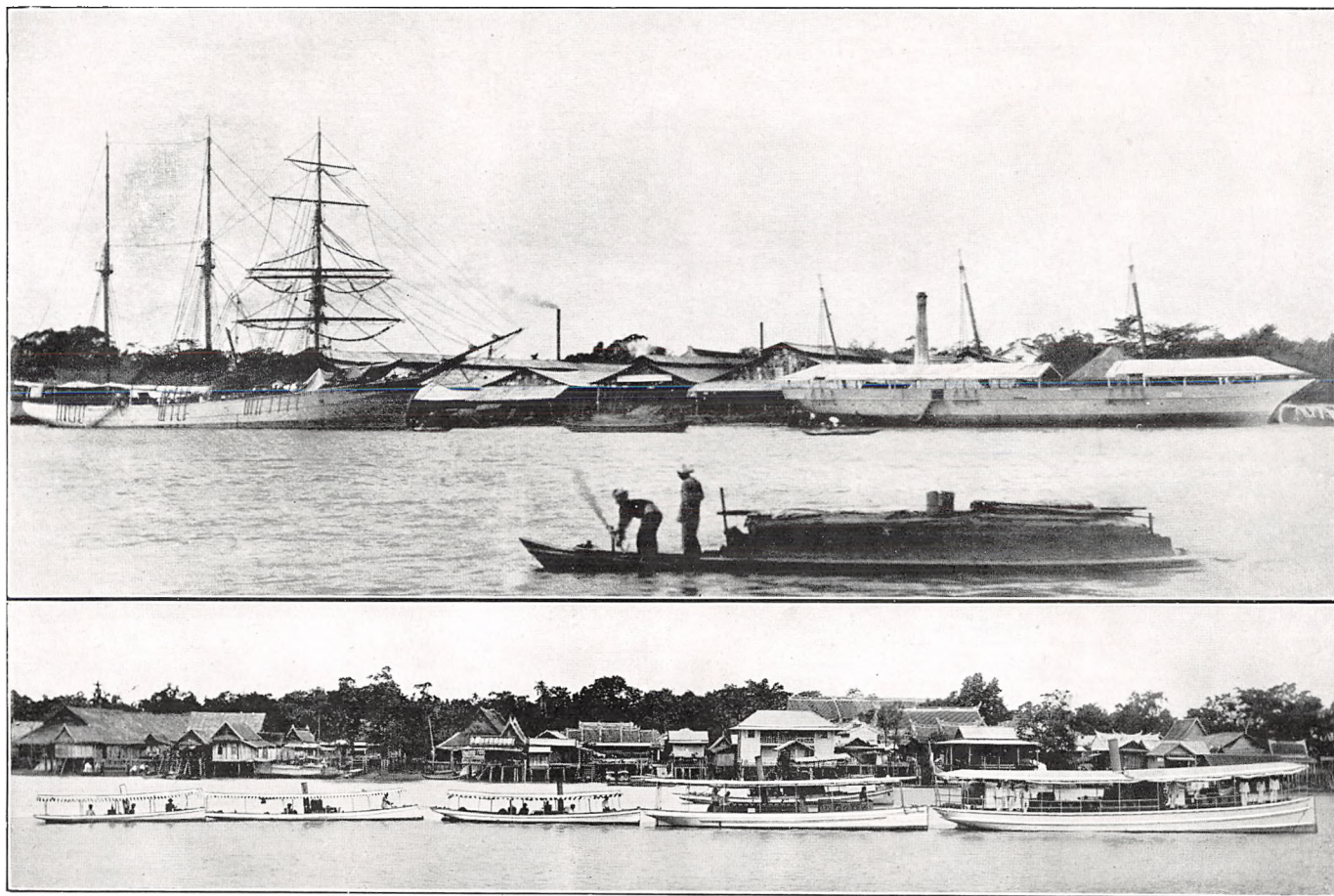
I Slutningen af 1886 var Møller & Meisner flyttet, og Forberedelseerne til selv at tage Husene i Brug paabegyndte. I 1887 blev det nye »Oriental Hotel« aabnet og stillet under sagkyndig Ledelse, og hele det Komplex, som tidligere havde været indtaget af det gamle Hotel og Møller & Meisners »Store« blev nu indrettet til den Handel, der allerede forelaa og den Udvikling, der skulde komme. Den nye »Store«, som aabnedes i Begyndelsen af 1887 under Navn af »Oriental Provision Store«, som en selvstændig Virksomhed, der dog nogen Tid efter blev indlemmet i Andersen & Co., udvidedes i de følgende Aar til at omfatte Handel med Artikler til Forsyning af Skibe og Husholdninger, og blev saaledes Basis for en efter Forholdene ret betydelig Import. Konkurrencen paa dette Omraade var forøvrig baade skarp og i Tiltagende, og der fordredes stor Agtpaagivenhed og intensivt, personligt Arbejde af alle i Firmaet. »Storen« aabnedes, og Varerne udsendtes til Kunderne mellem Kl. 5 og 6 om Morgenen.

Det var en Tid fuld af anstrengende Arbejde, hvor Evner og Kræfter anspændtes for at vinde frem, men Arbejdet lønnedes med Udvikling og Fremgang, og med Fremgangen kom Tilliden til Firmaet. Uden en saadan Flid og Paapasselighed vilde det ikke have været muligt for Andersen & Co. at arbejde sig frem til den Stilling, det kom til at indtage, og Det Østasiatiske Kompagni vilde ikke være blevet til under de i det følgende skildrede, særlige Former.

Paa en Rejse, jeg foretog i 1889, indledede jeg i Hongkong for Andersen & Co. Forbindelser for Salg af Teaktræ, hvilket resulterede i Afskibninger af forholdsvis betydelige Kvantiteter, som opkøbtes i Bangkok paa samme Maade, som det havde været Tilfældet med »Thoon Kramom«s Teakladning. Herved blev Tanken atter levende om selv at erhverve Koncession paa Teaskove og drive egen Savmølle og Eksport til Evropa og andre Steder. Dette førte efter forskellige Faser i 1894 til Opnaaelse af den første Skovkoncession og Oprettelsen af en Savmølle. I den mellemliggende Tid var der paa forskellig Maade lagt Beslag paa mig af den siamesiske Regering. Jeg var saaledes i 1892 og atter i 1893 til ind i 1894 i Evropa i Ærinder for Regeringen, og jeg knyttede ved disse Lejligheder Forbindelser for Andersen & Co., bl. a.



Til højre Andersen & Co.s Forretningsbygninger. I Midten det nye »Oriental Hotel«

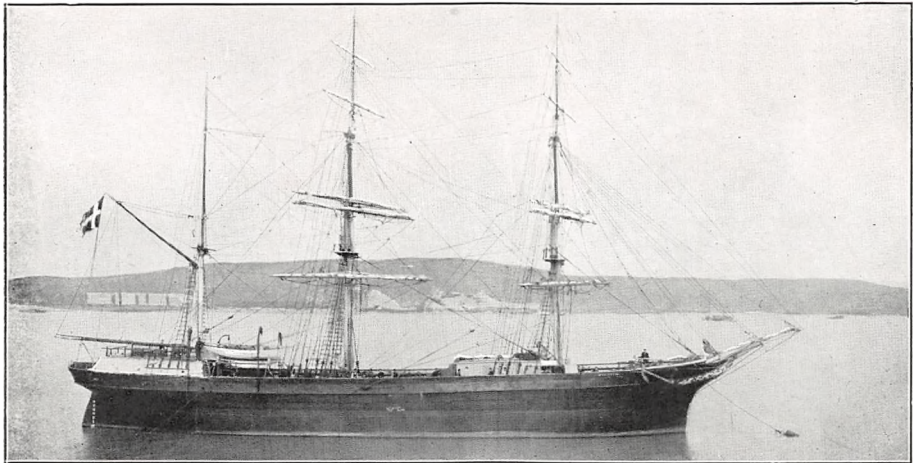


1. Andersen & Co.s Savmølle. Til venstre 3-mastet Skonnert »Ragnhild«, som laster Teaktræ til Evropa;
til højre 3-mastet Lægter »Regent«
2. Andersen & Co.s Dampbaade »Hebe«, »Martial«, »Thor«, »Frigga« og »Ick«

i København med Landmandsbanken, som derefter viste Andersen & Co. stor Tillid.

I 1893 solgtes »Oriental Hotel«, men paa de andre forhen nævnte og beslægtede Omraader fortsattes Udviklingen og Fremgangen af Andersen & Co.

To Sejlskibe, først Jernbarken *Orient* og derefter 3-mastet Skonerter *Ragnhild*, anskaffedes for det Formaal at bringe Varer fra Evropa

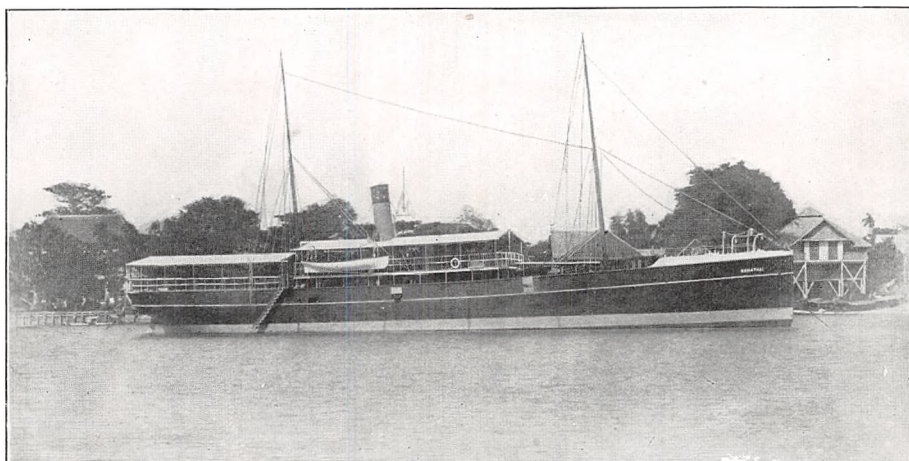


Jernbarken »Orient«

til Andersen & Co. og Teaktræ fra Bangkok til Evropa, og samtidig begyndte Savmøllen efter forskellige Genvordigheder at opskære Træ, som til at begynde med fornemmelig blev opkøbt hos Indfødte, saaledes som det kom ned fra Skovene. Desuden opkøbtes opskaaret Træ, og Eksporten til Evropa tog nu sin Begyndelse. Det var gaet med Teakforretningen som med »Storen«; siden min Rejse til Evropa med »Thoon Kramom« var der flere Firmaer, som havde optaget Verdenshandelen med Teaktræ, hvilket havde fremkaldt en skarp Konkurrence, som maatte mødes med Aarvaagenhed og Arbejde. Men under Udøvelsen heraf havde Andersen & Co. Fremgang ogsaa paa dette Omraade.

Allerede før Firmaets Stiftelse laa det i mine Planer en Gang,

naar Forholdene vilde tillade det, at udnytte de Betingelser for Handel, Skibsfart og Skovdrift, som efter min Opfattelse var til Stede paa Østsiden af Malakkahalvøen, paa hvilken Kyst der i Fortiden havde været vigtige Handelspladser, som ved Forholdenes Magt igen havde tabt deres Betydning. I dette Øjemed erhvervede Andersen & Co. i 1895 et Dampskib, »Mahathai«, paa ca. 400 Tons, som blev indrettet specielt for den Opgave, der var tiltænkt det.



Dampskibet »Mahathai« udenfor Andersen & Co. i Bangkok

Hermed sejledes fra Havn til Havn, eller rettere fra Sted til Sted paa Vestkysten af Golfen for at indlede Fragtfart og Handel og undersøge Betingelserne for en regelmæssig Skibsfart med Bangkok og Singapore som Endestationer. Da jeg efter en Rejse rig paa Erfaringer naede Singapore, blev der gjort mig et saa fristende Tilbud om Køb af »Mahathai«, at jeg syntes, det var urigtigt at unddrage Andersen & Co. denne sikre og hurtige Fortjeneste, hvorfor jeg solgte Skibet. Skønt denne Rejse havde godtgjort det berettigede i mine Forventninger til »Vestkysten«, som ogsaa senere er bekræftet af Kendserningerne, mente jeg dog, at det i Betragtning af Forholdene og med tilbørligt Hensyn til Begrænsningens Lov, var bedre at udsætte Realisationen af mine Planer, der krævede stort personligt Arbejde og

Anvendelse af forholdsvis megen Kapital, og lade denne Opgave som saa meget andet, der var taget Sigte paa, ligge og vente paa saabar Tid.

Allerede i 1892, da jeg var i København, havde jeg for forskellige og blandt andre for daværende Etatsraad Is. Glückstadt paapeget Ønskeligheden af, at Danmark tog større Del i Verdenshandelen og Verdensskibsfarten, og da særlig paa Østasien. Dette førte til flere Drøftelser, og i Fællesskab talte Etatsraad Glückstadt og jeg med daværende Gehejmeetsraad Tietgen, uden at det dog førte til det tilstræbte Resultat.

Da jeg igen i 1893 kom til København, blev Drøftelserne atter taget op, men da der ikke kunde opnaas Samarbejde mellem Privatbanken og Landmandsbanken, stod Valget imellem en af dem, og da Landmandsbanken havde vist praktisk Interesse for mit Forslag, var Valget dermed afgjort. Der blev dog heller ikke denne Gang noget af Sagen. Men i 1896 blev der paany optaget Forhandlinger, som førte til, at Det Østasiatiske Kompagni blev stiftet i Marts 1897. Landmandsbanken stillede som Betingelse, at Andersen & Co. skulde afstaas til Kompagniet, som derved vilde opnaa en Udviklingsbasis særlig i Siam og begynde med en lønnende Forretning. Af Hensyn til det større Formaal opgav Andersen & Co. sin Selvstændighed.

I Forbindelse med det foregaaende kan det tildels paa Grundlag af Firmaets Bøger have Interesse kortelig at berøre Kompagnon- og Kapitalforholdene i Andersen & Co., fordi det bidrager til at belyse, hvilken Betydning Tillid har i Forhold til Kapital, under hvilke Omstændigheder en Forretning, som er begyndt paa bar Bund, kan trives, og paa hvilket Grundlag et stort Foretagende som Det Østasiatiske Kompagni kan udvikles.

Da Andersen & Co. den 1. September 1884 blev stiftet, optog jeg deri en Ven, Kaptajn P. Andersen, som Kompagnon, hvilket han vedblev at være til sin Død omtrent 10 Aar derefter.

Ved Aabningen af Oriental Provision Store i 1887 var Ingeniør P. B. C. Kinch Deltager deri, men ophørte dermed efter ca. et Aars Forløb.

I 1890 blev Hr. Fred. Kinch optaget som Kompagnon i Andersen & Co.

I 1894, efter min første Kompagnons Død, blev Hr. Em. Kinch ogsaa optaget som Kompagnon i Firmaet.

Samme Aar indtraadte ligeledes Kaptajn Guldberg i Firmaet og overtog Ledelsen af Skovvirksomheden.

Hovedparten af de i de nævnte Forretninger indskudte Penge var laant Kapital. Udover disse Indskud blev Andersen & Co. fremarbejdet paa den Art Tillid, der avler Kredit: dels almindelig Kredit og dels Varekredit. Men samtidig maatte Firmaet til Tider yde en ret betydelig Kredit til sine Kunder. Bankrenten var den Gang i Bangkok ca. 8 %, og da Kompagnonernes Indskud ikke var afpasset efter deres Andele, fik de 8 % p. a. af de Penge, de til enhver Tid havde indestaaende i Firmaet, saaledes at der af den hele arbejdende Kapital ydedes 8 % Rente før der var Tale om Overskud.

Da Andersen & Co. overgik til Det Østasiatiske Kompagni, omfattede Firmaets Virksomhed almindelig Eksport og Import, Rejeri, Skov- og Savmølle drift samt »Store«forretning i Bangkok og en Filial i Københavns Frihavn. Til disse Virksomheder hørte et ret betydeligt Personale og et forholdsvis omfattende Materiel.

Andersen & Co. stod paa dette Tidspunkt paa et Grundlag, som ved maalbevidst Udnyttelse kunde have sikret Indehaverne en god pekuniær Fremtid. Men af den allerede oplyste Aarsag overgik Firmaet ved Det Østasiatiske Kompagnis Stiftelse til dette, og med Undtagelse af 150.000 Kroner for Skovkoncessionen blev der intet Vederlag ydet for Afstaaelsen, men Andersen & Co.s Indehavere, der indtraadte i Kompagniet som administrerende Direktører skulde for de følgende 25 Aar have 25 % i Tantième af Nettooverskudet, efter at Aktionærerne havde modtaget 5 % i Dividende, dog ikke under 40.000 Kroner om Aaret. Denne Tantième blev senere, da Kapitaludvidelser fandt Sted, afløst med en fast Ydelse i Form af en Obligation paa 800.000 Kroner til proportionel Fordeling imellem Andersen & Co.'s Indehavere. Afdrag og Renter skulde afholdes af Driften, indtil Summen i 1915 var helt afdraget.

I Perioden mellem Andersen & Co.'s Stiftelse og Firmaets Over-

gang til Det Østasiatiske Kompagni skete der en gradvis Forrykkelse i Pengeforholdene, som i den senere Del af Perioden og siden efter øvede en uheldig Indflydelse paa Handel og Vandel i Østen. Tid efter anden var de fleste Lande i Evropa gaaet over til Guldmøntfødd, medens Møntføden i Indien og Østasien vedblev at være Sølv. I Østasien, hvor meksikanske Dollars havde vundet Hævd som Møntfødd, opstod der nu en Kamp mellem Sølv og Guld. Sølvet gik ned i Værdi, hvilket havde til Følge, at en meksikansk Dollar, som i 1884, da Andersen & Co. blev stiftet, havde en Værdi af 3 Kr. 30 Øre, efter mange Fluktuationer i 1897 var dalet ned til under 2 Kroner, hvilket havde forrykket Værdierne i Østen. Havde for Eksempel en Mand i 1890, da der for en Dollar kunde faas ca. 3 Kr., samlet sig 30.000 Dollars, eller godt 90.000 Kroner, var hans Formue i Kroner faa Aar efter formindsket med over en Tredjedel, samtidig med at hans Fornødenheder kostede mere i Dollarmønt end tidligere. Med andre Ord, de lokale Penges Værdi var bleven betydelig forringet. Saaledes fik Andersen & Co., da det overgik til Det Østasiatiske Kompagni, sine Aktiver, der overtoges af Kompagniet, betalt efter en Kurs af 2 Kroner pr. Dollar. — I de nærmest følgende Aar blev saa vel i Forindien som i de sydlige østasiatiske Lande og Japan den lokale Møntenhed reguleret paa Basis af Guld, hvorefter de for Handel og Vandel skadelige stærke Svingninger i Sølvkursen ophørte. Dette har bidraget til at fæstne Sølvkursen i Kina, som dog vedblivende er underkastet betydelige Fluktuationer, der er vanskelige at regulere, saa længe Kina ikke har et ensartet nationalt Møntsystem.

III.

DE paa det ene eller andet Tidspunkt opstaaede Forandringer i Verdens store Færdselsaarer har al Tid medført Forandringer i Verdenshandelens Former. Før Søvejen syd om Afrika var taget i Brug, bragtes Indiens og til dels Kinas Varer ad Karavanveje til Middelhavets Kyster, og Venedig, som en Tid var Evropas fornemste Handelsstad, den store Mellemandler imellem Østen og Evropa, erhvervede sig derved Rigdom og Magt, hvorom den til sene Tider vil bære talende Vidnesbyrd. Efter at Vasco da Gama i 1497 havde omsejlet Kap det gode Haab og derved aabnet Søvejen til Indien, svandt Venedigs Betydning som Verdenshandelsstad, og Tyngdepunktet forlagdes til Portugal og Spanien. Nogle faa Aar før Vasco da Gama for Portugal fandt Søvejen rundt om Kap det gode Haab til Indien, havde Kolumbus opdaget Amerika for Spanien. Portugal hentede Østens og Spanien Vestens Rigdomme til Evropa. Men Jalousi og Konkurrencefrygt førte til Stridigheder mellem de to Nationer, som Paven blev anmodet om at bilægge. Og Paven, som havde den ortodokse Opfattelse, at Jorden var flad, trak fra Nord til Syd paa Kortet en Linje Vest for Azorerne og tildelte Portugal det, der laa Øst, og Spanien det, der laa Vest for denne Linje. Han gik nemlig ud fra, at de ved at drage henholdsvis mod Øst og Vest kom bort fra hinanden, i Stedet for at de, som det da ogsaa senere skete, vilde komme til at støde sammen. Frygt for Konkurrence fra andre Nationer synes kun i ringe

Grad at have været til Stede, men forholdsvis hurtig droges ogsaa disse ad de samme Baner for at faa Del i de Goder, der ved de nyopdagede Søveje og Lande var bleven tilgængelige eller lettere tilgængelige. Paa de uhyre Landomraader, som Opdagelsen af Søvejen til Indien og Østasien og Amerikas Opdagelse udbredte Kendskab til, blev der Afløb for den evropæiske Energikilde, som straks og med stedse stigende Hurtighed begyndte at strømme. Drivfjederen hos Mennesket spændes af mange forskellige Kræfter: Magtsyge, Havesyge, Virketrang, Videbegærlighed, Forskertrang, Æventyrlyst og andre æggende Drifter, som den enkelte ikke al Tid selv har Rede paa. De sydlige Evropæere, navnlig Spanierne, droges til Mellem- og Sydamerika, medens Fransk- mændene, Hollænderne og Englænderne droges særlig mod Nordamerika, ligesom i det hele taget den evropæiske Menneskestrøm i stigende Grad er draget mod Vest og dér har gjort sig Jorden underdanig og stiftet store selvstændige Samfund. — Portugiserne drog ad Søvejen mod Øst. Dem fulgte Holland, England og Frankrig til Stævnet derude, og under Striden om Hegemoniet, ødelagdes Portugiserens Førers- stilling. Mange fortvivlede Kampe udkæmpedes i Østen og paa andre Steder, ikke blot mellem de forskellige Landes Krigsskibe, men ogsaa mellem deres efter den Tids Skik armerede Handelsskibe, Kampe, som efter mere end hundrede Aars Forløb endte med Englands Magts- stilling som Havenes Behersker. En Haandfuld Evropæere af forskel- lige Nationer trængte ind i det rige Indien, hvor de ved deres over- legne Energi og Intelligens tog Magten ved at benytte sig af de mellem de indfødtes Masser herskende Modsætningsforhold for derpaa ind- byrdes at optage Kampen om Førerskabet over de indfødte. Disse Kampe endte med, at Englænderne underlagde sig Indien ved *The East India Company*, som i Aaret 1600 var bleven stiftet af private Købmænd i London med Octroi og Støtte fra Regeringens Side, for langt senere, i 1858, at lægge det direkte ind under den britiske Krone. I det ovenfor omhandlede Tidsrum kom sammen med Indien saa godt som hele det malajiske Arkipelag under Evropæernes Indflydelse. Ogsaa hos det store himmelske Rige blev der banket paa, men Dørvogterne for de 400 Millioner Sjæle aabnede kun enkelte mindre Døre paa Klem,

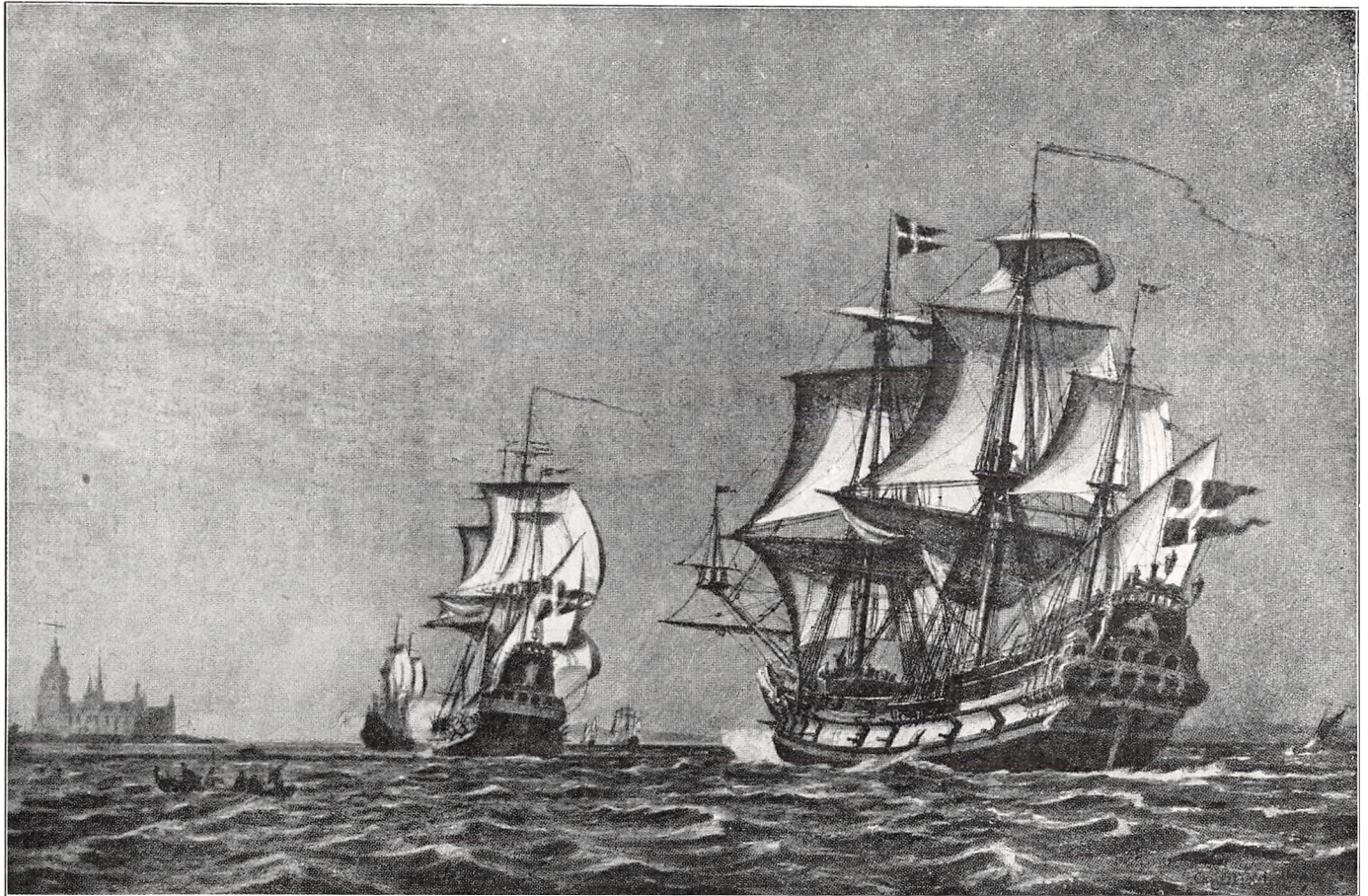
og først Tid efter anden aabnedes flere og større med Magt. Men det indre af Kina er endnu tildels for Evropæerne et lukket Land. Ogsaa hos Japan er der bleven banket paa, og i den nyere Tid har dette Land aabnet sine Døre paa vid Gab, dog nærmest for at lade sine egne strømme ud og forbavse Verden med deres hidtil indestængte Energimængde, Intelligens og Vindskibelighed, som søger Afløb ikke alene i de nærmeste Nabolande, men ogsaa i andre Dele af Verden. Drivfjederen hos dem er fuldt saa stærkt spændt af de samme Kræfter, som driver Evropæerne frem. Ved Aabningen af de nævnte uhyre Landomraader samt af Avstralien og det mørke Fastland, er Evropæernes og de fra dem udsprungne Samfunds Tumblepladser bleven forøgede i en saadan Udstrækning, at man skulde have forventet, at deres Magt- syge og Havesyge kunde have været tilfredsstillet og den deraf flydende Ufred dæmpet.

Imellem de gamle og de saaledes opstaaede nye Samfund paa Klo- den er der indbyrdes livlig Berøring og Vareudveksling. Det, den ene Part ikke har og derfor attraar, erholdes ved at give noget for den an- den Part attraaværdigt igen og omvendt. Denne Byttehandel er dog ikke saa ganske lige til eller direkte og foregaar efter ret komplicerede Systemer, som Regel med Bankinstitutioner som Mellemed. Mange nye og deriblandt store Artikler er bleven optaget i Omsætningen, og flere — endnu ukendte — vil efterhaanden med det Hovedformaal at til- købe sig Penge, Guld, blive hentet frem af Naturens store Forraads- kammer og indgaa i Nødvendighedsartiklernes Række. Men da disse Artikler vel nok vedblivende vil fremkomme i større Mængder end den dertil svarende Guldmængde, vil dette i Forbindelse med den fremtidige sociale og erhvervsmæssige Udvikling bevirke, at der finder Forskydninger Sted i Guldets Betalingsevne. Maaske vil der i Tidernes Løb fremstaa andre Værdimaalere.

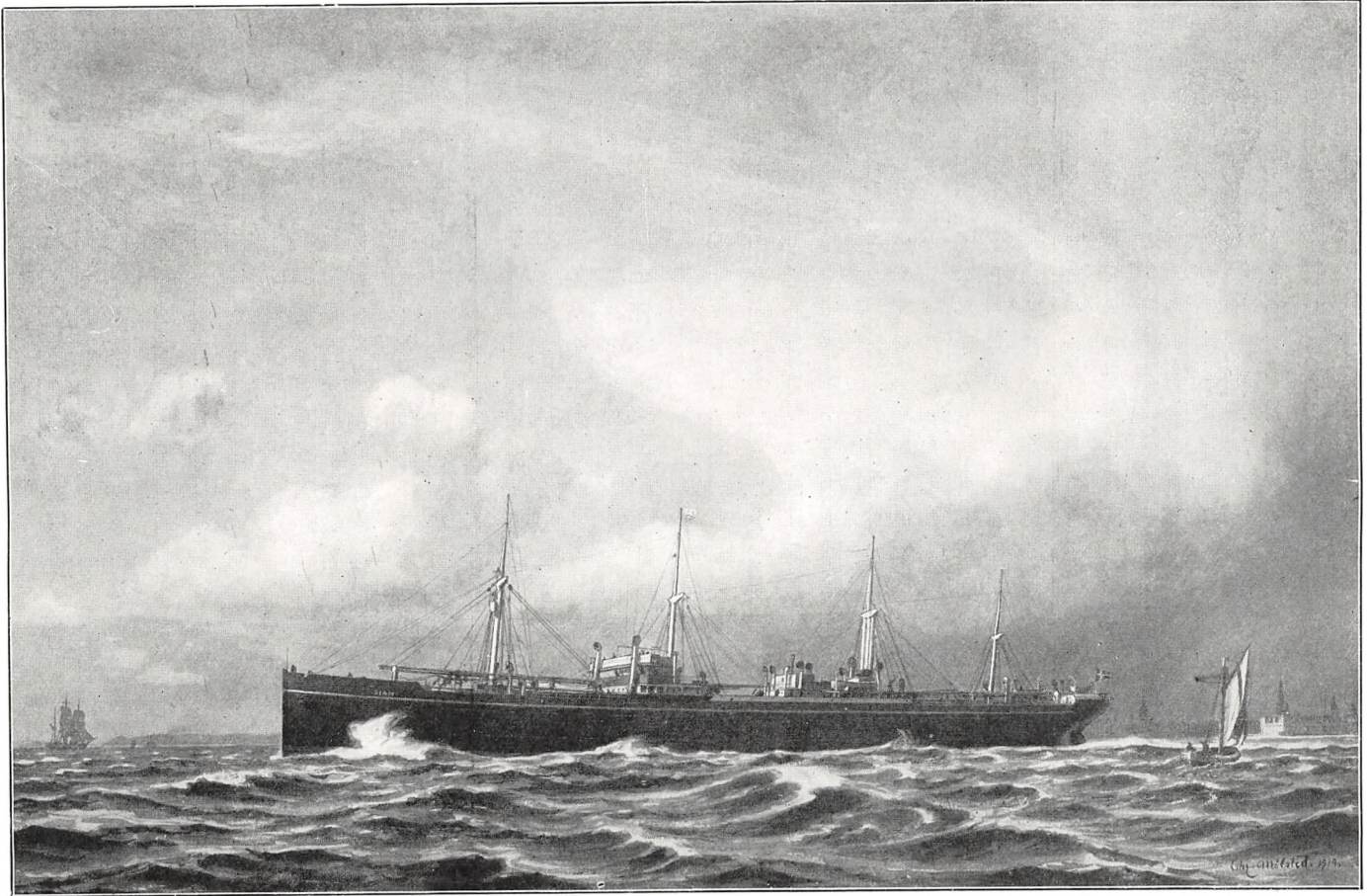
Paa den Tid, da Danmark kort før Ove Gjeddes Rejse til Indien be- gyndte at tage Del i Handelen paa det fjerne Østen, først paa Indien og siden ogsaa paa Kina, kan Handelen nærmest betegnes som Bytte- handel. Skibene medførte Varer fra Hjemmet og tilbyttede sig derfor Østens Produkter. Udligning af Værdi skete dels ved slaede Penge.

og dels ved Ædelmetaller. — Af engelske Beretninger og Skibsjournaler fra hin Tid faar man det Indtryk, at Opbringelse og Besejring — med Guds Hjælp! — af et Handelsskib tilhørende en fjendtlig Nation og Overførelse af dets rige Ladning til eget Skib, var den hurtigste og mest indbringende Maade at gøre Forretning paa. Og selv om Antallet af en Ekspeditions Skibe paa Grund af Skibbrud var skrumpet ind, før de naaede Hjemmet, kunde Avancen til Tider dog naa en æventyrlig Højde.

Om end Danmark ikke altid spandt Silke ved sin Deltagelse i Handelen paa det rige Østen, er det dog vel bekendt, at der var Perioder, hvor der ved denne Handel tilførtes Landet store Rigdomme. En af disse Perioder, hvor store Handelsnavne lyste op i Danmarks Handelshistorie, og Handelsdynastier stiftedes, hvor store Formuer erhvervedes af *Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie* og storsynede private Købmænd, har Jul. Schovelin givet et interessant og malende Billede af i sin Bog, som han træffende har kaldt: *Den danske Handels Empire*. Naar man læser Beretninger fra hin Tid om et enkelt, forholdsvis lille Skibs Rejse fra København til Kina og tilbage igen, der kunde tage et Par Aar, maa man selv med betydelige Indrømmelser i Henseende til Formerne for Fortidens Storhandel sammenlignet med Nutidens forbavses over, at en saadan Rejse, under hvad man den Gang ansaa for normale Forhold, kunde give saa mægtige Overskud, som Tilfældet var. Selvfølgelig var der Undtagelser paa Grund af særlige Uheld eller Modgang. Et saadant Skib kunde næppe indtage omkring en Tiendedel af det Kvantum Ladning, som Nutidens Dampskibe, der anvendes paa disse Ruter, indtager, og Rejsen til Kina og tilbage tog gennemsnitlig fem Gange saa lang Tid, som det tager et Dampskib, skønt dette i Modsætning til hin Tids Sejlskibe anløber flere Havne baade i Evropa og Østasien. Sejlskibene havde en Besætning paa omkring 150 Mand mod det ti Gange saa store Dampskibs ca. 35. Endvidere havde Besætningen Lov til at drive Handel for egen Regning indenfor en vis afstukket Grænse i Forhold til enhver Stilling om Bord. Læser man Kaptajns, Superkargoens eller Præstens Beretning om en saadan



Ove Gjeddes Eskadre



Motorskibet »Siam«

Ca. 10.000 Tons Lasteevne og 37 Mands Besætning. Afsejlede fra København d. 14. Okt. 1913 og kom efter ca. 7½ Maanedes Forløb, d. 27. Maj 1914, tilbage til København uden særlige Uheld og uden Sygdom eller Dødsfald efter at have fuldført en Jordomsejling, under hvilken den foruden København havde anløbet 17 Havne, nemlig: Aalborg, Rotterdam, Antwerpen, Antofagasta, San Pedro, San Francisco, Vancouver, Seattle, Tacoma, Kobe, Moji, Dalny, Vladivostok, Shanghai, Singapore, Dunkirque og Antwerpen samt tilbagelagt en Distance af ca. 35.000 Sømil og befordret ca. 25.000 Tons Ladning.

Rejse, der bl. a. fortæller om, hvilke af Skibets unge Besætning der konfirmeredes om Bord, og om hvor mange der døde i Løbet af Rejsen, enten »Straadøden« efter Sygdom, som vel for det meste var fremkaldt af Levemaaden og de slette hygiejniske Forhold eller »Kølhaling« og anden Straf, eller ved en brat Død hidført ved Ulykkestilfælde, finder man, at Besætningen som oftest var svundet en Del ind, før Skibet atter kom tilbage til Hjemmet. Dertil kom alle de sædvanlige med Skibsfart følgende Genvordigheder og Havarier, som i Følge Forholdenes Natur var hyppigere da end nu til Dags. Drager man derefter en Parallel mellem før og nu, faar man en Maalestok for Gevinsten, som kan give Anledning til Sammenligninger mellem For tidens og Nutidens Handelsbetingelser.

I det syttende og attende Aarhundrede foregaar de største Forskydninger i Evropa. Handelstyngdepunktet forskyder sig imod Nord og Øst, bort fra Spanien og Portugal til England, Frankrig og Holland og senere ogsaa til Tyskland. Af dem, der den Gang kæmpede om Handelshegemoniet, har England ikke alene fastholdt, men endog stærkt udvidet sin Verdensmagt, og ved meget af det, England har udrettet, har det ogsaa banet Vejen for andre Nationer. Holland, som optraadte paa Østens Skueplads kort Tid forud for Danmark, er endnu Indehaver af sine rige Besiddelser i det indiske Arkipelag og har i Forhold til Landets Størrelse en udstrakt Verdenshandel.

Efter Suezkanalens Aabning, og siden jeg i Hongkong med beundrende Blikke betragtede det derværende vældige Handelsrøre, er Handelsformerne undergaaet betydelige Forandringer. Man mødte oftere den Gang Navne, hvis Bærere ved deres Storsynethed og Foretagsomhed paatrykte Handelen Form og gav den Præg, Viljer, hvis Indehavere havde begyndt med lidet eller intet, men som havde skabt store Formuer og grundlagt mægtige Handelshuse, der nu fornemmelig har maattet vige Pladsen for Aktieselskaber med Kapitalindskud fra mange Sider. De betydelige Kapitaler, som i vor Tid er nødvendige for at kunne løse de stadig tiltagende og større Forretningsopgaver, findes sjældent paa enkelt Mands Haand. Med Kapitalens For-

deling er fulgt Fordeling af Ledelse, Risiko og Ansvar, maaske noget paa Personlighedens Bekostning.

Med de nye Forhold har ogsaa Dispositionsformerne forandret sig. Den tidligere Storhandel, under hvilken Varerne gik gennem adskillige Hænder, fra de opkøbtes paa Produktionsstederne, til de afsattes eller lagredes indenfor en vis Konsumtionssfære, er tildels ved Dampens og Elektricitetens Indflydelse undergaaet Forandringer, som atter har fremkaldt andre Konjunkturformer. Det, der i forrige Tider ved Fremsyn og gode Dispositioner kunde tjenes paa en enkelt, forholdsvis lille Ladning, skal der nu Masseomsætning til at indvinde. Den skarpe Konkurrence, som Udviklingen og Tidens øvrige Forhold fører med sig, udkræver Hurtighed og Intensitet i alle Dispositioner i Modsætning til i Fortiden, hvor en Ladning Varer i Ro og Mag kunde opkøbes og afsættes.

For omkring halvtredsindstyve Aar siden vilde 10% Fortjeneste paa en Ladning Varer vel næppe være bleven anset for særlig godt. I Stedet for som tidligere at regne med Procent maa man nu ofte regne med pro mille. Storkøbmanden i Fortidens Forstand er paa mange Omraader tillige bleven Frembringer og Industriadrivende og afsætter ofte sine Frembringelser direkte til Konsumenterne eller lader dem afsætte gennem Agenter, som derfor ogsaa i nogle Tilfælde erstatter Fortidens Mellemand eller Storkøbmand.

