

Erindringer

fra

min Tjeneste i den franske Marine

i

Aarene 1852, 53 og 54.

Af

J. Meldal,
Kommandør.



Kjøbenhavn.

H. Hagerups Forlag.

1883.

Triers Bogtrykkeri. (H. J. Schou).



En Menneskealder er nu forløbet, siden jeg i min første Officerstid tilbragte noget over to Aar i den franske Marine. De Skibe med hvilke jeg dengang sejlede, existere ikke mere, ja end ikke den Typus af Krigsskibe, hvortil de hørte, flyder mere paa Havet eller udgjør længer en hensigtsmæssig og tidsvarende Del af nogetsomhelst Søværn; de Chefer, under hvis Kommando jeg stod, ere vistnok næsten Alle forlængst døde, og de af mine jævnaldrende Skibskammerater, som ikke af en eller anden Grund have forladt Tjenesten, ere nu i de højeste Grader af den franske Marine; jeg har i de senere Aar kun undtagelsesvis hørt et enkelt af deres Navne blive nævnet og har ikke vedligeholdt de Bekjendtskaber, jeg

sluttede i min Ungdom. Men endnu mindes jeg med stor Interesse det Afsnit af mit Liv, som jeg tilbragte under det franske Flag, endnu staar Alt fra den Tid langt mere levende i min Erindring, end Begivenheder fra en betydelig senere Periode, og da det heldigvis næsten altid er Tilfældet, at man bedst beholder de behagelige Erindringer fra sin Ungdom tilbage i sin Hukommelse, staar den Tid for mig med næsten lutter lyse Minder: Længslen, som man den Gang følte efter Fædreland, Slægt og Venner, er glemt, Ensomheden, som mangen Gang i Begyndelsen knugede En i de fremmede Forhold, husker man ikke mere, de Vanskeligheder, som Sproget i den første Tid lagde En i Vejen, tænker man ikke mere paa, man kaster kort sagt de mørke Minder overbord og beholder de lyse tilbage som Ballast under Livssejladsen i den senere Alder.

Jeg vil søge at opfriske Minderne fra Aarene 1852, 53 og 54 ved at nedskrive mine Erindringer fra Tjenesten i den franske Marine.

Allerede i Sommeren 1851 blev jeg tilligemed to af mine nærstaaende Kammerater af den daværende Marineminister, som selv i sine

yngre Officersaar havde tjent paa den franske Flaade, spurgt om vi havde Lyst til at gjøre Tjeneste i den franske Marine, og da Svaret herpaa selvfølgelig var bekræftende, blev der foretaget forberedende Skridt til, at vi kunde faa Tilladelse dertil af det franske Marineministerium. De Betingelser her hjemme fra, hvorunder en Officer den Gang fik Lov til at gaa i fremmed Tjeneste, vare, at man fik Søgage som paa transatlantisk Togt, og desuden blev der fra et af Søkadetakademiets Legater tilstaaet 400 Kr. om Aaret, men yderligere Hjælp til Rejse og Ekvipering blev ikke givet. At denne Betaling ikke var rigelig, kunde jeg vel tænke mig; men jeg antog dog, at man maatte kunne komme ud af det dermed. Tre Maanedes Gage fik jeg udbetalt forud kort før min Afrejse, to Hundrede Kroner fik jeg at laane af en god og kjærlig Ven, og da jeg den 1ste December 1851 gik ombord i Postdampskibet „Eidern“ for at gaa til Kiel, havde jeg omtrent 400 Kroner i min Lomme, efterat alle mine Regninger vare betalte. Chefen for Søkadetcorpsen havde lovet mig, at det første Aars Tilskud af 400 Kroner skulde som Hjælp til

Rejse og Ekvipering blive mig udbetalt, saasnart han havde faaet Meddelelse om, at vi havde faaet Ansættelse i den franske Marine; men ved en de sidste Dage truffen Foranstaltning blev dette forandret saaledes, at dette Tilskud blev indbefattet i det Beløb, jeg efter tre Maaneders Forløb maanedlig kunde hæve ifølge et Kreditiv paa de danske Konsuler, som Marineministeriet havde givet mig. Jeg kunde jo nok uden stor Beregning sige mig selv, at jeg ved min Afrejse ikke havde de nødvendige Midler til at klare mine Udgifter i tre Maanedre, men jeg vidste ingen Steder at henvende mig for at faa flere Penge, og da jeg omtrent stod paa Faldrebet til Afrejse, tænkte jeg med Ungdommens Letsindighed „det gaaer vel nok; naar jeg ikke har flere Penge, kan jeg vel trække paa Ministeriet“. Dermed slog jeg mig tiltaals, gik ombord i Postdampskibet og sejlede bort til de ubekjendte Lande og Kyster.

En saadan letsindig Færd kan vel nogenlunde forklares hos et ungt Menneske paa 24 Aar, som med Lyst og et rosenfarvet Haab begiver sig ud i Livet for at prøve sine Kræfter, og staa paa sine egne Ben, uden bestandig

at have en Mentor ved sin Side; men jeg raader dog enhver af mine unge Standsfæller fra under lignende Forhold at bære sig ad, som jeg gjorde det. Det pekuniære Tryk, hvorunder jeg var i den første Tid af min Rejse, hvilede bestandig paa mig, og om det end bidrog til, at jeg vænnedes til den højeste Grad af Spar-sommelighed, saa opvejede denne gode Lærdom langt fra den Uro og den onde Samvittighed, som plagede mig uophørlig, hvor jeg gik, og hvor jeg stod.

Føreren af Postdampskibet „Eidern“, hvor-med jeg den 1ste December 1851 gik fra Kjøbenhavn til Kiel, var nu afdøde, daværende Kaptajnlieutenant Agerskov, og dets Næstkommanderende min nærmeste Kammerat og gode Ven, afdøde Giøde Giødesen, adskillige Bekjendtere fandtes ombord, og med et frejdigt Haab til Fremtiden begave vi tre Kammerater os ud til de fremmede Forhold, om end Afskeden fra Slægt og Venner, som havde fulgt os ombord, havde berørt os Alle smerteligt. Kaptajnlieutenant Agerskov fulgte os fra Kiel til Hamborg, og da han var godt bekjendt med denne By, var han en god Cicerone for os, der

aldrig havde været der før. For mig, der aldrig tillands havde været udenfor mit Fædrelands Grændser, havde Jernbanefarten og hele Landrejsen Nyhedens Interesse, og Hamborg med de store Butikker, som Kjøbenhavn den Gang langtfra kunde opvise Mage til, med det bevægede Liv i Gaderne, med de prægtige efter Branden i 1842 ny opførte Kvarterer omkring Alsterbasinet og ved Jungfernstieg, med sin store, den Gang nye, Børssal, hvor Handelens Pulsaareslag følte og hørtes ved den travle Bevægelse og utydelige Mumlen af den travle Menneskemasse, som bevægede sig paa Gulvet og formelig mylrede under Tilskuergalleriet som Myrer i en Tue — alt dette var for mig nyt og fremmed og vakte min Nysgjerrighed og Opmærksomhed. Jeg havde fra Udenrigsministeriet nogle Forretninger at afgjøre med Generalkonsul Pontoppidan, derfor blev jeg ført ind til ham i Børssalen imellem de der mylrende travle Arbejdsmyrer, og man vidste nøje, hvor han var at finde, da enhver Børsmand har sin bestemte Plads i en af de Karreer, hvori Gulvet er afdelt. Jeg havde Uniformshue paa Hovedet, og da man ikke var vant til at se en

saadan i Børssalen, hvis tyske Befolkning neppe saae paa den danske Kokarde med venlige Øjne omtrent et Aar efter, at Kampen imellem Dansk og Tysk stod i Slesvig, saa fejler jeg neppe, naar jeg siger, at jeg blev endel uglest. Grev Holck, der var dansk Postdirektør i Hamburg, og i hvis Hus jeg som Barn var kommen, da han boede i Kjøbenhavn, besøgte jeg, og om Aftenen vare vi i Stadttheatret og saae en efter min ungdommelige Opfattelse græsselig tysk Opera. Under en af Mellemakterne fik vi ved et omdelt Løbeblad af „Børsenhalle“ Efterretning om, at der var Revolution i Paris, at Præsidenten havde kuldkastet Forfatningen, at man havde opført Barikader i Gaderne, og at Kampen imellem Militæret og Befolkningen var i fuld Gang. At denne Efterretning vakte nogle Betænkeligheder hos os om, hvorvidt vi vilde kunne komme ind i Paris, og hvorledes vi vilde blive modtagne der, er naturligt; men da vi haabede det Bedste, og desuden nok havde Lyst til at være tilstede under en saadan Episode som en fransk Revolution, besluttede vi hurtigst muligt at fortsætte Rejsen. — For saa meget som muligt at simplificere alle Fælles-

udgifter oprettede vi en Fælleskasse og efter Reglen, at tour de fatigue begynder fra neden, blev den Yngste af os udnævnt til Kassemester og Rejsemarskal.

Ved Dag gry d. 3die December vare vi ombord paa Dampskibet, som skulde føre os til Harburg, og vi skulde netop til at kaste los, da vor Kassemester udbryder: „Min Pengekasse! jeg har glemt den paa Hotellet“. — „Tak Skjæbne!“ var vist vor fælles Tanke. Her var Intet at betænke sig paa: han maatte tilbage til Hotellet, for at finde den savnede Skat, og vi Andre maatte fortsætte Turen til Harburg, hvor vi vilde afvente hans Ankomst med det næste Dampskib. I Angst og Bæven for at Pengekassen muligvis skulde være tabt eller stjaalet, ventede vi nu her paa ham, og stor var Glæden, da vi efter nogle Timers Forløb saae ham ankomme med Skrinet under Armen. Der var altsaa ingen Ulykke sket, men dette Ophold i Harburg bevirkede, at vi den Dag ikke kunde fortsætte Rejsen længere end til Hannover, hvor vi altsaa maatte overnatte. Derfra gik Rejsen over Cøln, Aachen, Lüttich til Bruxelles, hvor jeg benyttede et tre Timers

Ophold til at gaa til den danske Minister Coopmanns og af ham faa paalidelig Underretning om Forholdene i Paris. Han havde nyligt set et Telegram derfra, som meldte, at Tilstanden der var rolig, da Militæret paa alle Punkter havde beholdt Overmagten, og han sagde, at vi trygt kunde fortsætte Rejsen. Dette gjorde vi altsaa, og Lørdag den 6te December om Morgen ankom vi til Paris.

Fra mange forskellige Sider og ikke mindst af vor franske Sproglærer paa Akademiet, afledede Konferentsraad Abrahams, havde jeg hørt Paris og Livet der omtale paa en saadan Maade, at det havde staaet som et af mine Ønskers Maal en Gang at komme dertil. Jeg havde egentlig aldrig tænkt mig Muligheden af, at dette Ønske nogensinde skulde gaa i Opfyldelse; jeg kunde jo nok paa Søen komme vide om i Verden, men at jeg nogensinde skulde naa at faa Frankrigs berømte Hovedstad at se, var aldrig med en Tanke faldet mig ind, naar jeg i de franske Sprogtimer paa Akademiet hørte Professor Ahrahams paa sin livlige Maade fortælle, om hvad han der havde set og oplevet i sin Ungdom. Nu var jeg der, og jeg blev der

i fjorten Dage. Men svarede nu, hvad jeg der saae, til den Forestilling, jeg havde gjort mig om den store Seinestad? Var jeg jublende glad over at have naaet mine Ønskers Maal, og var jeg i Stand til i fulde Drag at tømme det Nydelsernes Bæger, som blev rakt mig? Ja vistnok var jeg forbauset over, hvor „Alting var stort i Paris“, Støjen og Livet paa Gaderne fortumlede mig, de straalende Butiker næsten blændede mit Øje, Theatrene morede mig, Samlingerne i Louvre interesserede mig, især da vor kyndige Landsmand Worsaae kunde forklare mig meget, som jeg ikke vidste Besked om, Ludvig den 14des storartede Palads i Versailles imponerede mig, og Horace Vernets herlige Slagmalerier sammesteds fyldte mig med den højeste Grad af Beundring. Naar jeg gik rundt og saae alle disse for mig nye Undere, eller jeg i Slud og Sjask spadserede paa Boulevarderne, hvor jeg selv og de forbi farende Drosker i skjøn Samvirken enedes om at stænke mig til med Mudret fra de macadamiserede Gader, imedens de gratiøse unge Pariserinder trippede afsted paa Fodspidserne uden at faa saameget som et Stænk paa deres opløftede

Skjorter, under hvilke et Par nydelige „brodequins“ over snehvide Strømper koket stak frem — ja saa morede jeg mig, og Længslen efter Hjemmet med Alt, hvad jeg der havde kjært, var bortjaget af det brusende Liv, som omgav mig eller af alt det storartede, som mødte mit Øje. Men naar jeg om Aftenen kom hjem til mit Hotel, træt efter Dagens Anstrængelse og Tummel, og bildte mig ind, at jeg kunde sove, da vaagnede Tankerne i min Sjæl om, at jeg befandt mig ene i et fremmed Land, langt borte fra alle, hvem jeg havde kjær, ganske overladt til min egen Selvbestemmelse og Dømmekraft, Søvnens flyede mine Øjne, jeg følte mig nedtrykt i Sindet, og det, som hovedsagenlig bidrog hertil, var den Omstændighed, at jeg vidste, at jeg ikke havde Penge nok til at bestride Udgifterne ved min Rejse videre til den Havn, som vilde blive mig anvist som Indskibningssted til det franske Skib. Det lønner sig kun slet at rejse og se smukke og interessante Steder, naar man ikke har en tilstrækkelig fyldt Pung at tage af; jeg forlanger ikke Luxus eller Overdaadighed i nogen Retning, men skal man vende og dreje hver lille Smaamønt, før man

giver den ud, og dog veed, at Pengene ikke ville strække til, ja saa duer det ikke at rejse, enhver Nydelse fordærves ved det pekuniære Tryk, som man vanskelig kan frigjøre sig for. Jeg maatte derfor tage en Beslutning, for at ophjælpe mine forfaldne Finantser, og sikre mig et tarveligt Udkomme, indtil jeg i Marts Maaned kunde benytte mit Kreditiv til at hæve Penge paa, og denne Beslutning udførte jeg ved hos vor Generalkonsul Delong at trække en Vexel paa Marineministeriet til Beløb af omtrent 400 Kr., den Sum, som jeg før min Afrejse fra Kjøbenhavn havde ventet at faa udbetalt fra Akademiet, naar jeg havde modtaget Ansættelse i den franske Marine. Jeg vidste vel, at min Handlemaade ved denne Lejlighed ikke var rigtig, og jeg ventede ikke, at den af Ministeriet vilde blive godt optaget, men „Nød bryder alle Love“ tænkte jeg, og endskjøndt jeg ikke undgik at faa en alvorlig Paamindelse fra Ministeriet for min Fremgangsmaade, blev dog min Vexel honoreret, og jeg blev hjulpen ud af en pinlig Klemme.

Vi ankom, som allerede nævnt, til Paris en Morgen, og efter at have taget Logis i et min-

dre Hotel saa højt oppe under Taget som muligt, begav vi os ud paa Vandring i Gaderne uden Maal eller Med med en Plan over Byen i Lommen, som vi lig alle andre Rejsende saa jævnlgt paa Gadehjørnerne maatte tage frem og studere for at orientere os. Det af Præsidenten for Republiken, Louis Napoleon, saa uventet og dristigt foretagne Statscoup af 2den December og den derpaa følgende Kamp i Gaderne imellem Militæret og Befolkningen, lod sine Spor tilsyne i Form af endnu ikke ryddede Barrikader og ituslagne Butiksruder, hvorigjennem man tydeligt kunde se, at en vildfarende Geværkugle var trængt ind. Det interesserede os naturligvis levende at se disse haandgribelige Vidnesbyrd om Pariserfolkets Specialitet til Gadekampe og dets Tilbøjelighed til at tage sig selv tilrette; og i Maaden, hvorpaa Pøblen skaffer sig Tilhængere og Medforsvarere bagved Barrikaderne, fik jeg et lille Indblik ved en ren Tilfældighed. Da jeg spadserede i en af de Gader, som udmunde paa Boulevarde, mødte jeg et ungt Menneske, som tidligere havde været Opvarter i Hotel Phønix i Kjøbenhavn, og som kjendte mig derfra. Han standsede

mig, og jeg indlod mig i Samtale med ham. Han fortalte mig da, at han var i Paris for at lære Fransk, og at han ganske ufrivilligt var bleven indviklet i Gadekampen for faa Dage siden. Imedens han nemlig en Dag, da der kæmpedes paa Boulevarderne, i et meget fredeligt Ærinde var gaaet i en af de tilstødende Gader og maaske af Nysgjerrighed havde nærmet sig Kamppladsen lidt mere end højst nødvendigt, var han bleven grebet af nogle Blusemænd og trukket hen bag Barrikaden, hvor man havde stukket ham et Gevær i Haanden og saaledes tvunget ham til at agere Frihedskæmper. Under den Forvirring, som var opstaaet efter en Salve fra Militæret, hvorved flere Mennesker faldt ved hans Side, havde han set sit Snit til at løbe sin Vej og var lykkeligt undkommet; men han sagde, at Adskillige, som paa samme Maade som han vare blevne indtagne i Kampen, ikke vare komne uskadte derfra.

Adskillige Timer gaa hurtigt og morsomt ved at drive om i Paris's Gader, paa Boulevarderne og i Champs Elysées; de elegante Butiker indbyde til nysgjerrig Beskuen, Menneskemas-

sen i Gaderne sinker Ens Skridt, Vognenes Rumlen, Kuskenes Raaben og Knalden, Avis-sælgernes Skrigen fortumle Ens Sands: Alt er Liv og Bevægelse.

