

Erik Dannesboe : Rederiaktieselskabet Volante 1916-1922

I 1916 etableredes en række sejlskibsrederier, der søgte at udnytte de gunstige konjunkturer under 1. Verdenskrig. De købte især ældre udenlandske barker på mellem 1.000 og 2.000 nettoregister-tons. Fragtraterne var gode, men indkøbspriserne var også høje, og udbyttet af den investerede kapital nåede slet ikke samme højder, som i dampskibsrederier med tonnage anskaffet før 1. verdenskrig.

Et af disse sejlskibsrederier var Volante, hvis korte liv skildres i artiklen.

Rederiet oplyste, at man ville indkøbe et passende antal store sejlskibe, der fortrinsvis skulle fragte råvarer i form af oliekgær og majs til landbruget. Grosserer V. Müller var bestyrende reder, og rederiets bestyrelse bestod af fire medlemmer: Grosserer Johannes Baune, Århus, Chr. G. Hansen, Kornkompagniet, direktør G. A. Hornemann og som formand A. Krohn, der også var rederiets skibsinspektør.

Udsigterne for Volante så lovende ud. Første verdenskrig havde medført en fire-dobling af fragtraterne. I april 1914 lå fragterne for kul fra England til Danmark på 4-5 shilling pr. tons. I April 1916 var de steget til 37-40 shilling pr. tons. Og kurserne på skibsaktier var fulgt med. Rederiet Dannebrog's aktier kunne i april 1914 købes til kurs 105. I april 1916 var kursen steget til

400, for manglen på store skibe, der kunne fragte kul til industrien og råvarer til landbruget, var stor.

Der var også advarende røster. Dansk Søfartstidende bragte den 20. juli 1916 dette læserbrev fra Norges Handels- og Sjøfartstidende:

»Ny(e) Sejlskibsaktieselskaber. Fra sagkyndig Side skrives bl.a. til »Norges Handels- og Sjøfartstidende«: »Det ser ud til, at vi atter gaar ind i en ny Periode med Startning Selskaber. Hidtil har Spekulationenen nærmest indskrænket sig til Dampskibsselskaberne, men nu er »de hvide Sejl« kommet i Efter-spørgsel blandt det uvidende Aktiepublikum, som overgaar selv »Damp«. Jeg har længe ventet på et Varsko fra »Norges Handels- og Sjøfartstidende«, thi at der maa magiske Kunster til for at gøre de dyre Skibe, der nu indkøbes, til en lønnende Forretning, er vist de fleste Sejlskibsredere enige om.

Naar et c(a). 2.500 Tons Jernskib, bygget i Midten af Firserne indkøbes til 700.000 Kr., kan der selv under de allerheldigste Omstændigheder ikke regnes med mere end 200.000 Kr. (i) Fortjeneste pr. Aar, efter at Skatter ect. er trukket fra. Skibets Værdi før Krigen var ca. 90.000 Kr., saa det maa altsaa drives i tre Aar før det kommer ned i normal Værdi. Dette er under de allerheldigste Omstændigheder, men hvilket Selskab gaar i tre Aar uden Havari, og



MAAGEN var en bark på 1.262 brt og bygget af stål i 1877 under navnet DUMFRIESSHIRE. Under norsk flag blev navnet ændret til ALFHEIM. Herfra blev det i 1916 købt af rederiet Volante, København. Den 15. december 1922 blev det solgt til grosserer Möllnitz, København, der den 18. december 1922 videresolgte skibet til ophugning i Tyskland. På fotoet ses MAAGEN under bugsering med påmalede nationalitetsflag.
(Foto H&S)

*The MAAGEN was a bark of 1,262 gross register tons built of steel in 1877 under the name of DUMFRIESSHIRE. Under the Norwegian flag the name was changed to ALFHEIM. From here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. On 15th December 1922 it was sold to Mr. Möllnitz, København, who on 18th December 1922 sold the ship again to the breaker's yard in Germany. In the photo the MAAGEN can be seen while being towed with a flag of nationality painted on it.
(Photo DMM)*

hvorledes stiller ikke Reparationsforholdene sig nu. To dyre Maaneder gaar bort bare til lidt ovenbords Skade.

