

NAPOLEON BONAPARTES SØREJSER

Af

CARL V. SØLVER

Den kendte nautiker og søfartshistoriker, skibsfører Carl V. Sølvér, af hvem årbogen tidligere har bragt en række værdifulde artikler, skildrer i dette bidrag Napoleons togt til Ægypten 1798 og slaget ved Abukir, samt rejsen til fangenskabet på St. Helena 1815.

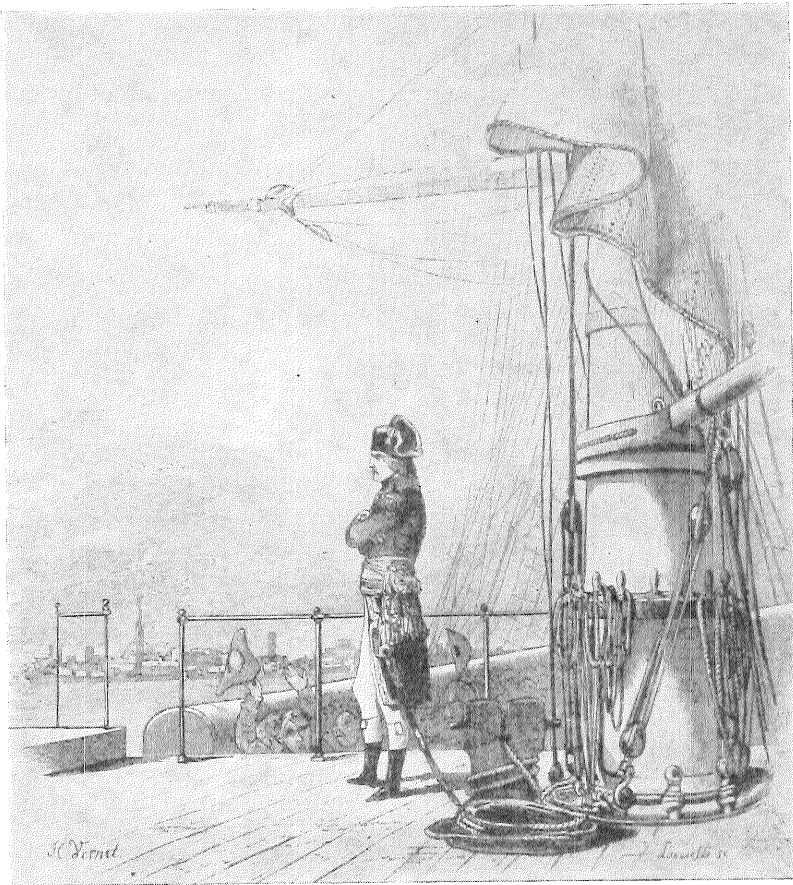
DET er mærkeligt at tænke sig, at Napoleon Bonaparte oprindelig var bestemt til at uddannes til søofficer, og man kan kun vagt forestille sig, hvorledes verdenshistorien ville have formet sig, dersom han havde fortsat sin løbebane i marinen og var mødtes med Horatio Nelson på lige fod på havet.

Fra 1784–85, som 15årig dreng, var han elev på kadetskolen i Brienne, og derfra findes endnu en udtalelse om ham: – „M. de Bonaparte (Napoleon Bonaparte), f. i Ajaccio på Corsika den 15de aug. 1769. God holdning. God konstitution, ypperligt helbred, lydig og brav og taknemlig mod sine foresatte. Han har altid udmærket sig ved sine anlæg for matematik, og han er godt inde i historie og geografi. Han er temmelig svag i selskabelige øvelser og i latinen, hvori han kun er nået det fjerde kursus. Der vil blive en fortræffelig sømand af ham.“

Af en eller anden grund, – antagelig på egen foranledning – blev hans karriere forandret, og han fuldendte sine studier på militærinstituttet i Paris som artilleriofficer. I det hele taget synes Napoleon at have haft en aversion mod alt, der havde med søfart at gøre, hvilket måske kan spores tilbage til en udpræget svaghed for søsyge, som fulgte ham gennem hele livet.

Da Napoleon Bonaparte i 1798 udrustede den store ekspedition for

at erobre Ægypten, var krigsflåden hans evige bekymring. Det harmede ham selvfølgelig, at han, der havde skabt verdens mest effektive krigsmaskine til lands, frygtet overalt, hvor den viste sig, ikke formåede at frembringe noget lignende til søs. Den franske skibbygningsteknik var den engelske langt overlegen; de franske krigsskibe var byggede på videnskabeligt grundlag og som oftest langt mere velsejlende end de engelske; deres artilleri var fuldt moderne ligesom rigningen af bedste tegning og kvalitet. Men det vigtigste manglede, og Bonaparte var ganske klar over det svage punkt i Frankrigs krigsflåde, nemlig skibenes bemanning og besætningernes mentalitet. Mangelen på veluddannede og loyale befalingsmænd, både officerer og navnlig underofficerer, var følelig overalt i den franske marine. Det kongelige officerskorps fra *l'ancien regime*, der for det meste bestod af adelige, var selvfølgelig ophørt at eksistere, og kun få havde overlevet revolutionens rædsler. Samtidig var marinens oprindelige faste mandskab i store mængder mønstret ud med de franske kaperskibe og ofte endt i engelsk fangenskab, hvorfor skibene var nødt til at påmønstre helt usøvante besætninger. I rapportererne fra flåden lyder idelige beklagelser over de underlødige besætninger, som f.eks. fra chefen på en fregat lige udrustet i Civita Vecchia i maj 1798. – „Transportfartøjerne sejler meget dårligt, bemanded som de er med ganske uøvet mandskab. I morges løb „la Victoire“ agten om os og prajede, at hele mandskabet lå søsyge på dækket ude af stand til at manøvrere skibet; kun et par kadetter var arbejdsdygtige. Vi samlede syv befarne matroser fra de andre skibe og satte dem ombord.“ Navnlig det overordnede personales uddannelse lå Bonaparte på sinde, og allerede i Toulon, da den store flåde var ved at afsejle til Ægypten, udarbejdede han et regulativ for drenges oplæring til befalingsmænd til søs, dat. 15/5 1798, med udmærkede bestemmelser, hvoraf flere endnu i vort århundrede var i brug i den franske marine. Bl.a. blev det bestemt, at marinens lærlinge i tjenesten ombord skulle inddeles i bakker på 10 drenge med en erfaren underofficer i hver til lærer. Hver dag skulle der afses tid til oplæring i sømandskab og til øvelser i master og rigning og rær, og belønninger skulle tildeles de dygtigste osv.



Den 28-årige Napoleon Bonaparte ombord i lineskibet „Sans-Coulotte“ på Toulons red, maj 1798. – Træsnit efter tegning af Horace Vernet.

Napoleon on board the French ship of the line “Sans-Coulotte” (120), Toulon, May 1798.

Kun nødtvungent befattede Bonaparte sig med søvæsen, og aldrig følte han nogen samhørighed med marinens officerer, ligesom han fuldstændig manglede forståelse for den tålmodighed og udholdenhed, der nødvendigvis hørte til at føre en stor flåde i sejlskibstiden. Gang på gang desavouerede han flådens øverstkommanderende og hans

officerer ved på rejsen at indsætte landofficerer på betydningsfulde poster på skibene. Søofficererne havde naturligvis på deres side svært ved at anerkende hans genialitet og følge hans dispositioner, og Bonaparte måtte sende en meget alvorlig og skarp skrivelse til admiralen for at gøre ham forståeligt, at enhver ordre skulle efterkommes omgående, og at Bonaparte var øverstkommanderende i alle forhold, også ombord i skibene.

Det har kun været tørre tårer, Bonaparte har udgydt ved efterretningen om admiral de Brueys død i slaget ved Abukir.

Rejsen til Ægypten.

I slutningen af 1797 var Napoleon Bonaparte kommen tilbage til Paris fra et heldigt afsluttet felttog i Italien. Overalt havde han sejret og vundet, og kun tanken om England som Frankrigs fjende ængstede ham. „Enten må Frankrig ødelægge England eller forvente selv at blive ødelagt af England, – lad os derfor koncentrere alle vore anstrengelser om vor krigsmarine og ødelægge England,“ udtalte Bonaparte ved den tid.

Tanken om en invasion af England, en gentagelse af Vilhelm Erobrerens angreb i 1066 over Kanalen, var på ingen måde den franske regering fremmed, men Bonaparte var ganske klar over, at et sådant foretagende ikke var gennemførligt, så længe den engelske flåde beherskede Kanalen. Da Frankrigs krigsflåde på langt nær var den engelske jævnbyrdig, var det Bonapartes idé at ramme England gennem Ægypten. I sine memoirer fremsætter Napoleon til grund for invasionen af Ægypten følgende: – „Først at anlægge en fransk koloni ved Nilen, som langt fordelagtigere kunne forsyne Frankrig med kolonialvarer end det fjerne og meget sårbare Vestindien; dernæst at skabe et marked for udveksling af franske industriprodukter for ægyptiske og indiske råvarer, og endelig at udforme Ægypten til en udfaldsport for en fransk erobring af Mellemøsten og engelsk Indien.“

Napoleon havde fået frie hænder af den franske regering – direktoriet –, og forberedelserne til Ægyptens erobring skabte de rette om-

givelser for hans enestående evner som organisator. Det er vanskeligt at forestille sig den beundring, han forstod at vække overalt, hvor han viste sig. Det var som en feber, der greb hele det franske folk for at følge hans planer og udføre hans idéer. Som ingen anden forstod denne kun 28årige general at inspirere sine omgivelser ved sin aldeles utrolige energi, og aldrig i Frankrigs historie er noget lignende blevet udført på så kort en tid. Det var et vidunder, at Bonaparte på få uger fik samlet en hær på 38.000 soldater med kanoner og fuld krigsudrustning foruden en mægtig flåde af krigsskibe og transportfartøjer til at føre ekspeditionen over Middelhavet til Ægypten.

Om aftenen den 5te maj 1798 overværede Bonaparte med sin hustru Josephine de Beauharnais Shakespeares *Macbeth* på *Théâtre de la Nation*, og samme nat forlod de Paris kun ledsaget af privatsekretæren Bourrienne og en adjutant. I rejsevogn kørte de gennem det sommer-skønne Sydfrankrig via Bourgogne, Lyon og Avignon til Toulon, hvor til de ankom et par dage senere.

Her var alt i fuld aktivitet domineret af det store linieskib „Sans-Coulotte“, datidens største og mest moderne krigsskib på 120 kanoner, der for lejligheden var omdøbt til „l'Orient“. Bonaparte var fuldt optaget fra morgen til aften og ofte natten med. Admiralen, Comte de Brueys, en af de få adelige søofficerer, der havde overlevet revolutionen, havde overtaget overkommandoen af krigsflåden, bestående af tolv linieskibe og fem fregatter. Uoverensstemmelser mellem land- og søofficererne begyndte med det samme. Til admiralsens forfærdelse blev store troppeafdelinger fordelt på alle skibene tilligemed meget træ; navnlig var de mange landkanoner med tilhørende ammunitionsvogne til stor gene for passagen langs dækkene, ligesom søofficererne følte sig generet af de mange vogne, der blev surret langs lønningen udenbords. Admiralen protesterede kraftigt mod dette arrangement, men Bonaparte var ubøjelig og sendte ham i den anledning den tidligere omtalte skarpe instruks.

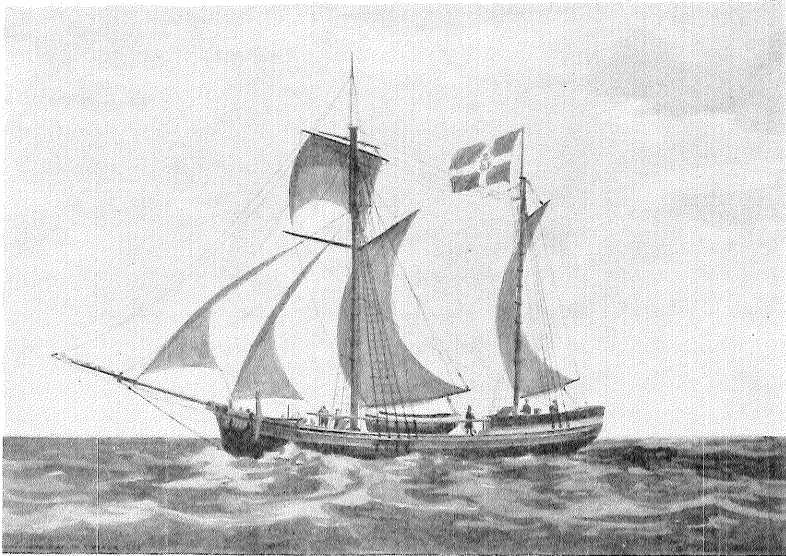
En anden og ikke mindre vigtig opgave var det at samle og organisere den mægtige transportflåde, nødvendig til at overføre hærens og flådens mangfoldige forsyninger. Alt, hvad der kunne flyde på van-



„*Capitaine*“ Peder Hansen Brinch, Sønderho, fører af galeasen „*Andreas*“ af Randers. – Miniature tilhørende dr. med. Ove Brinch.

*Capt. Peder Hansen Brinch, Sønderho,
master of the galliot "Andreas" of Randers.*

det, blev rekvireret og chartret på ubestemt tid; meget af materialet blev dog befundet i så usødygtig stand, at det måtte leveres tilbage. Det blev til ialt 307 enheder med et mandskab på 3017, en mærkelig samling fartøjer af højst forskellig art, for det meste småskibe på ca. 60–100 tons og enkelte større på ca. 200–400 tons. Kun halvdelen var franske og resten spanske, venetianske, toskanske, liguriske osv., desuden tre svenske og to danske. En af de svenske var fuldriggeren „*Jupiter*“ chartret i Civita Vecchia, den ene af de danske var en brig, der desværre ikke kendes nærmere, hvorimod den anden, opført i listerne over de i Marseilles chartrede fartøjer som „*une goelette danoise*“, utvivlsomt må være galeasen „*Andreas*“ af Randers, som under kaptajn Peder Hansen Brinchs kommando senere i kampagnen menes at have gjort sig fordelagtig bemærket som blokadebryder.



GALEASEN ANDREAS. CAPT. PEDER. H. BRINCH AF. RANDERS 1804.

Galeasen „Andreas“ af Randers, ført af skipper Peder Hansen Brinch fra Sønderho. Galeasen var chartret af den franske flåde som forsyningskib. – Kopi efter farvelagt tegning af den kendte skibsportrætmaler Antoine Roux, Marseille, 1804. Handels- og Søfartsmuseet.

Danish galliot "Andreas" of Randers, chartered by Napoleon's fleet, 1798.

Efterhånden som krigsskibene bliver klar fra værftet, forhaler de ud på Toulons red, hvor de bliver inspiceret af overgeneralen. En af de civile deltagere i ekspeditionen, forfatteren og tegneren Vivant Denon, ombord i fregatten „la Junon“, fortæller hvorledes Bonaparte omgivet af sin stab aflægger besøg om bord og i en kort men inspirerende tale opmuntrer matroser og soldater til kækhed og endrægtighed. „Soldater – I har kæmpet med mig i bjerge, på sletter og under belejringer, – og nu skal vi kæmpe sammen på havet –“ og resten drukner i leveråb for fædrelandet og Bonaparte. Da han går i land, ledsages han af fryderåb fra alle ankerliggerne. Hele flåden har den største tiltro til den unge helt.

Alle skibene er efterhånden samlet på reden, og den 19de maj forhaler det mægtige lineskib „l'Orient“ ud af havnen, hvormed tegnet

til opbrud er givet. Vinden er gunstig, NNV; skibene sætter sejl og indtager lidt efter lidt deres forud bestemte pladser i eskadren. Denon fortæller herom: – „Vi gik forrest med fregatterne, dernæst Bonaparte i „l’Orient“ omgivet af alle lineskibene og til sidst hele transportflåden, alle med kurs mod Cap Corse, nordspidsen af Corsika. Vor krigsflåde havde en udstrækning på en mil, og den halvcirkel, som transportflåden dannede, mindst seks mil. Jeg talte et hundrede tresindstyve skibe uden på langt nær at have talt dem alle med.“ Med stolthed skuede Bonaparte fra „l’Orient“s agterdæk ud over dette storslåede opbud af skønhed og magt. Denon fortæller: – „Ved middagstid var hele havet dækket af hvide sejl, så langt øjet rakte. Hvilket stolt syn, hvilket skuespil. Aldrig kan nogen forsamling give noget større begreb om den franske republiks hæder, kraft og ressourcer, og kan man vel uden den mest levende beundring tænke på med hvilken lethed og hurtighed dette store og mærkelige krigstog er blevet sat i scene? Tusinder og atter tusinder af vore borgere af alle klasser samledes i vore havne; de forlod kone og børn, venner og ejendom for at følge Bonaparte og alene af den grund, at han førte dem. Alle som een var de begejstrede for at have fået lov til at være med.“

Første nat lå flåden til ankers ved øen Hyères for at vente på efternølere, og næste dag drev skibene for en let brise langs kysten for at forene sig med flådeafdelingen fra Genoa. Derved undgik franskmændene den lokale storm, som så belejligt havarerede admiral Nelsons eskadre og samtidig fjernede den fra Toulons nærhed og gav Bonaparte fri passage til søs.

