

Fra Dannebrog til Stars and Stripes under 1. verdenskrig

Hans Isbrandtsens første år i USA

Af

Kaj Lund og Frederik Frederichsen

Under 1. verdenskrig søgte mange i det neutrale Danmark at drage fordel af de kraftigt stigende fragtrater. I artiklen præsenteres kulgrosserer og skibsreder Albert Jensens og den unge fremadstræbende shippingmand Hans Isbrandtsens virksomhed, som foregik i et internationalt miljø med hyppige skibshandler, omregistreringer og chancebetonede aftaler i en risikofyldt sejlads mellem de krigsførende lande.

Skibenes fart i krigstid og ikke mindst under 1. verdenskrig har på mange områder været et mørkelagt kapitel, og for eftertiden er det ofte svært at skaffe oplysninger om hændelserne i disse år. Her skal berettes om en enkelt episode fra 1914 til 1918 med dampere, hvis danske navne i de fleste tilfælde kun ganske sporadisk er nævnt i officielle kilder.

Aktiviteterne blev sat i gang af skibsreder Albert Jensen, som i 1908 nedsatte sig som kulgrosserer i København, men som samtidig sammen med slægtninge var interesseret i skibsfarten på Rusland, blandt andet i et bugser- og bjergningsselskab i St. Petersburg. Da Rusland i 1914 blev deltager i krigen, var mulighederne for en skibsreder i det neutrale Danmark stærkt reducerede med hensyn til farten på de baltiske havne, og nogle få måneder efter udbruddet af 1. verdenskrig begyndte Albert Jensen derfor at opbygge en flåde af second-hand trampdampere indkøbt fra Danmark, Norge, Sverige, Holland og andre neutrale lande. Man blev hurtigt klar over, at pengemidlerne hertil stammede fra udenlandsk kapital, hvilket i øvrigt ikke var usædvanligt. Allerede før krigen, men navnlig i årene 1914-

1918 kontrolleredes flere af de betydeligste kulkompagnier i Danmark af britiske, tyske eller hollandske interesser. I bestyrelserne for Albert Jensens rederier fandtes tyske navne som I.C.G. Ricke, H. Wahle og Hugo Stinnes, hvoraf den sidste var kendt som en betydelig tysk skibsreder med interesser i miner og jernindustrien i Mülheim a.d. Ruhr.

Hugo Stinnes var i øvrigt gift med en datter af Albert Jensen, og da denne datter døde i en forholdsvis ung alder, ægtede Stinnes en søster til hende.

Til at drive denne hurtigt voksende trampflåde søgte Albert Jensen en dygtig shippingmand, og på anbefaling fra A.P. Møller antoges dennes fætter Hans Jeppesen Isbrandtsen, der straks kunne tage sig af tre dampere, som i december 1914 var overtaget fra C.K. Hansen: »Dorthe Jensen« ex »Vordingborg«, »Ellen Jensen« ex »Hundborg« og »Island« ex »Esrom«. (For data om samtlige skibe i denne artikel, se den efterfølgende skibsliste).

I løbet af de første måneder i 1915 øgedes flåden hurtigt ved indkøb af 7 skibe fra Norge: »Vinland«, »Vestland«, »Lapland«, »Nyland«, »Sydland«, »Haugarland« og »Rygja«, hvoraf sidstnævnte så vidt vides aldrig nåede at få noget dansk navn.

Fra Uruguay købtes »Falkland«, fra Holland anskaffedes tre skibe: »Grønland«, »Djursland« og »Zealand« og fra Grækenland kom »Finland«, »Gotland« og »Cleveland«. Endelig købtes to mindre, tidligere danske dampere fra Landskrona: »Hogland« og »Livland« samt muligvis en tredie damper (»Finland« II ?)

Sandsynligvis ejede Albert Jensen yderligere nogle få skibe ud over de her nævnte 19 dampere, men i denne periode foregik køb og salg så hurtigt, at det senere har været umuligt at få rede på alt, hvad der skete, især også fordi dagspressen ikke måtte nævne køb og salg fra og til udlandet.

Som tekniske repræsentanter for Albert Jensen ved købet af skibene fungerede det dengang særdeles anerkendte skibsin-



Skibsreder Hans Jeppesen Isbrandtsen, født i Dragør 7. september 1891, død på Wake Island 13. maj 1953. *Shipowner Hans Jeppesen Isbrandtsen, born in Dragør on September 7th 1891, died on Wake Island on May 13th 1953.*

spektionsfirma Brorson & Overgaard, der forøvrigt allerede i en lang årrække havde været Germanischer Lloyd's repræsentanter for Danmark. Så snart dette firma havde undersøgt skibene og anbefalet købet, blev dette endeligt afsluttet og hvert skib registreret under et separat aktieselskab, men stort set med samme økonomiske baggrund og samme bestyrelsesmedlemmer i hvert selskab, og medens Albert Jensen tog sig af alle disse transaktioner, klargjorde Hans Isbrandtsen skibene til afgang og fortsat sejlads.

Det skal her kort nævnes, at der også i andre neutrale lande skabtes mange sådanne rederier, f.eks. i Norge, hvor der generelt var britisk kapital bag ved, men også i dette land skabtes senere en koncern med mange enkeltrederier med tysk baggrund (»Lea«-rederierne), og Albert Jensen/Hugo Stinnes arrangementet var således ikke noget specielt dansk fænomen.

Umiddelbart efter udbruddet af fjendtlighederne i 1914 var næsten hele den skandinaviske søfart paralyseret. Allerede om aftenen den 27. juli, tidspunktet for den første krigserklæring, adviserede Rusland udlægningen af en minespærring ved Riga, og hurtigt efter blev både de krigsførende og de neutrale landes territoriale farvande beskyttet med bevogtede minefelter. Den neutrale skibsfart var desuden udsat for stor risiko fra ukontrollerede minefelter udlagt af de krigsførende i internationalt farvand. Dette dødvande for de skandinaviske handelsflåder søgtes imidlertid hurtigt modvirket ved stiftelsen af krigsforsikrings-institutioner samt ved fastsættelsen af krigstillæg til de søfarendes lønninger, og skibene kom da også snart i fart igen for at udnytte de økonomiske fordele af de med eksprestogs fart stigende fragtrater.

Kontrollen af den neutrale skibsfart blev hurtigt lagt i hænderne på The Royal Navy. En lang minespærring fra den belgiske kyst til Thames området sikrede troppetransporterne til kontinentet og tvang samtidig hele skibstrafikken til at passere tæt op til de britiske kyster, hvor britiske patruljeskibe stand-

sede ethvert handelsskib, de stødte på, for inspektion af ladningspapirerne.

I begyndelsen sigtede den britiske kontrol hovedsagelig på at opfange neutrale skibe med destination til tyske havne, men inspektionen blev også her hurtigt skærpet, og skibene blev dirigeret til engelske havne for grundig inspektion af ladning og dokumenter.

Hans Isbrandtsen søgte at holde sine skibe beskæftiget med transporten af kul og andre varer af vital betydning for de skandinaviske lande, og uafhængigt af de tyske kapitalinteresser i skibene var returfrigten oftest fødevarer til allierede havne fortrinsvis i det britiske område, men også egentlige krigsfornødenheder var blandt de danske skibes ladninger, således lastede S/S »Vestland« 5300 tons jernmalm i Narvik bestemt for Middlesbrough, men det blev desværre en skæbnesvanger rejse. Skibet forsvandt sporløst i april 1915.

En af Albert Jensens ældre skibsførere, Alfred E. Magleby, tidligere Dragørloids, mindes sin første rejse for rederiet under krigen. Han var 2. styrmand i »Hundborg«, da skibet blev overtaget fra C.K. Hansen og omdøbt til »Ellen Jensen«. Efter nogle få Nordsørejser blev såvel dette skib som det ligeledes mindre »Dorthe Jensen« solgt, og Alfred Magleby blev da forfremmet til 1. styrmand i den større S/S »Finland«, der blev overtaget i London i februar 1915. Han beretter:

»Med dette skib indtog vi en ladning kul til Venedig, hvorfra vi fortsatte i ballast til Baltimore/USA. Her lastede vi korn til Sverige. Hidtil havde vi sejlet på et interimscertifikat (foreløbigt dokument før endelig registrering), men nu blev det nødvendigt at sætte kursen hjemad, for at vi kunne blive endeligt registreret i Danmark sammen med yderligere fem skibe, købt i udlandet af rederiet. De danske myndigheder forhalede imidlertid indregistreringen, da de var alt andet end ivrige efter at forsyne vore skibe med de endelige certifikater i den formening, at der var for meget tysk kapital i foretagendet«.

Det er korrekt, at størsteparten af Albert Jensens skibe aldrig opnåede endelig indregistrering under dansk flag. Størsteparten sejlede med det såkaldte interimscertifikat eller endog med et foreløbigt dokument udstedt af det lokale danske konsulat i overtagelseshavnen. Efterhånden som krigen udviklede sig, mødte rederierne adskillige vanskeligheder såvel fra danske som udenlandske myndigheder.

Kort efter at briterne havde erklæret Nordsøen for fjendtligt territorium, svarede tyskerne den 4. februar 1915 med at erklære alle farvandene rundt de britiske øer for krigsområde. Den britiske reaktion herpå kom den 11. marts i form af et »order in council«, som dekreterede kontrol af alle handelsskibe, der var beskæftiget i nordeuropæiske farvande. Denne kontrol omfattede også en nærmere undersøgelse af, hvem der var skibenes egentlige ejere.

Både de danske og de britiske myndigheder skærpede yderligere deres undersøgelser, da man opdagede, at Albert Jensen var indblandet i forbudte leverancer af kobber fra Danmark til Tyskland. Han fik i øvrigt 60 dages fængsel for forholdet, en vistnok noget tvivlsom dom med basis i de danske myndigheders ønske om specielt at tækkes de allierede. De to brødre, som ejede skonnerten »Mercur«, der blev benyttet til transporten af kontrabanden, fik 3 års fængsel og mistede retten til at føre skib.

Hans Isbrandtsen kendte intet til alt dette, indtil politiet bankede på døren til rederikontoret, Kalvebod Brygge 2, i søgen efter hans arbejdsgiver. Isbrandtsens slægtninge afslørede senere, at smugleraffæren havde chokeret ham umådeligt og skabt megen fortvivlelse hos ham. Den dag, Albert Jensen blev arresteret, vendte Hans Isbrandtsen hjem ærgerlig og bekymret og smed sig på sofaen uden at ville tale med nogen. På trods af denne tragiske hændelse forblev Isbrandtsen dog loyal over for Albert Jensen og fortsatte sit arbejde med driften af flåden under dennes fravær.

