

Kaptajn Poulsen, Ribe – et halvt århundrede på søen

Af Hardy Møller og Søren Mulvad

Charles Mathias Poulsen (1862-1933) var født i Ribe under fattige kår. Ved hjælp af gode evner og flid tog han styrmandseksamen fra Fanø Navigationsskole og endte som kaptajn i handelsflåden og fører af Skoleskibet Viking. I artiklen følger man dels hans liv som sømand og dels hans liv i Ribe som ægtemand, enkemand og far. Takket være en række bevarede skildringer af skoleskibets togter, berettet af eleverne, og mange breve i familiens besiddelse kan der sammenstykkes et solidt helhedsbillede af manden.

Den, som har kunnet læse i stjernerne, har måske kunnet forudse, hvilken karriere Charles Mathias Poulsen fik, i andres øjne var den ikke så synlig. De umiddelbare odds var slet ikke så positive. Født 20. maj 1862 som søn af ugift Caroline Poulsen, som var under fattigvæsnet, skulle man ikke tro, at han fik den bedste start i livet, men han trodsede, hvad eventuelle skeptikere skulle have ment, tænkt og gjort, og han fik en glimrende løbebane inden for søfarten.

Moderen, som på grund af en hofte- eller benskavank har haft en ujævn gangart, gik i Ribe under øgenavnet "Hop-Caroline", mens den udlagte barnefar, fisker Hans Jørgen Rasmussen på Skibbroen, var kendt som "Hans Jørgen Brumbasse", veteran fra 1864. Hans Jørgen blev senere gift flere gange. I følge slægtstraditionen boede Caroline

Poulsen i en af byens usleste boliger "Pjaltensborg", som nu længst er nedrevet. Det var et gammelt, to-etages bindingsværkshus, som lå på hjørnet af Korsbrødregade og Erik Menveds Vej. Senere delte hun en stue med



Charles Poulsen som værnepligtig matros på panserkrydseren "Odin", hvor han mødte til tjeneste sommeren 1892. Privateje.



Thomas Poulsen, tømrer, som trommemand i Ribe.
Privateje.

en anden person i "Gæsteboderne", en gammel længe i Bredeslippe indrettet som fattigbolig. Hun endte sine dage på fattiggården, Ribe Avlsgård i 1891. Forinden var hun blevet tildelt 1 kr. ugentlig i fattighjælp. En tid skal hun have haft beskæftigelse på en af byens cikoriefabrikker. Foruden Charles Mathias fik hun med en anden mand sønnen Thomas, som blev uddannet tømrer og i 1896 ansat af byen Ribe som natbetjent (vægter) og trommemand.

De to drenge blev sat i pleje hos arbejdsmand Thomas Christensen og hustru i

Grønnegade 29. Det er ubekendt, hvilken alder, de da havde. Det ældre ægtepar havde i forvejen en ugift datter, Maren Fårø Christensen, som boende hjemme. Hun var omtrent 30 år ældre end de to plejesønner, der siden altid betragtede hende som en storesøster. Man kan kun gisne om årsagen til, at ægteparret tog drengene i huset. Måske har fattigvæsnet tinget dem i kost og logi, og arbejdsmanden kan have tjent en beskeden skilling på at have dem. Der er lidt modstridende oplysninger om spørgsmålet. Dels var Charles glad for sine plejeforældre og deres datter og hjalp dem senere økonomisk i deres alderdom, og dels fortæller familietraditionen, at de to brødre lejlighedsvis løb ned til Morten Kromann i Vilslev, hvor de kunne spise sig "ordentlig mætte," hvad de måske ikke har kunnet i hjemmet?

Vi aner ikke det ringeste om, hvorledes barndommen forløb. Kaptajn Poulsen har som voksen i et brev til sønnen Kaj 23. januar 1924 citeret et par vers, hans lærer på Ribe Borgerskole lod klassen synge, inden de fik fri:

*Gerne vi ville i Skolen os samle
regne og skrive og stave os frem.
En Gang, når Fader og Moder bli'r gamle,
tjener vi Brødet til os og til dem.*

*Fader og Moder må skaffe os Brødet,
Ingen kan leve af Løjer og Sang.
Barndommens Tid bør ej være forødet.
Børnene bliver dog Voksne en Gang.*

Ellers må vi antage, at den lille Charles voksede op, legede og lærte som enhver anden dreng i den gamle by. Det kan med en vis



Galease "Marie", ført af skipper Clemen Nielsen fra Oksby. Det to-etages hus i baggrunden var en tid i Kaptajn Poulsens eje.

Foto ved Skibbroen, Ribe 1863. Privateje.

rimelighed antages, at han var medlem af den lokale afdeling af FDF, da der findes en konfirmationshilsen til ham fra forbundet.

Ved konfirmationen 1. oktober 1876 fik Charles Poulsen en god karakter fra sognepræsten. Straks derefter tog den unge knøs på sin første kendte fart. Som dreng kan han selvfølgelig have sejlet ture til Sønderho, Fanø og andre steder, uden at vi kender til det i dag. Godt 14 år gammel tog han hyre som skibsdreng hos skipper Clemen Nielsen på galease "Marie" af Ribe og sejlede til Mandø og derfra videre til Hamborg.

Plejeforældrene sendte et brev til Mandø, som han besvarede fra Hamborg således: 7. april 1877. *Dit brev har jeg modtaget, ikke på Manø, men i stedet i Altona, Nissens Kone har sendt den derop. Vi sejlede fra Manø Langfredag om Morgen kl. 5 med stille NO. Så sejlede vi den Dag og Nat, så om Morgen gav det sig til at blæse en Storm af SV, som (er) dårlig Vind for os.*

Søen gik højt, og da vi kom ud for Helgoland, blev jeg lidt Søsyg, men det gik snart over. På Lørdag Middag kl. 11 fik vi Gud ske Lov Elben fat, som er en Flod, der er 18 Mil lang, ellers var vi dreven til Søs. Så sejlede vi 13 Mil til Klokken 5, og så ankrede vi ved en By, som hedder Stade, så gik vi til Køjs til om Morgen Klokken 5, så lettede vi igen og så var vi i Altona Klokken 9 første Påskedag. Det er en smuk Sejlad ned ad den store Flod, der er Land til begge Sider, By ved By, Skov ved Skov; det smukkeste er dog de store svære skibe til Amerika, de store Jernbarkskibe og Brigger, tænk at få Hyre på et stort Fragtskib til Australien, men Kaptajnen er Hjemme og vil jeg vente til han kommer, og jeg [kan] sagtens få en Hyre men som Kok, men jeg vil jo helst være Dæksdreng. Jeg går jo og har det godt så længe jeg er hos Jepsen. I Morgen er det Søndag, og jeg skal med Jepsen ind til Hamborg, thi når jeg kan få en god Hyre, så tager jeg den. Der er Hyre nok at få, men det er jo ikke alle, der er lige gode. Nu vil jeg slutte mit Brev, og I skal ikke være bange at jeg ingen Hyre får. Hils Laurids fra mig og også Niels, og Bekendte, der spørger efter mig. I skal ikke skrive, før jeg har skrevet en Gang til, som jeg gør, når jeg får Hyre. Kære Maren [plejesøsteren], du må skrive på et helt Stykke Papir og så en pæn Konfelut. Nu vil jeg slutte mit Brev med mange kærlige Hilsner fra Eders Mathias. Jeg skal op og se et stort New York Dampskib, Frimærket kan jeg ikke bruge.

Charles Poulsen havde åbenbart allerede hjemmefra bestemt sig for at tage hyre og sejle videre ud i verden fra Mandø. Der var ingen årsag til, at plejeforældrene skulle være nervøse – der var hyre at få. Charles Poulsen påmønstrede i Hamborg "Stratford", en sejler, som gik til Quebeck i Canada med kaptajn Nielsen. Hjemkommet derfra blev der af de tyske myndigheder udstedt

en tysksproget søfartsbog, dateret Altona 7. august 1879, hvor Charles Poulsen var 17 år. Forinden havde han dog været andre steder, blandt andet i Antwerpen, hvad han røbede i et langt senere brev til sin yngste søn: 15. juni 1926. *Oceana* [en datter] *har jo fortalt dig, at jeg 15½ år gammel var til Julefest i den norske Kirke i 1877 i Antwerpen.*

I søfartsbogen betegnes Charles Poulsen som letmatros med hyre på sejlskibet “Garhardine” af Harburg, som skulle fra Rotterdam til Vestindien, Mexico, Nordamerika, England, Frankrig og retur til Hamborg – en rejse af forventet 22 måneders varighed.