Da Det Østasiatiske Kompagni den 20. Marts 1897 stiftedes, var der gaaet en lang Række Forhandlinger og Overvejelser forud. Overvejelserne tog særlig Sigte paa Forholdene i Danmark, Udviklingen i Verdensomsætningen og de i Begyndelsen af dette Afsnit omtalte Forskydninger samt Grundene til, at det ikke lod sig gøre at drive Verdenshandel som under den danske Handels Empire. De nyeste Handelsformer havde før dette Tidspunkt holdt deres Indtog her hjemme. Men der bestod endnu Brydninger mellem det gamle og det nye, og i nogle Sind var der Tvivl om, hvor vidt en Opgave, som den Kompagniet stillede sig, kunde løses i Danmark. Selvfølgelig vilde det have været langt lettere at oprette og lede et saadant Selskab i et af de store Handelscentre i Evropa end i København, hvor det kunde synes, at

Fortidens Betingelser var forsvundne med Undtagelse af det Vand, der nu som før forbinder København med fremmede Lande og Verdensdele. Dertil kom, at der med den forholdsvis lille Kapital paa $3\frac{1}{2}$ Million Kroner, hvoraf 2 Millioner Kroner var Aktiekapital og $1\frac{1}{2}$ Million Obligationslaan, baade skulde anskaffes Ruteskibe og indledes Verdenshandel. Det, hvormed der skulde begyndes og erhverves Tillid for at sætte Kompagniet i Stand til at naa frem, var mindre end 200.000 Pund Sterling. Set i Belysning af den Kendsgerning, at nogle af den Klasse Skibe, som Kompagniets store udenlandske, subventionerede Konkurrenter anvendte paa samme Rute, kostede omkring Halvdelen af hele Kompagniets Kapital, er det indlysende, at det paa Verdensmarkedet ikke kunde optræde med særlig Styrke eller paa en særlig Tillid indgydende Maade.

For overhovedet at naa sit Maal maatte Kompagniet være betænkt paa at fremstille Vekselvirkningsfaktorer og oprette de nødvendige Forbindelser paa fremmede Steder, og uagtet den eneste Tillid, Det Østasiatiske Kompagni den Gang havde bag sig ude i Verden, var den, det forud gennem Andersen & Co. havde vundet i Siam og de Siam nærmest liggende Lande, blev Forbindelser stiftet ude, og de udvidedes og udvikledes, som Tiden gik, og knyttedes fastere til Kompagniet ved stærke Tillidsbaand. Ogsaa i Danmark oprettedes Vekselvirkningsfaktorer, som udvides og udvikles bestandig. Trindt om i Verden, hvor Det Østasiatiske Kompagni selv er etableret, eller hvor det paa anden Maade har Interesser, og i de store Handelscentre har dets Navn efterhaanden faaet Betydning og Vægt.

Til Bedømmelse af Det Østasiatiske Kompagni som af andre Erhvervsforetagender er det nødvendigt at kende dets egentlige Væsen og de Forhold, hvorunder det virker; men kun de, der har Rede paa alle Traadene, har de rigtige Forudsætninger til Bedømmelsen.

I det følgende skal jeg i sammentrængt Form give en Fremstilling af Det Østasiatiske Kompagnis Stiftelse, Udvikling og Fremgang samt af dets Stilling nu efter godt 17 Aars Forløb.

Den 20. Marts 1897 udsendes et saalydende Prospektus:

INDBYDELSE TIL TEGNING
af
AKTIER OG 1^{STE} PRIORITETS PARTIALOBLIGATIONER
udstedte af
AKTIESELSKABET »DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI«
(THE EAST-ASIATIC COMPANY LIMITED)

Under ovenstaaende Firma er der dannet et Aktieselskab, hvis Formaal er at drive Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland eller Udland efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse.

I dette Øjemed har Selskabet overtaget den af Firmaet Andersen & Co. i en længere Aarrække i Bangkok i Siam og i nogle Aar i København førte Import- og Eksport-Forretning, saaledes at Firmaets hidtidige Chefer indtræde som administrerende Direktører i Selskabet.

Firmaet Andersen & Co.s Forretninger regnes fra 1ste Januar d. A. som udførte for Kompagniets Regning, hvorefter den Avance, der derved allerede er indvunden, kommer Kompagniet tilgode. For Forretningen ydes der ikke ved Overdragelsen nogen særlig Afstaaelsessum, hvorimod der svares de hidtilværende Chefer en fast aarlig Gage, saalænge de fungere som Direktører, og derhos en vis Andel af Forretningens aarlige Overskud, efter at der er afholdt 5 pCt. p. a. til Aktionærene.

De Aktiver, der overtages, bestaa i Varer, det til Forretningen hørende Inventar, et Barkskib, samt en i 1894 i Bangkok opført Saugmølle til Behandling af Teaktræ, hvoraf Firmaet har afskibet betydeligt til Europa i de seneste Aar. Samtlige Aktiver yde fuld Valuta for Overtagelsesbeløbene.

For at fremme og af al Kraft udvikle Eksporten og Importen, særligt mellem de østasiatiske Lande og Danmark, har Selskabet vedtaget at lade bygge 3 Dampskibe af c. 6000 Tons d. W., der bl. a. vil blive indrettede med Kjølrum.

Skibene antages at ville koste c. 2 $\frac{1}{4}$ Millioner Kroner. Desuden skal der anskaffes en mindre Damper, væsentligst bestemt til Kystfart i de asiatiske Farvande. Denne er anslaaet at ville koste c. $\frac{1}{4}$ Mill. Kroner.

Selskabets Kapital er bestemt til 3 $\frac{1}{2}$ Millioner Kroner,

hvoraf 2 Millioner Kroner i Aktier,

1 $\frac{1}{2}$ Millioner Kroner i 4 $\frac{1}{2}$ pCt.s Obligationer, som sikres ved Pant i Selskabets Skibe.

For Obligationslaanet udstedes en Hovedobligation, der paa Partialobligationsejernes Vegne bliver deponeret i Landmandsbanken, der i det hele er stillet som Repræsentant for Partialobligationsejerne.

Obligationerne, der udstedes i Stykker paa Kr. 2000 og Kr. 1000, amortiseres ved Lodtrækninger med mindst 75.000 Kr. aarligt i hvert Aars Juli Maaned til Udbetaling den paafølgende 1ste Oktober, første Gang i 1899.

Af Aktiekapitalen er 1 Million Kroner allerede fast placeret, medens de resterende 1 Million Kroner Aktier (i Stykker paa Kr. 2000 og Kr. 1000) og 1½ Million Kroner Obligationer udbydes til Tegning af Den Danske Landmandsbank, Hypothek- og Vekselbank i Kjøbenhavn i Henhold til nedenstaaende Prospektus.

Efter de Resultater, Firmaet Andersen & Co.s Forretninger hidtil have udvist, og efter de Kalkuler over Dampskibenes Drift, som ere udarbejdede af nævnte Firma og Firmaet C. K. Hansen her, og som henligger til Eftersyn i Landmandsbanken, tør der paaregnes et Udbytte til Aktionærerne af c. 8 pCt. p. a.

Selskabets Love er fremlagte til Eftersyn i forannævnte Bank.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1897.

I Bestyrelsen for »Det Østasiatiske Kompagni«

Js. GLÜCKSTADT,
Etatsraad, Bankdirektør.

DEUNTZER,
Professor.

HOLGER PETERSEN,
Grosserer, Fabrikant.

C. J. CARØE,
Grosserer.

VICTOR HØFFDING,
Grosserer.

Den 27. Marts 1897 blev *Det Østasiatiske Kompagni* anmeldt til Handelsregistret, hvilken Dag kan betragtes som dets officielle Tilblivelsesdag.

Det ovenfor gengivne Prospekt indeholder 2 Programpunkter, som Kompagniets Ledelse har handlet i Overensstemmelse med. Det første er dets Formaal, der er angivet som Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland eller Udland efter Bestyrelsesraadets nærmere Bestemmelse. Hvorledes Handel, Befordring og Industri har udviklet sig, siden Prospektet udsendtes, vil kunne udledes af det følgende. Det næste Programpunkt indeholdes i Ordene: »tør der paaregnes et Udbytte af ca. 8 pCt. p. a.« Dette har Kompagniet overholdt, thi selv om det et Par Aar i Begyndelsen ved Forholdenes Magt ikke var muligt at udbetale de 8 pCt., blev dette Forhold senere udlignet, saaledes at Dividenden gennemsnitlig har været ca. 8½ pCt. Som andre Erhvervselskaber kunde Kompagniet have ladet Dividenden fluktuere mere, end

det har været Tilfældet. Men Ledelsen har været af den Opfattelse, at det for saa effektivt som muligt at kunne forfølge Opgaven: at bidrage til at udvide og udvikle Danmarks Erhverv, navnlig ude fra, og samtidig skabe stabile Forhold for Fremtiden, er af væsentlig Betydning at konsolidere Kompagniet, ikke alene ved Henlæggelser og Afskrivninger, men særlig ved at udvikle bestaaende og oprette og oparbejde nye Erhvervskilder. Hvorledes Kompagniet er gaaet frem og paa hvilken Bane, det befinder sig, vil ogsaa fremgaa af det efterfølgende. Den Politik, Kompagniet har fulgt, er en Opbygnings- og Konsolideringspolitik med et stabilt Udbytte til Kapitalindskyderne, og denne Politik er sikkert i Kompagniets og dermed i Aktionærernes virkelige Interesse. Var der, naar saadant var muligt, bleven udbetalt højere Dividender, vilde det være sket paa Konsolideringens Bekostning, Aktierne vilde være blevet underkastet større Fluktuationer og i større Udstrækning have skiftet Hænder, og en stor Del af de nuværende Aktionærer vilde sikkert have maattet betale Aktierne efter en højere Kurs, end det nu har været Tilfældet, og i Virkeligheden ikke have opnaaet større Udbytte af deres Penge.

Der har fra Begyndelsen og ofte siden, været draget Sammenligninger mellem det tidligere: Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie og Det Østasiatiske Kompagni, idet sidstnævnte er bleven opfattet som en Genoptagelse af det første, eller de er begge bleven opfattede som havende samme Programformaal. Der er ikke og har ikke været tilstræbt andre Lighedspunkter imellem de to Selskaber, end at Det Østasiatiske Kompagni skulde søge at fremkalde en Udenrigshandel under Nutidens Former, som Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie drev i den under Fortidens. Det Østasiatiske Kompagnis Virkefeltter staar — vel ogsaa paa Grund af Navnet — i den offentlige Bevidsthed som de samme som det gamle Asiatiske Compagnies, nemlig Indien og Kina, men baade i dets Prospektus og Love har Bestyrelsen i sin Tid med Overlæg holdt *hele Verden* aaben for Kompagniet. I Lovenes Paragraf 2 hedder det:

»Selskabet, der fortsætter den af Andersen & Co. her og i Bangkok drevne Virksomhed, og ved hvis Stiftelse man særlig har haft

for Øje at fremme Forretningsforbindelsen imellem Danmark og oversøiske Pladser, navnlig Østasien, har til Formaal at drive Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland eller Udland indenfor de Grænser, Bestyrelsesraadet finder rigtig«.

Dermed staar en vid Mark, den store Verdensmark, aaben for Det Østasiatiske Kompagni, medens det gamle Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie med København som Hjemhavn, indskrænkede sit Virkefelt til Kina — i Reglen en enkelt Havn, Kanton, — samt Manilla, Javaøerne og Forindien. Og medens dette Kompagni fik Bistand, Rettigheder og Beskyttelse fra Statens Side, har Det Østasiatiske Kompagni ikke af Staten modtaget nogen Art af Forrettigheder, naar undtages, at det fik Tilladelse til at føre Splitflag i Anledning af, at det ansøgte om en Subvention for den faste Rute mellem København (Evropa) og Østasien, i Lighed med, hvad der ydes nogle af andre Nationers oversøiske Ruter, med hvilke Selskabet nærmest skulde konkurrere under Befarelsen af de samme Have og under samme Forhold. Under de Forhandlinger, som fandt Sted, blev det paapeget, at vor Handel paa Østasien i gamle Dage havde været stærkt støttet og beskyttet, og Forhandlingerne endte med, at der blev tilbudt Kompagniet Ret til at føre Splitflag, for at der dog kunde være nogen Lighed mellem det tidligere og det nuværende Selskab. Materielt set var dette ingen Bistand, men jeg kunde eventuelt paavise, at det ikke helt har været uden Betydning, blandt andet derved, at Linjen er kommen til at optræde med et særligt nationalt Anerkendelsesmærke ude i Verden. Der er saavel fra Kongernes som fra Kongefamiljens Side og af skiftende Regeringer vist Kompagniet Tillid og ydet det en moralsk Bistand, som udenfor Landets Grænser i forskellige Forhold maaske har virket nok saa frugtbringende som direkte Statstilskud. Paa ét Punkt kan der drages en Parallel mellem de to Selskaber, nemlig paa dette, at de begge har bidraget til at erhverve ude fra de samme Egne af Verden; men Det Østasiatiske Kompagni har samtidig med at forøge sine Erhvervsgrene udvidet sine Arbejdsomraader til andre Verdensdele og har saaledes flere Streng paa sin Bue end sin fortidige store Kollega. I denne

Sammenhæng kan det maaske have Interesse at sammenligne de to Selskabers Aktiebrev, som omstaaende gengives i Facsimile, og kortelig nævne Hovedtrækkene i den danske Handels Opstaaen og Forløb paa det rige Østen.

Den danske Handel paa østlige, fjerne Lande skriver sig fra noget ind i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede. I 1616 blev nemlig det første Ostindiske Kompagni med privat Tilskud fra den kongelige Kasse stiftet af Christian den Fjerde ved Tilskyndelse fra flere Sider og udrustet med forskellige Privilegier. Efter at have bestaaet i 34 Aar opløstes det i 1650 med betydeligt Underskud, men rekonstrueredes igen i 1670. Det sygnede dog atter hen og opløstes endelig i 1732; men af dets Aske opstod i samme Aar Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie med store Privilegier og Statens og Kongens Deltagelse. Det Ostindiske Kompagni havde vel ikke været frugtbringende for Kapitalindskyderne, men nationaløkonomisk set havde det haft Betydning for Danmark. Dette Selskab var til Tider næsten en Rigshandel, og det er ikke let til enhver Tid at udrede, hvor Kongens eller Statens Interesser endte, og de private begyndte. Det ses, at de datidige Admiralitetsherrer, saaledes Henrik Bielke, Curt Adelaer, Niels Juel og andre var Direktører for Det Ostindiske Kompagni, og at Christian den Femte i Forening med dette i 1672 udsendte Orlogsskibet *Oldenburg* med Ladning til Java, og at dette derfra tog en Ladning Varer til København. Som betegnende for den Tids Forhold kan anføres, at *Oldenburg*, som havde en Besætning paa ca. 150 Mand, brugte over 3 Aar til Rejsen frem og tilbage, og at der, da det kom hjem igen til København, var mindre end en Tredjedel af det oprindelige Mandskab tilbage, idet største Delen var døde som Følge af slet Proviant, daarlige hygiejniske Forhold og Ulykkestilfælde.

Det Kongelige Danske Octroyerede Asiatiske Compagnie opløstes i 1843, og Tranquebar, som havde tilhørt Danmark siden 1619, solgtes i 1845 til England for en Million Rigsdaler. Dermed endte den Gang Danmarks Storhandel paa Østen. Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie, som altsaa bestod fra 1732 til 1843, var af stor økonomisk og kulturel Betydning for Danmark. Det tilførte Landet i dette Tidsrum store Rigdomme og gav særlig i en Mellempperiode sine



underskrevne Directeurer
for det Kongelige Octroyerede Danske
Asiatiske Compagnie give hermed vildest at
H. Cancelleraad Ludvig Clausen Reimer

er Interessent i bemeldte Compagnies Fond for en Aar som
er en Tine Tysinde Aatte Hundrede Deel i bemeldte Compagnie
og udgiver H. C. P. Balle skriver Fem Hundrede Tysindeslæs Dansk
Comout. Thi erkjendes bemeldte H. Cancelleraad L.
C. Reimer

eller hvem dette Actiebrev med Brev behandler, for en
Interessent udi bemeldte det kongelige Octroyerede Danske
Asiatiske Compagnie, og skal være deelig og for Prætie af
saauden Capital udi bemeldte Compagnies Aktier og Effecter
inden og uden Europa, havende og tilkommende, saavel som
udi alle bemeldte Compagnie ved den kongelige allernaadigste
Octroy af 21 Marts 1792 forundte Friheder, Benuadlinger
og Herligheder, samt de derof ved den Allerhøjestes Bistand
flydende Fordele, gte efter dette Compagnies Conventions Indhold.
Men naar H. Cancelleraad L. C. Reimer
søker eller affpæner dette Actiebrev gives det for den Compagnies
Bogholder skriftlig tilkiende, som uester sauden Forandring og
indfører den Svøbendes Navn i Compagniets Bøger, saavel som
i Lysten over Compagniets Interessenters, for hvilken Transport
den Kvæbente betaler til Compagniets Bogholder af hver Artic
1. Rdtte, samt til Compagniets Fattig Casse i Rdtte og ligesaa meget
til sammes Fattig Besje. København den 12. Jani. 1790

Salmes Schæffer Reimer

Paa denne Actie er betalt Salmings-Lidbyttet af Compagniets
Liquidation med 1 Rdt. 2 Mk.
Kjøbenhavn, i 1845.

Wm. Munstfeldt.

Regt. Felte 1099.

FTur

Man kan se Compagniets Liquidation, og paa denne Actie
indtægt. 1845, og paa Høiherred. Regnskaber.
Kjøbenhavn den 12. Jani 1790. *Wm. Munstfeldt*
1874. 1875. 1876. 1877. 1878. 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884. 1885. 1886. 1887. 1888. 1889. 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913. 1914. 1915. 1916. 1917. 1918. 1919. 1920. 1921. 1922. 1923. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100. 2101. 2102. 2103. 2104. 2105. 2106. 2107. 2108. 2109. 2110. 2111. 2112. 2113. 2114. 2115. 2116. 2117. 2118. 2119. 2120. 2121. 2122. 2123. 2124. 2125. 2126. 2127. 2128. 2129. 2130. 2131. 2132. 2133. 2134. 2135. 2136. 2137. 2138. 2139. 2140. 2141. 2142. 2143. 2144. 2145. 2146. 2147. 2148. 2149. 2150. 2151. 2152. 2153. 2154. 2155. 2156. 2157. 2158. 2159. 2160. 2161. 2162. 2163. 2164. 2165. 2166. 2167. 2168. 2169. 2170. 2171. 2172. 2173. 2174. 2175. 2176. 2177. 2178. 2179. 2180. 2181. 2182. 2183. 2184. 2185. 2186. 2187. 2188. 2189. 2190. 2191. 2192. 2193. 2194. 2195. 2196. 2197. 2198. 2199. 2200. 2201. 2202. 2203. 2204. 2205. 2206. 2207. 2208. 2209. 2210. 2211. 2212. 2213. 2214. 2215. 2216. 2217. 2218. 2219. 2220. 2221. 2222. 2223. 2224. 2225. 2226. 2227. 2228. 2229. 2230. 2231. 2232. 2233. 2234. 2235. 2236. 2237. 2238. 2239. 2240. 2241. 2242. 2243. 2244. 2245. 2246. 2247. 2248. 2249. 2250. 2251. 2252. 2253. 2254. 2255. 2256. 2257. 2258. 2259. 2260. 2261. 2262. 2263. 2264. 2265. 2266. 2267. 2268. 2269. 2270. 2271. 2272. 2273. 2274. 2275. 2276. 2277. 2278. 2279. 2280. 2281. 2282. 2283. 2284. 2285. 2286. 2287. 2288. 2289. 2290. 2291. 2292. 2293. 2294. 2295. 2296. 2297. 2298. 2299. 2300. 2301. 2302. 2303. 2304. 2305. 2306. 2307. 2308. 2309. 2310. 2311. 2312. 2313. 2314. 2315. 2316. 2317. 2318. 2319. 2320. 2321. 2322. 2323. 2324. 2325. 2326. 2327. 2328. 2329. 2330. 2331. 2332. 2333. 2334. 2335. 2336. 2337. 2338. 2339. 2340. 2341. 2342. 2343. 2344. 2345. 2346. 2347. 2348. 2349. 2350. 2351. 2352. 2353. 2354. 2355. 2356. 2357. 2358. 2359. 2360. 2361. 2362. 2363. 2364. 2365. 2366. 2367. 2368. 2369. 2370. 2371. 2372. 2373. 2374. 2375. 2376. 2377. 2378. 2379. 2380. 2381. 2382. 2383. 2384. 2385. 2386. 2387. 2388. 2389. 2390. 2391. 2392. 2393. 2394. 2395. 2396. 2397. 2398. 2399. 2400. 2401. 2402. 2403. 2404. 2405. 2406. 2407. 2408. 2409. 2410. 2411. 2412. 2413. 2414. 2415. 2416. 2417. 2418. 2419. 2420. 2421. 2422. 2423. 2424. 2425. 2426. 2427. 2428. 2429. 2430. 2431. 2432. 2433. 2434. 2435. 2436. 2437. 2438. 2439. 2440. 2441. 2442. 2443. 2444. 2445. 2446. 2447. 2448. 2449. 2450. 2451. 2452. 2453. 2454. 2455. 2456. 2457. 2458. 2459. 2460. 2461. 2462. 2463. 2464. 2465. 2466. 2467. 2468. 2469. 2470. 2471. 2472. 2473. 2474. 2475. 2476. 2477. 2478. 2479. 2480. 2481. 2482. 2483. 2484. 2485. 2486. 2487. 2488. 2489. 2490. 2491. 2492. 2493. 2494. 2495. 2496. 2497. 2498. 2499. 2500. 2501. 2502. 2503. 2504. 2505. 2506. 2507. 2508. 2509. 2510. 2511. 2512. 2513. 2514. 2515. 2516. 2517. 2518. 2519. 2520. 2521. 2522. 2523. 2524. 2525. 2526. 2527. 2528. 2529. 2530. 2531. 2532. 2533. 2534. 2535. 2536. 2537. 2538. 2539. 2540. 2541. 2542. 2543. 2544. 2545. 2546. 2547. 2548. 2549. 2550. 2551. 2552. 2553. 2554. 2555. 2556. 2557. 2558. 2559. 2560. 2561. 2562. 2563. 2564. 2565. 2566. 2567. 2568. 2569. 2570. 2571. 2572. 2573. 2574. 2575. 2576. 2577. 2578. 2579. 2580. 2581. 2582. 2583. 2584. 2585. 2586. 2587. 2588. 2589. 2590. 2591. 2592. 2593. 2594. 2595. 2596. 2597. 2598. 2599. 2600. 2601. 2602. 2603. 2604. 2605. 2606. 2607. 2608. 2609. 2610. 2611. 2612. 2613. 2614. 2615. 2616. 2617. 2618. 2619. 2620. 2621. 2622. 2623. 2624. 2625. 2626. 2627. 2628. 2629. 2630. 2631. 2632. 2633. 2634. 2635. 2636. 2637. 2638. 2639. 2640. 2641. 2642. 2643. 2644. 2645. 2646. 2647. 2648. 2649. 2650. 2651. 2652. 2653. 2654. 2655. 2656. 2657. 2658. 2659. 2660. 2661. 2662. 2663. 2664. 2665. 2666. 2667. 2668. 2669. 2670. 2671. 2672. 2673. 2674. 2675. 2676. 2677. 2678. 2679. 2680. 2681. 2682. 2683. 2684. 2685. 2686. 2687. 2688. 2689. 2690. 2691. 2692. 2693. 2694. 2695. 2696. 2697. 2698. 2699. 2700. 2701. 2702. 2703. 2704. 2705. 2706. 2707. 2708. 2709. 2710. 2711. 2712. 2713. 2714. 2715. 2716. 2717. 2718. 2719. 2720. 2721. 2722. 2723. 2724. 2725. 2726. 2727. 2728. 2729. 2730. 2731. 2732. 2733. 2734. 2735. 2736. 2737. 2738. 2739. 2740. 2741. 2742. 2743. 2744. 2745. 2746. 2747. 2748. 2749. 2750. 2751. 2752. 2753. 2754. 2755. 2756. 2757. 2758. 2759. 2760. 2761. 2762. 2763. 2764. 2765. 2766. 2767. 2768. 2769. 2770. 2771. 2772. 2773. 2774. 2775. 2776. 2777. 2778. 2779. 2780. 2781. 2782. 2783. 2784. 2785. 2786. 2787. 2788. 2789. 2790. 2791. 2792. 2793. 2794. 2795. 2796. 2797. 2798. 2799. 2800. 2801. 2802. 2803. 2804. 2805. 2806. 2807. 2808. 2809. 2810. 2811. 2812. 2813. 2814. 2815. 2816. 2817. 2818. 2819. 2820. 2821. 2822. 2823. 2824. 2825. 2826. 2827. 2828. 2829. 2830. 2831. 2832. 2833. 2834. 2835. 2836. 2837. 2838. 2839. 2840. 2841. 2842. 2843. 2844. 2845. 2846. 2847. 2848. 2849. 2850. 2851. 2852. 2853. 2854. 2855. 2856. 2857. 2858. 2859. 2860. 2861. 2862. 2863. 2864. 2865. 2866. 2867. 2868. 2869. 2870. 2871. 2872. 2873. 2874. 2875. 2876. 2877. 2878. 2879. 2880. 2881. 2882. 2883. 2884. 2885. 2886. 2887. 2888. 2889. 2890. 2891. 2892. 2893. 2894. 2895. 2896. 2897. 2898. 2899. 2900. 2901. 2902. 2903. 2904. 2905. 2906. 2907. 2908. 2909. 2910. 2911. 2912. 2913. 2914. 2915. 2916. 2917. 2918. 2919. 2920. 2921. 2922. 2923. 2924. 2925. 2926. 2927. 2928. 2929. 2930. 2931. 2932. 2933. 2934. 2935. 2936. 2937. 2938. 2939. 2940. 2941. 2942. 2943. 2944. 2945. 2946. 2947. 2948. 2949. 2950. 2951. 2952. 2953. 2954. 2955. 2956. 2957. 2958. 2959. 2960. 2961. 2962. 2963. 2964. 2965. 2966. 2967. 2968. 2969. 2970. 2971. 2972. 2973. 2974. 2975. 2976. 2977. 2978. 2979. 2980. 2981. 2982. 2983. 2984. 2985. 2986. 2987. 2988. 2989. 2990. 2991. 2992. 2993. 2994. 2995. 2996. 2997. 2998. 2999. 3000. 3001. 3002. 3003. 3004. 3005. 3006. 3007. 3008. 3009. 3010. 3011. 3012. 3013. 3014. 3015. 3016. 3017. 3018. 3019. 3020. 3021. 3022. 3023. 3024. 3025. 3026. 3027. 3028. 3029. 3030. 3031. 3032. 3033. 3034. 3035. 3036. 3037. 3038. 3039. 3040. 3041. 3042. 3043. 3044. 3045. 3046. 3047. 3048. 3049. 3050. 3051. 3052. 3053. 3054. 3055. 3056. 3057. 3058. 3059. 3060. 3061. 3062. 3063. 3064. 3065. 3066. 3067. 3068. 3069. 3070. 3071. 3072. 3073. 3074. 3075. 3076. 3077. 3078. 3079. 3080. 3081. 3082. 3083. 3084. 3085. 3086. 3087. 3088. 3089. 3090. 3091. 3092. 3093. 3094. 3095. 3096. 3097. 3098. 3099. 3100. 3101. 3102. 3103. 3104. 3105. 3106. 3107. 3108. 3109. 3110. 3111. 3112. 3113. 3114. 3115. 3116. 3117. 3118. 3119. 3120. 3121. 3122. 3123. 3124. 3125. 3126. 3127. 3128. 3129. 3130. 3131. 3132. 3133. 3134. 3135. 3136. 3137. 3138. 3139. 3140. 3141. 3142. 3143. 3144. 3145. 3146. 3147. 3148. 3149. 3150. 3151. 3152. 3153. 3154. 3155. 3156. 3157. 3158. 3159. 3160. 3161. 3162. 3163. 3164. 3165. 3166. 3167. 3168. 3169. 3170. 3171. 3172. 3173. 3174. 3175. 3176. 3177. 3178. 3179. 3180. 3181. 3182. 3183. 3184. 3185. 3186. 3187. 3188. 3189. 3190. 3191. 3192. 3193. 3194. 3195. 3196. 3197. 3198. 3199. 3200. 3201. 3202. 3203. 3204. 3205. 3206. 3207. 3208. 3209. 3210. 3211. 3212. 3213. 3214. 3215. 3216. 3217. 3218. 3219. 3220. 3221. 3222. 3223. 3224. 3225. 3226. 3227. 3228. 3229. 3230. 3231. 3232. 3233. 3234. 3235. 3236. 3237. 3238. 3239. 3240. 3241. 3242. 3243. 3244. 3245. 3246. 3247. 3248. 3249. 3250. 3251. 3252. 3253. 3254. 3255. 3256. 3257. 3258. 3259. 3260. 3261. 3262. 3263. 3264. 3265. 3266. 3267. 3268. 3269. 3270. 3271. 3272. 3273. 3274. 3275. 3276. 3277. 3278. 3279. 3280. 3281. 3282. 3283. 3284. 3285. 3286. 3287. 3288. 3289. 3290. 3291. 3292. 3293. 3294. 3295. 3296. 3297. 3298. 3299. 3300. 3301. 3302. 3303. 3304. 3305. 3306. 3307. 3308. 3309. 3310. 3311. 3312. 3313. 3314. 3315. 3316. 3317. 3318. 3319. 3320. 3321. 3322. 3323. 3324. 3325. 3326. 3327. 3328. 3329. 3330. 3331. 3332. 3333. 3334. 3335. 3336. 3337. 3338. 3339. 3340. 3341. 3342. 3343. 3344. 3345. 3346. 3347. 3348. 3349. 3350. 3351. 3352. 3353. 3354. 3355. 3356. 3357. 3358. 3359. 3360. 3361. 3362. 3363. 3364. 3365. 3366. 3367. 3368. 3369. 3370. 3371. 3372. 3373. 3374. 3375. 3376. 3377. 3378. 3379. 3380. 3381. 3382. 3383. 3384. 3385. 3386. 3387. 3388. 3389. 3390. 3391. 3392. 3393. 3394. 3395. 3396. 3397. 3398. 3399. 3400. 3401. 3402. 3403. 3404. 3405. 3406. 3407. 3408. 3409. 3410. 3411. 3412. 3413. 3414. 3415. 3416. 3417. 3418. 3419. 3420. 3421. 3422. 3423. 3424. 3425. 3426. 3427. 3428. 3429. 3430. 3431. 3432. 3433. 3434. 3435. 3436. 3437. 3438. 3439. 3440. 3441. 3442. 3443. 3444. 3445. 3446. 3447. 3448. 3449. 3450. 3451. 3452. 3453. 3454. 3455. 3456. 3457. 3458. 3459. 3460. 3461. 3462. 3463. 3464. 3465. 3466. 3467. 3468. 3469. 3470. 3471. 3472. 3473. 3474. 3475. 3476. 3477. 3478. 3479. 3480. 3481. 3482. 3483. 3484. 3485. 3486. 3487. 3488. 3489. 3490. 3491. 3492. 3493. 3494. 3495. 3496. 3497. 3498. 3499. 3500. 3501. 3502. 3503. 3504. 3505. 3506. 3507. 3508. 3509. 3510. 3511. 3512. 3513. 3514. 3515. 3516. 3517. 3518. 3519. 3520. 3521. 3522. 3523. 3524. 3525. 3526. 3527. 3528. 3529. 3530. 3531. 3532. 3533. 3534. 3535. 3536. 3537. 3538. 3539. 3540. 3541. 3542. 3543. 3544. 3545. 3546. 3547. 3548. 3549. 3550. 3551. 3552. 3553. 3554. 3555. 3556. 3557. 3558. 3559. 3560. 3561. 3562. 3563. 3564. 3565. 3566. 3567. 3568. 3569. 3570. 3571. 3572. 3573. 3574. 3575. 3576. 3577. 3578. 3579. 3580. 3581. 3582. 3583. 3584. 3585. 3586. 3587. 3588. 3589. 3590. 3591. 3592. 3593. 3594. 3595. 3596. 3597. 3598. 3599. 3600. 3601. 3602. 3603. 3604. 3605. 3606. 3607. 3608. 3609. 3610. 3611. 3612. 3613. 3614. 3615. 3616. 3617. 3618. 3619. 3620. 3621. 3622. 3623. 3624. 3625. 3626. 3627. 3628. 3629. 3630. 3631. 3632. 3633. 3634. 3635. 3636. 3637. 3638. 3639. 3640. 3641. 3642. 3643. 3644. 3645. 3646. 3647. 3648. 3649. 3650. 3651. 3652. 3653. 3654. 3655. 3656. 3657. 3658. 3659. 3660. 3661. 3662. 3663. 3664. 3665. 3666. 3667. 3668. 3669. 3670. 3671. 3672. 3673. 3674. 3675. 3676. 3677. 3678. 3679. 3680. 3681. 3682. 3683. 3684. 3685. 3686. 3687. 3688. 3689. 3690. 3691. 3692. 3693. 3694. 3695. 3696. 3697. 3698. 3699. 3700. 3701. 3702. 3703. 3704. 3705. 3706. 3707. 3708. 3709. 3710. 3711. 3712. 3713. 3714. 3715. 3716. 3717. 3718. 3719. 3720. 3721. 3722. 3723. 3724. 3725. 3726. 3727. 3728. 3729. 3730. 3731. 3732. 3733. 3734. 3735. 3736. 3737. 3738. 3739. 3740. 3741. 3742. 3743. 3744. 3745. 3746. 3747. 3748. 3749. 3750. 3751. 3752. 3753. 3754. 3755. 3756. 3757. 3758. 3



Litra A
No 6

Kr. 2000

BESTYRELSEN FOR AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST-ASIATIC COMPANY LIMITED)

erkender herved, at

I HÆNDEHAVEREN.

er Deltager i bemeldte Selskab med

TO TUSINDE KRONER

og som saadan har forholdsmæssig Andel i Selskabets
Ejendele og Rettigheder i Overensstemmelse med Lovene.

Kjøbenhavn, December 1897.

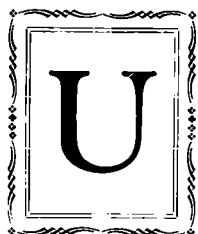
J. Thomsen *Præsident*
W. Thomsen *Generaldirektør*

Med nærværende Aktie følge Udbyttekuponer for Aarene 1897—1942 inkl.

Facsimile af Det Østasiatiske Kompagnis Aktiebrev

Aktionærer et overordentligt smukt Udbytte. Men med de fede Aarsyntes Energien at svinde, og Selvopgivelse fulgte efter Danmarks Ulykker i Begyndelsen af det nittende Aarhundrede. Efter at Handelen paa Østen var bleven givet fri mod en Afgift til Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie, fremstod flere private, storsynede Købmænd, som til Fordel baade for sig selv og Danmark tog Del i Handelen og Skibsfarten paa Østen. Ogsaa paa andre fjerne oversøiske Lande som Vestindien og Afrika drev Danmark i hine Tider, og senere, Handel ved oktrojerede og privilegerede Selskaber og private Købmænd.

IV.



MIDDELBART efter Det Østasiatiske Kompagnis Stiftelse skredes der til at bringe de for den første Periode lagte Planer til Udførelse. De tre første Rutedampskibe og et Kystdampskib blev bestilt. Før disse blev færdige, kunde det, der var det store Formaal, ikke paabegyndes; men i Mellemtiden udvidedes de Forretningsomraader, Andersen & Co. havde afstaaet, Forarbejder til Udnyttelse af Rutefarten foretoges, og Forbindelser blev indledede.

Forarbejderne var ikke det mindst vigtige. Alene det, at Danmark vilde optræde med en fast Rute paa Østasien i Samarbejde eller Konkurrence med allerede bestaaende Linjer, særlig engelske, tyske, franske og hollandske, vakte baade Opsigt og Modstand. Selv om det ikke gik til paa samme Maade, som jeg før har omtalt, da de forskellige Nationer mødtes i væbnet Konkurrence, var der ikke Mangel paa skarpe Argumenter, for Eksempel Udtalelser om, at hvis Kompagniet med sine Skibe kom til de andre Linjers respektive Hjemsteder, ja blot til de fremmede Havne, som de anløb, vilde det faa en kort Tilværelse. Der var saaledes ikke noget stort Udvalg af Havne. Men Udvikling og Fremskridt opnaas som Regel gennem Arbejde og Kamp.

Der var noget før dette Tidspunkt efter en heftig Konkurrencekamp imellem alle de faste Rutelinjer paa Østasien af disse bleven dannet en Art Ring eller Forening ved Navn *The Straits, China and Japan Conference*, hvis Formaal var at opretholde stabile og lønnende Fragtrater og monopolisere al Stykgodsfragt, det vil sige Hovedparten af Ladningen, til og fra Havne i Evropa og Østasien, som berørtes af »Conferencen«s Skibe. I det Øjemed at holde andre Linjer udenfor Ringen og forhindre dem, som

ikke hørte med dertil, i at optræde konkurrerende, blev der oprettet et Rabatsystem, hvorefter alle de Firmaer, som afskibede deres Varer med »Conferencen«s Skibe og ikke havde afskibet Varer med udenfor staaende Skibe indenfor en Tidsfrist af 6 Maaneder, modtog Tilbagebetaling af en vis Procentdel af den erlagte Fragt og efter et Aars Forløb endnu en Rabat, som dog bortfaldt, hvis der i samme Tidsrum fra vedkommende Firmaers Side havde fundet Afskibninger Sted med saakaldte »outsiders«. Købmændene og andre Afskibere opnaaede derved at faa ikke blot hyppige og regelmæssige Afskibninger af større eller mindre Par-tier, efterhaanden som de kom frem, men ogsaa stabile og sikkert ikke overdreven høje Fragter at regne med og basere deres Forretninger paa.

Da jeg i London henvendte mig til Lederne af denne »Conference«, fik jeg at føle, at den ikke alene var vanskelig at faa i Tale, men ogsaa meget eksklusiv, og det blev mig meddelt, at »Conferencen« var mere end tilstrækkelig forsynet med Skibe til at besørge de til enhver Tid — og mere til — fremkommende Varer, samt at Kompagniet ingen Hjemmebasis havde, da Danmark hverken indførte eller eksporterede noget af Betydning fra og til vedkommende Egne. Kompagniet havde saaledes ikke noget Krav paa at komme i Betragtning. Ingen af Linjerne vilde have det med paa deres specielle Omraader, og »Conferencen« ikke i nogen af de Havne, hvortil hver især af Linjerne ved Overenskomst var bundne. Det aller bedste Argument: Styrke, som Kompagniet ikke besad, kunde ikke anvendes, og hertil kom, at de bedste Forbindelser i saa godt som alle Havne paa en eller anden Maade som Agenter var bundne til de store og mægtige Dampskibslinjer. Under disse Henvendelser og Forhandlinger lærte jeg meget, først og fremmest at Kompagniet maatte stole paa sig selv, men samtidig lærte jeg at kende, under hvilke Forhold det vilde have været lettere at skaffe sig Ørenlyd. Da disse ikke var til Stede, maatte der stræbes hen til at skaffe dem til Veje, hvilket ogsaa skete. Det Østasiatiske Kompagni har efterhaanden faaet en vægtig Stemme i dette og andre toneangivende Kor.

Den Gang kom jeg i Berøring med Kredse i Udlandet, i hvilke der for Det Østasiatiske Kompagni erhvervedes Sympati og Venskab, som har staaet sin Prøve og er bleven knyttet fastere. Det Østasiatiske

Kompagni blev optaget i »Conferencen« og fik foruden fri Adgang til Havne i Østersøen og Skandinavien Adgang til Antwerpen, men kun for de tre bestilte Skibe. Andre og flere maatte det ikke sætte ind paa Ruten Østasien. Der var altsaa her Forhindringer, der skulde overvindes, og som er bleven overvundne. Tid efter anden er med Kompagniets tiltagende Omsætning og Vækst flere og flere Skibe kommen til paa denne og andre Ruter. Det har skabt sig egne Interessessfærer og har de samme Rettigheder med Hensyn til Antal og Tonnage af egne Skibe som andre Medlemmer af »Conferencen«.

Ud fra den Betragtning, at Handelen følger Flaget, har Det Østasiatiske Kompagnis Skibsfart udviklet sig til at omfatte Hovedruter paa alle Verdensdele i Forbindelse med forskellige Kyststruter. Ruterne er angivet paa Kortet Side 112. Hovedruterne gaar gennem Suezkanalen til Forindien, Siam, Kina, Japan og Avstralien, til Sydafrika, Indien og Avstralien, gennem Panamakanalen til saa vel den sydlige som den nordlige Del af Amerikas Vestkyst og over Stillehavet til Japan og Kina, samt endelig til Vestindien. I Tilslutning til Kompagniets egne Linjer har det Forbindelse med fremmede Selskabers Linjer, hvis Tilblivelse helt eller delvis skyldes det selv, hvorom senere.