Vort første Besøg i Paris gjaldt naturligvis vor Gesandt, Grev Moltke, igjennem hvem Forhandlingerne om vor Ansættelse i den franske Marine vare gaaede, og som var forberedt paa vor Ankomst. Vi bleve af ham og hans elskværdige Hustru og Datter modtagne med den højeste Grad af Venlighed og Forekommenhed, og de gjorde deres mest Mulige for at bane Vej for os i vor nye Stilling. Greven var desværre lidt upasselig, saa det var ham ikke muligt den samme Dag at gaa med os til den franske Marineminister, Mr. Théodor Ducos, eller til hans første Sekretær, M. Chassériau, der som gammel og fast Embedsmand under de ofte vexlende Ministre var den, som bedst kunde tage sig af os og fremme vor Ansættelse. Gesandten lovede at gjøre det den næst paafølgende Dag, ligesom han tilbød den samme Aften at tage os med til den soirée, som Republikens Præsident hver Mandag gav i Palais Elysées. Marineministeren var en civil Mand,

saavidt jeg mindes ny i sin Stilling, og vor Audients hos ham var kun kort; men han var venlig og forekommende imod os, udtalte sig meget smigrende om den danske Marine og lovede os Ansættelse ombord saa snart som muligt. Han antog, at vi alle Tre vilde komme paa Evolutioneseskadren, som laa ved Toulon.

Præsidentens soirée eller réception var den Aften, vi vare der, meget talrig besøgt. Det var netop en Uge efterat han havde udført sit bekjendte Statscoup; der havde hin Aften som sædvanlig været Selskab hos ham, og Ingen uden de Mænd, ved hvis Hjælp han fuldbyrdede sin dristige Beslutning at omstøde Forfatningen (navnlig Morny, Maupas og Saint-Arnaud), havde nogen Anelse om, at noget Saadant var i Gjære. Men Alt var forberedt, og den næste Morgen forkyndte Plakater paa Gadehjørnerne, at et nyt Ministerium var dannet, at Nationalforsamlingen var opløst og en ny Forfatning med almindelig Valgret indført. Om Natten fængsledes en Mængde Deputerede af Republikanernes og Oppositionens Parti, og hele Parises Militær var paa Benene rede til Udrykning. Saasnart denne Efterretning rygtedes i Paris, blev der

naturligvis Røre i Befolkningen, det republikanske Partis Ledere blæste Ild i Gemytterne, Arbejderbefolkningen, de saakaldte Blusemænd, greb strax til det sædvanlige Middel at opkaste Barrikader i Gaderne, og det varede ikke længe, før Kampen imellem den og Soldaterne begyndte. Men Præsidenten havde ved Gaver og Fester vidst at vinde Hæren for sig, Soldaterne gik rask paa imod deres Landsmænd, og det varede kun ganske enkelte Dage, før al Modstand var ophørt, og Paris igjen havde sit sædvanlige Udseende. Da nu dette Statscoup saa fuldstændig var lykkedes for Louis Napoleon, var det jo naturligt, at hans første soirée derefter var stærkt besøgt af Folk, som i den Anledning vilde vise ham deres Hyldest. Vi fik Lejlighed til at se mange fremragende Personligheder, men jeg erindrer nu ikke mere deres Navne eller Udseende. Vor Gesandt forestillede os for Præsidenten, der talte lidt med os, spurgte om vi især havde „navigué dans la Baltique“ og bød os velkomne til at tjene paa den franske Flaade. Louis Napoleons Udseende paa den Tid staar endnu ganske tydeligt for mig: han var den Gang en Mand paa 43 Aar, lille af

Væxt, men med en uforholdsmæssig lang Overkrop, stort Hoved, skarpe Træk, dybt liggende Øjne med et temmelig sløvt eller slapt og alvorligt Udtryk, lange spidse Knebelbarter og et stort Fipskjæg. Han gik stille og roligt rundt imellem sine Gjæster, underholdt sig snart med den Ene, snart med den Anden, og talte altid langsomt og sagte. Han var jo den Gang ved Begyndelsen af sin politiske Løbebane, og Ingen anede de mærkelige Omskiftelser i hans Skjæbne, som de kommende tyve Aar medførte.

Naar man i en fremmed By er tre Kammerater sammen, er det naturligt, at man saameget som muligt deler Selskab med hverandre og dette gjorde ogsaa vi troligt, baade Nat og Dag. Men det hændte dog ogsaa undertiden at hver gik sin egen Vej for at udrette en Kommission eller besøge en Landsmand af sit særlige Bekjendtskab. Dette var saaledes Tilfældet den første Dag, vi kom til Paris; vi havde været samlede hos Gesandten, skiltes derpaa ad og vilde igjen træffes i en bestemt restaurant i Palais Royal for at spise til Middag. Da jeg havde udrettet mine Ærinder, be-

gav jeg mig i god Tid paa Vejen til Palais Royal, som jeg antog, jeg med Lethed kunde finde ved Hjælp af min Plan over Paris. Det var imidlertid blevet mørkt, men uagtet Gassen lyste upaaklageligt, var det mig ikke muligt at finde Noget, som i fjerneste Maade lignede det berømte Palais Royal, saaledes som jeg havde tænkt mig det. Jeg vidste, at jeg maatte være ganske nær ved det, da Gadenavnene sagde mig det, men jeg generede mig for at spørge mig for hos Folk paa Gaden. Ned ad en temmelig bred Kjældertrappe syntes jeg der var en ret livlig Konflux, og den besluttede jeg at følge. Jeg befandt mig da for Enden af et langt overbygget Galleri fuldt af Butikker, den ene mere straalende end den anden, og dette Galleri løb i en Firkant rundt om en Gaard, der var beplantet med Træer. Efter Beskrivelsen kunde jeg nok tænke mig, at jeg nu var kommen ind i Palais Royals Butiksgalleri, men at Indgangen til dette var ned ad en Kjældertrappe, havde jeg rigtignok aldrig forestillet mig. Det gjaldt nu om at finde den restaurant, som var bestemt til vort Mødested og hvis Navn jeg nok kjendte, men hvis Num-

mer var mig ubekjendt. Hvormange restaurants der findes i Palais Royal, veed jeg ikke deres Antal er vist legio, og jeg maa have overseet det Navn, jeg søgte, thi jeg kunde ikke finde det. Naa, Noget at spise maatte jeg have, og da det jo kom an paa en Tilfældighed, om jeg traf et godt Sted, valgte jeg den første den bedste restaurant, der saae meget indbydende ud. Der var ikke mange Gjæster i Salen, og en meget geskjaftig Opvarter kom mig springende imøde og spurgte: „Mon sieur désire?“ Nu havde jeg hørt sige, at de paa de franske Restaurationer var Noget, som hed „diner à prix fixe“, og en saadan havde jeg hørt man kunde faa for under to francs Vin deri indbefattet. Paa mit bedste Fransk spurgte jeg derfor Opvarteren, om man ikke her kunde spise à prix fixe. — „Certainement!“ — „Til hvilken Pris da?“ — „Dix francs et au dessus“. — „Du er nok gaaet galt i Byen!“ sagde jeg til mig selv, „og maa tage Dig iver for Følgerne“. Jeg forlangte en beefsteak au pommes de terre og et Glas Vin, betalte denn glimrende Diner ligesaa dyrt, som tre eller fire Middage ellers kostede mig, og listede af sa

lau som en vaad Hund. Senere opdagede jeg, at jeg var kommen ind til Véry eller Véfou, hvor kun Rigmænd bør komme, men hvorfra almindelige Dødelige helst skulle holde sig borte, naar de selv skulle betale, hvad de fortære.

Da vi havde været en Ugestid i Paris, og vi endnu Intet havde hørt fra det franske Marineministerium om vor Ansættelse, gik jeg op til Ministerens Sekretær, M. Chassériau, for at minde ham om vor Tilværelse og muligvis fremskynde en Afgjørelse, og efterat jeg endnu en Gang havde været hos ham, lykkedes det os endelig den 18de December igjennem vor Gesandt at faa en Meddelelse fra Ministeriet om, at vi vare blevne antagne til Tjeneste i den franske Marine, og vi fik Ordre til at afgaa til Toulon for at melde os til den derværende Marinepræfekt.

Vi sikrede os Pladser i Diligencen til Marseille den 21de December, da Jernbanen til denne By fra Paris langt fra var færdig i hele sin Længde. Der var Jernbane fra Paris til Chalons, derfra gik Turen paa Vogn over Lyon til Avignon, hvorfra der igjen var Jernbane til

Marseille. Jeg erindrer, at alle Passagererne indtog deres Pladser i Diligencen paa Bane-
gaarden i Paris efterat Bagagen var anbragt,
derefter blev hele Vognen med Passagerer og
alt Andet lettet ivejret, vejret og anbragt paa
Jernbanehjulene, hvorefter Diligencebefordringen
blev indlemmet i Jernbanetoget. Alle Pladser
i Diligencen vare optagne, og iblandt Passage-
rerne befandt sig en tyk, midaldrende Kone,
som kort efterat Toget var sat i Gang klagede
over, at hun ikke kunde taale Vandet i Paris.
Hun gik ogsaa stadig ud ved hver Station,
men tilsidst beregnede hun ikke Opholdstiden
rigtigt og kom løbende hæsblæsende og skri-
gende efter Toget, som allerede var i fuld Gang.
Hun havde efterladt alt sit Rejsegods i Vognen,
og jeg erindrer endnu tydeligt den Aandsnær-
værelse, hvormed en af mine Kammerater ky-
lede Kaabe, Muffe, laadne Støvler, Rejsetaske,
Shaler osv. ud ad Vinduet, for at den stakkels
Kone ikke skulde være uden Rejsetøj i det
kolde Vejr og med den svage Mave. Rejsen
til Marseille medtog 60 Timer, det var raat og
koldt næsten hele Vejen, og først et godt
Stykke sønden for Lyon begyndte vi at mærke

n mildere Temperatur. Den 23de December om Aftenen ankom vi til Marseille, dygtig rætte efter den lange Rejse, og sjeldent har en Seng været mig saa velkommen som den, hvori jeg i Hotel d'Angleterre strakte mine nødige Lemmer.

En Dags Ophold i Marseille var tilstrækkeligt til at vise os det mægtige Handelsrøre, som hersker i denne By. I Gaderne var der uophørlig Bevægelse af Folk af alle Nationaliteter og i alle Dragter, baade europæiske, afrikanske og asiatiske; svært belæssede Kærter med Varer af alle Slags og forspændte med store kraftige Heste, der aldrig bevægede sig i anden Gangart end Skridt, krydsede hinanden; Havnen, som den Gang kun var halv saa stor, som den nu er, var opfyldt af Skibe af alle Størrelser og fra alle Lande; og i de store Pakhuse langs Kaierne var der travlt Arbejde med de der ophobede Varer. Man øjner ikke Havet fra det Indre af Havnen, store Stendæmninger og stærke Fæstningsværker skjule det for det søgende Blik; men naar man kommer ud paa en af Pynterne, ligger det dejlige, mørkeblaa Middelhav for En, Solen sender sine Straaler

ned fra en skyfri Himmel, alle Kystens Konturer tegne sig saa skarpt og klart, Luften er saa gjennemsigtig og ren, at man staar som fasttryllet i Beundring og kan ikke løsrive sig fra Skuet. Det var første Gang jeg saae Middelhavet, paa hvilket jeg i mere end to Aar skulde have mit flydende Hjem, og som jeg fik at se baade i Havblik, og naar Vinterstormene hævede det i mægtige Bølger.

Langs Middelhavets Nordkyst var der den Gang ingen Jernbane, Turen fra Marseille til Toulon maatte gjøres i Diligence, og den varede fra Aften til Morgen. Da vi nærmede os til Toulon, foer vort Blik naturligvis ideligt ud imod Søen, vi længtes efter at se Mastetoppene af de Skibe, til hvilke vor nærmeste Fremtid skulde knyttes, i hvilke vi skulde anvende, hvad vi havde lært i vor egen Marine, og søge den videre Uddannelse, som en fremmed og stor Marine i saa mange Henseender kan byde. Vi toge ind i Hotel de la Croix de Malte med det Haab, at det ikke maatte vare mange Dage, før vi kunde ombytte denne Bolig med et af Eskadrens Skibe. Det var 1ste Juledag, at vi ankom til Toulon.

En dansk Søofficer, nær Kammerat og god Ven af os tre Nyankomne, havde allerede i et halvt Aarstid gjort Tjeneste paa den franske Flaade; han var nylig kommen til Toulon med Dampfregatten Sané, med hvilken han havde deltaget i Beskydningen af Salé i Marokko, og var nu ombord i Linieskibet „Bayard“, der hørte til Evolutioneseskadren. Hans Kjendskab til Forhold og Personer var os naturligvis til stor Hjælp i den første Tid.

Marinepræfekten i Toulon var Vice-Admiral Hamelin, en usædvanlig smuk og elskværdig Mand paa omtrent 55 Aar, som havde et overordentlig godt Navn i den franske Marine, hvilket ogsaa bevistes ved, at han senere fik Kommandoen over den franske Sortehavsflaade under Krimkrigen og efter dennes Afslutning blev Marineminister. Marinepræfekten er den øverste militære Myndighed i Havnen og paa Værftet, og til ham havde vi Ordre til først at melde os; men efter at dette var gjort, og vi af ham vare blevne henviste til at melde os til Chefen for Evolutioneseskadren, havde vi Intet med ham at gjøre.

Det var i dansk Uniform, at vi meldte os

til Eskadrechefen, Vice-Admiral Baron de la Susse, der havde sit Flag vajende paa Tredækkeren „la Ville de Paris“ paa 120 Kanoner. Admiralen modtog os meget venligt, beklagede at Officersbesætningerne paa alle Skibene under hans Kommando vare fuldt besatte, men lovede, at han vilde søge saa snart som muligt at finde Pladser til os*). Han paalagde os strax at faa vore franske Uniformer i Orden.

Det varede imidlertid betydeligt længere, end vi havde ventet, før vi fik os vore Skibe anviste; først den 5te Januar modtog vi vore Ordre, og paa Grund af tilfældige Omstændigheder kunde jeg ikke før den 20de sige Hotellet Farvel og flytte ombord. Mellemtiden benyttede jeg som jeg bedst kunde, men den faldt mig ofte lang, og jeg vil ikke sige, at hin Jule- og Nytaarstid hører til de glædeligste, jeg har oplevet. Da vi først havde faaet vore franske Uniformer paa, stod Værftet os naturligvis aabent, og der tilbragte jeg hver Dag nogle Timer; Bekjendtskab gjordes med adskillige

*) I de franske Skibe har nemlig som Regel hver Officer sit Lukaf. Det gjaldt altsaa at finde tre Skibe, hvert med et ledigt Lukaf.

franske Officerer, og jeg var saa heldig at træffe et Par Officerer, som jeg for henved tre Aar siden havde været sammen med paa Martinique, hvor jeg havde spist ombord i deres Fregat „l'Africaine“; de gjenkjendte mig strax og hilste mig som gammel Bekjendt. Men de Dage, jeg saaledes kom til at tilbringe iland, sneg sig temmelig langsomt hen, og jeg vil benytte den Uvirksomhedstid, jeg nu igjen i Tankerne oplever, til at opfriske i Erindringen den Tilstand, hvori den franske Flaade var i Begyndelsen af 1852.

De 30 Aar, som skille hin Tid fra den nærværende Tid, have medført en saa fuldstændig Forandring i Bygningsmaaden, Formen, Armeringen o. s. v. af de Skibe, hvoraf en Flaade den Gang bestod og Krigsmaskinerne i Nutidens Søværn, at de egentlig kun have det Ene tilfælles, at de flyde paa Vandet. Hovedsagelig bestod Flaaderne af Sejlskibe, thi om end Dampskibene forlængst vare blevne indførte i Marinerne, og deres Anvendelse spillede en vigtig Rolle baade under fredelige og krigerske Forhold, saa var den Tillid, man havde til dem som Kampskibe, langt fra saa stor, som den

man satte til Linieskibene. De fleste Dampskibe vare Hjulskibe, af hvilke de største førte Kanoner paa et lukket Batteri og havde en Maskinkraft, der kunde bringe Skibet op til en Fart af højst 10 à 11 Mil i stille Vejr. Skrueskibe fandtes vel ogsaa, men deres Antal var ikke stort, de vare næsten alle byggede af Jern og benyttedes kun som Avisoskibe. Skruens Anvendelse som Fremdrivningsmiddel var endnu i sin Barndom, og jeg har ikke i Frankrig i de to Aar, jeg var der, set en eneste Skruefregat, endskjøndt jeg nok troer, at der den Gang fandtes et Par Stykker. Men Indførelsen af Dampkraften ogsaa i Linieskibene var netop ved min Ankomst til Toulon det brændende Spørgsmaal, kun var man ikke enig om, i hvilken Udstrækning den burde anvendes. Nogle mente, at det vilde være tilstrækkeligt, naar man i et Linieskib satte en lille Maskine og en Skrue, hvis Kraftudvikling var stor nok til at drive Skibet frem i stille Vejr med en Fart af 4 à 5 Mil, og altsaa kunde sikre det Manøvre-dygtighed i Stille, naar Sejlkraften ikke kunde nytte. Andre vare af den Mening, at man burde forsyne Linieskibet med en Maskine, der

var saa kraftig, at en Fart af 9 Mil i Stille kunde naaes, og indrette Skruen til at lettes i Vejret igjennem en Brønd, saaledes at Skibet, naar Maskinen ikke benyttedes, som Sejlskib havde alle de gamle Linieskibes gode Egenskaber. Endelig havde en af Frankrigs yngre Skibskonstruktører, M. Dupuy de Lôme undfanget Ideen til og givet Tegning til et Fuld-kraftslineskib med en Maskine paa henved 1000 nominelle Hestes Kraft og en firbladet Skrue, der skulde kunne bringe Skibet op til en Fart af 11 à 12 Mil i Vagten. For nu at komme til et praktisk Resultat med Hensyn til disse forskellige Meninger, vilde man anstille Forsøg med alle tre Slags Skibe. I en ældre Tredækker paa 120 Kanoner, „Montebello“, var man ifærd med at indsætte en Maskine paa 150 Hestes Kraft, og man gav den en firbladet Skrue; men Intet i Skibets Form blev forandret. Et nyt Linieskib paa 90 Kanoner, „Charlemagne“, blev bygget; det var lidt længere end de andre Skibe af samme Klasse, havde en Maskine paa 450 Hestes Kraft og en tobladet Skrue, der kunde lettes i Vejret igjennem en Brønd. Dette Skib var færdigt og

ventedes snart til Toulon paa den Tid, jeg omtaler. Endelig var M. Dupuy de Lômes Skib bleven bygget i Toulon, og det laa i Januar 1852 under Udrustning der. Den franske Sejlskibsflaade bestod af omtrent 40 Linieskibe, der hvert førte fra 80 til 120 Kanoner, men adskillige af dem vare meget gamle Skibe, som vel neppe alle vare brugelige; af Fregatter og mindre Skibe havdes et meget stort Antal. Linieskibene havde næsten udelukkende 30 Ødige Kanoner, dog fandtes ombord i nogle af dem enkelte 50 Ødige Fuldkugle-Kanoner, som nyligt vare blevne indførte i Marinen.