Søfartsbogen meddeler, at Charles Poulsen derpå tog hyre som matros på sejleren “Zanzibar”, som gik til Zanzibar og Madagaskar. I 1881 tog den unge Poulsen hyre på “Ingmar”, som anløb Libertad i Argentina, Acajutla i San Salvador og Champarico i Guatamala, inden den returnerede til Hamborg i august samme år.

Næste trin på rangstigen var bådsmand, hvilken stilling han tiltrådte på sejleren “Havilah”, som gik til Sydhavsøerne og tilbage til Marseille og Hamborg.

Skibsfører

Charles Mathias Poulsen eller, som han selv skrev sig: C.M. Poulsen, havde dels sparet sammen og dels lånt lidt midler hos klodsmager Hansen i Sønderportsgade, Ribe, så han kunne betale for at deltage i undervisningen på Fanø Navigationsskole, hvorfra han tog eksamen 22. november 1883 med et højt pointtal, næsten det dobbelte af, hvad der krævedes. Anden del, maskinlære, blev dagen efter bestået med tre gange det pligtige pointtal. Styrmands-

beviset blev udstedt på Fanø Birkedommerkontor 24. november 1883.

Få dage derefter var han om bord på sejlskibet “Havilah” af Hamborg, først som 2. styrmand, senere som 1. og endelig som skibets fører, hvad han var indtil 1891, hvor han skulle aftjene sin værnepligt. Den blev aftjent i løbet af fem måneder om bord på panserkrydseren “Odin”.

Aldrig så snart C.M. Poulsen igen var i civil, var han atter på farten. Først med “Max” af Fanø som skibsfører, så “Ebba” af Odense og endelig “Hertha” af Kolding indtil 1908.

Kort efter værnepligtens ophør blev der i Kerteminde Kirke lyst to gange til ægteskab mellem skibsfører C.M. Poulsen og pige Christiane Johanne Gommesen fra Kerteminde. Hun og en søster havde været ansat i Hamborg på “Hotel Stadt Hamburg” hos en af deres slægtninge, da der var tolv børn i hjemmet, et trefags hus i Kerteminde. Her i Hamborg har de to unge sandsynligvis



“Havilah” af Fanø, 1891. C.M. Poulsen var anden styrmand 1886 og kaptajn fra 1891. Skibet var bygget 1868 i Skotland som tremastet bark. Privateje.



“Max” af Fanø runder Kap Horn. Jernbarkskibet var bygget 1862 og kondemneret 1900. Privateje.



“Ebba” ved Venskabsøerne. Tuanuko-Vavau. Privateje.

truffet hinanden. Søsteren blev siden gift i Hamborg med en Höger.

Imidlertid var der ingen tid at spille, og tredje tillysning til ægteskab blev aflyst på grund af C.M. Poulsens udkommando, som kirkebogen oplyser. Vielsen fandt sted i Ribe Domkirke 1. november 1892 med skomager Jørgensen og tømrer Poulsen som forlovende. Tømreren er sandsynligvis Charles’ broder.

Bruden var ved vielsen langt henne i et svangerskab, så C.M. Poulsen havde ikke købt katten i sækken. Allerede den 20. februar 1893 kom det første barn til verden og blev kaldt Max efter det Fanø-skib, faderen havde været fører af. Ifølge oplysning i folketællingen havde moderen boet i Ribe siden vielsen, men Max blev af ukendt årsag født i Esbjerg.

Den unge brud, hvis far selv var sømand, var en meget smuk og velbygget kvinde, men desværre med anlæg for tuberkulose, som siden skulle komme til at koste hende livet. Hendes skudsmålsgang udviser, at hun i sin ungdom ofte skiftede plads, så hun kan have haft eventyrlyst eller et uroligt sind. C.M. Poulsen tog hende og Max med på rejse i 1897, hvor hun fødte det næste barn om bord, *tusinde sømle vest for Nicaragua i en brandstorm*, som en bror til hende senere refererede. Ikke underligt blev den lille pige navngivet Oceana. *Hun hviler nu trygt på Ribe Kirkegård*, sagde samme bror mange år senere.

I et brev til sønnen Kaj står: 21. januar 1929. *Moders første Rejse med mig i 1894 var fra Le Havre til Guadaloupe. Vi var lastet med Superphosphat i Sække. Det var den Gang, Moder fik hendes Trope-Udrustning hos Hr. Preser, jeg har ikke været i Havre siden.*

Christiane købte forskellige souvenirs på rejserne, for eksempel udstoppede kolibrier, strudseæg, pansere fra bæltedyr m.v. Disse er nu spredt i efterslægten.

Det vides ikke, om det var på grund af svaghed eller omsorg for børnene, at Christiane derefter mest forblev i Ribe, og de sidste fire børn i ægteskabet blev født her. Måske deltog hun i flere ture, men det ene-



Bryllupsbillede.
Privateje.

ste vidnesbyrd om det stammer fra sønnen Johan, som var født 1899. Han kunne huske, at han som lille, måske 5-6-årig var med sine forældre på en rejse over Østersøen, formodentlig med "Hertha" af Kolding, og han så da en lang række skygger i tågen og fik senere at vide, at det var en russisk eskadre, som var undervejs til Japan for at deltage i Den russisk-japanske Krig.

Hjemmet i Ribe

17. marts 1908 købte skibsfører Charles Mathias Poulsen Skibbroen 5 for 8.000 Kr. Tidligere havde han købt sine plejeforældres hus i Grønnegade, men beboede det kun kort, og han videresolgte det til sin bror.

I huset på Skibbroen voksede børneflokken op. Faderen var sjældent hjemme, og da børnene skulle i skole, var det godt for dem at have en fast base i land. Der kom i alt ni børn, hvoraf de seks levede til voksenalderen. Heraf blev en datter gift med en sømand, en søn blev sømand og de øvrige sønner interesserede sig stærkt for søen.

Flere af børnene blev opkaldt efter skibe, som faderen havde sejlet med eller efter gode venner fra søfartstiden. Moderen førte husholdningsregnskab i en nysselig lille fløjlsindbundet bog, som endnu findes i familiearkivet. Som tidligere nævnt var moderen svag og holdt længe sengen inden sin død.

Vi har et par vidnesbyrd om familiens oplevelser, mens faderen var på søen. Ejendommen på Skibbroen ligger tæt på åen, og inden Vesterhavsdiget blev opført, forekom af og til oversvømmelser.

Sønnen Max skrev til sin far den 14. november 1911: *Kære Fader. Jeg vil i Aften skrive et par Ord til dig. Vi har haft en forferdelig Stormflod mellem Natten den 5-6 November. Jeg havde sørget for, at al Ting var kommet op af Kælderen, og hvad der stod i Stuerne, havde vi taget op ovenpå, men Bordene og Seselongen og Kommoderne kan jeg jo ikke flytte. Jeg sad oppe og ventede på, hvor højt Vandet vil gå. Kl. 12 om Aftenen nåede Vandet helt op til Vinduerne. Der gik knap en halv Alen Vand op i Stuerne, men de Sager, der stod ude i Køkkenet, som vi ikke kunne få med, blev helt ødelagt af Vand. Moder turde*



Familien Poulsen. Børnene Oceana og Max.
Privateje.

ikke vove at være i Sengen, hun stod op, men kunne ikke holde ud at være oppe. Børnene havde jeg fået op, for jeg turde ikke vove at lade dem ligge i Sengen. Moder ville også op, men hun måtte straks igen i Seng. Kære Fader, Moder kom på Hospitalet den 11., og om Eftermiddagen kom Pastor Hansen og Sygeplejerske Søster Ellen og så skulle vi ned på Alderdomshjemmet, og vi kom alle sammen i Bad, og så kom vi ned til gartner

Lorentzen, og her har vi nu været siden. Vi skal hjem på Mandag. De får 5 Kroner om Dagen for os, for vi kunne ikke være hjemme, da hele den ene Kældervæg var falden sammen af Stormfloden og et Stykke af Gangen, så hele den ene Side af Huset var ved at synke sammen. Jepsen og Henrik Jensen kom ned til os og sørgede for, at det blev gjort i Stand.

Murer Jakobsen er nu færdig med at mure og lægge Gang. I den forreste Gang kom alle de gamle Klodser som var skyllet op og så nogle nye Brædder, og i den anden Gang blev der lagt Cement.

Oven på er der bleven desinficeret og gjort rent, uljet [olieret] Gulve og vi får to Soveværelser, en Stue og Køkken at være i. Nedenunder er også blevet gjort rent, men ikke dampet.

Kære Fader, Moder har Tuberkulose, og derfor er der blevet dampet, for ikke det skal smitte os. Vi køber vor Middagsmad færdig hver Middag, det er fire Portioner, for jeg må ikke have den... (Der er ikke bevaret mere af brevet. Stavning og tegnsætning delvis modereret.)