I foråret 1798 lå en meget stor engelsk flådeafdeling østen for Gibraltar for at blokere Cadix og for samtidig at forhindre nogen fransk flåde at slippe ud af Middelhavet. Da admiralen, Jarlen af St. Vincent (Jervis), havde fået efterretninger om større franske udrustninger i Middelhavet, blev den unge admiral Horatio Nelson sendt ind til franskekysten med tre lineskibe og fem fregatter for at udforske, hvad der foregik i Provencehavnene. Inden Nelson fik orienteret sig, dog efter at han havde overbevist sig om, at den franske krigsflåde endnu



Fransk orlogsfregat „La Musette“, 22 kanoner, afgiver det glatte lag fra bagbord.
Tegning af Charles Viaud i Cahiers des Salorges, Nantes.

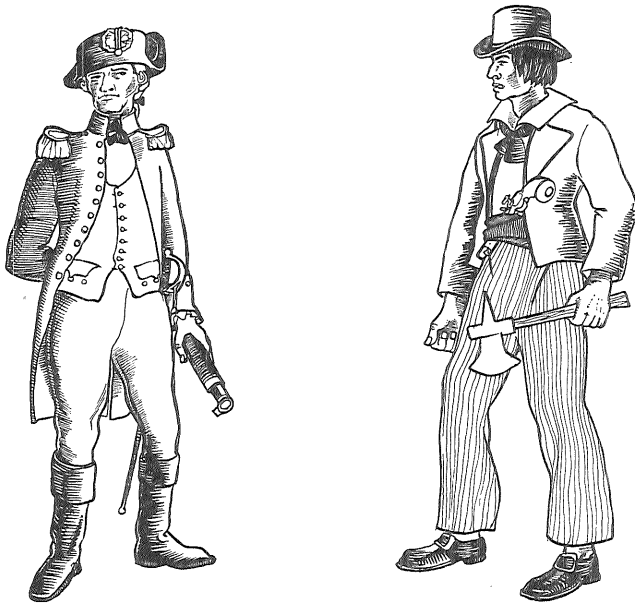
French frigate "La Musette" (22).

lå i Toulons havn, blev hans skibe den 21de maj overfaldet af en hæftig storm, der ganske splittede hans flåde og drev skibene sydefter. Hans admiralskib „Vanguard“ mistede fokkemasten samt store- og mesanstængerne og ville uvægerligt være blevet slået til vrag mod

Sardiniens klippekyst, dersom det ikke i yderste øjeblik var blevet bjerget af den kække kaptajn Ball, chef på linieskibet „Alexander“. Under udfoldelse af et glimrende sømandskab lykkedes det ham i det hårde vejr at manøvrere sit skib op i nærheden af havaristen og etablere forbindelse med slæbetrosser, og under det hårdeste sejlpres med fare for selv at forlise formåede han at slæbe „Vanguard“ klar af læland og at bringe begge skibe sikkert til ankers indenfor den lille ø San Pietro ved sydøstkysten af Sardinien. Dette skete den 23de maj, og hertil kom også det tredje af Nelsons skibe „Orion“. De fem fregatter holdt ned mod Gibraltar, men Nelson, der instinktivt havde på fornemmelsen, at sagen hastede, gik ikke tilbage. I løbet af utrolig kort tid blev alle tre skibe bragt i nogenlunde søklar stand, og allerede den 30. maj var han igen med sine tre linieskibe uden for Toulon. Desværre havde han mistet sine fregatter, og disse en flådes udkigsposter måtte han bittert savne hele den pågældende kampagne.

Til sin store skuffelse fandt Nelson Toulons havn og red tom for skibe, og af opsnappede oplysninger fik han at vide, at den store franske ekspeditionsflåde under general Bonapartes kommando forlængst havde forladt reden med ukendt mål, måske Ægypten. På dette tidspunkt var Nelson ganske tvivlrådig og anede i virkeligheden ikke, hvilken kurs han burde følge. Et felttog mod Ægypten kunne trods alle forsikringer være en krigslist, og mere sandsynligt var den franske flåde nu på vej mod Gibraltar og Kanalen for i forbindelse med den i Brest liggende franske flåde at invadere England. Da fjenden i alle tilfælde sidst var set styrende mod øst mod Cap Corse, bestemte Nelson sig til foreløbig at følge efter for senere at få nærmere oplysninger hos den engelske gesandt i Neapel, Lord Hamilton.

Hele Napoleon Bonapartes storflåde afsejling havde altså fundet sted uden at fjenden, de allestedsnærværende englændere, havde fået mindste efterretning, førend den store flåde forlængst var uden for rækkevidde og for fulde sejl stod sydover mellem Corsika og Italien. Vejret var strålende middelhavsvejr med sol og varme, men desværre fremkaldte en vedvarende dønning et kraftigt anfald af søsyge, der



Fregatkaptajn og matros fra den franske orlogsflåde i 1790'erne.
 Typetegninger af Jean Bruneau i Cahiers des Salorges 1961.

French naval captain and rating (A. B.), ab. 1798.

snart kastede det meste af den store armé omkuld. Selv den store „l'Orient“ rullede bravt i dønningen, og Bonaparte var ingen undtagelse for søsygen. Til at modarbejde sørejsens ubehageligheder havde han i sin kahyt ladet opstille en patent-søsyge-køje, et mærkeligt system af taljer og trisser og hjul, ophængt i cardanske bøjler som et kompas. Imidlertid svigtede patentet, og overgeneralen led alle søsygens kvaler sammen med sin sekretær Bourrienne, der var sat til at læse højt af Gallerkrigen for sin herre. Landofficererne og soldaterne havde det ikke meget bedre, og snart forvandlede skibene til rene svinestier. Som om dagen ikke havde været trist nok, blev der i løbet af eftermiddagen oplæst et dekret fra Bonaparte, dateret på afsejlingsdagen d. 19de maj, med ordre til alle skibscheferne om hver aften at lade samtlige ombordværende synge smædesangen mod England „la Marche d'Angleterre“ ledsaget af musikkorpset, „hvor sådant

forefindes“. Der kan vist ikke være megen tvivl om, at denne opfordring til de søsyge og irritable veteraner har fundet udløsning i det djærve franske udråb, som senere efter slaget ved Waterloo blev verdensberømt, – „merde“.

Den mægtige franske flåde står nu ned langs Corsikas østkyst efter at kontingenterne fra Genoa og Marseilles har sluttet sig til hovedflåden. Noget mere storslået har aldrig nogensinde været set på disse kanter, og overalt flygter store og små fartøjer for ikke at komme i vejen for giganterne. En lille dansk skonnert søger skrækslagen at slippe bort men jages og tvinges til at følge med for ikke at forråde flådens afsejling for englænderne. Udfor Bonifaciostrædet mellem Corsika og Sardinien braser hele flåden bak for at vente på eskadren fra Civita Vecchia. Det bliver nu helt stille, skibene ligger med stævnepegende hele horisonten rundt uden at røre sig af flekken med slappe sejl og ruller i dønningen. Bonaparte har lukket sig inde i sin kahyt, og soldaterne keder sig gudsjammerligt, bliver utålmodige og utidige af den megen lediggang under det ubehagelige ophold ombord og forfalder til spil og ypper klammeri.

Som opmuntrende begivenhed kommer eskadren fra Ajaccio til syne bag Corsikas klipper, – smukke tartaner med høje stævne og spidse latinersejl som en vikingeflåde. Fartøjerne bliver roet af eventyrlystne, syngende corsikanere, der er rigtige søfolk allesammen, og de bliver modtaget med jubel. Selv Bonaparte viser sig på dækket af „l’Orient“ og holder på corsikansk en strålende velkomsttale til sine kække landsmænd.

Flådeafdelingen fra Civita Vecchia viser sig ikke, og Bonaparte beslutter sig til at fortsætte langs østkysten af Sardinien. Denon fortæller levende om livet om bord i fregatten „la Junon“: – „Pludselig rapporteres fire fremmede linieskibe over horisonten, og straks bliver der slået alarm. Hornsignaler lyder fra for til agter, kanonerne køres ud og alt gøres klart til kamp, indtil det opdages, at det er spaniere, de franskes allierede. Skrækken for at møde englænderne står alle franske i blodet, men foreløbig har vi været heldige at undgå dem ... Om aftenen luftede det op fra øst, hvilket samlede konvøyen, så jeg

troede at se Venedig, og vi tilbragte natten som i en svømmende stad.“ I forvirringen og skjult af mørket så den ovenfor nævnte danske skonnert sit snit til at absentere sig og blev ikke siden set. Vejret var det finest tænkelige, uden sø eller dønning, og Bonaparte var igen på dækket i fuld vigeur og dirigerede sejladsen uden hensyn til de vagthavende søofficerer. Alle fremmede skibe blev standset og besætningerne forhørt, og her får Bonaparte den i sandhed glædelige nyhed om de tre havarerede engelske lineskibe under Nelsons kommando liggende til ankers ved San Pietroøen. Så måtte der da være fri passage østerover uden fare for at møde de frygtede englændere, og „la Marche d'Angleterre“ har sikkert lydt kraftigt ved vagtskiftet om aftenen.

På højden af Cagliari kapredes seks neutrale handelsskibe, deriblandt et dansk og et svensk. Dette sidste var briggen „Marie Sofie“ kommende fra London og bestemt til Neapel. Ved en tilfældighed er forhøret over den svenske styrmand bevaret, muligvis fordi det er optaget af Bonaparte personlig og nedskrevet af privatsekretæren Bourrienne. Det lyder således :

Forhør optaget i lineskibet „l'Orient“ kl. 9 aften, d. 16de prairial år VI.

Spørgsmål :

Når forlod De London?
 Hvilke havne har De anløbet?
 Hvornår forlod De Malaga?
 Så De nogen engelsk eskadre i Kanalen?
 Har De set noget krigsskib i Kanalen?
 Når passerede De Gibraltar?
 Har De set eller hørt om nogen engelsk eskadre i Middelhavet?
 Har De set eller hørt om nogen fransk eskadre i Middelhavet?
 Har De set noget portugisisk krigsskib mellem St. Vincent og Cadix?
 Har De set nogen engelsk eskadre undervejs og hvor?

Svar :

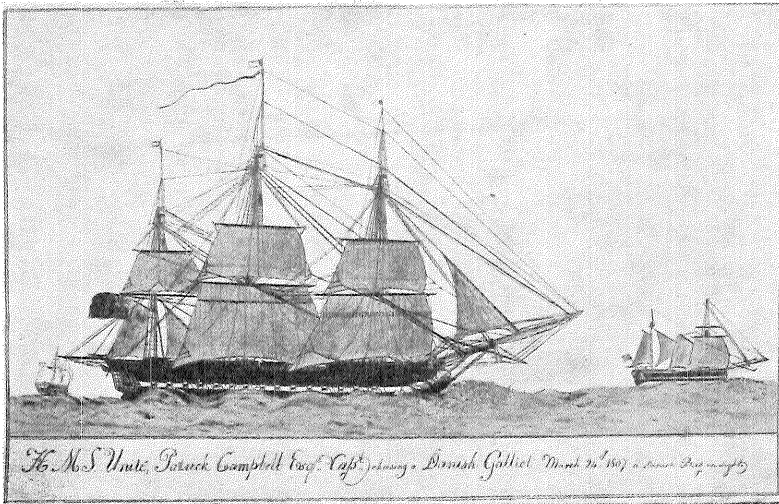
For fem uger siden.
 Malaga.
 For fjorten dage siden.
 Nej.
 Ja, en fransk fregat, som overhalede os og troede, at vi var franske.
 For 33 dage siden.
 Nej.
 Nej.
 Nej.
 Ja, udfor Cadix.

Ved De, hvorfor den svenske fregat „Thetis“ er i Middelhavet?	Ja, bestemt for Tunis eskorterende svenske handelsskibe med presenter til Beyen af Tunis.
Hvorfor er De selv bestemt til Neapel?	For at søge gunstig fragt.

Man kan heraf forstå, at Bonaparte tog sig af sagerne ombord og intet overlod til tilfældigheder. Da admiral de Brueys fremsatte et forslag om at sende fire af linieskibene og tre af fregatterne for at lede efter den forsvundne Civita Vecchiaflåde, desavouerede Bonaparte sin admirals plan fuldstændig ved at skrive følgende skarpe bemærkning i marginen: – „Dersom vi 24 timer efter skulle møde ti engelske skibe, vil jeg kun have ni skibe til at kæmpe mod dem i stedet for tretten.“ Admiralen havde intet dertil at bemærke. Derimod blev admiral Villeneuve sendt af sted i fregatten „la Justice“ sammen med to andre for at recognoscere. Han opdagede en engelsk fregat, som han jagede et døgn, hvorved han forebyggede, at englænderne fik kendskab til den franske flådes position, hvilket blev af allerstørste betydning for den videre sejlads.

I højt humør sejler den franske armada videre østefter sønden om Sicilien med kurs mod Malta, som Bonaparte agter at erobre. Man morer sig med tilfældige oplevelser, f.eks. da man fra admiralskibet signalerer „Mand over bord“. En behjertet matros springer i søen fra et af de efterfølgende skibe for at redde den ulykkelige, der viser sig at være en fordærvet flæskeside. Redningsmanden bjerger og stående drivvåd på „l’Orient“s dæk modtager han en pengebelønning af Bonapartes hånd. Jubelråb fra for til agter, – „Vive Bonaparte“.

I det fjerne skimtes vulkanen Etna, Pantelleriaøen passerer, og idet man nærmer sig Malta, begynder Bonaparte for alvor at dirigere og tage begivenhederne i hænde. Signalflag blafrer fra alle skibene med ordrer til at have alle chalupper og både klar til udskibning af landgangstropperne, hvert fartøj medtagende en kanon, og hver soldat medbringende 40 patroner og 10 flintestene. Det var en befaling, der kunne live op i de sløvede sind; soldaterne samler sig om deres officerer, og våben og uniformer bliver gået efter.



Episode fra napoleontiden: den engelske orlogsfregat „Unité“ jager en dansk galliot i Middelhavet 1807; til venstre i baggrunden en dansk brig. – Tegning af „Unité“'s signalgast Robert Wilson.

The English frigate "Unite" chasing a Danish galliot in the Mediterranean, 1807.

Begivenhederne foregår nu slag i slag. Samtidig med at Gozoøen og Malta kommer til syne, får franskmændene en slem forskrækkelse, idet en flåde på 40 skibe stævner lige ned mod dem. Bonaparte slår øjeblikkelig „Klart skib til kamp“, men også denne gang er det blind alarm. „Vi troede bestemt, at det var den engelske storflåde, og letelsen var stor, da det efterhånden gik op for os, at det var general Desaix' længe ventede division fra Civita Vecchia, som gennem Messinastrædet var stødt til os.“ Selv skriver general Desaix om gensynet: – „Hvilken befrielse, en veritabel skov af master kommer til syne alle under tricoloren med den mægtige „l'Orient“, denne flydende fæstning, der bringer os general Bonaparte, sejrherren fra Italien, som vil føre os til nye sejre. Vore hjerter slår stærkt i håbet om at gense vore venner og kammerater.“

De to franske flådeafdelinger var således uden at have fået hin-

anden i sigte undervejs lykkeligt forenede på Valettas red. Idet flåderne nærmer sig hinanden, udveksler fregatterne, der sejler forrest, signaler, vinden løjer af, og de store skibe glider langsomt langs kysten mod den hvide fæstningsby La Valetta, der fortøner sig forude med kanonspækkede bastioner i flere etager og øverst oppe malteserriddernes skønne paladser. En tilskuer i admiralskibet, der sidder i storemærs for at følge begivenhederne, fortæller, at en meget smuk galej, tilhørende den pavelige flåde, roet af talrige årer under tricoloren og franske vimpler, skiller sig ud fra general Desaix' flåde og stævner ned mod admiralskibet. Elegant drejer den agten om og kommer op på styrbordssiden. En smukt udstyret chalup sættes ud, og i den begiver general Desaix sig sammen med konvoyens kommanderende, capitaine Eydoux, samt professor Gaspard Monge, ombord i „l'Orient“ for at berette om rejsens forløb og modtage overgeneralens ordre. „På admiralskibets agterdæk modtages de af Bonaparte omgivet af sin talrige stab af officerer, alle i stiveste galla, og et skønnere syn kan ikke tænkes for en fransk patriot.“

Malteserridderne ville imidlertid ikke tillade de franske skibe at benytte La Valettas havn, hvorfor Bonaparte straks erklærede krig. Ved midnatstid landsatte han tropper på begge sider af byen dækket af flådens kanoner, og skønt franskmændene blev mødt med kraftig kanonild fra forterne, blev fæstningerne én efter én taget med storm. Den 12te juni ved middagstid opgav Valetta yderligere modstand og overgav sig til Bonaparte. Man får et underligt indtryk af datidens krigsførelse ved at læse, at de franske tab trods al krudtrøg og stormen af befæstede forter kun beløb sig til 3 dræbte og 5 eller 6 sårede.