Marinens Officerskorps bestod den Gang som nu af Admiraler i tre Klasser (Amiral, Vice-Amiral og Contre-Amiral), capitaines de vaisseau, capitaines de frégate, lieutenants de vaisseau og enseignes de vaisseau, og der var meget nøjagtige Bestemmelser for hvilke forskjellige Kommandoer, hver enkelt Klasse Officerer kunde gives. Admiralerne hørte til Kategorien Officiers généraux. De to Klasser capitaines kaldtes Officiers supérieurs (Stabs-officerer), og de to yngste Officersklasser vare subalterne Officerer.

Af den franske Flaades Skibe var bestandigt en stor Mængde udrustet. Der fandtes faste Stationer i Vestindien, paa Vestkysten af Nordafrika, i Levanten, i Indien og Cochinchina, i China og paa Kysterne af Sydamerika, foruden Sommerstationer ved Island og paa New-Foundlands Kyster. Men det Sted, hvor de fleste og største Skibe vare samlede, og som derfor blev anset som den største og vigtigste Kommando, var i Evolutionseskadren (*escadre d'évolutions*). En saadan havde siden 1840 bestandig været udrustet, og den havde bidraget overordentlig meget til at skabe en ensartet Organisation i Krigsskibene, fremme den militære Aand og Tone iblandt Officerer og Mandskab, stramme Disciplinen og vække Iver og Kappelyst imellem Besætningerne. Alle Udkommandoer skete den Gang paa tre Aar, saa længe havde Admiralen Overkommandoen, kunde altsaa faa Tid til at lade sin Aand trænge igjennem hos Cheferne for sine underhavende Skibe og danne et ensartet Hele, hvis enkelte Bestanddele han kjendte, og som han kunde vide at benytte efter deres forskjellige Egenskaber. Jeg vil senere, ved at omtale Tjene-

sten paa Eskadren, igjen komme tilbage til dette Forhold.

Som jeg allerede har nævnt, fik jeg den 5te Januar min Ordre, og denne lød paa, at jeg skulde gjøre Tjeneste paa Linieskibet „Henri IV“, hvis Chef var capitaine de vaisseau, comte de Gueydon. Dette Skib laa for Tiden i Dokken, for at efterses efter Affairen ved Salé, som det nyligt havde deltaget i med Kontre Admiral Dubourdieu ombord. Det havde ved den Lejlighed faaet nogle faa Kugler i Skroget. Det var et ganske nyt Skib, der første Gang var udrustet og havde været det i omtrent to Aar. Da jeg hørte, at min Chef boede paa Hotel de la croix d'or lige over for mit Hotel, søgte jeg ham der, og fandt baade ham og Skibets Næstkommanderende, M. Penhoat, capitaine de frégate, netop da de vare ifærd med at staa fra Frokostbordet. Min Chef var en Mand paa 43 Aar med et højst intelligent og livligt Ansigt, spillende Øjne og meget hurtig alle sine Bevægelser. Han modtog mig særdeles venligt, spurgte om, hvorlænge jeg havde været Officer, hvilke Sæture jeg havde gjort, og sagde, at han vilde ansætte mig ved le détail

det vil sige særligt under Næstkommanderende. hvorved jeg bedst vilde faa Lejlighed til at gjøre mig bekjendt med Organisationen af Skibet og den indre Tjeneste ombord.

Fra Chefen gik min Vej ombord i Linieskibet, jeg længtes naturligvis efter at se det og gjøre Bekjendtskab med mine tilkommende Messekammerater. Jeg havde aldrig set nogen af dem før, og maatte altsaa efter min Ankomst i Skibet, der som sagt laa i Dokken, forestille mig selv for den vagthavende Officer. Det var en lieutenant de vaisseau ved Navn Véron, som havde et fuldstændig nordisk Ydre, og som, jeg ogsaa senere hørte, var fra Normandiet. Den venskabelige og kammeratlige Maade, hvorpaa han modtog mig, den Forekommenhed, hvormed han viste mig om i Skibet, det Kjendskab, han havde til adskillige danske Forhold, f. Ex. til Kjøbenhavns Beliggenhed, som naturligvis Jurien de la Gravières „guerres maritimes sous le consulat et l'empire“ havde givet ham Besked om — alt dette og saa hans ligefremme, naturlige Væsen gjorde et saa godt Indtryk paa mig, at jeg betragtede det som et godt Varsel for min fremtidige Stilling ombord. Han

sagde mig, at vor Chef var anset for en af de dygtigste Officerer i den franske Marine, udmærket til at manøvrere sit Skib og særlig bekjendt som Organisator, da han havde givet Ideen til det i Frankrig benyttede Rullesystem, der var bygget paa mnemotekniske Principer, saaledes, at naar man kjendte en Mands Skibsnnummer, kjendte man med det Samme alle de Poster, han havde efter de forskjellige Ruller. Han betragtede det som et Held for mig at være kommen under en saadan Mands Kommando. Min senere Erfaring stadfæstede fuldkommen denne Mening.

Den 10de Januar kom „Henri IV“ ud af Dokken, men først den 20de kunde jeg flytte ombord, da Skibet indtil den Dag blev liggende ved Værftet, og kun de vagthavende Officerer da boede ombord. Ved at blive anvist mit Lukaf, som var det, der i Krigstid eller under Kamp egentlig var bestemt til Næstkommanderende, blev jeg glad ved at se, at det var fuldstændigt møbleret med en Jernseng med Køjeklæder, en Sekretær, en Kommode og Hylder til Vandtøj. I vor Marine kom man nemlig den Gang ombord i et Skib, og fandt i sit

Lukaf kun en fast Standkøje iborde samt en Feltstol; hvad man iøvrigt havde Brug for af Møbler maatte man selv bringe med.*)

De Betingelser, hvorunder man den Gang fik Tilladelse til at tjene paa den franske Flaade, vare, at man havde Messepenge som de franske Officerer, men man fik ingen Gage. I vor Udkommandoskrivelse stod, at der ikke maatte gives os nogen Tjeneste, som medførte Ansvar, hvilket altsaa nærmest maatte forstaas saaledes, at vi ikke maatte være Vagtschefer. Naar altsaa jeg og mange andre fremmede Officerer med mig, senere, da jeg var bleven bekjendt med Tjenesten, og Omstændighederne tillod det, fik Kvarter og fuldstændig delte Tjeneste med mine franske Kammerater, da skete det paa Chefens Ansvar: han maatte bære Følgerne, dersom det viste sig, at en fremmed Officer ved en Fejl eller ved Uagtsomhed foraarsagede en Skade, som maatte paatales.

Først efter at være flyttet ombord fik jeg

*) Dette er heldigvis nu forandret, saa at i de senere Aar Lukaerne ere fuldt møblerede.

ret Lejlighed til at gjøre mine nye Kammeraters Bekjendtskab; de vare næsten Alle højst elskværdige Mennesker, iblandt hvilke der fandtes Adskillige, der i Anskuelser stemmede overens med mig, og til hvem jeg altsaa kunde slutte mig med Sympathi. Messen bestod af 16 Medlemmer, og Næstkommanderende hørte ikke til disse, da han som Officier supérieur spiste sammen med Chefen. Ved nu at leve udelukkende imellem Franske var det egentlig først, at mine Kundskaber i dette Sprog bleve satte paa en alvorlig Prøve. Jeg havde aldrig havt synderlig Øvelse i at tale det, paa Akademiet talte vi aldrig Fransk i Timerne hos Abrahams, og ved de enkelte Lejligheder, da man ombord i franske Orlogsmænd, som man tilfældigvis traf sammen med, blev nødt til at tale deres Sprog, skulde man ikke faa synderlig Færdighed deri. Imedens jeg var iland, hvor jeg dog undertiden talte alene med en Franskmand, syntes jeg dog, det gik nogenlunde for mig, jeg forstod Alt hvad man sagde til mig, og kunde ogsaa, ialfald tildels, finde paa Udtryk for mine Tanker, om end jeg helst sagde, hvad jeg kunde sige og ikke altid, hvad jeg

gjærne vilde sige. Men da jeg først var ombord imellem lutter Franskmænd, og især ved Maaltiderne, hvor den almindelige Konversation var levende, var det umuligt for mig at forstaa, hvad der blev sagt; jeg sad ved Bordet stum som en Fisk, og aabnede kun min Mund for at spise og drikke. Franskmændene ere imidlertid lette at tale med, de forstaa en halvkvædet Vise, hjælpe En, naar man mangler et Ord, og ere i den Henseende som i saa mange andre en Modsætning til Englænderne, der sjældent ville eller kunne forstaa en Fremmed, der ikke udtrykker sig temmelig korrekt paa deres Sprog baade med Hensyn til Udtale og Ordføjning. Det franske Sprog fandt jeg let at komme efter, jeg havde studeret det lidt paa egen Haand, før jeg rejste hjemme fra, og ved daglig at høre det ombord blev jeg hurtigt temmelig fortrolig dermed, om det end undertiden hændte, at jeg kunde være i Forlegenhed, naar i Tjenesten et mindre almindeligt Sødtryk blev nævnet og skulde tages til Følge.

Evolutionsseskadren bestod af Tredækkerne „Ville de Paris“ og „Valmy“ paa 120 Kanoner, Linieskibene „Henri IV“ paa 100st Kanoner,

„Bayard“ og „Jéna“ paa 90 Kanoner og „Jupiter“ paa 86 Kanoner, samt Jernskruedampskibet „Caton“ paa 260 H. K. som Aviso. Eskadrechefen, Vice-Admiral de la Susse, havde sit Flag paa „Ville de Paris“, og Kontre-Admiral Jacquinot kommanderede under ham med „Valmy“ som Flagskib.

Dagen efter at jeg var kommen ombord i „Henri IV“, altsaa den 21de Januar, forlod Eskadren Toulon. Jeg erindrer, at „Henri IV“, efter at være kommen ud fra Værftet, var lagt i en Fortøjningsbøje i den østlige Del af Rheden, og da Vinden var nordvestlig, den Gang Eskadren lettede, laa vi saa meget ilæ af den, at vi maatte vente med at komme bort, indtil de andre Skibe vare under Sejl, og maatte endda slæbes et Stykke op til Luvart af en Bugserdamper, før vi kunde sætte Sejl og følge efter Eskadren. Den første Manøvre, jeg nu var Vidne til ombord i et fransk Skib, fulgte jeg naturligvis med den mest levende Interesse; jeg deltog kun i den som Tilskuer, og de store Forhold, hvorunder jeg befandt mig, imponerede mig i høj Grad, da jeg aldrig før havde sejlet med et større Skib end vor gamle Sejlfregat

„Rota“ paa 46 Kanoner med en Besætning paa omtrent 350 Mand. Jeg befandt mig nu paa et 100 Kanonskib med 900 Mands Besætning, Sejlene forekom mig umaadelig store, alle de løbende Ender syntes mig svære som Varpegods, og det Mylr af Mennesker, som fandtes paa Dækket, og som gav Haand under enhver Manøvre, forvirrede mig fuldstændigt. Der skal nogen Tid til, før man, efter at komme fra et lille Skib, kan blive fortroligt med et stort, og omvendt; Alting her i Livet er relativt, og Vanen kan gjøre Underværker. Det var sent paa Eftermiddagen, at vi kom under Sejl, Eskadren havde faaet et Forspring for os, og før vi indhentede den, var det blevet mørkt. Det var altsaa i Mørke, imedens Eskadren laa for smaa Sejl med Positionslanterner hejste, at vi skulde indtage vor Plads i Linien, der var dannet paa to Kolonner med to Kabbellængders Afstand imellem Skibene. Jeg nægter ikke, at det var mig en uhyggelig Følelse, da vort Skib nærmede sig de store Kolosser, som laa og ventede paa os; jeg var kun lidet fortrolig med Eskadresejlads, i Mørke saae de store Skibe endnu større ud, det var vanskeligt at bedømme Af-

standen imellem Skibene, jeg var kort sagt forvirret og imponeret af de store Forhold. Men Alt gik roligt og godt, og jeg saae strax, at Chefen, som selv ledede Manøvren med sin Manøvreofficer som Tolk for sine Befalinger, var sin Gjerning voxen, og havde saavel Øje som Koldblodighed til at regere sit Skib. Vi holdt gaaende under Sejl om Natten, og den næste Dag stod vi øster i og ankrede paa Rheden ved Hyères Øerne.

Disse vistnok ubeboede Øer ligge nogle faa Mil østen for Toulon, og de danne en meget stor Rhed, der nogenlunde er beskyttet imod Søen fra det aabne Middelhav; men da haardt Vejr paa denne Kyst næsten altid indtræffer med nordvest Vind, den saakaldte Mistral, er Rheden tilstrækkelig beskyttet til, at den kan afgive en god Anker- og Manøvreplads for den franske Middelhavseskadre.

Den første Ankring med Eskadren, som jeg var Vidne til, imponerede mig i høj Grad. Der var itide blevet gjort Signal til, at Skibene skulde ankre paa to Linier med en Kabbellængdes Afstand imellem Skibene og med to Kabbellængders Afstand imellem Linierne; den

Kompasstreg, hvori Formanden skulde pejles, var bleven signaliseret, ligesom at Skibene skulde fortøjes med et vist Antal Favne ude af hver Kjede, og med Ankerne staaende i en bestemt Retning fra hinanden. Efterhaanden som vi nærmede os Ankerpladsen, mindskede Skibene Sejl for at fjerne sig noget fra Admiralskibet, der førte. Da dettes Ankre vare faldne, gjaldt det for det næste Skib at søge ind paa Ankerpladsen i den Kompassstreg, hvori Ankerne skulde staa for hinanden, med en passende Fart, og saaledes, at det første Anker kunde falde i det Øjeblik, da Admiralskibets Bøje fra Bakken pejledes i Ankringsliniens Kompassstreg med en Kabbellængdes Afstand fra den. Fortøjningen sejledes ud med en ikke ubetydelig Fart, det andet Anker sattes paa sin Plads, Sejlene besloges i en Haandevending, der blev hevet ind paa den første Kjede og stukket paa den anden, indtil der var lige meget ude af begge, og Skibet skulde da ligge paa den befalede Plads. At dette ikke altid lykkedes for alle Skibscheferne er naturligt, og ofte maatte der bagefter rettes paa Linien ved et eller andet Fif; men „Henri IV“'s Chef var

en Mester i at tage sin Ankerplads rigtigt, og naar det, imedens jeg var ombord i dette Skib, en Gang imellem hændtes, at han kom saa uheldig ind paa Ankerpladsen, at han ikke kunde faa sin rigtige Post, var han strax resolut til at sætte Sejl igjen, før Ankeret var faldet, gjøre et Slag og søge Ankerpladsen paany.

I den første Tid, jeg var ombord, var jeg ikke sat til at gjøre Vagt, jeg var overkomplet Officer i Skibet, og efter Reglementerne skulde der kun være to Officerer paa hvert Kvarter. Det overlodes i Grunden til mig selv, hvad jeg vilde bestille, thi vel hed det sig, at jeg var ansat ved le détail, eller særligt under Næstkommanderende, men da jeg ved min Ankomst ombord var aldeles ubekjendt med et fransk Skibs Organisation, kunde jeg kun benytte min Adgang til hans Kontor til at sætte mig ind i Rullevæsenet og Principerne for den daglige Tjeneste. Ved Læsning i og Oversættelse af franske maritime Bøger søgte jeg efter bedste Evne at erhverve mig de fornødne Kundskaber, og ved at være tilstede ved Exercits, og naar forskjellige Manøvrer med Sejlene eller med Fartøjerne bleve udførte, kom jeg efter omtrent

sex Ugers Forløb saa vidt, at jeg kunde overtage en fransk Officers Tjeneste, naar ved tilfældige Omstændigheder, saasom Sygdom eller Orlov, et Officersnummer var ubesat. Jeg erindrer, at jeg under saadanne Forhold en Gang blev sendt med Barkassen iland for at fylde Vand. Det blæste lidt med Vinden paa Land ved Vandfyldningsbroen; jeg lod derfor Barkassens Dræg falde et Stykke fra Broen, for at kunne hale den ud, naar vi igjen skulde bort, og Arbejdet med Vandtønderne gik meget roligt og godt. Men da vi skulde til at hale os ud fra Broen og sætte Sejl paa Barkassen, gjorde Kvarttermesteren Indvendinger imod den Maade, hvorpaa jeg vilde manøvrere, og det i en saadan Form, at jeg i høj Grad maatte tage mig sammen, for at haandhæve min Myndighed lige over for ham og Folkene. Det lykkedes mig heldigvis, og vi gjorde et smukt Kryds op til Linieskibet; men jeg fik dog en Følelse af, at en fremmed Officers Stilling ikke er saa ganske let i Begyndelsen, og at det gjælder om strax at vise, at man veed hvad man vil, og ikke give en Smule bort af sin Myndighed. Jeg kom snart til den Erkjendelse, at en dansk

Officer, som gaar i fremmed Tjeneste, ikke bør være for ung i sin egen. Han bør have været Officer i en fem à sex Aar, bør have været Kvarterchef paa en dansk Orlogsmand, og i det Hele have havt Lejlighed til at bære et Ansvar og stole paa sig selv.