Det er ikke tilstrækkeligt, at Sejlskibene er uafhængige af de engelske Kul- og Maksimalfragter.

Har der nogensinde været paakrævet en Advarsel til det store aktietegnende Publi-

kum, maa det sikkert nu være paa sin Plads.

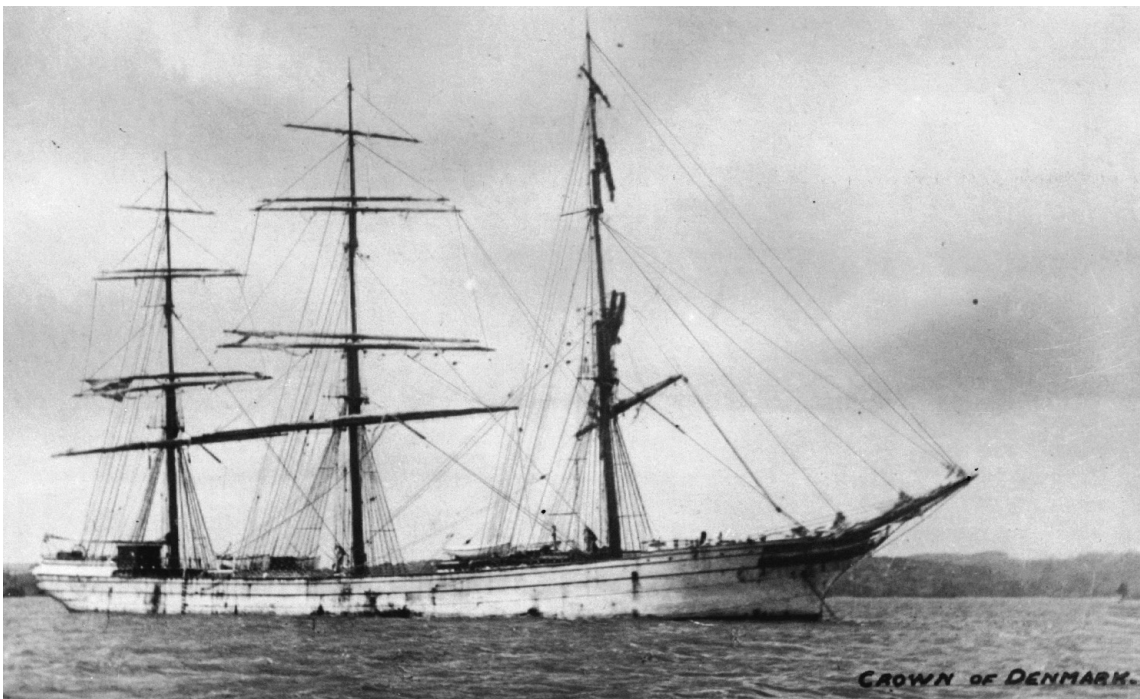
Bladet giver Indsenderen Ret, men har gjort den Erfaring, at alle Advarsler er spildt paa et usagkyndigt Publikum«.

Ingen tog dog advarslerne alvorligt. I 1916 blev der indkøbt 6 fuldskibe og 24 barkskibe fra andre neutrale lande til forskellige danske rederier.



TERNEN var en bark på 1.055 brt og bygget af jern i Sunderland i 1875 som CASTLE HOLME. Under norsk flag fik den navnet ESTER og herfra blev den i 1916 købt af rederiet Volante, København. I 1921 blev den solgt til A/B Romny, Stockholm. Barken forliste i 1924. På billedet er TERNEN under reparation på P. Ph. Stuhrs Værft i Ålborg.
(Foto H&S)