De første tre Ruteskibe var færdige og sattes i Fart henholdsvis i Foraaret (»Siam«), i Midten og lidt over Midten af 1898. I Mellemtiden havde jeg foretaget Rejser i Evropa og været i Siam og andre Steder i Østen, dels for at udvide allerede bestaaende Virksomheder og indlede nye og dels for at stifte Forbindelser. De samme Vanskeligheder, som gjorde sig gældende ved Indledelsen af Skibsfarten, traadte atter frem her under noget andre Former. Vilde Kompagniet drive Handel og fylde sine Skibe fra Østen til Evropa, maatte det have Forbindelser paa Skibenes Anløbssteder, dels for at afsætte sine Eksportvarer og opkøbe Varer for egen Regning, og dels for at engagere Ladning som Fragt for andre. Som tidligere antydet, var de mest betydende Firmaer allerede knyttede til de store Dampskibslinjer som Agenter, og hertil kom, at de selv var Forhandlere af Eksportvarer fra Evropa og Opkøbere for egen Regning af Østens Varer og derfor baade som Købmænd og som Redernes Repræsentanter modtog og afsendte Varer med de Skibe, de var Agen-

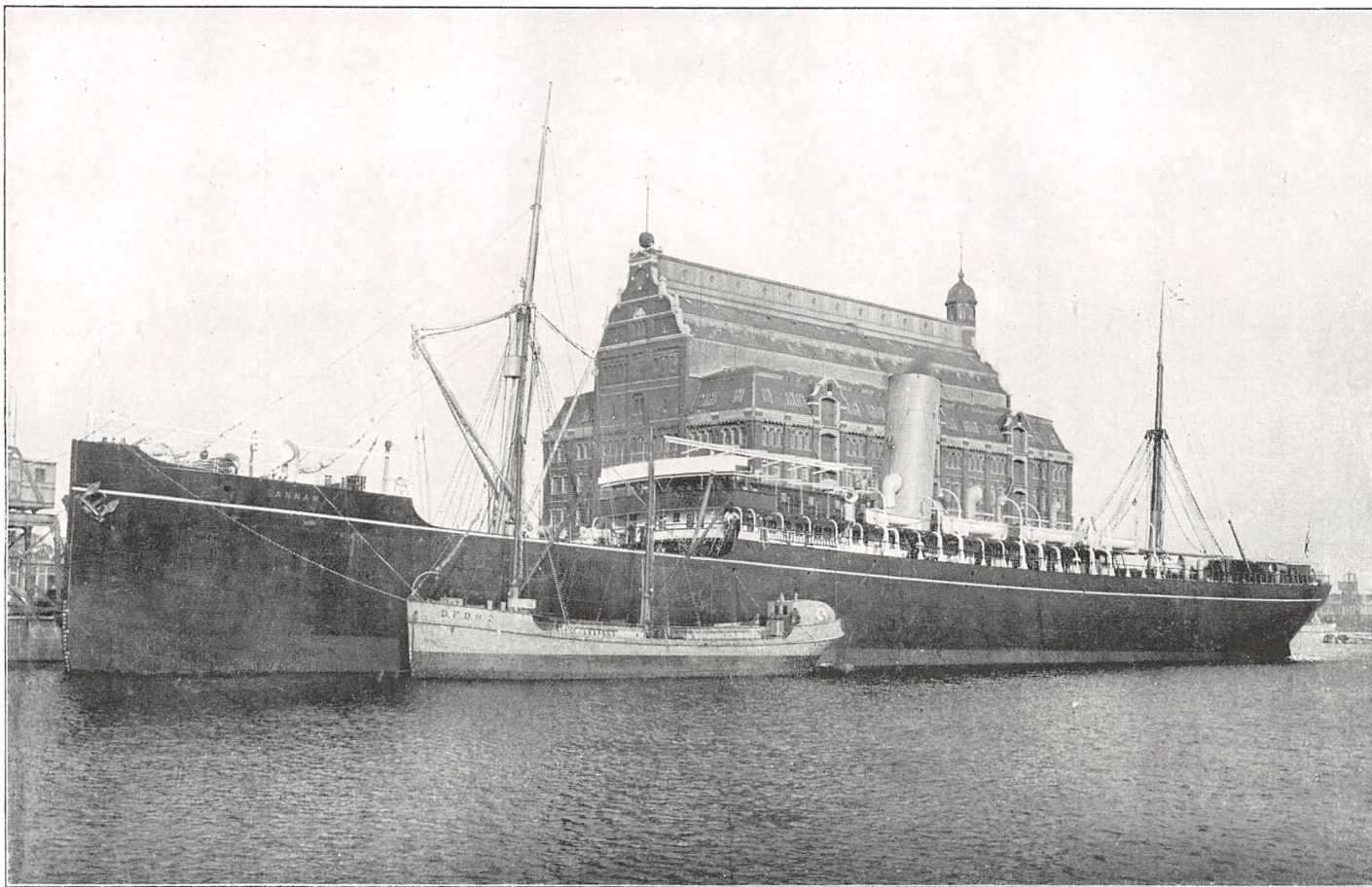


»Siam«, Lasteevne 6.000 Tons, afsejler fra København til Østasien den 2. Marts 1898

ter for. Her var altsaa flere Modsætningsforhold. Vel kunde Kompagniet faa Agenter, men det var navnlig henvist til saadanne, som i Følge Forholdenes Natur var dets Konkurrenter. Men de maatte haves, og under Forhandlingerne herom gjorde det samme sig gældende som ved Forhandlingerne med »Conferencen«. Vilde Det Østasiatiske Kompagni naa frem til Masseomsætning, som er en uundgaaelig Betingelse for at være Storkøbsmand nu til Dags, var det et Spørgsmaal om Magt; Styrke i Skibsfart og Selvstændighed i Handel skylder Kompagniet den Stilling, det er kommet til at indtage. Der blev under denne Begyndelse lagt Planer, som mindre gav sig Udslag i Ord end i Gerning, og som, hvis de var fremkomne i Ord, maaske vilde have virket skræmmende, men, efterhaanden som det ene har underbygget det andet og er kommet til at fremtræde som Led i det foregaaende, har virket som det selvfølgelige. Under saadanne Omstændigheder er det af Betydning at se frem og ud over Dagen i Morgen og at tage Forholdene og Udviklingen og det, der bærer hen imod denne, i Betragtning og derved forsøge at drage Nytte af de til enhver Tid bestaaende eller indtrædende Forhold. Det Østasiatiske Kompagni maatte, om det vilde vinde frem, selv være bosiddende paa nogle af de vigtigste Steder, og andre Steder maatte det erhverve sig Forbindelser med fælles Interesser. Det maatte forsøge at forlige de modstridende Interesser og beflitte sig paa ved eget Initiativ tildels paa bar Bund at skabe Samvirken i Lande, hvor Samarbejdet kunde blive til fælles Fordel, og hvor Betingelsen, det store Opland, var til Stede. At det ikke var let at samle saadanne Interesser under samme Synspunkt baade med Henblik paa det øjeblikkelige og det fremtidige Maal, vidstes vel og blev desuden snart bekræftet, men uagtet det ikke al Tid gik, som Kompagniet ønskede, har dette Princip i det hele og store været til Gavn baade for Kompagniet selv og for Institutioner og andre, det har arbejdet og vedblivende arbejder sammen med. Saaledes skabtes Vekselvirkningsfaktorer udadtil; men for at kunne komme til at høste saa vidt muligt den fulde Nytte af den større Skibsfart og Handel, som vilde blive og er bleven Følgen deraf, maatte de alt bestaaende stadig udvides og udvikles, og nye oprettes baade i Danmark og paa oversøiske Pladser. Disse Vekselvirkningsfaktorer, som alle kommer ind

under Handel, Skibsfart og Industri, skulde arbejde sammen til gensidig Styrkelse og det heles Vel, og efter de nævnte Principper er der siden 1898 gaaet frem i Det Østasiatiske Kompagni. Det er dog ikke al Tid ad den lige Vej, Kompagniet er naaet saa vidt frem mod Maalet, og der har ofte været ret trange Omveje at vandre; men i meget sjældne Tilfælde er der vendt om, og Udholdenhed har ofte vundet tilsyneladende tabte Slag. Paa Vejen mod Maalet mødes saa mange Tilfældigheder, og det er ikke sjældent, at disse, naar de gribes og drages til Nytte, bliver betydende Momenter og medafgørende for Resultaterne. Saavidt muligt maa det jo undgaas at gribe og fastholde uvigtige Tilfældigheder; men i Forbindelse med ethvert stort og forgrenet Arbejde er der mange Biomstændigheder, som har Betydning under Udførelsen, men er forsvundne — som Stilladset om Bygningen — naar Værket staa færdigt. Disse Midlertidigheder og Mellemed erindres ikke siden efter, end ikke alle de medarbejdende har al Tid Forstaaelsen af deres Nødvendighed, og for dem, der kommer til senere og kun har de færdige Kendsgerninger for sig, kan de, selv om de kendes, ofte staa som overflødige. Sikkert gaas der mange Skridt, som kunde have været sparet; ikke sjældent viser den Vej, som ved første Øjekast synes at være den rette, sig senere at være ufarbar, og til Tider vendes der om i Nærheden af Maalet og slaas ind paa en ny Vej. Her gælder det gamle Ord, at alle Veje fører til Rom. Dette passer paa Det Østasiatiske Kompagni som paa saa mange andre Forhold. Hvor der handles, dér spildes, og blev der ikke spildt, vilde vel nok mange for Medbør løbe paa Klipperne. Modgang og Forhindringer holder Folk vaagne.

Hovedresultaterne af det unge Kompagnis Virksomhed i 1898 og Udsigterne for Fremtiden var saaledes, at der kunde tænkes paa Kapitaludvidelse og Forøgelse af Flaaden. Der blev bestilt tre nye Dampskibe af en større Type, af hvilke det første var færdigt i Eftersommeren 1899. I Mellemtiden var *Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab* bleven dannet ved Det Østasiatiske Kompagnis Initiativ. Aktiekapitalen var 3 Millioner Rubler, hvoraf Det Østasiatiske Kompagni tegnede Halvdelen. Der var Forventning om Tilslutning af russisk Kapital, naar Selskabet var traadt i Virksomhed.



Dampskibet »Annam«, Lasteevne 7.000 Tons, i Københavns Frihavn

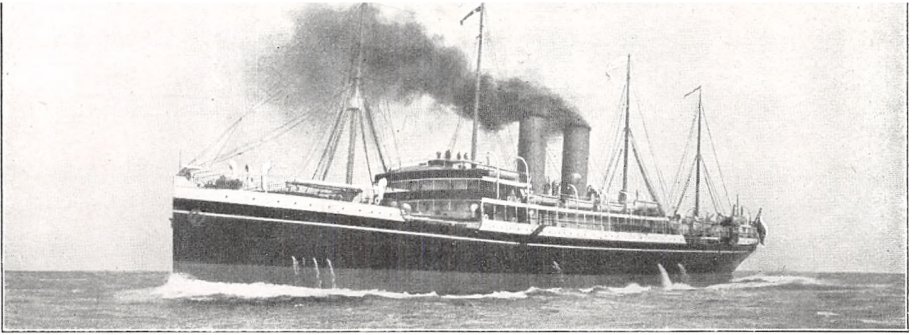
Den Betragtning, der laa til Grund for Oprettelsen af det russiske Selskab, var den, at Østersølandene, og særlig Rusland, som til Trods for sin store Udstrækning og store Folkemængde tog forholdsvis ringe Del i sin egen udenrigske Skibsfart og Handel, var det store Opland, som Opmærksomheden specielt skulde rettes paa. Det ansaas for mere formaalstjenligt at deltage i denne Skibsfart og Handel under russisk Flag end under dansk, og det kunde kun være i Ruslands egen Interesse at forøge sin Skibsfart og Handel under eget Flag, selv om det skete under Samarbejde med et dansk Selskab, som ikke, om Forholdene paa dette Omraade maatte udvikle sig tilfredsstillende, kunde antages at komme til at virke anderledes end i fælles Interesse. Denne Betragtning vandt Bifald i Rusland, og Kejseren sanktionerede den 15. Maj 1899 Statutterne for Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab og opmuntrede paa forskellig Maade til at gaa frem efter de lagte Planer. Af Det Østasiatiske Kompagnis da i Fart og under Bygning værende seks Skibe, blev de tre overdragne til det russiske Selskab, og dette blev efter Fremsættelsen af forskellige Argumenter optaget i The Straits, China and Japan Conference paa Det Østasiatiske Kompagnis Betingelser under dettes Ægide, og en Tid med frugtbringende Samarbejde begyndte. Ruslands store Besiddelser ved Stillehavskysten krævede Udvikling, hvortil der medgik meget store Godsmængder, hvilket kom saa vel Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab som Det Østasiatiske Kompagni til Gode. Desuden var Rusland selv en stor Konsument af Varer fra det fjerne Østen.

Den første store Opgave for Det Østasiatiske Kompagni, som resulterede af denne Kombination, var en Kontrakt for Befordring af store Mængder Jernbanemateriale fra Evropa til det fjerne Østen. Dernæst Udførelsen af Troppetransporter under Bokseroprøret i Kina i 1900—1901. Det Østasiatiske Kompagni paatog sig at befordre ialt 15.500 Mand Tropper foruden 70.000 Tons forskelligartet Materiel i dets egne, Datterselskabets og befragtede Skibe. Opgaven løstes til den russiske Regerings Tilfredshed og med et godt Resultat for begge Selskaber. Men Rusland er et stort og et underligt Land, hvis Ejendommeligheder og Folkeegenskaber det synes vanskeligt for dets egne at komme

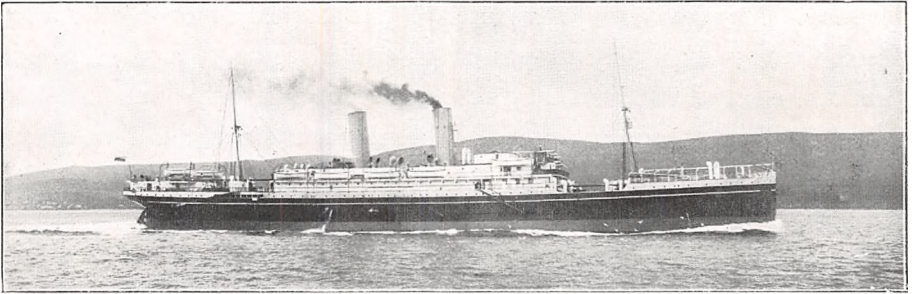
til Bunds i, og som fremmede selvfølgelig har langt større Vanskelighed ved at lære at kende. Der er mange Forhold, der skal regnes med, og som ikke alle kan regne med.

Saa kom den russisk-japanske Krig i 1904—05 og med den Det Østasiatiske Kompagnis hidtil største Enkeltopgave. Den russiske Skibsfart paa Østasien blev lammet ved Begivenhedernes Gang, og som saa mange andre søfarende Nationers Erhvervsselskaber forsøgte Kompagniet at drage Nytte af den ved Krigen opstaaede Situation, og det kunde her støtte sig til det Fodfæste, det havde vundet i Rusland. Selv planlagde det Opgaven, som blev forelagt paa bestemmende Steder i St. Petersborg, og som gik ud paa at tilføre Mansjuriet forskelligartede Fornødenheder. Den blev antaget, og Kompagniet blev opmuntret til at gaa i Gang. Opgaven var af ikke ringe Omfang, og i de næste seks Maaneder udførtes der fra København ved Dag og Nat et Arbejde, som strakte sig Jorden rundt og var saa fuldt af Komplikationer, at det, naar det genkaldes i Erindringen, forekommer næsten æventyrligt. Men under selve Arbejdet traadte den haarde Virkelighed Kompagniet i Møde i al sin Strenghed, og bag Arbejdet og Anstrengelserne forsvandt Æventyret. Opgaven blev imidlertid løst, hvilket ikke havde været muligt uden Samarbejde med engelske Forretningskredse og Hjælp af andre Nationers Skibe.

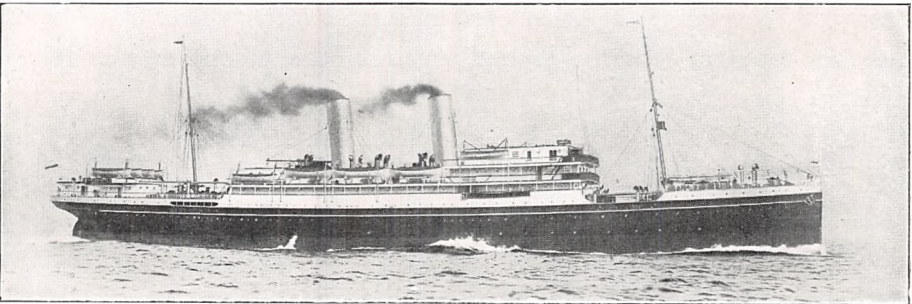
Krigens Udfald tilintetgjorde de Forudsætninger, hvorunder Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab fornemmelig var fremstaaet. Ruslands Stillehavsvirksomhed var tildels lammet, og Det Russisk-Østasiatiske Kompagnis Skibe maatte ty til andre Virkefelter, og som Det Østasiatiske Kompagni havde delt de gode Tider med Datterselskabet, maatte det dele de kommende besværlige, som tilmed var besværlige for Skibsfarten i Almindelighed. Programmet for Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab maatte lægges ganske om, og Bestræbelserne gik nu ud paa at faa Del i Transporten af den store Mængde Emigranter, som udvandrer fra Rusland til Amerika, og som for det meste hidtil var gaaet over den russiske Grænse til de tyske, hollandske og tildels engelske Dampskibslinjer. I dette Øjemed oprettede Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab en ny Dampskibslinje. Men dette kolliderede med



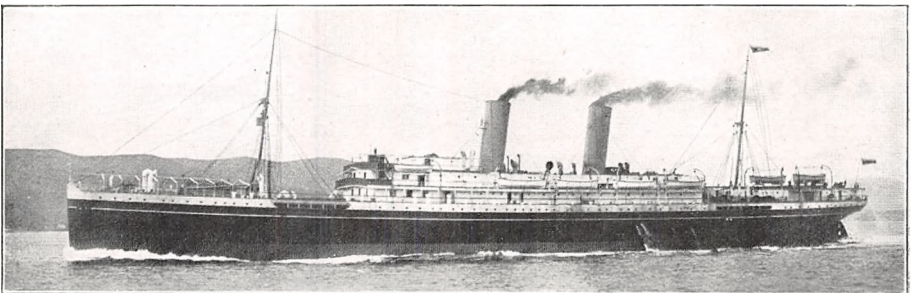
»Russia«



»Kursk«



»Czar«

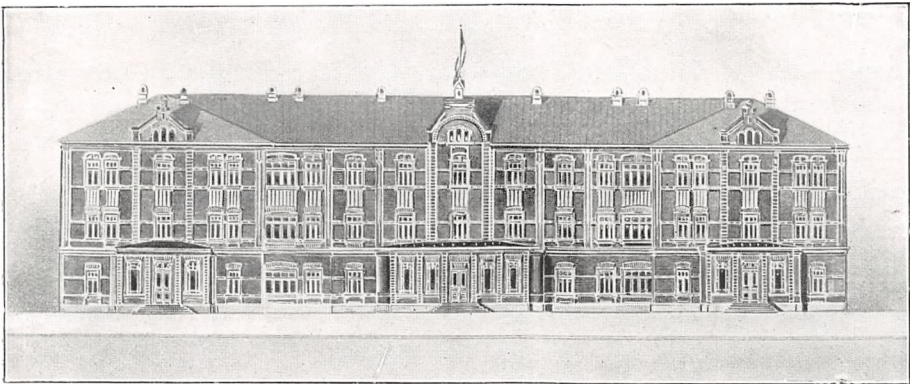


»Czaritza«

Post- og Passagerdampskibe tilhørende Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab



Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskabs Kontorbygning i Libav

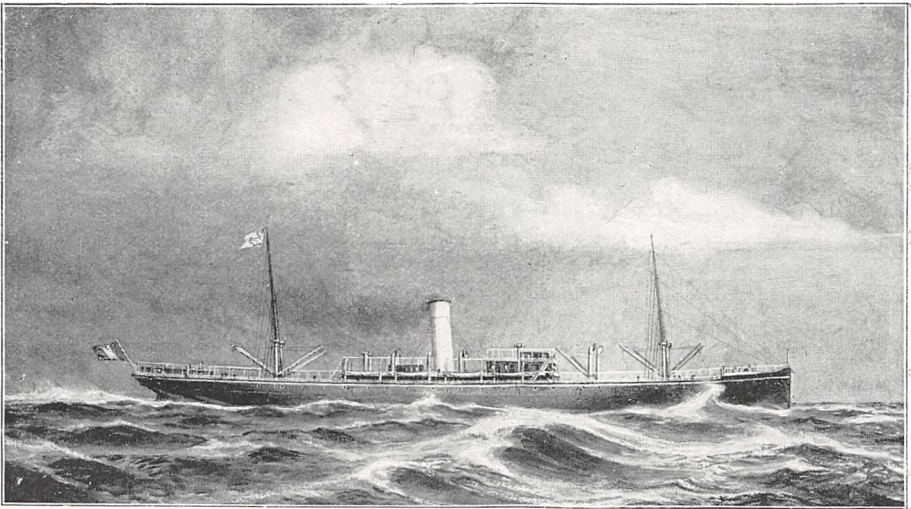


Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskabs to Emigranthoteller i Libav

bestaaende Interesser hos andre Linjer, og disse paaførte Selskabet en Kamp, der til at begynde med maatte optages med uegnede Skibe. Og ikke med Ord alene, men ogsaa i Gerning blev det forsøgt at ødelægge den ny Linje, saaledes som det i sin Tid var bleven stillet Det Østasiatiske Kompagni selv i Udsigt. Der var megen haardnakket Modstand at overvinde, men Skridt for Skridt blev den *Russiske Amerika Linje*, som den kaldes, ført frem til Sejr og Samarbejde med de andre store Emigrantlinjer og Optagelse i *The North Atlantic Pool*. Den har nu nye og kønne Skibe, som er kendte herhjemme fra deres regelmæssige Anløbninger af Københavns Red for at indtage Proviant og fra deres Reparation og Eftersyn paa danske Værfter. I Aaret 1913 har Selskabet befordret ca. 60.000 Personer mellem Rusland og Amerika. Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab har haft megen Betydning for det Formaal, for hvilket det stiftedes.

Naar jeg har viet dette Datterselskab en længere Omtale, end det senere vil blive Tilfældet med andre Datterselskaber og andre Selskaber, til hvilke Det Østasiatiske Kompagni er knyttet, og ved hvis Fremkomst det har været medvirkende, er det for at vise, at der undertiden ikke alene maa slaas ind paa andre Veje end den oprindelige for at naa et Maal, men at det ogsaa kan hænde, at disse andre Veje fører til et andet, men derfor ikke mindre tilfredsstillende Maal, end det man oprindeligt havde sat sig. Det Østasiatiske Kompagni har baade i gode og onde Tider trukket det sværeste Læs for dette Datterselskab, og det har, om end indirekte, ledet det frem til Gavn for Rusland, og, alle Forhold taget i Betragtning, ogsaa til Gavn for sig selv.

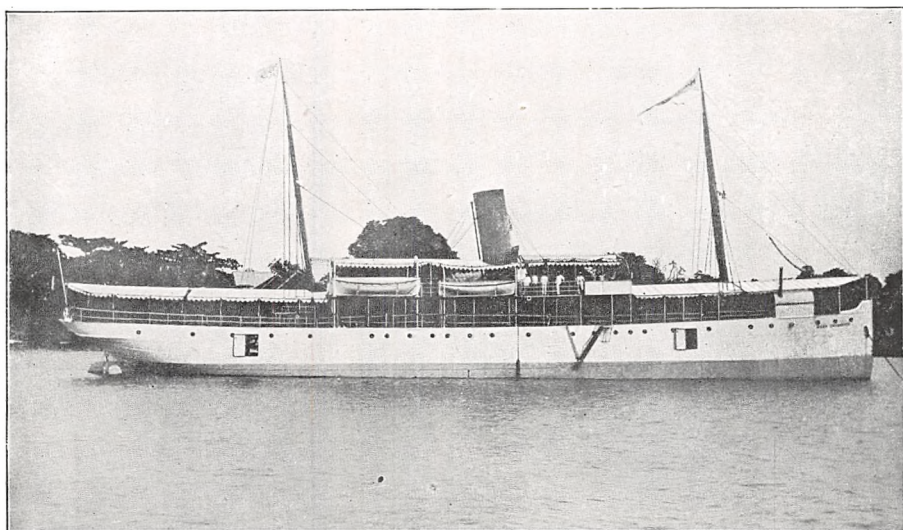
Det næste Selskab, Det Østasiatiske Kompagni tog Initiativet til, og ved hvis Stiftelse det var virksomt, var det franske Østasiatiske Kompagni — *Est Asiatique Français* — for hvis Dannelse der laa Betragtninger til Grund, som tildels er analoge med dem, der førte til Oprettelsen af Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab. Det har knyttet Danmark i fastere Samarbejde til Frankrig. Specielle Omstændigheder gjorde sig imidlertid gældende og førte til, at de fleste af Selskabets Skibe senere overgik til *Messageries Maritimes*, med hvilket Selskab Det Østasiatiske Kompagni staar i Samarbejde og Venskabsforhold, samtidig med at det



Dampskibet »Laos«, Lasteevne 8.000 Tons, bygget hos Burmeister & Wain
for »Est Asiatique Français«

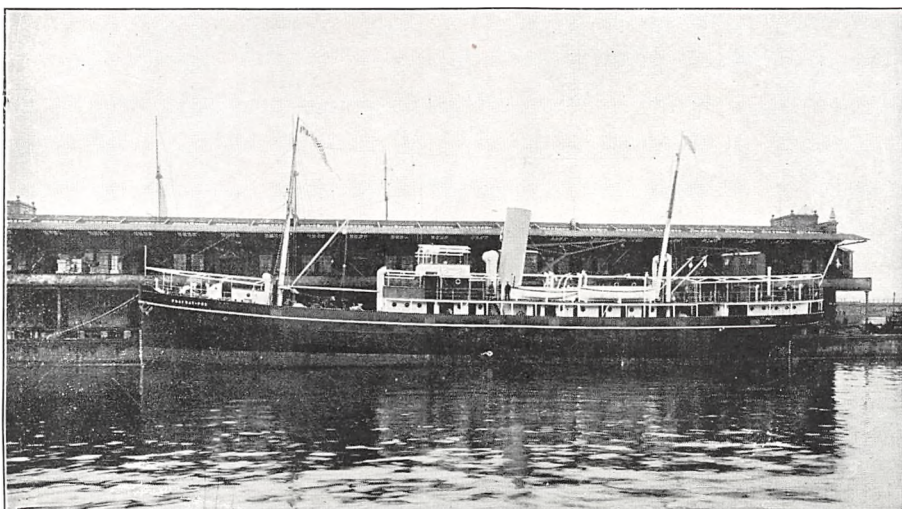
er knyttet med Interessebaand til Est Asiatique Français, som tillige er et Handelsselskab. Ved Det Østasiatiske Kompagnis Bistand har det opnaaet Koncession paa Teaskove i det nordlige Siam, hvorfra Træet føres ned ad Mekong Floden til Saigon, hvor Est Asiatique Français har en Savmølle. Iøvrigt har Est Asiatique Français paa flere Maader svaret til det, som var Formaalet med dets Stiftelse: Samarbejde i fælles Interesse, og ikke faa er de Sympatibaand, som derved er knyttet mellem Frankrig og Danmark, og som i Fremtiden vel nok vil sætte yderligere Spor, ogsaa ud over Det Østasiatiske Kompagnis Felter. Fælles merkantile Interesser og Samarbejde mellem Nationer er al Tid af det gode, og særlig er det godt for en lille Nation at have Erhvervsmilieu sammen med de store.

Det næste Dampskibsselskab, som Det Østasiatiske Kompagni er Moder til, er *The Siam Steam Navigation Company, Ltd.*, der er udsprunget af Det Østasiatiske Kompagnis Kystfart paa Malakkakysten. Denne Rute, som var subventioneret af den siamesiske Regering, og hvis Skibe var under siamesisk Flag, havde ogsaa andre Formaal end Skibsfart alene. Den skulde saaledes være et Middel til at udvikle de



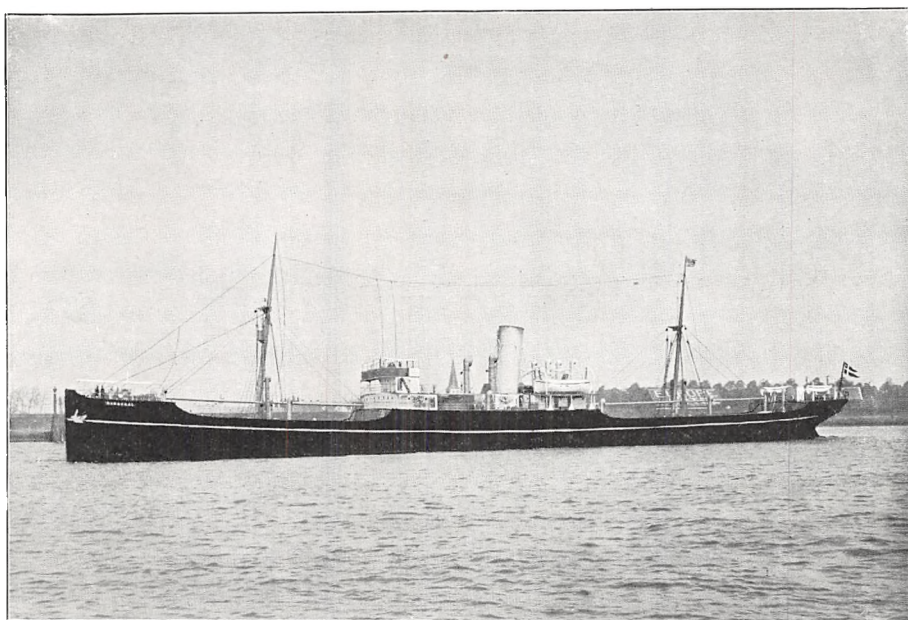
»Maha Vajiravudh«. Det Østasiatiske Kompagnis første Dampskib paa Malakkakysten.
Lasteevne 660 Tons

Handelsbetingelser, som var til Stede paa denne Side af Malakkakysten. Da Linjen var fremarbejdet til Sukces, blev det af forskellige Hensyn besluttet at danne et selvstændigt siamesisk Aktieselskab, hvori der fra siamesisk Side blev taget en Del af Aktiekapitalen. Det Østasiatiske Kompagni har som bekendt store Interesser paa Malakkakysten, særlig paa Skovs, Savmølle- og Plantagedriftens Omraade, og The Siam Steam Navigation Company blev et Bindeled mellem Siam og dets Besiddelser paa Malakkahalvøen og Singapore. Da Linjen havde banet Vej, kom, som det saa ofte gaar, andre til for at drage Fordel af det indarbejdede, hvilket selvfølgelig førte til Konkurrence med de deraf flydende Følger. Saaledes paaførte et stærkt Dampskibsselskab hjemmehørende i Singapore The Siam Steam Navigation Company en følelig Konkurrence, i hvilken ingen af Parterne var svage nok til at bukke under, og som derfor, som det saa ofte gaar under lignende Forhold, endte med Kompromis og Samarbejde til fælles Fordel. The Siam Steam Navigation Company skylder saaledes udelukkende Det Østasiatiske Kompagni sin Tilblivelse, og sidstnævnte har stadig Arbejdet og Kontrollen med dets Ledelse.



»Prachatipok«. The Siam Steam Navigation Co.'s nyeste Skib paa Malakkakysten.
Lasteevne 850 Tons

Grunden til *The South African Trading Company* blev lagt allerede i 1900, da Det Østasiatiske Kompagni begyndte at sende Skibe til Sydafrika for at deltage i Eksporten dertil fra Østersøen, særlig i Handelen med Træ. Der oprettedes for Kompagniets Regning et Agentur i Durban, som i 1903 gik over til et samme Aar for fælles svensk og dansk Regning stiftet selvstændigt svensk Aktieselskab, hvis Dampskibe, efterhaanden som de anskaffedes, kom under svensk Flag og fik Samsejling med Det Østasiatiske Kompagnis, fornemmelig fragtede, Skibe paa denne Rute. *The South African Trading Company's* Skibsfart og Handelsvirksomhed ledes af Det Østasiatiske Kompagni. Det havde en god Begyndelse, men efter Krigen i Sydafrika gik Importen dertil stærkt tilbage, og i nogle Aar var der kun Modgang at notere. I de senere Aar er Forholdene bleven betydelig bedre, og Det Østasiatiske Kompagni har nu gennem *The South African Trading Company's* Kontor i Durban en ret betydelig Eksport af Træ fra Østersøen og Cement til Sydafrika. Skibene paa denne Rute foretager efter endt Losning af den udgaaende Ladning i sydafrikanske Havne, Hjemrejsen via Avstralien, Indien eller den persiske Havbugt — alt efter Forholdene og Aarstiden.



»Transvaal«, Lasteevne 7.500 Tons. Type af Det Østasiatiske Kompagnis Sydafrika Linjes Dampskibe

Det femte Selskab, Det Østasiatiske Kompagni har været medvirkende ved Oprettelsen af, er det *Svenska Ostasiatiska Kompaniet*, som er udsprunget af fælles Sympatier og arbejder med Henblik paa fælles Interesser, men i hvilket Det Østasiatiske Kompagni ikke mere er pekuniært interesseret, og i hvis Ledelse det ikke har Del. Svenska Ostasiatiska Kompaniets Flaade har Samsejling med Det Østasiatiske Kompagnis Skibe imellem Danmark-Sverrig og Østasien, og begge Linjer arbejder sammen under en Trafikoverenskomst med de svenske Statsbaner. Samsejlingen og Samarbejdet muliggør forøvrigt hyppige Afsejlinger til Fordel for begge Lande. Vekselvirkningsformaalet sker saaledes ogsaa her Fyldest.

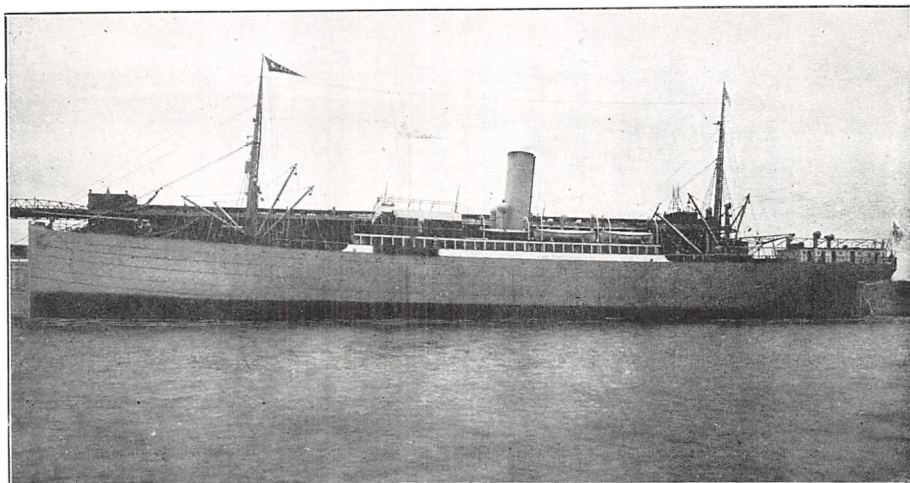
Det Østasiatiske Kompagnis Forhold til de nævnte Rederier har til Tider medført Overførelser til disse Selskaber af Skibe oprindelig byggede for Kompagniet, og i et Par Tilfælde Tilbageførelser, hvilket har medført, at Kompagniet er kommet til at bygge og anskaffe et betyde-



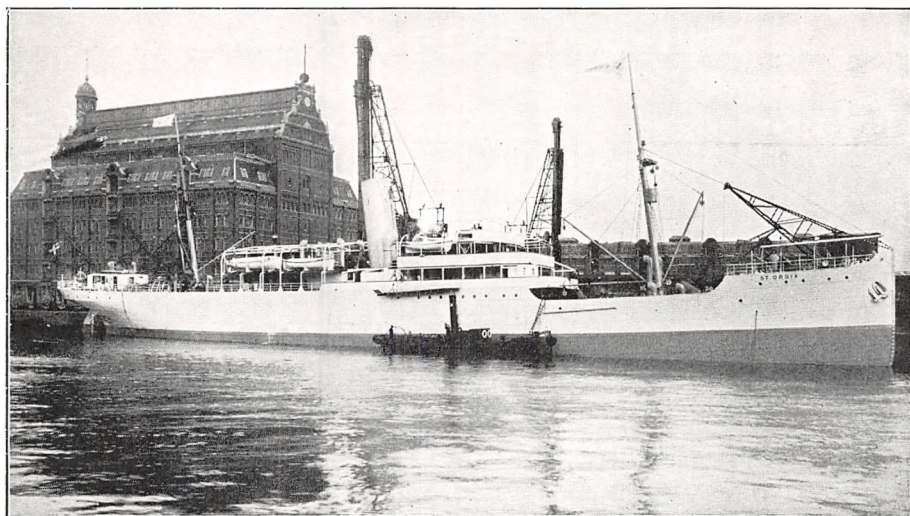
The South African Trading Co.'s Kontor i Durban



The South African Trading Co.'s Pakhuse i Durban



»St. Jan«. Lasteevne 5.000 Tons



»St. Croix«. Lasteevne 3.500 Tons

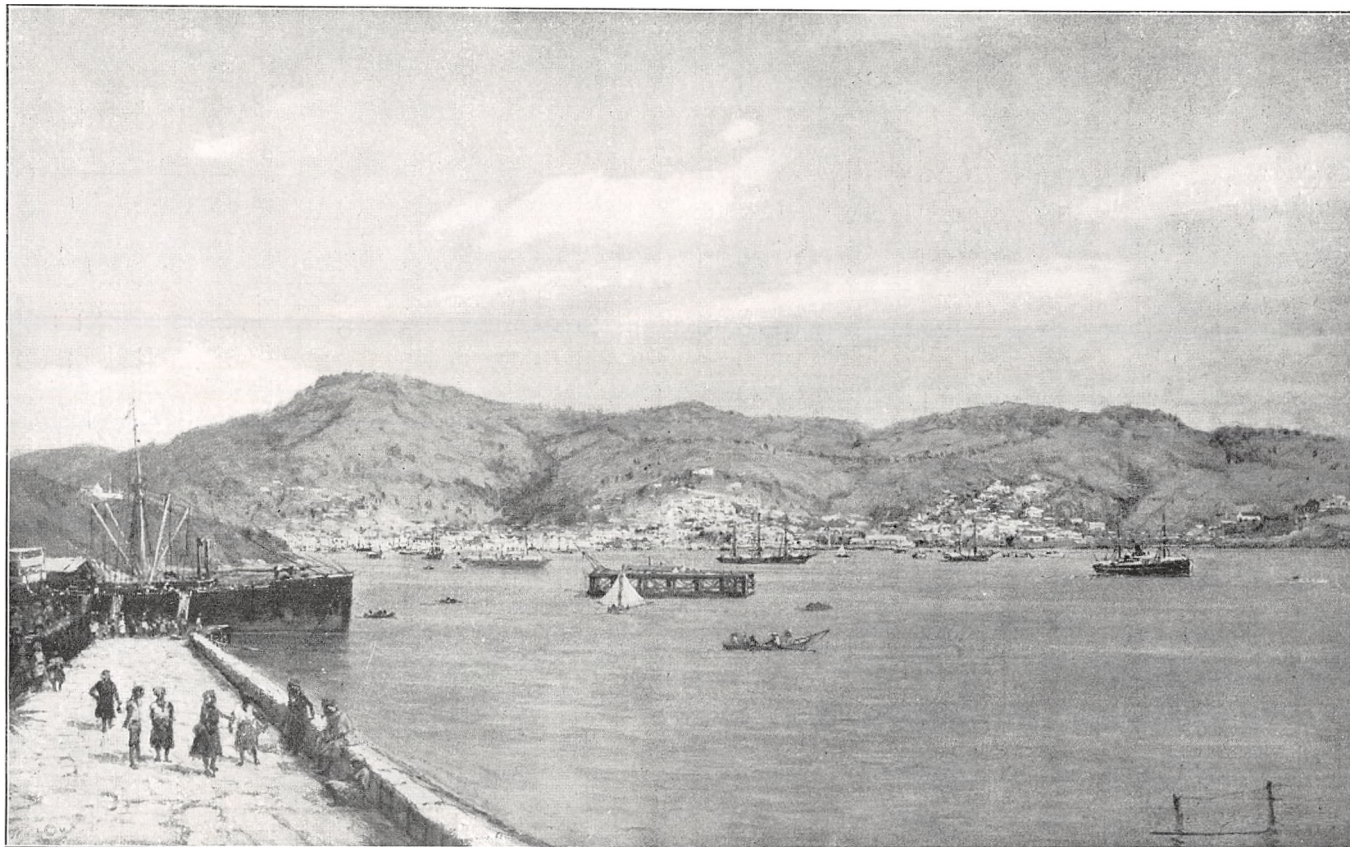
Dampskibe paa den Vestindiske Linje

lig større Antal Skibe, end det selv ejer, og da saa mange af disse, som Forholdene har tilladt, er bleven bygget paa danske Værfter, er der ogsaa paa denne Maade tilført Landet Arbejde og Fortjeneste.