Hertha, 1908. C.M. Poulsen står nærmest masten.
Privateje.

Da moderen døde, skrev datteren Oceana til sin far og forkyndte dødsfaldet (Udateret): *Kære Fader. Jeg vil i Dag skrive til dig, Kære Fader, Moder er død den 23. November (1911).*

Kære søde Fader, du kan tro det er haart at melle dig dette Budskab, men en Gang får du det alligevel at vide. Moder er død på Sygehuset af Tuberkulose, hun var ganske udtæret, alt Kødets var borte, og det var bare Skind og Ben tilbage, således så hun ud. Moder blev begravet 27. November fra Kapellet på Kirkegården Kl. 11 om Middagen. Moder fik en sort Kiste, det havde hun selv ønsket. Moder er blevet fotograferet, når du kommer Hjem fra England får du det at se, der var mange Kranse på Kisten. Vi har fået en Husbestyrerinde Stokholm Simonsens Søster. Frk. Simonsen hun er så god og rar ved os. Moder har ligget i Sengen siden min Konfirmation 9 April, moder lagde sig den 14 i Sengen og siden den Tid har jeg passet Huset. Moder blev også meget mere Syg, lille Kaj faldt ud af Vinduet oppe på anden Sal og ned på Gaden og slog et stort hul i Panden, som han fik syet sammen med 3 Sting som sprang op, da han falt ned af Trappen et par Dage efter. Men nu er han helt rask, der er kun et lille Ar tilbage. Kære Fader vi havde en stor Stormflod den 6te November hele den ene Kældervæg faldt ned. Vandet stod ½ Alen oppe i Stuerne underneden, for vi flyttede ovenpå i Oktober Måned, fordi jeg kunne ikke passe det alt sammen. Moder kom på Sygehuset den 9. November og lå der 14 Dage, jeg gik hver dag ud til Moder, da jeg ikke gik derud i to Dage, fordi vi havde så meget at bestille, var Moder død Natten mellem Tirsdag og Onsdag Nat. Moder har sagt mig besked om det hele, jeg har en Guldri[n]g, som jeg skal give dig, hun tog den af sin Finger, da hun mærkede at Døden kom, i det første Moder kom på Sygehuset talte Moder bare om dig og Max, ellers sagde hun ikke noget. Kære

Fader du kan tro, det har været en trist Jul for os alle. Max rejste jo den anden September til America, han er nu på en stor Automobilfabrik, han får knap to Dollars om Dagen, 7 Kroner i Danske Penge. Kære Fader, om to År har Max sin egen Forretning, han er inde i Detroit, Michigan hos en af hans Venner, Christian Christensen og du Kære Fader var langt borte på havet. Gamle Maren var nede hos os, Maren [plejesøsteren] er nu 75 År den 17. januar. (Der er ikke bevaret mere af brevet. Der er tilføjet hjælpende tegn.)

Forud for sin død, skrev Christiane selv et afskedsbrev til sin mand: Ribe 14. november 1911. *Jeg må skrive til dig da jeg kunne i aftes ikke få luft, så måtte vi have fat i Vilandt, han siger det er brystbetændelse jeg kan ikke ligge ned et minut uden Hoste som er ved at kvæle mej det er hele Natten det er et halv År jeg ligger her Søvnløs misund mig ikke Døden jeg trænger til hvile, Ebba har været en Engel imod lille Charles vi to ses aldrig (Original skrivemåde).*

Efter Christianes død gik familien gradvis i opløsning. Der blev ansat nogle husbestyrerinder, som tog sig pænt af børnene, men sønnen Max var allerede udvandret og forsvandt siden i USA. Ved en senere efterforskning viste det sig, at han her ernærede sig som lakse- og krabbefisker i en mindre by i Californien. Efter hans død genfandt familien hans spor.

Sønnen Charles stod til søs og traf sin far sidste gang i Barcelona. Han endte i Carington, Australien, hvor der findes en del efterkommere.

Oceana holdt sammen på familien, så godt hun formåede og stod i brevvæksling med sin far og sine søskende, efter hun blev gift og flyttede til København. Hun blev udlært som defektrice på Ribe Apotek.



*Skoleskibet "Viking" fotograferet ved Adelaide, Australien.
Privateje.*

C.M. Poulsen forsøgte efter fattig mulighed at tage sig af børnene. Var der en chance for at bistå, forsøgte han at gribe den. Brev til reder C.K. Hansen, Esq. Skrevet fra Århus: 20. marts 1913. *Jeg beder om Deres Samtykke til at rejse hjem de to Påskehelligdage for at bringe min syge Datter fra Videbæk pr. Skjern til Ribe.* Oceana havde været i huset i Videbæk.

Ejendommen blev solgt til fremmede i 1916, men familien beholdt en ganske lille lejlighed på første sal. Her boede C.M. Poulsen selv i sommermånederne, efter at han gik i land.

Skoleskibet "Viking"

C.M. Poulsens tid som styrmand og senere fører af Skoleskibet "Viking" (1908–1915) har uden tvivl stået som et højdepunkt i hans liv. Omgangen med de unge officers elever om bord har gjort rejserne mere afvekslende end de sædvanlige fragtsejladser. I senere udtalelser kan han ikke skjule sin glæde over den megen opmærksomhed,

det vakte, når et skoleskib anløb de forskellige fremmede havne. De danske konsuler, handelsagenter og danske foreninger i havnebyerne samt lokale foreninger kappedes om at yde de besøgende opmærksomhed. På baggrund af de mange fortrædeligheder et fragtskibs kaptajn ellers ofte måtte døje i havne med utilstrækkelig kapacitet med hensyn til kajplads, lossepersonale, kraner m.v., må turene med de unge elever have formet sig anderledes festligt.

Skoleskibet var specielt beregnet på uddannelse af befalingsmænd i handelsflåden og ejedes af "Aktieselskabet Den Danske Handelsflaades Skoleskib For Befalingsmænd".

C.M. Poulsen blev forhyret som 1. styrmand på Skoleskibet "Viking" i 1908 og forblev på skibet, til det blev solgt ud af landet 1915. Efter skoleskibets første år i søen, havde aktieselskabet tabt en del penge på driften af det, men den undervisningsmæssige side var lykkedes fint. Den forrige kaptajn trådte tilbage 1910, og C.M. Poulsen avancerede til posten som skibets fører.

Han fortalte selv senere om sin første, vanskelig rejse i en sejlrapport til rederiet, at de havde haft et fornøjeligt ophold i Frederikstad, hvor lasten blev fyldt med brosten, og hvor eleverne var genstand for meget festivitas. Ved afsejlingen viste det sig, at skibets dybgang var uventet forøget. Det gik fast i en mudderbanke i havnen og måtte slæbes fri. Turen gik derpå videre nord om Skotland, og man fik klippen "Rockall" i sigte, hvorpå der rejste sig en himmelstorm. Kaptajnen skrev til rederiet: *I Skolestuen var al Ting løst. Skolebænke, Katedret, Borde og Kister havde under det hårde Vejr revet sig løs og*



Under dæk. Lukaf på Skoleskibet "Viking". C.M. Poulsen yderst til venstre. Privateje.

var selvfølgelig meget havareret. Den tynde Lag på Dækket er alt for svagt til at holde Surringerne, og er det et helt Under; at ingen kom til skade på Banjerne. På Dækket var det en hård, men lærerig Skole for Eleverne, en Skole, som de næppe glemmer; og må jeg her til deres Ros sige, at de både til Vejrs, på Dækket og i Lasterne udførte Arbejder, som næsten kunne gøre Voksne til skamme. Jeg var stolt af vore "Vikinger".

Den udtalelse var noget af en underdrivelse i sammenligning med en unavngiven elev, som 20 år senere kommenterede samme situation i en avisartikel ved af C.M. Poulsens 70-årsdag: I Februar/Marts 1911 lå "Viking" på Rejse fra Norge til Buenos Aires med Brosten i fem Uger underdrejet for tre Undermærsejle i et forrygende Vejr i nærheden af den berygtede Klippe Rockall. Den 28. februar var Orkanen på sit højeste og Søsprøjt og Hagl stod i ét med Hav og Himmel. Skibet arbejdede voldsomt i de himmelhøje Søer og tog mægtige Vandmasser over. Under en svær Overhaling forskød Lasten sig med en uheldsvars-lende Buldren, der hørtes over hele Skibet, og "Viking" blev liggende med Bagbords Lønning

under Vand. Situationen var kritisk og bedredes ikke ved, at det læ Fore-undersejlskøde sprang således, at den svære Kæde, hvoraf Skødet bestod, piskedes rundt i Riggen af det løsrevne Sejl, der hurtigt sloges i Stykker. Men der skulle mere til at få "den Gamle" til at miste Stabiliteten. Et Par korte Ordre:

"Alle Mand på Dæk!"