*The TERNEN was a bark of 1,055 gross register tons built of iron in Sunderland in 1875 as CASTLE HOLME. Under the Norwegian flag it was named the ESTER, and from here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. In 1921 it was sold to A/B Romny, Stockholm. The bark was wrecked in 1924. In the picture the TERNEN is being repaired at P. Ph. Stuhrs Shipyard in Ålborg.
(Photo DMM)*



VIBEN var et fuldskib på 2.062 brt og bygget af jern under navnet CROWN OF DENMARK i Dumbarton i Skotland i 1883. Under norsk flag fik skibet navnet SAGA, og herfra blev det i 1916 købt af rederiet Volante, København. I 1923 blev det solgt til A/S Anders Just, København, der samme år videresolgte skibet til ophugning i Tyskland. På billedet bærer skibet stadig navnet CROWN OF DENMARK.
(Foto H&S)

Heller ikke bestyrelsen i Volante tog sig af advarslerne, men gik ud i markedet for at købe skibe til rederiet. I juli måned 1916 blev der købt to barkskibe fra norske redere. ALFHEIM, der under dansk flag fik navnet MAAGEN, og ESTER, der fik det danske navn TERNEN.

MAAGEN på 1.264 brt. var 39 år gammelt

The VIBEN was a full-rigged ship of 2,062 gross register tons built of iron under the name of CROWN OF DENMARK in Dumbarton in Scotland in 1883. Under the Norwegian flag the ship was named the SAGA, and from here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. In 1923 it was sold to A/S Anders Just, Copenhagen, who sold the ship the same year to the breaker's yard in Germany. In the picture the ship still bears the name CROWN OF DENMARK.

(Photo DMM)

og bygget 1877 på det skotske værft Russell & Co i Glasgow, mens TERNEN på 1.054 brt. var 41 år gammelt og bygget 1875 på det britiske værft B. Russell & Co i Sunderland.

Hvis man lægger de norske beregninger til grund for skibspriserne har Volante betalt ca. 280 kr. pr. brt. og så har TERNEN

kostet ca. 295.000 kr. og MAAGEN ca. 353.000 kr.

Endnu var der af aktiekapitalen på 2.000.000 kr. ca. 1.352.000 kr. at investere for, og de blev brugt på de to fuldskibe SVANEN og VIBEN.

SVANEN på 1.796 brt. var 35 gammelt og bygget i Liverpool 1881 af værftet W.H. Potter & Sons, Liverpool og skibet blev købt fra et rederi i Uruguay under navnet WALDEN ABBEY.

VIBEN på 2.061 brt. var »kun« 33 år gammelt og ligeledes bygget i Skotland 1883 på værftet A. Mc. Millan & Sons i Dumbarton. Det blev købt fra Norge under navnet SAGA.

Hvis de tidligere nævnte norske opgørelser på skibspriser holder stik, har Volante betalt ca. 502.000 kr. for SVANEN og 557.000 kr. for VIBEN. Der ville på den måde stadigvæk være 293.000 kr. til driftskapital.

Rederiets første regnskab dækkede kun et halvår. På generalforsamlingen i april 1917 blev det i beretningen for 1916 meddelt, hvordan de 4 skibe havde sejlet i årets løb:

MAAGEN afgik efter et »survey« fra Gøteborg den 22. juli 1916 til Ålborg, hvor det blev synet af Skibstilsynet, der den 10. august gav skibet sejltilladelse. Derpå lastede skibet kridt til New York, men blev den 17. august beordret til Kirkwall i Skotland, for at blive undersøgt for eventuel kontrabandeladning. MAAGEN afsejlede fra Kirkwall den 20. august 1916. Det blev en hård rejse. Den 8. november 1916 måtte skibet søge ind i Delaware Bay i USA med svære søskader. Det blev bugseret til New York, og

måtte efter losningen gennemgå en større reparation. MAAGEN kom først til søs igen i februar 1917.

TERNEN blev overtaget i Odense den 21. juli 1916 og gik den 9. august i ballast til Ålborg med ankomst her den 13. august. Skibet skulle laste cement til Santos, men først godkendes af Skibstilsynet. Den 8. oktober 1916 var alle tilladelser på plads, og med fuld last afgik TERNEN til Santos i Brasilien.