Det stod imidlertid klart, at en fortsættelse af sejladsen under dansk flag i så tæt nærhed til de to krigsførende parter ikke kunne gennemføres med godt resultat, da man samtidig konstant måtte udsætte sig for risikoen for, at skibene blev opbragt af de allierede patruljeskibe. Man besluttede derfor at overføre skibene til amerikansk jurisdiktion, men hvordan dette egentlig lykkedes kan næppe nogen sinde fastslås. I henhold til USA's forfatningsmæssige love skulle et skib være bygget i Staterne som en første betingelse for at opnå retten til at sejle under Stars and Stripes, men i slutningen af 1914 gennemførte kongressen »the neutrality act«, der for at imødegå en eventuel tonnagemangel tillod udenlandske skibe at opnå U.S. registrering på visse betingelser. En af disse var, at skibene ikke på nogen måde måtte bidrage med forsyninger til nationer, der var omfattet af fjendtlighederne.

Der blev nu dannet et nyt amerikansk rederi til at overtage Albert Jensens skibe. Efter sigende blev dette muliggjort, da Albert Jensen var i familie med Hugo Stinnesslægten i Mülheim, der atter var i familie med Wagenhessert familien i Buenos Aires, der igen udgjorde forbindelsesledet til Richard Wagner i Milwaukee/Wisconsin »the sugar king of the Middle West«. Wagner drev også et stålkonstruktionsfirma sammen med Phil Herzog, der også boede i Milwaukee.

Rederiet: The American Transatlantic Company Inc. med en aktiekapital på 2,5 millioner dollars (herefter anført som A.T.C.) stiftedes med Richard Wagner som præsident og Phil Herzog som vicepræsident, og da ingen af disse to herrer havde nogen forudgående erfaring med skibsfart, blev det besluttet, at Hans Isbrandtsen skulle tage til New York for at lede skibenes drift og befragtning. Ved Isbrandtsens ankomst til New York i maj 1915 blev rederiets første kontor oprettet i værelse nr. 2635 i Whitehall bygningen. Senere flyttede man til nr. 17 Battery Place.

Endnu et amerikansk rederinavn optræder dog også i forbin-

delse med skibenes omregistrering, idet der som officiel amerikansk køber optræder en organisation med titlen: Foreign Transport and Mercantile Corporation, og for at gøre det udviklede system af æsker fuldkommen blev der dannet et særskilt, økonomisk uafhængigt rederi for hvert skib, således som det også havde været tilfældet under dansk flag. Herved begrænsede man både den økonomiske risiko og hvert enkelt skibs ansvar ved eventuelle havarier. Således ejedes S/S »Allaguash« på papiret af The Allaguash Steam Ship Corporation Inc. og så fremdeles.

Det er interessant at konstatere, at A.T.C. åbnede et afdelingskontor i København ledet af Theodor Lahr, der var Hugo Stinnes' agent i Rotterdam. Lahrs danske assistent var kaptajn Julius Siemssen.

I juni ansattes en dansk skibssingeniør, Carl J. Høgstedt, som surveyor og teknisk assistent for Hans Isbrandtsen. Høgstedt havde tidligere været ansat hos Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft A/S som skibssingeniør i reparationsafdelingen og havde allerede tidligere drøftet muligheden af ansættelse hos Albert Jensen, men nu blev endelig aftale truffet på afdelingskontoret i København mellem Høgstedt og Lahr samt Albert Jensen, der atter var blevet løsladt. Carl Høgstedt, der senere blev svoger til Hans Isbrandtsen, blev straks sendt til New York, og han fortæller herom: »Jeg betragtede denne chance til at være for god til at afslå, og min hidtidige arbejdsgiver var venlig nok til at acceptere min fratreden med udgangen af juni. Min umiddelbare foresatte på Flydedokken, herr Sandersen, gjorde sit bedste for at tage modet fra mig. Han fortalte mig, at mit nye job kun ville blive en forbigående episode og lignende vendinger om arbejdets usikkerhed. Men jeg var fast besluttet på at tage af sted, og det har jeg aldrig fortrudt siden. Det udviklede sig nemlig til et livslangt samarbejde med Hans Isbrandtsen, under hvilket vi altid har nærret gensidig tillid og respekt for hinanden, og som det viste sig: vi kunne arbejde godt sammen.

En af de første dage i A.T.C.'s kontor fik jeg at vide, at »Esrom«, der var købt fra C.K. Hansen, ville ankomme til New York i slutningen af juli, og at skibet skulle gennemgå survey der, så jeg måtte hellere omgående forberede mig på at tage af sted til New York for at kunne tage mig af dette eftersyn.

På den tid var der, selvom krigen rasede rundt omkring Danmark, kun få formaliteter at ordne for at kunne rejse til Amerika. Hverken pas eller andre dokumenter behøvedes, og så længe du kunne betale for din overrejse og var ved nogenlunde godt helbred ved ankomsten, var du velkommen. Jeg havde ikke meget andet at gøre end personligt at gøre klar til afrejse. Den 8. juli 1915 sejlede jeg fra København om bord i »Oscar II« og ankom til Hoboken/New Jersey den 21. juli. Med mig fulgte også Niels Arnesen fra Dragør. Han skulle være 1. styrmand om bord på et af skibene, når det ankom til USA.

Da vi kom i land på Scandinavian America Lines pier 124 i Hoboken, var Isbrandtsen mødt op for at byde os velkommen til dette store land. Han var allerede en »oldtimer« derovre; han havde jo været i New York i seks uger. En drager fra Meyer's hotel i Hoboken overbeviste Arnesen og mig om, at det var et godt sted at bo, og Arnesen sørgede for, at vor bagage kom til hotellet, medens jeg fulgte med Hans Isbrandtsen til kontoret i Whitehall bygningen. Jeg husker, at Isbrandtsen på færgen over Hudsonfloden trak en plade chokolade op af lommen og delte den med mig. Da han skulle være så tidligt på kajen i Hoboken, havde han ikke haft tid til at få nogen morgenmad.

Det var meget varmt den dag, og da Arnesen kom til kontoret om eftermiddagen, var han næsten helt udkørt - han var en meget kraftig mand på vel lidt over 100 kg. Han faldt omgående ned i den nærmeste, ledige stol, men da han ville rejse sig igen, klæbede han fast til den. Varmen fra hans kødfulde bagdel havde blødgjort stolesædets lak, og hele mønstret af vævningen i hans bukser var aftegnet på stolen og forblev der, så længe vi havde den. Efter den tid kaldte Isbrandtsen den altid for »Ar-

nesens brøler«. I august kom min far til New York med S/S »Gotland«, og i løbet af efteråret fulgte så flere af skibene«.

Ingen af Albert Jensen-skibene havde anløbet havne i USA før Isbrandtsens ankomst, og da skibene var på de britiske myndigheders sorte liste, var det af yderste vigtighed, at de undgik at blive opbragt, før de havde afsluttet de indtil da indgåede fragtaftaler. Under påberåbelse af doktrinen om vedvarende rejse ville Royal Navy ikke godkende en officiel registrering i USA, så længe skibet sejlede i en charter, der var indgået af de tidligere ejere.

Bestræbelserne for at ændre flåden af »Land«skibene fra Dannebrog til Stars and Stripes resulterede i et fantastisk slag, som varede næsten et år og blev udkæmpet hele vejen over Atlanten mellem det Hvide Hus i Washington og de dystre kontorer i His Majesty's Admiralty i Whitehall i London.

På den ene side Hans Isbrandtsen og Richard Wagner, der først ret sent blev bakket op af U.S. Department of Navigation, og på den anden side hele det britiske admiralitets magt støttet af franskmændene samt diverse andre organisationer, der vidste, hvordan man skulle aktivere pressen på begge sider af oceanet.

Den 23. juni 1915 publicerede New York Times et brev fra Commissioner of Navigation, Eugene Taylor Chamberlain, og det begyndte således: »Gentlemen! Det danske dampskib »Gotland«, indtil fornylig det græske dampskib »Leonidas Cambanis«, der rapporteres at være solgt til amerikanere (Maritime Register 7. juni 1915, side 29), er ikke berettiget til amerikansk registrering. Ikke een amerikansk dollar er investeret i dette skib eller i syv andre, der fornylig er købt under lignende forhold. Bureau of War Risk Insurance samt de amerikanske konsulter er blevet underrettet om, at disse skibe ikke er berettiget til at føre amerikansk flag. Betydelige kapitalmidler er tidligere investeret i disse skibe af Hugo Stinnes, reder for et dusin tyske handelsskibe fra Hamburg og Mülheim, der har været

disponeret af Albert Jensen, en kulgrosserer i København. Jensen foretog opkøb af adskillige skibe i februar og marts, men efter at han har været fængslet i foråret på grund af krænkelser af dansk neutralitet, har forretningen været administreret af Theodor Lahr fra Rotterdam«.

Den 19. august skrev det britiske søfartsmagasin »Fairplay«: »»Seneca« er øjensynlig overført til U.S. register. Hun var oprindeligt den norske damper »Rags«, men blev købt af Mr. Jensen i København og omdøbt til »Vinland«. Den virkelige ejer siges at være herr Hugo Stinnes. Damperne, som er sikret amerikansk register som ejet af American Transatlantic Company, har alle fået navne mere eller mindre knyttet til USA antagelig i den mening at kunne tilsløre deres oprindelse, og forsikringsfolk på denne side af Atlanten gør klogt i at sikre sig, at de ikke er interesseret i dem på nogen måde. Navnene på skibene, der indtil nu har opnået USA registrering, er: »Muskegon«, »Seneca«, »Hocking«, »Genesee«, »Maumee«, »Allaguash«, »Saco«, »Housatonic« og »Saginaw««. Resultatet af denne minikrig blev, at Hans Isbrandtsen stod tilbage med syv dampere, som skulle drives under A.T.C. fra begyndelsen af 1916. Mange detaljer om dette slag om lovmæssigheden er gået tabt, men der er dog efterladt tilstrækkelige data til at give en rimelig skildring af begivenhederne.

For tre af Albert Jensens skibe kom en registrering under Stars and Stripes aldrig på tale. Som nævnt tidligere blev »Ellen Jensen« og »Dorte Jensen« (I) solgt til Norge før kontrabandestriden kom på tale, medens »Vestland« gik tabt som følge af krigsforlis. Albert Jensens rederivirksomheder led forøvrigt bemærkelsesværdigt få tab under 1. verdenskrig på trods af, at ca. 300 danske skibe blev sendt til bunds af miner og torpedoer. I samme periode mistede C.K. Hansens rederier 20 dampere og andre danske rederier lige så mange eller endnu flere.