Det Vestindiske Kompagni stiftedes i 1902 som et Led i Bestræbelserne for at ophjælpe de dansk-vestindiske Besiddelser. Dets særlige Formaal var at opretholde en regelmæssig Forbindelse med de danske Antiller, og der blev i dette Øjemed bygget 3 Dampskibe. Men Linjen mødte straks heftig Konkurrence, som vedvarede et Aarstid. Halvandet Aar efter *Det Vestindiske Kompagnis* Oprettelse blev Linjen et Led i *Det Østasiatiske Kompagnis* Virksomhed og har siden været opretholdt og har vundet særdeles god Fremgang, saaledes at den kan betragtes som en vigtig Faktor for det Formaal, hvorfor den blev oprettet. I Forbindelse med denne Linje har *Det Østasiatiske Kompagni* oprettet en Filial paa St. Thomas, hvis Opgave er ved Forsyning af Skibe med Kul og Vand osv. at drage Skibsfart til Øen, hvilket ogsaa i ganske betydelig Grad er lykkedes. I den nyeste Tid er de ovenfor berørte Bestræbelser for at ophjælpe Øerne atter traadt stærkt i Forgrunden, og som en Fortsættelse af det i 1902 paabegyndte er der med Henblik paa Panamakanalens Aabning planlagt betydelige Havneforbedringer paa St. Thomas, hvoraf den første Sektion er under Udførelse og vil være rede til at tages i Brug, omtrent samtidig med at Panamakanalen aabnes for Skibsfarten. Med Henblik paa Virkeliggørelsen af disse Planer blev det besluttet at danne et nyt Vestindisk Kompagni, og for dette Formaal udsendtes i Juli 1912 et Prospekt, hvori det bl. a. hedder:

»Gennemtrængt af Overbevisningen om, at St. Thomas' Havn efter Panamakanalens Aabning kan faa stor Betydning for den internationale Handel og Skibsfart til Gavn og Ære for saa vel de dansk-vestindiske Øer som for Moderlandet, saafremt Havneforholdene ordnes paa tidssvarende Maade, har vi undertegnede tilbudt Regjering og Rigsdag vor Medvirken til dette Formaalets Fremme.

Af Forhandlingerne om dette Spørgsmaal i Rigsdagen, som resulterede i en Lov om Meddelelse til os af Koncession paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor St. Thomas'



St. Thomas' Havn

Allerede kort efter, at Kolumbus havde opdaget Amerika, begyndte fordelsøgende og æventyrlystne Skarer at drage til Antillerne og Centralamerika, og snart blev St. Thomas' fortræffelige Havn et Tilflugtssted for Sørovere og Fribyttere og et Afsætningssted for plyndret og opbragt Gods. Efter at Danmark i 1671 havde taget Øen i Besiddelse, udviklede Havnen sig til en af de betydeligste Handelshavne i Vestindien, indtil den sammen med den aftagende Sejlskibsfart gik tilbage

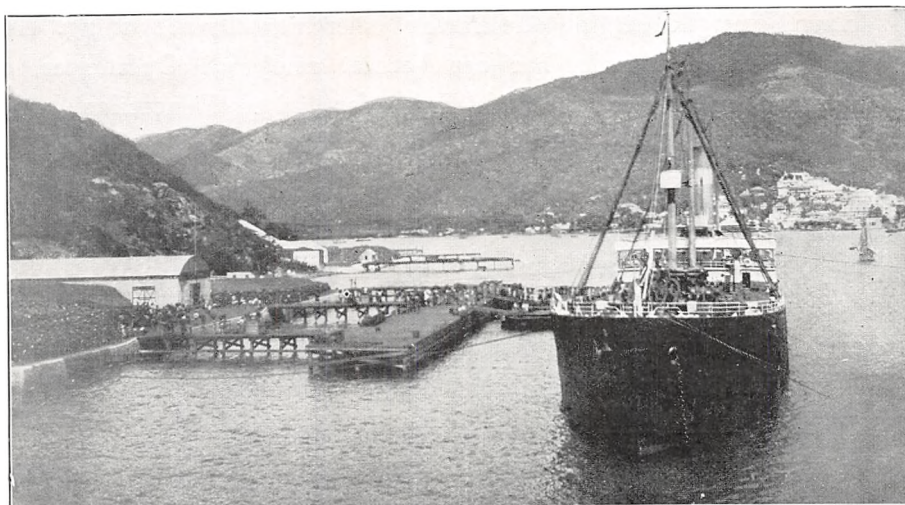
Havn, fremgik det, at alle Partier deler vor Overbevisning. Kun om Vejene til Maalet har der hersket afvigende Opfattelser, og navnlig har der været udtalt Frygt for, at en Koncession kunde føre til, at Kapitalen og dermed Indflydelsen over Havnen gik til Udlandet.

Vi deler fuldt ud Ønsket om, at Værket skabes ved dansk Kapital og bevares under dansk Indflydelse, saaledes at dansk Flid og Foretagsomhed her kan faa et Sæde for Erhverv. Vi ønsker derfor at give hele Nationen Lejlighed til at deltage i Tegning af Kapital til et Aktieselskab, som vederlagsfrit overtager Koncessionen, foretager Uddybning af Havnen, Bygning af Anlægs-kajer og Pakhuse, Udførelse af andre tekniske Anlæg og endvidere deltager i saadanne andre Foretagender, som Udviklingen medfører.

For at give hele det danske Folk Adgang til Deltagelse har vi sat Aktiernes Paalydende til Kr. 20.—; men vi fremhæver, at her er Tale om et nationalt Værk, og at det er umuligt at forudsige noget bestemt om dettes økonomiske Resultater. Der vil ialtfald ikke kunne paaregnes noget Udbytte til Aktiejerne, før efter at Paamakanalen er bleven aabnet, og de planlagte Havneanlæg paa St. Thomas tagne i Brug.

De Betragtninger over Sagen, der tilstilledes det af Rigsdagen nedsatte Udvalg, og til hvilke der iøvrigt henvises, vil paa Forlangende blive udleverede paa Tegningsstederne.«

Da der af den forønskede Aktiekapital paa 20 Millioner Kroner kun tegnedes noget over 5 Millioner, og Koncessionshaverne af de i Prospektet nævnte Grunde ikke vilde ty til den tilsagte udenlandske Kapital, besluttedes det at tilbagegive Koncessionen og med det tegnede Beløb danne et Aktieselskab og foreløbig fuldføre første Afsnit af Havneanlægget med Henblik paa en senere Udvidelse af Kapitalen til Fuldførelse af de oprindelige i Prospektet fremsatte Planer. Saaledes stiftedes det nye *Vestindiske Kompagni*, der kan betragtes som et Datterselskab af Det Østasiatiske Kompagni, som indtil videre har paataget sig Ledelsen og er pekuniært interesseret deri. Til dette Selskab overgaar Det



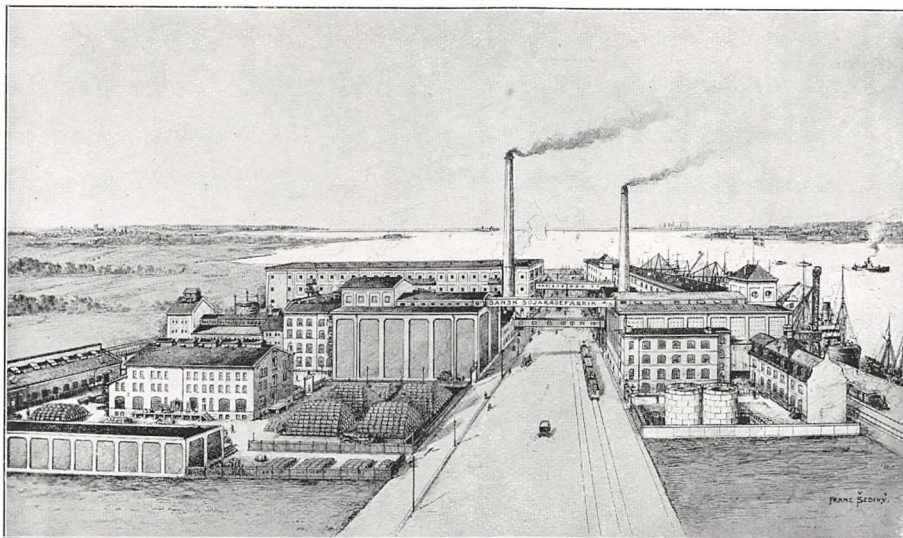
Fra Det Østasiatiske Kompagnis Kulværft paa St. Thomas

Østasiatiske Kompagnis Filial paa St. Thomas med de til denne hørende Virksomheder.

Det første fremmede industrielle Selskab, i hvis Stiftelse Det Østasiatiske Kompagni deltog, var *A/B Göteborg Ris- og Valskvarn i Göteborg*. Denne By ansaas paa Grund af særlige Forhold for at være det Sted, der bedst egnede sig til Sæde for den nye Rismølle, som skulde oprettes, og i Aarenes Løb er der fra Østen til Göteborg ført mange Ladninger Ris, som er opkøbt af Det Østasiatiske Kompagni og hjemført i dettes eller fremmede Skibe, og den færdige Ris har fundet Afsætning saa vel i Sverrig som i Nabolandene. Göteborg Ris- og Valskvarn er til forskellige Tider bleven udvidet.

Da i 1908 de mansjuriske Sojabønner begyndte at importeres til Evropa, hovedsagelig til England, hvor der af Bønnerne blev udpresset Olje og fremstillet Foderstoffer, som i store Partier indførtes til Danmark, optog Det Østasiatiske Kompagni denne Handel som en væsentlig Faktor til Maalet: Masseomsætning og Fragt til Skibene, og i det følgende Aar, 1909, oprettedes *Dansk Sojakagefabrik* paa Islands Brygge, der oprindeligt blev anlagt med Henblik paa at presse

ca. 30.000 Tons Bønner om Aaret, men siden gentagne Gange er bleven udvidet, senest med et Ekstraktionsanlæg, og nu i 1914 kan forarbejde ca. 90.000 Tons Bønner aarlig. Ved Presseapparatet fremstilles Sojakager og ved Ekstraktionsanlægget Sojamel, hvilke to Produkter er bleven anerkendte Foderstoffer i det danske Landbrug. Den

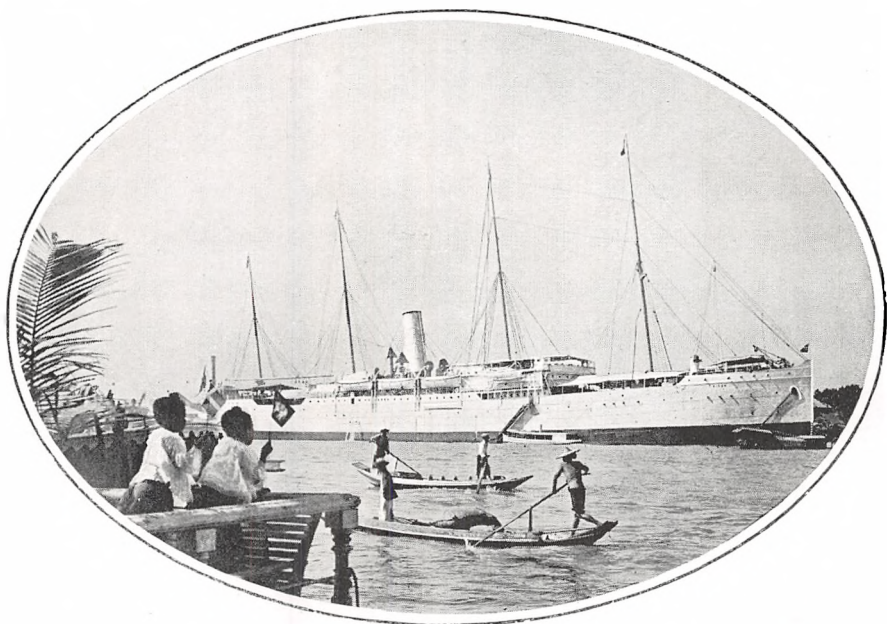


Dansk Sojakagefabrik paa Islands Brygge

af Bønnerne udpressede Olje finder forskelligartet Anvendelse bl. a. ved Fremstilling af Glycerin og Sæbe, der ligesom Foderstofferne til dels eksporteres til Udlandet. Der er her skabt en ny og forholdsvis stor Industri i Danmark, som paa forskellig Maade bringer Landet Fordele.

Samtidig tog Det Østasiatiske Kompagni Initiativet til og blev pæknært deltagende i Oprettelsen af *Stettiner Oelwerke A/G.*, som har samme Formaal som Dansk Sojakagefabrik, fra hvilken Eksport til Tyskland vanskeliggøres paa Grund af den tyske Toldbeskyttelse paa Oljen. Stettiner Oelwerke, der kan behandle over 80.000 Tons Bønner aarlig, har planlagt Udvidelser, som vil medføre betydelig større aarligt Be-

hov af Raavarer. Det Østasiatiske Kompagnis Forsyning af disse Fabrikker med Sojabønner i Forbindelse med Salg til andre Lande af disse samt en anden Slags Bønner, Hestebønner, som anvendes i hel Tilstand, har gjort det til den største Opkøber og Importør af disse to Artikler, der føres fra Nordkina og Mansjuriet til Evropa, fornemmelig i Kompagniets egne Skibe.



Dampskibet »Birma« paa Menamfloden

For godt en halv Snes Aar tilbage var der næppe nogen, der tænkte sig, at Paragummi, særlig paa Grund af den store Motorindustri, skulde blive en af Verdenshandelens Hovedartikler. Paragummi har sin Hjemstavn i Brazilien; men Forsøg, som for ca. 30 Aar siden foretoges med Omplantning af Træet i Londons botaniske Have, Kew Garden, førte til dets Udplantning i Forindien. Herfra bredte det sig igen til Bagindien med det Resultat, at der alene paa Ma-

lakkahalvøen i 1914 var anlagt Plantager over et Areal paa omkring 700.000 Acres, som anslaaes til en samlet Værdi af henved en halv Milliard Kroner.

Allerede i 1905 var der med Henblik paa det stærkt tiltagende Forbrug af Gummi taget Sigte paa at anlægge en mindre Gummiplantage i Johore i Nærheden af Singapore. I 1906 ved Dampskibet *Birma's* Nærværelse i Singapore paa en Rejse til Østen, hvori nogle af Bestyrelsens og Direktionens Medlemmer deltog, lagdes der et videregaaende Program, og det blev besluttet at beplante større Arealer med Gummi, hvilket skete i de nærmest følgende Aar, og det sam-



Fra Mount Austin Gummiplantager:
Tapping af et Gummitræ

lede Anlæg gik i 1910 under Navn af *Mount Austin (Johore) Rubber Estates, Ltd.* over til et i London dannet Aktieselskab. Mount Austin Rubber Estates er ved senere foretagne Udvidelser kommet til at omfatte et Areal paa ca. 11.000 Acres, og Ydeænnen anslaaes i Løbet af



Fra Mount Austin Gummiplantager:

Den tropiske Urskov ryddes for at gøre Skovbunden nyttebringende i Kulturens Tjeneste



Fra Mount Austin Gummplantager:
Skovbunden ryddet og rede til Plantning af Kulturtræer



Fra Mount Austin Gummplantager:

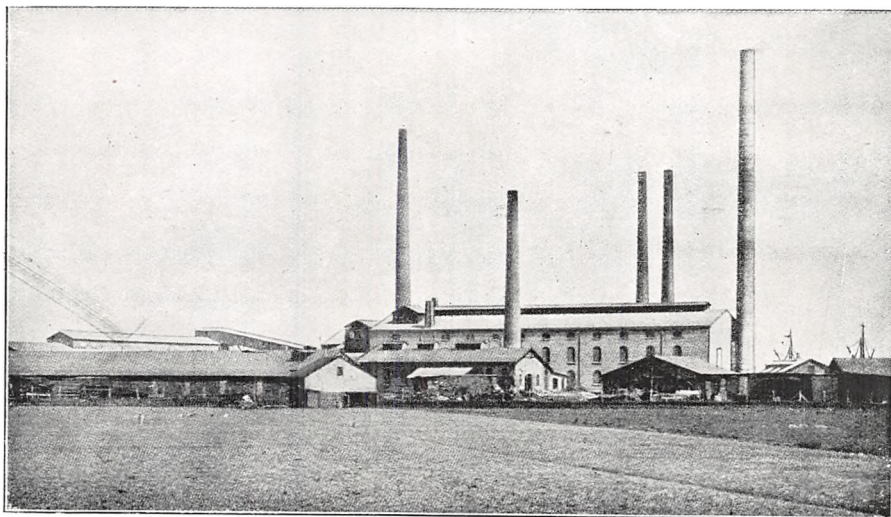
Kulturskov af ydedygtige Gummitræer (*Hevea brasiliensis*). Forvandlingen fra Urskov er foregaaet i Løbet af 8 Aar



Fra Mount Austin Gummifaktori

nogle Aar at ville komme op paa ca. 5 Millioner Pund Gummi om Aaret. Ledelsen af Plantagerne sorterer under Det Østasiatiske Kompagnis Singapore Filial. — De vedføjede Billeder viser forskellige Udviklingstrin af Arbejdet paa »Mount Austin« Plantagerne fra Urskovens Fældning og Rydning, indtil den færdige Gummi efter at være gaet gennem Valsen ophænges til Tørring.

Af Eksportselskaber her i Landet har Det Østasiatiske Kompagni taget Initiativet til og er Ejer af Aktiekapitalen i *Nørresundby Portland*



Nørresundby Portland Cementfabrik

land Cementfabrik, som blev oprettet i 1906. Siden da har der fundet betydelige Udvidelser Sted, saaledes at Fabrikken nu kan producere ca. 650.000 Fade Cement aarlig, som er beregnet paa Eksport til fjerne, oversøiske Lande og afsættes overalt i Verden, hvor Det Østasiatiske Kompagnis Skibe vinder frem. Det hæver Kompagniets Omsætning, bidrager til at give dets Skibe Fragt og tilfører Landet en forholdsvis betydelig Indtægt.

De ovennævnte Selskaber er de væsentligste Vekselvirkningsfaktorer, som er stiftede ved Det Østasiatiske Kompagnis Initiativ og Deltagelse paa Grundlag af de tidligere skildrede ledende Principper, og med Hensyn til Samarbejdet er den Betragtning gennemført, at Formaalet kun er opfyldt, naar Samarbejdet har været frugtbringende for alle Parter. Selvfølgelig er det ofte vanskeligt at bringe alle disse forgrenede Interesser ind under samme Synsvinkel; men som Aarene gaar, og det paa Grundlag af Erfaringerne gaar ind i Bevidstheden, at Særinteresserne er ensbetydende med Fællesinteresserne, lettes Forstaelsen.

Jeg skal nu vende mig til Det Østasiatiske Kompagnis egne Virksomheder, som vel danner en Helhed, men ikke desto mindre arbejder efter de før omtalte Vekselvirkningsprincipper.

Bangkok Filialen, som egentlig er Det Østasiatiske Kompagnis Vugge, er Midtpunktet for de forskellige forgrenede og flersidige Virksomheder i Siam. Dér løber Traadene for Skovvirksomhederne sammen, saa vel for Teaskovene i det nordlige Siam som for Skovene med forskellige andre Træsarter paa Malakkahalvøen. Dampskibsfarten langs Malakkakysten med Kompagniets forskellige Foretagender ledes fra Bangkok. Her findes den i nyere Tid ret betydelig udvidede »Store«, og her foregaar saa vel den store Import af alle Slags Varer, der forbruges i Landet, bl. a. Jernbanemateriel, som Eksporten af Landets egne Produkter, særlig Teaktræ, der opskæres paa Kompagniets derværende Savmølle, men ogsaa opkøbes i skaaret Tilstand hos andre Firmaer. Endvidere har Filialen Betjeningen af Kompagniets dér anløbende Ruteskibe, deri indbefattet Engagering af Ladning i Bangkok. — En Betragtning af den vedføjede Billedrække af Eksteriører og Interiører fra Bangkok Filialens Forretningsbygning, af dens Pakhuse og Oplosning af Gods, af dens Skovvirksomhed i det nordlige Siam, der illustrerer den lange og møjsommelige Proces fra Teaktræets Fældning, til det efter

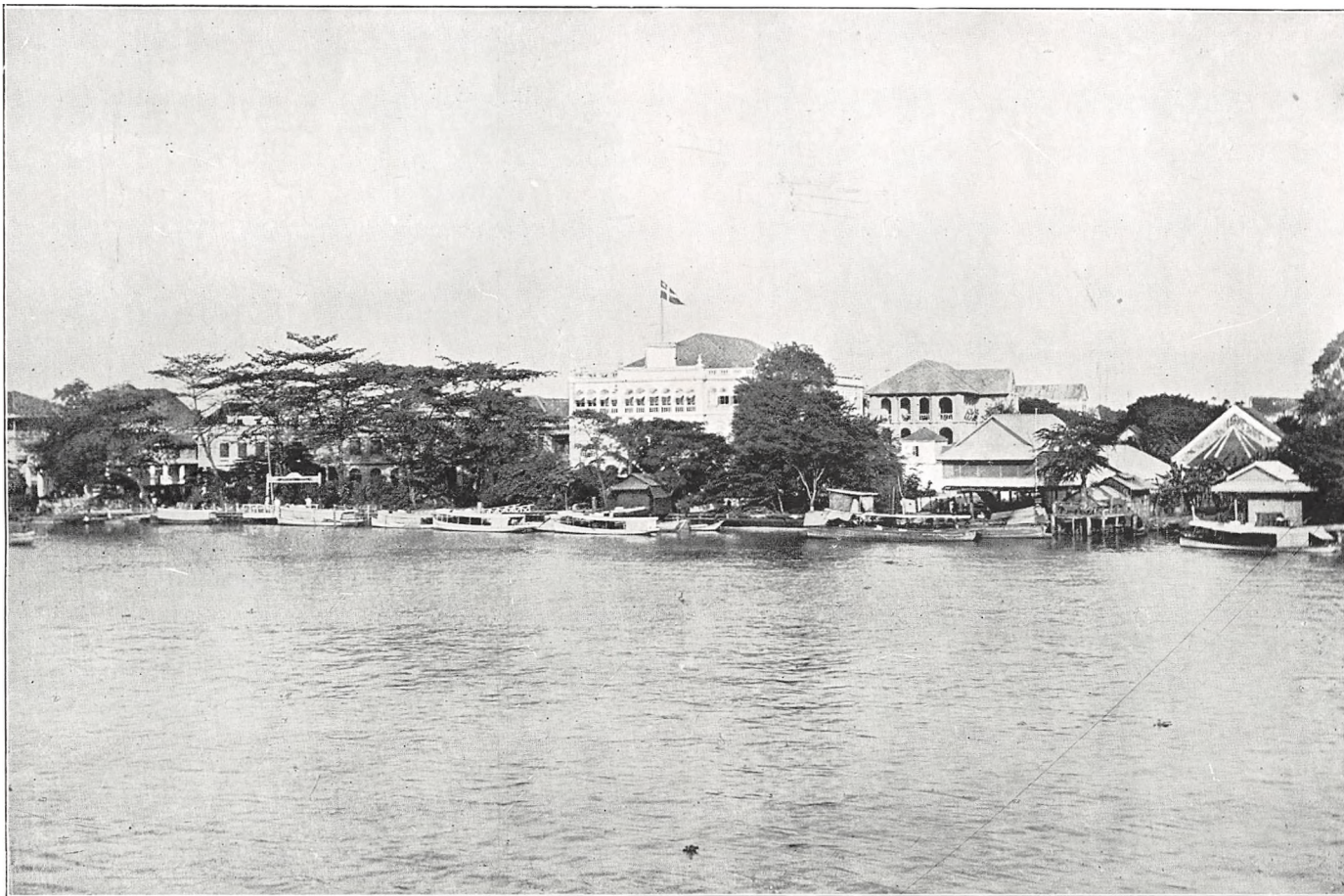


Udenfor »Oriental Store«

Nedførsel ad Floderne og Opskæring paa Savmøllen ligger parat til Af-
 skibning paa Lagerpladsen, af Skovarbejdet paa Malakkahalvøen, hvor
 Hovedtræet er Yang, der føres til Kompagniets Savmølle i Bandon, etc.,
 vil lette Forstaaelsen af Omfanget af de Virksomheder, der tilsammen
 gaar under Navnet Bangkok Filialen.

Teakforretningen, som er en af de fra Andersen & Co. overtagne
 Virksomhedsgrene, men siden da er bleven betydelig udvidet, kan be-
 tegnes som en Storindustri, og som den føres, er det af Interesse at
 give en noget fyldigere Beskrivelse deraf.

Det Østasiatiske Kompagni har for 25 Aar Koncessioner paa Skov-
 distrikter, som tilsammen strækker sig over et Areal af 4.000 □ km.
 Koncessionerne hjemler Kompagniet Ret til under Overholdelse af visse
 Regulativer at fælde og uddrage et vist Antal Teakstammer aarlig.
 Skovvirksomheden er meget interessant. Det første Arbejde bestaar i at
 udsøge Træerne og »ringe« dem, det vil sige hugge en Rende paa
 nogle Tommers Dybde rundt om Stammen. Saaledes staar de et Par



Bangkok Filialens Kontor og »Store«bygning,

som er rejst paa den Plads, hvorpaa tidligere Andersen & Co.s Forretningsbygninger stod. Herfra ledes Det Østasiatiske Kompagnis forgrenede Virksomheder i Siam



Kontorinterior

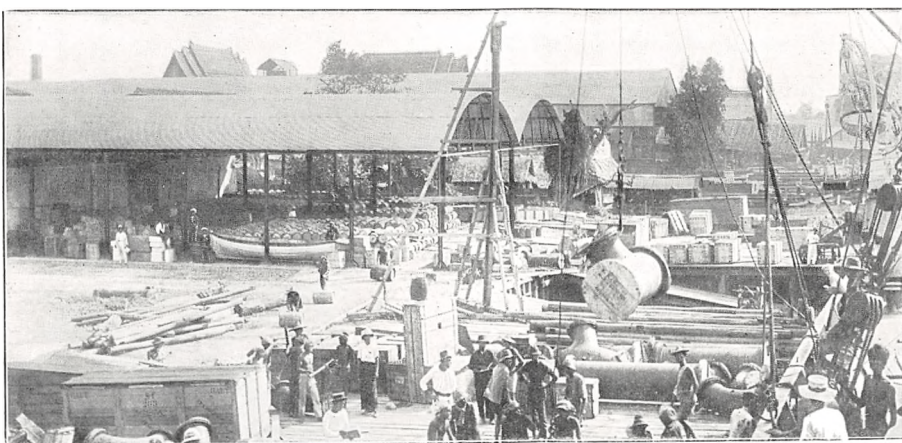


Interior fra »Oriental Store«

Fra Bangkok Filialen



To af Det Østasiatiske Kompagnis Dampskibe losses og indtager Varer fra og til Evropa



Dagligt Liv ved Anlægsbroerne



Interiør af Pakhus. Tilvenstre i Danmark tilvirket Cement, som indirekte betaler for de tilhørende liggende i Siam frembragte Varer, som er rede for Afskibning til Evropa

Fra Bangkok Filialen



Skovparti i det no

Aar, indtil de tildels er tørrede, og Barken falder af, hvorefter de fældes og henligger i nogen Tid, indtil de, fornemmelig ved Hjælp af Elefanter, slæbes til det nærmeste Flodleje, hvor de forbliver til den første, anden eller en senere Regnsæson, naar der kommer tilstrækkeligt Vand i Flodsengen, saaledes at de, atter ved Hjælp af Elefanterne, kan føres ud i Hovedfloden. Her flyder Stammerne fra de forskellige

Skovkoncessioner imellem hverandre — hver Stamme mærket med sin Ejers Hammermærke — indtil de sorteres, samles og bindes sammen i Flaader paa ca. 150 Stammer. Med en Besætning af et Par Mand



Funktionærbolig i Skoven



mmer i Floden

driver Flaaderne paa Flodens Ryg med Strømmen den flere Hundrede engelske Mile lange Vej ned til Bangkok. Om Aftenen, og naar Strømmen er imod, eller andre Forhold kræver det, fortøjes Flaaderne ved Flodens Bred. Efter Ankomsten til Bangkok tages det under Behandling paa Savmøllen og opskæres i saadanne Dimensioner, som bedst kan udbringes af Stammerne. Det, der egner sig for det europæiske Marked, om trent en Fjerdedel, afskibes med Kompagniets egne Skibe til Evropa. Resten sælges i Kina og Indien eller lokalt, efter som det passer for de forskellige Markeder. I Evropa forhandles Træet

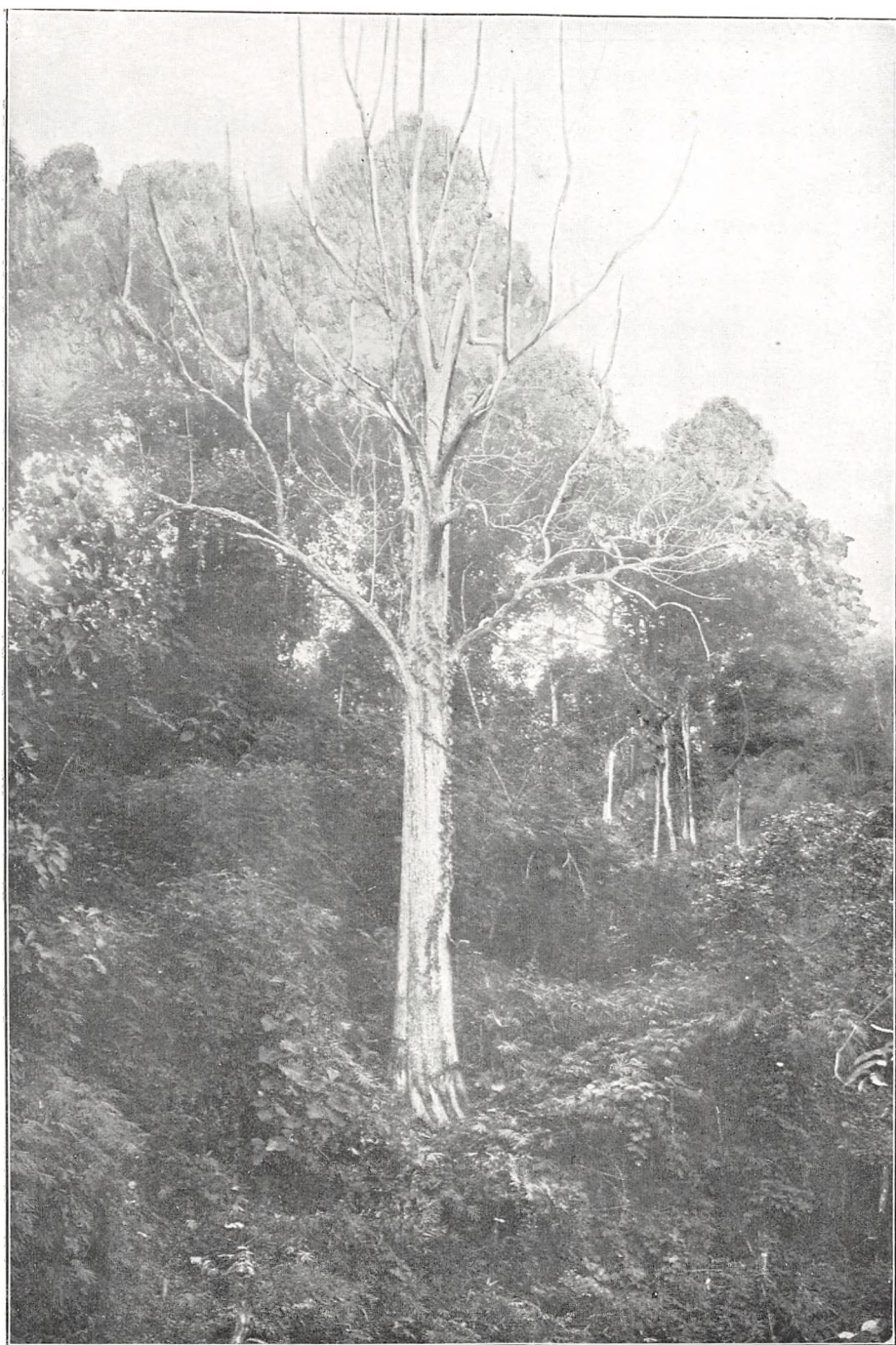


Badende Elefanter



Teaskov i det nordlige Siam

Teaktræet (*tectona grandis*) vokser dels i Grupper og dels spredt i Skovene mellem andre Træer. Det naar en Højde af omkring 100 Fod og en Tykkelse i Mandshejde fra Roden af 6 Fod. Dets Blade er indtil 2 Fod lange



Teaktræ,

der har staaet ringet i 2 Aar, og som er tørret saa meget, at det er rede til at fældes og kan flyde paa Vandet



Fra Voksestedet slæbes Teakstammerne af Elefanter eller Bøfler — ofte flere Mil — gennem Skoven til Flodløbet og stødes af Elefanter ved Hjælp af Snabelen og Stødtænderne ud i Floden eller det udtørrede Flodleje



Teakstammer afventer Regntiden i den udtørrede Flodseng. Ved rigelig Regn strømmer Vandet ned fra Bjergene, fylder Flodlejet og frembringer ofte en rivende Strøm, som fører Træet ud i Hovedfloden, ad hvilken det flaadet ned til Bangkok

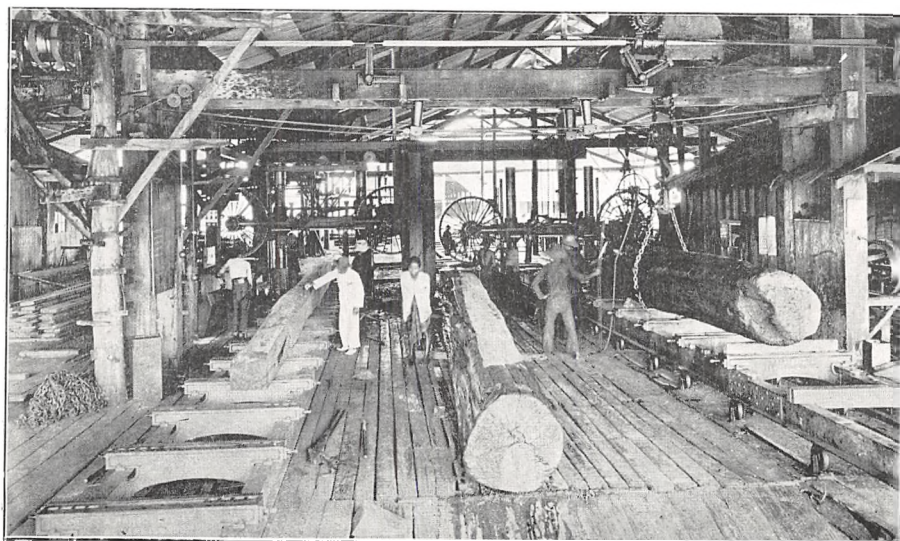
Fra Skovene i det nordlige Siam



Teakflaade tilhørende Det Østasiatiske Kompagni paa den lange Rejse fra Teaskoven ned til Bangkok

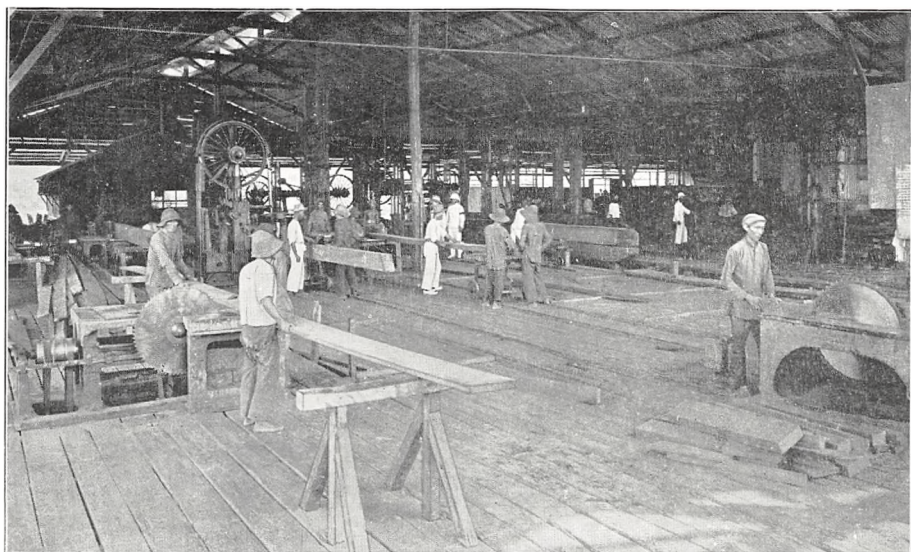


Bassinet bagved Møllen, hvori Træet indføres fra Floden, og hvorfra det føres op i Møllen

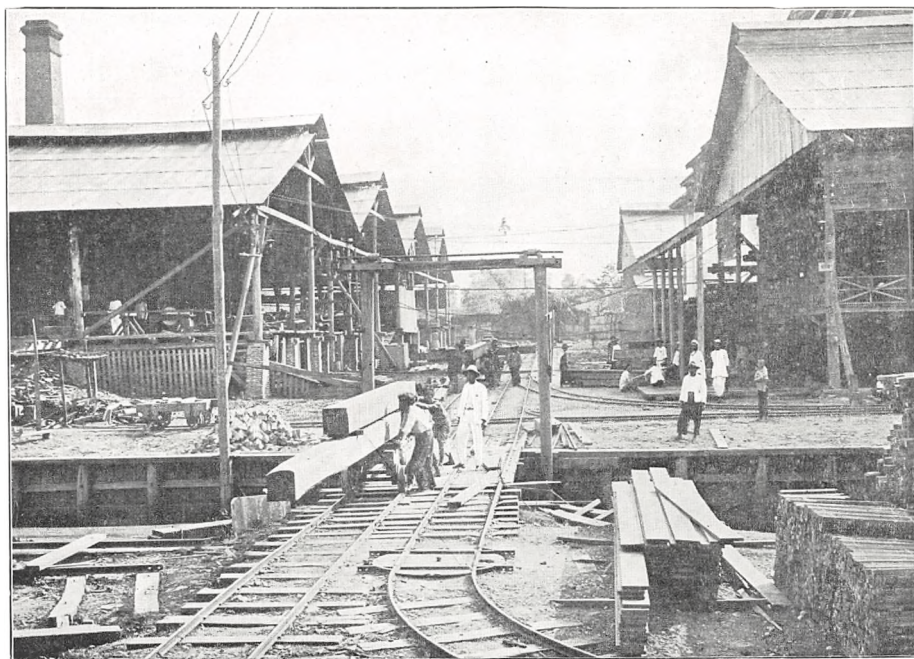


Opskæring af Teakstammer

Fra Savmøllen i Bangkok

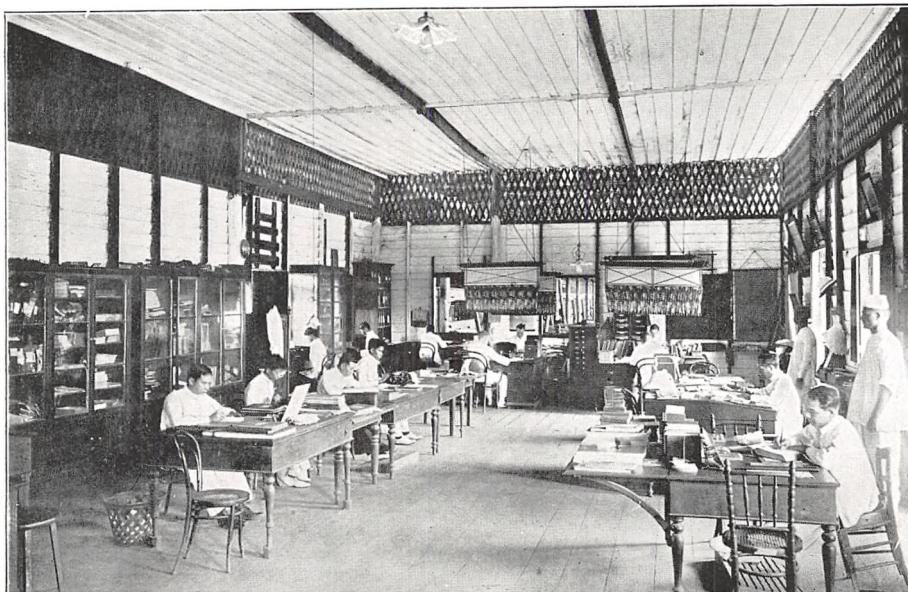


Tilskæring af Planker



Transport af Teakbjælker fra Møllen til Lagerpladsen

Fra Savmøllen i Bangkok



Savmøllens Kontor, hvor hver enkelt af de Tusinder af Stykker Træ, som opskæres af Stammerne, udfaktureres Verden over



Arbejdere og Formænd: Siamesere, Malajer og Kinesere

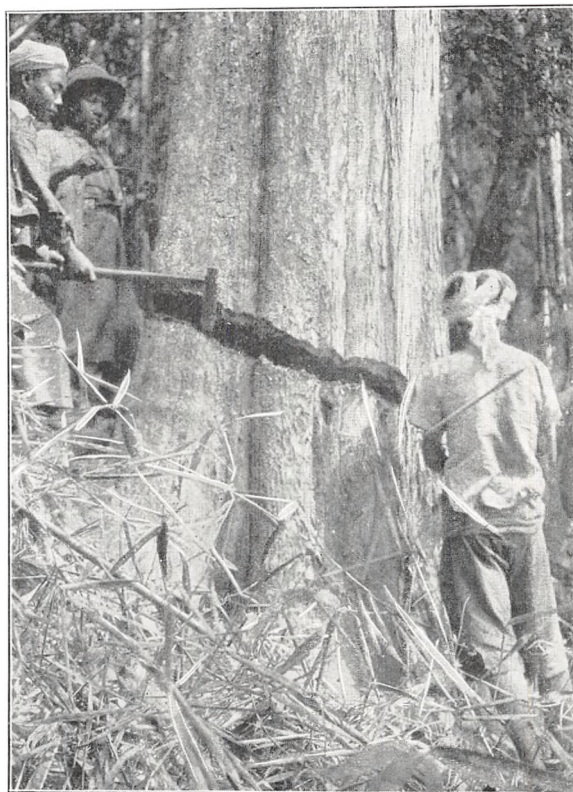
Fra Savmøllen i Bangkok



Skovparti med Yangtræer

Yangtræet er stærkt oljeholdigt og naar en Højde af indtil 200 Fod og ca. 10 Fods Tykkelse i Mandshejde fra Roden

af Kompagniet, enten gennem Agenter eller direkte, til de forskellige Regeringer, Skibsbyggere, Vaggonfabrikker o. s. v. Kompagniet beskæftiger i sine Teaskove for Tiden over 300 Elefanter. Teaktræet er efterhaanden blevet vanskeligere tilgængeligt i Siams Skove, og Raatræet



Ringning af et Træ

koster nu i Bangkok 4 Gange saa meget som paa det Tidspunkt, da jeg opkøbte »Thoon Kramom«s Ladning. Selvfølgelig er det, der stod nærmest Flodbredden og var lettest tilgængeligt, først uddraget, og dette i Forbindelse med andre lokale Omstændigheder, for Eksempel dyrere Arbejdsforhold, og ikke mindst det, at den særdeles vigtige Arbejdskraft, Elefanten, paa Grund af den stigende Efterspørgsel vedbliver at gaa op i Pris, har fordyret Driften.