SVANEN blev overtaget den 8. august 1916 i Boston, USA. Det blev slæbt til New York, gennemgik et eftersyn, og lastede derpå olieklager til Århus med ankomst den 17. oktober. Også SVANEN måtte gennemgås, synes og godkendes af Skibstilsynet. SVANEN sejlede i ballast til København, hvor synet skulle foregå, og Skibstilsynet har åbenbart gennemgået SVANEN med kritiske øjne, inden de erklærede skibet for sejlkart. Først den 29. december 1916 kunne det afgå i ballast til Baltimore, USA for at laste majs til Århus.

VIBEN blev overtaget i Esbjerg den 20. november 1916 og slæbt til København, hvor det på et værft gennemgik et større eftersyn, før det kunne godkendes af Skibstilsynet. Det kom derfor først i fart den 4. marts 1917.

Regnskabet for 1916 udviste et overskud på 185.053 kr. og der blev udbetalt 5 % i udbytte til aktionærerne (100.000 kr.) – et årsresultat der både kan siges at afspejle de høje fragtrater under verdenskrigen, og dels held for det nye rederis skibe. Indtil december 1916 havde Danmark mistet 64 skibe ved torpederinger og minesprængninger, og alene i december 1916 og janu-

ar 1917 blev 35 skibe torpederet eller brændt af tyske søstridskræfter. Der var tydeligvis sket en ændring i den tyske søkrigsførelse.

Den 3. februar 1917 kom forklaringen. Fra tysk side blev det meddelt, at fra denne dato ville alle skibe fra såvel krigsførende som neutrale lande blive sænket uden varsel i Nordsøen og store dele af Atlanterhavet. Det medførte, at alle skibe på vej til eller fra Danmark blev tilbageholdt, indtil der kunne fås et overblik over de fremtidige forhold.

For Volante blev de nye forhold også vanskelige. Den 4. marts 1917 sejlede VIBEN i ballast fra Danmark til USA. Rejsen blev langvarig, og først i juli måned var skibet færdiglastet i Savannah, USA med en ladning oliekarer til Danmark. Imidlertid fik VIBEN sejlforbud af de amerikanske myndigheder, der ikke ville udstede et »letter of assurance«, det vil sige en forsikring af ladingen. Udenrigsministeriet forsøgte forgæves at få de amerikanske myndigheder til at give tilladelsen. Til sidst måtte ladingen losses, og den 22. oktober 1917 forlod VIBEN Savannah og gik i ballast til New York for at laste til Pernambuco Recife i Brasilien. VIBEN afsejlede fra New York den 22. november 1917 og ankom til Pernambuco den 30. december. På ét år havde skibet kun haft én lønnende ladning om bord.

MAAGEN var i januar og februar måned under reparation for de skader, skibet havde fået det foregående år. Så lastede det en ladning oliekarer til Ålborg og ankom her til den 9. april 1917. Det var i sig selv noget af en bedrift. Både tyske ubåde og britiske

marinefartøjer jagtede hver for sig alle skibe, der krydsede Atlanterhavet. Tyske ubåde for at sænke skibene, og britiske for at bringe dem til en kontrolhavn i Storbritannien. Men MAAGEN undgik alle farer. Kom velbeholden til Ålborg, hvor den losede oliekarerne og derefter atter forlod Ålborg med kurs mod USA, formentlig via Bergen i Norge, hvorfra sejladsen vestpå var mindst risikofyldt. Resten af krigen måtte MAAGEN imidlertid sejle mellem USA og Sydamerika, fordi en ladning til Danmark ikke kunne få eksporttilladelse.

TERNEN, det skib, der havde det bedste økonomiske resultat i 1917, gjorde i foråret MAAGEN kunsten efter og snød såvel tyske ubåde og britiske marinefartøjer ved at sejle en last oliekarer til Danmark. Det returnerede i ballast til USA. Men også for TERNEN var det slut med transatlantiske rejser, og resten af krigen sejlede skibet i fart mellem Nord- og Sydamerika. Her kunne sejladsen foregå risikofrit, men til gengæld til maksimalrate, der var betydelig dårlige end de, der kunne opnås på de transatlantiske ruter.