„Bonapartes armé marcherede ind i malteserriddernes skønne by saluteret med 500 skud fra flåden, medens by og land blev overgivet til plyndring. Alting blev givet til pris, og både soldater og matroser røvede og plyndrede, hvor de fandt noget bytte. Malteserriddernes stolte borg, der gennem flere århundreder havde modstået hele Orientens magt, blev på nogle timer knust mod Napoleon Bonapartes lykke“, skriver Denon. Med sin sædvanlige energi ordnede Bonaparte forholdene i Malta i løbet af et par dage, samlede et uhyre krigsbytte

og efterlod en stærk besætning, således at La Valetta kunne blive en bekvem mellemstation for senere forbindelse mellem Ægypten og Frankrig. Straks efter overgivelsen forhalede hele den franske flåde ind i La Valettas velbeskyttede naturhavn for at fylde vand og proviantere for den videre rejse, og allerede i løbet af den 19de juni begyndte skibene igen at samle sig på reden.

Tidligt om morgenen den 20de juni i strålende solskin lettede resten af flåden fra Valetta. Et betagende skue var det at se de mange forskellige skibe, – mægtige tredækkede lineskibe, farverige galejer og tartaner, barker, brigger og skonnerter, – forhale eller krydse ud gennem den rummelige havn. Alle mand ombord er i gang med at arbejde med de besværlige ankertove og ankre og med at sætte sejlene og manøvrere klar af hinanden. Forbi de mange indskæringer og højdedrag smykket med ærværdige paladser, grå fæstningsværker og hvide huse glider skibene gennem indløbet og ud på reden.

„Under udsejlingen fra Valetta blev vi nødt til at vige for admiral-skibet, hvorved vi kom i kollision med fregatten „Leoben“, der stæv-nede lige ned mod os. Skibene gled langs siden, men stødet blev taget af de rækker af hjul fra arméens kanoner, som var surret udenbords. Hjulene blev alle ødelagt, men de blev vor frelse. Skibenes rigninger kom uklar, og „Leoben“s fokkerå lå inde over os, men takket være vore matroser, bravt hjulpet af nogle frigivne tyrkiske galej-slaver, kappedes takkelagen og skibene kom klar af hinanden“.

Så snart flåden er samlet og under sejl, bliver kursen sat mod Ægypten, dog med en drejning over mod Kreta. Bonaparte forstod til fulde at skjule sine tanker; skønt alt pegede mod Ægypten, var det først efter Malta, at rejsens egentlige mål blev deklareret offentligt. Dette udløste en umådelig begejstring i hær og flåde, idet man straks forestillede sig en letkøbt erobring af et forsvarsløst land og så sig sejrende drage gennem Ægyptens eksotiske byer og samle værdifuldt krigs-bytte undervejs. Vive la république, – vive Bonaparte!

Den 27de juni blev opmærksomheden optaget af vigtige nyheder, idet en hurtigsejlende galej fra Neapel indhentede flåden og berettede, at en engelsk eskadre under admiral Nelson var observeret udfor



Den engelske søhelt Horatio Lord Nelson. – Stik efter maleri, antagelig malet i Napoli umiddelbart efter slaget ved Abukir 1798. Krøllen i panden dækker det sår, han fik i kampen.

The English naval hero Horatio Lord Nelson, 1798.

Neapel for 10 dage siden. Meddelelsen lød foruroligende, men foreløbig følte man sig på den sikre side, og Bonaparte foretog da heller ingen forandringer i den anledning.

Hver dag har nok i sin plage, nu lød der højlydte klager over, at det bløde brød var slut, og man måtte tygge hårde skibsbeskøjter til suppen, – merde, – og Bonaparte måtte berolige sine soldater med fortællinger om Ægyptens herligheder. På de lange dage i stille vejr på det sommerlige Middelhav var det en afveksling at lade lærlingene afholde opvisning i deres færdigheder i master og rær. Man tog det som en stor forlystelse, og Bonaparte uddelte belønninger til de dyg-



Den skønne Lady Hamilton. — Litografi efter portræt,
antagelig malet i Napoli 1798.

Lady Hamilton, the beautiful mistress of Lord Nelson.

tigste og holdt opmuntrende taler til de vordende befalingsmænd. I det fine vejr, der stadig følger flåden med solskin og lette briser udveksles visitter mellem skibene, hvilket sker ved hjælp af chalupperne i lange slæbeliner. Krigsråd bliver afholdt til stadighed med efterfølgende selskabelighed i stor stil hos overgeneralen; planer om landsætningen og om de første foretagender i land bliver drøftet osv.

Et lille trykkeri med franske, græske og arabiske typer, som Gaspard Monge havde bragt med fra Italien, var i fuld virksomhed med trykning af forholdsordrer, om behandling af befolkningen, nyinddeling af arméen osv. og vigtigst af alt et meget stort oplag af en personlig henvendelse fra general Bonaparte til det ægyptiske folk, trykt på arabisk, til uddeling umiddelbart efter landstigningen. Dette „oprob“,

som ikke synderlig adskilte sig fra, hvad vi her i landet oplevede i 1798, forklarede, at franskmændene ikke var fjender men var kommet til Ægypten for at udfri de indfødte, fellaherne, fra Mamlukkernes og Tyrkernes åg osv.

Bonaparte befandt sig ikke vel om bord, navnlig fordi han til stædighed var søsyg og tilbragte den meste tid i sin patent-køje, og fordi han til sidst blev ked af Bourriennes højtlesning. Han var imidlertid aldrig et øjeblik ledig, og han gruede for udsigten til kedsomhed om bord i „l'Orient“. I den anledning havde han sikret sig flere af de mere fremtrædende civile deltagere, bl. a. medlemmer af en fra Frankrig medbragt stab af videnskabsmænd til underholdning, deriblandt matematikeren Gaspard Monge, kemikeren Claude Berthollet, astronomen Pierre Laplace og flere andre, der stod ham nær, – generalerne Kléber, Davout, Murat, Lannes o.fl.a.

Når vejret tillod det, spadserede han på det lange agterdæk, men hans største fornøjelse var det efter middagen at udpege tre eller fire til forsvar for en idé, medens andre skulle angribe den. En aften ud-kastede han emnet „Er planeterne beboede?“ til diskussion og en anden gang „Hvor gammel er verden?“ osv. Hans formål var gennem disse diskussioner at lære de forskellige personligheder at kende for derefter at kunne betro dem opgaver, de var egnede til. Hans hukommelse var ganske fænomenal, og hans hjerne var stadig i virksomhed.

Fra „l'Orient“'s høje agterdæk kunne Bonaparte holde øje med flådens bevægelser; han blandede sig ofte i manøvrerne og talte tit med de højerestående søofficerer, dog nærmest for at føle dem på tænderne. Han kom med mange skarpsindige spørgsmål navnlig angående forberedelse til „Klart skib til kamp“ – „Branle-bas“. Admiralen var iøvrigt altid foruroliget ved tanken om sine skibes sårbarhed med de mange mennesker og det meget materiel ombord i sammenligning med Nelsons veludrustede og krigsvante linieskibe. Han udtalte „at et angreb selv af underlegne styrker på disse overfyldte skibe ville forårsage en sådan forvirring og uorden, at en katastrofe ville være uundgåelig. Gud give, at vi kommer frem til Ægypten uden at møde englænderne“. En aften ved ni-tiden lod Bonaparte

udsende signaler til skibene om i rækkefølge at sejle agten om admiral-skibet. Om denne demonstration giver Denon i højtidstømte toner følgende beretning: – „Det er vanskeligt for mig at give en forestilling om vore følelser, da vi med fregatten „la Junon“ langsomt nærmede os dette magtens allerhelligste, som dikterer sine love mellem trehundrede sejlere i nattens højtidelige stilhed. Månen oplyste det pragtfulde sceneri kun så meget, som man behøver for at kunne se det. Ombord på fregatten var alle 500 mand på dækket. Man vovede knapt at ånde, og man ville kunne høre en flue summe.“

Efter denne storslåede opvisning fik „la Junon“ ordre til uopholdelig at sejle i forvejen til Alexandria for at recognoscere og for at advisere den franske konsul om ekspeditionens komme. Vinden var løj, og det varede to dage at tilbagelægge de 60 miles. „Ude fra Alexandrias red så vi i kikkerten tricoloren vaje fra det franske konsulat, og vi sendte en løjtnant i land for at få forbindelse med konsulen. Jeg forestillede mig den bestyrtelse, vor nærværelse ville vække inden for disse mure. Aftenens skygger aftegner stadens konturer, den tyrkiske borg, moskéerne, de krenelerede mure og den mægtige Pompejussøjle, og min indbildningskraft svævede tilbage til Cæsars, Antonius' og Kleopatras dage. Af disse drømme blev jeg vækket af et kanonskud fra vort skib for at standse et lille fartøj, der for alle sejl forsøgte at slippe ind til Alexandria med efterretning om vort komme.“

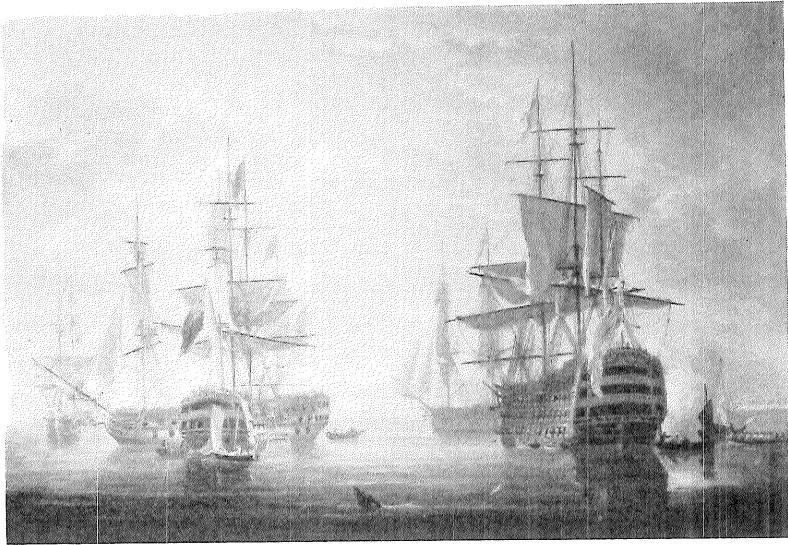
Denon fortsætter: – „Ved midnat kom vor løjtnant tilbage fra byen medbringende vor konsul og hans ægyptiske dragoman, der meddelte, at fjorten engelske lineskibe aftenen i forvejen havde forladt Alexandrias red med kurs mod Cypern, og at de var ude efter den franske flåde for at ødelægge den. I byen havde man netop fået efterretninger om Maltas erobring, og hele befolkningen var i oprør ved udsigten til en fransk landgang. Englændernes uformodede nærværelse formørkede vor himmel. Når man tænker på, at kun et havblik forsinkede os, og at vi ellers ville være løbet lige i løvens gab, overgav jeg mig ganske til fatalismen og anbefalede mig til Napoleon Bonapartes lykkestjerne.“

I mellemtiden var den store franske flåde for svage vinde sejlet

langs Afrikakysten og var endelig gået til ankers på åben kyst udfor fiskerlejet Marabut ca. 15 miles vesten for Alexandria. Efter mange dages stille begyndte det nu at blæse op fra nord, og da „la Junon“ den 1ste juli om aftenen kl. 7 vendte tilbage til admiralskibet, så vejret ret truende ud. „Man havde pålagt mig“, siger Denon, „at ledsage vor konsul, monsieur Magellon, ombord i „l’Orient“. Vi skulle meddele vor overgeneral alt af vigtighed for ham i denne kritiske situation. Man havde observeret den engelske storflåde udfor Alexandria og havde set den forsvinde igen i nordøstlig retning, men den kunne jo snart vende tilbage og anfælde os, hvad øjeblik det kunne være. Vejret var efterhånden blevet stormende, og søen rejste sig. Transportskibene var blandet med orlogsskibene i en sådan forvirring, at det ville give os et frygteligt nederlag, dersom fjenden nu kom over os. Jeg kunne imidlertid ikke opdage mindste spor af bevægelse i general Bonapartes ansigt ved modtagelsen af disse alvorlige rapporter. Efter nogle øjeblikkes tavshed befalede han på trods af admiral Brueys forestillinger landgang ufortøvet“.

Vi forlod admiral Nelson med sine tre lineskibe, „Vanguard“, „Orion“ og „Alexander“ udfor Toulon i dybeste skuffelse over, at den franske ekspeditionsflåde var sluppet ud af havnen uden hans vidende og forsvundet mod ukendt mål. Nelson får nogle ubekræftede meddelelser om, at Bonaparte muligvis agter sig mod Ægypten, hvilket forekommer ham ret fantastisk, men da flåden sidst er set forsvinde under den østlige horisont, følger han efter. I nærheden af Cap Corse bliver han opsejlet af den engelske brig „Mutine“ med den glædelige nyhed, at hans ven, admiral Troubridge, vil møde ham med ti lineskibe, nemlig „Culloden“, „Theseus“, „Minotaur“, „Swiftsure“, „Audacious“, „Defence“, „Zealous“, „Goliath“, „Majestic“, „Bellerophon“ og fregatten „Leander“, som admiral Jervis havde sendt ham til forstærkning.

Den 6te juni mødes de to eskadrer ude af sigte af land, og Nelson sender Troubridge i briggen ind til Neapel, hvor han af gesandten, Lord Hamilton, får den vigtige oplysning, at en fransk flådeafdeling fra Civita Vecchia er passeret sydefter mod Messinastrædet, antagelig



Eskadre af engelske lineskibe fra napoleontiden liggende i stille. Til venstre med agterenden til ses „Vanguard“, admiral Nelsons flagskib i søslaget ved Abukir 1.-2. august 1798. – Maleri af N. Pocock, National Maritime Museum, Greenwich.

English ships of the line lying becalmed.

med Malta som mål, samt at en anden og betydelig større flåde er sejlet sydvest om Sicilien, måske også mod Malta.

Lord Nelson erkender, at han er kommet en måned for sent ind i Middelhavet, og at Bonaparte har fået et beklageligt forspring for ham. Efter nogle dages stille satte Nelson kursen ned gennem Messinastrædet, og nu begyndte en storladet legen skjul mellem datidens to største strateger, Napoleon Bonaparte og Horatio Nelson, der med hele Middelhavets stræk på 2000 miles som skueplads efter mangfoldige forviklinger skulle ende i det afgørende slag ved Abukir, hvor hele den franske flåde blev ødelagt. Men admiral Nelson skulle gennemleve mange ængstelige døgn under den evindelige jagen næsten i blinde efter fjenden, inden han nåede så langt på sin glørværdige løbebane.

Nelson følger efter og gennemsøger alle farvande på vejen, så godt det lader sig gøre uden fregatter. Ved passagen af Malta får han til

sin harme at vide, at tricoloren vajer over La Valettas fæstninger, og samtidig, at franskmændene forlængst er herrer på øen, og at hele den franske flåde er sejlet bort igen og forsvundet østefter. I samme øjeblik sætter Nelson alle sejl til i lige linie mod Alexandria, hvortil han ankommer ved dag gry d. 27de juni uden at have set noget til fjenden undervejs. Sagen var, at den franske flåde vel havde samme mål som den engelske, men at den blev hæmmet i sin fremfart af den langsommere sejrende transportflåde, samt at Bonaparte af en eller anden grund tog en noget nordligere kurs. På denne del af forfølgelsen sker det mærkelige, at den engelske og den franske flåde passerer hinanden på omtrent samme kurs uden at få hinanden i sigte. Den 22de juni kan flåderne kun have været ca. en snes miles fra hinanden i nærheden af Kreta, da en pludselig opstået tåge fuldstændig skjuler flåderne for hinanden. Da tågen letter, er Nelsons hurtigere sejrende flåde forlængst under horisonten på vej mod Alexandria uden at ane, at den har passeret den franske flåde, som den havde til mål at ødelægge. Uden at ankre sender Nelson en officer i land i Alexandria for at konferere med den engelske konsul, men da ingen der kender noget til nogen fransk flåde, braser han fuldt igen og fortsætter forfølgelsen østefter langs Ægyptens og Syriens kyster helt op til Lilleasien. Dersom Nelson var bleven liggende blot et eneste døgn udfor Alexandria, ville hele den franske flåde og hær og dermed alle Bonapartes stolte forhåbninger antagelig være bleven tilintetgjort allerede d. 1ste juli 1798. Nelsons vildfarelse reddede for anden gang den franske ekspedition fra fuldstændig udslettelse, og Denon udtrykte sikkert alle fransknes tankegang, da han udtalte sig så optimistisk om Bonapartes lykkelige stjerne.