Fire andre dampere tilhørende Albert Jensen forblev under dansk flag endnu et år, skønt de var delvis drevet fra A.T.C., og

en af dem var, i det mindste forbigående, indregistreret i USA. De fire skibe var »Vinland« ex »Rags« købt af Albert Jensen i marts 1915 fra Bergen. Kort efter overførtes skibet til New York selskabet og omdøbtes til »Seneca«, men i virkeligheden blev overførslen aldrig en realitet, idet »Seneca« blev genoptaget i det danske register som »Vinland«, og i juni 1916 solgte Albert Jensen det videre til Norge. »Falkland« ex »Uriarte IV« købtes for £ 19.000 i Montevideo og videresolgtes sammen med »Dorte Jensen« (II) ex norsk »Hugin« inden for Danmark i 1916.

»Esrom« ex »Granaria« var allerede anskaffet i december 1914. Da Hans Isbrandtsen og Carl Høgstedt fik skibet over til New York, stadig under dansk flag, blev det omdøbt til »Island«, og Niels Arnesen fra Dragør fik kommandoen over dette skib, der først og fremmest blev beskæftiget i amerikansk kystfart. I den antagelse at kontroverserne med briterne var glattet ud, fragtede Isbrandtsen det i begyndelsen af 1916 med en stykgodsladning fra New York til Göteborg. Så snart skibet var i europæisk farvand, blev det opbragt af et Royal Navy krigsskib og dirigeret til engelsk havn, hvor lasten blev oplosset, medens skibet blev tilbageholdt næsten til udgangen af året. Albert Jensen solgte da skibet til et andet dansk rederi, og på en eller anden måde lykkedes det at få briterne til at godkende dette salg, hvorefter skibet blev frigivet, for på sin første rejse i december 1916 for sine nye ejere, destineret til britisk bunkringshavn, at blive opsnappet af en tysk raider og ført til en Østersøhavn. I 1920 blev damperen ved tysk domstol dømt »god prise« og registreret i Stettin under navnet »Fasolt«.

Den tredje gruppe af »Land«-skibe, der skal omtales, synes at være overført med interimscertifikat til A.T.C., men de blev alle opsnappet og prisedømt af de allierede, før de nåede at krydse Atlanten til deres nye hjemstavn.

»Saginaw« ex »Nyland« ex »Solveig« var blevet købt fra Bergen i juni 1915, men var beliggende i Marseille og blev der kort

efter købet overtaget af den franske stat og omdøbt »La Marne«. »Seattle« ex »Sydland« ex »Bangor« købt i marts 1915 fra Christiania blev opbragt af briterne og overtaget af Ulster Head Line til administration for den britiske regering. Fra dette rederis historie fra 1. verdenskrig kan følgende refereres:

»Rederiet bestyrede under 1. verdenskrig tre skibe for den britiske regering Det tredje skib var absolut det mest interessante. »Bangor« oprindelig norsk lastede i River Plate, da krigen brød ud. Tyske agenter i Amerika chartrede det til at bringe en last kul og stores til tyske handelskrydsere, men det blev opsnappet af H.M.S. »Bristol« i marts 1915 ud for Tamar Island i Magellanstrædet og bragt til Port Stanley. Herfra fortsatte det til Liverpool, hvor det blev prisedømt«.

Norske og danske interesser intervenserede mod opbringningen på grund af, at den havde fundet sted i territorialfarvand. I henhold til international lov kunne protesten imidlertid kun fremsættes af Chile, som afslog at foretage noget som helst skridt på grund af, at skibet ikke var i neutral fart, da det blev opbragt. Med navnet »Seattle« kom det i britisk fart, og medens det sejlede med Head Line's rederiflag, blev det i maj 1916 angrebet med bomber fra tysk fly ud for Dunkerque, og i december 1917 undveg det et tysk u-bådsangreb i Middelhavet.

Det er her karakteristisk at se, hvorledes en krigsdeltager altid forklarer en ukorrekt opbringning med påstande, som det er svært eller umuligt at gendrive. I dette tilfælde ville Chile naturligvis ikke lægge sig ud med briterne, selvom skibet var destineret til USA med kul og stykgods. Tyskerne lavede selvfølgelig også mange af den slags »numre«, når de prisedømte neutrale skibe.

»Hocking« - skibet, der skulle bære dette A.T.C. navn, var oprindelig det danske »Lady Furness«, som senere var solgt til Landskrona og var omdøbt til »Grovelea«. Derfra købte Albert Jensen det i 1915, hvorefter det fik navnet »Livland«, men kun nogle få dage/uger under dansk flag, for derefter som »Hock-

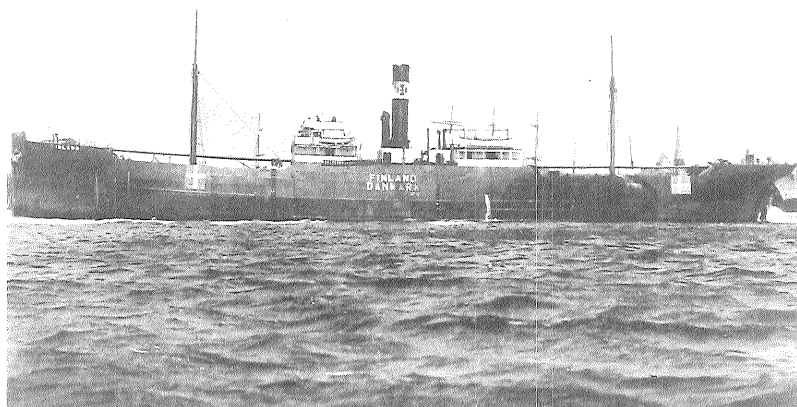
ing« at afsejle til USA, som det imidlertid aldrig nåede. Opbragt af briterne og anvendt af det statslige Gas, Light & Coke Co. under navnet »Phare«, blev det sendt til bunds med en tysk torpedo i oktober 1917.

Når vi derefter beskæftiger os med den fjerde gruppe af Albert Jensens skibe, vil vi begynde med endnu en »Hocking«, der blev købt fra Holland, omdøbt til »Grønland« under dansk flag, og dirigeret videre til A.T.C., som altså atter valgte navnet »Hocking«, da det ankom uden at være blevet generet på turen dertil. I efteråret 1915 sendtes skibet fra New York til Hampton Roads for indladning af en last kul til Buenos Aires. Damperen førtes af den danske kaptajn Faber, hvis kone havde ledsaget ham, siden han forlod Danmark.

Skibet var knapt nået 25 miles fra New York, da det blev stoppet af et canadisk krigsskib og tvunget til at ændre kurs til Halifax. Her blev den danske og amerikanske besætning beordret i land og derefter sendt tilbage til New York, medens skibet blev tilbageholdt i afventning på prisedomstolens afgørelse. Da damperen atter kom i fart, var hjemstedet agter ændret fra New York til Halifax.

Opbringningen af en anden damper er beskrevet af Alfred E. Magleby, der var styrmand på »Genesee« ex »Finland« købt fra en græsk reder i januar 1915. Vi citerer:

»Efter overtagelsen i New York afsejlede »Genesee« til Norfolk/Virginia, hvor vi lastede kul bestemt for Montevideo. På højde med Rio de Janeiro blev vi stoppet af en stor britisk hjælpekrydser, som bordede os med et prisemandskab. Vi blev beordret til at ændre kurs og fortsætte rejsen til øen Santa Lucia i Vestindien. Her måtte vi ankre op på reden, hvor vi lå en uges tid, og i hele den tid regnede vi med at få tilladelse til at fuldføre vor rejse. Men så pludselig blev hele besætningen jaget i land, og det var kun dårligt nok, at vi fik tid til at samle vort kluns og pakke vore forskellige grejer, før briterne overtog »Genesee«, lossede kullasten og erstattede den med en last longwood. I mel-



S/S »Finland« ex græsk »Condylis«. 1915 overført til A.T.C. som »Genesee«.
The S/S »Finland«, formerly the Greek ship »Condylis«, transferred to the A.T.C. in 1915 as the »Genesee«.

lemtiden fik man også en britisk besætning om bord, og »Genesee« dampede atter af, medens vi stod og gloede på skibet, da det rundede pynten og forsvandt for vore øjne. Jeg så aldrig mere dette skib. Efter en uges tid blev besætningen sendt tilbage til New York, men skipperen, Finn Rasmussen, og jeg måtte blive på Santa Lucia i to måneder for at kunne være til stede under priserettens møder. Til slut kom briterne i tanke om, at rettergangen skulle finde sted i London, og vi fik da lov til at returnere til New York. I mellemtiden synes misforståelserne at være blevet ryddet af vejen, således at skibene fra mit rederi kunne sejle uden indblanding fra Royal Navy, og jeg fik et job på et af de andre skibe«.

Senere blev det oplyst, at »Genesee« var blevet tildelt regeringen på Santa Lucia ved priserettens afgørelse i London, og det sejlede resten af krigen med havnen Castries på Santa Lucia som hjemsted. Senere skiftede det navn flere gange for endelig i 1935 at totalforlise på Cumberlandkysten.

Medens »Genesee« kom i knibe på Santa Lucia, afventede Hans Isbrandtsen nyt fra den fra Norge indkøbte damper »Kankakee«, som var langt bag efter sin forventede ankomst til River Plate med en kullast fra Norfolk og Newport News. Der gik allerede rygter om, at skibet var meldt savnet, da Isbrandtsen modtog et brev fra Norge. Heri sendte slægtninge til kaptajnen hans første rapport med beretning om, at »Kankakee« var blevet stoppet af en britisk patruljebåd på Englishman's bank og derefter var dirigeret til Port Stanley på Falklandsøerne, hvor officerer og mandskab midlertidig var blevet interneret.

»Kankakee« ex »Hero« - nogle få dage i juni 1915 hjemmehørende i København som Albert Jensens »Lapland« før overførslen til New York - blev også endelig prisedømt af British Admiralty Court og sluttede sine dage i juni 1917 under engelsk flag, da det blev sænket i Nordsøen af en tysk flyvemaskine.

I henhold til en rapport i New York Times 29. september 1915 står det klart, at endnu flere end de seks ovenfor omtalte Wagner-skibe blev opsnappet af de allierede, idet det hedder: »Endnu et skib tilhørende American Transatlantic Company, for hvilket Richard Wagner fra New York er præsident, er tankskibet »Olex«, som er under bygning i Emden. Handelsdepartementet er blevet underrettet om, at T.H. Lahr i Rotterdam, agent for A.T.C., har ansøgt om provisorisk amerikansk registrering af skibet på trods af den kendsgerning, at det bygges på et tysk skibsværft, og på trods af, at »Dacia« og endnu et skib købt fra tyskerne efter krigsudbruddet er blevet beslaglagt af de allierede«.