Også SVANEN var i 1917 i transatlantisk fart og lastede i marts majs i Baltimore til Århus. Kaptajn Christensen blev inden afgang den 25 marts 1917 oplyst om den tyske uindskrænkede ubådskrig, og han blev tilrådet at anløbe den britiske kontrolhavn i Halifax i Canada, for at få lasten inspiceret. Derpå skulle han gå nord om Færøerne, der var den mest sikre sejlroute. Af forskellige årsager fulgte han ikke disse råd, og den 20. april blev skibet standset af et britisk marinefartøj, der satte tre marinesoldater og en kontrolofficer om bord



Barkskibet MAAGEN oplagt i Nørresundby sammen med fuldskibet VIBEN i 1922. Begge skibene var ejet af rederiet Volante.

(Foto H&S)

The Bark MAAGEN laid up in Nørresundby together with the full-rigged ship VIBEN in 1922. Both ships were owned by the Volante Shipping Company.

(Photo DMM)

og beordrede skibet ind til Stornoway på Hebriderne. Der fandtes imidlertid ikke specialkort over Hebriderne på SVANEN, og i samråd med den britiske kontrolofficer blev kursen i stedet sat mod Shetlandsøerne, hvor skibet kunne inspiceres. Den 23. april 1917 kl. 04.00 befandt SVANEN sig ca. 30 sømil nordvest for Shetlandsøerne. Her blev det stoppet af en tysk ubåd, der beordrede mandskabet i bådene og derpå sænkede SVANEN. Ved udsætningen af bådene blev den ene så beskadiget, at den var ubrugelig, og i stedet måtte skibets jolle fungere som redningsbåd. De i alt 26 mand blev fordelt med 20 mand i redningsbåden og seks mand i jollen. Begge bådene nåede næsten frem til Shetland, så kæntrede jollen, hvorved to af de seks ombordværende druknede. De resterende fire mand fra jollen blev taget om bord i redningsbåden, der klokken 18.00 nåede frem til fyret ved Barryfirth, hvor de blev reddet af det stedlige redningsmandskab. I forsikring fik Volante 750.000 kr., der dog i henhold til loven måtte deponeres på en spærret konto i Handelsbanken.

Regnskabet for 1917 var ikke imponerende. I bruttofragt var der indsejlet 1,4 millioner kr. Men udgifterne havde været så store, at nettooverskuddet kun var på 196.000 kr. De blev fordelt med et udbytte på 6% til aktionærerne, svarende til 120.000 kr., og resten placeret på forskellige konti i rederiet.

I det meste af 1918 fortsatte verdenskrigen, men den 11. november 1918 bad Tyskland om fred og fik det. Det standsede omgående den blodige krig på havene, men behovet for tonnage og fragtraterne var relativt højt endnu et par år.

For Volante blev 1918 det bedste i rederiets levetid. Skibene var alle beskæftiget i fart mellem Nord- og Sydamerika til amerikanske maksimalrater, men MAAGEN var dog stadig et problembarn for rederiet, da skibet måtte gennemgå større reparationer.

I bruttofragt blev der indsejlet 1.381.606 kr. og nettooverskuddet blev på kr. 496.178. Det blev fordelt med 10 % i udbytte til aktionærerne på kr. 49.617.85, i tantiemer blev der udbetalt 37.617.84 kr., og resten blev som tidligere placeret på forskellige konti i rederiet.

I 1919 faldt nettooverskuddet til 90.280 kr., og i 1920 var Volante's skibe udsat for dyre havarier og lange og besværlige rejser.