Meningen med Eskadrens Ophold paa Rheden ved Hyères Øerne var i Ro at organisere Skibene og indøve Besætningerne i al Slags Exercits og i Skydning. Det værnepligtige Mandskab indkaldtes den Gang til Tjeneste i tre Aar, men da et helt Skibsmandskab ikke altid hørte til samme Aarsklasse, fandt der hyppigt Omskiftninger Sted i Besætningerne, og dette skadede naturligvis Organisationen betydeligt. Kanonkommandørerne og Laderne vare Folk, som tidligere havde gennemgaaet et Aars Uddannelse i et til Artilleristers Oplæring særligt udrustet Skib, den Gang Fregatten „l'Uranie“ paa 60 Kanoner. Kanonexercitsen indøvedes meget systematisk først paa Tempo og derefter paa Haandgreb, og det var for Artilleriet, at der i den franske Marine lagdes den største Forkjærlighed for Dagen, maaske paa Sømandskabets Bekostning. Men i at beslaa

Sejl, skifte Ræer og Stænger og i det Hele ud-
 føre saadanne Manøvrer med Sejl og Rejsning,
 som til Øvelse foretoges til Ankers, opnaaedes
 der efterhaanden en beundringsværdig Færdig-
 hed, om end som oftest saadanne Fif brugtes
 til Hurtighedens Fremme, som ikke kunde an-
 vendes, naar de samme Arbejder skulde udføres
 for Alvor i Søen under stiv Kuling og Søgang.
 Skydning med Kanoner efter Maal foretoges
 ved, at et Skib ad Gangen sejlede hen til en
 af de ubeboede hyëriske Klippeøer og ankrede
 i en passende Afstand fra den. Ved Hjælp af
 Stene og Jord var der iland dannet en hel
 eftergjort Skibsside med hvide Gange og Styk-
 porte, og imod denne fandt Skydningen Sted.
 Landgangsmanøvrer foretoges paa Kysten, og
 naar alle Skibenes Landgangskompagnier vare
 samlede, udgjorde de en Styrke paa 1500 Mand
 under Kommando af „Henri IV“'s Chef. Om-
 trent en Gang om Ugen lettede Eskadren og
 foretog Evolutioner paa Rheden, der er saa
 stor, at en hel Flaade kan evoluere indenfor de
 beskyttende Øer.

Eskadrens Ophold ved Hyères Øerne varede
 i henved tre Maaneder; det var et ensformigt

Liv, man førte, men som enhver Tid, hvori der ikke er stor Afvexling, gik den hurtigt, og den gav mig god Ro til at arbejde med Bog og Pen og sætte mig ind i de nye Forhold. Ved Spadsereture iland, naar Tjenesten tillod det, enten op til Byen Hyères, der den Gang var et stærkt besøgt Kursted for Brystsvage, eller ind i de Smaaskove af Oliven- og Korkegetræer, som findes nær Kysten, søgte Officererne den nødvendige Motion, og hver Aften var der „réception“ i et af Eskadrens Skibe, hvor Kammerater samledes til selskabelig Underholdning ved Samtale, Musik og Kortspil, hvilket Sidste desværre ofte udartede til højere Hazardspil, end mange af Deltagerne havde Raad til. Jeg med min magre Pung holdt mig klogelig fra denne Fristelse, men jeg kom næsten altid i Soiréerne, for at gjøre Bekjendtskab med Folk og øve mig i at tale Fransk.

Officersmessen var i de franske Skibe indrettet omtrent som i de danske med Messeforstander og privat engageret Hovmester og Kok. Foruden Messepenge havde Messemedlemmerne hver en Mands Kost in natura, og med de franske Kokkes sædvanlige Talent til at „koge

suppe paa en Pølsepind" forstod disse at anvende de modtagne Provisioner paa en meget ordelagtig Maade for Messen. Der var kun to Maaltider om Dagen, nemlig Frokost Kl. 9 og Middag Kl. 5, og disse vare langt flottere, end vi ere vant til det i de danske Skibe; vilde man nyde noget udenfor disse to Maaltider, naatte man betale det extra.

Min Chef var altid højest elskværdig og venlig imod mig, han udspurgte mig meget om vor danske Uddannelsesmaade til Officer, som han altid havde hørt omtale som en Mønsterskole, og jeg maatte give ham en skriftlig Fremstilling af, hvorledes vort Søkadetakademi og hele Kadetskolen var organiseret. Naturligvis lod jeg denne lille Afhandling gennemlæse og rette af en af mine franske Kammerater, førend jeg overleverede min Chef den.

Mine to danske Kammerater, med hvilke jeg var kommen til Frankrig, af hvilke den Ene var ombord i Linieskibet „Jéna“, den Anden i Tredækkeren „Valmy“, samt den Tredie, der var ældre i Tjenesten end vi, men som i April afgik til Stationen paa Østkysten af Afrika, saa jeg saa jevnligt, og at dette altid

var til gjensidig Glæde er naturligt. Ogsaa havde jeg en Aften ved en af Soiréerne den Fornøjelse at se min fordums Lærer i Mathematik, daværende Undertøjmester Skibsted, der paa en artilleristisk Udenlandsrejse opholdt sig nogen Tid ombord i Exercerfregatten „l'Uranie“, som en Dag laa sammen med Eskadren ved Hyères. „L'Uranie"s Chef var den fra sin Forfattervirksomhed saa bekjendte Jurien de la Gravière, der den Gang var capitaine de vaisseau, ikke 40 Aar gammel og anset for en af Frankrigs dygtigste og intelligenteste Officerer, samtidigt med at han var en højst elskværdig og dannet Mand.

I een Retning fandt jeg, at de franske Skibe stod højt over vore, det var i den Maade, hvorpaa de bleve holdte med Hensyn til Maling, Pudsning og Renlighed. Nu er det ganske vist, at det er lettere at holde et Skib smukt i alle mulige Henseender, naar det i lang Tid ligger stille tilankers, end naar det er i Søen; men hvad der ogsaa bidrager meget til, at det er forholdsvis let at holde et fransk Skib smukt malet og pudset, er den franske Matroses Sands i saa Henseende, der er langt

mere udviklet, end man finder den hos vore værnepligtige Søfolk, og saa den Omstændighed, at de franske Orlogsbesætninger ere saa længe til Tjeneste. Ogsaa Mandskabets Paa-klædning stod paa et langt højere Trin, end vore Orlogsmatrosers gjorde den Gang, men heri er der jo heldigvis siden gjort en betydelig Fremgang.

Den 17de April forlod Eskadren Hyères Rhed og afgik til Toulon, hvor Skibene provianteredes for fem Maaneder, og den 26de April afsejlede den igjen derfra paa vor første længere Rejse. Kursen sattes øster efter, og i det yndigste Vejr af Verden, men med saa løj Kuling, at vi kun avancerede smaat, sejlede vi nu i temmelig kort Afstand langs Provences dejlige Kyster, forbi Cannes, hvor Frankrigs Grændse den Gang endte, Nizza, Villafranca, Monaco, Mentone o. s. v., til Genua, hvor Eskadren den 30te April i omtrent en Kvartmils Afstand fra Havnemolen gjorde en Vending for Vinden pr. Kontremarch, salutede Fæstningen og derpaa igjen sejlede bort. Denne Sejlads langs Sydfrankrigs og det daværende sardinske Kongeriges Kyster var fuld af Nydelse. Lan-

det er højt, paa sine Steder helt ned til Havet, dets Konturer tegne sig skarpt imod den rene, mørkeblaa Himmel, den ene lille By paa Kysten og oppe paa Bjergene afløser den anden, de spredte Huse og Landsteder ligne hvide Blomster, der ere udkastede og have fundet Hvile paa Bakkekammene eller imellem Oliven-træernes mørke Blade og knudrede Stammer, og Baggrunden dannes af Søalpernes og Apenninernes høje, paa adskillige Steder snedækte Tinder. Middelhavet har en Farve, som man saa godt som aldrig finder under vort nordlige koldere Himmelstrøg, Luften er gjennemsigtigere, og den Tone, som hviler over Land og Hav, er saa varm og lokkende, at Sandserne næsten beruses, man indaander med Vellyst den milde Luft, som strømmer En imøde, og kan ikke løsrive sig fra de Nydelser, som den dejlige Natur byder En.

Da vi fra Genua stod syd i efter Livorno, blev Vejret uroligt med stiv Kuling og Regn, hvorfor Admiralen besluttede at gaa ind paa den gode og rummelige Spezzia Rhed; vi laa her kun en Nat over, og den 3die Mai vare vi ud for Livorno, hvor omtrent den samme Ma-

nævne udførtes som ved Genua. Forbi Øerne Gorgona, Capraja, Elba, Pianosa og den lille Klippeø Monte Christo sattes nu Kursen efter Civita vecchia, hvor der i Forbigaaende blev saluteret for Fortet, og hvor man noget sønden for denne Roms Havn kunde se den mægtige Kuppel af St. Pederskirken. Den 9de Mai om Morgenen passerede vi Øen Ischia, og befandt os altsaa udenfor Bugten ved Neapel med Vesuvs Røgsøjle til Rettesnor for, hvor Øjet skulde søge efter denne store By. Det blæste frisk med Vinden ret ud fra Land, og vi havde et meget smukt Kryds i to Kolonner ind ad Bugten, hvorved vi ved hvert Slag snart nærmede os til Ischia og snart til Capri, disse to vældige Forposter for den dejlige Bugt. Under dette Kryds knækkede „Henri IV“ sin Store Merse-
raa, saa at hele Sejlet skjørede, og dette bevir-
kede naturligvis, at vi bleve sejlede agterud af
de andre Skibe; men paa lidt over en Time var
Vareraaen paa Plads, og et andet Sejl under-
slaaet, og „Henri IV“ sejlede saa godt, at vi,
inden Eskadren var paa Ankerpladsen, vare
naaede op til de andre Skibe og havde indtaget
vor Post. Ifølge en Traktat imellem Frankrig

og Kongeriget Begge Sicilierne maatte kun fire franske Linieskibe ankre samtidigt udfor selve Neapel, hvorfor Kontre-Admiralskibet med et af Linieskibene gik til Castellamare, som ligger i den sydlige Del af Bugten, i Nærheden af det gamle Pompeji. Hovedstyrken af Eskadren ankrede udfor Kajen Santa Lucia.

Ti Dage blev Eskadren liggende ved Neapel, og da jeg tilankers ingen Vagttjeneste gjorde, kunde jeg meget hyppigt gaa iland og i Følge med mine franske Kammerater, af hvilke de fleste tidligere havde været der, se mig om i Byen og dens Omegn. En italiensk Talemaade hedder: „Se Napoli og saa dø!“ At man, efter at have set Neapel, skulde have naaet Toppunktet af jordisk Nydelse, og at det derefter ikke lønnede sig at leve længere, er jo betegnende nok for den Skjønhed, som Naturen her byder; men det er ikke alene Naturen, som her i saa høj en Grad fængsler og tiltaler, nej hele Folkelivet har en saa særegen Karakter, at man uvilkaarligt rives med af den brusende Tummel paa Gaderne; og ved Udflugter til Herculaneum og Pompeji flyttes man henved 2000 Aar tilbage i Tiden, ser hvorledes Huse,

Boliger og Templer den Gang saae ud og lærer Folks Levevis paa hin Tid at kjende. En Bestigning af Vesuv hører ogsaa til de store Nydelser, om den end den Gang var forbunden med endel Besvær; men er man saa heldig at have klart Vejr, og Vulkanens Virksomhed ikke forbyder En at nærme sig Randen af det store Krater, nyder man der et Skue, som man aldrig glemmer. Til den ene Side ser man ned i det gabende Svælg, der vel er en 3 à 400 Alen i Omkreds, og i hvis Midte en Kegel hæver sig i Vejret, fra hvis Top med smaa Mellemrum glødende Sten kastes op til en betydelig Højde, efterat underjordiske Drøn kort i Forvejen have meldt, at Explosionen er ivente; og vender man sig saa om til den anden Side, flyver Blikket ud over Landet ved Bjergets Fod, over Porticis, Resinas, Torre del Grecos hvide Huse, over Neapels mange Kirker og Palaier, udover det mørkeblaa Middelhav, paa hvilket Capri og Ischia svømme, indhyllede i en varm, blaagraa Dis, eller man ser imod øst ind over Landet med de mange Vinhaver, Smaabyer og Kirke-taarne, som paa forskellige Steder titte frem,

imeden Apenninernes Bjergkjede omslutter det Hele.

Den neapolitanske Marine havde sin Hovedstation i Neapel, hvis Havn dannes af Moler, der ere byggede ud i Søen; men den ejede kun nogle faa Sejlskibe foruden adskillige mindre Hjuldampere, og den dannede kun Begyndelsen til den betydelige Flaade, som det forenede Italien nu er i Besiddelse af.

Den 20de Mai om Morgenens tidligt lettede Eskadren og kom den 23de om Middagen tilankers ved Palermo. Dennes Beliggenhed kan i Skjønhed næsten maale sig med Neapels, Rheden dannes af en nogenlunde lukket Bugt, og Byen ligger i en frugtbar Dal, der er omgivet af temmelig høje Bjerge. Det er en stor By, som den Gang havde omtrent 180,000 Indbyggere, med snevre og slet brolagte Gader, men med adskillige paladslignende Huse og smukke Parkanlæg, som i 1852 vare i deres Barndom. De rige Folk have deres Villaer tæt udenfor Byen, og mange smukke fandtes der imellem, navnlig erindrer jeg en Grev Serra de Falcos Landsted som meget storartet med en dejlig Have, prydet med Marmorstatuer, Springvand

og en Rigdom af Blomster, som kun Sydeuropa kan frembringe. Et kort Stykke fra Byen saae man en Erindring fra den Tid, da Saracenerne vare i Besiddelse af Øen, i et maurisk Palais, som næsten var ubeskadiget af Tidens Tand.

Eskadren blev under Opholdet ved Palermo forøget med Hjul-Dampfregatterne „Descartes“ paa 540 Hestes Kraft, „Gomer“ og „Sané“ paa 450 H. K., saa at den nu havde Dampkraft nok til ogsaa at kunne komme frem i stille Vejr.

Efter sex Dages Ophold ved Palermo ledte vi derfra, og under afvexlende Stille, frisk Brise, Medvind og Modvind tilbagelagde vi i tre Dage de 40 Mil, som skilte os fra Bugten ved Tunis, og om Natten til den 1ste Juni ankrede Eskadren lidt indenfor Cap Carthago. Tunis ligger ikke umiddelbart ved Havet, men ved en Indsø, som ved en meget snever Kanal staar i Forbindelse med Middelhavet. La Goulette hedder denne Kanal, der i Munden dannede en lille Havn, hvor det forbausede mig at se en Dampmuddermaskine i fuldt Arbejde med at uddybe Løbet. Jeg forbausedes over dette Syn, fordi vi i Danmark ved min Afrejse

derfra ikke ejede en eneste Dampmuddermaskine, men ved Kjøbenhavn maatte nøjes med at se de gamle „Søbakker“, hvor Hestene gik rundt og drev den primitive Maskine, som i smaa Kvantiteter bragte Mudderet op fra Bunden. Jeg havde dog smigret mig med, at vi i Danmark i alle Retninger stod paa et mere fremskredet Standpunkt end i Tunis. Vor Ankerplads var omtrent en Mil fra la Goulette, og derfra til Tunis havde man en Kjøretur paa 1¹/₂ Time, saa det var ikke saa let en Sag at naa op til denne By, og jeg gjorde det kun en Gang i de ti Dage, vi laa paa Rheden. Hvis man tænker sig Tunis som en smuk By, og dens Omegn som et rigt og frugtbart Land, tager man storligen fejl. Vejen fra la Goulette til Hovedstaden gaar langs Bredden af den lille Indsø, og er yderst ensformig, bar og kjedelig. Vel tager Byen paa Afstand sig ret malerisk ud med sine hvide Huse og talrige Moskeer og Minareter, men efterhaanden som man nærmer sig til den, forsvinder Illusionen, og en ægte maurisk By viser sig i hele sin Usselhed. Er det første Gang man ser en Saadan, har det dog sin store Interesse at til-

bringe en Dag i dens smudsige og hede Gader, der ikke ere bredere, end at man med Armene udstrakte kan naa fra den ene Række Huse til den anden, og det er morsomt at gaa rundt i Bazarerne og se paa de udstillede Sager og bevæge sig i det Folkeliv, som der rører sig.

Den franske Regerings Indflydelse i Tunis var den Gang meget stor, de franske Kolonier i Algier vare kun omtrent en Snes Mil fjernede fra Beyens Hovedstad; det var derfor ikke saa forunderligt, at han søgte at holde sig gode Venner med sin farlige og mægtige Nabo. Imedens Eskadren laa paa Rheden, kom der som Foræring fra Beyen adskillige Baadsladninger, bestaaende af 12 Oxer, nogle og halvtredsindstyve Faar, Gæs, Ænder, Høns, Kaffe, Sukker, Rosiner, Mandler, Apelsiner, Citroner, Dadler o. s. v. Til Gjengjæld for den Opmærksomhed, som Beyen ved enhver Lejlighed viste Frankrig, havde den franske Regering for faa Aar siden foræret ham et smukt Dampskib paa 160 Hestes Kraft, som med en fransk Søofficer til Chef sejlede rundt i Middelhavet. Fem eller sex franske Landofficerer vare ansatte i den tunesiske Hær for at organisere den og

indøve Tropperne. En tunesisk Fregat, bygget i Marseille, samt et Par Smaafartøjer laa tilankers ved la Goulette, og en Fregat var under Bygning der.

Af Ruinerne af det gamle Carthago er der kun faa og temmelig ubetydelige Spor tilbage, men der kan vel neppe være Tvivl om, at Udgravninger paa dette Sted ville give gode Resultater og bringe værdifulde Oplysninger om den engang saa mægtige og historisk interessante By, der en kort Tid kappedes med Rom om Herredømmet i Middelhavet. Et lille fransk Kapel er bygget nærvæd det Sted, hvor før Carthago laa, til Erindring om Kong Ludvig den Hellige, som her faldt under Kampen imod Tunis.

Den 11te Juni lettede Eskadren fra Tunis Rhed for at gaa til Algier. Det var Modvind eller Stille paa hele Vejen, og den i Palermo modtagne Forøgelse af Dampskibe kom til god Nytte, idet disse maatte tage Linieskibene paa Slæb. Den lille „Caton“ blev spændt for Admiralskibet „Ville de Paris“, „Gomer“ tog sig af Tredækkeren „Valmy“, og de to andre Dampfregatter maatte hver trække afsted med to

Linieskibe. Vi brugte otte Dage om at tilbage-lægge de henved 100 Mil fra Tunis til Algier, og den 19de Juni indtog vi vore Fortøjninger der i Havnen. Tidligere fandtes kun her en aaben Rhed, men en stor og sikker Havn var nu dannet ved tre Dæmninger ud i Havet. og i denne fandtes Fortøjningsbøjer til fem Linieskibe foruden til en Mængde mindre Skibe. Ikkun den ene Dæmning var færdig, men man arbejdede med Kræft paa at fuldføre de andre, som paa enkelte Steder endnu ikke havde naaet Vandfladen, men dog ydede tilstrækkelig Værn imod Søen, til at gjøre Havnen sikker.