"Resterne af Fore-undermærsejlet fast!"

– og derpå med et lille Smil i Øjenkrogene og et opmuntrende Nik til Frivagten, der kom op:

"Nå, I Jordomsejlere, lad os få åbnet de Agterluger og få de Brosten på Plads!"

"Og," tilføjede han, da ikke alle Jordomsejlere havde begrebet Situationen, "lad mig så se, at I bruger Næverne lidt rask, Gutter, for nu gælder det Livet!"

Ordene blev udtalt på samme rolige Måde, som om det blot var en Besked om at få "klaret op" i en Fart, for at Skibet kunne se ordentligt ud, fordi der kom Gæster om Bord. Hans støtte Ro smittede alle om Bord. Stenene kom på Plads, og Skibet blev rettet så meget op, at det red Stormen af uden andre Havarier end to revnede Undermærsejle og Tabet af et Store-undermærsejle.



Udflugt i Pampas. Kaptajn Poulsen yderst til venstre med bowler. Gustav Sørensen på vognen til højre. Privateje.

sejl, der den følgende Nat skørnede med et Brag og røg ud af Ligene og forsvandt som store grå Fugle – ud i Mørket.

Man nåede uden større uheld frem til Buenos Aires, hvorfra kopibogen beretter om de fortrædeligheder, datidens skibe blev udsat for i visse havne. Men i øvrigt var opholdet i byen fuld af fornøjelser. Kaptajnens scrapbog rummer adskillige udklip af spanske, tyske og danske aviser, som den gang udkom der i staden. Der blev budt på ture, sportskampe, baller og garden-parties. Handelsagenterne og forskellige landes konsuler sendte gaver, tobak, frugt og chokolade om bord. Kaptajnens fotoalbum rummer fotos fra besøg i bl.a. byens zoologiske have og køreture i omegnen.

C.M. Poulsen rapporterede hjem til aktieselskabet: ... *det er kun X og Y, som af alle er foreslået ikke burde forblive om Bord. Jeg formoder, der ikke er tilstrækkelig Grund til at bortvise Z og Ø? ... Dersom de yngste Elever denne Gang ikke får nogen Ferie, da må jeg meget anbefale, at dissers Forældre hurtigst muligt bliver underrettede om fremtidige Bestemmelser med "Viking". De stakkels Dreng, som kun var forberedte på en Rejse til la Plata Floden og tilbage igen, er næsten blottet for Tøj, og bør Forældrene derfor have Underretning hurtigst muligt. Imidlertid beder jeg høfligst, at der bliver givet mig længst mulig Lejlighed til at rejse Hjem for at arrangere for mine Børn for Fremtiden, da de befinder sig i fremmed Varetagt.*

En velbeskrevet rejse

Det er uvist, om kaptajnen selv skrev de idylliske rejsebreve, der kom hjem, eller om han overlod det til en af skibets officerer. De blev i al fald kun underskrevet "En om Bord". En



Om bord på Skoleskibet "Viking". Kaptajn Poulsen med bowlerhat. Til venstre for ham ses Gustav Sørensen, som underviste eleverne. Formentlig fotograferet i en sydamerikansk havn. Privateje.

enkelt sætning kan tyde på, at det er Poulsen selv, der skrev, idet der et sted refereres til, at fire elever har fået Beri-Beri, hvad kaptajnen også selv havde, hvilket imidlertid ikke blev nævnt. Det kunne ligne hans beskedne karakter ikke at nævne sig selv.¹

Rejsen med kullast fra Cardiff til Mejillones (en øde og tom Plads) i Chile. C.M. Poulsen skrev fra Cardiff, (oktober 1912) at Skibet ved Lastningen var blevet snavset ud over al Forventning, og jeg har ladet Elevernes Klæder vaske i Land på Rederiets Regning.

Ved Ankomsten til Mejillones noterede han, at der var ringe opmærksomhed om skibet, undtagen dets noget negeragtige Udseende. Efter losningen melder han, at Skib og Mandskab er så nogenlunde rene. ... og Dampspillet Snurren forhindrer al Undervisning. Det er ukendt, om, eller hvor meget Poulsen selv underviste officersaspiranterne, men han har uden tvivl fulgt undervisningen



Skoleskibet "Viking". Kong Christian den 10.s besøg.

Kaptajn Poulsen i uniform som tredje person efter kongen.

Privateje.

med interesse. I al fald nærlæste han lærebogen og skrev til forfatteren, kaptajn J. Kusk-Jensen: ... *Spørgsmål til tre Punkter i Kaptajnens Bog: "Håndbog i praktisk Sømandskab". ... da ville De heller ikke selv anvende den i Bogen beskrevne Måde, thi denne falder så akavet, så den forbyder sig selv, med mindre man er kejthåndet. ... Den udmærkede Bog bliver daglig brugt til Undervisning for alle de unge Mennesker om Bord i "Viking". De vil derfor kunne forstå min Interesse for Bogen og dens Indhold.*

Rejsen tog sin begyndelse i England og gik til Mejillones i Chile. Den varede i 106 dage. Ankomst 8. september. Efter afrejsen fra Cardiff forlod slæbebådene skibet og medtog den sidste post til slægt og venner derhjemme, og skibet var nu overladt til sig selv. Vejret var dejligt, og vel ude af de britiske farvande et par dage efter afsejlingen lod de en damper rapportere "Alt vel om

Bord" og fik derved lejlighed til at sende en hilsen hjem.

Undervejs skulle skibet passere Ækvator, og kaptajnen og officererne havde hjemmefra forberedt den gamle sømandstradition at de, der første gang skulle passere denne linje, skulle "døbes" under festlige løjer for derefter at have lov til at kalde sig "rigtige sømænd".

"En om Bord" refererede til Ribe Stifts Tidende: *Tropetemperaturen meldte sig, men her gjaldt ingen lov, der bestemte, at der skulle være varmemeferie i skolen, når der var 20 graders varme i skyggen. Der kunne nok holdes skole i 28-30 graders varme, men det kunne undertiden hænde, at i solens dejlige varme*

kom søvnens blide arme,
især hvis holdet havde haft hundevagt eller dagvagt, men en aften, nogle dage før de nåede Ækvator, blev eleverne skræmt op af et kanonskrald. De fór op på dækket, hvor bakken stod i bengalsk belysning, og ud af denne kom Kong Neptuns sendebud for at inspicere fartøjet, inden det gik over linjen, for at få mandtal på dem, der skulle døbes, før de kunne have ret til at kalde sig sømænd. Kaptajnen inviterede sendebuddene agter, hvor de i officersmessen tillige med officererne blev beværtede på det bedste med en oplivende drik og cigarer, hvorpå han igen tog afsked.

Så begyndte forberedelserne til den store fest, og feberen steg hos de uindviiede. Endelig den 24. juli klokken fem om eftermiddagen, blev linjen passeret, og den 25. holdt skolen fri. På fordækket var festpladsen på en af lugerne indhegnet og dekoreret med røde og hvide bånd. Der var anbragt siddepladser i en cirkel til hans majestæt Neptun med dronning og følge. I baggrunden af festpladsen var en bæk, hvor dåbskandidaterne skulle tage plads, og bag ved den var lavet et bas-

sin af sejldug. Indgangen til festpladsen var en æresport, over hvilken der stod med fede typer "Ækvator". Klokken to kom Neptun med dronning og følge, i alt ca 30 i de forskelligste dragter og af hvilke de fleste var "ikke ret meget" marcherende. Der var fuld musik, mens de gik skibet rundt et par gange og endte nede på festpladsen, hvor alle tog plads.

Så kom den vigtige handling. Efter en tale af biskoppen blev navnene på delinkventerne råbt op, først officerernes og derefter elevernes, og en for en måtte de frem på brædderne for først at undersøgelses af majestætens læge, hvis kronometer nøjagtigt viste, hvordan enhvers helbred var. Kronometret kunne vise jordskælv eller andre katastrofer. Hans medhjælpere gav kandidaterne et universalplaster, som hjalp på alt – også jordskælv. Det bestod af tjære, olie og andet godt smurt på sejldug. Derpå blev de anbragt på bænken og behandlet af Neptuns barber, som anvendte en særlig sæbe, bestående af olie, sod og andre lækre sager og han betjente sig af en så omfangsrig barberkost, at

den ikke kunne undgå at berøre hele ansigtet på en gang. Efter at være behandlet med en alenlang barberkniv fik dåbsbarnet et puf, så det faldt baglæns ud i bassinet. Når man så var i stand til at stige op, var man igennem skærsilden og havde ret til at bære benævnelsen sømand. Til yderligere bekræftelse af dette fik man en dåbsattest underskrevet af Kong Neptun og hans hjælpere. Så var højtideligheden forbi, og kongen med hele hans optog marcherede dækket rundt et par gange og til slut beværtede kaptajnen hele følget med en kvægende drik efter den anstrengende dag.