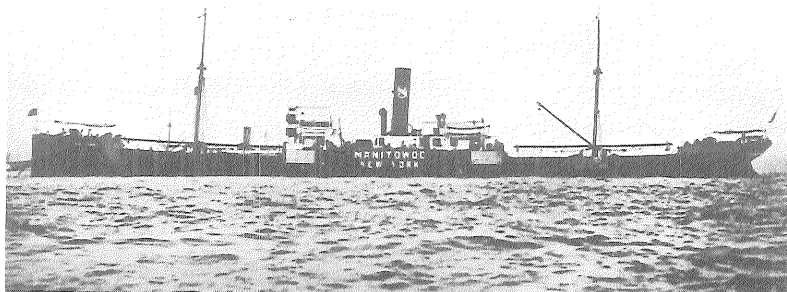
Det er egentligt bemærkelsesværdigt, at de gentagne opbringninger af amerikansk registrerede skibe ikke vakte nogen

som helst følelser i U.S.'s regeringskontorer førend i 1916. I august dette år fremkom imidlertid et tredje supplement til State Department White Book, hvori man kunne læse, at sekretær Lansing havde sendt den britiske ambassadør i Washington, Sir Cecil Spring-Rice, en skarp note med redegørelse for hans regerings stilling til beslaglæggelsen af A.T.C.'s dampere (New York Times' meddelelse af 17. august 1916). I denne korrespondance nævnes imidlertid kun tre skibe »Hocking«, »Gene-see« og »Kankakee«, som var permanent registreret i United States, og som førte Stars and Stripes, da de blev opbragt. Efter hvad New York Times for den 19. januar 1917 oplyser, var Department of Navigation ikke definitivt overbevist om, at A.T.C.'s skibe var berettiget til amerikansk registrering før hen på sommeren 1916.

Efter opbringningen af »Esrom« i januar 1916 synes der ikke at være foretaget flere opbringninger. Tilbage står dog at fortælle de syv skibes historie, som stadig var tilbage i Hans Isbrandtsens varetægt. Disse var:

»Manitowoc« ex dansk »Cleveland« ex græsk »Spyros Vallianos« - det største skib i flåden med 7600 tons dødvægt,
»Muskegon« ex dansk »Gotland« ex græsk »Leonidas Cambanis«,
»Ausable« ex dansk »Zealand« ex hollandsk »Laura«,
»Maumee« ex dansk »Djursland« ex hollandsk »Veerhaven«,
»Winnebago« ex dansk (og norsk) »Haugarland«,
»Winneconne« ex dansk »Hogland« ex svensk »Groveness« - det mindste af skibene med 1869 tons brutto,
»Allaguash« ex norsk »Rygja«.

Royal Navy's forfølgelse af Albert Jensen-skibene var endnu ikke slut i efteråret 1915, da »Manitowoc« var klar til at afgang fra River Plate med en last korn til New York. Skibets afgang blev udskudt, da nyheden om »Kankakee«s opbringning ud for River Plate blev kendt. Imidlertid besluttedes det, at »Manitowoc« skulle afgang til New York og, så vidt muligt, snige sig inden for



S/S »Manitowoc« ex »Cleveland« genindført til København i 1924 som »Grete Jensen«. *The S/S »Manitowoc«, formerly the »Cleveland«, reintroduced to Copenhagen in 1924 as the »Grete Jensen«.*

tremilezonen langs kysten med assistance af en lods, der var særlig kendt med dette farvand.

Denne lods var kaptajn Halvor Mikkelsen, en broder til den berømte danske, arktiske forsker Ejnar Mikkelsen. Halvor Mikkelsen var på dette tidspunkt i Buenos Aires med den opgave at overtage kommandoen over den argentinske fuldrigger »Stronsa«, der kort forinden var købt fra en lokal reder af Dampskibsselskabet Carl i København. »Stronsa« havde været oplagt i River Plate i adskillige år, og der krævedes derfor ganske lang tid til at klargøre skibet. Kaptajn Mikkelsen havde derfor tid tilovers til et lille eventyr i selskab med den tidligere fører af »Kankakee«.

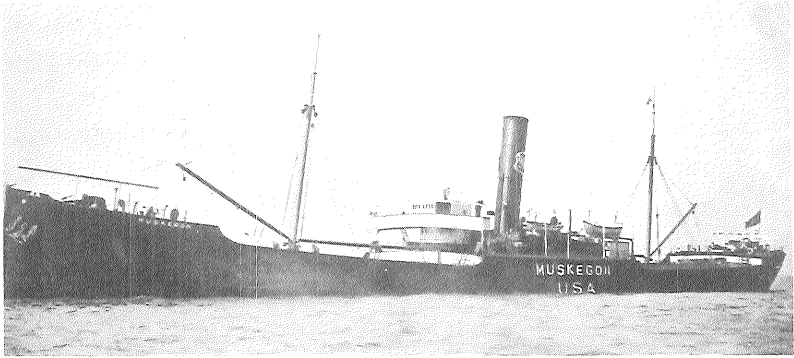
De mørklagde lanterne og slap lykkeligt forbi Royal Navy's vagthunde. Efter at være vel ankommet til New York tilbød Hans Isbrandtsen, at Halvor Mikkelsen kunne overtage

kommandoen for et af skibene. Men først ønskede Mikkelsen at fuldføre sit oprindelige job, som han stadig mente havde første prioritet. Han satte altså atter kursen mod Buenos Aires og førte »Stronsa« velbeholden til Danmark, hvor den senere blev kendt som det kombinerede fragt- og skoleskib »Valkyrien«.

Endnu en officer, som bør nævnes, er Carl Høgstedts far, kaptajn O.F. Høgstedt. Han havde sluttet sig til Isbrandtsenholdet nogle måneder før hans søns ankomst og mødte første gang sin fremtidige arbejdsgiver i begyndelsen af februar 1915, da han søgte stilling som skipper i et af Albert Jensens skibe. Efter samtalen med Isbrandtsen omtalte han hjemme det fine indtryk, som denne havde gjort på ham. I slutningen af februar tog kaptajn Høgstedt til Napoli med en besætning på 25 mand for at overtage den netop indkøbte græske »Leonidas Cambanis« (omdøbt til »Muskegon«). I det følgende beretter Carl Høgstedt, hvordan det lykkedes hans far at føre »Muskegon« til New York:

»Da de ankom til Napoli, henvendte kaptajn Høgstedt sig til den græske reder for at overtage skibet. Han havde købesummen parat, men den græske skibsreder havde alle slags undskyldninger at fremføre og ville ikke udlevere skibet. Priserne for second hand skibe var steget ganske betydeligt i de uger, der var forløbet efter handelens indgåelse, og grækeren forsøgte på enhver tænkelig måde at få salgskontrakten annulleret.

Efter tre ugers forsøg på narrestreger måtte grækeren give op og aflevere skibet i henhold til den indgåede kontrakt. Det blev overtaget påskesøndag den 4. april 1915 og omdøbt til »Gotland« med København som hjemsted. »Gotland« var charretret for en rejse med korn fra Buenos Aires til Rotterdam, men på grund af forsinkelsen med skibets aflevering skulle der lidt mere end almindeligt held til på ballastrejsen til Buenos Aires at nå rettidig frem før charterkontraktens udløbsdato. Men min far var overbevist om, at han nok skulle klare det. Da de var i nærheden af Las Palmas, sprang der imidlertid et hoveddamp-



S/S »Muskegon« ex »Gotland«. A.T.C.'s skorstensmærke: Et skjold på sort skorsten. Tegnene i skjoldet syntes at være varieret lidt for hvert af de enkelte underrederier. *The S/S »Muskegon«, formerly the »Gotland«, with the A.T.C.'s funnel marking: A shield on a black funnel. The marks in the shield seem to have varied a little for each of the subsidiary shipping companies.*

rør i maskinen, hvorfor man måtte søge ind til Las Palmas for reparation, og dermed var det en endelig kendsgerning, at charteren i Buenos Aires var tabt.

Efter at Albert Jensen-skibene var sat på briternes sorte liste, var det umuligt at nå »Gotland« med et telegram fra Danmark. Da Hans Isbrandtsen kom til New York, forsøgte han at telegrafere instruktioner til far i A.T.C.'s navn, men som min far fortalte mig senere, havde han aldrig hørt om noget rederi med dette navn, og han ignorerede derfor telegrammerne, medens han samtidig forsøgte at få forbindelse med kontoret i København - dog uden resultat. Så telegraferede Isbrandtsen igen og brugte denne gang sit eget navn, og dermed var forbindelsen genoprettet.

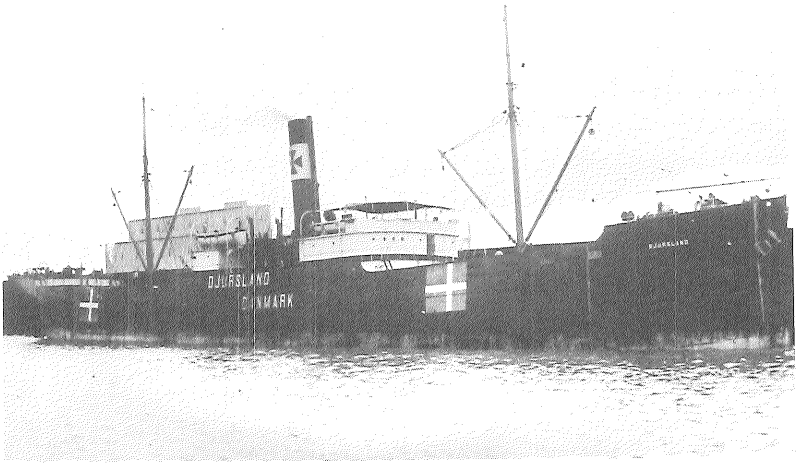
Hans Isbrandtsen forsøgte fra New York at arrangere en charter til skibet, men da det var på den sorte liste, var det ikke muligt. Følgen blev, at far fik frie hænder til at finde beskæftigelse til skibet og til at forsøge at bringe det til USA. Far havde

afsluttet mange charteraftaler i sine dage i sejlskibene og kendte derfor til, hvordan sådanne forretninger skulle ordnes. Efter nogen søgen fandt han en last hørfrø fra Rosario til New York. Hvordan det lykkedes, ved jeg ikke, men han fortalte mig senere, at før blækket var tørt på underskriften, blev han spurgt af chartereren, om hans skib var »Gotland«, for anker på floden, og på den britiske sorte liste. Da kaptajn Høgstedt bekræftede dette, ønskede chartereren omgående at annullere kontrakten, men det ville far ikke høre tale om. Han hævdede, at charterpartiet var fuldstændig i orden og korrekt underskrevet af begge parter, og at han ville være i Rosario for indladning således, som det var stipuleret.