Der var nu forløbet lidt over tyve Aar, siden Franskmændene indtog Byen Algier, efterhaanden erobrede Landet og omdannede den forrige Røverstat til en fransk Koloni. Denne Erobring har jo kostet Masser af Penge, og der er udgydt Strømme af Blod; men efterat Abdel-Kader i December 1847 havde maattet overgive sig til Hertugen af Aumale, var Kabylernes alvorlige Modstand imod Franskmændene brudt, og om der end hvert Aar maatte foretages mindre Strejftog, de saakaldte „proménades militaires“, for at holde Stammerne i Re-

spekt, maatte dog Erobringen af Landet betragtes som fuldendt.

Det var interessant at komme til Algier umiddelbart efter at have besøgt Tunis; de to Stater stod jo i 1830 omtrent paa samme Standpunkt af Civilisation, og den Forskjel, som et tyveaarigt fransk Regiment i Algier havde frembragt imellem de to Byer, var iøjnefaldende, endnu før man havde Foden paa Land. Og efter at man havde betraadt Byens Grund, var den endnu mere paaafaldende. Allerede i 1852, ja maaske adskillige Aar før, var den lavest liggende Del af Byen omskabt til et lille Paris med brede Gader, forsynede med Buegange paa Siderne, hvori fandtes straalende europæiske Butiker, den ene Kafé afløste den anden, Omnibusserne krydsede hinanden paa Gaderne, og Maurerne havde godt lært Side om Side med Europæerne at drage Fordel baade af Kafélivets Tillokkelser og af den Bekvemmelighed, som Omnibusbefordringen byder. Men tæt op til den nye franske By ligger den gamle mauriske Del af Staden med de smalle og bugtede Gader, som vel ikke under den franske Øvrigheds Tilsyn vare saa snavsede og slet holdte

om i Tunis, men som dog havde beholdt hele
 let oprindelige østerlandske Præg. Den nær-
 neste Omegn af Byen skal være smuk og
 frugtbar, men jeg havde ikke Lejlighed til at
 foretage nogen længere Udflugt, hvor interes-
 sant den end kunde have været. Jeg besøgte
 en dansk Dame, Madame Appert, født Hoskiær,
 hvis Mand var Kaptain ved Generalstaben i
 Algier, og som boede et Stykke udenfor Byen.
 Hendes Fader havde et Handelshus i Algier,
 men han var desværre bortrejst med sin Fa-
 milie.

Kun fem Dage varede vort Ophold i Algier,
 jeg var gjerne blevet der lidt længere, da jeg
 fandt Stedet og Forholdene meget interes-
 sante. Den 24de Juni forlod Eskadren Algier
 og gik til Palma paa Malorca, hvorfra vi efter
 tre Dages Ophold sejlede til Port Mahon paa Mi-
 norca. Denne Havn, der saa ofte omtales i
 Beretningerne om Søkrigene i Middelhavet, dan-
 nes af en smal Havarm, som paa Østsiden af
 Øen skærer sig dybt ind, og den er tilgængelig
 for de største Skibe. Men Indsejlingen dertil
 er paa Grund af Snæverheden vanskelig, den
 kan uden Hjælp af Dampkraft kun ske med en

aaben Vind, og det var ikke nogen let Opgave, Admiralen gav sine Skibschefer, at søge den Ankerplads, han havde bestemt for hvert Skib. Alle Skibene maatte ligge svinebundne, da der ikke var Svajerum for dem. Et spansk Linieskib, „Soberano“, og en Brig samt en neapolitansk Korvet laa tilankers i Havnen.

Eskadren forblev der i tre Dage og ankom den 6te Juli til Toulon.

Mit første lille Sejltogt paa lidt over to Maaneder med de franske Skibe var nu tilende, og det kan her være Stedet for mig, til at opfriske i min Erindring det Indtryk, jeg havde faaet af, hvad jeg havde set og erfaret under min Tjeneste saavel tilsøs som tilankers.

Hvad Materiellet angaaer, da stod dette vistnok paa et saa højt Trin som i nogensomhelst anden Marine. Skibene vare smukke, velsejlende og godt udhalte i alle Retninger, de vare godt og hensigtsmæssigt apterede, og navnlig var det Ordningen og Inddelingen af Lasten i Linieskibene, som i høj Grad vakte min Beundring. Ovenover Vandkasserne og Vinkjelderne fandtes næsten hele Lasten igjennem og omtrent 4¹/₂ Fod under Banjerdækket

en Platform, bestaaende af lutter løse Luger, som passede i False paa Siderne af dennes Dæksbjælker. Paa denne Platform anbragtes og henstuvendes Varpegods og Proviant saaledes, at der imellem de forskellige Afdelinger fandtes Gange, fra hvilke man bekvemt kunde komme til de forskellige Gjenstande. Jeg skal afholde mig fra en nærmere Beskrivelse af Installationerne i Lasten, da en saadan nu maa være uden Interesse, men kun gjentage, at de forekom mig særdeles hensigtsmæssige og smukke. Artilleriet, paa hvis tidssvarende Udvikling der lagdes megen Vind, var uden Tvivl evnbyrdigt med enhver anden Nations Skyts. Fartøjerne stod i Form, Udstyrelse og Hurtighed, saavel under Roning som under Sejlads, vistnok betydeligt over vore danske Orlogsfartøjer, og deres Sejl vare skaarne langt bedre; Hvalbaadene, af hvilke saa godt som ethvert Skib i det Mindste havde een, vare superbe Fartøjer, der vagede godt i betydelig Sø, de vare let roende og meget praktiske.

Officererne vare gennemgaaende dannede og vel instruerede Mennesker, af hvilke mange nærede en levende Interesse for deres Stand,

imedens der paa den anden Side ogsaa fandtes adskillige, som udførte deres Tjeneste uden Lyst og ligefrem beklagede, at de nogensinde vare slaaede ind paa den Levevej. Forfremmelserne igjennem de forskjellige Klasser skete dels efter Anciennitet og dels ved Marineministerens Valg iblandt de dertil kvalificerede, og efter lignende Regler som dem, der nu bruges hos os. Men disse Valgforfremmelser, ved hvilke naturligvis ofte Protektion gjorde sig gjældende, vare langt bedre paa deres Plads i en stor Marine som den franske, end i et lille Officerskorps som det danske, hvor alle dets Medlemmer kjende hinanden og have Station i den samme Havn, og hvor det derfor let skader Kammeratskabet og sætter ondt Blod, naar en Officer pludselig ser en Undermand springe sig forbi og blive til hans Overmand, hvem han næsten daglig møder, hvorved han bittert mindes om den Krænkelser, han har lidt. Aldersgrændserne i de forskjellige Klasser vare: for en Vice-Admiral 65 Aar, en Kontre-Admiral 62 Aar, en capitaine de vaisseau 60 Aar, en capitaine de frégate 58 Aar; for de nederste Officersklasser fandtes ingen Aldersgrændse, da enhver

Officer efter Anciennetet kunde avancere saa højt som til capitaine de frégate. Naar en Officer havde tjent i 25 Aar, havde han Ret til at forlange sin Afsked med $\frac{2}{3}$ af sin Gage i Pension, og denne Pensionsret erhvervede han sig ved af sin Lønning at afkortes 3 %, som indbetaltes til Invaliddekassen. Det hændte saa jevnligt, at man saa en Officer „faire valoir ses droits à la retraite“.

En capitaine de vaisseau havde altid en capitaine de frégate til Næstkommanderende, og dennes Næstkommanderende var en lieutenant de vaisseau; en officier supérieur havde altid Ret til at vælge sin Næstkommanderende samt en af sine Officerer. Der fandtes aldrig i samme Skib flere Officerer af samme Klasse som Næstkommanderende, undtagen hvor denne var en seigne de vaisseau, altsaa paa Skibe, som havde en lieutenant de vaisseau til Chef. En lieutenant de vaisseau kunde aldrig sættes som Næstkommanderende paa Kvarter. Foruden Officererne fandtes der ombord i ethvert Skib endel Kadetter (aspirants de la marine) til Tjeneste. Disse havde gennemgaaet et toaarigt Kursus i l'école navale, som holdtes ombord i

et gammelt Linieskib, „le Borda“, i Brest. Efter at have bestaaet en Examen der, udnævntes de til aspirants de 2me classe, og som Saadanne vare de to Aar tilsøs, hvorpaa de efter en bestaaet Prøve i theoretisk Sømandskab, som afholdtes iland i en af Orlogshavnene, bleve forfremmede til aspirants de 1ère classe, der havde Rang med sous-lieutenants i Hæren. Efter at have været tilsøs to Aar som Saadanne, bleve de uden Examen udnævnte til enseignes de vaisseau, efterhaanden som der fandtes ledige Nummere i denne Klasse. Kadetterne ombord holdt deres egen Messe, saafremt de vare i et tilstrækkeligt Antal til, at dette kunde ske, og hvori deres Tjeneste ombord bestod, behøver jeg neppe at omtale nærmere.

Det store Antal Skibe, som Frankrig bestandig havde udrustet, medførte, at Officererne fik en betydelig Søfart, ofte mere end mange af dem syntes om, saa at man ikke saa sjældent hørte mindre tjenstivrige Individer klage over, at de aldrig vare i Ro hjemme. Man skulde derfor tro, at man gennemgaaende maatte finde de franske Søofficerer praktiske,

godt uddannede som Sømænd, med et øvet Øje for al deres Gjerning ombord. Dette var dog efter min, den Gang rigtignok temmelig uerfarne, Opfattelse langt fra Tilfældet. Vistnok havde vi ombord i „Henri IV“ en Chef, som sikkert i alle Retninger var sin Stilling voxen, ikke alene som Organisator, men ogsaa som praktisk Sømand, og to af Kvartercheferne ombord havde baade Interesse for og Greb paa den Del af deres Gjerning, som nærmest hører til det egentlige Sømandskab. Men som Regel manglede Vagtcheferne det hurtige Øje, det skarpe Blik, den praktiske Sands, som maaske altid ere den dygtige Sømand medfødte, og som ikke nok saa megen Søfart kan frembringe, naar de ikke ere ham af Naturen givne. Under Eskadresejladsen var Chefen saa godt som altid tilstede, naar en Manøvre skulde foretages eller en Evolution udføres, saa Vagtcheferne fik sjældent Lejlighed til selv at tage Initiativet til Udførelsen af disse; men der er under Eskadresejlads med Sejlskibe, hvor den nøjagtige Afstand imellem Skibene skal holdes alene ved Hjælp af Sejlkraftens rigtige Anvendelse, saaaften Lejlighed for Vagtchefen til at vise, om

han er en praktisk Sømand med et øvet Øje, at det ikke var vanskeligt at opdage, om han var det, eller om han manglede denne Egen- skab. Den franske Underofficersstand bestod gjennemgaaende af dygtige Folk, og de vare ombord tilstede i et tilstrækkeligt Antal: man var der bedre forsynet med dem end i vore danske Skibe.

Matroserne til den franske Orlogstjeneste fik man paa den Tid paa tre forskellige Maa- der: ved l'inscription maritime, ved recrutement og ved engagements volontairs. I Sørullerne opførtes alle de Folk imellem 18 og 50 Aar, som ernærede sig ved Søfart og Fiskeri paa Havet og i Floderne, og der fandtes i disse Ruller omtrent 67,000 Mand. Fra Rekruterin- gen til Hæren afgaves aarligt et bestemt pro Cent Antal Folk til Marinen; deres Tjenestetid var syv Aar, og Antallet af dem beløb sig aar- lig til omtrent 10,000 Mand. Ved frivillige Engagementer paa syv Aar erholdtes ligeledes endel Folk til Marinen. Franskmanden er vist- nok snarere af Naturen anlagt til at være Sol- dat, end han er skabt til at være Matros. Imidlertid saae man ombord mange dygtige

Matroser, og ved den stadige og langvarige Øvelse, som de faa i Orlogsskibene, blive de raske og hurtige til deres Gjerning tilvejs, saa at de tilankers og i godt Vejr tilsøs udførte deres Arbejde paa Topperne og paa Ræerne langt hurtigere, end vi vare vant til at se det i vore danske Orlogsmænd. Men under haardt Vejr tilsøs troer jeg dog nok, at vore egne Orlogsbesætninger paa hin Tid stod over de franske.

Instruktionerne for Organisationen af de franske Skibe og Reglementerne for Tjenesten ombord vare meget udførlige og nøjagtige. Hvorvidt de bleve strengt fulgte og overholdte af de Skibschefer, som sejlede alene og paa længere Rejser, skal jeg lade være usagt; men i Evolutioneseskadren, hvor alle Skibene stod under een samlet Kommando, hvor Admiralens eller hans Stabs Øje bestandig fulgte hvert enkelt Skib og hvert enkelt Fartøj, hvor ethvert Brud paa Reglementerne eller enhver Afvigelse fra givne Befalinger uden Barmhjertighed og Personsanseelse blev paataalt, der fremkom en Orden og Ensartethed i Skibenes Organisation og i Tjenestens Gang, som sporedes i de mind-

ste Detailler. Den franske Matros er vistnok ikke saa let at kommandere og holde under Disciplin som den danske, derfor maatte Tøjlerne holdes stramme, og Straffe bleve meget hyppigt anvendte; men alvorlige Subordinationsforseelser var jeg dog aldrig Vidne til. Iblandt de Afvigelser fra den daglige Tjeneste i de franske Skibe og i de danske, som jeg fandt gode og efterlignelsesværdige, skal jeg nævne, at Chefen hver Morgen, imedens Mandskabet stod opstillet til Bakseftersyn, inspicerede hele Skibet fra Batteri til Last, ledsaget af Næstkommanderende og de under ham særligt ansatte Officerer og Kadetter, og modtaget paa de forskjellige Steder af de Officerer og højere Underofficerer, som der havde Tilsyn. Naar Chefen efter Inspektionen kom paa Dækket, hvor alle Officererne med Undtagelse af dem, der havde særlige Tilsyn omlæ, vare tilstede, kommanderede den vagthavende Officer det opstillede Mandskab „Ret!“ og efter indhentet Tilladelse hos Chefen: „Højre og venstre om, March!“ Jeg troer, at denne lille militære Ceremoni, der udførtes daglig, havde en særdeles gavnlig Indflydelse paa Mandskabets rigtige

Opfattelse af det militære Liv, og man bør vistnok gjøre Alt for at vække og vedligeholde denne. At man som Regel venter, at Chefen hver Dag vil inspicere Skibet omlæ, og er forberedt derpaa, troer jeg ogsaa bidrager meget til, at Skibet holdes i Orden overalt og altid; thi er først Skibet i fuldstændig Orden een Gang hver Dag, vil det være let at holde det saaledes bestandigt. Ifølge Reglementerne førte Næstkommanderende en Bog (*cahier de service*), hvori han om Morgen og om Eftermiddagen nedskrev sine Befalinger til Vagtcheferne om de Arbejder, Øvelser o. desl., som til forskjellige Tider skulde udføres. Jeg troer, at dette bidrog meget til Tjenestens punktlige Udførelse og var en stor Behagelighed for Vagtcheferne, som derved havde en nøjagtig Rettesnor for en Del af deres Gjerning, og ikke behøvede at stole for meget paa deres egen eller deres Formands Hukommelse.

Efter denne lille Digression i Retning af Opfattelse og Indtryk vil jeg nu igjen optage den historiske Traad af mine Erindringer fra hin Tid.

Eskadren var den 6te Juli ankommet til

Toulon efter sit smukke og interessante Togt langs det vestlige Middelhavs Kyster. Heldigvis blev Opholdet der ikke langt, kun fjorten Dage, men der indtraf en Begivenhed, som havde en stor Betydning for mig med Hensyn til hele min fremtidige Stilling i den franske Marine. Ganske uventet modtog jeg nemlig en Dag en Skrivelse fra Eskadrechefen, hvorved jeg beordredes til at afgaa fra „Henri IV“ og tiltræde Tjeneste ombord i Admiralskibet. Min Chef sagde mig, at Admiralen havde ønsket, da en af Officererne paa „Ville de Paris“ havde forladt Skibet, at faa en af de fremmede Officerer, som tjente paa Eskadren, i hans Sted. Der fandtes af disse syv eller otte, der omtrent alle hørte til de skandinaviske Mariner, og naar jeg iblandt disse var den, som af Admiralen blev valgt, da troer jeg nok, det skyldtes min Chefs Anbefaling. Denne stod nemlig meget højt anskrevet hos Admiral de la Susse, ikke alene paa Grund af sin fremragende Dygtighed, men ogsaa fordi han tidligere havde været Admirals Næstkommanderende, da denne i 1840 som capitaine de vaisseau eller Kontre-Admiral var ombord i Linieskibet „Inflexible“ i Admiral

Lalandes Eskadre. Jeg maatte have al Grund til at være meget tilfreds med denne Forandring, ikke alene fordi det i mange Retninger er en Fordel og en Behagelighed at være ombord i Admiralskibet, men ogsaa fordi jeg der kom i Nummer som fransk Officer, og altsaa i alle Henseender kom til at gjøre Tjeneste som Saadan. Vel gjorde det mig meget ondt at skilles fra min Chef, der paa saa mange Maader var kommen mig imøde med Venlighed, og som vistnok var den dygtigste af alle Eskadrens Skibschefer, og fra mine Messekammerater, til hvem jeg stod i det bedste Forhold; men baade Chefen og de fleste af Officererne skulde om kort Tid forlade „Henri IV“, da de tre Aar, deres Udkommando varede, snart vare omme, og det var jo usikkert, om deres Afløsere vilde være deres Forgængere lige. Efter at have meldt mig til „Ville de Paris“'s Chef, maatte jeg hurtigst muligt faa mine Sager pakkede sammen og flytte ombord i det nye Skib, da Eskadren samme Dag skulde sejle.