Så gik rejsen sydpå mod Kap Horn uden anden afveksling end den, havets og luftens beboere bragte. Her i troperne sås ofte en haj langs skibssiden. Der blev som regel kastet en krog med madding ud til den, og den tog næsten altid imod tilbuddet og endte med at blive halet om bord og undersøgt både udvendig og indvendig, mens halefinnen blev anbragt på spryddet. Endvidere bragte flyvefisk og andre fiskearter lidt afveksling i den ensformige sejlads, og undertiden aflagde en ensom hval eller til tider flere ad gangen en lille visit. En dag underholdt en enlig søløve med sit livlige og muntre væsen og fulgte skibet et lille stykke i kølvandet. I det mere tempererede og kolde klima mod syd havde de stadig underholdning af de forskellige slags søfugle.

Natten imellem den 29. og 30. juli sejlede de forbi State Island, den østligste ø ved Sydamerikas spids. Man glædede sig til at få et glimt af Jordens sydligste fyr at se, men skibet kom ikke så nær under land, at man kunne se dette. Den 3. august kom de temmelig tæt ind under land, idet vagtchefen i dagbrækningen observerede Kap Horn forude, hvorfor der straks blev vendt for at komme bort fra det farlige sted. Vind- og strømforholdene er vanskelige ved Kap Horn, så det tager ofte ret lang tid med at komme rundt og så langt mod vest,



Skoleskibet
"Vikings"
salon.
Privateje.

at man kan sætte kursen mod nord. Det varede tre uger, inden det gik mod nord, og det ville de fleste sømænd vist kalde billigt sluppet på den årstid. Disse tre uger var ikke altid behagelige, ret hyppigt var det snestorm, men af og til kunne det også være dejligt og blikstille vejr. En storm var aldrig længe om at komme, og så måtte alle mand på dæk, hvorfor skolen fluks straks måtte afbrydes, og kvikt gik det for eleverne at bjærge sejlene i så tilfælde.

Afbare iver kan man være uforsigtig, og således gik det en af eleverne under sådan en sejlbjærgning. Sejlene var girede op og skulle surres og under det arbejde på bagbords fore-undermærsej, ville vedkommende elev hale en sejsing, som er et reb til at surre sejlet ind til ræen med tot, hvorfor han ville tage et kraftigt tag, men sejsingen havde en stor slæk, hvorved det kraftige tag foranledigede, at han faldt bagover og mistede fodfæstet og kom til at hænge under ræen i den tynde sejsing, der var glat af snesjap, så han ikke kunne holde fast ret længe. Hans kammerater ville komme ham til hjælp, men kunne ikke. En af dem var selv ved at falde ned under forsøget. Det var ikke noget rart syn at se fra dækket. Alle stod ganske hjælpeløse overfor ulykken, og han hang ca. 110 fod til vejrs. Efter kort tids forløb måtte han slippe, og da skibet i det samme tog en overhaling, faldt han ned på styrbords side og tørnede i faldet mod en svær, metalbeslået trappe, som fører fra fordækket op til bakken, og som ved det mægtige fald splintredes. Den virkede derved som en fjeder og tog så godt af for faldet, at han slap fra det med en albue af led. Efter lægens udsagn var den trukket af led allerede mens han hang oppe under ræen i faldet ved sejsingen. Han kom straks på hospitalet og efter en uges forløb var han oppe igen.

Ellers var der ikke uheld på denne rejse, med undtagelse af, at stormen nogle gange tog nogle sejl med sig.

Den 16. august blev kursen sat nordpå, men modvind gjorde sejladsen uregelmæssig, indtil skibet nåede 40 graders sydlig bredde 14 dage senere. Derfra fortsatte de med god vind kursen mod Mejillone. Den 6. september fik de land i sigte for første gang med undtagelse af Hornet, som kun få var så heldige at få øje på, og alle stirrede med nysgerrighed ind mod de høje toppe, som ragede op af vandet østude. To dage efter, søndag eftermiddag den 8. september lå skibet for anker i Mejillones Bugt et lille stykke fra land.

Posten kom ud samme eftermiddag, og selv om der ikke var så lidt, både af breve og aviser, Ribe Stifts Tidende ikke at forglemme, var der dog ikke nær så meget, som ventet, og der var højst sandsynligt gået en del tabt. Eleverne lossede selv. Det var ikke noget behageligt arbejde, men det viste sig, at eleverne var rigtig flinke til det, så det gik rask fra hånden.

Mejillones havde en ret betydelig skibsfart, og større blev den med tiden. Der lå 15-16 skibe af størrelse som "Viking", og der var altid flere dampere. Der lå et gammelt skibsskrog fortøjet på reden. En orlogsmand, som man fortalte, en gang skulle have tilhørt Danmark. Det blev her brugt til beboelse.

Den 13. oktober var der kapsejlad imellem de mange skibes redningsbåde. En ungkarl på land satte 150 pesos i præmie til de tre første både, og hver båd betalte 10 pesos for at komme med i løbet. "Viking" deltog, med en redningsbåd. Der var deltagelse af både englændere, tyskere og franskmænd, nordmænd og chilenerne. Alle ville vinde, og de, der prælede stærkest, var tyskerne, selv om de for øvrigt var rare mennesker. Enden på regattaen blev, at "Viking" kom ind som nr. 1, en englender som nr. 2 og en tysker som nr. 3. Der var almindelig glæde over hele linjen, tyskerne undtagen, og glædest var "Vikingerne" naturligvis.



Skoleskibet "Viking." Fotograferet i København.
Privateje.

Efter at kullene var losset, blev skibet gjort rent igen, og man begyndte på at læsse salpeter. Som opmuntring og påskønnelse udbetalte kaptajnen Poulsen 10 peso til hver elev. (1 peso = 75 øre) Værdien af præmien kan holdes op imod, at en barbering kostede to pesos. Barbering var i øvrigt dyr, da alt ferskvand skulle transporteres med æselkærre til byen.

De kunne være færdige til hjemrejse omkring 1. december, hvor skibet var bestemt til København.

Endelig den tredje dag om eftermiddagen efter læsningen kom en svag brise, som førte "Viking" tillige med fire andre sejlere ud på den lange hjemrejse. Efter lige en måneds forløb, den 23. december fik de Kap Horn i sigte, så de nåede at holde jul i Atlanterhavet. Forberedelserne til julefesten var taget, juletræet var færdigt til at stillet op, nogle af grisene var slagtede, lagkager og pebernødder var bagt.

Juletræet? Ja, da de forlod Cardiff, havde de et par små virkelige juletræer, men de døde snart om bord, og de sørgelige rester blev overgivet til Neptun. Man håbede i stedet at finde en værdig

stedfortræder i Mejillones, men det fandtes ikke. Da man imidlertid nærmede sig højtiden, fandt kaptajnen på råd og skaffede et kunstigt juletræ. Det var en ca 2½ alen høj stok med grene af ståltråd og omvundet med grøntmalet sejldug.

Juleaften var vejret strålende, og det var næsten vindstille. Det så ikke videre juleagtigt ud, da det var mildt i den "Kap Hornske Sommer". Aftenen var lys som en skærsommer hjemme i Danmark. Klokkeren 5 om eftermiddagen blev sejlene taget for en sikkerheds skyld, og så kunne vagtskiftet være på banen med de øvrige. Julemåltidet bestod af risengrød med mandel i, flæskesteg og lagkage og dertil rødvin. Banen blev smukt pyntet i løbet af eftermiddagen med flag, guirlander og transparenter, og midt på stod det nydeligste kunstige juletræ, og der var vist ingen, der savnede det virkelige. Klokkeren 7 blev lysene tændt og køjerne dækket til for så godt som muligt at lukke dagslyset ude, og der blev sunget et par julesalmer, hvorefter julepakkerne blev delt ud. Da det var besørget, blev der båret pebernødder, valnødder og krakmandler ind i store vandfæde, og ved et glas punch ønskede alle hinanden glædelig jul.