De dampede derfor af sted til Rosario, og lasten lå klar til dem, men afskiberen lavede en masse vrøvl. Han ville hverken levere eller assistere med at finde sække til den del af lasten, der skulle pakkes i sække af hensyn til skibets stabilitet. »Gotland« var en singledecker på ca. 5700 tons dødvægt. Det var ikke til at opdrive så meget som een sæk i Rosario eller omegn, men dette synes ikke at have forurolet min far. Han indtog bulklasten af hørfrø og brugte derefter alle de sække, man havde om bord, gamle kartoffelsække o.s.v., så godt det kunne lade sig gøre, og satte så kursen mod New York. Efter hvad min far har oplyst, blev det en ganske normal rejse. De bunkrede ud for St. Thomas, og efter 32 dage ankom »Gotland« (»Muskegon«) til New York for udlosning af hørfrøladningen i god stand til Spencer & Kellogg's anlæg ved Edgewater/New Jersey«.

Dette var i august 1915.

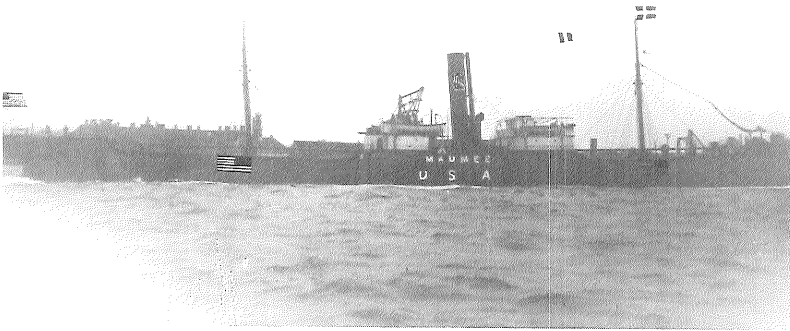
I løbet af efteråret 1915 var stadig flere af skibene «kommet over», og Isbrandtsen og Carl Høgstedt havde en travl tid med at arrangere indregistreringen under amerikansk flag samt gøre skibene klar til fart. Alle ikke-amerikanske officerer fik lov til at blive og gøre tjeneste om bord, men en betingelse var, at de skulle lade sig underkaste en eksamen under kontrol af Coast Guard.



S/S »Djursland« med Albert Jensen-rederiernes normale skorstensmærke: Rødt malteserkors i hvidt bælte på sort skorsten. *The S/S »Djursland« with the Albert Jensen shipping companies' normal funnel marking: A red Maltese cross in a white belt on a black funnel.*

De blev forberedt til denne eksamen af kaptajn Pugsley, som beregnede sig 20 dollars pr. mand for undervisningen. Da samme kaptajn Pugsley også var eksaminator, var det næsten dødsikkert, at man bestod. De opnåede derefter det, der kaldtes »a red ink license«, som kun var gældende for det skib, der udtrykkelig var nævnt deri.

I september 1915 lastede »Maumee« stykgods bestemt til Göteborg. Indladningen skete under skarp overvågelse af embedsmænd fra den britiske regering, idet intet skib kunne sejle til Skandinavien uden et certifikat, der angav lastens art og dermed garanterede sikker og uhindret passage fra britisk side. Ikke desto mindre var Hans Isbrandtsen overbevist om, at Royal Navy på trods af et hvilket som helst dokument ville finde



Samme skib som »Maumee« for indgående i København. *The same ship as the »Maumee« on its way into Copenhagen.*

en eller anden grund til at opbringe skibet, hvis muligt. Isbrandtsen diskuterede problemet med kaptajn O.F. Høgstedt, som foreslog, at man skulle vælge en rute nord om Island. Da Isbrandtsen ikke havde fuld tillid til den kaptajn, der havde kommandoen af skibet, bad han kaptajn Høgstedt om at tage med som ekstrafører. Hvis kaptajnen ikke nøje fulgte de instrukser, som blev givet inden afsejlingen, var Høgstedt bemyndiget til at overtage kommandoen af skibet og forsøge at fuldføre missionen.

Dette viste sig at være en god forholdsregel. Ingen om bord undtagen de to skippere blev informeret om den planlagte rute. Havde besætningen kendt den, ville de uden tvivl have afslået at sejle. »Maumee« afgik fra New York i ruskvejr, og i stedet for at styre nordøst blev kursen lagt sydøst over med alle lanterner slukket, indtil de nåede midt ud i Atlanten. På dette tidspunkt

blev kursen ændret til stik nord. Det viste sig imidlertid, at »Maumee«s ordinære kaptajn stik imod instruktionerne før afgangen fra New York ikke havde sikret sig nye kort for passagen nord om Island.

»Tror du, at jeg er sådan en tåbe, så jeg går nord om Island på denne tid af året«, sagde han. »Vi lovede begge Isbrandtsen at gøre vort bedste for at bringe skibet sikkert over«, svarede Høgstedt. »Den eneste sikre rute går nord om Island, hvor vejret er for barskt for u-bådene og patruljeskibene - kort eller ikke kort, vi går nord om«.

Den følgende diskussion var ophedet, men af kort varighed. Høgstedt overtog kommandoen, og efter et par uger passerede »Maumee« den arktiske cirkel for at følge 68. breddegrad nord om Island, der ikke var meget større end en penny på det eneste forhåndenværende kort over dette farvand. Under hele passagen førte de intet synligt lys, førend de anduvede Harstad i Norge. Derfra fulgte de kysten i beskyttet, neutralt farvand, indtil de nåede Göteborg som den endelige destination. Det blev senere opdaget, at Royal Navy virkelig havde sendt patruljeskibe på udkig efter »Maumee« i flere områder, da man havde til hensigt at opbringe skibet.

Kaptajn Høgstedt returnerede omgående som passager i »Frederik VIII« til New York, hvor et lignende job ventede ham om bord i »Winneconne«. Dette skibs kaptajn, Hugo C. Petersen, var mere af en eventyrer og havde ingen indvendinger imod at tage den »hjerteskræende« nordlige rute, selvom det nu var den mest ubarmhjertige tid på året med frost og svære storme, og uden at solen kom over horisonten. På rejsen tilbage fra Sverige til New York forsøgte »Winneconne« ikke at bryde den britiske blokade. Anråbt af et britisk patruljeskib, blev damperen bragt til Stornoway og lå der nogle dage. Derefter fik det lov til at fortsætte, antagelig på grund af henvendelser fra den amerikanske ambassade i London.

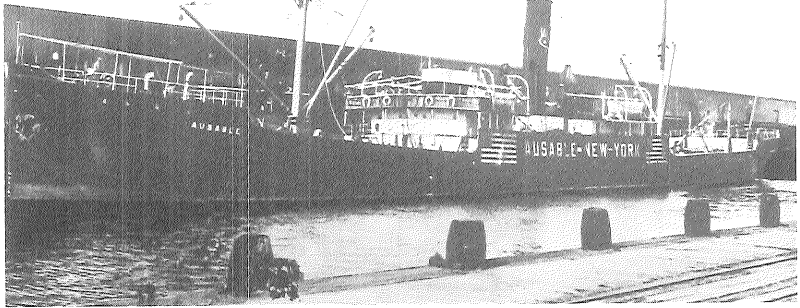
Kaptajn Høgstedts søn, rederiets inspektør, havde også fuldt

op at gøre. I slutningen af december ankom »Allaguash« til New York med kraftige skader efter en kollision. Med kaptajn P. Jensen fra Thurø som fører var skibet afgang fra København i august med destination New York, men den 10. september stødte det i Nordatlanten nær New Foundland sammen med den norske bark »Ravencourt« på rejse fra Pictou til Penarth med tømmer. »Allaguash« blev ramt vinkelret på midtskibs, hvorved der opstod et stort hul i siden ind til maskinrummet. Sejlskibets bovspryd væltede samtidig en af samsonposterne og punkterede skorstenen. »Ravencourt«s forskib blev mast sammen helt ned til vandlinien, næsten til kranbjælken, og toppen på formasten faldt ned. Begge skibe var imidlertid i stand til at nå ind til St. Johns N.F., og her blev der gjort arrest i damperen med et krav på \$ 25.000 for beskadigelser på barken. Isbrandtsen ordnede omgående en garantistillelse for beløbet, og den 21. september fik »Allaguash« tilladelse til at fortsætte rejsen efter provisorisk udbedring af skaderne.

Afløbsrøret fra kondensatoren var brækket af, og i stedet var en ventilatorhætte blevet anbragt for at lede vandet over bord. Den endelige reparation i New York tog over en måned, og da »Allaguash« kunne stikke til søs igen, var kaptajn Jacob Schmidt fra Dragør skipper på skibet.

Senere samme år kom »Ausable« til New York i ballast. Ved købet i Holland var kedlerne i dårlig stand, men nye fyrkanaler, røgkamre og kedelrør var stuvet i agterlasten. Der blev indhentet tilbud fra alle skibsværfterne i New Yorks nærhed for udførelsen af de nødvendige kedelreparationer, men de afgivne priser og tiden for arbejdets udførelse var så overdrevne, at Carl Høgstedt sammenlignede dem med landevejsrøveri og påpegede, at reparationen ville kunne udføres i Danmark for den halve sum. »Godt«, sagde Isbrandtsen, »vi må finde en eller anden måde til at få skibet derover, og så er det op til dig at få arbejdet udført«.

»Ausable« blev derfor sluttet for en last bomuldsfrøkager fra



S/S »Ausable« ex »Zealand«. I 1924 genindført som »Mette Jensen«. *The S/S »Ausable«, formerly the »Zealand«, reintroduced in 1924 as the »Mette Jensen«.*

Gulfen til Esbjerg. Netop før afgangen fra Galveston opstod der af ukendt årsag brand i bunkerne. Der blev talt om tysk sabotage. Heldigvis viste skaden sig at være ubetydelig, og man opnåede det nødvendige sødygtighedspas til fortsat rejse. På grund af skibets svage kedler anså man det dog alt for risikabelt at sende skibet op gennem den arktiske midvinter. I stedet blev skibet dirigeret gennem Pentland Firth, og lige som alle andre handelsskibe blev det dirigeret til Kirkwall for inspektion. I modsætning til »Esrom« fik det tilladelse til at fortsætte efter to dages ophold, og efter at være udlosset i Esbjerg, udførtes den nødvendige reparation af Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri. Reparationen blev udført tilfredsstillende under opsyn af Carl Høgstedt.