Nelson blev på denne forgæves søgen mere og mere tvivlrådig, og til tider isnede den tanke ham, at Bonaparte alligevel havde spillet ham et puds og nu var på vej mod Gibraltar og England. Derfor fulde sejl igen vestpå for om muligt af få føling med fjenden, inden han slap ud af Middelhavet. Man kan forestille sig Nelsons utålmodighed på denne rejse tilbage gennem Middelhavet, der på denne årstid udmærker sig ved megen stille og omløbende vinde. Selvfølgelig

blev alle fartøjer standset og undersøgt, og efterhånden fik Nelson vished for, at det frygtelige var sket, nemlig at det trods alt var lykkedes Bonaparte uantastet at nå Ægypten og landsætte sin hær i god behold. Nu var det imidlertid for sent at gå mod fjenden, idet den engelske flåde var nødsaget til at søge havn for proviant og vand. Nelson valgte Syracus på Siciliens sydkyst, hvor han havde pålidelige venner, der vidste besked, bl.a. hans beundrerinde Lady Hamilton, den engelske gesandts hustru, som sporenstregs var kommen til Syracus fra Neapel. Med utrættelig energi banede hun vejen for sin helt og muliggjorde, at Nelson uhindret kunne proviantere, fylde vand og brændsel og i det hele taget gøre klar til fortsat kampagne mod den franske flåde.

Ja, hidindtil havde skæbnen i sandhed været Horatio Nelson hård. Trods al årvågenhed havde Bonaparte gennemført sit mægtige forehavende som om der ikke var nogen Nelson på jagt efter ham; han var antagelig i gang med at erobre Ægypten, og foreløbig havde Bonaparte ganske udmanøvreret Nelson. I nætter og dage havde Nelsons skibe holdt det skarpeste udkig efter fjenden, og alligevel var han bleven så godt som besejret til søs, en skændsel for England, havenes behersker. Hvem kunne kæmpe mod Napoleon Bonapartes lykke?

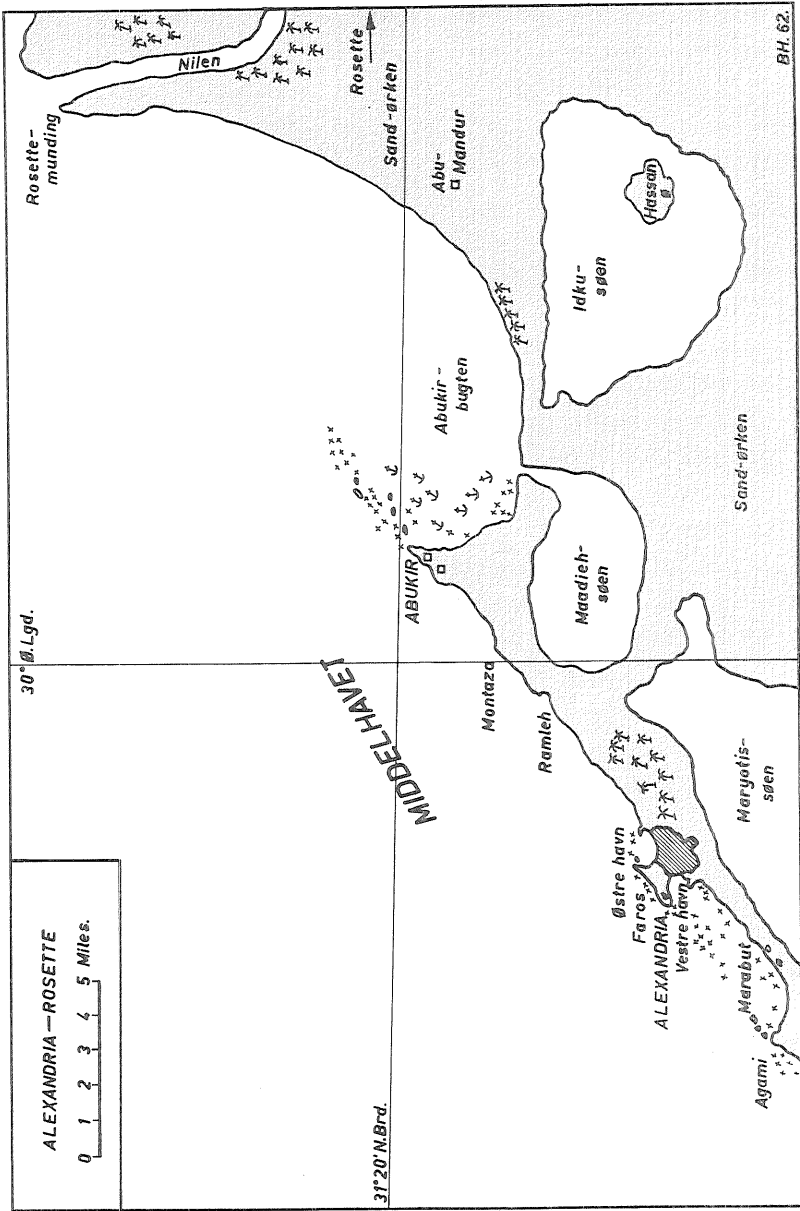
Men Nelson gav ikke et øjeblik op, og hans udholdenhed var uden ende. I største hast gjorde han sig færdig i Syracus; på to døgn udførte han det mirakel ikke alene at proviantere hele flåden, men også at fylde 250 tons ferskvand til hvert af skibene ved hjælp af flådens egne fartøjer og mandskab. Lord Nelson glemte aldrig den hjælp, Lady Hamilton havde ydet ham i de hektiske dage i Syracus, og i sin rapport til admiralitetet nævner han, at dette vidunder først og fremmest skyldes hendes ualmindelige energi og evner som formidler mellem ham og kongen af „Begge Sicilier“. Nelson siger ligefrem i sin rapport efter slaget ved Abukir, at hæderen for ekspeditionens videre forløb ligeså meget må tilskrives Lady Hamilton som ham, og han anbefaler hende til Englands taknemmelighed.

To dage efter ankomsten til Syracus var Nelson igen på vingerne for at få føling med den franske flåde, hvor den så fandtes, antagelig

et eller andet sted østpå i Middelhavet, rimeligvis i nærheden af Ægypten. Da Lord Nelson den 25de juli 1798 afsejlede fra Syracus, havde han intet absolut kendskab til den franske krigsflådes opholdssted. Foreløbig står han over mod Cap Matapan, og ved forbisejlingen af Grækenland sender han sin næstkommanderende, admiral Troubridge, ind i Koronbugten for at lede efter fjenden og får at vide, at franskmændene sidst er set syd for Kreta på kursen s.ø. På denne oplysning sætter Nelson nu alle sejl til mod Ægypten, og ved forbisejlingen af Alexandria ser han hele transportflåden liggende godt i læ bag Pharosøen. Uden at bekymre sig om dette mindre bytte, sejler han videre, og endelig ved 2-tiden om eftermiddagen den 1ste aug. udløses spændingen for den lange søgen af udkiggen fra fregatten „Zealous“s mastetop med rapporten, at hele den franske krigsflåde ligger til ankers i bugten ved Abukir nogle miles østen for Alexandria. Det gennem uger og måneder ventede øjeblik var endelig kommet og hilstes som en befrielse. Uden tøven sætter Nelson signalet for klar til kamp, samtidig med at han ændrer kursen for at komme klar af revene udenfor Abukirtangen for hurtigst mulig at kaste sig over fjenden.

Om aftenen den 1ste juli 1798 var den store franske ekspeditionsflåde gået til ankers på et meget udsat sted på en klippekyst, hvor nu en tiltagende nordenstorm satte ind med høj brænding. Man stod nu over for det næsten ugørlige at landsætte soldater og kanoner i pålandsstorm i nattens mulm og mørke på en ukendt kyst, men ingen vovede at gøre Bonaparte yderligere forestillinger. Overgeneralens dristighed gik nu over alle grænser, og mere end nogensinde var der brug for den ubegrænsede tillid til hans lykkelige stjerne. Man forstår dog godt Bonapartes tankegang i denne yderst vovelige stilling, dersom englænderne angreb ham i denne farlige stilling, ville både hans hær og flåde være uigenkaldelig tabt.

Man lod krigsskibene ankre op så godt det lod sig gøre i en bue uden om konvojen for at beskytte den i tilfælde af angreb fra søsiden. Derefter foregik landsætningen af folk og træn gennem den høje brænding; chalupperne optog på slump, hvem der sprang i dem, og



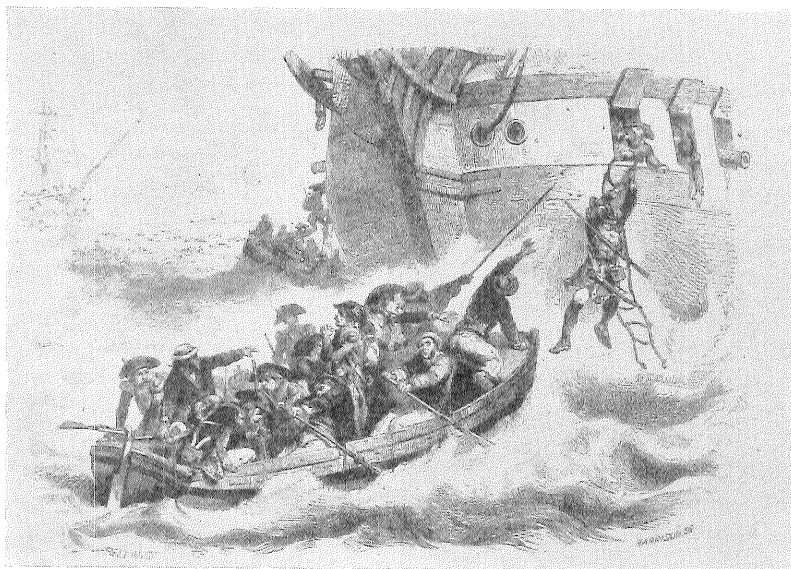
Kortskitse over Alexandria og omegn, med angivelse af Marabut, Abukir samt Nilens vestlige udløb.
 Sketch of Alexandria and approaches, 1798.

forvirringen var ubeskrivelig ; når fartøjerne var fyldt, truede de med at kæntre i den høje sø eller med at slås i stykker mod hinanden. Denon fortæller en episode fra denne forfærdelige nat, hvor mange hundrede druknede eller blev slået ihjel mod klipperne : – „Ved midnatstid drev et fartøj med soldater agten om os og råbte om hjælp. Vi kastede dem et tov, men næppe havde de fået det fast, førend vi måtte kappe det igen, da vi ellers frygtede at blive slåede læk selv. Deres skrig gik mig til sjælen, men den tavshed, der fulgte efter, var frygteligere.“ Bourrienne fortæller om, hvor vanskeligt det var for de ikke søvante soldater at komme fra skibene over i bådene, der hoppede op og ned langs siden i den høje sø. Folkene måtte fires ned i reb og hænge i luften, indtil en sø hævede båden op på bølgetoppen : – „Vi tog general Caffarelli i vore arme, da hans træben forhindrede ham i at springe i chaluppen i det øjeblik den bevægede sig op. Flere af fartøjerne forliste, men der kunne være sket langt flere ulykker.“

Dog heldet fulgte igen de franske faner under disse farlige omstændigheder ; både officerer og soldater gik dristigt døden i møde og udførte heltegerninger, blot det skete på den tilbedte Bonapartes befaling og under hans øjne. Til hans hæder skal det huskes, at han i denne forfærdelige nat, der for disse landsoldater må have set ud som verdens undergang, ikke glemte sine folk, men lod sig sætte i land som de andre. Han har sikkert været lige så søsyg og forkommen som de arme soldater, men han kom heldigt gennem brændingen og lagde sig straks til at sove i sandet.

Ved daggry var så mange soldater landede, at det lille fort Marabut blev besat, og opad dagen den 2den juli bedredes vejret betydeligt, således at større troppekontingenter kunne landes. Inden aften var Alexandria indtaget ved storm af styrker under general Kléber. En ugestid efter havde Bonaparte ordnet forholdene i byen og forberedte sig til at erobre det øvrige Ægypten.

Medens transportflådens skibe kunne løbe ind i Alexandrias to havne, hvor de i ro og mag landsatte resten af hæren og hele det betydelige træn, var problemet om lineskibenes og fregatternes ankerplads betydelig vanskeligere på grund af deres større dybgående. Det



Landsætning af den franske armé ved Marabut, vest for Alexandria, 1. juli 1798.
Træsnit efter Bellange.

French landing at Marabut on July 1st, 1798.

var Bonapartes oprindelige plan, at hele krigsflåden skulle samles i Alexandrias gamle havn (den vestlige) og der ligge beskyttet mod Nelsons angreb samtidig med at være klar til øjeblikkelig brug. I den anledning beordrede han allerede dagen efter byens indtagelse en indgående kortlægning og oplodning af havnen, og for at være nøje à jour med sagens forløb udnævnte han kommandør, senere kontre-admiral Gantaume, der ledede disse arbejder, til medlem af sin stab som marinekyndig. Samtidig udlovede han 2000 zekiner til den, der turde påtage sig at lodse linieskibene ind i havnen. Selv om flere af handelsskibenes kaptajner påstod, at det meget vel kunne lade sig gøre, meldte ingen sig.

Admiral Comte de Brueys og de fleste af hans skibschefer var imidlertid imod en sådan plan udfra det synspunkt, at passagen gennem de meget krogede og grunde løb var så vanskelig og ville hindre flåden i at sejle ud mod en eventuel fjende, og at et par fjendtlige linie-

skibe med lethed ville være i stand til at blokere havnen fuldstændig. De anbefalede enstemmigt bugten ved Abukir som ankerplads for sommeren. Der blev i de følgende dage udvekslet mange skrivelser om dette emne mellem Bonaparte og Brueys, hvoraf det ses, at Bonaparte som en tredje udvej foreslår at sende flåden til Korfu, der var i de franskes besiddelse, hvor den i en velbeskyttet havn ville være i absolut sikkerhed. Inden sin afgang fra Alexandria udstedte Bonaparte en bestemt ordre til Brueys, hvori han, – dersom det ikke lader sig gøre at lægge krigsflåden ind i den gamle havn, – går med til at lade flåden gå til ankers i Abukirbugten, men kun på den betingelse, at fortet på enden af Abukirtangen kan befæstes så stærkt, at det sammen med andre batterier på stranden effektivt kan sikre de udenfor liggende skibe mod en fjendtlig flådes angreb. Hvis ikke må flådens skibe uopholdelig afgå til Korfu. „Frem for alt må flåden sikres“ var Bonapartes sidste ord i denne sag, inden erobringen af Ægypten ganske optog ham i de følgende uger.

Admiral Brueys, der allerede for længst havde besluttet sig til at modtage englændernes bebudede angreb til ankers, udtaler, at Abukir er en udmærket ankerplads med god læ for sommerstorme, og betragter stillingen som uindtagelig. Artillerichefen begynder at befæste fortet med moderne kanoner, men meget lidt bliver udført, dels fordi den skabende kraft, Bonaparte, er fraværende, og dels fordi admiral Brueys er syg og ude af stand til at gennemtrumfe en beslutning, der betyder et betydeligt arbejde for utilfredse officerer og et misfornøjet mandskab, blandet med en udpræget jalousi mellem hær og flåde. Som Vivant Denon udtrykker det: – „Frankrigs onde skæbne var rådende, og admiralen lagde sig til ankers i Abukirbugten“.

Den 30te juli, to dage inden det store søslag, sender Bonaparte som svar på et brev fra Brueys, hvori han fastholder sin beslutning om at modtage kampen i Abukir, sin generaladjutant Jullien med uigenkaldelig befaling til at forlade ankerpladsen uden ophold. Jullien havde ordre til ikke at forlade Abukir, inden han havde set flåden under sejl. Admiral Brueys var alligevel ubøjelig, og flåden blev liggende, hvor den lå, indtil Nelson endelig fandt den og ødelagde den.



Middelhavskysten ved Marabut, vest for Alexandria, i storm. Her landsatte Napoleon sin hær natten mellem 1. og 2. juli 1798. — Forf. fot. 1930.

The Mediterranean coast at Marabut during a storm.

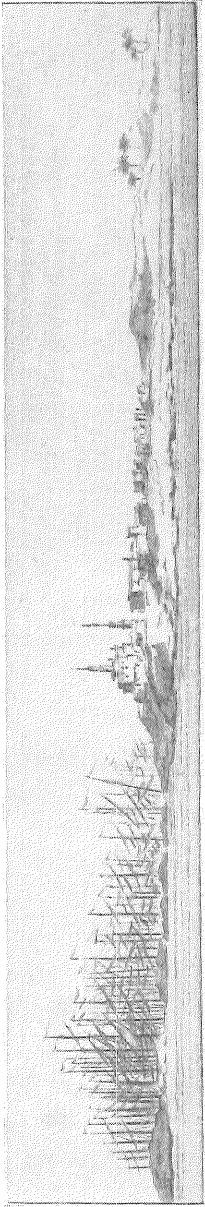
Den 1ste aug. 1798 om eftermiddagen, da Nelson har fået vished for fjendens nærværelse, lægger han sin flåde bidevind for bagbords halse for at klare revene udenfor Abukirtangen, bag hvilken han nu tydelig ser hele den franske krigsflåde liggende til ankers. Idet skibene runder pynten, kommer linieskibet „Culloden“ med admiral Troubridge for tæt ved revet og går på grund; trods ihærdige anstrengelser kommer den først klar næste dag, da slaget forlængst er ophørt.