Tredækkeren „la Ville de Paris“ var et nyt Skib paa 120 Kanoner og med en Besætning af 1087 Mand. Dets Chef var capitaine de vais-

seau Edouard Pénaud, en Mand, der som Sømand havde et godt Navn i den franske Marine. Han var uden Tvivl en rigtig brav og hjertensgod Mand, men umaadelig hidsig af Sind, og var i Marinen bekjendt under Tilnavnet „le rageur“. Denne Heftighed lod til at være en Familiesvaghed, thi hans Broder Charles Pénaud, der ligeledes var capitaine de vaisseau, gik under Benævnelsen „l'enragé“, og man fortalte, hvorledes Prindsen af Joinville, da han var Chef for Evolutionseskadren nogle Aar tidligere, morede sig med altid at lade de to Brødre, af hvilke den ene kommanderede en Dampfregat, den anden et Linieskib, manøvrere sammen under Bugsering, ved hvilken Lejlighed de to iltre Brødre, der iøvrigt elskede hinanden højt, fra deres respektive Kommandoposter overdængede hinanden med Skjældsord, naar deres Manøvrer ikke greb heldigt ind i hinanden. „Ville de Paris“'s Næstkommanderende var capitaine de frégate Pothuau, hvis Navn senere er bleven vel kjendt ogsaa udenfor Frankrig, idet han udmærkede sig under Paris's Belejring 1871, senere blev Vice-Admiral, Senator, Marineminister, Ambassadør i London og

løde for omtrent et Aar siden. Han var den Gang en meget dygtig Næstkommanderende, særdeles stræng i Tjenesten og rolig og alvorlig hele sin Optræden. Admiral de la Susse vil jeg paa dette Sted ikke nærmere omtale, da jeg senere vil faa rigelig Lejlighed dertil. Hans Stabschef, der imidlertid kun fungerede kort Tid, imedens jeg var ombord i „Ville de Paris“, var capitaine de frégate, Baron de la Roncière le Noury; han var en Mand, der nød en vis Anseelse i Marinen, og som senere gjorde sig bekjendt dels som Videnskabsmand og dels som Politiker, da han var Bonapartist og som Saadan blev afløst fra den Kommando, han som Vice-Admiral havde over Evolutionsseskadren, fordi han i en Dagsbefaling til Eskadren havde udtalt sig imod Republiken. Admiralens første Adjutant var lieutenant de vaisseau Bourgois, en alvorlig og stille Mand, der havde studeret Dampskibsvæsenet nøje, og nyligt havde udgivet et meget værdifuldt Skrift om Dampkraftens Anvendelse paa de store Krigsskibe. Anden Adjutant hed du Fauque de Jonquières, han var Opfinder af den konvergerende Skydning, der var bleven installeret ombord i nogle

af Eskadrens Skibe og med hvilken der under tiden gjordes Forsøg.

Som jeg allerede har nævnt, lettede Eskadren fra Toulon samme Dag, jeg havde tiltraadt Tjeneste i mit nye Skib, nemlig den 20de Juli. Den bestod som hidtil af 6 Linieskibe, 3 Dampfregatter og Avisodampskibet „Caton“. Vor Bestemmelse var ubekjendt; først efter flere Dages Forløb saae man, at Kursen gik imod Tripolis, og efterhaanden blev ogsaa Anledningen til vor Sendelse dertil bekjendt ombord Admiralskibet. To franske Soldater, som for omtrent et Aarstid siden vare deserterede fra Algier, havde taget Tjeneste hos Beyen af Tripolis, men, misfornøjede med den Behandling de fik, havde de søgt Tilflugt hos den franske Konsul. I dennes Bolig vare de med Magt blevne arresterede og holdtes nu fangne, uagtede. Konsulen havde forlangt dem udleverede. På denne Anledning havde nu Konsulen forlangt Hjælp fra den franske Regering, og Eskadren var bleven sendt dertil med Ordre til, at Admiralen skulde fordre de fangne Franskmænd udleverede, og hvis dette ikke skete inden en given Frist, skulde Fæstningsværkerne besky-

es. Strax efter vor Ankomst til Tripolis den 8de Juli kom Konsulen ombord og gik kort efter igjen iland, medbringende Admiralens Erklæring, at saafremt Fangerne ikke vare ombord om 24 Timer, vilde Fæstningen blive beskudt. Den følgende Morgen halte Konsulen sit Flag ned fra sin Bolig iland, og kom ombord til Admiralen med den Underretning, at Beyen indtil negtede at udlevere Fangerne, og at man paa Batterierne iland var fuldkommen klar til Kamp. Han havde imidlertid overladt til den spanske Konsul at underhandle med Beyen indtil det yderste Øjeblik. De nødvendige Forberedelser til Kamp gjordes nu paa Eskadren, og Dampskibene satte Damp op, for paa givet Signal at slæbe Linieskibene til de dem anviste Poster; de i Byen værende Europæere toges ombord paa Dampskibene, og Koffardifartøjerne i Havnen haltes ud fri af Fæstningsværkerne. Noget før den af Admiralen fastsatte Frist var udløben, kom imidlertid den spanske Konsul ombord med den Underretning, at Fangerne, som holdtes i Fængsel udenfor Byen, vilde være ombord om tre Timer. Dette skete ogsaa, og det kom altsaa ikke til Fjendtligheder. Den

franske Konsul gik imidlertid ikke mere iland, men blev ved en af Dampfregatterne ført til Malta, og det franske Flag forblev uhejst paa hans Bolig.

Den følgende Dag afsejlede Eskadren til Tunis, hvor den laa fire Dage i Karantæne, gik til Cagliari paa Sardinien og, efter to Dages Ophold der, til Neapel, som jeg med stor Glæde gjensaa den 12te August. Det kan ofte være morsommere at komme anden Gang til et Sted end første Gang, og især til et Sted som Neapel, hvor der i den Grad bydes En meget, at Nydelserne overvælde En, man stormer fra det Ene til det Andet, er bange for ikke at faa Alt at se og faaer derved ikke ret Tid til at nyde Noget tilgavns. Anden Gang tager man Alt med mere Ro, man opsøger det Nye, som man ikke fik at se første Gang, og fornyer med Glæde Bekjendtskabet med det, som man alt tidligere saae. Jeg gjorde en Tur til Sorrent, dette dejlige Sted ved Golfens sydlige Kyst, som Alle, der komme til Neapel, besøge, og hvor de Turister, som tilbringe en længere Tid dernede, gjerne opslaa deres Pauluner i adskillige Uger, for at nyde den yndige Natur og

daande den friske Luft, som er saa velgjø-
ende, naar man kommer fra Neapels støvede
og ophedede Gader. Vi tog i Sorrent en Baad,
for at sejle eller ro ud til Capri og se den
blaa Grotte; det var næsten stille Vejr, og
baadfolkene mente, at vi nok kunde komme
ind i Grotten. Men da vi efter omtrent tre
timers Baadfart ankom til Indgangen af den,
viste det sig, at dette var umuligt; der var for
megen Dønning, saa at Vandet slog helt op
over det snevre Hul, ad hvilket man skulde
ind, for i en tyk Straale igjen at sprøjtes til-
bage. Vi maatte altsaa vende tilbage til Sor-
rent uden at have naaet vore Ønskers Maal.

Paa Napoleonsdagen, den 15de August, gav
den franske Gesandt et Bal, hvortil en Del af
Fleets Officerer vare indbudne, og som jeg
deltog i; og for at gjengjælde den Gjæstfrihed,
som den franske Marine ved saa mange Lejlig-
heder havde mødt hos Neapels højere Klasser,
havde Admiralerne og alle Skibscheferne i For-
anledning nogle Dage efter et glimrende Bal ombord
„Ville de Paris“, til hvilket der blev sendt
en Indbydelse til omtrent 1000 Mennesker. To
Dage før Ballet skulde være, blev Admiralskibet

forhalet ind i Orlogshavnen og fortøjet tæt ved Bolværket. En Flaade blev lagt imellem Skibet og Land, og ved bekvemme, overbyggede Trapper blev Adgangen til „Ville de Paris" gjort saa let som mulig, da Vognene kunde kjøres lige til Flaaden. Alle midtskibs staaende Fartøjer bleve satte ud, Rundholter, Baads klamper, Ringebolte o. s. v. i Dækket blev fjernede, Lugkarmene omkring Storlugen foran Stormasten bleve sløjfede, og Lugen dækket med Planker, saa at der dannedes en meget stor Dandsesal fra Stormasten til Forlugen. Solsejlet blev anbragt i en Højde af ni Aler over Dækket, og Varesejl bleve udspændte over det, for at danne et uigjennemtrængeligt Tag hvis det uheldigvis skulde blive Regnvejr; Loftet dannedes af det neapolitanske, det toskanske, det nordamerikanske og det brasilianske Flag, og Gardinerne, hvoraf Sidevæggene bestod, dækkedes af lutter franske Flag, i hvis hvide Duge vare anbragte blaa Vaabenskjolde hvori de forskjellige Skibes Navne, hvorefter Eskadren bestod, vare malede med gyldne Bogstaver. Orkestret havde sin Plads paa en Tribune over Forlugen, rejst paa fire opretstaaende

Metalkanoner, imellem hvilke var anbragt mindre Metalkanoner, hvis Mundinger vare fyldte med dejlige Roser. Stormasten var omdannet til et Palmetræ, under hvis fyldige Krone Buske af Grønt og Blomster skjulte de derværende Pullerter og Fangebjælker. Finkenetterne vare stedetfor med Køjer fyldte med mangefarvede Blomster og Bladplanter, imellem hvilke der med smaa Mellemrum var anbragt Moderatørlamper. Under Loftet hang tolv store Lysekroner, hver med over 50 Lys, og otte Kandelabre, hver med en Snes Lys, bleve anbragte paa forskellige Steder. Lysekronerne og Kandelabrene vare lavede af Bajonetter, Pistoler og Ladestokke. Hytten, der strakte sig et Stykke foran for Mesanmasten, var ved en Overflodighed af Grønt, Blomster og Planter omdannet til en Have, der var dæmret oplyst ved farvede Lamper. Skandsen, eller Dækket imellem Hytten og Stormasten, var ved Sofaer og Lænestole forvandlet til en smagfuld og hyggelig Salon, hvorfra de, som ikke dandsede, kunde høre Musikken og se de Dandsende. Paa øverste Batteri, hvor Admiralens elegante Kahytter stod aabne, var der paa begge Sider iborde ind-

rettet Bufetter, fra hvilke alle Skibenes Hovmestre uddelte alle Slags Forfriskninger. Paa mellemste Batteri, paa hvilket Indgangen til Skibet fandt Sted, og som var rigt dekoreret med Flag og godt oplyst, fandtes Spilleborde for de Herrer, som foretrak Spillet's Tillokkelser for Livet i Balsalen, og Officersmessen agter var indrettet til et smagfuldt Toiletværelse for Damerne, hvor tre Kammerjomfruer vare rede til at yde deres Hjælp. Endnu maa jeg tilføje, at hele Mandskabet, paa 100 Mand nær, var sendt fraborde og fordelt paa de andre Skibe, imedens Skibet var indrettet til Festen. Ved den neapolitanske Hofbestyrelses Imødekommenhed vare alle Blomsterne og Planterne komne fra de kongelige Haver, og fra Kongens Slot vare Møblerne blevne udleverede. Kongefamilien var bleven anmodet om at bæere Ballet med sin Nærværelse, men da Kongen boede paa Capo di Monte, havde han undskyldt sig. De to Admiralskibes Musikkorps, hvert paa henved 30 Instrumenter, spillede vexelvis under Ballet. At dette vilde blive storartet og glimrende, gav Forberedelserne Løfte om, og man blev i Sandhed ikke skuffet i sine Forventninger.

Jeg har givet en saa udførlig Beskrivelse af Forberedelserne til dette Bal, ikke saa meget for at give et Billede af, hvorledes Skibet tog sig ud, som for at vise, hvor meget Arbejde det hele Arrangement maa have kostet, og hvor meget der altsaa var at gjøre, før Skibet igjen var i den vante Orden, og derved give et Bevis paa, hvor meget der i kort Tid kan udrettes ombord, naar der er en god Organisation, og en dygtig Næstkommanderende til at lede Arbejdet. Først Kl. 5 $\frac{1}{2}$ om Morgenen var Festen tilende, men den sidste Gæst var ikke fraborde, før der strax blev taget fat paa at sætte Alt i Skibsorden, og Kl. 10 om Formiddagen kastedes „Ville de Paris“s Fortøjninger los, og Skibet stod under Sejl ud af Havnen og indtog sin Plads imellem de andre Skibe paa Rheden. Ja med et øvet Mandskab og en god Kommando kan der i Sandhed udrettes meget!

Jeg benyttede denne Gang mit Ophold ved Neapel til at gjøre en Tur til Capri og se den berømte blaa Grotte. Et Dampskib gik under godt Vejr med Passagerer dertil, og det lønner sig rigeligt at foretage denne Udflugt, da ikke

alene Grotten er en af de skønneste og sjeldneste Naturdannelser, som vistnok findes i Verden, men ogsaa en Bestigelse af Capri op til Levningerne af Tibers Palads er højst tiltalende og interessant.

Efter et fjorten Dages Ophold ved Neapel gik Eskadren til Palermo, hvor den kun blev et Par Dage, gik tilbage til Neapel, som den igjen forlod efter ni Dages Forløb, og igjennem Bonifacio-Strædet, som vi passerede under et smukt Kryds med Vinden stik imod, gik vi til Ajaccio paa Korsika. Kun een Dag blev vi liggende der, og kom tilbage til vort Udgangspunkt Toulon den 19de September.

Den franske Republiks Præsident Louis Napoléon, som efter Statscoupet af 2den December ved en almindelig Afstemning hele Landet over, med et Flertal for sig af henved 7 Millioner Stemmer, i Januar 1852 var bleven anerkjendt som Præsident paa ti Aar, rejste i denne Tid rundt i det sydlige Frankrig. I Bordeaux havde han holdt sin bekjendte Tale, hvori han havde sagt: „l'empire c'est la paix“, og det var en almindelig Mening, at Hovedøjemedet med denne Præsidentens Rejse var at

forberede Gjenoprettelsen af Kejserdømmet. Det var utvivlsomt, at Stemningen i Landet var for Louis Napoléon, om den end ikke var saa begejstret, som man af Beretningerne i Bladene skulde antage. I Marinen, hvor den politiske Strømnings Bølger ogsaa gik højt, fandtes baade Republikanere, Bonapartister og Orleanister, ja de Sidste vare maaske i overvejende Antal, til dels som Følge af den Popularitet, som Prindsen af Joinville havde vidst at erhverve sig iblandt de franske Søofficerer. Fra Bordeaux var Præsidenten rejst over Toulouse til Marseille, hvor man itide havde opdaget, at en Helvedesmaskine var konstrueret til et Attentat paa hans Liv. Hans Ankomst til Toulon var bestemt til den 27de September. Det nye Skruelinieskib „Napoléon“, der nyligt var bleven færdigt, og som paa Prøverne havde naaet en Fart af 12 Mil i Vagten, blev udset til at afhente Præsidenten i Marseille og føre ham til Toulon. Ti Dampskibe modtog „le Napoléon“ uden for Rheden, paa hvilken mere end tyve Krigsskibe af alle Størrelser laa tilankers, og det var et stolt Syn at se det mægtige Skib komme brusende ind paa Rheden imellem de

flagsmykkede Skibe, der med Folkene paa Ræ-
 erne tre Gange affyrede hele deres Lag, samti-
 digt med at Fæstningernes Kanoner dundrede
 til Velkomst. Den følgende Dag aflagde Præsi-
 denten Besøg i alle Linieskibene, idet han be-
 gyndte med Admiralskibet. Ved en Eskadre-
 ordre var det befaleet, at han ombord skulde
 modtages under Raabet „vive l'empereur“, og
 da han traadte ind ad „Ville de Paris“'s Fald-
 rebsport paa mellemste Batteri, hvor Mandska-
 bet var opstillet, hørtes dette Raab i et tusind-
 foldigt Kor; men under den Taushed, som fulgte
 efter, og som altid synes dobbelt stor umiddel-
 bart efter et saadant Raab, lød et kraftigt „vive
 la république“ fra en af Folkene. Denne Mand
 blev senere sat i Kachotten! Iland var den
 Hyldest, som fra Befolkningens Side blev vist
 Præsidenten, langt fra at være varm, endskjønt
 jeg i et af de franske Blade saa anført, at Fol-
 kets Begejstring i Toulon grændsede til Raseri.
 Om Aftenen gav Byen et stort Bal til Ære for
 Louis Napoléon, og den følgende Formiddag af-
 sejlede han igjen med „le Napoléon“ til Mar-
 seille. Eskadren var en Timestid før lettet fra
 Rheden og modtog ham under Sejl udenfor

denne, imedens alle Skibenes Kanoner tre Gange efter hinanden løsnedes til Afskedshilsen.

Da „Ville de Paris“'s Fokkemast var sat vind og skjæv, og den desuden havde et Vrid i Toppen, blev den taget ud for at ombyttes med en anden; ved denne Lejlighed opdagede man, at Mastesporet og Kjølsvinet vare raadne, saa at Skibet maatte i Dok for at faa disse reparerede. Admiralen skiftede sit Flag over paa „Henri IV“, vort Skib haledes ind i Havnen, Besætningen lagdes over paa et gammelt Linieskib, „le Généreux“, der blev lagt ud paa Rheden, og kun et Vagtskifte forblev til Tjeneste ombord i „Ville de Paris“. Officerernes Vagt-tjeneste blev derved forøget til det dobbelte af den sædvanlige, da vi vekselsvis maatte gjøre Tjeneste i de to Skibe med en Dag fri imellem hver Vagtdag. Jeg blev nødt til at leje mig et Værelse iland, da det var umuligt at bo i noget af Skibene, idet man ikke maatte have Ild og Lys i det Skib, som laa i Dokken, og der ikke ombord i „le Généreux“ var Lukafer til alle Officererne. De Arbejder, som under disse Forhold foretoges ombord i „Ville de Paris“, vare iøvrigt ret interessante for mig at

overvære, og den Tjeneste, jeg derved fik Lejlighed til at gjøre, en Del udenfor den almindelige. Først efter Midten af November kunde Admiralen, efterat „Ville de Paris“'s Reparation var endt, igjen hejse sit Flag paa sit rigtige Skib.