Ved hans tilbagekomst til New York i foråret 1916 blev han modtaget på piren af Hans Isbrandtsen, som bad ham fortsætte omgående til Cuba, hvor »Maumee« var i vanskeligheder. Med kaptajn J.C. Jørgensen fra Svendborg som fører havde skibet indtaget en last sukker i Cienfuegos, og da man valgte den vestlige rute for at undgå krigszonen, var man så uheldig at løbe på klipperne ved Holland's Point. Da Carl Høgstedt ankom til Habana, var »Maumee« allerede der. Skibet var blevet flotbragt med lækager og ganske grimme skader i bunden. Dykkere dækkede nu de største huller med metalplader, og en del af ladningen blev oplossen for at give adgang til rendestenene, som blev udcementeret. Derefter indtog man atter restlasten og fik tilladelse til at fuldføre rejsen til New York, hvor skibet blev dokket og repareret efter udlosning af sukkerlasten.

Enorme mængder af cubansk sukker blev transporteret til Staterne i disse år, og det siges, at Hans Isbrandtsen fragtede flere ladninger end nogen anden reder. Imidlertid var det kun få af ladningerne, der blev sejlet med A.T.C.'s forholdsvis store skibe. Under krigen optrådte Isbrandtsen også som agent for mange norske og danske redere, som havde store vanskeligheder med at opretholde kontakten med deres skibe i USA, og disse blev fragtet af Isbrandtsen i Cubafarten såvel som i andre farter til og fra USA.

Blandt de redere, der benyttede Isbrandtsen, var hans fætter, A.P. Møller, samt naturligvis Albert Jensen og dennes slægtning Hans Jensen. Den 13. oktober 1915 skrev Hans Isbrandtsen til en dansk skibsreder:

»Raterne på korn til Skandinavien er i stigning. I øjeblikket kan der ikke skaffes skibe nok her til at dække tonnagebehovet til andre destinationer. I Norfolk for eksempel er alle moler fyldt med kul, der venter på at blive afskibet sydpå, og der er ingen skibe til at klare det«

I denne periode optrådte Hans Isbrandtsen også som forhandler ved køb og salg af skibe på sine arbejdsgivers vegne.

Han huskede familietraditionerne fra sejskibstiden og var blandt andet interesseret i købet af den store tyske 4-mastede bark »Kurt«, som lå oplagt i en havn på Pacifickysten på grund af krigen. Der kom nu ikke noget ud af den forretning, antagelig var forhindringerne for store med hensyn til at bringe skibet under dansk flag. Da USA kom med i striden blev barken overtaget af United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation og sat i fart under navnet »Moshulu«.

Damperne fra A.T.C., hvis kontor i begyndelsen af 1916 var flyttet til 17 Battery Place, beskæftigedes hovedsageligt i farten med kul fra USA til østkysten af Sydamerika. Derfra gik rejsen gennem Magellanstrædet til Pacifickysten, hvor man i Chile indtog en last chilesalt peter, og så gik det hjemad igen gennem den nyligt åbnede Panamakanal. I nogle tilfælde gik sydbound skibe direkte fra USA til Antofagusta, Mejillones, Taltal eller Callao. Andre af skibene returnerede efter udlosningen i Montevideo, Bahia eller Buenos Aires nordpå med last af korn, uld eller stykgods til USA.

Under udlosning af kul i Bahia Blanca i december 1916 fik skibet grabben en støtte i underlasten på »Muskegon«, og i forfjamskelse gav spilmanden mere damp i stedet for at stoppe spillet. Resultatet var, at formasten blev trukket agter efter og styrtede omkuld, hvorved en del af broen knustes, ligesom der opstod andre skader. En medvirkende årsag til skadernes omfang var, at forstaget var blevet fjernet for at give plads til losningen fra luge nr. 1. Heldigvis skete der ingen personskader, men der var ikke - viste det sig - nogen midler i denne havn til at rejse masten, og dette måtte derfor udsættes, indtil damperen var tilbage i New York to måneder senere.

I begyndelsen af 1917 fragtede nogle af A.T.C.'s dampere sendinger af guld fra Baltimore til Sydamerika. Afladere var U.S.' banker, der på denne måde overførte beholdninger til deres forbindelser i Latinamerika. Gullet var bestemt til betaling af en stor del af den argentinske uldhøst, som var opkøbt af

amerikanske og britiske interesser, efter hvad man senere erfarede. Sendingerne var placeret i pengeskabsagtige kasser, som under skarp overvågning placeredes i bunden af lugerne i »Ausable«, »Maumee« og »Winnebago«. Derefter fyldtes lugerne op med kul, således at man forhindrede enhver mulighed for tyvestreger. Disse afskibninger bragte liv i et gammelt spøgelse i form af rygter om, at guldet var bestemt til tyske raiders, der opererede ud for Sydamerikas kyst. Adskillige andre af selskabets skibe synes at have deltaget i guldafskibningerne, idet beskyldninger blev indsendt til Navy Department fra besætningsmedlemmer om bord i »Manitowoc«, at dette skib så vel som »Muskegon« og »Allaguash« skulle agere som fødeskibe for tyske u-både. Ifølge New York Times fra 7. august 1917 blev de omtalte tre skibe derfor i nogen tid tilbageholdt i St. Thomas, men blev frigivet, »da ingen bekræftelse kunne skaffes«. Rygterne var efter sigende udspremt af en bestemt mand som hævn, fordi han var blevet fyret fra »Manitowoc«. Den 11. maj 1917 var der i flere New Yorker aviser indrykket halvsides annoncer, hvor A.T.C. udlovede en belønning på \$ 10.000 for beviser, der kunne føre til oplysning om personen/personerne, der bragte påstande i omløb angående selskabet eller dets skibes befragtninger.

På trods af opbringninger, tilbageholdelse af skibe samt havarier og ikke mindst stigende lønninger, krigsforsikringspræmier o.s.v. kunne A.T.C. deklarere en dividende på 30% for året 1916. Fragtindexet sat til 100 før krigen steg til ca. 300 i 1915, 600 i 1916 og 1000 i 1917.

Udover at sejle kul til Sydamerika og korn, uld og salpeter tilbage til USA's Atlanterhavshavne var flere af rederiets skibe i 1917 også beskæftiget i transatlantisk fart. »Manitowoc« med kaptajn O. Høgstedt som fører blev chartret af den schweiziske regering for adskillige rejser med korn til udlosning i Cette på Middelhavskysten. Andre af skibene bl.a. »Maumee« gik i timecharter for Belgian Relief og bragte store mængder korn til Rot-

terdam. De dampere, der ikke var beskæftiget på denne måde, blev fra tid til anden rekvireret af regeringen for indsats i forbindelse med krigstransporterne.

Hen mod slutningen af 1917 fandt Hans Isbrandtsen sig efterhånden delvis aflastet for den normale arbejdsbyrde i kontoret på Battery Place og fandt derfor tiden moden til et trip til Europa. Rejsen skulle tjene to formål. Dels ville han gerne tilbringe julen sammen med familien i Dragør - noget han længe havde lovet, og dels var det hans hensigt at finde nogle nye forretningsmuligheder. Herom skrev han til en ven den 1. februar 1918:

»... som du måske ved, har jeg i det sidste års tid optrådt som agent for forskellige skandinaviske skibsredere i Amerika, og jeg vil meget gerne udvide denne gren af kompagniets virksomhed. Specielt nu da vore skibe sejler for regeringen, ville det være ønskeligt, hvis disse neutrale skibe, hvoraf mange ligger ubeskæftiget i amerikanske havne, kunne nyttiggøres for amerikanske interesser. Jeg har gjort nogle fremskridt i denne forbindelse«.

Isbrandtsen ville også gerne diskutere forskellige spørgsmål med Reliefkommissionen i Belgien i forbindelse med anvendelsen af A.T.C.'s skibe. Endvidere havde han planer om at tage til London i den hensigt at finde ud af, om det var muligt at opnå en eller anden form for kompromis med hensyn til et krav, som Wagner havde fremsat i forbindelse med skibenes opbringning i 1915.

Da han forlod New York den 20. november 1917 om bord på »Hellig Olav« til København, regnede Hans Isbrandtsen med, at det ville være en let sag at komme tilbage til USA via England, og han stolede på, at Herzog, selskabets vicepræsident, ville sørge for at arrangere tilbagerejsen i de første dage af januar 1918. Der kom imidlertid ingen indrejsetilladelse, og da Isbrandtsen tog sagen op fra denne side af Atlanten, stødte han på bjerge af vanskeligheder. Myndighederne afslog simpelthen

at give ham visum til genindrejse i USA. Det var ikke blot den omstændighed, at der under krigen var dukket mange institutioner og kontorer samt en særlig paskontrol op i USA, der lagde hindringer i vejen, men også hans rederi syntes at have droppet ham.

Og det var virkelig tilfældet. Da det endelig lykkedes for ham at opnå visum og vendte tilbage til New York i juni 1918, var han uden arbejde. Skibene var blevet overtaget af Foreign Transport and Mercantile Corporation med sæde i 8-10 Bridge Street, Washington, uden at det med et ord var blevet meddelt Isbrandtsen; medens han var »indefrosset« i Danmark, var de syv dampere, der af ham og Carl Høgstedt i 1915 var overtaget som nedslidte rustbunker, men nu var i fin stand, blevet overført til et nyt rederi. Dette var også tilfældet med bankkontoen, som i løbet af disse tre år fra absolut ingenting var vokset til ni millioner dollars.

Denne beretning ville være ufuldstændig uden omtale af den videre skæbne for de syv dampere, og her kommer navnet Albert Jensen atter ind i billedet.

»Winneconne« eksisterede ikke mere; den var torpederet af en tysk u-båd ud for den hollandske kyst i 1918. De resterende seks skibe, i hvilke de fleste af de skandinaviske officerer var blevet erstattet med amerikanere, var hovedsagelig beskæftiget i transatlantisk charterfart, men det ser ud til, at de var blandt de første oplæggere, da depressionen efter krigen satte ind. I 1923-24 dukkede alle seks skibe atter op i det danske skibsregister og atter ejet af Albert Jensen.

Jensen Linien eksisterede imidlertid blot nogle få år; der opstod økonomiske vanskeligheder, og hele forretningen blev likvideret.