Dage og nætter igennem har Nelson og hans folk drømt om dette øjeblik, da fjenden er lige foran dem. Alle ved, hvad de har at gøre; forlængst har Nelson givet sine skibschefer dispositioner for slaget, og alle føler sig befriede ved endelig at stå foran målet for den evindelige og trættende udvigstjeneste. I løbet af eftermiddagen har man spist og hvilet og klargjort skibene til kamp, og næsten i samme øjeblik, som solen går ned, løsnes det første skud i søslaget ved Abukir.

I mellemtiden er der foregået store ting i Ægypten. Den 21de juli stod det berømmelige slag ved Ambabah, som er gået over i historien som „Slaget ved Pyramiderne“, hvor mamlukkernes pragtfulde rytterhær under anførsel af pashaen Murad Bey og hele den ægyptiske hær blev fuldstændig oprevet. Den 25de juli besætter de franske soldater det stærke citadel på Mokatanbjerget, og efter et imponerende indtog i Cairo installerer general Bonaparte sig som østerlandsk fyrste i Elfy Bey paladset opvartet af overvundne pashaer og sheiker og omgivet af en stab af Frankrigs sejrende ungdom.

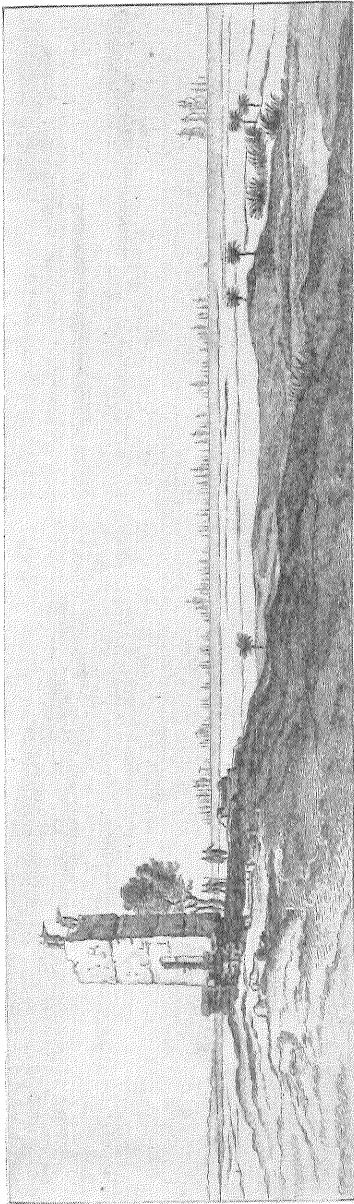
I disse eksotiske omgivelser, hvor han ubestridt er diktator, holder han hof med sine krigskammerater og deres damer. Selv er han ikke fyldt 30 år, og de fleste andre er ikke meget ældre. I denne forsamling virker f.eks. den kæmpehøje Kléber og den adelige general Berthier, henholdsvis 42 og 45 år gamle, som højst ærværdige personer. Der findes endnu øjenvidners beretninger om disse fantastiske dage, og ofte gentages en passus om „Bonapartes lykkelige stjerne“, som var han en anden Cæsar. Tilsyneladende tror han også selv på sin stjerne, og kan man undre sig over, at hans omgivelser troede blindt på ham og fulgte ham med begejstring. Alt synes at lykkes for ham på en næsten mirakuløs måde, uanset hvor dristige hans befalinger end er. Til en begyndelse slipper han ubemærket ud af Toulons havn og over Middelhavet ikke alene med krigsflåden men også med den store og meget sårbare transportflåde; i en håndevending erobrer han malteserriddernes stærke fæstninger på Malta; to gange i træk undgår han sammentræf med den engelske flåde, der kun er ude efter at ødelægge ham; i Ægypten landsætter han sin armé på åben kyst gennem frygtelig brænding, og derefter sejre og triumftog fra dag til dag. Bonaparte synes virkelig at være uovervindelig, og hans tidligere sejre i Italien er kun for en ouverture at regne på hans vej mod stjernerne.

I sin overstrømmende glæde og begejstring beskriver Denon stemningen i general Bonapartes omgivelser i følgende vendinger: „Vi er herrer over Ægypten, Corfu og Malta. Tretten linieskibe forbinder os med Frankrig og gør os til ét rige. Englænderne krydser vel i Mid-



Den franske flåde til ankers bag Abukirevne, set nordfra et par dage inden det store søslag 1. aug. 1798.
Stik efter tegning af Vivant Denon i „Voyage dans la Basse et la Haute Egypte.“

The French fleet at anchor behind the reefs of Abukir, 1798.



Abu Mandurtårnet ved Rosette, hvorfra Denon, som det ses på tegningen, i kikkert overværede søslaget ved Abukir 1. aug. 1798. I midten ses den franske flåde til ankers, og til højre skimtes Lord Nelsons skibe for fulde sejl mod Abukir. — Stik efter Denon, i „Voyage dans la Basse et la Haute Egypte“.

Abu Mandur-tower at Rosette with the French and English fleet before the engagement on August 1st, 1798.

delhavet, men de kan kun proviantere med uhyre bekostninger og store vanskeligheder“.

Som en frygtelig opvågnen for de franske, der allerede begyndte at føle sig hjemme i Ægypten, kom søslaget ved Abukir, den 1.-2. aug. 1798.

Ombord i den skønne franske flåde, 18 veludhalede orlogsskibe liggende til ankers, skærmet bag klipperevene i Abukirbugten nogle miles østen for Alexandria, forberedte man sig til at fejre general Bonaparte på passende vis for den store sejr i slaget ved pyramiderne, da man om eftermiddagen den 1ste aug. fra linieskibet „l'Heureux“ observerede den engelske flåde, der som en uafvendelig skæbne kom sejlene langs landet for en næppe mærkbar brise. Den franske flåde lå i en ca. 5 miles lang række i retningen s.ø.-n.v. fra revet lige udenfor femfavnekurven. Linieskibene, alle prægtige tredækkere, lå i følgende orden: nordligst, altså nærmest Abukirfortet, lå „le Guérier“, dernæst „le Conquérant“, „le Spartiate“, „l'Aquilon“, „le Peuple Souverain“, „l'Orient“, „le Franklin“, „l'Heureux“, „le Mercure“, „le Guillaume Tell“, „le Généreux“ og „le Timolion“ sydligst i rækken.

Da admiral Nelson nærmede sig Abukir, havde han ikke noget som helst kendskab til de lokale forhold ud over en primitiv, håndtegnet skitse over kysten fra Alexandria til Rosette taget fra et opbragt græsk handelsskib. Om lodser var der naturligvis ikke tale, og han sejlede omkring revet og ind i bugten udelukkende på loddet. Vinden var nnv., ret en ønskevind for Nelson, og han gik iøvrigt ud fra, at hvor de franske skibe kunne flyde, kunne han også sejle frem, og derfor stod han lige ned mod det nordligstliggende af de franske skibe.

Bataillen åbnedes ved, at det engelske linieskib „Goliath“ gik tæt nordenom det franske linieskib „le Guérier“ og ankrede for sit hækanker med breddens udfør nr. 2 i rækken, „le Conquérant“. Linieskibet „Zealous“ fulgte lige efter og ankrede på samme måde udfør „le Guérier“. Derefter fulgte „Orion“, der ved en uforlignelig dristig manøvre skar sig ind mellem de kæmpende skibe og lagde sig udfør nr. 5 i rækken, medens „Theseus“ kastede anker udfør nr. 3, og

„Audacious“ for boven af „le Conquérant“. Alle disse fem engelske linieskibe lå altså på indersiden af den franske flådes fem forreste linieskibe mellem disse og revet, hvorfra man mindst af alt ventede angrebet.

Inden slaget havde admiral de Brueys ment sig i foreløbig sikkerhed, dels ved sin formentlige fordelagtige ankerplads og dels ved sin artilleristiske overlegenhed. Han begik imidlertid to fejltagelser, som blev fatale for den franske flåde og afgørende for kampens udfald. Først og fremmest går han ud fra, at Nelson „selvfølgelig“ ikke vil gå til angreb samme aften, men vente til dag gry. Dernæst mener han, at Nelson ikke kan tænke sig at sejle ind mellem revet og de opankrede franske skibe, men vil angribe fra ydersiden. I den anledning lader han en stor del af kanonerne flytte fra bagbords til styrbords side. Begge dele sker. Nelson åbner slaget ved solnedgang, idet han sejler frem og kniber sine linieskibe ind langs revet og begynder angrebet for fuld kraft på de franskes svageste side.

Kort efter kommer Nelson med „Vanguard“ langs ydersiden og lægger sig udfor det franske linieskib „le Spartiate“, nr. 3 i rækken, der således bliver udsat for dobbelt ild. Få minutter efter glider „Minotaur“ forbi og lægger sig udfor nr. 4 i rækken, og endelig „Defence“, der tager sig af nr. 5, som allerede er i kamp med „Orion“. En halv time efter at det første skud er løsnet, ligger fem franske linieskibe omklamret af otte engelske i slagets første fase, om hvis udfald der ikke kan herske nogen tvivl.

Næst i rækken ligger det mægtige franske linieskib „l’Orient“, hvorfra admiral de Brueys ser hele sin avantgarde blive skudt sønder og sammen uden at han, – hvad admiral Nelson antagelig ventede, – lod nogen af de agtenfor liggende linieskibe komme til hjælp. Men hans uvirksomhed blev ikke af lang varighed, idet det engelske linieskib „Bellerophon“ kom glidende ud af mørket og lagde sig udfor „l’Orient“, fulgt af „Majestic“, der kastede anker noget længere fremme for at tage kampen op med admiralskibets 120 kanoner. Men „Bellerophon“ var med sine 76 kanoner ikke nogen passende modstander for „l’Orient“ og måtte snart trække sig ud af slaget med

sønderskudt skrog og kappede master. På dette tidspunkt nåede to engelske lineskibe, „Swiftsure“ og „Alexander“, frem på skuepladsen. De var blevet opholdt ved recognoscering og måtte krydse for at komme klar af Abukirrevet, men vejledet af den på enden af revet stående „Culloden“ kom de hurtigt og sikkert forbi det vanskelige sted og hastede ned mod kamppladsen for at deltage i slaget. „Swiftsure“ indtager „Bellerophon“'s plads, og „Alexander“ lægger sig agten for „l'Orient“, medens den mindre „Leander“ på 50 kanoner, der havde assisteret „Culloden“, lagde sig for boven af den franske „le Franklin“ for at beskyde denne og admiralskibet langskibs ind.

Kampen var frygtelig og varede det meste af natten. Skib efter skib af de franske opgav kampen og strøg flagene. Ved titiden opstår der brand i „l'Orient“, og kort tid efter springer den i luften med hele sin besætning. To gange er admiralen bleven lettere såret, og ved nittiden borttog en kanonkugle hans venstre ben ved hoften. Han vægrede sig ved at forlade dækket og døde kort efter. Et nådigt forsyn befriede ham for at opleve det forfærdelige dramas sidste kapitel og for gensynet med Bonaparte.

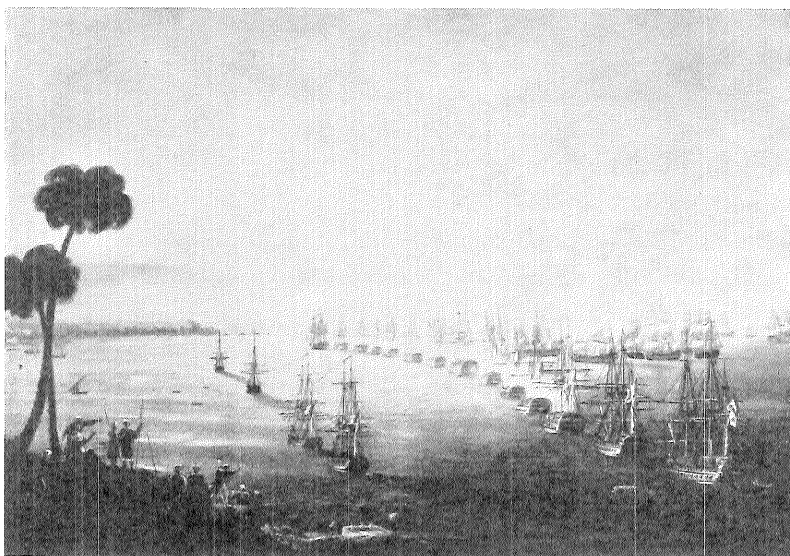
Seks franske lineskibe lå under admiral Villeneuves kommando endnu ganske uskadte agten for „l'Orient“ uden at gøre mindste forsøg på at komme admiralskibet til hjælp; de nærmeste havde kappet ankertovene og var drevet langt agterud for at komme klar af „l'Orient“'s forventede undergang. Tidligt om morgenen blev disse angrebne af nogle af de mindst medtagne af de engelske skibe med det resultat, at lineskibene „le Tonnant“, „le Mercure“ og „l'Heureux“ strøg flagene og drev på land. Ved solopgang næste morgen, da kampen er ebbet ud, eksisterer den franske flåde som kampénhed ikke mere, og kun tre franske lineskibe, nemlig „le Généreux“, „le Guillaume Tell“ og „le Timolion“ samt to fregatter, „la Diane“ og „la Justice“, der lå sydligst i den franske linie, er undgået ødelæggelsen. Det lykkedes fire af disse skibe ved middagstid ved en pragtfuld manøvre at undslippe ved at kappe ankertovene, sætte sejlene og stå bidevind for bagbords halse over bugten. Det var en yderst farlig og dristig manøvre så tæt under land og krævede både hurtighed og navnlig godt sømandskab

for at lykkes. Et af dem, „le Timolion“, der lå nærmest land, tog grunden i en vending og stod urokkelig fast. For ikke at falde i englændernes hænder stikkes den i brand, og med tricoloren vajende agter forsvinder den i røgskyer, medens officerer og mandskab redder sig i land i bådene. De tre andre skibe krydser sig lykkeligt bort fra fjenden og står ud til søs.

På agterdækket af „Vanguard“ står admiral Nelson med hovedet bundet ind efter et strejfskud fra kampen, harmdirrende ved synet af de tre uskadede franske skibe under flag og vimpler stævrende nord-efter, uden at han har nogen passende styrke at sætte efter dem. Dette var den sidste fase i det berømte søslag ved Abukir.

Tegneren Vivant Denon overværede hele søslaget ved Abukir fra tårnet på klosterruinen Abu Mandur og tegnede forskellige skitser derfra. Han fortæller herom: — „Om eftermiddagen den 1ste aug. vendte jeg tilfældigvis min kikkert mod vest og opdagede 20 store sejlere under spansk flag, der i slagorden styrede lige ind mod Abukir. Snart efter blev flagene skiftet til engelske, og kampen begyndte omtrent ved femtiden. Skydningen varede hele natten kun afbrudt af en stillstand ved titiden, lige efter „l’Orient“s eksplosion. Fra tårnet, hvor jeg stod, talte jeg om morgenen efter slaget fem og tyve skibe mere eller mindre som vrug. Om formiddagen sejlede fire skibe under fransk flag over valpladsen, og vi hengav os til den illusion, at den franske flåde havde vundet slaget, og i tre dage svævede vi i denne uvished. Først da forstod vi, at vor flåde var ødelagt, og at englænderne nu var herrer over Middelhavet.“

I dagene inden søslaget ved Abukir havde Bonaparte været optaget af at nedkæmpe et oprør i den østlige del af deltaet, resulterende i et fuldstændigt nederlag for ægypterne ved El Arisch. Som sejrende feltherre var han på vejen tilbage til Cairo, da han den 7de aug., altså en hel uge efter slaget, fik meddelelse fra general Kléber om den katastrofe, der var overgået hans flåde. To gange læser han rapporten igennem og går et øjeblik afsides for at samle tankerne. Hans lynsnare opfattelse sagde ham selvfølgelig straks, at den franske armé uden forbindelse med hjemlandet til en vis grad var prisgivet, men hans

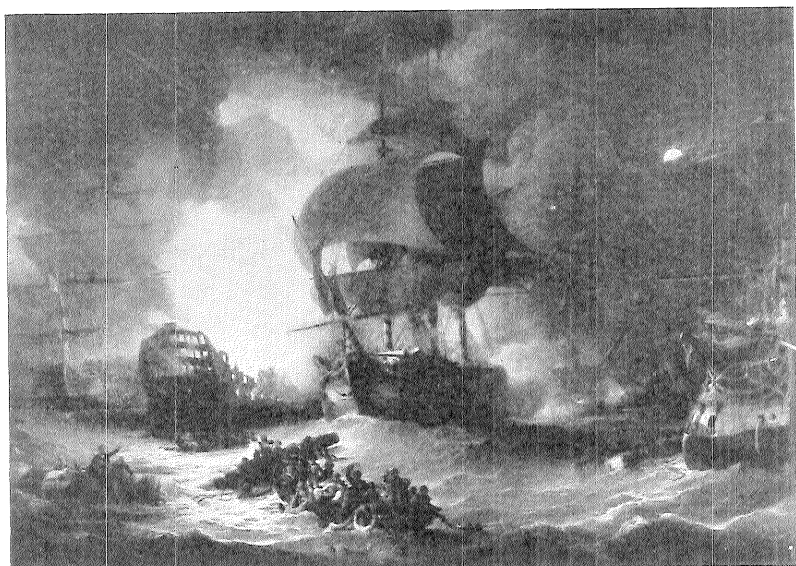


Udsigt over Abukir-bugten ved begyndelsen af søslaget 1. aug. 1798. Det engelske lineskib „Goliath“ passerer ved solnedgang foran det franske lineskib „Le Guerrier“, det nordligste skib i rækken af de franske lineskibe, som ligger til ankers, og indleder dermed kampen. Yderst på pynten til venstre Abukir-fæstningen. – Maleri af N. Pocock, National Maritime Museum, Greenwich.