I Bandondistrik-
 tet paa Malakka-
 halvøen har Det
 Østasiatiske Kom-
 pagni store Skov-
 koncessioner med
 andre Træsarter,
 navnlig et Træ ved
 Navn Yang. Her-
 nede gentager det
 samme Arbejde sig
 som i Teakskovene,

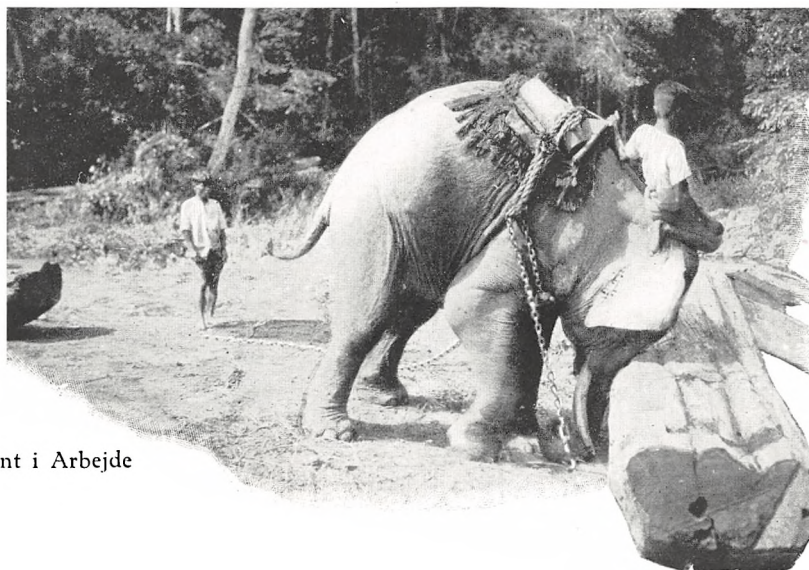


Fra Skovene paa Malakkahalvøen

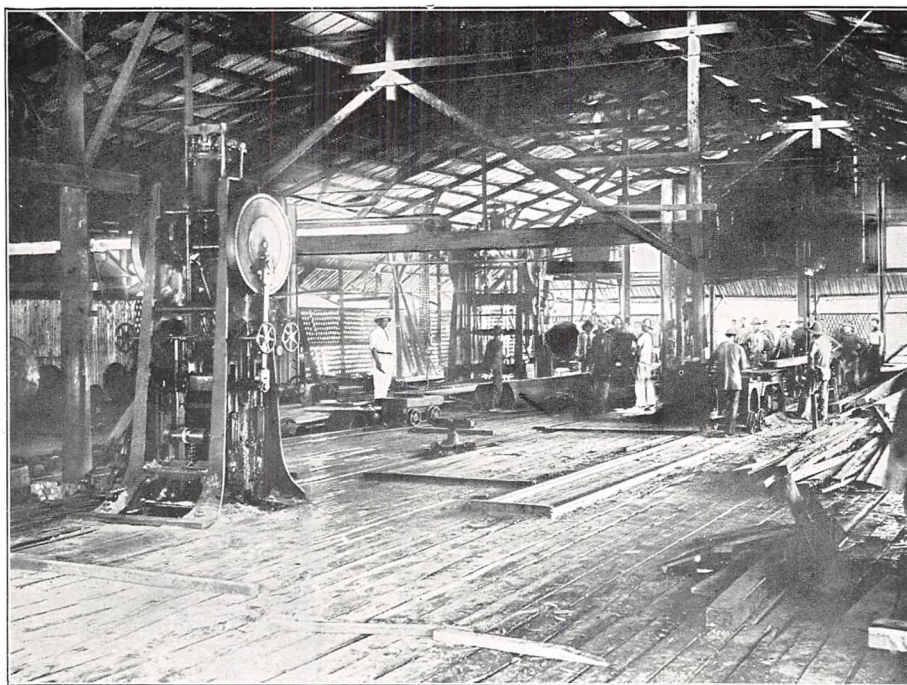


Transport af en Træstamme fra Fældningsstedet
 til Floden

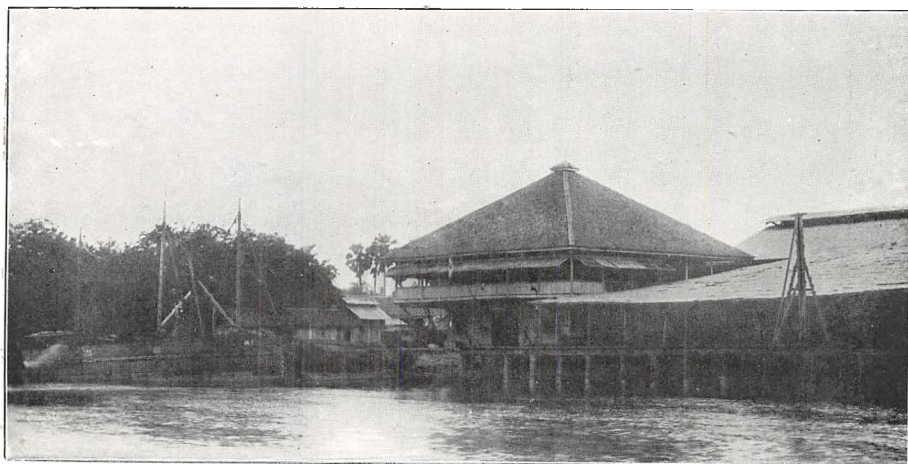
om end under tildels æn-
 drede Former. Træerne staar
 nærmere ved Floden, og fra
 Fældstederne til Bandon By
 er Distancen ikke saa lang;
 men ellers arbejdes Træet ud
 af Skoven med Elefanter og
 Bøfler og føres til Byen, hvor



Elefant i Arbejde

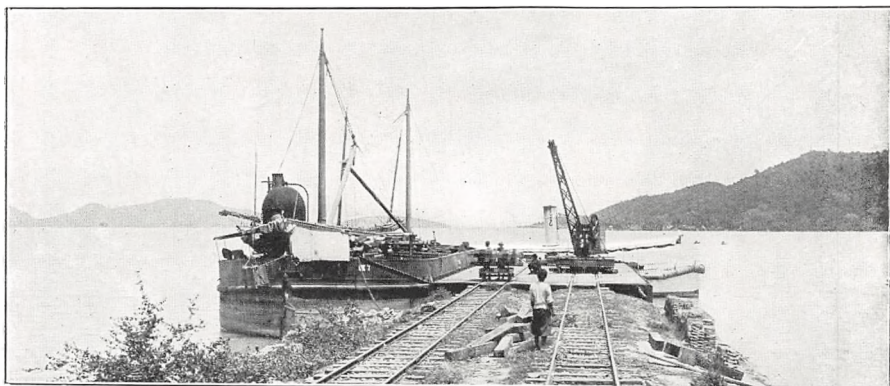
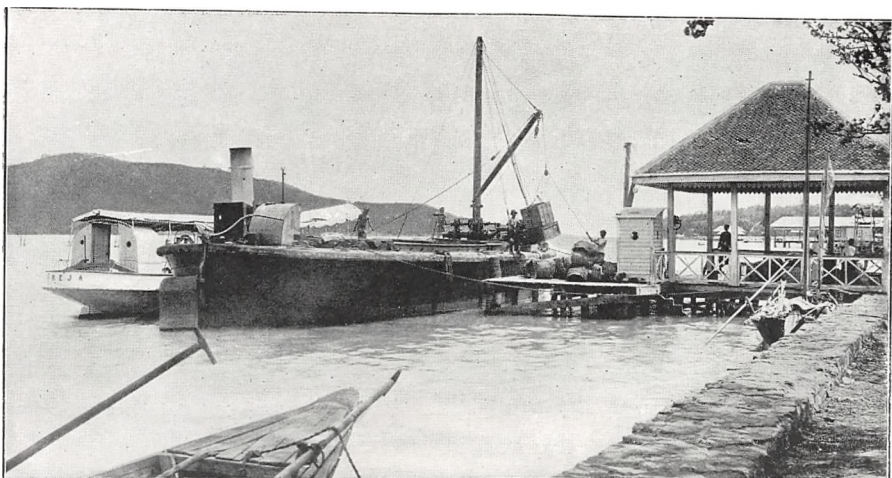


Interiør fra Savmøllen



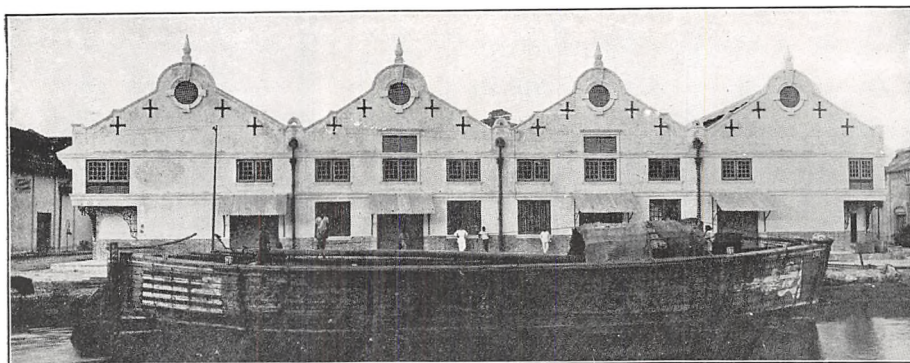
Kontorbygningen, hvorfra Savmøllevirksomheden samt Skovarbejdet i Bandondistriktet ledes

Fra Bandon paa Malakkahalvøen

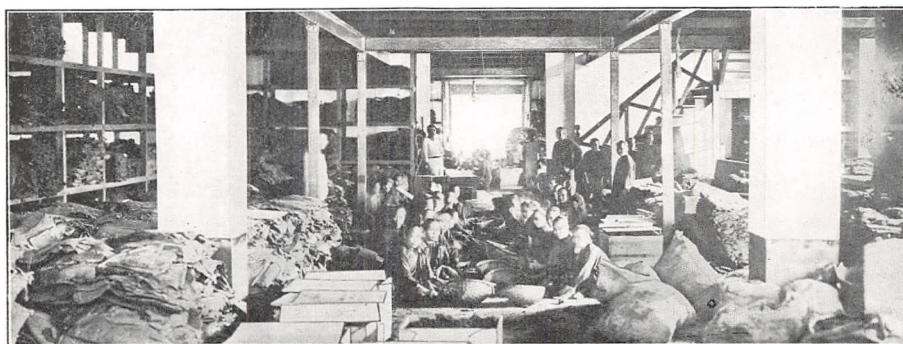


Det Østasiatiske Kompagnis Lægtene og Slæbebaade

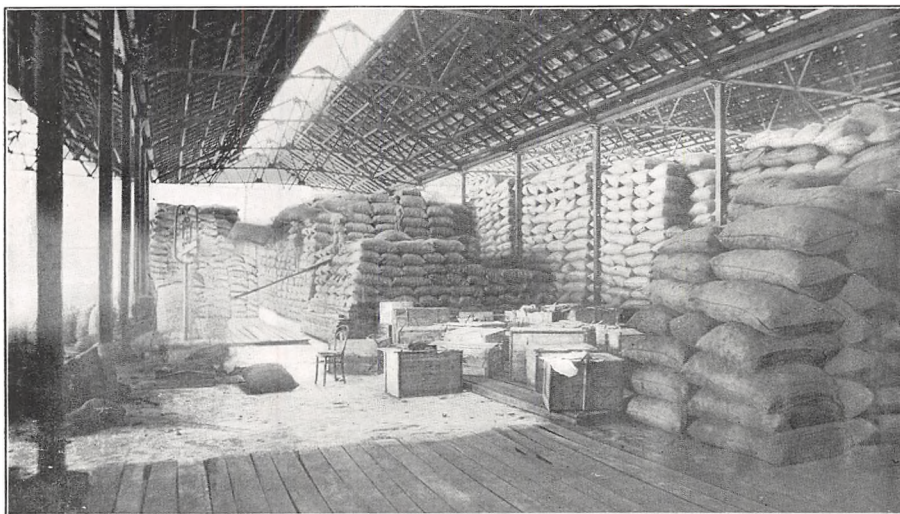
Fra Malakkahalvøen



Det Østasiatiske Kompagnis Pakhuse. Her opsamles, sorteres og emballeres de fra Malakkahalvøen og Sundaerne opsamlede Varer for at afskibes til Evropa



Interiør fra Det Østasiatiske Kompagnis Pakhuse. Sortering af Produkter



Interiør fra Det Østasiatiske Kompagnis Pakhuse. Stabler af Sække og Kasser med Peber, Sago, Sagomel, Kopro og forskellige andre Produkter

Kompagniet ogsaa har oprettet store Savmøller, og hvor Træet skæres op for de Markeder, for hvilke det bedst egner sig. Det bedste og mest udsøgte Træ føres ligesom Teaktræet til Evropa i Kompagniets egne Skibe. Træet i disse Skove, som ikke er saa kostbart som Teaktræet, vinder Udbredelse i Evropa til mange Formaal.

Foruden de Dampskibe, som tilhører The Siam Steam Navigation Co., har Bangkok Filialen en betydelig Flaade af Lægtene, Slæbebaade og mindre Dampbaade. Lægterne benyttes til delvis Losning og Lastning af de store Ruteskibe, som ikke kan flyde over Flodbarren med hele deres Ladning. — Dette er i store Træk Bangkok Filialens Virkefelter, hvis mangeartede Natur de her indsatte Billeder bidrager til at anskueliggøre.

Singapore Filialen driver Storhandel — Eksport af tropiske Varer og Import af evropæiske Artikler — varetager Kompagniets Skibsfartsinteresser i Singapore og betjener dets anløbende Ruteskibe. Under Singapore Filialen sorterer den i Johore paa Sydspidsen af Malakkahalvøen beliggende Gummiplantage Mount Austin, som allerede er omtalt og kan karakteriseres som Storindustri. Det Liv og de Forhold, der hersker paa en saadan Plantage, skal opleves for at forstaa. Disse Arealer var for faa Aar siden tusindaarig Tropeskov, beboet af vilde Dyr, som endnu fra de ikke ryddede omliggende Distrikter af og til besøger deres gamle Revirer. Vildsvin og Hjorte søger hid for at mætte sig paa de spirende Gummiplanter, og i deres Fodspor følger Tigreren for at mætte sig paa dem — et natligt Billede, som undertiden kan iagttages fra Plantagebestyrerens eller Assistenternes Bungalow. Tigreren gør til Tider Nytte som Pladshund for Plantagen ved at bidrage til at holde de for de unge Træer skadelige Gæster paa Afstand, dog ikke anderledes, end at Plantagerne for det meste maa indhegnes med Staaltraadsnet. Tigreren bidrager ogsaa til at holde Arbejderne indenfor Plantagens Enemærker efter Mørkets Frembrud, og undertiden hænder det, at Plantagernes Ledere konkurrerer med Tigreren om Dyrestegen, hvilket kan medføre spændende Optrin.

Kretay Kokus- og Gummiplantage, som ligger paa Østkysten af Malakkahalvøen ca. 300 engelske Mile fra Singapore, hører direkte under Det Østasiatiske Kompagni. Her er 3427 Acres Land beplantet med Kokuspalmer og 1197 med Gummitræer. Denne Virksomhed er ogsaa Størindustri, og naar Eksporten herfra til Evropa i Løbet af nogle Aar begynder, indtræder Plantagen som et Led i Rækken af Kompagniets mange Vekselvirkningsfaktorer. Foreløbig hører den til de Ting, som kommer ind under Betegnelsen Fremtidskonsolidering, idet Penge og Arbejde er anvendt med Fremtiden for Øje. Direkte udgivne Penge staar dog bogført som Aktiver, Hovedledelsens Arbejde derimod ikke. Paa dette Sted foregaar der i Løbet af nogle Aar en betydningsfuld Forvandling. Med Staal og Ild banes der Vej gennem Urskov og Jungle, Vildniset ryddes, og i Løbet af faa Aar staar der en Palme- eller Gummiskov med Træer i regelmæssige Rader, hvor Græs og Ukrudt omhyggelig holdes borte. Forvandlingen kræver her, som overalt, hvor Fortiden fortrænges af Nutiden, Kamp, og Skovens vilde Dyr viger tilbage for Mennesket, der trænger ind paa deres tusindaarige Enemærker. Det gør derimod ikke de i disse Egne optrædende Sygdomme, mod hvilke Kampen stadig maa tages op paany.

Kretay Plantagens Udvikling fra Urskov gennem Rydning og Plantning til et velordnet Anlæg med frodig voksende Kokuspalmer, Hospital og Funktionærboliger belyses af de vedføjede Illustrationer. Den strækker sig omkring syv engelske Mile langs en hvid Tropestrandbred ud



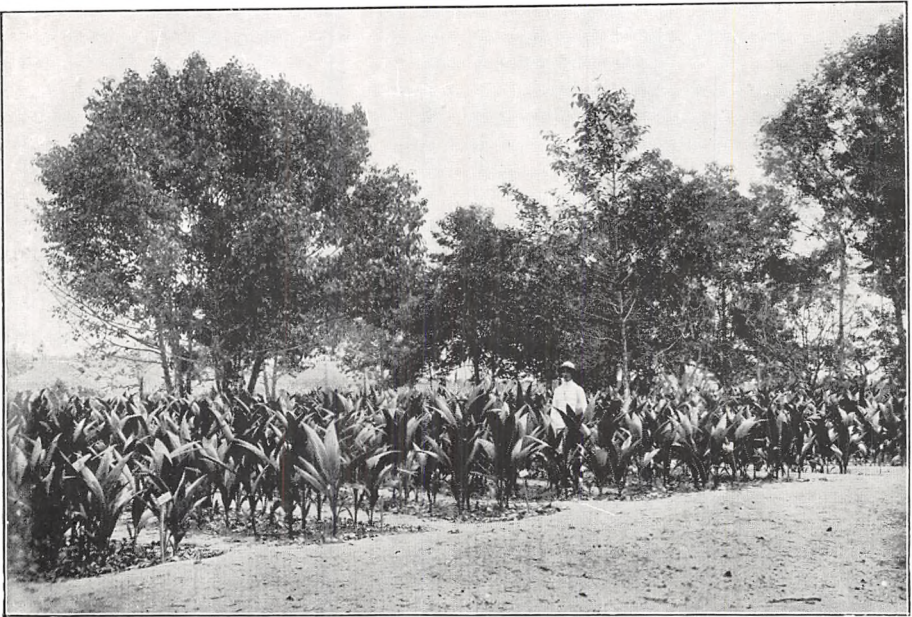
Fra Kretay Kokusplantage:

Bestyrerens Bungalow samt Proviant- og Redskabshuse. Bag ved strækker en Del af Plantagen sig op mod Bjergene



Urskov i Kretay

Fældning af Træerne er paabegyndt. Dette Parti af Urskoven, som laa mellem de paa det foregaaende Billede viste Huse og Bjergene i Baggrunden, er nu bevokset med en udstrakt Skov af Kokuspalmer, som om nogle Aar vil begynde at bære Frugt



En Planteskole, hvor de unge Kokusplanter staar rede til Udplantning



Nyplantning af Kokuspalmer paa ryddet Grund

Fra Kretay Kokusplantage



Fra Kretay Kokusplantage: 3 $\frac{1}{2}$ Aar gamle Kokuspalmer

imod det sydkinesiske Hav, hvis Søer i Nordostmonsunen over store Revler ruller ind mod Kysten. I Sydvestmonsunen eller omtrent de ni Maaneder af Aaret er her derimod Læ, og i dette Tidsrum anløber The Siam Steam Navigation Companys Kystskibe regelmæssig Kretay. Bag ved de ryddede og beplantede Arealer ligger en Mur af høje Bjerge. —



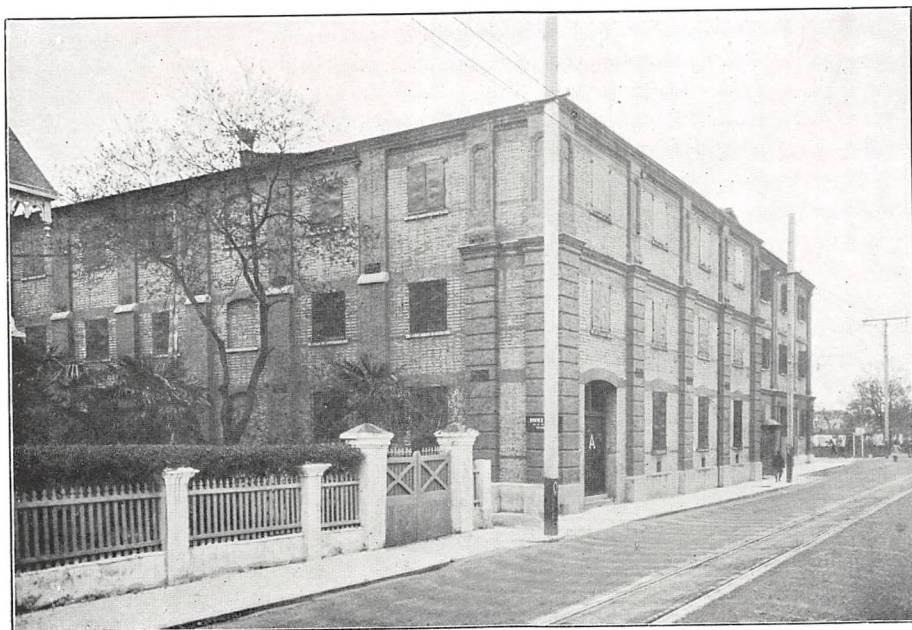
10 Maaneder gammel Kokuspalme

Paa denne Strandbred, hvor der for faa Aar siden fandtes en spredt og sparsom Befolkning af malajiske Fiskere, findes nu en lille Koloni, hvis Indbyggere er i Tiltagende.

Shanghaj Filialen blev aabnet i Aaret 1900, efter at »*Valkyrien*« med Hans kongelige Højhed Prins Valdemar som Chef havde vist det danske Orlogsflag paa Indiens og Østasiens Kyster og derved under-



Kontorbygning



Pakhuse

Fra Shanghaj Filialen



Kinesiske Kunder i Importkontoret



»Cathay« laster i Shanghai

Fra Shanghai Filialen



Det Østasiatiske Kompagnis Kontor og Funktionærbolig



Det Østasiatiske Kompagnis Pakhuse og Maskinanlæg

Fra Agenturet i Hankov

bygget allerede bestaaende danske Foretagender og banet Vejen for nye. Kun danske fjernt fra Hjemmet véd, hvilken stimulerende Magt det danske Enhedsmærke har, og hvilken Selvfølelse det vækker, naar det bæres frem som det beskyttende Statssymbol, særlig under de Former, som det her skete. Danmark bliver derved ligesom større i



Det Østasiatiske Kompagnis Kontor i Harbin

Bevidstheden og bliver det jo ogsaa i Virkeligheden, da et Stykke Danmark derved gaar frem og ud paa alle Nationers Eje, det salte Hav, og forbinder Landet med fjerne Dele af Jorden. Mange usynlige Baand knytter stærkere end de synlige, og for Danmarks udenrigske Erhverv vilde det være af stor Betydning, om saadanne Togter blev gentaget med ikke altfor lange Mellemrum.

Til Grund for Valget af Sæder for Kompagniets Filialer og Agenturer ligger det Princip: inden for en Interessesfære, hvor egen Varetagelse af Kompagniets Interesser forekommer formaalstjenlig, at vælge de Steder, hvor Handelen fra det paagældende Distrikt koncentrerer sig d. v. s., hvor de Indfødtes Produkter tiltrækkes af de Fremmedes Efterspørgsel, og omvendt.

Saaledes valgtes Shanghai, som ligger ved Udløbet af Yangtzeffoden, der gennemstrømmer nogle af Kinas rigeste Provinser, og under Shanghai atter Agenturet i Traktathavnen Hankov, som ligger ved Bredden af Yangtze, ca. 600 miles oppe ad Floden.

Det oprindelige Formaal: Opkøb af Handelsvarer til Eksport til



Sojabønner føres ad Jernbane til Udskebningshavnen for derfra med Skib at sendes videre til Evropa

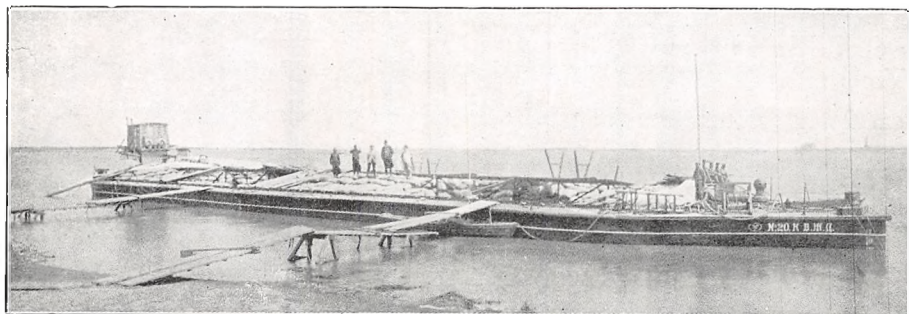
Forhandling i Evropa og Amerika er gennemført med det Resultat, at Kompagniet for Eksempel i 1912–1913 har kunnet afskibe ca. 60.000 Tons forskellige Slags Varer fra Shanghai og Hankov til en Værdi af ca. 15 Millioner Kroner med dets egne og andre Skibe under »Confereancen«. I Hankov har Det Østasiatiske Kompagni paa en vis Maade ogsaa en Storindustri, idet mange af Produkterne efter at være opkøbt fra Kineserne i de omliggende Distrikter, ved Hjælp af Maskiner og i dertil indrettede Pakhuse bliver saaledes præparerede, at de bliver egnede til Afskibning og Salg, særlig til Evropa.

Da Rusland mistede sine Besiddelser og Indflydelse i Syd-Mansjueriet, forskød Kompagniet sine Støttepunkter til russisk Omraade og op-

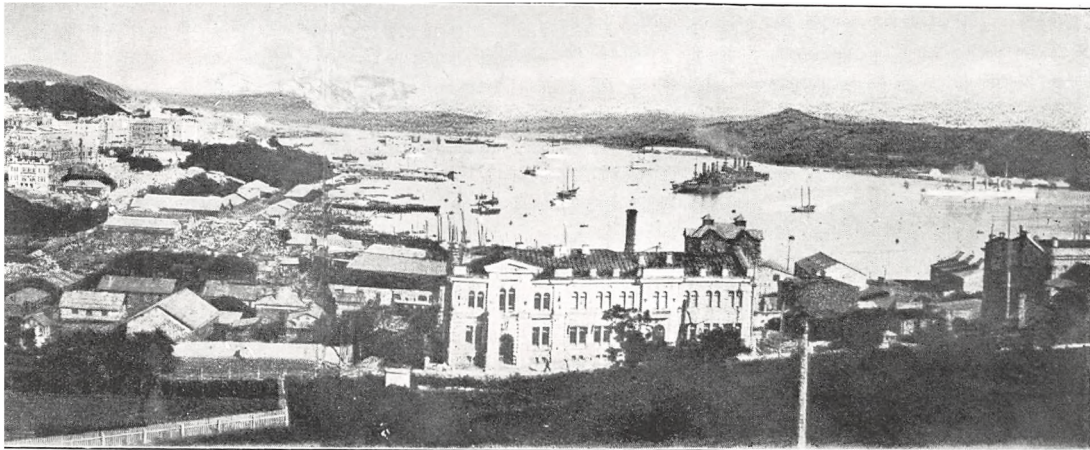


Vladivostok

rettede Agenturer baade i Østsibirien og det nordlige Mansjuri, saaledes i Vladivostok og Harbin. Her er det rykket de Steder, hvor der vokser Sojabønner, saa nær, som det vel er muligt, og har i de Harbin om-
 liggende Distrikter ved organiseret Indkøb og Støtte til de Indfødte i Form af Forskud fremmet Dyrkningen af Sojabønner i en saadan Grad, at der nu er et Udførselsoverskud af flere Hundrede Tusinde Tons, hvor der tidligere kun dyrkedes tilstrækkeligt til Landets eget Behov. Fra Mansjuriet føres Sojabønnerne til de bedst egnede Udskebningssteder, om Sommeren for Eksempel til Amurfloden, og hele Aaret igennem til Dalny; men fornemmelig samles Bønnerne i store Pakhuse i Vladi-



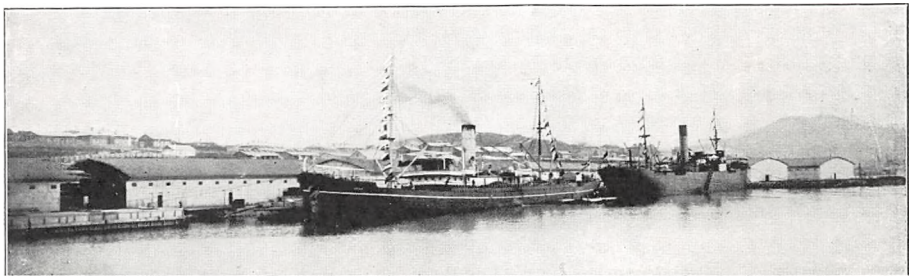
Transport af Sojabønner paa Sungarifloden (en stor Biflod til Amurfloden) fra Mansjuriet gennem Sibirien til Nikolajevsk



Vladivostok

vostok, hvorfra de afskibes til Evropa. Til bedre Forstaaelse af denne Forretnings store Udstrækning kan anføres, at Kompagniet, siden det for omtrent 6 Aar tilbage optog Sojabønneforretningen, gennem sine egne Organisationer har opkøbt omkring 700.000 Tons Sojabønner til en samlet Værdi af ca. 100 Millioner Kroner. Desuden kommer der fra disse Distrikter med deres rige Skovbestand ogsaa Egetræ, Cedertræ og andre Træsorter til Afskibning for Kompagniets Regning. Foruden den her nævnte Eksport har Kompagniet en betydelig Import til disse Egne af forskelligartede Varer fra Evropa.

London er det vigtigste Centrum for Verdenshandelen, og for at afhjælpe den Ulempe, det var, at Kompagniets forskellige Forretningsgrene maatte varetages af flere Agenter, blev der i 1911 i London op-



Et af Det Østasiatiske Kompagnis Skibe laster Sojabønner i Vladivostok



Det Østasiatiske Kompagnis Ruter

rettet en Afdeling af Hovedkontoret, som staar under Ledelse af en af Kompagniets administrerende Direktører; men de store Interesser, der knytter sig dertil, nødvendiggør alligevel ret ofte Tilstedeværelse i London af andre af Hovedledelsens Medlemmer.

Kompagniet har, udover de i det foregaaende omtalte fremmede Selskaber og dets egne Filialer samt de af det selv oprettede Agenturer, i alle Verdensdele og de fleste Lande Forbindelser af mere eller mindre Betydning. Af Lande og Egne af Verden, i hvis vigtigste Handelsbyer og Havnesteder Kompagniet saaledes har Forbindelser, kan nævnes: Storbritanien, Frankrig, Norge, Sverrig, Finland, Rusland, Tyskland, Belgien, Holland, Spanien, Portugal, Italien, Tyrkiet, Algier, Ægypten, Arabien, Indien, Ceylon, Straits Settlements, Filipinerne, Sundaøerne, Kina, Mansjuriet, Sibirien, Japan, De Forenede Stater, Centralamerika, Sydamerika, Kanada, Sydafrika, Avstralien og Nyseeland. Dets Hovedruter med alle deres forskellige Anløbssteder anskueliggøres af hosstaaende Kort.

V.



Det Østasiatiske Kompagnis Hovedkontor i København løber alle Traadene fra de vidtforgrene Virksomheder sammen. Her samles Overblikket, og her træffes de væsentligste Dispositioner, og Initiativ og Forslag sigtes. Det føles ofte, at København ligger udenfor de store kommercielle Centrere, naar gennem Døgnet's fire og tyve Timer de talrige Telegrammer strømmer ind saa vel fra Evropa som fra andre Verdensdele, hvor det maaske er Morgen, naar Telegrammet afsendes, medens København er skredet ind i Natten, eller omvendt. I særlig travle Tider maa Kompagniet — for ikke at distanceres af sine Konkurrenter i Udlandet — staa tidlig op og gaa sent i Seng.

Det Østasiatiske Kompagni har, som oftere betonet, tre Arter af Erhverv: Handel, Skibsfart og Industri, der arbejder sammen som Led i en Helhed, men som ikke destomindre hver for sig har sine egne Eksistensbetingelser, og som, om det var ønskeligt eller formaalstjenligt, hver for sig kunde udskilles og udbringes til mere end den bogførte Værdi. Det samme gælder hver af Kompagniets specielle Afdelinger og hvert af de Selskaber, som fornemmelig ejes eller indirekte ledes af Kompagniet. Disse Selskaber har hver sin egen Bestyrelse og Direktion, ligesom Filialerne og de af Kompagniet selv oprettede Agenturer har hver sin egen Administration, og hvert af disse Led i den samlede Virksomhed erholder fuldt Ækvivalent for, hvad det udretter eller producerer for et eller flere af de andre. Saaledes bliver Vekselvirkningen til Gavn for det enkelte Led som for det hele. Men til at frembringe de rette Resultater udkræves der et forstaaende og maalbevidst Samarbejde imellem de forskellige Led og deres Ledere, samt at de handler ud fra



Det Østasiatiske Kompagnis Hovedkontor i København. Opført 1908

Enhedsprincippet efter de Regler og i den Aand, som udgaar fra Hovedledelsen. Den Part, der gør Brud herpaa eller handler i Modstrid hermed, forsynder sig imod det heles Vel. Tillid er det Fundament hvorpaa Kompagniet bygger: Tillid mellem Bestyrelsesraad og Direktion og Tillid mellem Direktionen og alle dens forskelligartede Medarbejdere. Kompagniet er en altfor forgrenet Virksomhed til, at det i sine Enkeltheder kan fuldt overskues fra et enkelt Sted eller styres ved Magtbud. Mangel paa indbyrdes Tillid vilde umuliggøre frugtbart Samarbejde. — Sin Fremgang skylder Kompagniet i væsentlig Grad den Tillid, det har vundet udadtil, og i særlig Grad det Tillidsforhold, som har bestaaet mellem Den Danske Landmandsbank og Kompagniet. Tillid er et ganske uundværligt SamfundsKit. Hvis paa alle økono-

miske og erhvervsmæssige Omraader Tilliden pludselig hørte op, vilde den store Samfundshusholdning gaa fallit, og hvis alle økonomiske Mellemværender blandt alle Samfund skulde udlignes med Penge, vilde kun en ganske ringe Del deraf komme til Stede. Bærerne af den samfundsmæssige økonomiske Tillid er fornemmelig Bankinstitutioner, som tildels udligner deres indbyrdes Mellemværender med Tillid, og i samme Forhold et Pengeinstitut underbygger eller svækker Tilliden til sig selv, virker det tilbage paa dets Kunder, for hvilke det paa en vis Maade er moralskøkonomisk Garant. Dette Forhold varierer og kan derfor ikke under alle Omstændigheder tages som en bestemt Regel, men i det store og hele er det det Fundament, hvorpaa Verdensomsætningen hviler.

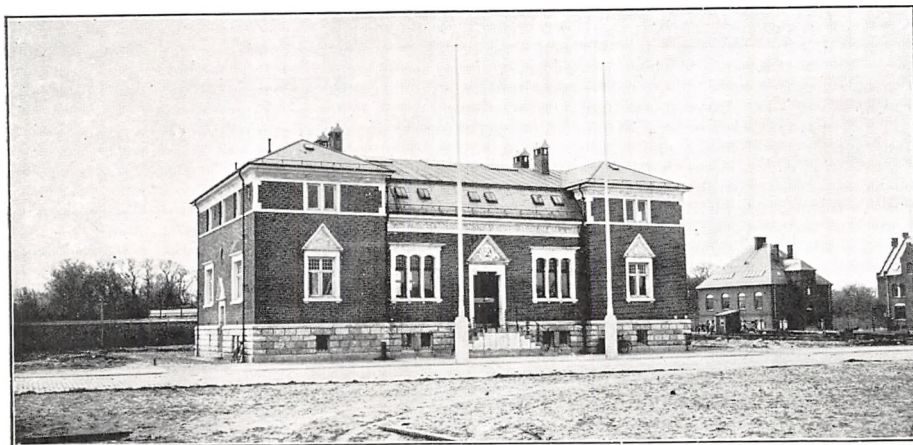
Ogsaa Aktionærers Forhold til Aktieselskabers Ledelser bør i Almindelighed hvile paa Tillid, navnlig fordi der udkræves mere end 365 Dages Regnskabsopgørelser til virkelig Bedømmelse af forgrenede Foretagender og da særlig et saa forgrenet Foretagende som Det Østasiatiske Kompagni med dets mangeartede Virksomheder omkring i Verden, der nødvendigvis maa være underkastede vekslende og forskelligartet Indflydelse. Mange Forretninger kæder sig her fra det ene Aar over i det andet, og megen Udsæd kræver Udlæg af Penge og Arbejde, før den ad Aare kan give Høst. I Aarsbalancen maa der skælnes mellem Kapital anbragt i faste Aktiver og roterende Kapital, som navnlig benyttes til Opkøb af Varer, hvoraf store Partier ved Aarets Udgang naturnødvendig befinder sig i Skibe paa Havet. En stor Del af den roterende Kapital er saaledes Varekredit, der i Balancen fremtræder som Rembours Konti, der udlignes efterhaanden, som Varerne kommer frem. Dette Kredsløb vedbliver, hvis da ikke Vareomsætningen af en eller anden Grund afvikles; men derved vilde denne Kilde til Indtægt, som udspringer af den moderne Forretningsgang, ophøre at flyde. Den Købmand, der tilstræber Masseomsætning — og denne er jo simpelthen nødvendig for med Udbytte at kunne deltage i den store Verdenshandel — vil ikke kunne naa dertil uden ved Hjælp af denne Art af Kredit, som muliggøres af det moderne, internationale Banksystem. Ligesaa vist som et Firmas Anseelse i Reglen kan bedømmes af den Kredit, det nyder,

ligesaa vist vil det moderne, internationale Banksystem ikke kunne bestaa i dets nuværende Form uden dette Grundlag for Verdensomsætningen. Bankmænd og Købmænd bestaar ved hinanden: begge Parter er Handelsmænd; den ene Part handler med Penge, den anden med Varer. Men, som før paapeget, hviler Verdensomsætningen fremfor alt paa Tillid, navnlig ogsaa fordi de eksisterende rede Penge kun udgør en Brøkdelen af de Pengebeløb, hvormed de økonomiske Værdier maales, og yderligere er en Del af disse rede Penge jo Papir, som repræsenterer Guld, der ej heller er til Stede i et Forhold, der svarer til de Papirspenge, som er i Omløb. Derfor er Erhvervelse af virkelig Tillid en sa betydelig med Erhvervelse af Værdier, og de, som omsætter økonomiske Samfundsværdier, og som ved deres Handlemaade erhverver Tillid, erhverver derved i samme Forhold værdifulde Aktiver. Saaledes kan en Forretningsmands Betydning i Almindelighed maales ved den Kredit, det vil sige den Tillid, han nyder.