Juletidens spillegalskab var også kommet om bord – naturligvis kun i al uskyldighed – om nødder, for overalt hørte man "Effen eller ueffen". Det gode, glade julehumør bredte sig overalt, og de dansede omkring træet, mens de sang den kendte "Højt fra Træets grønne Top". Til slut blev Dronning Aleksandrines skål drukket, hun holdt jo fødselsdag denne dato, og hun var skibets protektrice. Dermed endte julefesten.

De nåede så breddegraden af Kap Det Gode Håb, Afrikas sydspids, og det begyndte at falde i med stille og svag brise, så skibet næsten ingen vegne kom. Det var et vanskeligt sted, for rundt om skibet i horisonten kunne de se otte sejlere. Syv dage derefter

nåede de linjen. Dagen før mødte de en modgående engelsk damper, som gik så klos agten om "Viking", at kaptajnerne kunne praje til hinanden. Den skulle rapportere skibet. Alle mand var på dæk og gav den tre Hurraer, som den besvarede samtidig med, at den tudede på det kraftigste. Sådan en lille begivenhed ude på det åbne hav gav løftet stemning, og det var en god afveksling at se fremmede mennesker på nært hold. En uges tid senere mødte de igen en damper.

På den hjemlige halvkugle fik de noget mere vind, også en lille storm, hvilket de ikke havde haft før på hjemrejsen. Den 6. marts anløb de til Falmouth, hvor de kastede anker på reden og straks efter fik posten, hvoraf en stor del havde været i Mejillones. Der var fire Beri-Beri patienter om bord, alle elever, men de var ikke stærkt angrebne.

Fra Falmouth gik det med bugserbåd til Århus.



Skoleskibet "Vikings" besætning og elever. Ubekendt sted og årstal.
Privateje.

Skibet afgik fra Falmouth søndag den 9. marts om eftermiddagen med bugserbåd foran, den skulle sikre en nem og hurtig rejse til Århus. Men denne sidste del af rejsen tog desuagtet næsen dobbelt så lang tid, som det under normale forhold plejer at tage, endskønt det var særdeles gunstigt vejr over Nordsøen. Bugserbåden evnede næppe at trække "Viking" i en lille smule modvind, skønt den pralede med at have 700 hestekræfter, hvilket bragte et vittigt hoved til at foreslå, at de 500 nok gik på græs i England. Slæberen gik ind til Grenå efter kul og kom tilbage med en bunke friske aviser, som Grenås elskværdige toldvæsen sendte ud. De måtte igen for anker ved Hjelm, til dels på grund af slæberens uformåenhed, men søndag gled de ind i Århus Havn, hvor kajen var stuvende fuld af længselsfuldt ventende mennesker, hvoraf mange havde slægtninge blandt eleverne om bord.²

Hvad rejsebrevene ikke nævner, var, at i Mejillones rømte to elever, som blev eftersøgt af politiet.³ Det fremgår af en senere meddelelse, at den ene blev fundet igen. Poulsen forklarede stilfærdigt deres flugt ved at henvise til, at de dels nok ikke havde haft lyst til søen, og dels at de nok havde følt sig pressede af den boglighed, der krævedes for at følge den teoretiske undervisning på officersskolen.

Den ene rømte var søn af en dansk-argentiner, og C.M. Poulsen skrev til den unge mands far, Pedro S. Fischer i Bella Vista, Buenos Aires, den 25. februar 1914: ... Deres Søn udeblev efter Landlov den 20de Oktober. Da jeg et Par Dage senere fik hans Opholdssted at vide, ville jeg underhånden bringe ham om Bord uden at vække for megen Opsigt,

*Brevhoved fra
Skoleskibet "Viking".
Privateje.*



og arrangerede mig desangående med en Politibetjent. Da Politibetjenten imidlertid kom ud på Gaden med Deres Søn, kastede denne sig på sin Patriotisme, råbende til de Omkringstående, at han var Argentiner og imod sin Vilje [var] om Bord på "Viking", hvor det kun gav Prygl fra Morgen til Aften og intet at spise, hvilket havde til Følge, at Poul vandt Sympati af alle Tilskuere, og da Betjenten ingen officiel Ordre havde til at føre Poul ned til Fartøjet, så måtte denne lade ham gå. Af et Øjenvidne hørte jeg senere, at Poul havde et nyt Sæt hvidt Jakketøj, så jeg antager, at han må have fået Venner, som har taget sig af ham. Dagen efter bragte jeg i Erfaring, at han var rejst op i Bjergene og tabte senere alle Spor efter hans Opholdssted under hele Resten af "Viking's Ophold i Callao. Dette er alt, hvad jeg kan meddele Dem. Med venlig Hilsen Deres heng. C.M. Poulsen.

Rømningen var ikke den eneste fortrædelighed, rejsen bød på. En af eleverne havde øjensynlig skrevet hjem om nogle episoder med besætning og officerer, som var gået videre til aviserne, som havde blæst dem op. De påfølgende avisartikler nåede frem til C.M. Poulsen, som fandt anledning til at forsvare mandskabets ære over for skoleskibets bestyrelse.

Han skrev således til dem den 1. marts 1914: ... for et par Dage siden erholdt jeg en Del Avisudklip til Gennemlæsning og så deraf, at en Elev har skrevet Hjem til sine Forældre om Drukenskab blandt Officererne, dårlig Kost osv. og dette er meddelt et af vore "Sensationsblade", som har lavet en Myg til en Elefant. Hvad der er sket, er følgende: Medens Skibet lå på Calleo Red kom 2. Bådsmand Ingerslev beruset om Bord og opførte sig yderst rå i Tale og Adfærd. Straf: Bøde. Afmønstring.

2. Styrmand Borg-Rasmussen holdt Fødselsdag på den Måde, at han fik Hovmesteren til at overlade sig en Flaske Whisky, som han kælede så meget for, at han blev fuldstændig beruset og ligeledes opførte sig yderst rå i Tale og Adfærd, særlig overfor Eleverne, men selvfølgelig til disses store Jubel. Straf: Bøde ½ Månedes Hyre, Udelukkelse fra Lærermøderne og fra Karaktergivning. Straks Forbud til Hovmesteren mod at udgive Spiritus uden min udtrykkelige Tilladelse. Endelig blev Skibslægen hentet til tysk Skib "Chile", hvis 1. Styrmand lå og våndede sig med en indeklemmt Brok. Elevinspektør Sørensen fulgte Lægen om Bord i det tyske Skib, og medens Lægen behandlede den syge Mand, blev Elevinspektøren så venligt og gæstfrit beværtet af Skibets Fører, så at Elevinspektøren, da han atter kom til Borde og fra Fartøjet ville træde op på Falderebsstigen, trådte forkert og gik uden Bords. ...

At jeg ikke tidligere har omtalt dette, har Grund i, at jeg syntes, det var nok med, at jeg havde disse Ærgrelser, Bryderier og Ubehageligheder. ... Gud skal vide, at der på dette Togt har været nok af ovennævnte tre Ting.

Af andre indførsler i kopibogen fremgår, at han ikke sukkede uden grund. Endnu en ubehagelig episode udspillede sig, hvilken kaptajnen refererede til rederiet således:

Den 23. februar 1914. ... Hovmester Friis og Bager Zinglersen forlod Skibet d. 17. ds. og har ikke senere ladet høre fra sig, så jeg må antage de er rømt eller forulykket. Jeg har efterlyst dem, men ikke hørt videre, end de den 18. har spurgt på Prisen på en Billet til Santiago. Såvel Hovmester Friis som Bager Zinglersen har efterladt alle deres Ejendele om Bord.

Krigsramt

Skoleskibet blev lagt op i 1915, og i efteråret 1916 sejlede C.M. Poulsen fra Baltimore med fuld last fosfat på skibet "Socoto", bestemt for Århus. Det var under Den første Verdenskrig, og fosfat blev anset for kontrabande, da det jo styrkede såvel modtagerlandet som sælger. Rejsen forløb uden problemer indtil den 14. januar, hvor skibet blev prajet af en engelsk krydser og beordret til Stornoway. Da vinden var kontrær, nåede man først frem den 23. januar. Her fik kaptajnen ordre på, at det var forbudt neutrale



Skoleskibet Viking, kabyspersonalet, heraf to kinesere. Privateje.



"Socoto" på Themsen, august 1916. Skibet tilhørte De danske Svovlsyrefabriker, "Hepolos". Privateje.

landes skibe at forlade havnen, hvorfor han måtte forblive i havnen indtil den 6. april, hvor der blev givet tilladelse til afsejling; men på grund af vindforholdene kunne han ikke forlade havnen før den 24. april, hvor "Socoto" stod ud sammen med skibet "Havilah", som også tilhørte Hippalos-selskabet under De danske Svovlsyrefabriker. Endnu et tredje dansk skib blev frigivet samme dag.