Hans Isbrandtsen tabte jo imidlertid ikke modet efter tilbagekomsten til New York. Hans senere samarbejde i USA med rederiet A.P. Møller og hans endnu senere opbygning af et stort, selvstændigt rederi under Stars and Stripes hører imidlertid

ikke med til denne historie. Den amerikanske journalist James Dugan har i bogen »American Viking» beskrevet det videre hændelsesforløb i traditionel - lidt flot - amerikansk stil, og libertyskibet »Flying Enterprise«s forlis efter anden verdenskrig medvirkede jo også til, næst kaptajn Carlsen, at gøre Hans Isbrandtsens navn verdenskendt.

Skibsliste

S/S »Dorte Jensen« (I) - 1377 brt - 1950 dw.

Bg. Flensburger Schiffsbau Gesellschaft 1894 til D/S Urania A/S, Kbh. som »Urania«. 1901: C.K. Hansen, Kbh. »Vordingborg«.

Dec. 1914: A/S Dampskibet Dorte Jensen, Kbh. »Dorte Jensen«.

Feb. 1915: D/S Vejle A/S, Vejle: »Alliance«. Juli 1915: A/S Herdebred, Skien: »Alliance«. Fra 1935 til 1948 diverse norske rederier under navnene »Rona«, »Securitas« og »Torvåg«. Ophugget Göteborg 1948.

S/S »Dorte Jensen« (II) - 2086 brt - 3050 dw.

Bg. Wood, Skinner & Co., Newcastle 1901 til G.C. Volckmar, Christianssund N: »Romsdal«. 1906: Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen: »Hugin«.

Juni 1915: A/S Dampskibet Dorte Jensen, Kbh. »Dorte Jensen«.

Maj 1916: A/S D/S Hamlet, Kbh: »Macbeth« (navnet ikke registreret, men meldt sunket under dette navn, minesprængt 18.6.1917.

S/S »Ellen Jensen« - 1195 brt - 2520 dw.

Bg. Richardson, Duck & Co., Stockton/Tees 1888 til Orders & Handfort, Newport: »Rosario«. 1899: C.K. Hansen, Kbh: »Stjerneborg«. 1906: D/S H. Kirschner A/S, Kbh: »Edison«. 1909 atter C.K. Hansen: »Hundborg«.

Dec. 1914: A/S Dampskibet Ellen Jensen, Kbh: »Ellen Jensen«.

Jan. 1915: Løkkens Verk, Skien: »Höidal« - senere under norsk flag som »Kis« og »Gulnes«. Ophugget i Vado Ligure/Italien 1937.

S/S »Vestland« - 3538 brt - 5300 dw.

Bg. Wm. Gray & Co., W. Hartlepool 1898 til Jacob Christensen, Bergen: »Sanna«.

Marts 1915: A/S Dampskibet Vestland, Kbh: »Vestland«.

11.4.1915 afgået Narvik til Middlesbrough med malmlast - derefter forsvundet med 27 mands besætning.

S/S »*Vinland*« - 3589 brt - 6040 dw.

Bg. Wm. Gray & Co., W. Hartlepool 1904 til Jacob Christensen, Bergen:
»Rags«.

Marts 1915: A/S Dampskibet Grønland, Kbh. »*Vinland*«. Planlagt disponeret af A.T.C. og omdøbt »*Seneca*«, men forblev i Danmark.

Dec. 1916: Det Bergenske D/S, Bergen: »*Vela*« - senere under norsk flag »*Zephyros*« og »*Fjeld*«. Ophugget i Hamburg 1935.

S/S »*Island*« - 3180 brt - 5200 dw.

Bg. A. Rodger & Co., Glasgow 1894 til Burrell & Son, Glasgow: »*Strathcarron*«. 1899: J.T. Lunn & Co., Newcastle: »*Heathdene*«. 1900: A/S D/S Inga, Kbh.

»*Granaria*«. 1910: D/S Atlantic A/S, Kbh. »*Esrom*«. 1912: C.K. Hansen, Kbh.

Dec. 1914: A/S Dampskibet Island, Kbh: »*Island*«. Disponeret af A.T.C.: (»*Saco*«?). Primo 1916 p.r. New York - Göteborg med stykgods opbragt under engelsk flag som »*Esrom*«, disponeret af Everett & Newbiggin, London.

Aug. 1916 frigivet og solgt til D/S Atlanterhavet A/S, Kbh. »*Island*«. På første rejse til England for bunkring opbragt af tysk krigsskib 6 miles NV for Kullen og ført til Swinemünde. Prisedømt og s.t. Emil R. Retzlaff, Stettin: »*Fasolt*«. Ophugget Bremerhaven 1930.

S/S »*Falkland*« - 2224 brt - 3475 dw.

Bg. J. Readhead & Co., South Shields 1888 til P. Hick jr. & Co., Scarborough: »*Thorntondale*«. 1901: J.A. Acha, Montevideo: »*Uriarte* Nr. 4«.

Juni 1915: A/S Dampskibet Falkland, Kbh: »*Falkland*«.

Nov. 1916: D/S Libra A/S, Kbh. 3.1918: Det Dansk-Franske D/S, Kbh.

8.12.1921: På rejse Susa - Stettin med fosfat strandet ved Darsserort og slået til vrag.

S/S »*Nyland*« - 4409 brt - ca. 7500 dw.

Bg. R. Duncan & Co., Glasgow 1901 til McLaren & McLaren, Glasgow: »*Afton*«. 1903: Chr. Michelsen & Co., Bergen: »*Solveig*«.

Juni 1915: A/S Dampskibet Nyland, Kbh: »*Nyland*«. Overtaget i Marseille og planlagt disp. af A.T.C. som »*Saginaw*«. Beslaglagt inden afsejlingen af den franske regering: »*La Marne*« - senere »*Marne II*«.

6.1920: Cie. Generale Transatlantique: »*Vauclin*« af Marseille.

1934: ophugget af Petersen & Albeck, Kbh.

S/S »*Sydland*« - 5133 brt - ca. 8000 dw.

Bg. Wood, Skinner & Co., Newcastle 1911 til Petter Olsen, Christiania: »*Bangor*«. 1914: G.W. Brueneck, Christiania: »*Seattle*« (allerede tysk forbindelse?). Tilbagegået til det norske rederi samme år og atter omdøbt »*Bangor*«.

Marts 1915: Albert Jensen (A/S Dampskibet Sydland?), Kbh: »*Sydland*«. Skulle disp. af A.T.C. med navnet »*Seattle*«, men på overfarten opbragt ved Falk-

landsøerne. Under engelsk flag som »Bangor« disp. af Ulster's Head Line (G. Heyn & Sons Ltd.), Belfast - senere overdraget til Union Government of South Africa.

1927: Matsuoka K.K.K., Fuchu: »Toyokawa Maru«. 5.7.1945 minesprængt ud for Shimonoseki.

»Livland« - 1259 brt - 1850 dw.

Bg. Blyth Shipbuilding Co. Ltd., Blyth 1906 til Alfred Christensen & Co., Kbh: »Lady Furness«. 1912: J.P. Jönsson, Landskrona: »Grovelea«.

Marts 1915: Albert Jensen (A/S Dampskibet Livland eller Finland?), Kbh: »Livland«. Skulle disp. af A.T.C. med navnet »Hocking« (I), men opbragt på overfarten. Disp. under engelsk flag af Gas, Light & Coke Co., London: »Phare«, efter prisedom.

31.10.1917: Torpederet af tysk »UB.35« p.r. Tyne-London med kul. 14 mand omkommet.

»Grønland« - 2454 brt - 4250 dw.

Bg. Wm. Gray & Co., W. Hartlepool 1895 til R. Hardy & Co., W. Hartlepool: »Parklands«. 1899: Wm. Ruys & Zonen, Rotterdam: »Ameland«.

Marts 1915: A/S Dampskibet Grønland, Kbh: »Grønland«. Overført til A.T.C. omdøbt »Hocking« (II). Ultimo 1915 opbragt p.r. New York - Hampton Roads og ført til Halifax. Overtaget af canadiske regering - senere disp. af J. Cory & Sons, London, men hjst. Halifax.

1921: Orders & Handford, Cardiff - stadig »Hocking«. Ca. 1930: »Fina« af Tripolis. 1932 jugoslavisk som »Talas«. 1941 atter under engelsk kontrol. 17.11.1941: Strandet ud for Funk Island.

S/S »Finland« (I) - 2892 brt - 4790 dw.

Bg. Wm. Pickersgill & Sons, Sunderland 1900 til F.C. Strick & Co. Ltd., Swansea: »Avristan«. 1911: L.N. Condylis, Andros: »Condylis«.

Feb. 1915: Albert Jensen (A/S Dampskibet Finland?), Kbh: »Finland«. Overført til A.T.C. som »Genesee«. 1915: Opbragt og tildelt Government of St. Lucia.

1923: »Eleni« af Syra. 1930: A. Kristensen, Stockholm: »Malin«.

1933: »Esbo« af Helsinki. 19.10.1935 strandet på Cumberland's kyst og solgt som vrug til Troon for ophugning.

S/S »Lapland« - 3718 brt - ca. 6500 dw.

Bg. Osbourne, Graham & Co., Sunderland 1899 til Nilson & Nyqvist, Drammen: »Hero« - senere Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen.

Juni 1915: Albert Jensen (A/S Dampskibet Lapland?), Kbh: »Lapland«. Videre til A.T.C. som »Kankakee«. Primo 1916 opbragt og disp. af Everett & Newbiggin, London, under samme navn. 14.6.1917 sænket af tysk flyver i Nordsøen ud for Sunk.

S/S »Zealand« - 3160 brt - ca. 6000 dw.

Bg. Jan Smit Czn., Alblasserdam 1901 til Jos. de Poorter, Rotterdam: »Laura«.
Maj 1915: Albert Jensen, Kbh. »Zealand«. Videre til A.T.C. som »Ausable«
(LFNR - Reg.213.697). 1919: Foreign Transport & Merc. Corp.
4.1924: A/S Dampskibet Mette Jensen, Kbh: »Mette Jensen«. 1926: D/S Codan
A/S (T.C. Christensen), Kbh. 1928: M. Kalnins, Riga: »Kuhrs«. 1937 ophugget
i Bo'hen/Skotland.

S/S »Cleveland« - 4549 brt - 7600 dw.

Bg. Russell & Co., Glasgow 1902 til A.S. Vagliano, Cephlonia (Argostoli): »Spyros Vallianos«.

Maj 1915: A/S Dampskibet Cleveland, Kbh: »Cleveland«. Videre til A.T.C. som
»Manitowoc« (LFNG - Reg.213.621). 1919: Foreign Transport.