Som jeg allerede har nævnt gik Louis Napoléon svanger med Tanken om Indførelsen af Kejserdømmet i Frankrig, og i November forelagde han Senatet Udkast til Kejserværdighedens Gjenoprettelse. Den 20de og 21de samme Maaned blev der foretaget almindelig Stemmeafgivning hele Landet over, og denne fandt naturligvis ogsaa Sted paa Eskadren. Paa et af Batterierne blev der paa et Bord anbragt en Urne, hvori Stemmesedlerne skulde nedlægges, efterhaanden som hele Besætningen, Mand efter Mand, passerede forbi. Paa den ene Side af Bordet havde Chefen, Næstkommanderende samt adskillige Officerer højtideligt taget Sæde. Der var den Dag bleven uddelt en extra Rançon Vin til hele Mandskabet, og trykte Stemmesedler med „Ja“ paa kunde afhentes paa et angivet Sted, men Sedler med „Nej“ paa maatte Folkene selv forskaffe sig. Naar man nu veed,

hvor vanskeligt det ofte kan være for en Matros ombord at faa Papir, Pen og Blæk, og at desuden mange af de franske Matroser hverken kunne læse eller skrive, saa kan det vel neppe paastaaes, at Stemmeafgivningen foregik paa en aldeles upartisk Maade. Resultatet var glimrende til Fordel for Kejserdømmet, thi iblandt henved 6000 Stemmesedler fandtes i Eskadren kun 32 med „Nej“, og efterat hele Frankrig med en Majoritet af nærvæd syv og en halv Million Stemmer havde givet sit Bifald tilkjende, blev Louis Napoléon den 2den December 1852 proklameret som „de Franskes Kejser, Napoléon den Tredie“.

Denne Omdannelse af Regeringsformen fra Republik, hvor Valgsproget lød „Frihed, Lighed og Broderskab“, til Kejserdømme, hvis Attribute vare Ørnen og Kejserkronen, medførte iblandt Andet Forandring i Gadernes Navne og i Indskrifterne paa de offentlige Bygninger. Efter Februarrevolutionen i 1848 havde man afskaffet alle Navne paa Torve og Gader, som havde Hentydning til et Dynasti eller til en Kongemagt, saaledes at Place royale var omdøbt til Place nationale, Rue Bourbon til Rue

du peuple, Rue d'Orléans til Rue de la liberté o. s. v. Nu fik de gamle Navne igjen deres Plads paa Gadehjørnerne. Over Indgangen til Orlogsværftet i Toulon stod ved min Ankoms dertil med store Bogstaver: LIBERTÉ, ÉGALITÉ FRATERNITÉ. Det varede nu ikke længe, før denne Overskrift forandredes til ARSENAL IMPÉRIAL. Ogsaa i Søofficerernes Uniformer skete der Forandringer. Guldbroderede Ørne paa Huerne havde vi allerede faaet i September Maaned, samtidig med at Hæren havde faaet Ørne paa deres Faner; nu maatte Kejserkronen anbringes over Ankeret paa Epauletterne og paa Kjoleskjøderne.

Kort efter at „Ville de Paris“'s Reparation var tilendebragt, og Admiralen igjen havde hejst sit Flag derombord, modtog Eskadren en værdifuld Forøgelse, idet de to nye Skruelinieskibe „Napoléon“ og „Charlemagne“ indlemmedes i den. Jeg har hidtil kun løselig omtalt disse Skibe og vil derfor nu gjøre det lidt nærmere. De vare begge 90 Kanonskibe og med ganske samme Rejsning som Sejlskibene af samme Klasse. „Charlemagne“ var gjort noget længere agter end efter dens oprindelige Tegning

som Sejlskib, for at man kunde anbringe Skruen og Brønden. „Napoléon“ var derimod betydelig længere, jeg tror omtrent 30 Fod, idet den var 230 Fod lang i Vandlinien. Det var et usædvanligt smukt Skib med efter Datidens Begreb ualmindelig fine Linier saavel for som agter. Dets Maskine var nominelt paa 1000 Hestes Kraft, og dets Skrue havde fire Blade, var følgende ikke indrettet til at lettes i Vejret igjennem en Brønd, men maatte diskonnektes fra Axen, naar Skibet skulde benyttes som Sejlskib. Begge Skibene havde paa egen Haand foretaget adskillige Prøveture, hvorved den største Fart, man i Stille havde naaet med „Napoléon“, var 12 Mil, imedens „Charlemagne“ i det højeste havde løbet 9. Det sidste Skibs Maskine var nominelt paa 450 Hestes Kraft. Man ventede nu, at Eskadren skulde tilsøs, for at der kunde anstilles Sejlprøver imellem Skrueskibene og Sejlskibene; men forinden dette skete, indtraf der en Forandring i min Stilling, som nøder mig til at omtale min egen Person mere, end jeg egentlig kunde ønske.

Som Følge af en mindre Reduktion, som Marineministeriet hjemme lod foretage i de

ældre Officersklasser, avancerede jeg til Premier Lieutenant i Slutningen af November, hvilke var endel tidligere, end jeg havde havt Grund til at vente. Iblandt de fremmede Officerer som tjente paa den franske Flaade, fandtes der kun een, en Svensker, som var Premier-Lieutenant i sin egen Marine; han bar Uniform som lieutenant de vaisseau, men han var det kun af Navn, og gjorde aldeles ingen Tjeneste ombord i det Skib, hvortil han hørte. En saadan Stilling syntes jeg maatte være utaalelig, og jeg var bange for, at naar jeg gjorde Fordring paa at faa samme Rang i den franske Marine, som jeg havde hjemme, jeg da vilde komme til at dele Skjæbne med min svenske Kammerat. Imidlertid forekom det mig at være min Pligt at underrette Admiralen om min Forfremmelse. Dette gjorde jeg altsaa, men samtidigt sagde jeg ham, at saafremt Følgen af mit Avancement til lieutenant de vaisseau vilde blive, at jeg ingen virkelig Tjeneste kom til at gjøre, vilde jeg foretrække at beholde min Uniform som enseigne de vaisseau og vedblive at gjøre den Tjeneste, som jeg hidtil havde udført. Admiralen svarede mig, at min Forfremmelse i

sin egen Marine ogsaa skulde gjælde for min
 tilling i den franske, at han godt kunde for-
 taa, at jeg ikke ønskede at være ombord uden
 at gjøre nogen virkelig Tjeneste, og at han
 vilde søge at arrangere Sagen for mig paa
 bedste Maade. Jeg fik Bemyndigelse til at an-
 ægge Uniform som lieutenant de vaisseau, og
 modtog Ordre til at ophøre med den Tjeneste,
 jeg hidtil havde gjort ombord i „Ville de Paris“.
 Nogle Dage gik jeg nu i en pinlig Uvished om,
 hvorledes min fremtidige Skjæbne vilde blive.
 Ombord i „Ville de Paris“ kunde jeg neppe
 komme til at gjøre Tjeneste som lieutenant de
 vaisseau, da alle Nummerne som Saadan vare
 besatte; jeg var derfor forberedt paa at komme
 til at skifte Skib. Men min Lykkestjerne og
 Admiralsens Godhed havde beskaaret mig det
 bedre. En Dag blev jeg nemlig kaldt op til
 Admiralen, som sagde mig, at han vilde an-
 sætte mig i sin Stab, i hvilken jeg skulde gjøre
 Tjeneste som Adjutant i Tur med de franske
 Officerer, som hørte til den. At jeg takkede
 Admiralen for hans Godhed imod mig, og var
 inderlig glad over denne Ansættelse, behøver
 jeg neppe at sige.

De Officerer, som hørte til Admiralens Stab, havde aldeles Intet med Skibstjenesten at gjøre, ja de stod ikke engang under Chefens Kommando, saa at de f. Ex. gik iland uden at hverken Chefen eller Næstkommanderende fik det at vide. Adjutanternes nærmeste Foresatte var Stabschefen, men vilde de gaa fraborde, maatte de altid bede Admiralen om Tilladelse dertil. Stabschefen var, den Gang jeg blev Adjutant, en capitaine de frégate ved Navn Chevalier; han var en højst elskværdig, rolig og bestemt Mand, som vistnok var sin vanskelige og betydningsfulde Stilling voxen. Foruden mig var der to lieutenants de vaisseau som Adjutanter og en enseigne de vaisseau som Ordonnantsofficer. Desuden vare fire Kadetter ansatte ved Staben. Tilankers havde den samme Adjutant Tjeneste 24 Timer ad Gangen, idet Afløsningen fandt Sted Kl. 8 om Morgen, og hans Forretninger bestod i at være det Mellemled, igjennem hvilket Admiralens Befalinger udgik til Eskadren. Som oftest skete dette jo ved Signaler, derfor var hele Signalvæsenet med det dertil hørende Korps af Flagmænd (timoniers) underlagt den tjensthavende Adjutant.

en vagthavende Officer paa Admiralskibet jendte aldrig det Signal, som blev hejst paa toppen; naar det vajede, blev dets Betydning som meldt af Flagmændene, og det var fra ham, at Chefen fik Melding derom. Den tjenstgørende Adjutant behøvede ikke at være paa dækket, efterat Mandskabet havde faaet deres Løjer ud, ej heller skulde han være det uafbrudt om Dagen, men da han besørgede ethvert signal hejst og var ansvarlig for, at det var rigtigt, og desuden skulde afgive Melding til Admiralen om Alt, hvad der hændte i Eskadren, som kunde ses fra Admiralskibet, og som kunde have Interesse for Admiralen at faa at vide, kan man nok tænke sig, at han paa sin tjenstedag ikke havde megen Tid til sin egen Raadighed. Naar Admiralen var fraborde, repræsenterede Stabschefen ham, og var ogsaa denne undertiden borte, maatte den tjenstgørende Adjutant paa egen Haand besørge de løbende Forretninger. Under Sejl havde en Adjutant Vagt fire Timer ad Gangen, og han maatte da bestandig være paa Dækket, for selv at kunne holde Øje med Skibenes Manøvrer og Bevægelser og give Admiralen Melding desan-

gaaende. Da Admiralen var ansvarlig for Navigeringen af Eskadren, idet det i Instruktionerne hed: „l'amiral donne la route et en est responsable“, maatte Adjutanten ved Pejlinger og Bestikføring følge Sejladsen, for at kunne melde Admiralen, naar det var Tid at vende eller at forandre Kurs; man fik derved fri Adgang til Kaartet, som ellers laa i Chefens Kabinet og omtrent var en lukket Bog for Vagtkhefen.

Det personlige Forhold, hvori jeg nu kom til at staa til Admiral de la Susse, medførte naturligvis, at jeg efterhaanden lærte ham langt bedre at kjende, end jeg under andre Omstændigheder vilde have havt Lejlighed til; jeg vil derfor nu omtale ham lidt nærmere. Han var den Gang en Mand paa 64 Aar, høj og rank af Væxt, og havde vistnok i sin Ungdom været en smuk Mand. Aarene tyngede endnu ikke meget paa ham, kun havde de givet ham en noget stiv Gang, men han bevægede dog sit spinkle Legeme med temmelig Lethed. Han var meget nærsynet, men ved Hjælp af den lille enkelte Kikkert, som altid laa i Baglommen paa hans Frakke, og som han ideligt be-

nyttede, saae han dog som en Falk, og det var meget sjældent, at Noget undgik hans Opmærksomhed, naar han spadserede frem og tilbage paa Vægtergangen udenfor sin Kahyt. I flere Aar havde han ikke været tilsøs, han havde været Medlem af conseil des travaux i Paris, og jeg tror ikke, at han før havde kommanderet nogen større Flaadeafdeling. Men han havde et vist Ry paa sig som Skibschef, og navnlig skal Linieskibet „Inflexible“, som han i 1840 kommanderede i Admiral Lalandes Eskadre, og hvor han, som allerede nævnt, havde min forrige Chef paa „Henri IV“ til Næstkommanderende, have været et Mønsterskib, som udmærkede sig ved sine smukke og dristige Manøvrer og sin fortrinlige Organisation. Som Eskadrechef var han meget stræng, stillede store Fordringer til sine Skibschefer og var ubarmhertig i ved Signal at rette de Fejl, som han saae blive begaaede, og udtale sin Misfornøjelse, naar et Skib manøvrerede slet. Jeg har saaledes set ham ved Signal beordre den vagthavende Officer paa et af Eskadrens Skibe sat i Arrest, fordi han gjentagende Gange paa sin Vagt havde handlet imod en given Ordre,

og det hændte meget jevnligt, at Admiralen lod hejse Signal for, at han var misfornøjet med den Maade, hvorpaa det eller det Skib manøvrerede. Da engang Admiralskibet havde været uheldig under en Evolution, hvor Chefen selv skulde passe det rette Øjeblik til at begynde Manøvren, beordrede Admiralen sin vagthavende Adjutant at hejse Signalet: „l'amiral est mécontent de la manière dont manoeuvre la „Ville de Paris““. Dette Signals Betydning blev nu aflæst af Flagmændene, som meldte det til den vagthavende Officer og til Chefen, imedens alle de andre Skibe hejste Signal for, at de havde forstaaet Signalet. Admiralen ræsonnerede sagtens som saa: „Alle mine andre Skibschefer blive irettesatte ved Signal i hele Eskadrens Paasyn, min egen Flagkaptain skal ikke være stillet bedre end hans Kammerater“. En saadan Opfattelse var ganske vist retfærdig, men den var stræng og kan maaske kaldes hensynsløs. Dog, denne Strænghed i Kommando fra oven virkede igjennem hele Eskadren: Cheferne vare formelig bange for Admiralen, men derfor gjorde de ogsaa deres Yderste, for i alle Retninger at tilfredsstille ham; Officererne vidste,

at Admiralens skarpe Blik gled hen over Skibene lige fra Mers til Vandgang, derfor passede de paa, at ingen Uordener fandt Sted, som ved Signal kunde blive paatalte; og Mandskabet vidste, at naar en Sejlbeslaaning eller et andet Arbejde blev langsomt udført, saa kom de til at gjøre det om. Admiralens Aand og Jernvillie trængte igjennem det Hele, og efter de franske Officerers Mening havde Evolutionseskadren sjeldent eller aldrig været i saa god Disciplin og saa god Orden som under Admiral de la Susses Kommando. Han hørte til de Officerer i den franske Marine, som gik under Navnet Anglomaner, idet han i mange Henseender beundrede denne Nation og dens Marine, og undertiden kom med en lille Yttring paa Engelsk, hvilket Sprog han iøvrigt ikke var istand til at tale flydende. Jeg bilder mig ind, at Admiral Jervis var hans Forbillede, idet mindste var der meget i hans Kommandonaade, som mindede om den store engelske Admiral, som ved en stræng Haandhævelse af Disciplinen havde formaaet at hæve sin Flaade til et Højdepunkt af Fortrinlighed, efter at have modtaget den under Mytteri og næsten Opløs-

ning af al Kommando. Admiral de la Susse var ikke afholdt af sine Chefer, dertil var hans Regimente for strængt, især efter at hans Forgænger i Eskadrechefsposten, Vice-Admiral Parseval-Deschènes, havde ført et langt mildere Scepter; men han havde vidst at sætte sig i Respekt hos dem, og dette havde langt mere at betyde, end den Kjærlighed, som en mild Kommando kan skabe. I det daglige Liv var Admiral de la Susse temmelig stille og inde-sluttet, men han var heftig og opfarende af Natur, og jeg har en Gang, da jeg kom ind til ham, set ham i Hidsighed prygle den Skibsdreng (mousse), som altid havde Plads udenfor hans Kahytsdør for, naar Admiralen ringede, at agere hans Sendebud. Imod mig var han altid meget venlig og elskværdig, han udspurgte mig tidt om vore Forhold hjemme, og omtalte med Begejstring, hvorledes han i sin Ungdom havde set og hørt omtale de to franske Linieskibe, „Danzig“ og „Pultusk“, som under danske Chefer og med dansk-norske Besætninger fra 1808 til 1813 vare stationerede paa Schelden. Hvad disse Skibe kunde udrette, naar de i den store Kejsers Paasyn manøvrerede og sejlede

under vanskelige Forhold i denne Flods snevre, af Grunde og Banker opfyldte Munding, grændsede efter Admiralens Fremstilling til det Fabelagtige. Men formodentlig gjorde Franskmændenes sædvanlige Tilbøjelighed til at overdrive og bruge stærke Udtryk sig gjældende ogsaa ved denne Udtalelse. Ved Admiralens Bord herskede der en stiv og formel Tone, han var ikke Selskabsmand, ledede ikke Konversationen, og der kunde være lange Pauser, hvori der ikke blev talt et Ord. Admiral de la Susse var Pebersvend, men paa Bordet i hans Kahyt stod der et Portræt af en yndig lille Pige paa en halv Snes Aar, som man sagde var hans Datter. Jeg saa senere dette Barn i hans Hjem i Paris.