Allerede dagen efter fik kaptajn Poulsen en tysk ubåd i sigte. Den nærmede sig i stærk fart, og besætningen var klar over, hvad der kunne vente dem. Sejlføringen blev straks mindsket, men uden varsel blev der affyret en granat, som imidlertid gik forbi skibet. Poulsen beordrede straks besætningen i bådene, da han var klar over, at skib og ladning var prisgivet. I alt 25 mand reddede sig. Under ombordstigningen skød ubåden endnu tre skud, som gik forbi, men da hele mandskabet var klar af skibet, fik dette en træffer, skønt det førte neutralitetsmærker og Dannebrog vajede



På bagsiden står, med kaptajn Poulsens håndskrift:
"Dette er Sokotos gamle Sejlmager, 64 Aar, med to af Kattene. Sejlmageren har den foregaaende Aften været i Land. Det er altså "Dagen derefter". Den ene af Kattene hedder "Jeanette," den anden "Black & White". Privateje.

fra stavnen. Ubåden affyrede i alt 22 granater fra tre sider, inden "Socoto" sank, og imens sad besætningen i bådene og kiggede afmægtigt på vandalismen.

Folkene i bådene satte sejl og styrede mod Skotlands nordkyst, som blev nået efter 15 timers sejlads for god vind. Bådene

landede tæt ved Durness, hvor folkene fik husly hos en fårehyrde og tilbragte et døgn. Alles tøj var gennemblødt og blev tørret i hyrdens hytte. Hyrdefamilien gjorde, hvad der stod i deres magt for at være behjælpelige. C.M. Poulsen forærede hyrden en pistol fra skibet og stod i øvrigt i korrespondance med ham i flere år. I tørre klæder spadserede kaptajn og mandskab fem miles til byen, hvor der lå en telegrafstation. Byens skolelærer dækkede frokostbord for besætningen med varm kaffe og kakao,



Sejlskibet "Socoto". Bygget 1887 i Skotland, sænket april 1917 af tysk u-båd ca. 15 sømil NNE for North Rama Island.

Privateje.

mens lægen servicerede officererne og gav dem lunch. Der kom bud, at en engelsk patruljebåd søgte efter dem, hvorpå de gik tilbage til hyrdehuset og blev taget om bord på patruljebåden, som sørgede for varmt bad til alle, en god whisky og et gedigent måltid. Derefter landsattes besætningen igen i Thurso, Skotlands nordligste jernbanestation beliggende omtrent 60 miles borte. Ved hjælp af en udsending fra et nærliggende dansk konsulat blev der sørget for videre transport til Glasgow og Newcastle. Herfra blev de sendt med et tidligere trop-
petransportskib til Norge sammen med omtrent tusinde andre skandinaviske sømænd, hvis skibe var blevet sænkede. Gruppen blev landsat i Bergen, og til stor forundring var det tørvejr i byen, selv om det ellers regner næsten dagligt. Den 12. maj var alle i København, og aflagde søforhør.

En del af besætningen ville derpå tilbringe nogen tid hos familierne, mens andre straks tog ny hyre. C.M. Poulsen rejste til Ribe, hvor han tilbragte nogle måneder i familiens midte.

Otium

I november 1918 fik C.M. Poulsen et tilbud om et fristende job i land. Der blev oprettet et amerikansk vicekonsulat i Ribe, og han fik tilbudt pladsen som sekretær, hvilken han havde gode forudsætninger for at bestride. Imidlertid blev samme vicekonsulat lukket efter et halvt års forløb, og Poulsen tog atter hyre og tjente endnu syv år til søs, inden han endelig gik i land efter næsten et halvt århundrede på havene. Hvad stillede en virkelysten mand så op med sig selv i den snævre provinsby?

C.M. Poulsen helligede sig sin familie, pasning af familiegravstedet, sin egen og børnenes haver, og så har han ellers spadseret i barndomsbyen og siddet på bænken ved havnen uden for sin bolig, taget på ture til Kammerslusen og lignende. På grund af en række uheldige dispositioner havde han i sit livsforløb mistet en del penge og havde måttet sælge huset. Han havde dog betinget sig fri disposition over et beskedent loftsværelse i sin levetid.

I et brev af 20. oktober 1927 til sønnen Kaj skrev han: *Gudskelov at jeg har mit lille*



*Charles Poulsen i kaptajnsuniform, maj 1919.
Privateje.*

“Hummer” herhjemme på Loftet, så er jeg da ikke helt hjemløs, men dette er jo ikke netop på den Måde, at jeg havde tænkt at skulle tilbringe mine sidste Leveår.

Børnene i husets øvrige familier var ham til glæde og opmuntring, mens han indvendig sørgede over et mistet barnebarn, han havde holdt meget af.

På bænken foran huset traf byens ivrige journalist, Kaj Hyphoff Rosenstand, ham i september 1929, da efterretningerne om det forsvundne skoleskib “København” beskæftigede alle.

Her er, hvad journalisten skrev efter deres samtale: *Da vi erfarer, at ripenseren kaptajn Poulsen som fører af den danske handelsflådes skoleskib for befalingsmænd, “Viking”, der flere gange har passeret samme rute som det forsvundne skoleskib “København” og i øvrigt er velkendt med forholdene i de ofte omtalte farvande imellem Buenos Aires og Australien, har vi anmodet ham om nogle udtalelser herom.*

Kaptajn Poulsen var 1910-15 fører af “Viking”, der er en firemastet bark på ca. 3000 registertons. Han tilbragt i alt ca. 7 år på dette skib, de sidste 5 år som dets fører. I 1915 solgtes “Viking” til DFDS, som ejede skibet, indtil det for nylig solgtes til Finland. Kaptajn Poulsen udtaler:

“Kun ugerne udtaler jeg mig, da det er så sørgeligt, at det stolte skib er gået tabt med sit mandskab, og der efter min mening er skrevet alt for meget om den sag.”

“Hvorledes er forholdet for sejladsen imellem Buenos Aires og Australien?”

“I den gode, gamle sejlskibstid,” udtaler hr. Poulsen, “fulgte man i almindelighed den af løjtnant Maury anviste komposit, altså rute, på 45 grader sydbredde eller sydligere, og sejlskibene tilba-

gelagde store distancer på denne rute. Med hensyn til fare skulle man, stormene uagtet, især tage sig i agt for drivisen, der ofte forekommer i store masser. Jeg har gjort disse rejser adskillige gange og fulgt denne rute på rejser til Australien og Sydhavsøerne. Flere gange har jeg også sigtet Tristan da Gunha, men aldrig haft forbindelse med land. I 1911 gjorde jeg med “Viking” den samme rejse som “København” fra Buenos Aires til Sydaustralien. Så vidt jeg mindes, var jeg ikke syd for 41 graders sydbredde, idet jeg efter de senere års erfaring fulgte en nordligere rute, hvor isfaren var mindre og vejret mildere, så man bedre kunne udnytte sejlføringen. Rejsen gjordes på 50 dage. Grunden til at jeg i de senere år valgte en nordligere rute, var den, at jeg tidligere havde været udsat for ismasser af kolossalt omfang. Som eksempel kan jeg nævne, at jeg i Det sydlige indiske Ocean har mødt hele isøer. Jeg mødte en gang en sådan ø, der var mellem 2 og 300 fod høj med helt lodrette sider og 52 sømil lang, men da var jeg også mellem 46 og 47 grader sydbredde. Det er ikke usandsynligt, at “København” er blevet offer for isen, der har forvoldt den stolte sejlers undergang. Når der har været skrevet i bladene om, at skibet har mødt en isbarriere, og om, at det er drevet ind i Polarhavet, er slig tale det rene nonsens, for den almindelige rute til Australien ligger 1500 sømile nord for Polarkredsen, og desuden sætter strømmen som regel nordøst efter. Al tale om, at skibet skulle være drevet ned i Polarhavet, er derfor rent ud sagt noget vrøvl.”

“Efter hvad vi har erfaret, har De allerede efter at ulykken er blevet bekendt, udtalt som Deres mening, at “København” næppe var det skib, som blev set ved Tristan da Gunha i det i bladene nævnte tidsrum?”

“Ja, det gjorde jeg, og de senere meddelelser har jo også vist, at jeg havde ret. Det må være en fejltagelse, fordi “København” den 31 januar var

38 dage ud for Buenos Aires, og Tristan da Gunha er kun 12 til 14 dages rejse fra Buenos Aires.”

“Hvad mener De om ØKs eftersøgningsarbejde?”

“Det kan ikke noksom påskønnes, hvad ØK har ofret på denne eftersøgning.”

“Kender De personligt nogle af ‘København’s besætning?’”