The beginning of the sea battle of Abukir on Aug. 1st, 1798.

ansigt røbede ikke mindste tegn på uro eller ængstelse. Hans eminentte geni og skabende ånd var straks igang med nye planer for at genoprette nederlaget og fremtvinge nye sejre for den hidtil uovervundne franske armé. Men Abukir traf Napoleon Bonaparte på det ømmeste punkt, og han glemte aldrig det chok, han på sejrens dag havde fået.

Admiral Nelson fik ikke megen tid til at hvile på sine laurbær. Efter slaget blev han liggende i nærheden af valpladsen for at udbedre skaderne på sine skibe og på de mange franske priser, et uhyre arbejde under meget vanskelige forhold uden noget skibsværft i nærheden. Man må beundre de engelske søfolks dygtighed og arbejdskraft ved på nogle få uger at få de fleste skibe under sejl uden mindste hjælp fra land. Tre af de franske skibe var så ilde tilredt, at de blev con-



Episode af søslaget 1. aug. 1798 mellem den engelske flåde og den franske, liggende til ankers ved Abukir. Kl. halv elleve om aftenen sprang det franske admiralskib „l'Orient“ i luften med den øverstkommanderende admiral de Brueys. Maleri af George Arnald, National Maritime Museum, Greenwich.

The sea battle of Abukir. Blowing up of the French flagship "l'Orient".

demnede og brændt på reden. Seks andre franske lineskibe: „le Peuple Souverain“, „le Conquéran“, „le Spartiate“, „l'Aquilon“, „le Franklin“ og „le Tonnant“, blev sammen med syv engelske lineskibe, „Bellerophon“, „Minotaur“, „Defence“, „Audacious“, „Theseus“, „Majestic“ og „Orion“ den 14de aug. under admiral Saumarez' kommando sendt til Gibraltar under nødrigning for at reparere på marinenes værft. Som blokadeflåde efterlod Nelson, der ikke havde mistet noget skib i kampen, tre lineskibe og tre fregatter, og endelig den 19de aug. var han selv klar til at afsejle. Inden han forlod Ægypten sendte han 3000 franske fanger i land, da han hverken havde mandskab nok til at bevogte dem eller proviant til at ernære dem.

Admiral Nelson sejlede i „Vanguard“ fulgt af „Culloden“ og „Alexander“. Admiralskibet sejlede endnu med nødmaster indsat efter ha-

variet den 20de maj; „Culloden“, der grundstødte på Abukirrevet, holdtes kun oven vande ved et storsejl strakt under bunden og alle pumper gående, og „Alexander“ var stærkt forskudt på skrog og master. Først den 22de sept. kom skibene til ankers på Neapels red, hvor den sejrige men stærkt medtagne eskadre blev modtaget med endeløse hædersbevisninger af en begejstret befolkning.

Forinden havde Nelson fra admiralitetet modtaget en ham yderst kærkommen ordre om at begive sig til Neapel, residensstaden for kongeriget „Begge Sicilier“, for at understøtte det mod franske angreb. Medens skibene forhalede ind i den velbefæstede orlogshavn, Dar-sena'en, henlagde Nelson sin residens til det engelske gesandtskab, og fra den tid begyndte Nelsons mere intime forbindelse med Lady Hamilton, som varede ved indtil hans død i slaget ved Trafalgar, d. 21de okt. 1805.

Søslaget ved Abukir, en ganske afgørende sejr for England, forandrede fuldstændig Napoleon Bonapartes planer, der var at ramme England gennem Ægypten og vejen til Indien. Den ægyptiske ekspedition var ment som et middel til at tvinge England til at anerkende revolutionens erobringer. Skønt det lykkedes Bonaparte ved skæbnens gunst at landsætte sin armé i Ægypten, ødelagde Nelson den franske flåde en måned senere, og fra det øjeblik var Bonapartes højtflyvende planer fra „le commencement d'une grande chose“ reduceret til en mislykket militær ekspedition. Forgæves udførte Bonaparte et strålende felttog, erobrede Ægypten og Syrien og undertvang landet, men i Acre, den fra korstogstiden kendte kystfæstning, blev han standset af Nelsons arvtager, admiral Sidney Smith, og måtte trække sig tilbage til Cairo. Mange år efter på det fjerne St. Helena udtalte Napoleon: – „Den mand fik mig til at tabe min fremtid. I denne usle fæstning lå Orientens skæbne; hvis Acre var faldet, ville jeg have forandret verdens ansigt.“

Tilbagetoget fra Acre, hvor Bonapartes hidtil aldrig besejrede armé mistede sit ry som uovervindelig, var begyndelsen til hans lange vej mod det endelige nederlag ved Waterloo. Gennem hele hans senere

strålende løbebane med kejserværdighed og trekejserslaget ved Austerlitz som højdepunkter og trods alle sejre og vidtrækkende fredsslutninger glemte han aldrig Abukir og Acre, de to navne, der havde standset ham mod herredømmet i Østen og vendt hans lykke. Det var England, der stod ham imod, og det var ham lysende klart, at ingen varig fred i Europa var mulig uden om England. Gang på gang kommer han tilbage til dette punkt, og alle hans bestræbelser var til enhver tid rettet mod England for at knuse det eller i det mindste tvinge det til en fredsslutning. Freden i Amiens i 1803 var vel et lyspunkt, men uden varighed, og da admiral Villeneuve den 21de okt. 1805 tabte slaget ved Trafalgar til Lord Nelson, forstod Napoleon, at overherredømmet til søs fremdeles og langt ud i fremtiden tilhørte England. Napoleon blev aldeles rasende over dette tab. Forgæves søgte admiral Villeneuve at retfærdiggøre sig; kort tid efter hjemkomsten fra engelsk fangenskab begik han selvmord, den 22de april 1806, – kun 43 år gammel. Hele Napoleon Bonapartes historie drejer sig i virkeligheden om den evindelige kamp mod England, der tog sin begyndelse med felttoget til Ægypten og endte med slaget ved Waterloo.

I det år, Napoleon Bonaparte havde opholdt sig i Ægypten, fra 1ste juli 1798 – 23 aug. 1799, havde han udført et kæmpearbejde for at erobre, undersøge og ophjælpe landet. Fra Frankrig havde han medbragt en stab af halvandet hundrede videnskabsmænd og teknikere, der så at sige erobrede Ægypten kulturelt. De dannede den institution, „Institut d'Égypte“, som general Bonaparte grundlagde 14 dage efter søslaget ved Abukir. De befriede Ægypten for det tusindårige mørke, der havde hvilet over landet, og efter deres tid var Ægypten et andet end før og faldt aldrig helt tilbage til middelalderligt barbari. Trods alt havde den korte okkupation åbnet Ægypten for europæiske og især franske kulturformer, ligesom Ægypten med sine vidunderlige monumenter havde åbnet sine porte for moderne videnskab.

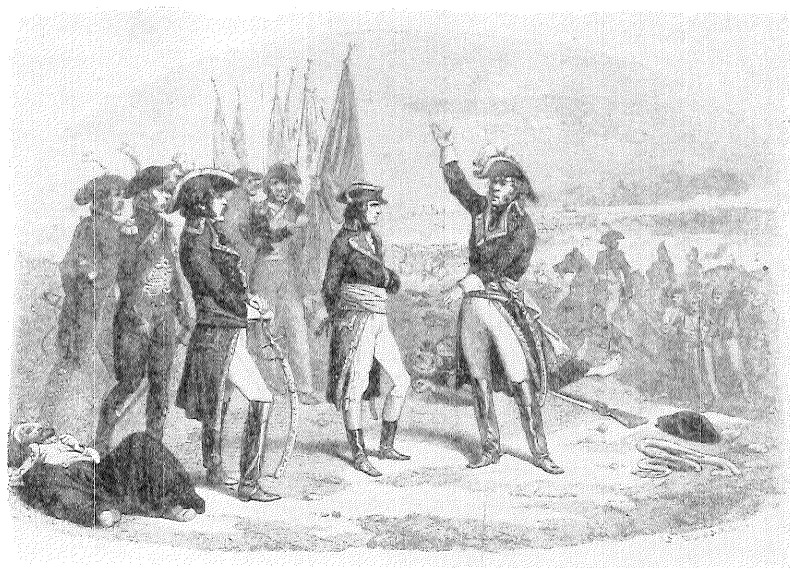
Skønt Bonaparte gik meget langt for at takkes ægypterne ved mildhed og overbærenhed og ved enhver lejlighed at favorisere muhamedanere, vandt han aldrig folkets tillid, og hele den franske besættelse

var én lang kamp på liv og død. Alt, hvad han søgte at foranledige for at hjælpe landet, blev saboteret, og til sidst fik han forståelsen af, at alt var forgæves under de forhåndenværende forhold uden forbindelse med Frankrig.

Efterhånden begyndte det at gå op for den franske besættelseshær, at Ægypten langtfra var det overdådighedens land, som Bonaparte inden afrejsen havde foregøglet sine landsmænd. Hvad der især generede franskmændene, var, at den indfødte befolkning stadig var fjendtligt indstillet; vel var der enkelte kontakter, men stadig lurede snigmord og pludselig opstående opstande rundt omkring dem. De menige soldater var led og ked af hele foretagendet, der på ingen måde gav dem kompensation for de udståede lidelser og savn, og selv blandt generalerne ulmede skuffelsen over felttogets uheldige forløb. Nederlaget i søslaget ved Akubir kunne vel ikke direkte tillægges Bonaparte, men misfornøjelsen efter denne uoprettelige katastrofe rettedes alligevel mod den øverste leder. Bonapartes optræden var heller ikke altid uangribelig, og ofte pådrog han sig sine omgivers harme ved uhæmmede og udfordrende handlinger. Hæren begyndte at tabe tilliden til Bonaparte og vendte tankerne mod Frankrig.

Inden general Bonaparte definitivt forlod Ægypten for at vende tilbage til Frankrig, vandt han endnu en strålende sejr over en betydelig tyrkisk-ægyptisk hær, støttet af engelske skibe. Det var landslaget ved Abukir d. 25. juli 1799, en glørværdig revanche for tabet af søslaget ved Abukir året før. Hele denne store hær blev tilintetgjort, den tyrkiske øverstkommanderende pasha blev taget til fange, og et umådeligt bytte faldt i franskmændenes hænder. Men selv denne eklatante sejr formåede ikke at gøre nogen væsentlig forandring i de franskes usikre stilling i Ægypten, evig og altid med nye angreb og oprør på de mest uanede poster.

I forbindelse med udveksling af fanger fik Bonaparte en hel del europæiske aviser i hænde. Hele natten sad han fordybet i enkeltheder fra krigene i Europa. Bourrienne skriver: – „I over 10 måneder har vi været uden forbindelse med Frankrig, og Bonaparte er ude af sig selv. Vore hære er bleven slåede på alle fronter, og Frankrig er truet



Afslutningen af landslaget ved Abukir 25. juli 1799, hvor Napoleon fik revanche for nederlaget i søslaget året i forvejen. General Kléber hylder Napoleon Bonaparte, mens den fangne tyrkiske pasha Said Mustapha føres frem til overgeneralen. – Træsnit efter Bellange.

*Napoleon and General Kléber after the victorious land battle of Abukir,
July 25th, 1799.*

ved sine grænser. Italien, hans elskede Italien, som han selv har erobret for Frankrig, er tabt“.

Det var utvivlsomt i denne nat, at Bonaparte tog den endelige beslutning om at forlade Ægypten. „Alt smuldrer hen, når jeg ikke er i Frankrig, – situationen tvinger mig til at tage denne store beslutning, osv.“ Således taler han til sine generaler, samtidig med at han beordrer admiral Gantaume til at holde to fregatter, udstyret med proviant for et to måneders togt og 500 mand, klar til øjeblikkelig brug.

Hos Bonaparte var der aldrig længe mellem beslutning og handling, og allerede d. 20de aug. 1799 forlod han i al hemmelighed, under påskud af en inspektionsrejse i deltaet, sit pragtfulde palads i Cairo og nåede ad Nilen til Alexandria. Han efterlod sig følgende dekret: „Om tre måneder kommer jeg tilbage igen, og vil da rigeligt belønne

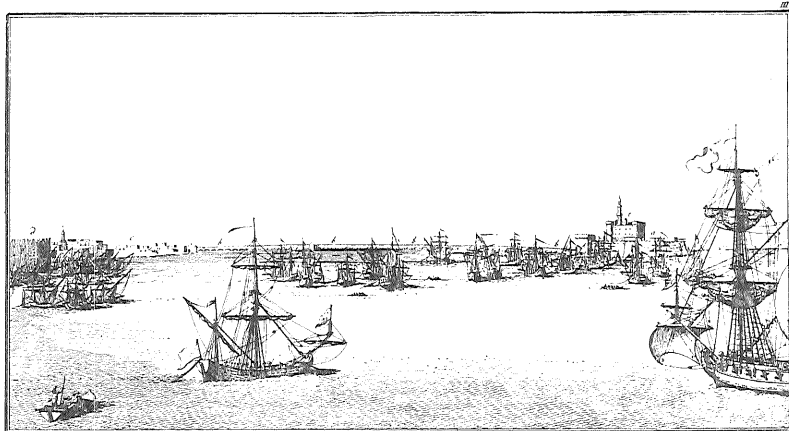
de generaler og sheiker, som har været trofaste, samt mine tapre soldater“, samtidig med at han i et brev til general Kléber udnævnte ham til sin efterfølger som overgeneral. – Alle hans officerer og ikke mindst den store stab af videnskabsmænd, han efterlod til en ubestemt skæbne, betragtede Bonapartes afrejse som faneflugt, selv om begivenhederne senere synes at retfærdiggøre denne vovelige handling.

I mellemtiden havde admiral Gantaume gjort to fregatter søklar, „la Muiron“ og „la Carrère“, sammen med to små ledsageskibe, briggerne „la Revanche“ og „la Fortune“. Da der i flere dage ingen engelske vagtskibe havde vist sig langs kysten, besluttede Bonaparte sig til handling, og ved 9-tiden den 21de aug. tilkaldte han fartøjerne fra fregatterne. I nattens mulm og mørke travede han utålmodig op og ned ad stranden, og da endelig bådene landede, kastede alle sig over dem uden hensyn til stand og rang; Bonaparte stående i vand til knæene, bandende frygteligt på corsikansk.

Sammen med Bonaparte i „la Muiron“ var generalerne Berthier, Andressey med adjudanterne Beauharnais, Duroc, Lavalette og Merling samt sekretæren Bourrienne, matematikeren Gaspard Monge og kemikeren Berthollet. Den øvrige stab kom om bord i „la Carrière“, nemlig generalerne Murat, Lannes, og Marmont samt tegneren Vivant Denon. Endvidere medfulgte en tyrkisk pasha af høj rang, Mehemed Effendi, som efter Bonapartes plan skulle anvendes til at overbringe et eventuelt fredstilbud til Storzviziren i Constantinopel.

Om denne flugtlignende afrejse fortæller Denon følgende: – „Det første jeg så i Alexandria, var to franske fregatter liggende sejlklaare ved indløbet til den nye havn (den østlige). Jeg så ingen engelske vagtskibe og begyndte at tro på undere. Generalerne Lannes, Murat og Marmont var i største uro, stirrende ud over havet, holdende øje selv med den mindste jolle. Da general Menou ved midnat meddelte, at Bonaparte ventede os, gik vi straks ombord, og en time senere var vi ude af havnen“.

Om afrejsens videre forløb beretter Bourrienne: – „Den 22de aug. tidlig om morgenen lettede vi anker. Admiral Gantaume mente, at han skulle have ledelsen af sejladsen men blev straks vist tilbage af



Alexandrias østlige havn 1737. Fra byen på fastlandet (t.v.) fører den lange murede bro, Hepta-Stadium, ud til Pharosøen (t.h.), med slottet og resterne af oldtidens store fyrtårn. – Stik i den danske kaptajn Frederik Ludvig Nordens „Voyage d’Egypte et Nubie“, København 1755.

The eastern harbour of Alexandria, 1737, with ruins of the ancient Pharos.