»Ulykkesfuglen« MAAGEN gik først på året i ballast fra Madeira til Buenos Aires i Argentina. På rejsen fik skibet en lækage, og da det den 14. maj ankom, kunne der ikke skaffes en dokplads til reparation af skaden. MAAGEN gennemgik en foreløbig reparation, og Lloyds udstedte en sejltillædelse. Derefter blev skibet sluttet for en last hvede til Rio de Janeiro. Den 23. juni 1920 afsejlede MAAGEN, men selv om der var lods om bord, kolliderede barken på La Platafloden med det franske dampskib LEMYRE DE VILLERS og måtte gå ind til Montevideo for at blive repareret. Reparationen tog sin tid, og først den 1. september kunne man sejle mod til Rio de Janeiro. Efter losningen fortsatte skibet til i ballast til Santos i Brasilien, hvor det lastede olieklager til Horsens. Lastningen begyndte den 15. oktober, men først den 24. november 1920 kunne skibet fuldt lastet afgå mod Horsens. Rejsen til Danmark blev også langvarig. Først den 14. marts 1921 ankom

skibet til Horsens efter en rejse på 110 døgn.

TERNEN var heller ikke heldig. I januar 1920 afgik skibet efter endt survey fra Ålborg til Gøteborg for at laste træ til Vestafrika. Det afgik herfra den 17. februar, men efter hårdt vejr og et havari nord for Skotland måtte TERNEN den 10. marts returnere til Haugesund i Norge for at blive repareret. Reparationen tog næsten to måneder, og først den 6. maj 1920 afgik skibet til Dakar i Vestafrika, hvortil det ankom den 8. juni. TERNEN lossede én partlast her og fortsatte videre til Bathurst, hvor resten af ladningen blev losset. Den 7. august 1920 afgik skibet i ballast mod Newport News i USA, men der var sygdom om bord, og TERNEN måtte derfor via Dakar, inden rejsen mod USA kunne fortsætte. I Newport News i USA lastede det kul til Vejle. Det afgik den 9. oktober og ankom til Vejle den 24. november 1920 efter en rejse på 46 døgn. Efter udlosningen blev skibet oplagt i Vejle.

Heller ikke VIBENs rejser gik uhindret. Ved årets begyndelse lå skibet til reparation i New York. Og da den var overstået gik VIBEN til Norfolk, hvor det lastede kul til Montevideo i Uruguay. Skibet afsejlede den 30. april 1920 og først efter en rejse på 62 døgn ankom det til Montevideo. Rederiet var utilfreds med kaptajnen, der blev fyret, og en ny kaptajn ansat. Skibet gik derefter til Buenos Aires, hvor det skulle laste olieklager til Danmark, men da Lloyds besigtigede skibet, forlangte de at få foretaget forskellige reparationer. Bl.a. skulle en del af dækket udskiftes. Da reparationerne var færdige, og de var blevet godkendt af

Lloyds, kunne lasten af olieklager indtages, og først den 6. november kunne skibet afgå mod Danmark. Den nye kaptajn var åbenbart en bedre sømand end den fyrede. I hvert fald gjorde VIBEN en hurtig rejse på kun 57 døgn og passerede Skagen den 3. januar 1921. Ladningen blev losset i Nørresundby, hvor skibet siden blev oplagt.

Regnskab for 1920 så sørgeligt ud. Der var indsejlet 822.966 kr. i bruttofragt. Det gav et underskud på 741.950 kr. Alene på VIBEN havde underskuddet været 522.089 kr. Volante havde en gæld til Handelsbanken på 773.807 kr., der som sikkerhed havde den båndlagte assurancesum for SVANEN på 764.359 kr. Og fremtiden så alt andet end lys ud, så det blev besluttet at indstille til en likvidation af rederiet. På en ekstraordinær generalforsamling den 4. maj 1921 blev det vedtaget at følge indstillingen.

Intet under at Volante ikke kunne finde beskæftigelse til skibene. Den 1. januar 1922 var der oplagt 33 danske skibe på tilsammen 54.000 brt. I juni samme år var tallene 140 oplagte skibe på tilsammen 346.000 brt.