“Ja. Kaptajn Ferdinand Andersen er en af mine elever fra ‘Viking’, en af de raskeste og dygtigste af dem. Andre af mine elever er nu førere i ØKs og andre rederiers skibe. Kaptajn H.C. Christensen, som ledede eftersøgningen af ‘København’ med m/s ‘Mexico’ var i sin tid 2. styrmand på ‘Viking’.

Vinterhalvåret tilbragte C.M. Poulsen i København hos datteren Oceana, hvis mand sejlede og sjældent var hjemme. I København kunne Poulsen gå i Skibsførerforeningen og få en snak med ligemænd, eller han kunne deltage i møderne i Frimurerordenen Johanneslogen “Maria til de tre Hjerter”, hvor han var medlem. Logen havde tillige en afdeling i Esbjerg.⁴

I øvrigt skrev han ivrigt sammen med sine børn, men kun en række breve til sønnen Kaj, der selv stod til søs, findes bevarede. Da Kajs breve til faderen ikke findes længere, kan man ikke danne sig noget billede af, hvad C.M. Poulsen svarede på. Imidlertid ligger det tydeligt for læseren, at han med faderlig interesse deltog i sønnens liv om bord og videregav betænksomme råd. Tonen i brevene er kærlig og spøgefuld.

24. juli 1928: *Jeg længes nu efter at høre, hvordan Sejlskibssejladsen smager dig? Og håber jeg, at du befinder dig godt derved? Det må jo dog være bedre at være Sømand som Søtransport-*

Arbejder, ikke sandt? I Dampere bliver man ikke Sømand i Ordets gode, gamle Betydning.

November 1928: *“Vikings” Røjlrær er 45 Fod og Underræerne 90 Fod. Hvor meget “Viking” kan krænge, førend den kipper rundt, er et Spørgsmål, jeg ikke kan besvare. 42 dage fra Buenos Aires til Port Lincoln i Australien er, så vidt jeg mindes, “Vikings” hurtigste Rejse.*

Jeg kender godt Logwood, som jeg var med til at laste i Laguna de Termios i Mexico, og jeg har også været i Le Havre med en af disse Laster (Franskmændene bruger meget Rødtræ til at lave Rødvin[sfustager] af, og Gultræ eller Fustic fra Centralamerika til at lave Cognac[sfustager] af. Jeg har været i Havre med begge Dele. I Mexico er Logwood fuld af Skorpioner, Slinger og andet Kryb, som sidder i Hullerne og Ribberne i Træet. I min Tid måtte vi selv både laste og stuve Træet. Det var Job!

3. juni 1929: *Hør, du “Hønsetyv”, lad hellere være med de Narrestreger. En af mine Folk blev en gang på Vestkysten arresteret for et lignende Hønsetyveri. Jeg kunne ikke en Gang løse ham ud og måtte afsejle en Mand kort, som er det værste af alt. Hvad er det for en Skipper, som sætter sine Folk til at stjæle Høns?*

Samme brev: *Tidligere var det Skik og Brug, at man begyndte at tage Perter og Ridere⁵ til Dæks til Styrkeprøve og Eftersyn, når man havde nået NØ-Passaten på Udrejsen, dog kun én Gang årligt. Håber, at I selv holder Øje med sådan Noget og siger Styrmanden Besked, så snart som I ser noget mistænkeligt ved Perter og Ridere og ved Rigningen i det Hele taget.*

28. september 1929: *Gud ske Lov, at det gik, som det gik. Der er imidlertid en Ting, jeg ikke forstår, og dette er, at det synes at fremgå af dit Brev, at du og Leif, som havde Vagt, sidder og sludrer i Lukafet? Dette må være en Fejltagelse!*

21. december 1930: *Julen 1893 tilbragte jeg i Havre, og ved Sømændenes Julefest i Den norske Kirke fik jeg Gaverne til "Den yngste Skibsfører", og Gaven til "Den Sømand, som har krydset Linjen flest Antal Gange". En rigtig hyggelig Aften.*

30. januar 1931: *Havre er vistnok et dårligt Sted at søge Hyre. Det var det alletider før i Tiden, hvorimod Antwerpen, Rotterdam og Hamborg samt de store engelske Havne er bedre for Hyresøgende.*

24. september 1931: *Jeg har også moret mig i min Ungdom og brugt mange Penge efter Datidens Forhold, da Matroshyren kun var 45 Kr. månedlig, men foruden at hjælpe mine gamle Plejeforældre og min Broder, så havde jeg alligevel sparet sammen, så jeg kunne besøge Navigations-skolen. Jeg var da 21 År gammel.*

Sammenfatning

Levnedsløbet, som ovenfor er beskrevet,

efterlader læseren med indtrykket af en personlighed, der med viljestyrke, dygtighed og akkurate arbejdede sig frem inden for søfarten. Hans pligtfølelse over for såvel egne børn som elever på skoleskibet og undergivne søfolk viser en kærlig og omhyggelig person, der trods sin bundethed til skib og last gjorde, hvad der var ham muligt for at tage sig af sine moderløse børn. Den akkurate, han lægger for dagen i samtalen med journalisten og i brevene til sønnen, afslører hans omhyggelige professionalisme. Den ærbødige omtale, som blev ham til del fra en elev i anledning af 70-årsdagen, afslører en koldblodig mand, hvis personlighed var så smittende, at han kunne få et helt elevhold til at gå i lasten på det synkefærdige skib.

Hans omsorg for mandskab og elever viser sig i de medfølgende breve, han skrev til

Om bord på "Hvidehavet". Kaptajn Poulsen midtfor i bageste række. Privateje.



tilskadekomne elevers forældre, og i de bekymringer, han gjorde sig om elevernes tøj samt den undersøgelse, han på egen regning foretog efter rømte folk.

Kaptajn Charles Mathias Poulsen hviler i sin grav på Ribe Kirkegård efter et pligtopyldende og spændende liv. Gravstedet er nu nedlagt.

C.M. Poulsens ansættelser

1877, marts:	“Marie” af Ribe, skibsdreng
?	“Stratford”, letmatros
1879, august:	“Garhardine” af Harburg, letmatros
1881, august:	“Ingmar” af Hamborg, matros
1883, 24. november:	Styrmandseksamen
1883, december:	“Havilah” af Hamborg, 2. styrmand
1891:	“Havilah” af Hamborg, 1. styrmand
1891:	“Havilah” af Hamborg, skibsfører
1892, juni:	“Odin”, værnepligtig
1892, november:	“Max af Fanø”, skibsfører
1899-1907	?
1905, januar:	“Hertha”, af Kolding, skibsfører
1907, juli:	“Ebba” af Odense, skibsfører
1908, 14. oktober:	“Viking”, 1. styrmand
1910, 22. december:	“Viking”, skibsfører
1916, 22. juni:	“Socoto” af København, skibsfører
1918, november:	Konsulatssekretær i Ribe
1920:	“Stillehavet”, 1. styrmand
	“Sydhavet”, skibsfører. Dampskibsselskabet Atlanterhavet
	“Kongstrup”, skibsfører
	“Hvidehavet”, skibsfører
	“Sierra Leone”, skibsfører
1924, november:	Forhenværende skibsfører
1933:	Død efter 47½ år til søs og 9 år som pensionist

Noter

- Der er en mulighed for, at den senere kendte journalist Einard Skov kan være manden bag beretningerne.
- Rejsebeskrivelse i Ribe Stifts Tidende 21/10 1912, 11/12 1912, 11/3 1913 og 22/3 1913.
- Nævnt i Ribe Stifts Tidende 27. november 1913.
- Se nærmere i bogen: Sankt Johanneslogen “Maria til det re Hjerter”, Odense 1991.



*Damperen “Sierra Leone”.
Privateje.*

5 En pert er et tov på langs af råen, som folkene står i, når de skal arbejde med råsejlene. Riderne er de korte stykker tov, der går fra råen og ender i et øje, hvorigenem perterne er trukket. Riderne er på for at sikre mandskabet ordentlig arbejdshøjde.

Arkivalier

Artiklen bygger udelukkende på et omfattende familiearkiv, hvori findes mange udaterede avisudklip. Dertil er suppleret med enkelte andre kilder, som er nævnt i teksten. Kildematerialet findes spredt i C.M. Poulsens talrige efterslægt.

Hardy Møller, f. 1953. Dykker, laboratorietekniker, borebisse. Oldebarn af kaptajn Poulsen.

Søren Mulvad, f. 1948, pens. lærer, lokalarkivar og skribent. mulvadvarming@gmail.com. Har udgivet en række artikler og bøger, hovedsageligt med lokalhistorisk indhold.