2.1924: A/S Dampskibet Grete Jensen, Kbh: »Grete Jensen«. 1926: D/S Codan
A/S, Kbh: »Svendborgsund«. 1928: »Alafia« af Piræus.

1931: Ophugget i Grækenland.

S/S »Gotland« - 3323 brt - 5700 dw.

Bg. John Readhead & Sons, South Shields 1897 til W. & C.T. Jones, Cardiff:
»Afonwen«. 1910: E.C. Embiricos, Andros: »Leonidas Cambanis«.

Jan.1915: A/S Dampskibet Gotland, Kbh: »Gotland«. Videre til A.T.C. som
»Muskegon« (LFPG - Reg.213.636) - 1919: Foreign Transport.

6.1924: A/S Dampskibet Kirsten Jensen, Kbh. »Kirsten Jensen«.

31.8.1924: Kondemneret efter brand på New Foundland og ophugget.

S/S »Haugarland« - 4280 brt - 7280 dw.

Bg. Craig, Taylor & Co., Stockton/Tees 1900 til Deas Foster & Co., London:
»Heathcraig«. Ca. 1908: Harris & Dixon Ltd., London: »Hampton«.

1913: H.M. Wrangell & Co., Haugesund: »Haugarland«.

Apr.1915: Albert Jensen, Kbh. »Haugarland«. Videre til A.T.C. som »Winne-
bago« (LFMV - Reg.213.528). 1919: Foreign Transport.

Feb.1924: A/S Dampskibet Fie Jensen, Kbh: »Fie Jensen«. Indrettet til kreatur-
transport for fart Canada - England. Nov., 1925 omdøbt »Ontario«.

4.1926: D/S Ontario A/S (T.C. Christensen ?) Kbh. Apr.1927 ophugget i Hol-
land.

S/S »Hogland« - 1874 brt - 3150 dw.

Bg. Osbourne Graham & Co., Hylton/Wear 1907 til Alfred Christensen & Co.,
Kbh: »Annette Furness«. 1911: British Maritime Trust - Furness, Withy & Co.,
London. 4.1912: J.P. Jönsson, Landskrona: »Groveness«.

Feb.1915: Albert Jensen, Kbh: »Hogland«. Videre til A.T.C. som »Winnecon-
ne« (LFNM - Reg.213.661). 2.6.1918: Sænket af tysk »U.151« 50 miles SØ for
Barnegatt fyr.

S/S »Djursland« - 2556 brt - 4250 dw.

Bg. Furness, Withy & Co. Ltd., W. Hartlepool 1897 til J.F. Wilson & Co., W. Hartlepool: »Maylands«. 1909: Gebr. van Uden, Rotterdam: »Veerhaven«.

Marts 1915: A/S Dampskibet Djursland, Kbh: »Djursland«. - Videre til A.T.C. som »Maumee« (LFNK - Reg.213.660). 1919: Foreign Transport.

Nov.1923: A/S Dampskibet Dorte Jensen, Kbh: »Dorte Jensen«, men allerede dec.1924 s.t. Genua for ophugning.

S/S »...land« (?) - 3876 brt. - 6800 dw.

Bg. J.L. Thompson & Sons, Sunderland 1905 til J.L. Mowinckel, Bergen: »Rygja«.

Juni 1915: Albert Jensen, Kbh. (fik muligvis aldrig dansk navn). Videre samme måned til A.T.C. som »Allaguash« (LFND - Reg.213.696). 1919: Foreign Transport.

Feb.1924: A/S Dampskibet Birte Jensen, Kbh: »Birte Jensen«.

Apr.1926: D/S Codan A/S, Kbh: »Guldborgsund«. 1927: M.G. Chrussachi, Chios: »Marathon«. Ca. 1932: N.J. Pissis & M. Weismann, Piræus (J.D. Chandris & N.J. Pissis): »Kosti«. 3.9.1939: Minesprængt ved Falsterbo (1. krigsforlis i danske farvande). Atter hævet og repareret.

1941: Birger Krogius, Helsinki: »Arica«. 1950: »Tirrenia« af Helsinki.

Jan.1953: Sunket i Rødehavet ud for Eritrea efter brand om bord.

S/S »Finland« (II) - Navnet er ikke bekræftet - 1339 brt - 1860 dw.

Bg. J. Crown & Sons Ltd., Sunderland 1906 til Furness, Withy & Co., W. Hartlepool: »Tudhoe«. Juli 1913: J.P. Jönsson, Landskrona: »Grovmont«.

3.1915: s.t. Albert Jensen, Kbh: »Finland« (?). På første rejse beslaglagt og overtaget af Gas, Light & Coke Co., London: »Capitol«.

Ca. 1925: K.S. Nordgreen, Bergen: »Vilma«. 1947: H. Liljestrand, Helsinki: »Inga L.«. 1954 omdøbt »Aira«. 1954: W. Rostedt, Åbo: »Lisbet«. Ophugget 1957.

Skibe overtaget direkte fra Tyskland af A.T.C.:

S/S »Housatonic« (LFHT - Reg.213.094) - 3143 brt - 4540 dw.

Bg. Barclay, Curle & Co., Glasgow 1891 til Dampfschiffs-Reederei Hansa, Hamburg: »Pickhuben«. 1895: Hamburg-Amerika Linie: »Georgia«.

8.1914: Interneret i USA.

1915: Overtaget af A.T.C., New York: »Housatonic«. 3.2.1917: Sænket af tysk »U.53« nær Bishop's Rock.

S/S »Monelia« - 3545 brt - 6000 dw.

Bg. C.S. Swan & Hunter Ltd., Wallsend/Tyne 1900 til A.C. de Freitas & Co., Hamburg; »Dacia« - Dec. 1900: Hamburg-Amerika Linie.

Aug. 1914: I Port Arthur og afgået til Houston (?). Skulle overtages af den tyske marine som forsyningskib, men viste sig uegnet. Derefter s.t. A.T.C.: »Monelia«.

28.2.1915: Opbragt af fransk hjælpekrydser »Europa«. Prisedømt: *S/S »Yser«* af Le Havre. 6.11.1915: Sænket af tysk »U.38« 20 miles NNV for Cap de Fer ud for Algier.

S/T »Olex« - 4969 brt - 7950 dw.

Bg. Nordseewerke, Emden. Søsæt dec. 1914. Oprindelig beregnet til Deutsche Erdöl A.G., Berlin. Planlagt overført til USA-flag disp. af A.T.C., men arbejdet blev stoppet på værftet.

1919: Allieret krigsbytte - færdigbygget og derefter solgt til Rumænien: »Steaua Romana«. 1940: Overtaget af England og 30.6.1942 sænket af japansk u-båd »I.20« i det Indiske Ocean.

Kilder

1. Mundtlige meddelelser fra Carl J. Høgstedt og danske kaptajner på skibene.
2. Greens Fonds & Aktier Bind I 1916 og 1917.
3. Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, etc. Registre for de pågældende år.

From Dannebrog to the Stars and Stripes During the First World War

Summary

During the first months of 1915 the Danish shipowner and coal merchant, Mr. Albert Jensen started establishing a fleet of second-hand tramp steamers acquired from Denmark, Norway, Holland, and other neutral countries. The funds behind this business proved to come from German interests represented by Mr. Hugo Stinnes, an internationally renowned mining and industrial spe-

cialist in Mülheim a.d. Ruhr, who also owned several steamers which sailed under the German flag.

To take charge of the daily running of these steamers, most of which received names ending in »...land«, Mr. Jensen appointed a young, well-qualified shipping man, Mr. Hans Isbrandtsen, from an old shipping family from the town of Dragør, south of Copenhagen. Mr. Isbrandtsen was assisted by a young ship-building engineer, Mr. Carl J. Høgstedt, who was engaged as a marine surveyor and technical specialist.

It was, however, soon realized that it would be impossible to run the vessels successfully under the Danish flag in close proximity to the belligerent zones. Because of the German money financing the ships the Danish authorities hesitated to grant them permanent registry, and similarly the British Admiralty considered the ships as enemy property. In fact some of the steamers were soon seized by the allies as good prizes.

In order to prevent additional losses of ships in this way arrangements were made to transfer the remaining ships to the U.S.A. registry, and in fact Mr. Jensen succeeded in forming a new American shipping company: The American Transatlantic Company, which after some time got a permanent office at No. 17, Battery Place in New York. How it was done will probably never be entirely understood. It is said that it was made possible by Mr. Jensen's and the Stinnes family's relationship with the Wagenhessert family of Buenos Aires, who provided the connecting link to Mr. Richard Wagner of Milwaukee, Wisconsin, »the sugar king of the Middle West«.

Mr. Isbrandtsen and Mr. Høgstedt were immediately sent to New York to continue as the daily leaders of the office and the ships, and soon they had their hands full. Their efforts to convert the fleet of »...land« ships from the Dannebrog to the Stars and Stripes resulted in a fantastic battle that lasted nearly a year and was fought all the way across the Atlantic from the White House in Washington to the sombre chambers of H.M. Admiralty in Whitehall, London. The ships - which had received new names associated with the U.S.A. but which were still blacklisted and when possible seized by the British and other allied authorities - were run by Danish captains and officers.

Strangely enough the seizure of American-registered vessels did not arouse any feelings in the U.S. Government until 1916, when in August of that year it was learned that the State Department had sent a sharp note to the British ambassador in Washington, and after that the steamers operated without any interference. They were primarily engaged in the carriage of coal from the U.S.A. to the east coast of South America, after which they proceeded to the Pacific coast to take Chilean nitrate back home. Other ships returned northward with grain, wool or general cargo from Buenos Aires, Montevideo or Bahia.

In 1917 several steamers of the company took up Transatlantic trade, partly chartered by the Swiss Government for the transport of grain to Mediterranean ports and partly on time-charter to the Commission for Belgian Relief.

In late 1917 Mr. Isbrandtsen left New York to make a Christmas visit to his family in Denmark and also to discuss various business matters in Europe. He planned to return to the U.S.A. in January 1918, but he did not obtain permission to return until June of that year, and in the meantime the steamers as well as the large profits earned by the Company during the previous three years had been transferred to a new company, the Foreign Transport and Mercantile Corporation, which had more American interests. Most of the Danish officers had also been replaced by Americans. Thus, when Hans Isbrandtsen, who knew nothing about the changes, arrived in New York he was out of a job.

However, shortly after the war he took up new activities, partly in co-operation with the Maersk Line, and later on as a world-famous self-made American shipowner, but that part of his life does not belong to this chapter. In the book »American Viking« by James Dugan the whole story of Hans Isbrandtsen has been told right up until 1953, when he passed away after a full life in shipping.