Hvis dette Tillidsforhold blev rigtig opfattet, ikke alene i Forretningsverdenen, men i alle Livsforhold, burde Følgen blive, at Bestræbelserne, mere end det nu er Tilfældet, blev rettet paa at erhverve og bevare baade personlig og saglig Tillid, og mindre paa at svække Tilliden til andre, særlig naar det tages i Betragtning, at Følgerne af Tillidsberøvelse ogsaa, og ofte i betydelig Udstrækning, kan træffe andre end dem, der direkte er Genstand derfor. Den Aarsag, større eller mindre, som kan rokke Tilliden, for Eksempel til et Pengeinstitut, kan medføre, at andre Pengeinstitutter, for at beskytte sig selv, tvinges til at bidrage til at raade Bod paa noget, hvori de selv kan være uden Skyld, og det kan hænde, at selve Samfundet eller flere Samfund berøres deraf, og at den, som oprindeligt har sat Mistillidsbølgen i Bevægelse, selv drages med ned ad det økonomiske Skraaplan.

Det Østasiatiske Kompagnis første Sæde i København var, som allerede nævnt, i Københavns Frihavn. I dets Bygning derude er mange Tanker og Planer bragt til Udførelse eller Planer lagt og ført de første Skridt ud i Livet. Da Væggene dér begyndte at blive for trange, blev det besluttet at oprette Kompagniet et nyt Sæde i selve Byen, og i Sommeren 1908 flyttede Hovedkontoret ind i dets nye Bygning paa Hjørnet af

Niels Juelsgade og Holbergsgade, hvor det har bedre Betingelser for at løse de stadig voksende Opgaver, som Udviklingen medfører.



Det Østasiatiske Kompagnis Hovedkontor i Københavns Frihavn fra 1899 til 1908 ·

Det Østasiatiske Kompagnis Aktiekapital, Obligationslaan og Henlæg-
gelser andrager i 1914 med et rundt Tal ialt 54 Millioner Kroner. De af
de fornævnte Selskaber, i hvis Ledelse Kompagniet har væsentlig Ind-
flydelse, arbejder med en lignende Kapital. Dets Flaade af Damp-
og Motorskibe — i Fart og under Bygning — udgjorde ved Udgan-
gen af 1914 ca. 120.000 brutto Registertons med en Lasteevne af
ca. 200.000 Tons, og de her omtalte Selskaber har tilsammen omtrent
lige saa stor Tonnage. Det beskæftiger paa sine Kontorer og Skibe,
i sine Skove og paa sine Savmøller, paa sine Plantager og i sine øvrige
Virksomheder saa vel ude som hjemme Aaret rundt omkring 16.000
Mennesker, deri ikke medregnet den Arbejdsstyrke, som finder periodisk
Anvendelse.

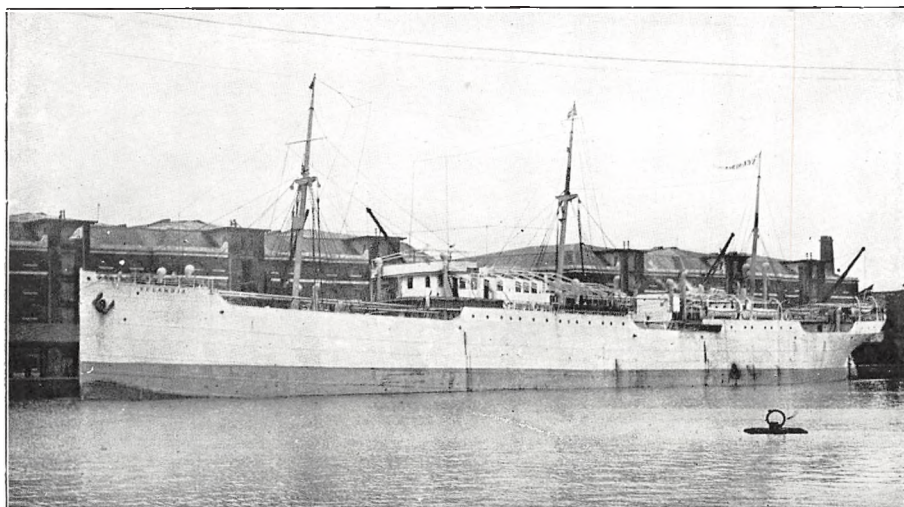
Enkeltheder om Kompagniets Kapitaludvidelser og Flaadeforøgelses-
samt andre Detaljer findes anført i dets Aarsberetninger; men da dets
Motorskibe var de første oceangaaende Skibe af denne Art, skal jeg her
gøre Rede for de ganske ligefremme Betragtninger, som har ledet Kompag-

niet ind paa denne Bane. Da Dampmaskinen blev opfundet, gjorde den først Nytte som stationær Maskine paa Landjorden. Den Betragtning, som førte til, at den blev benyttet som Fremdrivningsmiddel først paa Landjorden og senere paa Søen, var den, at naar den af Maskinen udviklede Kraft kunde sætte et udenfor den værende Legeme i Bevægelse, maatte den ogsaa kunne sætte et Legeme, hvorpaa den selv stod, i Bevægelse. Da Dampmaskinen bragtes til Anvendelse i Skibe, blev det først Skovlhjulet og siden tillige Skruen, der blev den umiddelbare Fremdriver. Dette synes ganske selvfølgeligt. Men fra da af og op til vore Dage er der stadig indført Forbedringer ved Dampmaskinen, og dette vil vedblive, saa længe denne Maskine anvendes. En af Hovedbestræbelserne er gaaet ud paa at faa den størst mulige Nyttevirkning ud af Dampmaskinen paa den billigst mulige Maade, og navnlig at formindske Tabet af Varme (som det jo koster baade Penge og Arbejde at frembringe, hvad enten det nu sker ved Kul, Brænde, Olje eller andre brændbare Stoffer) thi som bekendt gøres næppe en Femtedel af den af Brændselet afgivne Varme nyttebringende. I en Dampmaskine gaar Størstedelen af Nyttevirkningen tabt ved at forvandle Vandet i Kedlen til Damp, og en Del af Varmen forsvinder gennem Skorstenen ud i Luften. Mange Forsøg er gjort paa direkte at overføre Varmekraften, særlig ved de saakaldte Forbrændingsmaskiner. Avtomobilet bevæges ved en Eksplosionsmaskine, hvilket efter den første Forundring syntes saare ligetil. Dieselmotoren frembringer ved en jævn Forbrænding ligeledes en direkte Virkning. Efter at den sidstnævnte Maskine havde bestaaet sin Prøve paa Landjorden, gjorde der sig hos Det Østasiatiske Kompagni de samme Betragtninger gældende, som i Fortiden havde gjort sig gældende hos andre i Forbindelse med Dampmaskinen. Men her som dér var der Vanskeligheder at overvinde. Den største af disse bestod i at faa Dieselmotoren til hurtig at reversere (slaa bak). Skridt for Skridt fulgte Det Østasiatiske Kompagni den Fremgang, der her blev gjort, og opmuntrede Burmeister & Wain til at søge at faa Spørgsmaalet løst. Da dette skete, var den væsentligste Hindring for Dieselmotorens Anvendelse til Fremdrivning af Skibe fjernet. Kompagniet begyndte med at forhandle om Bygningen af et Skib paa 400 Tons. Burmeister & Wain følte sig

sikre, og Kompagniet med dem. Men i Løbet af de næste 8 Dage skete der det karakteristiske, at Kompagniet spurgte: »Naar Princippet tillader 400 Tons, hvorfor saa ikke ogsaa 1.000 Tons?« – »Nej, selvfølgelig.« – »Men naar det tillader 1.000 Tons, hvorfor saa ikke ogsaa 3.000 Tons?« – Der opstod nogle Betæneligheder; men saa blev man atter sikker. Et Par Dage efter lød det videre: »Hvorfor ikke 6.000 Tons med samme Fremdrivningshurtighed?« – Efter fornyet Betænkning vandtes atter Sikkerhed, og da 7.000 Tons var den Størrelse, der i den for Skibene bestemte Fart var den mest formaalstjenlige, bestiltes 3 Skibe paa 7.000 Tons hvert; men først efter at Kompagniet havde sikret sig fordelagtige Oljekontrakter over en længere Aarrække. Kompagniet var meget vel vidende om, at Dieselmotoren som Drivkraft for Skibe paa dette Tidspunkt ikke var fuldkommen; men at vente, til andre havde begyndt at perfektionere den, var ensbetydende med at blive tilbage. Det Princip, der ligger til Grund for de første Motorskibe, har staaet sin Prøve. Der spares, fortjenes og høstes Nytte paa Grundlag af indvundne Erfaringer, som kommer Kompagniet og mange andre til gode.

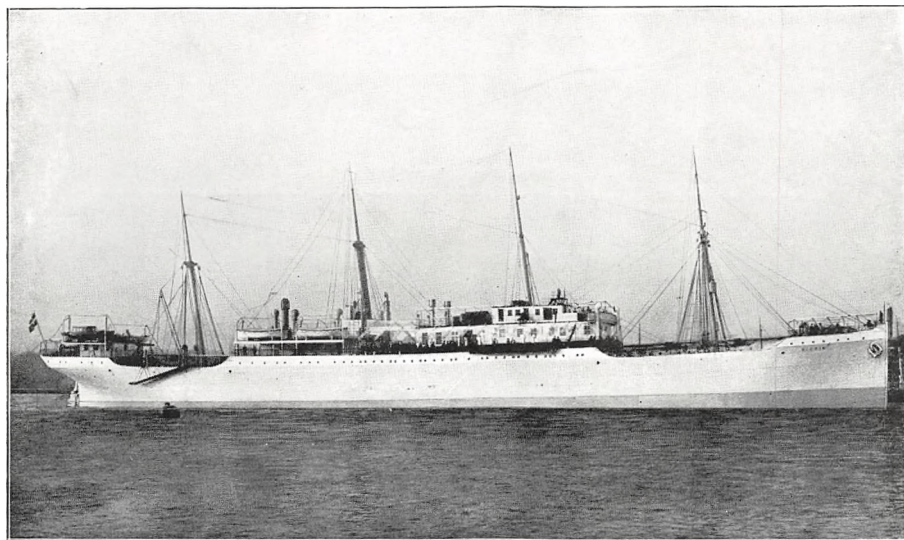
Men Dieselmotorens Udbredelse i Almindelighed afhænger i væsentlig Grad af rigelig Forsyning til passende Priser over alt i Verden af den til Motorens Drift egnede Olje.

Den praktiske Løsning af Spørgsmaalet, om Dieselmotorens Anvendelse til Skibsbrug, har bragt en længe i Kompagniet næret Tanke til Modenhed og Udførelse, nemlig at lade bygge foreløbig ét stort Sejlskib paa ca. 6.000 Tons Lasteevne med Hjælpeskrue, som drives af en Dieselmotor, der i stille Vejr kan give Skibet en Fart af ca. 7 Knob. Et Sejlskib med Hjælpeskrue og Dampmaskine maa for effektivt at udnytte denne medføre 5 Gange saa stor Vægt i Kul, som et tilsvarende Sejlskib med Dieselmotor udkræver i Olje, og staar derfor tilbage for dette i Lasteevne. Det nye Sejlskib faar et forholdsvis stort Sejlareal og vil i den Fart, det er bestemt for, kunne foretage sine Rejser lige saa hurtigt som et 9 à 10 Knobs Dampskib. De væsentligste Aarsager til Sejlskibsrejsers Langvarighed er de variable Vindbælter og de stille Bælter mellem Vindzoner af forskellige Retninger, navnlig i Nærheden af Ækvator, samt Vindstille og kontrære Vinde og Strømme i snævre



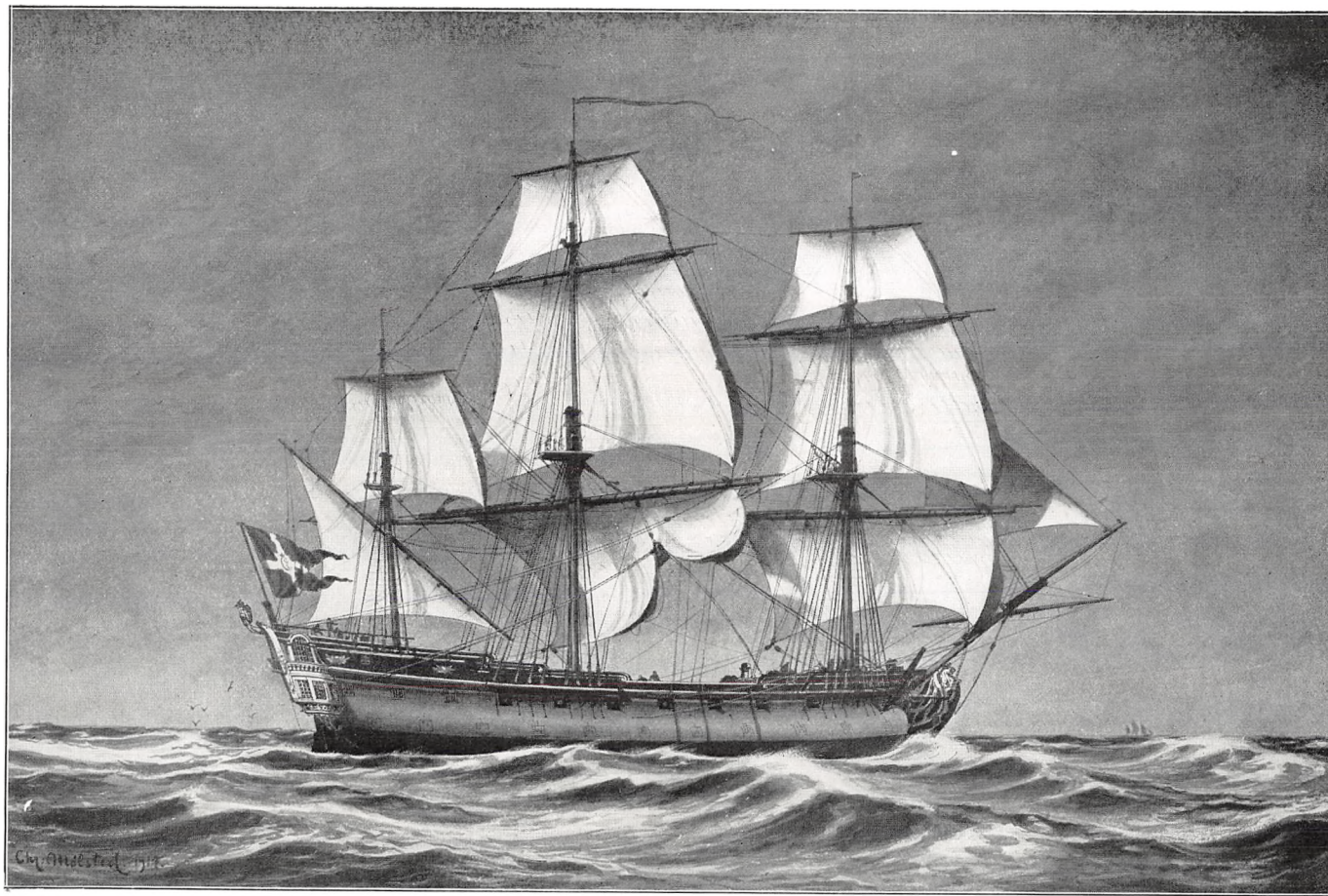
»Selandia« i West India Dock i London i Marts 1912

Siden har »Selandia« hævdet Princippet praktiske Anvendelighed under alle Vejr- og Klimaforhold. Den har fuldført syv og befinder sig paa den ottende Rejse til Siam, har tilbagelagt omkring 150.000 miles og er bleven navnkundig som Pioner for Motorskibe i Oceanfart

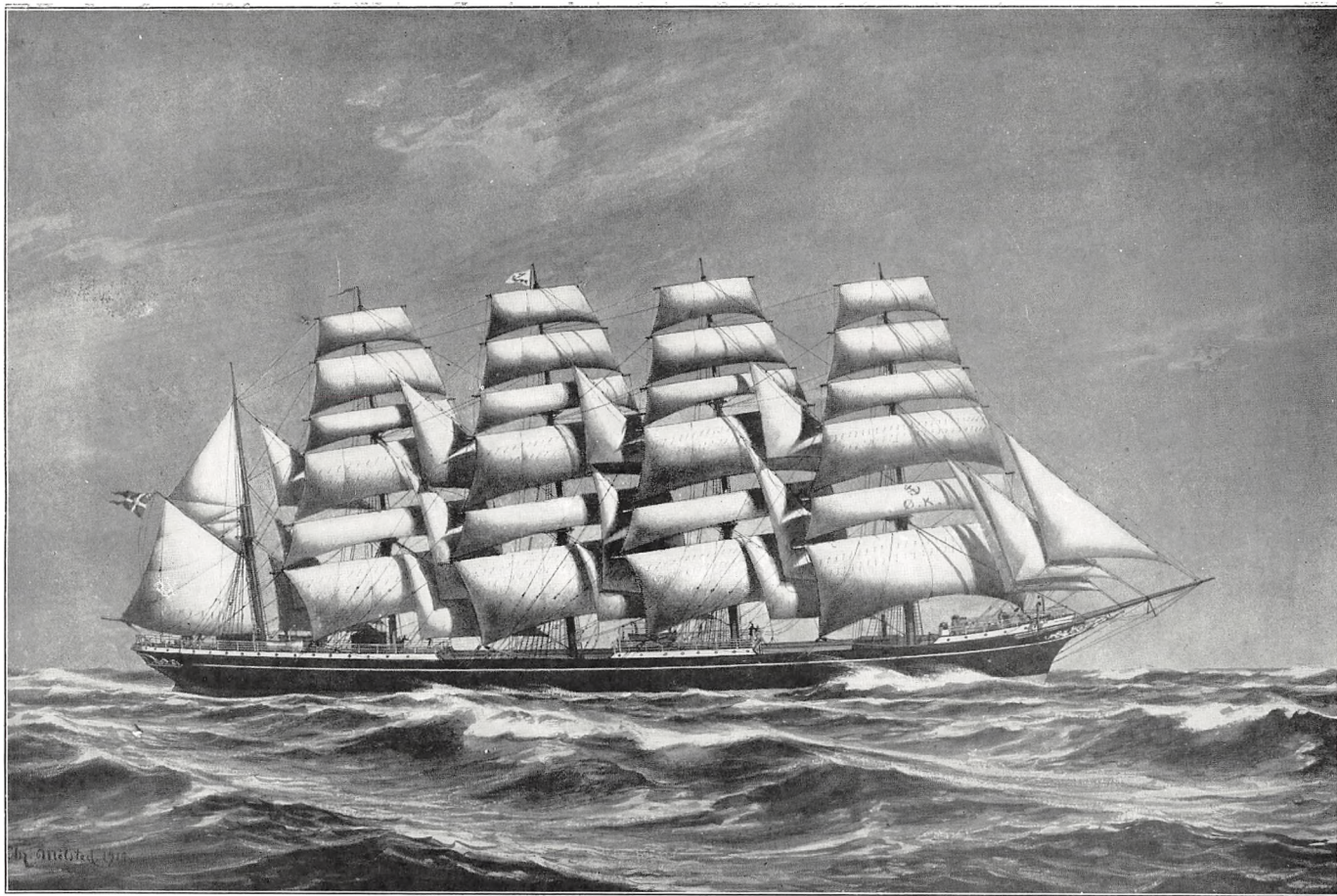


»Fionia«

Motorskibe tilhørende Det Østasiatiske Kompagni



Kinafareren, Fregatskibet »Fyhn«
Lasteevne ca. 500 Tons. Besætning ca. 150 Mand. Bygget 1736



Femmastet Skib »København«
Med Hjælpekruer, som drives af Dieselmotor paa 600 HK. Lastevne ca. 6.000 Tons. Besætning inklusive Lærlinge ca. 50 Mand

Farvande, som kan opholde Skibet i Dage og Ugevis. Naar et Sejlskib ved Hjælp af Motorkraft kan bringes over saadanne Strækninger med moderat Fart, kan det paa Grund af sin saaledes kombinerede Fremdrivningsmetode finde mere og almindelig lønnende Anvendelse paa forskellige Omraader, end det nu er Tilfældet.

Hos en stor Del af den danske Ungdom gør Nationens traditionelle Lyst til Søen sig stadig gældende. Men den Trang, der ligger til Grund for denne Udvé, tilfredsstilles ikke ganske ved Dampskibsfarten. Det bedste i den Ungdom, der vælger Søen til sit Livskald, udvikles ikke paa samme Maade i Damp- og Motorskibe, som i Sejlskibe, og de unge søger derfor ofte til Udlandet, til andre Nationers store Sejlskibe for dér at tilegne sig den Sømandsuddannelse, som i for ringe Grad kan faas herhjemme.

Naar et for Søen begejstret ungt Menneske kommer om Bord paa et Dampskib og skal søge Næring for sin Begejstring i det ofte prosaiske og monotone Dampskibsarbejde, glider der let noget bort af det, der bærer Ungdommen frem. Ganske vist kan Dampskibsrejser ogsaa byde paa Variation og interessante Oplevelser; men Dampskibet har ikke den stimulerende Indflydelse over det unge Sind som det store Skib med de udspilede Vinger. Om Bord paa Dampskibet giver Ungdommen kun ringe Agt paa Naturvarsler, som bebuder Faren, der ofte kommer og gaar, uden at de mærker det, og de er ikke paa samme Maade som i et Sejlskib delagtige i Overvindelsen deraf. Paa Dampskibet kan de som Regel under Uvejr søge Ly paa det dertil bedst egnede Sted, da Faren fornemmelig beherskes fra Kommandobroen ved Ordre fra Bro til Maskine. Dér høres ikke de i et Sejlskib ved saadanne Lejligheder stimulerende Kommandoraab, og Ungdommen behøver ikke i den Forstand at holde sig fast, som naar den skal til Vejrs for at rebe eller bjerge Sejl, og erhverver sig ikke den Haardførhed og Modenhed, som vindes ved selv at være Medbetvinger af Faren. For at udvikles til en dygtig Leder maa Faren kendes, og det Mod erhverves, som vokser i Kamp med haandgribelige Virkeligheder.

Ud fra disse Synspunkter er det Hensigten i det nye Sejlskib at give indtil 12 Lærlinge foruden saadanne af den øvrige Besætning, som har

Evne og Vilje dertil, Adgang til at uddanne sig til Koffardiofficerer, og de vil derfor faa særlig Lejlighed til at sætte sig ind i Dispositionernes Betydning og vinde Forstaaelse af, at Skibets egentlige *Formaal er at erhverve*, og at det, der spares, fortjenes.

Danmarks store Frembringer er det danske Landbrug, som vel kan betegnes som Industri. Men Danmark har ligeledes gode Betingelser for at skabe sig Erhvervsilder ude i Verden. Navnlig er der paa mange Steder i Tropelandene særlige Betingelser til Stede for at optage og udvikle Skov- og Plantagedrift og andre dermed beslægtede Virksomheder. Disse Betragtninger, som Det Østasiatiske Kompagni forelagde Landbrugsministeriet, fandt hos dette Forstaaelse og Sympati, hvilket resulterede i, at der nedsattes et Udvalg med den Opgave, at undersøge, hvorledes disse Betingelser kunde gøres nyttebringende for Landet. Som et Resultat af Udvalgets Overvejelser blev det anset for formaalstjenligt at gøre det muligt for unge Mennesker med Lyst til at optage en saadan Gerning at erhverve sig specielle Forkundskaber for at blive bedre udrustet til at tage Arbejdet op i de nye og fremmede Forhold. Dette førte til, at der i Det Østasiatiske Kompagni specielt med Henblik paa at udvikle og udnytte de Betingelser, det har paa disse Omraader i Tropelandene, særlig i Østasien, oprettedes et aarlig tilbagevendende seks Maaneders Kursus, som under Ledelse af en foreløbig paa fem Aar nedsat Kommission giver Undervisning i Tropeskovbrug (derunder Plantagedrift), Land- og Træmaaling, Sprog, Bogholderi og Maskinlære til et begrænset Antal faguddannede, unge Mænd. Det er lykkedes at knytte fremragende Lærerkrafter til dette Kursus, som afsluttes med en af Staten anerkendt Prøve. De unge Mænd, som efter bestaaet Eksamen drager ud i Troperne, vil saaledes have tilegnet sig gode Forbetingelser for at skabe sig en Fremtid, gavne Kompagniet og derigennem deres Fædreland.

Det Østasiatiske Kompagni har ud over Aktionærinteresser Betydning som Led i Danmarks Erhvervsudvikling. Det knytter med stærke Interessebaand fjerne Egne af Jordkloden til Danmark, og det strækker sine Fang-

arme langt ud og tilfører det danske Samfund meget mere, end der kan maales ved Afskrivninger, Dividender og Henlæggelser. Før disse Overskud af Driften fremkommer, spredes der, som Følge af den forgrenede Vekselvirkning, gennem Kanaler, hvis Løb er vanskelige at efterspore, Millioner af Kroner ud over Landet, som i større og mindre Brøkdele finder Vej til Steder i Samfundet, hvor det ikke anes, at de skyldes Det Østasiatiske Kompagni, og hertil bidrager ikke alene dansk Kapital og danskes Arbejde, men ogsaa fremmed Kapital og fremmedes Arbejde, Udnyttelse af fremmed Jord og af meget, som frembringes fjernt fra Danmark. Men Gensidighed er Livsnerven i alt Erhverv, og derfor tilflyder der ogsaa de udenlandske Omraader, hvorpaa Det Østasiatiske Kompagni erhverver, tilsvarende Fordele gennem Kompagniets Organisationer og ved dets Arbejde.

Den samme gensidige Nyttевirkning kendetegner store Dele af det danske Erhvervsliv, og mange danske Foretagender er, fraset det almindelige Interessesfællesskab, som Følge af Tidsudviklingen og deres specielle Karakter — Tilskud af Kapital og Arbejde fra mange Steder og mange Lag i Befolkningen og Fordeling af Risiko og Ansvar — egentlig nationale Fælleserhverv. Og i jo større Udstrækning danske Foretagender under normale Forhold og paa sundt økonomisk Grundlag kan udnytte international Kapital og hjemlige og fremmede Erhvervskilder, desto mere gavner de Samfundet og bidrager til Nationens Velstand.

SIDEN jeg afsluttede dette Tilbageblik, har de Drifter, jeg har omtalt i Begyndelsen af tredje Afsnit, ført til den blodige og ødelæggende Krig, som nu raser. Ved denne er ogsaa vort lille Samfund bleven stillet overfor Prøvelser, og der er i Løbet af kort Tid paatvunget mange af os Erfaringer, som ellers næppe vilde være bleven samlet i en Levetid. Adskillige har lært, at der gives Tider, da Ord maa erstattes med Handling, og at det er lettere at kritisere end at bære Ansvarets Byrder.

Det tiltagende Herredømme over Jordkloden, Civilisationens og Kulturens Udbredelse og den voksende Velstand er bleven fulgt af Organi-

sation af Menneskemasser og Fremstilling af Midler til Magtafgørelse af Tvistigheder mellem Jordens Folkeracer og Nationer.

Den nu herskende Krig vil sætte dybe fysiske og moralske Mærker i mange Slægtled langt ind i Fremtiden. Allerede i dens første fem Maa- neder er der ødelagt Menneskeliv og kulturelle og økonomiske Værdier under Forhold og i et Omfang, som det er vanskeligt at bringe i Sam- klang med det høje etiske Standpunkt, som særlig Evropa gør Fordring paa at indtage. Rets- og Ejendomsbegreber er bleven forrykkede, og der er allerede indtraadt stærke Forskydninger i hævdvundne Erhvervs- forhold. Men ethvert Samfund maa regne med de til enhver Tid her- skende Vilkaar samt med de Forskydninger, der ude fra er i Færd med eller kan ventes at ville indtræde, og ligesom skadelige Følger tidt kan afbødes ved Forudseenhed, saaledes kan ogsaa Forskydninger ofte dra- ges til Nytte af det Samfund, der forstaar at vurdere deres Betydning. Det danske Folk vil handle vel i at vende Blikket ud ad og forsøge at se Verden, som den er, og se sig selv, som andre ser det, og betænke, at Danmark er kun et lille politisk og økonomisk afhængigt Led af det store Verdenssamfund.

TILLÆG

1919



ELLEM det Tidspunkt, da jeg skrev omstaaende Kom-
mentarer til de første fem Krigsmaaneder og nu ved Kri-
gens Ophør, ligger et dybt Svælg af potenseret Alvor og
Ulykke. Ved Slutningen af 1914 var der næppe nogen,
som forestillede sig, hvilken Masseødelæggelse af Men-
neskeliv og materielle og kulturelle Værdier, Krigen skulde
medføre, eller i hvilken Udstrækning lovfæstede og hævdvundne Rets-
og Ejendomsbegreber vilde blive forrykkede. Hvem formaar at frem-
drage for Historiens Dagslys alle de Begivenheder, som skjuler sig i
dette Tidsrum, og hvem kan udrede alle de samvirkende Aarsager til
dette voldsomme kulturelle Sammenbrud eller bestemme de mangeartede
Virkninger deraf?

Udviklingen frembyder tilsyneladende store Modsigelser: —

Oprindelig smaa Samfund har udviklet sig til Nationer med Grænser,
som Naturen har anvist, eller som den stærkere har paatvunget den
svagere med Vaabenmagt under Paakaldelse af den fælles, retfærdige
Guds Bistand. — Børn, som er opvokset i Ly af selvfor nægtende For-
ældrekærlighed, sønderlemmer hverandre, efter de mest raffinerede Meto-
der, med de ypperste Frugter af en gennem omhyggelig Uddannelse
skærpet Intelligens. — Generationers Frembringelser, Kulturværker af
højeste Rang, som i Fredstid omfattes med almindelig Veneration, øde-
lægges i Krigens Tid efter videnskabelig udtænkte Fremgangsmaader.
Nationer, som i Fredens Dage i ædel Kappelstrid udbreder Civilisation
og Kultur og skynder sig at give Udtryk for dyb og oprigtig Del-
tagelse, naar en af dem rammes af en Nationalulykke med Tab af

forholdsvis faa Mennesker, jubler i Krigens Tid over hverandres Ulykker, og Jubelen tiltager i Oprigtighed og Styrke med Katastrofens Omfang og Ofrenes Antal.

Men Formaalet med mit TILBAGEBLIK er jo nærmest at skildre et Stykke Erhvervsudvikling og ikke at anstille Betragtninger over de Modsigelser, man møder paa de fleste Omraader i det daglige Liv, og som under Indflydelse af Vanens Magt fæstner sig i Bevidstheden som Selvfølgeligheder. Da jeg skrev Kommentarerne til de første fem Krigsmaaneder, var det ikke min Hensigt at fortsætte TILBAGEBLIK. Naar jeg alligevel optager Traaden, er det for at tilføje nogle praktiske Betragtninger i Forbindelse med Krigen og dens Indflydelse paa Det Østasiatiske Kompagni og dets videre Udvikling.

Krigens synlige Virkninger er Masseødelæggelse af Mennesker og kulturelle og materielle Værdier, store Værdier og Erhvervsforskydninger, samt en Række statslige, økonomiske og erhvervsmæssige Problemer. Næsten hele Verden, men dog hovedsagelig de Lande, som har deltaget i Krigen, har under Tvang af Nødvendigheden paa forskellig Maade gennemgaaet en Skole i Nøjsomhed og Udnyttelse af egne Hjælpekilder, som har skærpet dem til den Konkurrence, der nødvendigvis vil udvikle sig i den mellemfolkelige Omsætning. Disse Landes Bestræbelser maa naturnødvendigt være rettet paa at fremskaffe de Midler, som udkræves til deres nationale Husholdning og til Afhjælp og Udbedring af Krigens Ødelæggelser. Men under alle Forhold vil det tage rum Tid at tilvejebringe Balance, særlig i de østevropæiske Staters Husholdningsbudgetter.

I egentlig Forstand er Penge jo ikke et Maal, men et Middel til Omsætning og Udligning af Samfundsydelser, en Maalestok for Værdier. Men, som jeg har betonet, eksisterer der kun en Brøkdæl af de Penge, hvormed Samfundsværdierne maales, og derfor er Tillid det Fundament, hvorpaa Omsætningen hviler. Denne Kendsgerning er vel ingen Sinde traadt skarpere frem end under Verdenskrigen. De krigsførende Lande har i Virkeligheden kun ejet en ringe Del af de Penge, som det angives, at Krigen har slugt. De store Krigsmaan, som overvejende er optaget indenfor disse Landes egne Grænser, var de samme Penge, som

strømmede frem og tilbage, og paa nogle Steder, hvor disse ikke var tilstrækkelige til at formidle Omsætningen, blev der fremstillet Papirspenge i uforholdsmæssige Mængder uden Hensyn til, om der overhovedet var Gulddækning derfor. Men Laangiverne, Samfundets Medlemmer, skal sætte Laantageren, Staten, i Stand til at svare Afdrag og Renter af Laanene til Forfaldstiderne. Spørgsmaalet bliver, om de virkelige Samfundsværdier, Nationernes Evner og Hjælpekilder i hvert af disse Lande, bliver saa indbringende i Fremtiden, at de Veksler, Befolkningen saaledes har udstedt paa sig selv, kan indløses til Forfaldstiderne. I modsat Fald svækkes Tilliden til det paagældende Land, og en nationaløkonomisk Katastrofe kan indtræde. Et Folkesamfund er kun et Led af Verdenssamfundet, og erhvervsmæssig kan det ikke udvikle sig alene ved indre Omsætning. Dets Udvikling afhænger i væsentlig Grad af, om den øvrige Verden har Tillid til det og dets Fremtid, og hvorledes dets Betingelser er for at kunne deltage i den mellemfolkelige Omsætning, for at kunne erhverve ude fra. Dette afhænger ikke alene af dets Leveringsdygtighed, men ogsaa af andre Samfunds Købeevne og Købevilje. Om og naar Forskydningerne i den mellemfolkelige Omsætning bliver udjævnet, og Balancen i Tillidsforholdet tilvejebragt, er Spørgsmaal, som kun Tiden kan besvare.

Jeg indledede TILBAGEBLIK med at sige, at fra Tid til anden kan det være nyttigt at skue tilbage over Livets Væv af bevidste Handlinger og tilfældige Tildragelser og forsøge at udrede deres tilsyneladende Skade- og Nyttevirkninger for deraf at drage Lære for Fremtiden, og sluttede det i 1914 saaledes: »Det danske Folk vil handle vel i at vende Blikket ud ad og forsøge at se Verden, som den er, og se sig selv, som andre ser det, og betænke, at Danmark er kun et lille politisk og økonomisk afhængigt Led af det store Verdenssamfund«. Begge Dele kan taale at gentages, fordi de har aktuel Værdi. Jeg kunde bestyrke min Opfattelse ved at fremdrage Begivenheder, som er foregaaet under Krigen; men det hører ikke hjemme indenfor dette lille Værks Rammer.

Flid fører til Velstand, og den røde Traad, som gaar igennem TILBAGEBLIK, er Betydningen af Erhvervslivet, som er Grundlaget for et Folkesamfunds kulturelle Liv. I denne paa internationale Massebegiven-

heder og Erhvervsforskydninger frodige Tid er mange danske bleven beriget med Erfaringer, der kan blive nyttebringende for vort Land og til Skade for ingen, saafremt de omsættes i grundlæggende Handlinger, som de kommende Slægter kan bygge videre paa. Det er vanskeligt at overføre personlige Erfaringer til andre; derfor gaar store Livsværdier i Graven med deres Indehavere.

Under Krigen er der ogsaa foregaaet Forskydninger i Danmarks økonomiske Forhold. Penge er Magt, og naar de ekstraordinære Pengemani- pulationer, der sædvanlig følger med saadanne Perioder, atter er stilnet af, vil en Del af Landets egne Kapitaler og de Penge, som har fundet Vej til Landet ude fra, have bundfældet sig paa Steder i Samfundet, hvor de vil kunne betyde Magtforøgelse.

Selv om det danske Erhvervsliv er et rummeligt Begreb, kan det dog sammenfattes i de to Hovedkategorier: Udenrigsomsætning og Indenrigs- omsætning. Den sidstes Vækst betinges i væsentlig Grad af den førstes Evne til at tilføre Landet Værdier ude fra; thi med tiltagende Velstand stiger Betalingsevne og Behov og stimuleres den indre Omsætning.

Under Krigen har der været mangeartede Foreteelser helt ude i Pe- riferien af det danske Erhvervsliv. Selvfølgelig er Penge, som erhverves til Landet ude fra, en Tilvækst til den nationale Formue, lige meget hvorledes de fordeles i det danske Folks Lommer; men for mange kan Fordelingen blive en Kilde til Skuffelse og Utilfredshed. Jeg har paa- peget, hvorledes Erhvervsudviklingen har ført til Aktieselskabsformen med Fordeling af Risiko og Ansvar tildels paa Personlighedens Bekost- ning. Og jeg kunde have tilføjet: tildels ogsaa paa den personlige Fri- heds Bekostning. Fortidens foretagsomme og myndige Storkøbmand, der var Herre i sit eget Hus, har tildels vejet Pladsen for Ledere af Aktieselskaber, hos hvem selve Aktieselskabsformen ikke sjældent ind- skrænker den Frihed og dermed tildels den Myndighed, som bidrager til Udfoldelse af store Købmandsevner. De Former, hvorunder Erhvervs- livet udfolder sig, er Enkeltmandserhverv, Andelselskaber og Aktiesel- skaber. De to første vækker ikke den almindelige Interesse, fordi Re- sultaterne, og da navnlig Privaterhvervets, unddrager sig Offentlighedens Opmærksomhed. Anderledes med Aktieselskaberne. Deres Resultater

stilles frem til Beskuelse. Et Aktieselskab er et Dobbeltvæsen: Aktien er en Handelsvare, som ofte og i langt højere Grad paakalder Interes- sen end Drift og Resultater indenfor det Selskab, hvoraf den repræsen- terer en Andel. Men kan Aktiekursen under normale Forhold være en tvivlsom Maalestok for et Aktieselskabs virkelige Værdi, saa kan i Spekulationsperioder denne Maalestoks Paalidelighed svinge i Takt med Spekulationsretningen, og Aktiernes Kurs paavirkes af Stemninger, der ikke sjældent fremkaldes af løse Rygter, hvis Udspring som Regel er vanskeligt at efterspore. Spekulationen er en personlig, fri Viljesytring, der udspringer af de samme Motiver som alt andet Hasardspil. Men nogen skal bære de Tab, som før eller senere bliver Følgen af Handel med overvurderede Værdier. Let indvundne Rigdomme bringer dog ikke al Tid Lykke, og selv om Danmark under Krigen havde erhvervet en saa stor og jævnt fordelt Formue, at den nationale Husholdning og det personlige Behov kunde afholdes af Renterne af Kapitalen, vilde dette efterhaanden føre til Svækkelse af de virkelige nationale Værdier: Flid og Evner.

Faren for virkelig og relativ Tilbagegang er dog forholdsvis større for Enkeltpersoner og Erhvervsforetagender end for Nationer. Pengerig- dom bør være en Spore til Fremdrift af Evner i Udviklingens Tjeneste og ikke en Kilde til Magelighed og Velvære. Men nogle anser let og hurtig erhvervede Penge for Opnaelse af Livsmaalet, og mange, som nyder deres Rettigheder, tror, at de ofrer sig for deres Pligter.

Et Lands Evne til at forøge sin Nationalformue og forbedre sin øko- nomiske og kulturelle Stilling, afhænger, som jeg har antydnet, langt mindre af den indre Fordeling af Landets Værdier, end af dets Betingelser for at kunne erhverve ude fra, af dets Evne til at tjene andre Samfunds Inter- esser. Men dette afhænger igen i væsentlig Grad af Landets Belig- genhed, dets Betingelser som Formidlingsled i den mellemfolkelige Om- sætning, og tillige af Evnen til at se ud over snevre Særinteresser og fra et national- og socialøkonomisk Synspunkt organisere og ud- nytte baade indre og ydre Erhvervsbetingelser til Fordel for det heles Vel. Til et Land med særlige Betingelser for Søfart knytter sig ogsaa Betingelser for Handel og Udvikling af industrielle Virksomheder, selv

om Landet ikke har de dertil fornødne Raastoffer. Under Nutidens Former for Verdenshandel omdannes store Mæsser af Raastoffer, som tilføres fra oversøiske Lande, gennem Industrien til det, der i daglig Tale forstaas ved Handelsvarer. Derfor er gode Havneforhold med tilgrænsende Arealer til industrielle Anlæg en af de vigtigste Betingelser for, at et Samfund kan udvikle sin Verdenshandel i Nutidens og Fremtidens Spor. Havneanlæg bør som Regel ikke planlægges eller betragtes ud fra det Synspunkt, at de skal være direkte Erhvervsobjekter, men som nødvendige Foranstaltninger for at fremme Udviklingen i hele Samfundets Interesse, og derfor bør de anlægges af enten Stat eller Kommune. Men Planlægning, Organisation og Ledelse af Havneanlæg kræver kommerciel Omsigt og Fremsyn, Forstaaelse af Udviklingens Væsen. Mænd, som indtager ledende Stillinger indenfor deres Lands Administration, bør derfor vende Blikket ud ad for at drage Nytte af det, der foregaar ude i Verden, til Gavn for deres Land. Et Lands oversøiske Erhvervsudvikling betinges i væsentlig Grad af Evnen til at tage Fremtiden i Betragtning.