Bonaparte, der f.eks. trods vedvarende modvind nægtede at sejle tilbage til Alexandria. Endelig d. 13de sept. efter en og tyve dages krydsning uden væsentlig fremgang for skibene blev vinden østlig, dog var vi heldige ikke at møde et eneste engelsk skib. Bonapartes ordre var at følge kysten af Afrika, og den gunstige vind bragte os helt til Cap Bon på Tuniskysten. Dersom engelske krigsskibe skulle vise sig, havde vi ordre til at sejle „la Muiron“ lige ind på stranden. Bonaparte ville da sættes i land med en udvalgt flok af kække folk. I Oran eller Tunis ville han finde midler til at indskibe sig til Frankrig.“

Denon fortæller : – „Da vi var overbeviste om, at en gunstig skæbne fulgte os, forstyrrede intet vor glæde og sikkerhed. Bonaparte som passager beskæftigede sig med geometri og kemi, og undertiden spøjte han med os. Intet foruroligede vort velbefindende ; vore to fregatter bar Cæsar og hans lykke“. Denon havde imidlertid Bonaparte på afstand i „la Carrère“, og stemningen i „la Muiron“ sammen med den pirrelige og søsyge overgeneral så noget anderledes ud set med Bour-

riennes øjne. „Rejsen var umådelig lang og kedsommelig, og Napoleon var til tider helt utålelig. Ingen interessante diskussioner om videnskabelige emner som på udrejsen, kun kortspil, det evindelige „Vingt et un“, det eneste Napoleon kunne spille. Ofte greb bange anelser os alle. Hvad ville direktoriet sige til Napoleons egenmægtige disposition ved at forlade sine pligter i Ægypten? Hvorledes ville modtagelsen i Frankrig blive? Trods søsygen var Napoleon til stadighed på dækket for at overvåge sejladsen og påse, at enhver af hans ordrer nøje blev fulgt. Angsten for englænderne blussede op ved hvert tegn på et skib. Napoleon var for det meste aldeles uberegnelig, han snød i kortspillet og pralede urimeligt af sine krigeriske bedrifter“. Bonaparte tålte ikke mindste modsigelse, og Bourrienne minder om, hvorledes han engang under tilbagetoget fra Acre i vrede slog sin overstaldmester tværs over ansigtet med sin ridepisk, da han kom med et ubelejligt spørgsmål.

Ved passagen af Corsika lagde skibene ind til Napoleons fødeby Ajaccio, hvor han blev modtaget med stormende jubel af sine landsmænd, der forlængst havde anset ham for fortabt. Desværre var hans gamle mor ikke til stede, og hun fik således ikke lejlighed til at hilse på sin berømte søn. Derimod fik han anledning til at hilse på én, der også stod hans hjerte nær. Napoleon stod ved agtervinduet, da han opdagede en gammel kvinde med udstrakte arme råbende: – „Caro figlio“, hvilket han besvarede med et „madre“. Det var hans barndoms elskede amme, Camilla Ilari, der var kommen ud i en båd for at hilse på ham.

Napoleon var højst irriteret ved tanken om at ligge 50 dage i karantæne i Frankrig som kommende fra det pestbefængte Ægypten. Han drømte om straks at sætte sig i spidsen for en fransk armé og gå mod Italien. Fremtiden var imidlertid usikker og farlig, men han håbede, at efterretningen om hans sidste store sejr ved Abukir i mellemtiden var kommen til Frankrig.

Rejsen fra Alexandria havde allerede varet i 45 døgn, og om dens videre forløb fortæller Denon: – „Vinden var gunstig, og vi lettede anker fra Ajaccios red i en frisk sydlig kuling. Inden solnedgang fik

vi landkending af Frankrig, og vi lykønskede allerede hinanden over vort held, da Gantaumes adjutant fra toppen af stormasten fik øje på to sejlere, derpå fem og siden syv. Vi bjergede derfor sejlene og afventede mørket for at løbe ind til kysten. Månen var skjult i en tæt tåge, som bragte os fra hinanden. I løbet af natten hørte vi signalskud fra de engelske vagtskibe, der i en halvkreds lå om vore kyster. Man var uvis, om vi burde vende tilbage til Corsika, men lykkeligvis tog Napoleon befalingen, og han havde som bekendt en vilje. Vi styrede lige mod kysten, og ved midnat var vi så nær, at vi ikke behøvede at frygte mere. Ved daggry løb vi helt ind i den dybe fjord ved Fréjus. Vor helt gik straks i land, og en time efter var han med nogle få ledsagere på vejen til Paris“. Om samme del af sejladsen beretter Bourrienne følgende: – „På rejsen fra Ajaccio blev admiral Gantaume ganske ustyrlig og tabte helt hovedet, så det var pinligt at være vidne til. Napoleon fejede hans ordrer til side og befalede straks at stå ind mod nærmeste franske kyst. Hans dømmekraft og hurtighed synes at vokse med faren, men mindet om denne nat vil aldrig udslettes af min erindring.“ I Ajaccio havde Napoleon anskaffet sig en retroende tartan med en besætning på tolv af de bedste corsikanske roere. Den skulle slæbe efter „la Muiron“ og i tilfælde af sammenstød med englænderne skulle han springe i den og redde sig ind til nærmeste land. Endnu var han jo ikke fremme, og endnu kunne englænderne fange ham, men det synes, som om de ikke havde anelse om hans flugt fra Ægypten.

„Timerne var fulde af ængstelse“, skriver Bourrienne, „Napoleon tog bestemmelse om, hvem der skulle ledsage ham i tartanen, og om hvilke ting, der skulle reddes. Alt forløb dog heldigt. Ved daggry så vi de engelske skibe stævne nordefter, medens vi nærmede os den franske kyst. De må have ment, at vi var en provianteringskonvoj til Genua, og denne fejltagelse og mørket reddede os.“

„Den 8de okt. kl. 8 om morgenen ankrede vi udfor byen Fréjus, hvor rygter om Napoleons nærværelse spredtes med lynets hast. Ingen tale om nogen karantæne, men stormende begejstring overalt ved synet af den sejrige helt, der havde plantet tricoloren på Kapitolium i Rom

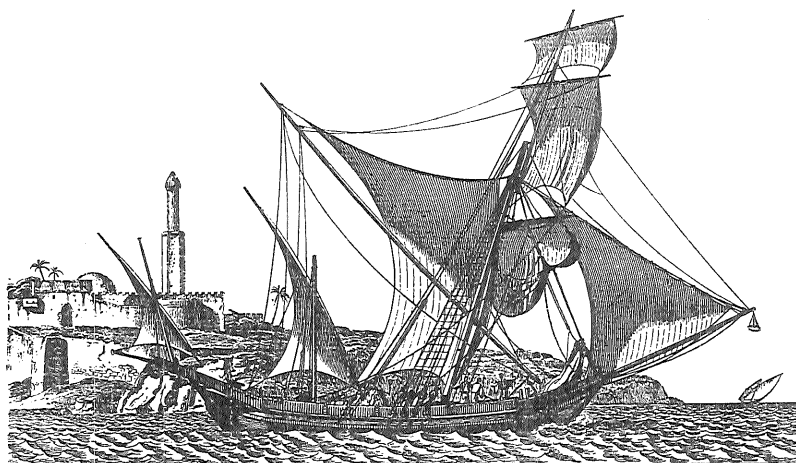
og på pyramiderne i Ægypten. Batterierne afgav en hæderssalut på 500 skud, besvaret af skibene med 50 skud. Derpå gik alle i land, hvor en stor modtagelse ventede. Napoleon var imidlertid gnaven, sulten og træt efter det sidste døgnns oprivende begivenheder. Han forlangte sin middag, og inden solnedgang havde han forladt byen“.

Napoleon Bonapartes lykkestjerne var igen i opgående som ingensinde før, og køreturen gennem landet var et fortsat triumftog med strålende modtagelser og ovationer overalt, hvor han viste sig. Ængstelsen for direktoriet ved ankomsten til Paris druknede i tusindtallige hurraråb.

Rejsen til St. Helena.

Næste gang Napoleon Bonaparte foretager en længere sørejse er det under helt andre forhold, nemlig som fange i det engelske linieskib „Bellerophon“ på vej mod England. Slaget ved Waterloo d. 18de juni 1815 var tabt, og den store armé spredt for alle vinde. Napoleon havde dog ikke tabt modet endnu, og da han den 21de juni ankom til Paris, var han optaget af store planer om at samle de spredte dele af arméen til fortsat modstand. Den begejstringens bølge, vakt ved hans pludselige genkomst fra Elba, var dog forlængst ebbet ud, og da den midlertidige regering modsatte sig ethvert af hans forsøg på at genoprette sin autoritet, måtte han til sidst give op. Dagen efter tvang regeringen ham til at abdicere til fordel for sin søn, kongen af Rom, der befandt sig hos bedstefaderen, kejser Frants I af Østrig.

Efter en gribende afsked med sine generaler rejste Napoleon den 25de juni til sit elskede Malmaison for at tage afsked med sin familie. Regeringen, der kun ønskede at få Napoleon ud af Frankrig hurtigst muligt for at få frie hænder til at slutte fred med de allierede fjender, sanktionerede hans sidste plan om at emigrere til De forenede Stater i Amerika, og lod i den anledning to fregatter gøre søklar i krigshavnen Rochefort. Der synes at have foresvævet Napoleon noget i retning af et amerikansk kejserdømme på den anden side af Atlanterhavet. Han var jo dengang kun 45 år og i fuld vigeur, og ingen kan vide, hvad der ville være sket, dersom han var undsluppen til Amerika.



Diurno et Gravé par Baugean.

Typisk blokadebryder under Napoleons besættelse af Ægypten, en hurtigsejlende græsk „sacoleva“. – Stik af Baugean, Marseille.

A "sacoleva", Greek blockade-runner during Napoleon's occupation of Egypt.

Den 29de juni forlader Napoleon Malmaison, og ved ankomsten til Rochefort ser han de to franske fregatter, „la Saale“ og „la Meduse“ liggende klar til afgang. Men samtidig får han at vide, at adgangen til søs er spærret af det engelske lineskib „Bellerophon“, veteranen fra Abukir, samt korvetten „Slaney“ og briggen „Myrmidon“ under kommando af admiral Maitland.

Napoleon er ubeslutsom og søger at vinde tid. Hans maritime rådgivere udkaster eventyrlige planer, f.eks. om at smugle ham ombord i en lille dansk skonnert, der føres af en franskmand ved navn Besson, rederens svigersøn. Skibet skal listes ud af havnen en mørk nat, lastet med brændevinstønder, og i tilfælde af visitation skal Napoleon skjules i en tønde. Der skrives kontrakt og en del bagage sendes om bord, men mere foretages ikke, idet Napoleon ved nærmere eftertanke finder planen uantagelig.

I mellemtiden forsøger Napoleon gennem sine adjutanter at få et pas til Amerika hos admiral Maitland, hvilket selvfølgelig ikke lykkes, og delvis tvunget af den franske regering begiver han sig ombord

i „la Saale“, der ligger til ankers ved øen Aix. Så vidste regeringen, hvor den havde Napoleon; under ingen omstændigheder må han vende tilbage til Frankrig.

Der fremkommer et nyt forslag om at tage til Royan, hvor korvetten „la Bayadère“ ligger, marinens bedste sejler, ført af den unge løjtnant Boudin. Men Napoleon er betænkelig ved udsigten til at opbringes af englænderne og blive taget som krigsfange. Han synes, det er mere foreneligt med hans værdighed frivilligt at overgive sig til fjenden og løbe an på englændernes kendte gæstfrihed mod politiske flygtninge. Samtaler mellem hans udsendinge og admiral Maitland synes at give ham grund til at forvente en gunstig modtagelse i England. Maitland spiller dog dobbelt spil efter en ordre han lige har modtaget fra admiralitetet: – „Det står nu til Dem at anvende de bedst egnede midler til at pågribe flygtningen general Bonaparte, hvis tilfangetagelse synes at være en betingelse for den europæiske fred“.

Den 12te juli går Napoleon i land på øen Aix og indlogerer sig i et lille vagthus, og her tilbringer han sine sidste dage i Frankrig. Her får han besøg af officerer med fantastiske flugtplaner, og dagen efter kommer hans ældre bror Joseph på besøg. Han har chartret et amerikansk skib, som venter ham ved indsejlingen til Gironde, men Napoleon nægter at gå med dertil. Så kommer der besked fra Mr. Lee, De forenede Staters konsul i Bordeaux, der stiller fuldriggeren „Pike“ til rådighed, og den er så velsejlende, at intet krigsskib kan sejle den op. Men Napoleon synes ganske at have mistet sin sædvanlige snar-rådighed og energi, – han synes kun at følge den udvej, der ligger i at finde et fristed i England. Lige til det sidste er han ubeslutsom, indtil han d. 13de juli skriver til den engelske prinsregent med anmodning om opholdstilladelse i England, idet han samtidig stiller sig under beskyttelse af landets love.

Den 14de juli inden daggry forlader han øen Aix iført gardejægerens grønne oberstuniform for at gå ombord i den lille brig „l'Épervier“, som skal føre ham og hans følge ud til den engelske flåde. En engelsk chalup nærmer sig, og næstkommanderende fra „Bellerophon“ kommer om bord for at hente kejseren.

Napoleon ønskede at overgive sig med manér, hvilket også fuldtud lykkedes, – og England synes også til en begyndelse at imødekomme ham heri og behandle ham standsmæssigt. Modtagelsen ombord i „Bellerophon“ finder sted på det store agterdæk med skansevagt og officerer med dragne sabler, hvorpå admiral Maitland fører kejseren ind i den store agterkahyt. „Det er en smuk kahyt“, siger kejseren, hvorpå Maitland svarer: – „Den står i ethvert fald til Deres disposition, så længe De er ombord“.

Kejseren har et følge på ikke mindre end 15 kammerherrer og højere officerer med sig, deraf nogle med damer, samt et tjenerskab på mindst 60 personer, som med noget besvær bliver fordelt på admiral-skibet og korvetten „Myrmidon“, som var fulgt med. Napoleon behandles stadig som kejseren; han tiltales altid „Deres Majestæt“, og man nærmer sig ham kun med hatten i hånden; Napoleon på sin side holder krampagtigt på sin titel som kejser og på sin værdighed.

Kl. 5 bliver middagen serveret. Efter kejserens bestemmelse vartees der op af hans egne tjenere, ligesom bordservicet er hans eget. Napoleon går først ind i spisesalonen og tager plads for midten af bordet, hvorefter han med en kongelig gestus opfordrer admiralen til at tage plads ved hans højre side og grevinde Bertrand på hans venstre. Konversationen føres udelukkende på fransk; grev las Cases fungerer som tolk, og emnerne er ganske neutrale og harmløse.

Der var ikke megen vind, og langsomt bevæger skibene sig op gennem Biskaybugten, rullende godt i tidevandsdønningerne. Kejseren ligger for det meste i sin køje og plejer søsygen. Af og til kommer han dog op på dækket for at trække frisk luft og taler da ubekymret med sine omgivelser, bl.a. med den unge irske læge, dr. O'Meara, der kan tale flydende italiensk.

Først den 23de juli passerer Ouessant, den vestligste fyrø på franskekysten, og tidligt om morgenen står Napoleon op for at se det sidste glimt af Frankrig. Han står længe i den for ham så karakteristiske stilling med hænderne på ryggen, indtil kystlinien forsvinder i disen. Han er meget bevæget i dette øjeblik, og hjulpet af Bertrand vakler han ned i sin kahyt.

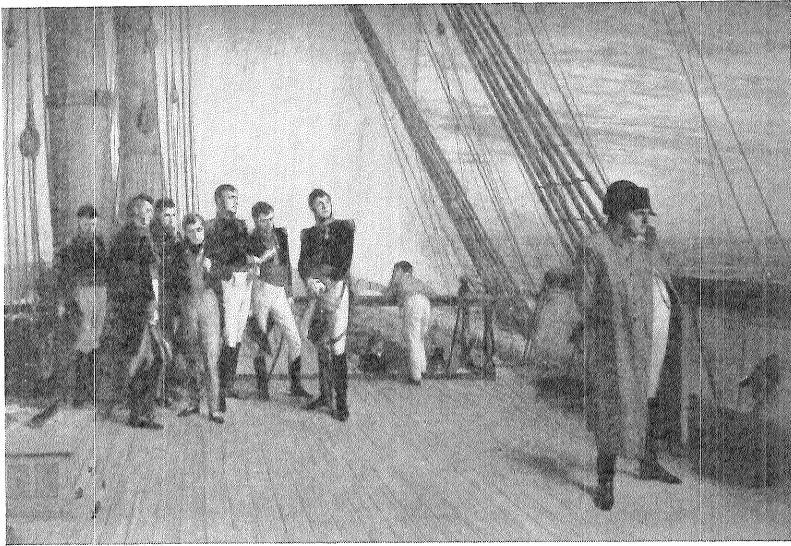
Næste morgen kaster „Bellerophon“ anker i Torbay, vesterpå i Kanalen, og nu venter alle med spænding på den engelske prinsgemals svar på Napoleons henvendelse om opholdstilladelse i England. Ingen får lov at gå i land, og skibet bevogtes dag og nat af en kæde bevæbnede chalupper for at holde nysgerrige på afstand. St. Helena nævnes som deportationssted, og Napoleon forstår, at han er lokket i en fælde. Hans følge er forfærdet og glemmer fuldstændig værdigheden, men han selv er overraskende rolig, da han får den meddelelse, at han betragtes som statsfange og skal deporteres til en fjern tropeø i det sydlige Atlanterhav.