I løbet af de 1921 og 1922 blev skibene afhændet.

TERNEN blev solgt den 14. juni 1921 til det svenske rederi A/B Romny i Stockholm. Der er intet oplyst om salgspriisen. Skibet forliste i øvrigt i 1924.

På generalforsamlingen i 1922 aflagde formanden, Chr. G. Hansen, en kort beretning. Han oplyste, at der var ført forhand-

linger med flere udenlandske købere om køb af MAAGEN og VIBEN, der fortsat lå oplagt i Nørresundby, men at det i intet tilfælde var lykkedes at opnå et fast bud. Om regnskabet udtalte han, at der havde været et overskud på 14.178 kr., der overførtes i ny regning. Det var sidste gang Volante gav meddelelser om driften. Men formentlig er hele aktiekapitalen på 2.000.000 kr. gået tabt.

Den 15. december 1922 blev MAAGEN købt af grosserer O.E. Möllnitz, København, der tre dage senere videresolgte skibet til ophugning i Moorhaug i Tyskland. Næsten samme vej gik VIBEN. Firmaet A/S Anders Just, København stod som ejer af skibet, da det den 25. januar 1923 for en salgspris på 50.000 kr. gik til ophugning i Tyskland.

Der foreligger intet om, hvordan de to ovennævnte var kommet i besiddelse af skibene. De kan hver for sig have været aktionærer i Volante og have købt skibene billigt og solgt dem med en vis fortjeneste og på den måde formindsket deres tab i Volante. De kan også have været pengemænd, der har købt skibene billigt og derpå med fortjeneste afhændet dem igen.

Af de mange rederier, der blev stiftet under 1. verdenskrig, overlevede kun meget få, og da krigskonjunkturerne ebbede ud, var det ikke mere muligt af finde lønnende beskæftigelse for store gamle sejlskibe under dansk flag.

Artiklens oplysninger er hentet fra Dansk Søfartstidende og Danmarks Skibsliste.

Summary

In 1916 a number of sailing-ship companies were established in Denmark in order to take advantage of the favourable economic climate during World War I. They purchased foreign barks, especially the older kind, with a capacity of 1000 – 2000 net register tons. Cargo rates were good, but ship prices were also high, and profits on the invested capital did not reach nearly the same heights as in steamship companies with tonnage purchased before World War I.

One of these sailing-ship companies was The Volante Shipping Company Ltd., whose short span of life is described in the article.

The company was founded in 1916 with a share capital of 2,000,000 D.kr., and the money was used to purchase two barks from Norwegian shipping companies: ALFHEIM, which was named MAAGEN when it came under the Danish flag; and ESTER, which was given the Danish name TERNEN. The next two ships that were purchased were the two full-rigged ships SVANEN and VIBEN. SVANEN was bought from Norway, where it had been named SAGA, while VIBEN's former name was WALDEN ABBEY.

The shipping company was led by Mr. V. Müller, a wholesaler, as administrative shipowner, and the

board consisted of Johannes Baune, a wholesaler from Århus, Mr. Chr. G. Hansen, from Kornkompagniet (the Corn Company), Mr. G.A. Hornemann, director, and as chairman Mr. A. Krohn, who was also the shipping company's ship inspector.

The article describes the ships' voyages to North and South America and Europe during the unrestricted German submarine warfare and ends with the downward trend in the economy after the war and the laying-up of the sailing ships. The board decided to recommend the liquidation of the company and the sale of the ships and this was approved in 1921.

The TERNEN was sold on 14th June 1921 to the Swedish shipping company A/B Romny in Stockholm, but it was wrecked in 1924. On 15th December 1922 the MAAGEN was purchased by Mr. O.E. Möllnitz, a wholesaler from Copenhagen, who sold the ship again three days later to the breaker's yard in Moorhaug in Germany. Almost the same happened to the VIBE. The firm of A/S Anders Just of Copenhagen was the official owner of the ship when it went to the breaker's yard in Germany on 25th January 1923. The SVANEN had been sunk by a German submarine during the war.