Til Trods for den Kendsgerning, som jeg har fremhævet, at Danmark kun er et lille Led af Verdenssamfundet, saa har det nu, som Forholdene har udviklet sig, bedre Betingelser end nogen Sinde før for at deltage i Verdensomsætningen i hele den Betydning, som dette Ord rummer. Hidtil har Danmark ikke holdt Skridt med den Erhvervsudvikling, som er foregaaet ude i Verden. Herfra danner det danske Landbrug dog en fremtrædende Undtagelse, og derfor er andre Erhverv tilsyneladende bleven Stedbørn i det politiske Hjem. Alligevel antyder Helhedsresultatet af Danmarks Andel i Verdenshandelen, hvilken Betydning denne under kyndig Røgt og Pleje kunde faa for Landet.

I sin Tid, da dansk Jord ikke var den Rigdomskilde, den senere er bleven, beskæftigede det officielle Danmark sig noget mere, og vel som en Dyd af Nødvendigheden, med Verdenshandel, end det senest har været Tilfældet. Men efterhaanden, som det danske Landbrug gennem maalbevidst Flid naaede frem til sin nuværende Stilling, formede dansk oversøisk Erhverv sig i den almindelige Bevidsthed som Bierhverv,

som Folkerepræsentationen ikke særlig beskæftigede sig med. Nødvendigheden for at skænke denne Side af dansk Erhverv indgaaende Opmærksomhed kan dog fremstaa af Forhold, hvorover Danmark ikke selv er Herre, og iøvrigt knytter Vekselvirkningen i Erhvervslivet alle Erhvervsarter sammen til Gavn for Landet. Verdensomsætningens Kredsløb skifter Form og Baner, og den fordums merkantile A B C: »købe billigst og sælge dyrest« er under Udviklingen paa Baggrund af praktisk Erfaring vokset op til et omfangsrigt merkantilt-videnskabeligt Værk. Tidligere Dages Udenrigshandel var nærmest Køb og Salg af færdige Handelsvarer, der kun fordrede forholdsvis ringe Skibsrum og Lagerplads. Et synligt Bevis herpaa er det tidligere Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnies Anlæg paa Christianshavn. Der, hvor en Gang de for Datidens Bevidsthed store Skibe lagde til og lossede rige Ladninger, der satte Fantasien i Bevægelse og stimulerede Initiativet, kan et mellemstort Nutids Dampskib ikke finde Plads, og Pakhusene kan næppe nok rumme et saadant Skibs Ladning.

Efter at Christian den Fjerde ved sin personlige Paavirkning havde ansporet dansk Verdenshandel, fulgtes hans Eksempel under senere enevældige danske Konger. Ikke langt ud over Mands Minde blev dansk Verdenshandel officielt varetaget af et Commerce Collegium, der maaske var et noget langsomt og snirklet Apparat, men hvis Opgave det dog var at bidrage til at udvikle dansk Verdenshandel. Det i nyeste Tid oprettede Handelsministerium har ved Forholdenes Magt tilsyneladende fornemmelig beskæftiget sig med Regulering af indrepolitiske Erhvervsforhold.

Særlig i de tre første Aar af Krigen havde Landets fire Hovederhverv — Landbrug, Skibsfart, Handel og Industri — deres Centrum i Udenrigsministeriet. De Dispositioner, der blev truffet paa dette Grundlag, muliggjorde Fortsættelsen af næsten hele det danske Erhvervsliv, saaledes at Landet som Helhed var i Stand til at indhøste betydelige økonomiske Fordele og samtidig at befæste de naturlige Baand mellem de tre nordiske Lande.

Som fremhævet er levende Udvikling af Danmarks Handelssamkvem med oversøiske Lande af uvurderlig Betydning for dets indre Liv; men

for at kunne drage størst mulig Nytte af de forøgede Erhvervsmuligheder, som er opstaaet ved de indtraadte Erhvervsforskydninger, maa Danmark forbedre sine naturlige Betingelser ved formaalstjenlige Foranstaltninger. Opgaven er flersidig, men navnlig baade *at tiltrække og fastholde*, og derfor kræver dens Løsning Organisation af baade Hjelpekilder og Drift. Heraf og af Forstaaelsen af Gensidighedens Betydning i Erhvervslivet — heri indbefattet Forholdet mellem Arbejdsgivere og Arbejdere — afhænger i væsentlig Grad Danmarks Andel i den fremtidige Verdensomsætning. Arbejdsgivernes Vilkaar dikteres i væsentlig Grad af Konkurrencen ude fra; Arbejdernes kommer derimod ikke direkte under denne Tvang af Verdensforholdene. Men ved eventuelle alvorlige Stridigheder om Regulering af Arbejdsvilkaarene kunde Omsætningen tvinges uden om Danmark til Skade for det danske Samfund. Disse Forhold er af saa vidtrækkende Samfundsbetydning, at der hurtigst muligt burde tages Forholdsregler for at forebygge de dermed forbundne Tab af Erhvervsbetingelser. Iøvrigt er sund og hæderlig Konkurrence Erhvervslivets bedste Stimulans. De eksistensberettigede Erhvervsarter behøver som Regel ingen anden Statsstøtte, end den de har Krav paa i Kraft af deres samfundsbærende Betydning: hver sin forholds-mæssige Andel i den Sum af Folkets Evner, der er samlet i Folkerepræsentationen, som er kaaret til at varetage Samfundets vitale Interesser.

Det foregaaende aabner en vid Mark for allehaande Samfundsbe-
tragtninger.

De Faktorer, som betinger et Samfunds Bestaaen og Udvikling, maa naturnødvendigt være uensartede; men overskrider Uensartetheden et vist Maal, kan der afstedkommes Brydninger til Skade for Samfundet. Fraset de almindelige Undtagelser finder der mellem Samfundets Medlemmer en baade synlig og usynlig Samvirken Sted. De fleste bidrager, bevidst eller ubevidst, hver paa sin Vis og i større eller mindre Grad, til Samfundets Bestaaen, Trivsel eller Forfald.

Energi og Evner er Drivkraften i Samfundsudviklingen, og saa længe Energi, Evner og Udviklingsbetingelser er til Stede i et nogenlunde rigtigt Forhold og anvendes paa rette Maade, skrider Udviklingen frem; men bliver Misforholdet for stort, eller anvendes Flid og Evner paa

urigtig Maade, har Udviklingen kulmineret, og Tilbageslag kan indtræde. Historien peger paa talrige Eksempler ogsaa fra tidligere Kulturcentrer, som nu ligger i Grus.

Storstadens Liv og Lys drager til sig i Flæng forskelligartede Kræfter fra andre Dele af Landet. Urkraft, Indehavere af brakliggende Evner og indestængt Energi faar i større Forhold Lejlighed til at udfolde sig og kan blive ledende Faktorer i Samfundsudviklingen.

De fleste Storbyer er præget af det, de skylder deres Vækst. Har København et saadant Særpræg? Skyldes Byens stærke Vækst dens virkelige Erhvervsbetingelser? Det kunde synes, som om en stor Del af Landets Befolkning bygger sig for meget og for dyrt sammen i København og dens nærmeste Omegn i Forhold til det Byen, ja selv Landet erhverver, og at Blikket er noget for indadvendt. Ved at vende Blikket ud mod de store Vidder og yde større Indsats i det mellemfolkelige Samvirke vilde Evner og Kræfter kunne gøres mere nyttebringende for hver især og for hele Samfundet.

Med Undtagelse af London huser næppe nogen anden Storby en saa forholdsvis stor Del af et Lands Befolkning og en saa stor Alsidighed af det, der kan sammenfattes under Fællesbetegnelserne Videnskab, Kunst, Litteratur og Erhverv, som København. Men København er ikke Sjælen i et Verdensrige, og den Kundskabsfylde, som dér er samlet, kan paa Grund af det danske Sprogs ringe Verdensbetydning kun tildels eksporteres og gøres frugtbringende uden for Landets Grænser. At overføre Overproduktionen paa hverandre indenfor Landets Grænser kan lede til Overbelastning, fremkalde Brydninger og nivellere den Specialisering, som Udviklingen nødvendigvis kræver her som overalt.

Ikke desto mindre kan denne Kulturrigdom ved omsigtsfuld Anvendelse sikre Danmark en fremskudt Plads i Nationernes Samfund.

Den 1. Avgust 1914 tydede meget paa, at alle Evropas Stormagter vilde blive inddraget i Krigen. Hvorledes det vilde gaa Danmark, var det Spørgsmaal, der selvfølgelig laa det danske Folk stærkest paa Sinde. I Betragtning af vort Lands geografiske Beliggenhed syntes der at være overhængende Fare for, at det imod sin Vilje paa Grund af Forhold,

hvorover det ikke var Herre, kunde blive draget med ind i Krigen. De Følger, en saadan Ulykke og Krigen Forløb iøvrig kunde faa for Det Østasiatiske Kompagni med dets forgrenede Virksomheder omkring i Verden, var det ikke muligt at overskue; men Ledelsens Bestræbelser blev i den nærmest følgende Tid, saa vidt det lod sig gøre, rettet paa at afværge de Farer, der kunde fremstaa under Begivenhedernes Udvikling, og tage de Forholdsregler, som Situationen udkrævede.

Med den Desorganisation for Øje, der umiddelbart efter Krigen Udbrud indtraadte i de internationale Omsætningsforhold, ændrede Kompagniet sin planmæssige Rutefart for i saa vid Udstrækning, som Forholdene tillod, at tilpasse sin Skibsfart efter det danske Folks Behov, og det tog straks det bestemte, principielle Standpunkt, som det under hele Krigen har fastholdt, at afholde sig fra alt, hvad der paa nogen Maade kunde henføres under Begrebet Kontrabandetrafik, og overhovedet fra hvad som helst, der kunde tænkes at præjudicere Danmarks eller Kompagniets Stilling, og iøvrig bestræbe sig for at holde sine Skibe borte fra de Omraader, der til enhver Tid kunde henføres under Begrebet Farezoner.

Det er ikke min Hensigt at ville skildre de forskellige Faser i Kompagniets Stilling under Krigen, men, som allerede nævnt, kun at antyde den Udvikling, Kompagniet har undergaaet, og fremstille de Resultater, det har opnaaet siden 1914 indtil Afslutningen af Regnskabsaaret 1918. For Formaålet kan det være vejledende her at indskyde den koncentrerede Redegørelse, som offentliggjordes i den Oversigt over Kompagniets tyveaarige Virksomhed, der ledsagede Aarsberetningen for 1916, fordi den yderligere bidrager til at anskueliggøre de Principper, hvorefter Det Østasiatiske Kompagni ledes:

»Den 27. Marts 1917 har Det Østasiatiske Kompagni virket i 20 Aar med det Formaal gennem Skibsfart, Handel og Industri at bidrage til Fremme af Danmarks oversøiske og hjemlige Erhvervsudvikling. Løsningen af denne Opgave udkræver en Samvirken af mange Faktorer, og Kompagniets Bestræbelser har derfor, som et Blik paa Resultaterne af dets Arbejde gennem dette Tidsrum viser, for en væsentlig Del været rettet paa saavel indenfor dets egne

Rammer som udenfor disse, men i mere eller mindre nøje kontrolleret Tilknytning dertil, at skabe saadanne Faktorer, d. v. s. en Række af saadanne Erhvervsvirksomheder, som i Følge deres Art og ved bevidst formaalstjenlig, indbyrdes Vekselvirkning kunde bidrage til at løse Opgaven. Paa Grundlag af dette Hovedprincip oprettede Kompagniet sine forskellige oversøiske Linjer, etablerede en Række Filialer og Agenturer, opdyrkede og drev Plantager, udvidede Skovdriften og Savmøllevirksomheden, som ved dets Dannelse var overtaget med Firmaet Andersen & Co. i Bangkok, og oprettede, eller gav Impulsen til Oprettelsen af, eller interesserede sig pekuniært i Udviklingen af forskellige, selvstændige Erhvervsselskaber saa vel paa hjemlig Grund som ude i Verden. Disse Selskaber, som Kompagniet saaledes ejer eller er delagtig i, er enten — og fornemmelig — udsprunget af noget, som Kompagniet selv har fremarbejdet, eller Kompagniet har været Medstifter af dem, og de arbejder alle i mere eller mindre intim Vekselvirkning med Kompagniet. Paa Grund af de finansielle Problemer, som staar i Forbindelse hermed, og de Administrationsevner, som udkræves, vilde det ikke have været muligt for Det Østasiatiske Kompagni selv at samle og fremarbejde dette Net af Virksomheder indenfor sine egne Rammer. Derfor udskiller det modne Enheder til selvstændige Selskaber, som virker i intimt Samarbejde med Moderselskabet for fælles Interesser, og den herved frigjorte Kapital benyttes atter til Udvidelse af bestaaende eller Optagelse af nye Virksomheder. Ved denne Fremgangsmaade holdes selve Kompagniet i stadig Vækst, og de Erhvervsenheder, det ejer eller er delagtig i, i fortsat Udvikling, og dets Aktionærer forbliver — indirekte — interesseret i de nye Erhvervsenheder, og i nogle Tilfælde, som ved Dannelsen af Dampskibsselskabet Orient og Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni, faar de Tegningsret til Aktier til pari Kurs i de nye Selskaber.

Det ovennævnte Princip har Kompagniet fulgt fra kort efter sin Oprettelse, og de Selskaber, der i Aarenes Løb er fremstaaet paa denne Maade, er saaledes udsprungne direkte af det selv eller opstaaet under dets Ægide til Gavn for Udviklingen af Danmarks

Erhvervsliv og til Gavn for de udenlandske Landomraader, hvor Kompagniet arbejder«.

I Overensstemmelse med dette Princip har Kompagniet siden 1914 vedblivende foretaget betydningsfulde Udvidelser indenfor sine egne Rammer og har desuden deltaget i Udvidelse af de før 1914 bestaaende Datterselskaber samt i Oprettelsen af nye Erhvervsselskaber, saaledes som det fremgaar af det efterfølgende.

Til Trods for at flere af Kompagniets egne Virksomheder har Sæde paa nogle af de krigsførende Magters Omraader, har de ikke lidt særligt Afbræk under Krigen. Men det har naturligvis ikke kunnet undgaas, at det med disse Virksomheder særlig tilstræbte Formaal, den indbyrdes Vekselvirkning, er bleven hæmmet.

Som Følge af de med *Motorskibene* indhøstede Erfaringer besluttede Kompagniet i Midten af 1915 at gaa over til udelukkende Motordrift paa sine Ruter over Verdenshavene. I denne Forbindelse kan det være af Interesse at oplyse, at Motorskibet »Selandia« — afbildet Side 121 — som blev sat i Fart 1912, og Motorskibet »Siam« — afbildet Side 37 — sat i Fart i 1913, indtil Midten af 1919 har tilbagelagt Distancer, svarende henholdsvis til ca. 16 og 14 Gange Jordens Omkreds ved Ækvator, i praktisk talt uafbrudt Fart under alle Slags Klima og Vejrforhold. De Erfaringer, der til enhver Tid indvindes, bliver taget til Indtægt saa vel for de Skibe, som er i Fart, som for de nye, der bygges. I Overensstemmelse med den nævnte Beslutning er der i de sidste Aar bestilt 21 Dobbelskruemotorskibe af en forbedret »Siam« Type. Heraf 9 paa ca. 10.800 Tons, 6 paa ca. 12.500 Tons og 6 paa ca. 14.500 Tons Lasteevne, og disse sammen med 6 senere planlagte Skibe af forskellig Størrelse svarende til de Formaal, de er bestemt for, udgør tilsammen ca. 325.000 Lastetons. De først nævnte 21 Skibe, som er bestilt hos Aktieselskabet Burmeister & Wain, skulde i Følge Kontrakten afleveres efterhaanden, det sidste i Marts 1921. Men paa Grund af Krigens Indflydelse, specielt svigtende Tilførsel af Skibsbygningsmateriale, har der kun været ringe Fremgang i Udførelsen af dette Nybygningsprogram. Det Side 120 omtalte Sejls- og Motorskib er saaledes heller ikke bleven afleveret. Siden 1914 har

Kompagniet af Nybygninger modtaget, i 1915 »Falstria«, »Australien«, »Panama« og »Chile«, i 1916 »Peru«, i Februar 1919 »Asia«. Kompagniet vil næppe naa at faa alle de paa dette Program resterende Skibe før tidligst i 1924. Medens den første Type Motorskibe har en Fart af ca. 11½ Knob, bliver de nye Skibes Fart noget større.

Denne store Forøgelse af Kompagniets Flaade skyldes, som jeg ofte til forskellige Tider og paa forskellige Steder har fremhævet, den Kendsgerning, at Skibsfarten er det vigtigste vekselvirkende Led ikke alene i Landets, men ogsaa i Kompagniets oversøiske Erhvervsarter. Kompagniets Handel følger Kompagniets Flag, hvilket vil sige, at dets Om sætning paa alle Omraader fremmes af dets Skibsfart — og omvendt. Dette er Vekselvirkningens Væsen, og Vekselvirkningen fremmes ved at holde Flaaden paa Højde med den tekniske Udvikling og afpasset efter de Forhold, som hersker, og som kan antages at udvikle sig paa de Ruter, Skibene skal befare.

Ogsaa ved Det Østasiatiske Kompagnis *Filialer* er der med Fremtiden for Øje bleven foretaget omfattende Udvidelser, særlig ved Filialerne i Østen. Saaledes har Kompagniets i Forvejen store Bygning i Oriental Avenue i Bangkok faaet en betydelig Tilvækst (Billede Side 160), som var paakrævet ved den Udvikling, der finder Sted i de forskellige Grene af Virksomheden i Siam, og i Singapore har Kompagniet oprettet nye Pakhuse (Billede Side 161) for at holde Skridt med den Udvikling, som foregaar paa alle Omraader under Singapore Filialen. — Endvidere har det, for at fremme sine Formaal i Nord og Sydamerika, oprettet sine egne Agenturer i San Francisco, Valparaiso og New York, de to første i 1914, det sidste i 1916. — Ogsaa i Sydafrika er der foretaget Skridt til Udnyttelse af derværende Muligheder. The South African Trading Company i Durban blev i 1915 overtaget af Det Østasiatiske Kompagni og forandret til et Agentur af Kompagniet, som udvidedes med et Underagentur i Johannesburg. Formaalet med Udvidelserne i Sydafrika er ikke alene forøget Deltagelse i den kommercielle Udvikling, men ogsaa Optagelse af Plantagedrift. Det Østasiatiske Kompagni har her foreløbig erhvervet 10,000 Acres Land, som er under Beplantning med Sojabønner,

Majs, Bomuld og Jordnødder. Men navnlig for Sojabønner, Jordnødder og Majs synes Jordbunds- og Klimaforhold at byde gode Betingelser.

Da Det Østasiatiske Kompagni i 1915 besluttede at gaa over til udelukkende Motordrift paa sine oversøiske Ruter, bestemte det sig samtidig til at afhænde alle sine Dampskibe, og som Følge heraf tog det Initiativet til Dannelsen af *Dampskibsselskabet Orient*, hvis Aktiekapital er 10 Millioner Kroner, og efter en Overenskomst mellem de to Selskaber skal »Orient«s Skibe befare Det Østasiatiske Kompagnis Ruter. Dette bidrager til Fremme af det dobbelte Formaal: at udvikle de oparbejdede Ruter og udvide Handelsomsætningen samtidig med at »Orient« lukrer ved Delagtighed i en indarbejdet Rutefart. Som Forholdene har udviklet sig efter Stiftelsen, har »Orient« været i Stand til at indsejle betydelige Overskud, samtidig med at Værdien af dets Skibe som af Skibe i Almindelighed som en Følge af Krigen er flerdoblet, siden Overtagelsen fandt Sted. Under disse Forhold er »Dampskibsselskabet Orient« ikke alene bleven et rigt og ypperligt konsolideret Selskab, men har, under det anførte Vekselvirkningsprincip, tillige en lovende Fremtid for sig i det fælles Formaalets Tjeneste.

Panamakanalen aabnedes i Juli 1914 for Trafikken, og i Løbet af det følgende Aar fuldførte *Det Vestindiske Kompagni* de forskellige artede Anlæg: Havnebassin, Bolværker og Kajplads, Kulkraner, Varehuse, Elektricitetsværk, Oljebeholdere, Vandværk m. m., som falder ind under det projekterede første Afsnit af Havneanlægget paa St. Thomas. Samtidig med Overtagelsen af Havneanlægget fra Entreprenørerne blev det af praktiske Hensyn og for yderligere at knytte Øens Interesser til Havnen vedtaget at forlægge Selskabets Hjemsted til St. Thomas, og der valgtes en ny Bestyrelse bestaaende af Mænd fra Øen. Fra 1. Januar 1915 blev Det Østasiatiske Kompagnis Filial paa St. Thomas overdraget til Det Vestindiske Kompagni. — Aktiekapitalen blev i 1916 ved Ombytning af Obligationer med Aktier forøget til 4 Millioner Kroner. I 1917 blev de dansk vestindiske Øer overdraget til Amerika; men Det Vestindiske Kompagni har fortsat sin Virksomhed efter de oprindelige Planer.

Omtrent paa samme Tid deltog Det Østasiatiske Kompagni i Dan-

nelsen af Aktieselskabet *Assurance-Compagniet Baltica*, hvis Aktiekapital er 17 Millioner Kroner, med Henblik paa at foretage en betydelig Del af Kompagniets Skibs- og Vareforsikringer i et beslægtet hjemligt Selskab til gensidigt Gavn.

I 1910 interesserede Det Østasiatiske Kompagni sig i *Den danske Mælkekondenseringsfabrik* i Nakskov i det Øjemed at bringe det af denne Fabrik fremstillede Produkt: præpareret Mælk ud til Markederne i Troperne, hvor andre Lande længe havde indført Mælk, som var behandlet paa en Maade, der gjorde den skikket til Forsendelse og Opbevaring over længere Tidsrum. Efter forskellige Vanskeligheder, navnlig med at give Mælkepræparatet tilstrækkelig Holdbarhed, arbejder Fabrikken nu med en stærkt stigende Produktion paa Grund af den livlige Afsætning, der skyldes Mælkens gode Beskaffenhed. Dette har foraarsaget forskellige Udvidelser af Virksomheden med Anlæggelse af Produktionscentre paa flere Steder i Landet, og at Aktiekapitalen Tid efter anden er udvidet til 1.800.000 Kroner.

Endvidere har Det Østasiatiske Kompagni deltaget i Udvidelsen af *De Forenede Gummi- og Luftringefabrikker (Schønning & Arvé)* med Henblik paa Vekselvirkning mellem dette Selskab, Gummiplantagerne og Kompagniets Skibsfart, saaledes at Fabrikkerne kan faa leveret sine Raaprodukter uden noget udenlandsk Mellemed, hvorved de faar bedre Betingelser for at oparbejde en Storindustri i Gummifabrikationen baade med det hjemlige Marked og med Verdensmarkedet for Øje. Dette Selskabs Kapital er nu 2½ Millioner Kroner.

Ogsaa *Dansk Sojakagefabrik* er bleven udvidet, saaledes at den nu kan forarbejde ca. 135.000 Tons Sojabønner og ca. 45.000 Tons Kopra, Sesamfrø, Jordnødder og Palmekærner. Udvidelsen har tillige omfattet et Oljespalteri til Fremstilling af Raaglycerin, et Destillationsværk, som forarbejder Raaglycerinen til kemisk ren Glycerin, et Raffinaderi, hvor Oljen forædles til Spiseolje og til Brug i Margarinefabrikationen, og en Sæbefabrik. I Tilknytning til Sojakagefabrikken er endvidere oprettet en Oljehærdfabrik, hvis særlige Opgave er at hærde den af Sojabønnerne udvundne Olje, saaledes at der fremkommer et Fedtstof, som blandt andet anvendes ved Fabrikationen af Margarine. Denne Fa-

brik kan fremstille ca. 40.000 Kilo af saadant Fedtstof pr. Dag og er derved bleven Aftager af en betydelig Del af den Olje, som udvindes af Bønnerne paa Sojakagefabrikken. Vekselvirkningen her er ret omfattende: Raastofferne er enten egne Frembringelser eller fremskaffede paa første Haand og hjemførte i Det Østasiatiske Kompagnis Skibe, og som det ses, omdannes de af Raastofferne udvundne Produkter igen til andre Varer.

Sojakagefabrikkens Vækst i det forløbne Tidsrum anskueliggøres bedst ved at sammenligne Billedet af Fabriksbygningskomplekset i Slutningen af Bogen med Billedet Side 71. Det er dog ikke Tanken at blive staaende herved, og Det Østasiatiske Kompagni har derfor med Henblik paa fortsat Udvikling af industrielle Virksomheder overtaget et af Havnevæsenet Syd for Sojakagefabrikkens Anlæg opfyldt Areal.

Det Østasiatiske Kompagni deltog i 1916 i Udvidelsen af Aktiekapitalen i *Havregrynsfabrikken »Ota«* til 2 Millioner Kroner, saaledes at Virksomheden ogsaa kom til at omfatte Behandlingen af Risengryn, som hjemføres fra Østen med Kompagniets Skibe og efter endt Behandling paa Fabrikken afsættes i Ind- og Udland.

I 1916 participerede Det Østasiatiske Kompagni i Oprettelsen af *Nakskov Skibsværft*, hvis Aktiekapital er 8 Millioner Kroner, med Henblik paa Bygning af Skibe til det selv og dets Datterselskaber og for ved Forøgelse af Flaaderne eller ved Udførelse af de paa disse forefaldende Reparationer ikke at være ganske afhængig af fremmede Værfters Dispositioner. Siden er der mellem Nakskov Skibsværft, Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, Aktieselskabet Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri og Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri afsluttet en Overenskomst — i hvilken ogsaa Motorfabrikken i Holeby er inddraget —, hvorefter fornemmelig Burmeister & Wain skal levere de Motorer, som maatte udkræves til Skibe, der bygges paa de 3 andre Værfter, som i Forening havde stiftet et Selskab for Tilvirkning af Dieselmotorer.

Som et betydningsfuldt Udslag af det Princip, der finder Udtryk i det Side 140—142 citerede Stykke af Det Østasiatiske Kompagnis tyveaarige

Oversigt, tog Kompagniet i 1916 Initiativet til Oprettelsen af *Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni* med en Aktiekapital paa 20 Millioner Kroner og overdrog dette Selskab ikke blot sin Interesse i Dansk Sojakagefabrik med alle de nævnte dertil knyttede Virksomheder, men ogsaa Kretay Kokus og Gummiplantage og Timor Gummiplantage samt sin Interesse i Mount Austin Gummiplantage. I Følge en Kontrakt oprettet mellem Industri og Plantage Selskabet og Det Østasiatiske Kompagni vedbliver dette at lede Plantagevirksomheden, ligesom det ogsaa forestaar Ledelsen af den Industri og Plantage Selskabet i 1917 overdragne Tinmine i Pong paa Malakkahalvøen, som beskrives nedenfor. Industri og Plantage Selskabet, som i dets første 2 Regnskabsaar har udbetalt henholdsvis 25 og 16 Procent i Dividender, har særlig gode Betingelser for at kunne gavne baade Danmark og sine Aktionærer.

De betydeligste Udvidelser er dog foretaget paa *Plantagevæsnets* Omraade. Som allerede oplyst var Mount Austin Gummiplantage, efter at den fra en ringe Begyndelse var overgaaet til et i London indregistreret, engelsk Aktieselskab (Mount Austin (Johore) Rubber Estates, Ltd.), kommet til at omfatte ca. 11.000 Acres Land, og da Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni blev oprettet, overdrog Det Østasiatiske Kompagni dette Selskab sin Andel i Mount Austin Gummiplantage tilligemed Kretay Kokus og Gummiplantage, som er omtalt Side 100—104. Medens Mount Austin, som nævnt, paa dette Tidspunkt, ejede ca. 11.000 Acres Land, som var beplantet med Gummitræer, hørte der til Kretay Plantagerne ca. 6000 Acres Land, hvoraf ca. 4600 var beplantet; siden udvidedes Kretay Plantagerne til at omfatte ca. 17.000 Acres, hvoraf ca. 8000 er beplantet med Kokuspalmer og Gummitræer. Desforuden har Det Østasiatiske Kompagni overdraget den af det udviklede Gummiplantage Timor, som støder op til Mount Austin Plantagen, og som bestaar af ca. 1600 Acres Land, hvoraf de 1580 er beplantet med Gummitræer og Resten udlagt til Veje og Huse osv., til Industri og Plantage Selskabet.

I Selangor Distriktet har Det Østasiatiske Kompagni anlagt en Plantage paa ca. 8000 Acres Land, hvoraf største Delen er beplantet med Kokus, Gummi og Kaffe. Denne Plantages Navn er Teluk Merbau.

Ogsaa i Nærheden af Penang har Kompagniet en Plantage — Padang Meiha — som omfatter 4700 Acres Land beplantet med Gummitræer og imellem disse med Tapioka. Disse Plantager tilsammen andrager ca. 42.000 Acres Land, hvoraf de ca. 33.000 nu er beplantet med Kokospalmer, Gummitræer, Kaffebuske, Tapioka og Kakao. Af dette Landsomraade er omtrent 15.000 Acres i ydende Tilstand, og de øvrige beplantede Arealer vil efterhaanden og forholdsvis hurtigt udvikles til ogsaa at blive ydende.

Siden 1917 har Det Østasiatiske Kompagni til sine øvrige Virkefelter føjet *Minedrift* paa Malakkahalvøen. Kompagniet, der som Repræsentant for et i London domicileret Syndikat fik Koncession til *Minedrift* paa et tinrigt Areal i Pong paa den vestlige Side af Malakkahalvøen, overførte senere Koncessionen med de derpaa foretagne omfattende Forarbejder til Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni, for hvilket Det Østasiatiske Kompagni leder Minens Drift. Som bekendt er Malakkahalvøen rig paa Tin; men de Tinaflejringer, som har været lettest tilgængelige, det vil sige de, som ligger ved Flodmundingerne, er først bleven udtømte, og i de senere Tider er Tinudvindingen rykket højere til Vejrs og længere ind i Landet. Pong Minen ligger omtrent 35 miles fra Havet og gennemstrømmes af en Bjergflod, som udspringer 2000 Fod over Havet. For at afgive den fornødne Kraft til Minens Drift er Vandet fra denne Flod ledet ind i den Dal, hvor det tinførende Lag ligger omkring 30 Fod under Overfladen af det alluviale Sand. Det til Minens Udbygning og Drift fra Evropa og Amerika fornødne Materiale — blandt andet en 2 miles lang Rørledning, et hydroelektrisk Kraftanlæg paa 500 Hestes Kraft, en 145 Fod lang og 45 Fod bred Gravemaskine, der sammensattes paa Stedet, o. s. v. — maatte transporteres de lange vejløse Distancer over Bjerge og gennem Jungle. I de sidste Dage af 1917 stod hele Anlægget færdigt, og Gravemaskinen begyndte at grave ned gennem det 30 Fod tykke Sandlag for at hente den i Jorden gemte værdifulde Erts op til Dagslyset. Til Trods for de mange Begyndelsesvanskeligheder, der altid maa følge et Foretagende af denne Natur, var Resultatet af det første Aars Arbejde henvend 300 Tons Tin, og den for-

løbne Del af 1919 viser en ikke ringe Stigning. Der er efter dette foreløbige Resultat opnaaet en Udvidelse af Koncessionen, og det er Hensigten Tid efter anden, som Forholdene maatte tale derfor, yderligere at udvide denne Minedrift.

Den Samling Billeder, som, for ikke at gribe forstyrrende ind i den kortfattede Tekst, er anbragt bag i Bogen, og som er taget paa forskellige, senere Tidspunkter end Illustrationerne i de fem første Afsnit, vil bidrage til at anskueliggøre den antydede Udvikling indenfor Kompagniet og dets Datterselskaber. Paa det vedhæftede Kort over Siam og Malakkahalvøen med tilhørende Stationer er ogsaa angivet Beliggenheden af Plantagerne og af Pong Minen.

Allerede kort efter Krigens Udbrud — i Slutningen af 1914 — henpegede jeg paa, at der vilde opstaa Forskydninger i de senere Tiders hævdvundne Erhvervsforhold, og jeg forment, at der efter Krigen for Danmark vilde aabne sig Muligheder, som Det Østasiatiske Kompagni burde have sin Opmærksomhed rettet paa og tage Forholdsregler for at udnytte. Med dette for Øje blev der allerede i 1915 indledet Forhandlinger, som i 1919 resulterede i Oprettelsen af *The United Baltic Corporation* som et Led i den Udviklingsproces og efter de Principper, der er skildret Side 140—142. At dette Selskab har faaet sit Hovedsæde i London paa Grundlag og med Overtagelse af Det Østasiatiske Kompagnis derværende Virksomhed, er sket med Henblik paa at fremme Formaalet paa et rent praktisk Grundlag, og naar Det Østasiatiske Kompagni iøvrigt har søgt Samarbejde med stærke internationale Kræfter, er det i Betragtning af den Gensidighedens Lov, jeg har peget paa, og for at fremme den Vekselvirkningsproces, Kompagniet af praktiske Grunde tilstræber. *The United Baltic Corporation's* Kapital er 2 Millioner Pund Sterling eller efter nuværende Kurs noget over 38 Millioner Kroner, men sandsynligvis vil Kapitalen efterhaanden blive udvidet. I Betragtning af de erhvervsmæssige Forskydninger, som har været en Følge af Krigen, er der Grund til at antage, at dette Foretagende vil faa Fremgang og bidrage til at udvikle den Stilling, København som Handelsstad har ved Indløbet til Østersøen, til Gavn for det danske Samfund og til Gavn for Det Østasiatiske Kompagni. Tiden vil

vise, hvorledes disse Forhaabninger vil blive opfyldte. Historie lader sig kun skrive paa Kendsgerningernes Grundlag.

Kompagniet har, siden det i 1907 oprettede sit *Pensionsfond*, som den Gang bestod af 100.000 Kroner, vedblivende forhøjet dette, saaledes at det nu i 1919, ved Bidrag af 3.685.000 Kr. fra Bestyrelsesraadet og Direktionens Tantiemer, er naaet til 7 Millioner Kroner. Samtidig henlagdes der af Tantiemerne for 1916 og 1917 et Fond paa 1 Million Kroner, hvortil Kompagniet i 1918 føjede $\frac{1}{2}$ Million Kroner for senere nævnte Formaal. I 1916 blev der truffet Bestemmelse om de Regler, hvorefter Pensioneringen af Selskabets Funktionærer skal foregaa, og et kort Resumé deraf findes i Aarsberetningen for 1916, som følger:

»Efter at Pensionsfondet er naaet til Kr. 4.000.000, har Bestyrelsen besluttet at give Kompagniets Funktionærer i Land samt Skibenes Førere, Officerer og Mandskab Adgang til Pension efter nærmere fastsatte Regler. Bestyrelsesraadet og Direktionens Medlemmer deltager ikke i Pensionen.

I Følge Pensionsreglementet erhoder i Henhold til ovenstaaende enhver, som bliver arbejdsudygtig efter at have været i Kompagniets Tjeneste i 10 Aar, en livsvarig Pension svarende til 30 % af den i sidste Kalenderaar oppebaarne faste Gage, hvorefter Pensionen stiger med 2 % pr. Aar beregnet af Gennemsnitsgagen i Tidsrummet fra de først forløbne 10 Aar til Udtrædelsestiden, saaledes at Pensionen under normale Forhold kan komme til at andrage den fulde Gennemsnitsgage. I Tilfælde af Dødsfald erhoder vedkommendes Enke, saa længe hun forbliver ugift, 60 % af den Manden tilkommende eller tildelte Pension.

Den normale Aldersgrænse for Tildeling af Pension er 65 Aar, for det søfarende Personale eventuelt 60 Aar.

Pensionsfondet anbringes i sikre Værdipapirer. Det tilhører Kompagniet, men kan ikke anvendes til andre Formaal og kan i Tilfælde af Kompagniets Opløsning kun inddrages til Fordel for Kompagniets Kreditorer og Aktionærer i et saadant Forhold, at de Fondet til enhver Tid paahvilende Pensionsforpligtelser kan indfries.«

For de ovennævnte 1½ Million Kroner, som det er Hensigten yderligere at forøge, er der taget Bestemmelse om at oprette et Sø-fartshjem som paa Billedet bag i Bogen, hvor saa vel ugifte Officerer som Mandskaber paa Kompagniets Skibe kan bo efter endt Rejse, til Skibet atter gaar ud. Huset rejses paa Kristianshavn ved Siden af det tidligere Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnies Plads med Udsigt over By og Havn. De Overvejelser, der har ledet til Oprettelsen af Pensionsfondet og Sømandshjemmet, er Ønsket om dels at værne Kompagniets veltjente Funktionærer mod økonomiske Sorger i Ulykke eller Alderdom, dels at tilbyde det yngre søfarende Personale gode Beboelsesforhold mellem Rejserne. Hertil knytter Kompagniets Ledelse det Haab, at det, naar disse Forholdsregler kommer til at virke, efterhaanden vil gaa ind i den enkeltes Bevidsthed, at han er et levende Led i den Organisation, som virker under Fællesbetegnelsen Det Østasiatiske Kompagni, og at han, ligesom han ved sin Vandel bidrager til at værne om sig selv, ogsaa derved bidrager til at værne om Kompagniet.

En Sammenligning mellem de paa Side 118 anførte Tal og de tilsvarende paa nærværende Tidspunkt vil kaste et hurtigt Lys over den Vækst, Kompagniet har haft i det mellemliggende Tidsrum. Den faste Kapital, d. v. s. Totalsummen af Aktiekapital, Obligationslaan og Henslæggelser udgjorde i 1914 med en rund Sum 54 Millioner Kroner og med en omtrent lignende samlet Sum virkede i dette Aar de i Interesséfællesskab med Kompagniet arbejdende Selskaber. Ved Begyndelsen af 1919 var den første Sum steget med 71 Millioner Kroner til 125 Millioner og den anden med ca. 100 Millioner Kroner til 154 Millioner, og samtidig er Kompagniets aarlige Balance gaet op fra ca. 85 Millioner Kroner til 196 Millioner.

I Tilknytning til de ordinære Aarsberetninger er der udarbejdet sammentrængte Oversigter over Kompagniets første 10, 15 og 20 Leveaar. Men da, som allerede antydtes, Hensigten med mit TILBAGEBLIK nærmest er at optrække en historisk Linje for Det Østasiatiske Kompagnis Tilblivelse og Udvikling, som i Forbindelse med det Materiale, der findes i Kompagniets Arkiver, kunde udarbejdes til en mere

detaljeret Oversigt over Kompagniets Gerning, som kan have Krav paa almindelig Interesse, skal jeg, da jeg næppe i Fremtiden fortsætter denne Art af litterær Virksomhed, her give en sammentrængt Oversigt over Resultaterne af Kompagniets to og tyveaarige Virksomhed og dets Stillings ved Udløbet af denne Periode.

Kompagniets tiltagende Vækst belyses af den aarlige Balance, som ved Udgangen af 1897 var ca. 3 Millioner Kroner og siden da har været i stadig Stigen indtil Udgangen af 1918, da Status balancerede med 196 Millioner Kroner.

Foruden Aktiekapitalen, som ved Kompagniets Oprettelse var 2 Millioner Kroner og ved senere Udvidelser er bleven forøget, sidste Gang i 1918, med 25 til 50 Millioner Kroner, har Kompagniet arbejdet med Obligationslaan, der ved Udgangen af 1918 andrager $16\frac{3}{4}$ Million Kroner, samt med Reservefond og de Beløb, der aarlig er fremført i ny Regning, saaledes at den gennemsnitlige aarlige Arbejdskapital fra 1897 til Januar 1919 har været omkring 31 Millioner Kroner.

Det pekuniære Udbytte for Aktionæerne har i de to og tyve Aar gennemsnitlig været over 19 % p. a. Hertil kommer den betydelige Gevinst, som knyttede sig til Tegningsretten saa vel til Kompagniets egne Aktier f. Eks. da Aktiekapitalen i 1918 blev fordoblet til en Kurs af 150 %, medens Aktiernes Kurs paa Børsen samtidig var 650, som til Aktier i Orient og i Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni, hvorpaa der laa betydelige Avancer. Men afset fra Udbyttet til Aktionæerne har Kompagniet konsolideret sig ved Afskrivninger og Henlæggelser, saaledes at dets Reservefond ved Udgangen af 1918 var lig med dets Aktiekapital, 50 Millioner Kroner, og dets Pensionsfond 7 Millioner Kroner, foruden at der er fremført omtrent 13 Millioner Kroner særlig til Imødegaaelse af Skatter. Ialt har det, udover Skatter betalt i Udlandet, herhjemme udredet i Skatter og Afgifter til Stat og Kommune ca. $36\frac{1}{2}$ Million Kroner. Kompagniets samlede Kapital i Aktier, Obligationslaan, Reserve og Pensionsfond samt Byggefond for Søfartshjemmet udgør ved Regnskabsafslutningen for 1918 ca. 125 Millioner Kroner.