For at blive fri for den megen opstandelse, Napoleons nærværelse forårsagede i Torbay, blev Maitland beordret til søs og til at krydse udfor Start Point for at afvente lineskibet „Northumberland“, som var udset til at overføre Napoleon til St. Helena. Søsyg og elendig skrev Napoleon herfra en heroisk protest mod den behandling, England fandt passende at give en slagen fjende, som frivilligt havde overgivet sig. De fleste af Napoleons modstandere blandt de allierede så helst, at han snarest mulig blev stillet for en krigsret og skudt, for ikke yderligere at give ham lejlighed til at forstyrre verdensfreden. Imidlertid ville ingen tage ansvaret for en sådan beslutning, og England afgjorde da spørgsmålet ved at uskadeliggøre ham på en øde ø, hvortil kun England, som havenes behersker, havde nøglen.

Søndag ved 9-tiden om formiddagen kaster „Northumberland“ anker i nærheden, ledsaget af to fregatter, og den engelske flåde-admiral Lord Keith kommer ombord og præsenterer admiral Cockburn, der herefter skal overtage ledelsen. Overfor disse to gentager Napoleon sin protest, og som svar oplæser de deres instruktioner fra admiralitetet og beder ham berede sig til at forlade „Bellerophon“ for at begive sig ombord i „Northumberland“.

For første gang undlader englænderne at benytte kejsertitlen men tiltaler ham ret og slet general Bonaparte. Hans officerer bliver afvæbnede, men selv får han lov at beholde sin kårde; alle værdipapirer og penge bliver beslaglagt og bagagen visiteret.

Med tilkæmpet ro går Napoleon i chaluppen, der ror det korte



Napoleon Bonaparte ombord i det engelske lineskib „Bellerophon“ på vej til England ved daggry 23. juli 1815. Ved mesanmasten står hans følge af generaler, samt sekretæren grev de las Cases. – Maleri af W. Orchardson. Tate Gallery, London.

*Napoleon on board the English ship of the line "Bellerophon"
on July 23rd, 1815.*

stykke over til „Northumberland“; her modtages han uden salut med kun de høflighedsformer, „som en engelsk general udenfor aktiv tjeneste har krav på“. Regeringen har dog vist Napoleon det hensyn at tillade ham at medtage et mindre følge i fangenskabet, og han har valgt følgende: – sin tidligere hofmarskal, general Bertrand, general Gourgaud, general Montholon samt grev de las Cases. Tillige medfulgte grevinde Bertrand med fire mindreårige børn samt en kammerjomfru, grevinde Gourgaud, grevinde Montholon med sin lille søn samt grev de las Cases 16årige søn. Dr. O'Meara tilbød at gøre tjeneste som Napoleons livlæge, og han forblev i denne stilling, også på St. Helena, indtil det opdagedes, at han fungerede som spion for admiralitetet. Foruden disse fik selskabet lov til at medtage 5 tjenere, deriblandt overkammertjeneren Marchand og Napoleons livtjener

Ali. Han var dog ikke, som man skulle tro, ægypter men derimod franskmand, født i Versailles og hed Louis Dennis. Han havde fulgt sin herre på nærmeste hold gennem mange år, var med på Elba og nu til St. Helena, hvor han var til stede ved hans dødsleje.

I modgangens time viste Napoleon nogle af sine bedste menneskelige egenskaber, bl.a. ro og resignation. Han opmuntrede sine ledsagere, og for sit eget vedkommende synes han til en begyndelse at have affundet sig med sin skæbne og at have fundet hvile efter de sidste måneders sindsoprivende oplevelser.

Hvad der til stadighed irriterer ham er, at de engelske officerer tiltaler ham som „Excellence“ i stedet for „Deres Majestæt“, og at de ikke beholder hatten i hånden, når de taler med ham. Han resignerer dog også på dette punkt og siger til las Cases: – „Lad dem kalde mig, hvad de vil. De kan dog ikke hindre mig i at være den, jeg er“.

De engelske officerer var dog at undskylde, idet det i instruksen for rejsen var forbudt dem at benytte kejsertitlen eller vise andre tegn på hans tidligere værdighed, men kun at tiltale ham som general Bonaparte. Kun iblandt sine egne var han stadig kejseren, og hverken i mine eller tale viste han nogen svaghed, men bevarede sin sædvanlige overlegenhed overfor sine omgivelser. Til enhver tid var han et eksempel for sine ledsagere på stoisk ro.

Kahytsforholdene var ikke nær så gode som i „Bellerophon“; spisesalonen, et stort rum fra borde til borde på forkanten af halvdækket, som han ønskede til arbejdsværelse, fik han ikke, derimod en tolv kvadratmeters kahyt på bagbords side, magen til admiral Cockburns kahyt på styrbords side. I Napoleons kahyt havde man anbragt en officers-hængekøje for at modarbejde søsygen, men han brugte den aldrig. Derimod benyttede han sin gamle jernfelt seng med grønne taftgardiner.

Med admiral Maitland taler han ofte om marineforhold og overrasker ved sit indgående kendskab til den engelske marines mere interne forhold og til forløbet af de forskellige søslag. Mellem hans egne drejer konversationen sig som regel om de store felttog; han er ret

springende og skifter ofte emne, men med sin eminente hukommelse er han altid uhyre interessant at høre på. Om Waterloo siger han kun : – „Åh, kunne det dog blot gøres om.“ Rejsen bliver imidlertid lang og meget monoton, – to måneder uden forbindelse med land eller skib. Søsnygen generer Napoleon som sædvanlig, men ikke nær så meget som kedsommeligheden ombord, uden virkelig beskæftigelse for hans virksomme ånd.

Læsning er hans største beskæftigelse på denne frygtelige rejse, der bragte ham længere og længere bort fra hans elskede Frankrig og fra familien. Han talte aldrig engelsk, skønt han læste det ganske godt, og i skibets eksemplar af Encyclopedia Britannica læste han om St. Helena og om de nærmeste fastlande.

Om aftenen spillede der sommetider kort, og Napoleon falder tilbage til det kedsommelige „Vingt et un“, der meget nærmer sig hasard. Ved en lejlighed vinder han 1600 frs. fra Maitland, men så vil admiralen ikke længere være med. Napoleon hader at tabe i spil ; – han vinder altid, måske ikke helt ærligt spil, – men han deler altid fortjenesten ud mellem de tabende.

Når han ønsker at være det, kan Napoleon være overordentlig vindende, og efterhånden bliver han noget nær populær ombord, ikke alene blandt officererne men også blandt de menige ; – navnlig er de unge kadetter ivrige efter at lette ham tilværelsen. Han har fri adgang overalt i skibet, og ofte taler han med mandskabet især om de slag, de har deltaget i. I omtale kalder de ham ved hans gamle smædenavn i marinen, „Boney“, der efterhånden er ved at blive et kælenavn. Da han en dag længe har underholdt sig med skibets højbådsmand, der har været med ved Trafalgar og i andre slag, inviterer han ham til middag og fik virkelig sat igennem, at bådsmanden kom til højboards.

Den 23de aug. anduver de Madeira, men det bliver ingen tilladt at betræde denne dejlige ø. Kursen er stadig sydover og for at imødekomme kejseren sejler Maitland ind mellem de kanariske øer, dog uden at se dem. De Capverdiske øer bliver ikke anløbet, og af frygt for at møde franske skibe står man helt ind i Guineabugten, en meget

lang omvej, når man agter sig til St. Helena. Kejseren bliver utålmodig og ligger dage igennem i sin køje, for vejret er ofte stormende. Så prøver han at læse engelsk med las Cases, men det bliver han snart ked af, hvorpå han sætter sekretæren til at skrive efter diktat på sine memoirer, et arbejde der optager ham i flere dage i træk.

Ækvator passeres, men Napoleon nægter at være med til de sædvanlige løjer. Dog er han villig til at bidrage til udgifterne med 100 louisdorer, men da Maitland kun vil tillade ham at give 5, bliver han stødt over denne lurvethed og giver ingenting. Kejseren trækker sig fornærmet tilbage til sin kahyt med las Cases og fortsætter med sine memoirer.

De franske børn, der leger på dækket mellem kanonerne, er ham til megen opmuntring, men dagene er lange og nætterne endnu længere. Endelig den 14de okt. toner St. Helena frem over horisonten som en grålig skygge, og „Northumberland“ ligger underdrejet for natten.

Vinden lægger sig, og dagen går med at komme op til ankerpladsen udfor Jamestown. Ingen af de franske får lov at gå i land, og først efter middagen sættes hele selskabet ind til landgangsbroen ved byen.

Napoleon havde forlængst mistet sin slanke skikkelse og var bleven ret korpulent; uniformen sad ikke mere så flatterende som i de unge dage, men ikke et øjeblik glemte han kejserværdigheden. Der er en beskrivelse af ham ved afsejlingen fra England af en tilskuer i en jolle, der så ham ombord i „Bellerophon“: – „Når man ser „Boney“'s silhouet mod himlen med fremskudt mave i stramtsiddende frakke, der løfter hans skøder, kunne han minde om en stor kropdue“.

Søndagen d. 15de okt. kastede „Northumberland“ anker udfor byen Jamestown på St. Helena. Længe stod Napoleon og undersøgte øen med sin kikkert uden at vise mindste tegn på bevægelse, hvorpå han gik ned i sin kahyt og fortsatte med sine memoirer. Næste dag blev hele selskabet sat i land, og Napoleon blev opbragt over det tarvelige kvarter, man tilbød ham. I det hele taget protesterede Napoleon under sit ophold på øen ved enhver lejlighed over den behandling, englænderne fandt passende at give ham, især over at man nægtede ham enhver forbindelse med sin familie.

I løbet af december blev han overført til landejendommen Longwood, hvor han henlevede sine sidste år under et stadig strengere opsyn, især efter at Hudson-Lowe var bleven guvernør. Lige til det sidste arbejdede han med store planer for et nyt Europa og kaldte sig selv „Revolutionens Messias“.

Napoleon befandt sig aldrig godt på St. Helena; måske skyldtes det klimaet eller kosten sammen med ængstelsen for fremtiden. En fremadskridende mavekræft kastede ham på sygelejet, og den 5te maj 1821 udåndede han efter lange og smertefulde måneder. Han blev begravet ved en kilde i en lille dal overskygget af grædepile.

Den sidste rejse.

I sit testamente havde Napoleon Bonaparte udtalt ønsket om, at hans jordiske levninger blev stedt til hvile på Seimens bred, midt iblandt det folk han elskede, og dette ønske blev omsider opfyldt af den franske regering. I 1840 beordrede kongen, Louis Philippe, sin tredieældste søn, søofficeren, prinsen af Joinville, at hente Napoleons kiste fra St. Helena til Frankrig. Udrustningen af to skibe, fregatten „la Belle-Poule“ og korvetten „la Favorite“ blev straks påbegyndt, og allerede den 22de juni afsejlede den lille eskadre. Efter en tre måneders rejse med lange ophold i Madeira og Bahia men uden særlige oplevelser ankom skibene d. 8de okt. til Jamestown på St. Helena.

Af de endnu levende af Napoleons stab medfulgte general Bertrand og hans ældste søn, Arthur, general Gourgaud, las Cases søn Emanuel, overkammertjeneren Marchand samt de fire tjenere, der frivilligt havde delt det pinlige fangenskab med deres herre.

Gribende var det øjeblik, da kisten stående ved siden af graven og omgivet af den lille trofaste skare blev åbnet. Liget var ikke meget forandret, og alle genkendte de elskede træk. Med uendelig pietet blev liget lagt i en fra Frankrig medbragt ibenholtskiste, og båret af franske matroser under minutsrud fra fortet og skibene blev kisten bragt om bord i „la Belle-Poule“. Alle skibe på redan er flagsmykkede, og orlogsskibene mander rær; på dækket står rækker af officerer i galla med dragne sabler; trommer slår fanemarch og musikken spiller

en sørgemarch, idet kejserens kiste løftes ombord. Her var der under banjerdækket indrettet et smukt døds-kapel, helt beklædt med sort fløjel og beslået med sølvsøm, hvor kisten blev anbragt surret fast på en forhøjning. Et ligklæde af violet fløjel indvirket med gyldne bier og kantet med hermelin dækkede hele sarkofagen.

Den næste morgen d. 18de okt. lettede eskadren, og inden aften var St. Helena ude af sigte.

Efter en hurtig rejse ankom eskadren til Cherbourg og ankrede på reden. Her blev kisten anbragt fuldt synlig fra land på dækket af dampbåden „Normandie“ smykket med mange faner. Den langsomme sejladis op ad Seinen var et skue, der aldrig blev glemt; folk i tusindvis fulgte sørgetoget inde på bredderne med blottede hoveder syn-gende „de profundis“, nu og da afbrudt af et „vive l'empereur“. Sørgetoget gennem Paris – hans elskede hovedstad – var ikke mindre storslået. En hær på firsindstyvetusind mand står opstillet fra Triumf-buen til Invalidekirken. Seksten heste med gulds-kaberak trækker ligvognen; en gruppe sejrsgudinder bærer kisten opløftet på et skjold. Hvad der griber mængden mest, er dog synet af veteranerne fra „la grande armée“, der defilerer forbi. Disse gamle fattige folk har i dagens anledning lappet og pudset de gamle uniformer. Alle er mødt op, selv de der kun kan slæbe sig afsted med knortekæp, – grenaderer i bjørne-skindshuer, der er røde af ælde, marinesoldater med slidte galoner, – et helt tog af genfærd af kejserens trofaste soldater, – prægtige i deres holdning og armod. Inde i Invalidekirkens gård skulle de bære kisten det sidste stykke, men de magter det ikke og må afløses af soldater og matroser.

Napoleon Bonapartes kiste hviler nu under kuppelen i Hôtel des Invalides i Paris, og stående foran mindesmærket over dette enestående geni prøver jeg at forestille mig, hvorledes verdenshistorien ville have formet sig, dersom Napoleon havde fortsat sin løbebane som søofficer, som det oprindeligt var bestemt, og var mødtes med Horatio Nelson på lige fod på havet.

LITTERATURFORTEGNELSE

- Denon*, Dominique Vivant: Voyage dans la Haute et la Basse Égypte. Paris 1802.
- Jomard*, E. F.: Description de l'Égypte. Paris 1809, 1813, 1824.
- La Fonquière*: L'Expédition de l'Égypte. Paris 1900-1907.
- Mahon*, A. T.: Influence of Sea Power on the French Revolution and Empire. London 1892.
- Norden*, Frederik Louis: Voyage d'Égypte et de Nubie. Copenhagen 1750.
- Saint-Hilaire*, Marco de: Anecdotes du Temps de Napoleon I. Paris 1864.

NAPOLEON BONAPARTE AT SEA

Summary

This paper gives a graphic account of some events of the great struggle between England and France during the era of Napoleon Bonaparte. It is strange to imagine that Napoleon originally was destined for the sea; at the age of 15 he was a cadet at the Naval College at Brienne, and a recommendation (still extant) from the commandant concludes with the final remark: "He will likely prove himself a splendid seaman". What might have happened in those decades if these two most eminent strategists of their day, Napoleon Bonaparte and Horatio Nelson, had met on the high seas under equal conditions? However the two never did meet, although they were seldom out of each others mind.

In 1797 Napoleon was in Paris, recently arrived from a successful campaign in Italy where he had defeated his enemies right and left. England alone was his antagoist, and during one of his conferences with the "Directoire" he exclaimed: "France must either destroy England or suffer destruction from England".

At that time an invasion of England across the Channel from France was out of the question. As an alternative he planned to conquer Egypt. His idea was to invade India either through the Red Sea or overland and to destroy English trade.

Therefore in 1798 he assembled a large army and equipped a fleet of war-ships and transport vessels, and on the 5th May he left Toulon roads for Egypt.

In the meantime Admiral Nelson was depatched with a small squadron of ships of the line under orders to investigate and if possible to destroy the French ships, but on the very day of departure, a local storm swept the English ships from their stations outside Toulon. In this way Napoleon escaped unscathed from Toulon; on his way through the Mediterranean he conquered Malta, and in due time he reached Egypt and disembarked his army in safety.

Nelson, for the time being outwitted by Napoleon, left no stone unturned in order to reach his foe, and eventually he struck at the French fleet at anchor in Abukir Bay and destroyed it entirely in the famous battle of the Nile.

A year later, fed up with Egypt and longing for home, Napoleon left for France in the French frigate "la Muiron" and reached Fréjus in 45 days. During this journey through the Mediterranean Napoleon revealed many curious aspects of his character.

Next time Napoleon set out upon a longer sea voyage was as a prisoner on the English warship "Bellerophon". The battle of Waterloo was lost, his "grande armée" defeated, and he saw no other way than to surrender to the English. Near Start Point in the Channel he was transferred to the ship of the line "Northumberland" to take him to his place of deportation, the lonely island of St. Helena in the South Atlantic.

Here "Old Boney", as his nickname was throughout the British navy, was kept as a prisoner of war until his death in 1821. He was buried under a willow in a small valley near his abode Longwood. In his last will Napoleon expressed a wish to be buried in Paris, and in 1840 a little squadron under the command of the Prince of Joinville in the frigate "Belle-Poule" was despatched from France to bring his body home. His sarcophagus is now in Hôtel des Invalides in Paris, a place of meditation for many French patriots.