I Slutningen af femte Afsnit har jeg paapeget, at der gennem Det Østasiatiske Kompagni tilføres det danske Samfund meget mere end det

der kan maales ved Afskrivninger, Dividender og Henlæggelser. Det pekuniære Resultat siden Kompagniets Stiftelse for 22 Aar siden er en Berigelse af den danske Nationalformue med omkring 300 Millioner Kroner; hvilke Summer af Erfaringer og Viden, og hvilken kulturel Betydning, der knytter sig dertil for Landet, lader sig ikke beregne.

Naar jeg kun i korte Træk har skildret de Virksomheder, som almindelig sammenfattes under Betegnelsen Det Østasiatiske Kompagni, og endnu mere kortfattet har antydet Resultatet af deres Drift, skyldes det de i Indledningen angivne Grunde. Hvert af disse Led har sin egen Udviklingshistorie og flere af dem under saadanne Forhold og Former, at de kunde afgive Stof til underholdende Jubilæums-Festskrifter.

Med den Maalestok for Penge, som har hersket under Krigen og tildels endnu hersker, kan de anførte Summer forekomme forholdsvis smaa; men et halvt Aarhundrede tilbage i Tiden vilde disse Milliontal have gjort ganske anderledes Indtryk. Og dog er Pengerigeligheden ikke tiltaget i den Grad, som det synes at være gaet ind i den almindelige Bevidsthed. Gaar jeg i mine Tanker fra det antydede Udgangspunkt Skridt for Skridt frem til Nutiden, har jeg Vanskelighed ved at udrede Grundene til den gradvise Forskydning i Pengenes Købeevne. Der spiller saa mange Forhold ind trindt omkring i Verden, at endog en detaljeret Udredning deraf vistnok vilde blive vanskelig. Guld frembringelsen, det vil sige Grundlaget for de rede Penge, har ikke holdt Skridt med det stigende Behov for, og Fremstilling af, baade virkelige og kunstige Samfundsfor nødenheder, altsaa med den stigende Omsætning. Misforholdet er udlignet ved det ofte fremhævede Tillidsforhold, som lige saa godt kan dække et syvcifret som et trecifret Tal. Skulde Omsætningen atter foregaa under de samme Former som i For tiden, vilde den hurtig aftage, men derved vilde Udviklingen i Verdenshandelen og den almindelige Udvikling blive sat i tilsvarende Grad tilbage. Jeg har betonet, at det ene Forhold skruer det andet frem eller tilbage, op eller ned; men i ingen tidligere Perioder har

der ved Forholdenes Magt og nogle Steder ved Spekulationens, ofte ubevidste, Overgreb fundet saadanne Forskydninger Sted i Pengenes Købeevne som under den nys endte Krig. Tilbage til det samme Grundlag som før Krigen kommer Pengenes Købeevne vel ikke mere. Forholdet mellem personlige Ydelser og Livsfornödenheder bliver næppe af den Grund særlig forrykket, fordi der er et ret konstant Forhold mellem Fornödenheder og deres Fremskaffelse.

Fra det daglige Liv skal jeg anføre et Eksempel paa, hvorledes Forstyringsskruen virker.

Baade Fremstilling og Drift af et Skib som Motorskibet Siam koster for Tiden langt mere end før Krigen. Ned paa det tidligere Niveau kommer man næppe igen, og som Følge deraf bliver Fragterne i tilsvarende Grad højere; men derved fordyres forholdsmæssigt de Fornödenheder, som Skibet medfører for Samfundets Medlemmer. Omsætningen drejer sig omkring sin egen Akse.

Uindviede kan have Vanskelighed ved at fatte Det Østasiatiske Kompagnis Væsen og Virkemaade. Det hænder ikke sjældent, at Kompagniet, baade i Skrift og Tale, betegnes som et Æventyr, og dog skyldes dets Tilblivelse, Udvikling og Fremgang intensivt Arbejde og til Tider haarde Virkelighedskampe. Derom vidner det omfangsrige Materiale, som har ophobet sig i Kompagniets Arkiver, og som er et Resultat af et Mylr af mange Hjerner verdensomspændende Tanker, som ofte har gennemløbet forskellige Stadier, før den lille Kærne fremstod, som under maalbevidst Behandling blev til konkrete Kendsgerninger. Naar Det Østasiatiske Kompagni har bestaaet i nogle Generationer, vil det, som store Erhvervsforetagender i fremmede Lande, være gaet ind i den hjemlige Bevidsthed som en Selvfølgelighed, som meget andet, der er mindre selvfølgeligt.

»Æventyr« er et Begreb, hvortil der ofte knytter sig luftige Forestillinger. Uvirkeligheden har til alle Tider haft en stærk Magt over Sindet, og ofte er Virkeligheden med Forkærlighed bleven iklædt Æventyrets fantasifulde Klædebon. Det kan hændes, at Tanker, som søger ud i Rummet paa Æventyrjagt, ikke kan finde Holdepunkter, og derfor vender sig mod Jordens praktiske Muligheder. Nogle Mennesker viger

dog tilbage for Anstrængelserne og higer videre efter Æventyret, som skal give dem Rigdom og Berømmelse i et og samme Drag. Maa ske vil nogle af denne Bogs Billeder føre Tankerne ind i Urskovens Dunkelhed og vække Æventyrlængsler. Saadanne Længsler er før bleven vakt hos unge Mennesker, men efter at de har givet sig i Kast med Opgaven, har de mødt Æventyret i en Skikkelse, som de ønskede sig langt borte fra, og efter nogle Aars Forløb var Æventyrtrangen afløst af Tilfredshed med et pligtopfyldende Arbejdes Resultater.

Siden mine Drengæars Æventyrdrømme opløste sig i Realiteter, har min Livsbane haft Virkelighedens Præg; men jeg har haft en levende Følelse for Interessefællesskab, Trang til at udvikle almennyttige Betingelser, Glæde ved Arbejdet og større Tilfredshed ved de opnaaede almennyttige end ved de direkte pekuniære Resultater. Hvis Pengeerhverv havde været mit fornemste Maal, vilde jeg ikke have arbejdet i Interessefællesskab med andre, eller virket som Tjener for et Aktieselskab, men som fri Mand tjent Penge for mig selv. Denne Bekendelse kan give Anledning til forskelligartet Bedømmelse af mine Kvalifikationer som Aktieselskabsdirektør; men jeg er selv tilbøjelig til at mene, at de Principper, der ligger til Grund for Det Østasiatiske Kompagnis Ledelse, i Længden svarer sig bedst for et hvilket som helst Erhvervsforetagende.

Det Østasiatiske Kompagnis som ethvert andet Foretagendes Resultater afhænger af Betingelser, Organisation og Drift. Men selv de mest lovende Betingelser og den formaalstjenligste Organisation kan ikke opveje mangelfuld Ledelse. Derimod kan evnerig og pligtopfyldende Ledelse bøde paa mangelfuld Organisation og mindre gode Betingelser. Maalbevidste Ledere er lydhøre baade overfor Nutidens og Fremtidens Krav. De ledes ikke af Udviklingen, men Udviklingen ledes af dem. Det Østasiatiske Kompagnis fremtidige Udvikling kræver Udsyn, Fremsyn, Initiativ og Elasticitet hos Ledelsen. Under ensidig Rutinledelse vilde Kompagniet være i relativ Tilbagegang. Ledernes Pligter rækker ud over deres egen Tid, og en af de vigtigste Pligter er at arbejde paa Kompagniets Fremtidskonsolidering. Herunder hører Uddannelsen af Kræfter til Fremtidens Opgaver, af Mænd, som lever og

virker i Organismen, aander i Takt med den. Det Østasiatiske Kompagni er en saa forgrenet Organisme, at selv alsidige Forretningsmænd ude fra vilde have Vanskelighed ved at fatte dets Væsen og Virkemaade saa hurtig, som en uafbrudt Forretningsgang fordrer. Hvis Ledelsen alene havde Opmærksomheden rettet paa den økonomiske Konsolidering, vilde Kompagniets Livskraft ebbe ud, og selv om en eventuel Likvidation gav et fordelagtigt pekuniært Resultat, saa vilde Opløsning af den Organisme, som er skildret i det foregaaende, være af alvorligere Betydning for Landet, end det ved første Øjekast kan synes ud fra en almindelig Betragtning af Det Østasiatiske Kompagni som et hjemligt Erhvervsforetagende.

Det afhænger dog ikke alene af Direktionen, om de unge Mænd, som antages i Kompagniets Tjeneste, ogsaa faar den Uddannelse, som svarer til Forestillingen om Kompagniets merkantile Betydning. En af de virkelige Glæder, der kan være forbundet med Ansvar for Det Østasiatiske Kompagnis Ledelse, er, at de unge udvikler sig til pligt-opfyldende, dygtige Mænd; men dette beror paa Forhold, hvorover Direktionen kun tildels er Herre, og da navnlig paa de Forudsætninger, de unge selv medbringer. Unge Mennesker med Vilje til at ville naar ofte videre end andre med bedre Evner, men Mangel paa Viljekraft. Tilsyneladende smaa Aarsager kan have relativt store Virkninger: at ville i det smaa udvikler til ogsaa at ville i det store. Sammenspil eller Mangel paa Sømmenspil mellem Vilje og Evner, Pligtfølelse og Ansvarsfølelse er betydningsfuldt for unge Menneskers Uddannelse og Karakterudvikling.

En af det danske Sprogs Vendinger, som bevidst eller ubevidst ofte misbruges, er den Forsikring: »Jeg har gjort mit bedste« eller »Jeg skal gøre mit bedste.« Selv de, for hvem Livet former sig saaledes, at Forholdenes Magt tvinger Viljen til at udvikle Evnerne, véd aldrig, om de har naaet deres Evners fulde Rækkevidde, og hyppigt forveksles Pligter og Rettigheder, Forfængelighed og Æresfølelse, Imødekommenhed og Skyldighed. Det forekommer, at Uddannelse i Kompagniet forveksles med Opofrelse for Kompagniet, endskønt de unge Mennesker fra Tiltrædelsesdagen faar en Gage, som gennem Uddannelsestiden ved-

blivende stiger i Forhold til deres Ydelse, medens den akademiske Uddannelse er bekostelig. Og det kan hænde, at paa det Tidspunkt da den akademisk uddannede først skal til at erhverve, staar hans jævnaldrende i Kompagniet med en aarlig Fortjeneste og Fremtidsmuligheder, som Akademikeren aldrig naar. De fleste fremadstræbende, unge Mennesker indenfor Kompagniet higer efter at komme ud til dets oversøiske Virksomheder, og de, der hurtigst udvikler sig og formenes at være i Besiddelse af de bedste Anlæg, naar hurtigst dette Maal. Men ude i det fremmede foregaar de største individuelle Forandringer. De nye Forhold og den større Frihed sætter Karakteren paa Prøve, og her viser det sig, om de unge er i Besiddelse af den fornødne Modstandsevne og Viljestyrke. Derude begynder de virkelige Læreaar i Selvskoling og behersket Selvstændighed, som bliver betydende for hele Livet. At kunne beherske sig selv er en væsentlig Betingelse for at lede andre.

Tropeklimaet er frodigt, og der kan uforvarende spire Ukrudt frem i de unges Sind. Under de fremmede Forhold bliver det derfor i langt højere Grad end her hjemme Ledernes Pligt ved Raad og i Gerning at vejlede de unge, fordi de er fjernet fra Hjemmets Indflydelse. Det bedste moralske Værn for Ungdommen i fremmede Forhold er Karakterfasthed, Selvrespekt og Kærlighed til Hjemmet.

Jeg sluttede første Afsnit med følgende Sætning: »Naturens store Husholdning er rigelig forsynet, og af Forstaaelsen heraf og af Udnyttelsen af Forsyningen afhænger Resultaterne.« Hermed mener jeg ikke alene de materielle Resultater. Som Penge er en Maalestok for Værdier, saaledes er Erhvervslivet i alle dets Former Grundbetingelsen for Samfundets kulturelle Udvikling, for dets aandelige Livs Trivsel. Alt samfundsnyttigt Arbejde er derfor prisværdigt og bør holdes i Ære, og Forstaaelsen heraf burde lede til, at Arbejdet fra den tilsyneladende for almindelige Opfattelse: at være et Livsonde, blev hævet til at være, hvad det virkelig er, et Livsgode. Det er vanskeligt at udrede Traadene i det store Væv, der passende kan betegnes som Samfundsvekselvirkningen, og mange af disse Traade kan synes noget for fremtrædende eller endog overflødige. Enhver kan dog let komme til det Resultat, at hvis dette eller hint ikke var, vilde Vævet ikke kunne holdes sammen, eller

noget vilde savnes af det, som gradvis er bleven Livsfornødenheder, selv om det kun er Livsgoder. Saadanne Betragtninger kunde med Henblik paa Livsforholdene, som de har udviklet sig, maaske bidrage til at hæve den gensidige Respekt, udvikle Samfølelsen og dæmpe noget af den kunstige Utilfredshed, som truer med tiltagende Splid til ubodelig Skade ogsaa for de Erhvervsbetingelser, som er fremstaaet ved de stedfundne Erhvervsforskydninger, og som der er gjort et betydeligt, tildels stille Arbejde for at udnytte til Gavn for hele det danske Samfund.

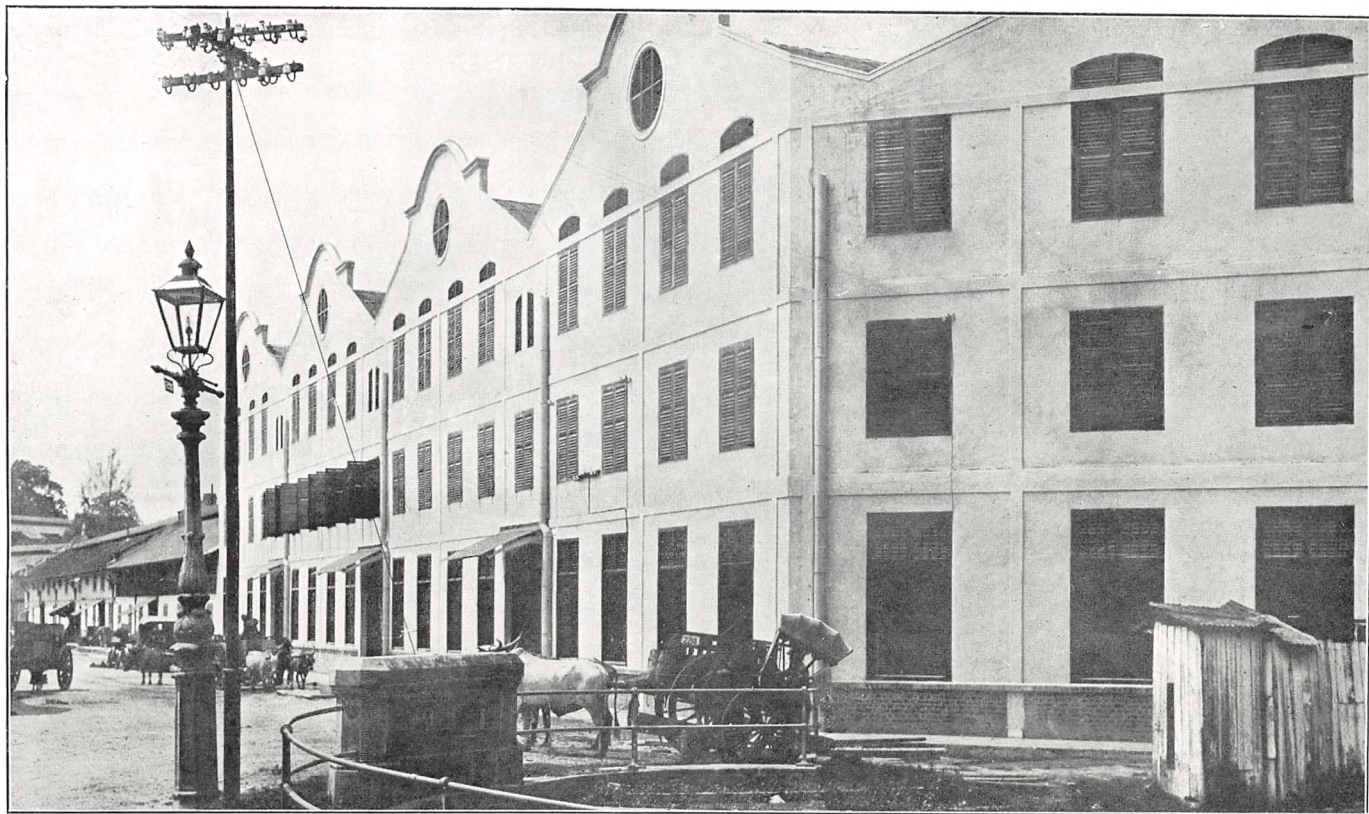
Mit bedste Ønske for Det Østasiatiske Kompagnis Fremtid er, at der indenfor dets Rammer stedse maa udvikles Mænd, som sætter Sagen over Personen, Pligterne over Rettighederne, og som naar til Forstaaelse af, at Jorden ikke er større, end at den kan omspændes af Tankerne, og dens Muligheder udnyttes af stærke Viljer. Saa vil Kompagniet vedblive at gaa fremad og udføre sin kulturelle Gerning overalt i Verden, hvor det følger Gensidighedens uskrevne Love.



Fra Bangkok Filialen

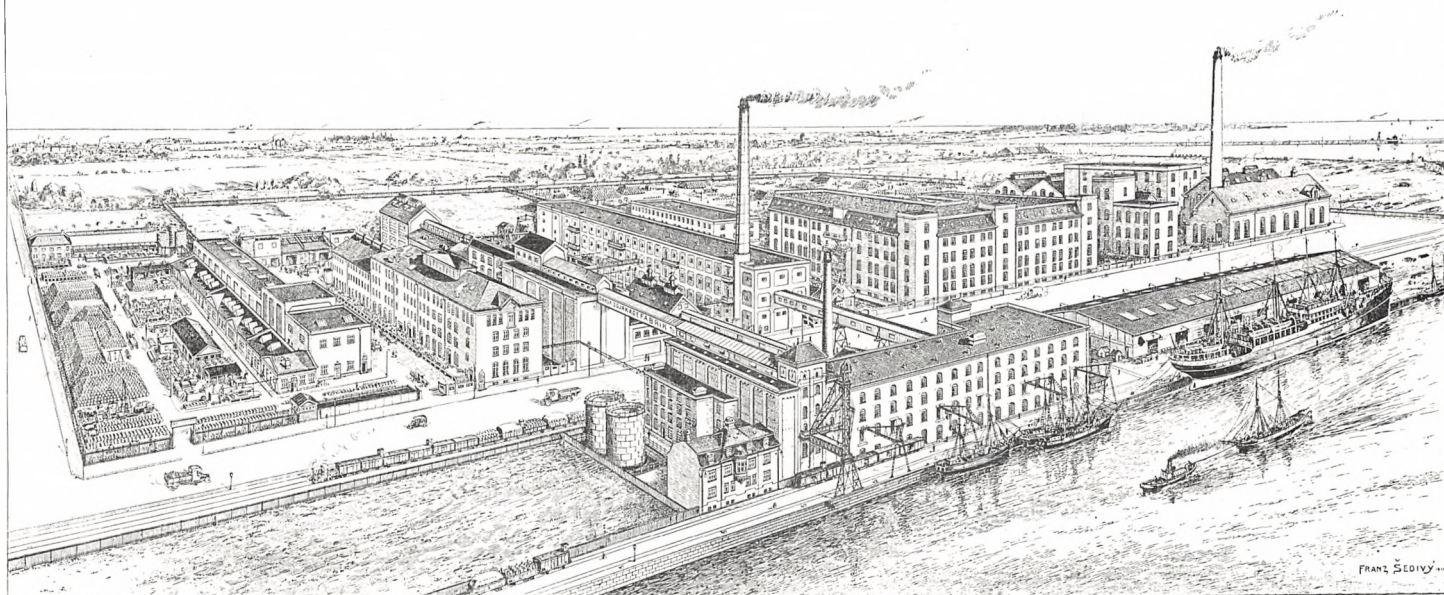
Huset i Forgrunden — se ogsaa Side 80 og 81 —, der byggedes i Kompagniets første Levcaar, er efterhaanden blevet for lille for Kompagniets Virksomheder i Siam, som har deres Midtpunkt i Bangkok. Derfor er der fuldført en ny Bygning i 1919 —

Huset i Baggrunden — i samme Stil og af samme Størrelse som den ældre Bygning



Fra Filialen i Singapore

Med Singaporefilialens stærkt voksende Omsætning i Forbindelse med den forøgede Plantagevirksomhed er de Side 98 viste Pakhuse bleven utilstrækkelige, og i Slutningen af August 1918 stod en ny Tilbygning, som spænder over et Areal af ca. 10.000 Kvadratalen, rede til at tages i Brug



Dansk Sojakagefabrik 1919

Dansk Sojakagefabriks store Kompleks af Fabriksbygninger paa Islands Brygge. En Sammenligning med Billedet paa Side 71 anskueliggør Udviklingen. Der kan nu behandles ca. 135.000 Tons Bønner og ca. 45.000 Tons andre oljeholdige Raastoffer aarlig. Udvidelserne er ikke alene gaet ud paa at forøge Kapaciteten, men ogsaa i særlig Grad paa at forædle den udvundne Olje, hvorved der er fremvokset nye Industrier i nær Tilknytning til Sojakageproduktionen, saaledes, som nævnt Side 145–146, et Oljespalteri, et Destillationsværk, et Raffinaderi, en Sæbefabrik og en Oljehærdningsfabrik, hvor Oljen forædles til Spisebrug. Komplekset har endvidere sit eget Maskinværksted og Sækkevæveri



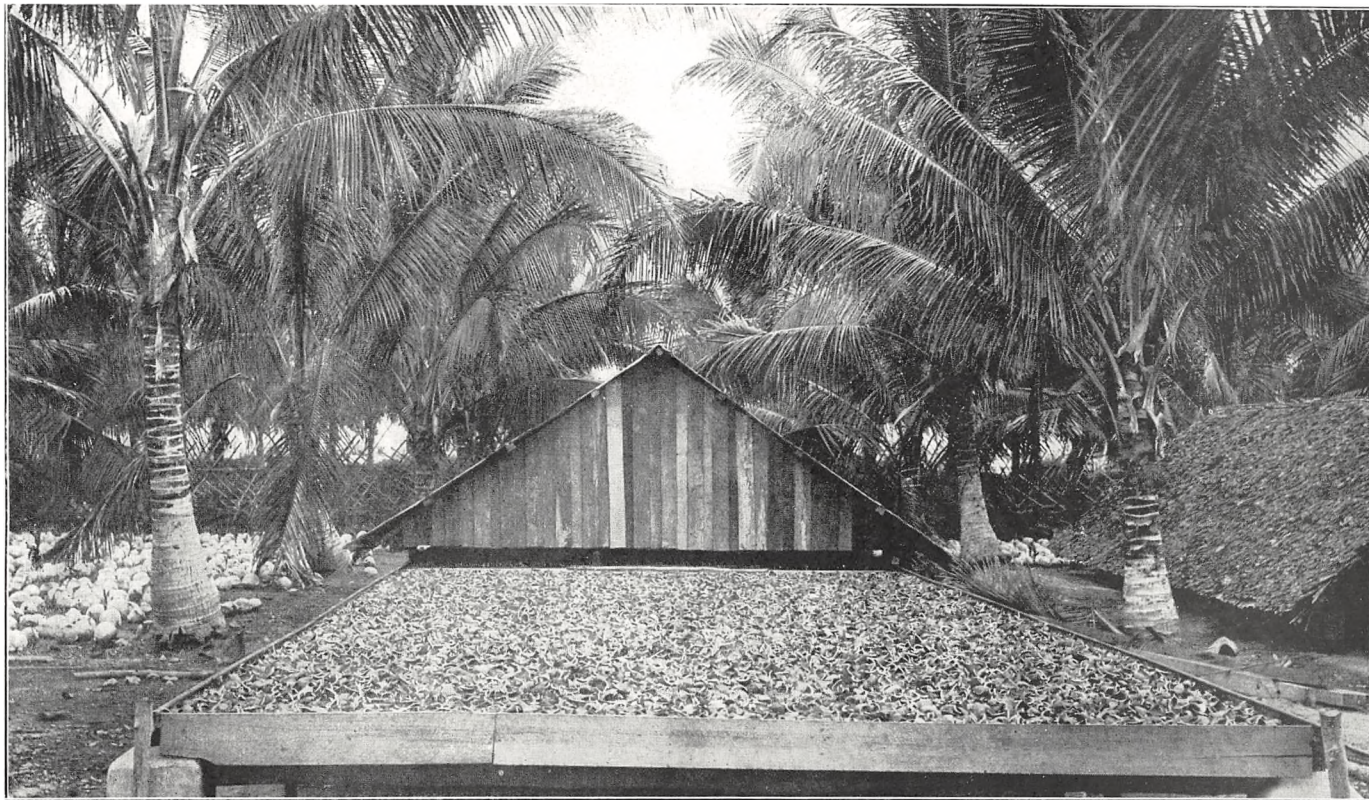
Fra Kretay Plantagen

Kokuspalmen er et nøjsomt Træ, men faar den gunstige Betingelser, trives den derefter. Som Eksempel kan anføres, at de her afbildede Palmer fra Kretay Plantagen vokser i Nærheden af Beboelse, hvor der spildes Affald og Vand, og deres Udvikling er derfor foregaaet hurtigere, end det ellers er Tilfældet. I Almindelighed bærer Kokuspalmen først Frugt i 7 Aars Alderen, men her har de kun $5\frac{1}{2}$ Aar gamle Træer allerede dannet høje Stammer og bærer Nødder. Under Palmerne ses nogle af Plantagens Arbejdere, som bestaar dels af Tamiler (Indere) som her og dels af Kinesere



Fra Kretay Plantagen

En enkelt Kokospalme fra den paa det foregaaende Billede viste Bevoksning. Den mægtige Vækst, som $5\frac{1}{2}$ Aar tidligere kun var en lille Spire, har Kronen fuld af Frugter af anselig Størrelse. Til Fremstilling af en Ton Kopra regnes almindelig med 4000 Nødder; men af de paa Kretay Plantagen hidtil avlede Nødder udkræves der kun ca. 3700 til en Ton Kopra



Fra Teluk Merbau Plantagen

Kokus, Gummi og Kaffe er Produkterne paa Teluk Merbau Plantagen, og Billedet viser et Tørrehus for Kopra, den tørrede Kærne af Kokusnødden. Tørringen besørges enten af Solen eller i Ovn. I første Tilfælde, som her vises, fordeles den udskaaene Kærne paa store flettede Bakker, som i tørt Vejr og Solskin flyttes ud under aaben Himmel og om Natten anbringes under Tag. Til venstre paa Billedet ses afplukkede Nødder paa Jorden. Naar Kopraen er tørret, pakkes den i Sække og er da rede til Afskibning



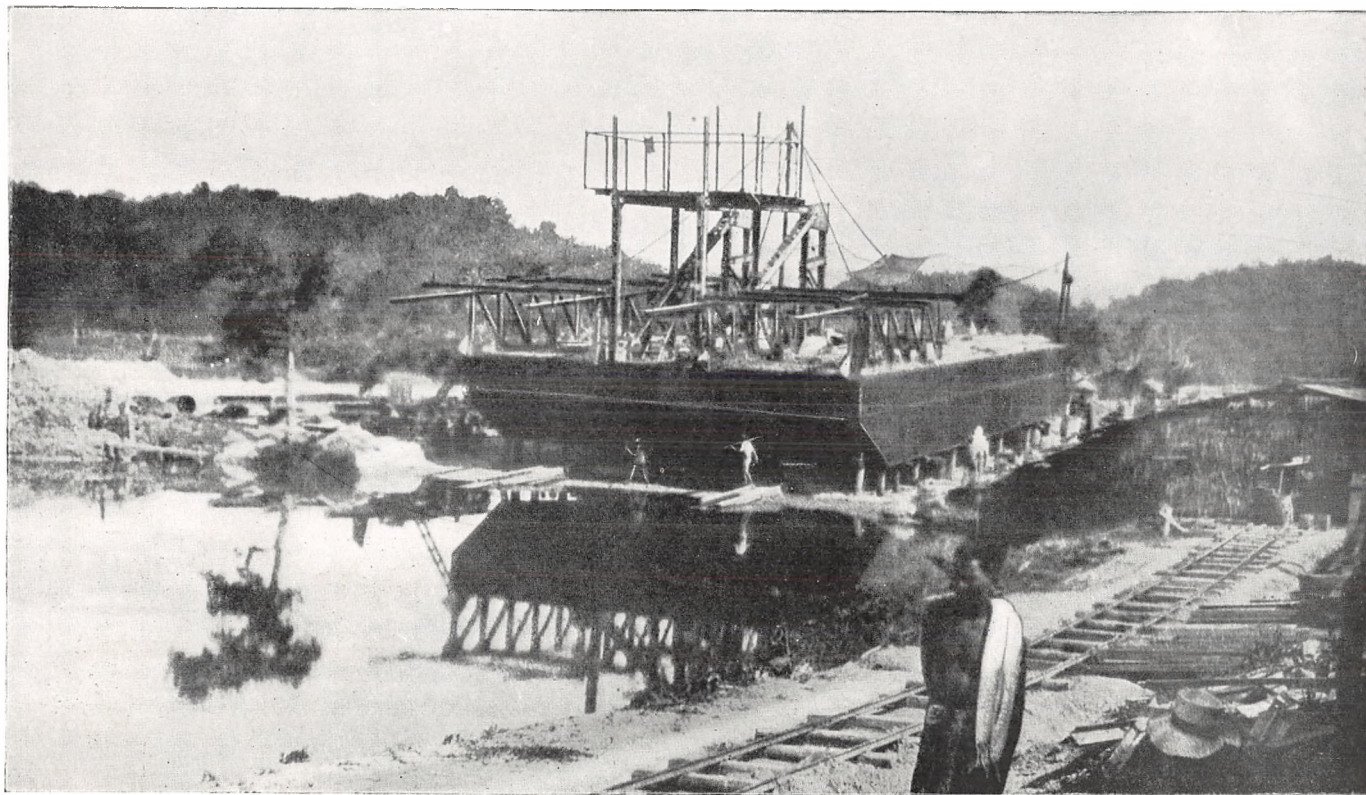
Fra Padang Meiha Plantagen

Paa Padang Meiha Plantagen dyrkes Tapioka under de unge Gummitræer. Tapiokaen dyrkes for Røddernes Skyld og giver saaledes kun een Afgrøde. Af Rødderne udvindes Stivelse, som i Grynform anvendes paa samme Maade som og ligner Sago. Paa Billedet ses $3\frac{1}{2}$ Maaneder gamle Tapiokabuske under 10 Maaneder gamle Gummitræer. Tapioka kan dyrkes uden nævneværdig Skade for Gummitræerne, saa længe disse er unge og endnu ikke kræver Næring fra Jorden gennem et stort Rodnet



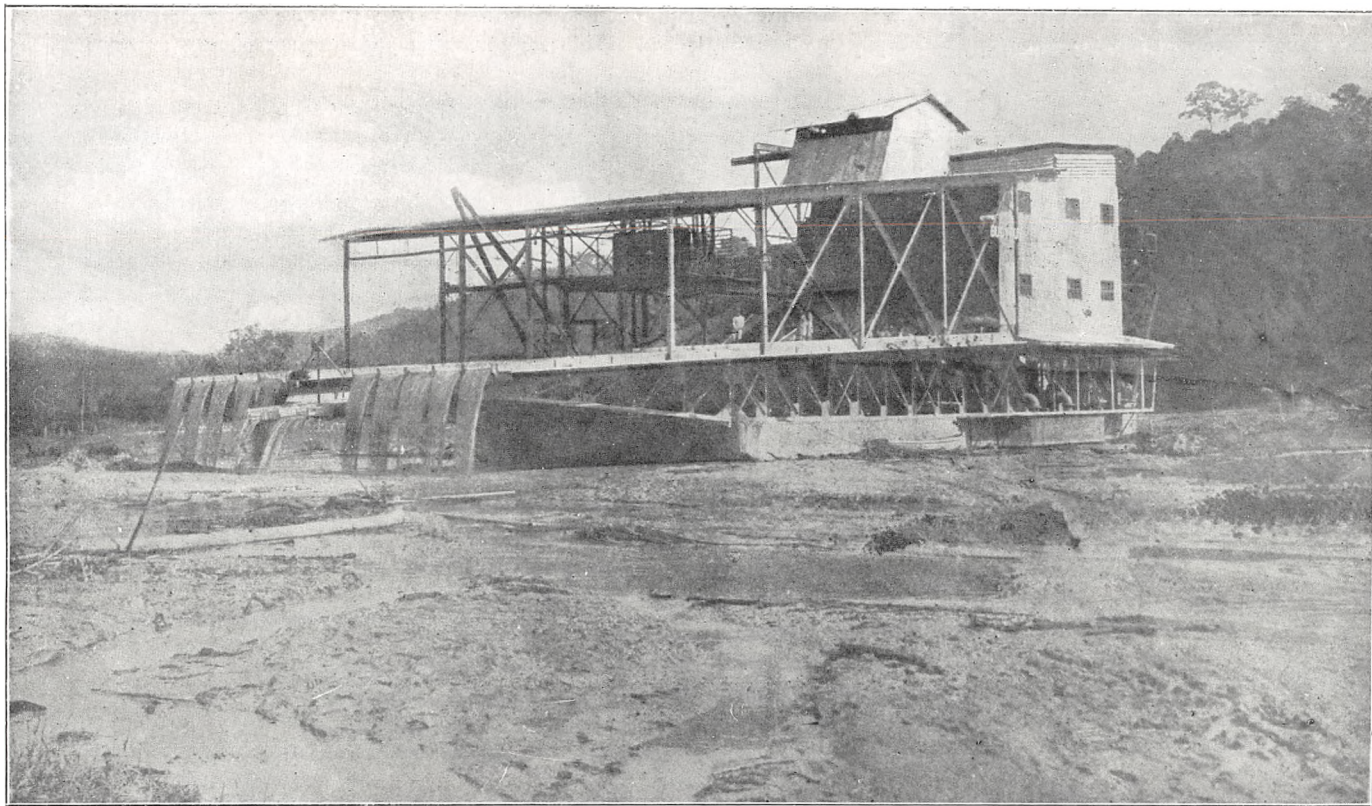
Fra Pong Tinmine

Pong Tinmine ligger omtrent 35 miles fra Havet og gennemstrømmes af en Bjergflod, som udspringer 2000 Fod over Havet. Fra denne Flod, der fra dens Udspring i Bjergene i Rørledninger er ført ned i Dalen til Minen, tages Kraften til Electricitetsværket, som er bygget tæt ved Koncessionen og forsyner Mineanlægget med den til Driften fornødne Kraft. Billedet viser en Del af Rørledningen



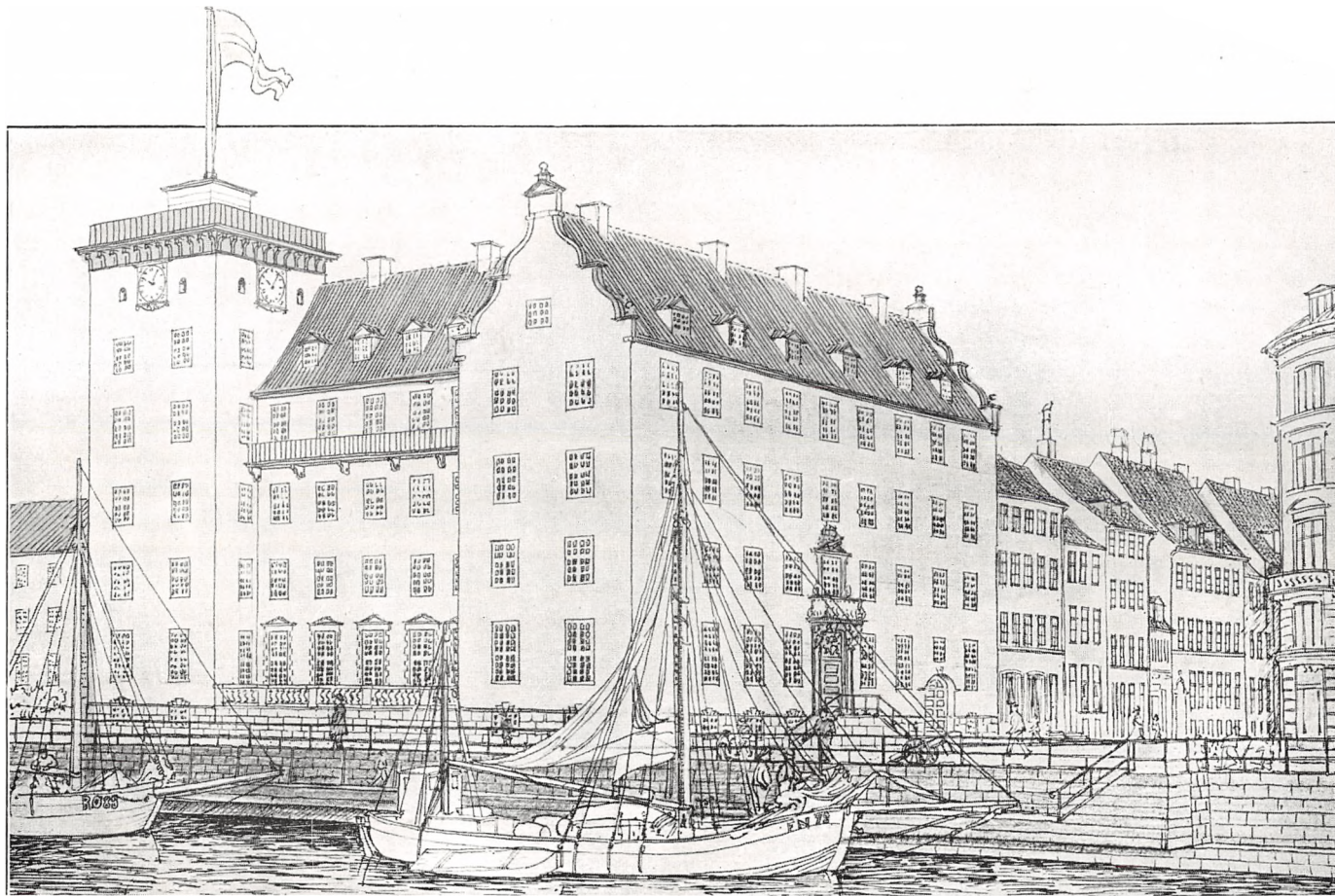
Fra Tinminen i Pong

Til Pong Tinmine er der fra Amerika anskaffet en moderne Gravemaskine, som oversendtes til Minen i adskilte Dele for at samles paa en dertil konstrueret Bedding. I de sidste Dage af 1917 var Maskinen færdigbygget, og Anlægget kunde tages i Brug. Billedet viser Gravemaskinen, som er 145 Fod lang og 45 Fod bred, lige før den løber af Stabelen ud i den for Formaålet dannede kunstige Sø, i hvilken den arbejder



Fra Pong Tinmine

Gravemaskinen, der paa det foregaaende Billede er gengivet som den saa ud lige før Stabelafløbningen, ses her i Arbejde. Den flydende Maskine er halet ind til Brinken, som graves bort af dens mange Skovlspande, hvis blandede Indhold føres ind i en roterende gennemhullet Tromle, hvor det sønderdeles af kraftige Vandstraaler, og Rødder og Sten og andet uvedkommende Stof skilles fra, medens Tinertsen bundfældes gennem Hullerne i Tromlen paa lange Borde, og det lettere Sand sammen med Vandet styrter ud i Søen



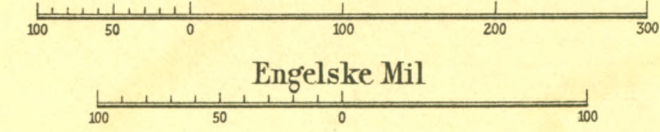
Søfartshjemmet

Det Østasiatiske Kompagnis Søfartshjem, som agtes opført paa Kristianshavn, skal tjene til Bolig for det ugifte søfarende Personale mellem Reiserne og for unge Mennesker under Uddannelsestiden til Officerer i Kompagniets Skibe



KORT OVER
SIAM
 OG
MALAKKA-HALVÖEN

MAALESTOKKE
 Kilometer



- Filialer.
- Agenturer.
- ▨ Plantager og Skove.
- Jernbaner.
- - - Grænse.