Som jeg allerede har anført, var Eskadren i Slutningen af November Maaned bleven forøget med de nye Skruelinieskibe „Napoléon“ og „Charlemagne“, og i December havde Tredækkeren „Montebello“ gjort sine Prøvefarter, saa at ogsaa dette Skib blev underlagt Admiralen. Fra Midten af December til midt i Januar laa Eskadren tilankers ved Toulon, men i Slutningen af Januar og den sidste Halvdel af Februar

Maaned vare vi næsten bestandig tilsøs, for at anstille Prøver med de nye Damplinieskibe. Vejret var paa den Tid temmelig uroligt, og vore Krydstogter bleve ofte afbrudte af Storm, som bevægede Admiralen til at søge Ankerplads paa Hyères Rhed. Det er paa denne Kyst Nordvestvinden, den saakaldte Mistral, som især kan blæse meget haardt, og den sætter en høj, krap, og meget urolig Sø. Jeg erindrer saaledes en Beskrivelse af en Storm, som Nelson med sin Flaade maatte udholde i Lyon-Bugten, og som skildres som en af de voldsomste, han nogensinde havde oplevet. Mistralen er en tør og kold Vind, og den har kun den ene gode Egenskab, at den altid blæser med klart Vejr og i Almindelighed kun vedvarer i tre Dage. Naar man i Farvandet ud for Marseille og Toulon faar en Mistral, er det en Generalregel, at man skal ligge bi med bagbords Halse, altsaa nordost over; derved nærmer man sig op imod den italienske Grændse, hvor Kulingen er mindre haard og Søen roligere. Da Admiral Hugon i 1841 med en fransk Eskadre paa 6 à 8 Linieskibe lidt vesten for Toulon om Natten fik en Mistral, som meget

hurtig tiltog i Styrke, laa han underdrejet Sydvest over; Sejlordenen var i to Kolonner, og Admiralskibet befandt sig til luvart. Admiralen vilde gjerne have vendt, og han prøvede flere Gange paa at gjøre Signal til Eskadren desangaaende; men Lanterneerne blæste ud hver Gang, de bleve hejste, og det var umuligt for Admiralskibet at foretage Vendingen uden Signal, fordi den ene Linie af Eskadren befandt sig tæt ilæ af det. I Løbet af Natten led nu alle Eskadrens Skibe meget betydelige Havarier baade paa Skrog og paa Rejsning, saaledes at f. Ex. Admiralskibet, Tredækkeren „l'Océan“, mistede alle sine udenbords Fartøjer, og den følgende Morgen var Eskadren i fuldstændig Uorden, idet hver Chef maatte søge at bjerge sit Skib paa bedste Maade. Jeg erindrer nu ikke mere Enkelthederne ved disse Havarier, men saavidt jeg husker, kom kun et eneste Skib nogenlunde vel beholden fra den Storm, hvorimod eet eller maaske to i næsten synkefærdig Stand kom ind til Ajaccio eller Cagliari. Hver Gang vi nu i Januar og Februar fik en Mistral, gik vi enten ind til Hyères og ankrede der, eller ogsaa holdt vi øster i, og saasnart vi

nærmede os Nizza, bedagede Vejret sig bestandig. De første Gange, Eskadren traf haardt Vejr, fandt jeg, at Franskmændene paa ingen Maade viste sig som dygtige Sømænd, adskillige Merseræer knækkedes, mangfoldige Sejl skjørede, og Rebningerne gik maadeligt; men efterhaanden som vi havde været længere Tid tilsøs, og flere Gange havde havt, om ikke Storm, saa dog meget stiv Kuling, gik Alting langt bedre, man mærkede, at det var Øvelse som manglede, at Eskadren havde ligget saa længe tilankers og som Exercits udført Manøvrer med Sejl og Rejsning, at baade Officerer og Mandskab havde glemt, hvorledes der skulde tages fat for Alvor, naar Vinden pidskede Sejlene, og Skibet tumledes som en Bolt i den oprørte Sø. Den ufordelagtige Mening, jeg i Begyndelsen havde dannet mig om Franskmændenes Dygtighed som Sømænd, blev efterhaanden bedre og bedre, og imod Slutningen af vor Vintersejlads gik Alting meget godt.

De Forsøg, som skulde anstilles med de nye Skruelinieskibe, gik ud paa at prøve dem i Sejlads i Forhold til de andre Linieskibe, at konstatere deres Sedygtighed under haardt

Vejr, at se hvad deres Maskiner kunde præstere under forskellige Omstændigheder, og at undersøge deres Bugsere-Evne. Jeg har ikke set den officielle Rapport desangaaende, men jeg vil anføre, hvad jeg har optegnet derom.

Skruelinieskibet „Napoléon“, der, som det vil erindres, havde en firbladet Skrue og en Maskine paa omtrent 1000 Hestes Kraft, som ved Tandhjul stod i Forbindelse med Axen, havde under Sejlprøverne sin Skrue diskonnekteret. Det stod i Sejlads noget tilbage for alle Sejlskibene, og navnlig var dette Tilfældet i øjt Vejr, naar Farten var ringe, fordi Skruen først begyndte at dreje rundt, naar Skibet naaede en Fart af omtrent 3 Mil. Denne Underlegenhed i Sejlads var dog ikke saa stor, at Skibet var uskikket til under Sejl at følge med en Eskadre. „Charlemagne“, som bestandig under Sejl havde sin Skrue lettet i Vejret, kunde i Sejlads maale sig med Eskadrens bedste Sejlere; den stod altsaa endel over „Napoléon“. „Montebello“ med sin lille Maskine paa 150 Hestes Kraft og den firbladede Skrue, som først af sig selv begyndte at dreje rundt, naar Skibet løb henved 3.5 Mils Fart, var under alle

Omstændigheder Eskadrens sletteste Sejler, og endskjøndt det aldrig havde været anset som noget velsejlende Skib, antog man dog, at de havde tabt endel i Sejlevne ved at blive omdannet til Skrueskib; det sejlede nu saa slet at det altid vilde sinke den Eskadre, hvortil det hørte. Som Søskibe var der intet Særligt at bemærke ved noget af de nye Skibe, dere Bevægelser vare vel omtrent lige saa jævne og rolige som de gamle Skibes, men den store omdrejende Skrue paa „Napoléon“ viste dog under haardt Vejr, at den forvoldte alvorlige Ulemper. I svær Sø, baade naar Skibet læ underdrejet, og naar det rumskjøds løb en betydelig Fart, huggede Skruen nemlig saa voldsomt, at man var nødt til at sætte den i Forbindelse med Axen, hvis man ikke vilde ud sætte enten Skruen eller Agterstevnen for Ha varier, og derved mistede naturligvis Skibet betydeligt baade med Hensyn til Sejlads og Styring. Som Dampskib viste „Napoléon“ sig meget vellykket, og dets Bygmester fejrede saa Henseende stolte Triumfer. Den største Fart i stille Vejr, som opnaaedes, var lidt over 12, og med en Merssejls Kuling og temmelig

Sløb imod løb det 9.5; „Charlemagne“ løb under samme Omstændigheder henholdsvis 9. og 4.5, og Avisodamperen „Caton“ 10 og 6. „Napoléon“ slæbte i omtrent stille Vejr to Linieskibe ned en Fart af 8.5, og med en Tredækker og to Linieskibe paa Slæb løb det 5.8, imedens „Charlemagne“ med et Linieskib naaede en Fart af 5.8. Jeg har aldeles ikke omtalt „Montebello“ som Dampskib, fordi dets lille Maskine efter de første Prøver, hvor Skibet i Stille naaede en Fart af 6 Mil, blev erklæret for ubrugelig, da den var for svag i sin Konstruktion; den benyttedes slet ikke under hele Prøvesejladsen.

Hvad nu Resultaet af de anstillede Forsøg angaar, da tror jeg at udtale den almindelige Mening hos de franske Søofficerer ved at sige, at det var Skibe som „Charlemagne“, der nærmest maatte betragtes som Typus for den Slags Krigsskibe, som ved Indførelsen af Dampkraften i Linieskibene i den nærmeste Fremtid maatte anses for den hensigtsmæssigste. Vel indrømmede man, at Skibe som „Napoléon“ under mange Forhold kunde være til væsentlig Nytte, men det var et meget kostbart Skib baade at

bygge og holde i Søen, naar Dampkraften ofte skulde anvendes, derfor mente man, at ingen Marine kunde evne at holde mange af den Slags Skibe. Nogle Fuldkraftslinieskibe ansaa man det nok rigtigt for enhver stor Marine at have til Anvendelse under særegne Forhold men man antog dog en Maskinkraft som „Charlemagne“s for i Almindelighed at være tilstrækkelig. Meningerne vare utvivlsomt til Gunst for en Skruebrønd, som tillod Ophejsning af Skruen og muliggjorde et Eftersyn eller en Ombytning af denne, uden at Skibet behøvede at komme i Dok. For et Skib, der var bestemt til baade at være Dampskib og Sejlskib, ansaa man den firbladede Skrue som forkastelig. Over Skibe som „Montebello“ brød man Staven fuld stændigt.

Nutildags, da alt Krigsmateriel er ganske anderledes kostbart, end det var den Gang, og hvor et stort og tidssvarende Pantserskib koster to eller tre Gange saa meget, som „Napoléon“ havde kostet at bygge, nu kan det maa ske synes forunderligt, at de økonomiske Hensyn i en væsentlig Grad kunde komme i Betragtning ved Anskaffelsen af nye Skibe;

men man maa vel erindre, at Sejlskibene paa en Tid udgjorde Hovedstyrken af alle Landes Flaader, at man endnu ikke havde fuld Tillid til Dampmaskinerne ombord, og at man mente, at den Bevægkraft, som Vorherre gratis levede, dog altid vilde være den, som hyppigst vilde blive anvendt ombord i Krigsskibene. De ældre Officerer, som havde faaet deres Uddannelse, imedens Sejl og Rejsning vare Chefernes Stolthed og Skibenes bedste Prydelse, kunde vanskeligt gjøre sig fortrolige med den Tanke, at deres Betydning skulde formindskes, og et andet Fremdrivningsmiddel end Vinden skulde blive det vigtigste under Krigsforhold.

Efter at Sejlprøverne vare endte, kom Eskadren i Begyndelsen af Marts til Toulon.

Endskjøndt vi havde tilbragt en Del af Vinteren tilsøs, havde vi dog fra December Maanedes Begyndelse, naar alle Ankerdagene summeres op, ligget mindst to Maaneder tilankers ved Toulon. Livet i denne By var ikke videre morsomt, jeg kjendte i Begyndelsen ingen Familier og gik derfor kun lidt iland. Der fandtes paa Eskadren, foruden os tre danske Officerer, endnu en Svensker og en Normand,

med hvem vi stod paa en meget god kammeratlig Fod. Nogle af dem havde lejet Værelser iland, og i disse mødtes vi saa jevnligt til munter Samtale i vore Modersmaal. Efter Nytaar blev Selskabeligheden i Byen større, og i Karnevalstiden bleve Ballerne temmelig hyppige. Ved Hjælp af mine franske Kammerater blev jeg indført i adskillige Familier, og da Fastetiden satte en Stopper paa alle selskabelige Glæder, var jeg netop kommen saa vidt, at jeg fandt Toulon en meget morsom og behagelig By og dens unge Damer højst indtagende og elskværdige.

Vor Orlov hjemme fra lød oprindeligt paa to Aar, men da mine to Kammerater ønskede at komme paa en lang Søtur, havde de ansøgt Marineministeriet om nogle Aars Forlængelse. Denne var bleven dem tilstaaet, ligesom ogsaa jeg blev underrettet om, at jeg, hvis jeg ønskede det, maatte blive borte i fem Aar. Dette var imidlertid ikke min Hensigt. I længere Tid havde mine to Kammerater ved Henvendelse til Gesandt, Marineminister, Marinepræfekt og Eskadrechef søgt at komme paa en lang Expedition, men først i Marts Maaned lykkedes

et den ene af dem at komme bort med Hjul-
ampskibet „Colbert“ til Station i Kina og den
anden med Sejlkorvetten „Euridice“ til Vest-
ysten af Sydamerika. Jeg var nu ene Dansk
lbage, følte naturligvis et stort Savn ved at
mine gode Venner sejle bort, men var dog
lad over, at ikke ogsaa jeg havde besluttet
mig til at forlænge mit Ophold i den franske
Marine og drage bort til fjernere Lande. Jeg
til senere faa Lejlighed til at udtale mig nær-
mere i saa Henseende.

I Februar og Marts begyndte Bladene at
deholde Efterretninger fra Orienten, som ty-
ede paa, at Forholdet imellem Rusland og
Tyrkiet blev mere og mere spændt, ja endogsaa
havde antaget en truende Karakter. Anlednin-
en dertil var de i Tyrkiet boende Kristnes
undertrykte Tilstand, hvilke den russiske Kej-
ser paastod sig forpligtet til at beskytte; men
den sande Grund var vistnok Kejser Nikolaus's
argjerrige Planer imod Tyrkiet, som efter hans
lening gik sin Opløsning imøde, og han vilde
derfor gjerne have Anledning til at blande sig
i dets indre Anliggender, for at sikre sig Part
„den syge Mands“ Efterladenskaber. I Slut-

ningen af Februar var Fyrst Menschikoff ankommen til Constantinopel i overordentlig Sendeelse med et stort militært Følge, og havde paa en bestemt og i Formen stødende Maade fordret Garantier for Overholdelsen af de Kristnes Rettigheder og Erkjendelsen af Ruslands udelukkende Protektorat over Sultanens kristne Undersaatter. Frankrigs og Englands Gesandter havde opfordret Porten til at afslaa disse Fordringer. Disse Efterretninger bragte naturligvis mangen politisk Diskussion tilveje ibland Eskadrens Officerer, og den almindelige Mening var, at disse Konflikter vilde føre til en Krig imellem Vestmagterne og Rusland, ved hvilken Lejlighed de franske Officerer glædede sig til at „écraser“ den russiske Flaade.

Den 20de Marts modtog Admiralen en Telegramdepesche fra Marineministeren, hvorved han beordredes til at holde sig klar til at afgaa med Eskadren til Levanten. Der blev nu en almindelig Travlhed for at faa Skibene provianterede og forsynede i alle mulige Retninger man tog Afsked med sine Bekjendtere iland og der herskede i Eskadren en almindelig Glæde over den Udsigt til Virksomhed, som nu viste

sig. Admiralen ventede kun paa sine nærmere Instruktioner. Disse ankom den 22de, og den følgende Dag om Morgenen afsejlede Eskadren fra Toulon. Den bestod da af Tredækkerne „Ville de Paris“ (Admiral de la Susses Flag-skib), „Valmy“ (Kontre-Admiral Jacquinots Flag-skib) og „Montebello“, Linieskibene „Henri IV“, „Bayard“ og „Jupiter“, Skruelinieskibene „Napoléon“ og „Charlemagne“ samt Hjuldampfregatten „Sané“. Dampfregatterne „Mogador“ og „Magellan“ vare ikke sejlklaare, og Skruedampere-
ren „Caton“ var Aftenen før gaaet til Marseille, for at afhente den franske Ambassadør M. de Lacour og føre ham til Constantinopel. Vi forlod Toulon med en frisk Brise af nordvest, som nogle Timer efter tiltog til en fuldstændig Storm. Bestemmelsen signaliseredes at være Salamis, og de forskellige Anduvningspunkter Isle de Toro (Sydvestspidsen af Sardinien), Kap Bon, Kap Passaro (Sydpynten af Sicilien) og Kap Malea eller St. Angelo paa Morea. Om Eftermiddagen signaliserede „Napoléon“, at dens Skrue slog voldsomt, og at den var nødt til at sætte den i Forbindelse med Axen: den drejede da til Vinden for at udføre dette. Eskadren

fortsatte imidlertid sin Kurs, og „Napoléon“ tabtes snart afsigte tilligemed „Sané“, der ikke kunde følge de andre Skibe. Søen var meget svær, adskillige Sejl skjøredes, „Ville de Paris“ ene Fokkelæsejlsbom sloges bort af Søen, og Linieskibet „Bayard“ mistede et af sine Side fartøjer. Det blæste meget haardt hele Natten, men Vinden var god, og vi løb en smuk Fart. Den følgende Morgen var det løjet endel af, og vi satte Kurs efter Sydenden af Sardinien. „Napoléon“ og „Sané“ vare ude af Sigte. Den 25de om Morgenen Kl. 4 passerede vi imellem Øen Sardinien og Isle de Toro, en lille, men temmelig høj Klippeø, som ligger omtrent fire Kvartmil i Søen, og som kan passeres ganske nær. Admiralen var selv paa Dækket, indtil Eskadren var igjeunem det smalle Løb, og der var maaske ikke enhver Admiral, som om Natten vilde gaa indenom Toro med en Eskadre, men Admiral de la Susse var en rask Mand, der ikke var bange for at nærme sig Land og hellere vilde benytte et snevert Løb og derved faa sikker Landkjending, end gaa langt udenom en Pynt, i hvis Nærhed der i Kaartet var afmærket nogle blinde Skjær, som man rigtignok

vivlede paa existerede. Da det blev lyst, fik i Øje paa „Napoléon“ ret forude. Den holdt ed imod os, indtog sin Post i Linien og telegraferede: „at den havde været under Damp for at indhente Eskadren; at den en Tid havde været nødt til at bære af, da den var læk; at skibet havde været i alvorlig Fare, da Vandet var steget op til Gulvet i Maskinen og havde lukket Fyrene; at den havde forlangt Eskorte af „Sané“; at der nu ikke var mere Fare, men at den lækkede betydeligt ved Spildevandsrøret, hvilket man var ifærd med at reparere saa godt som muligt; og at den var nødt til at skifte sin Skrue konnektet“. „Sané“ havde forladt den, da Faren var forbi, og var forude. Admiralen gav „Napoléon“ uafhængig Manøvre. Som dens Chef altsaa kunde benytte efter Omstændighederne. Den satte Kurs med Eskadren og fulgte denne indtil den følgende Morgen, da den bad om Tilladelse til at søge Havn, fordi den trak meget Vand og ikke var i god Stand til at holde Søen. Vi befandt os den Gang i Bugten ud for Tunis med Bramsejls Kuling af sydost, og da Admiralen svarede „Ja“ til „Napoléon“s Begjæring, stod denne ind paa Tunis

Rhed. „Charlemagne“ havde under det haarde Vejr holdt sin Post fortræffeligt og havde siden ingen Havarier havt. Vi havde nu faaet Modvind, og hele den 26de Marts havde Eskadre holdt krydsende. Natten derpaa havde jeg Vagt fra Kl. 8 til 12; vi vendte for Vinden pr. Kommandemarch Kl. 10, og som sædvanlig vare vi naaet ved at sejle paa „Henri IV“, der var Agtermand i første Kolonne. Chefen havde nemlig den uheldige Vane aldrig at støtte for Luve itide; naar vi vare paa den modsatte Kompassstreg af Bidevindskursen, kommanderede han „Ret saa!“, men førend der blev støttet mod Roret, var Skibet luvet for højt op, og da Skib, som man nøje skulde passe at holde i luvart, befandt sig ilæ, saa at Roret maatte lægges helt op, for at man igjen kunde få Skibet til at falde af. Jeg husker, at jeg efter Vendingen bemærkede til den vagthavende Stabskadet, at vi ufejlbarligt engang vilde sejle paa et andet Skib ved Chefens Maade at man nøvrere paa, uden imidlertid at tænke paa, min Spaadom saa snart skulde gaa i Opfyldelse. Kl. 12 gik jeg tilkøjs i det søde Haab at so-

bligt til den næste Morgen. Men da jeg Kl. 2
 a i min bedste Slummer, blev jeg vækket ved
 t forfærdeligt Stød; jeg sprang strax ud af
 min Køje, aabnede Døren til mit Lukaf og saae
 a en Officer i bar Skjorte komme styrtende
 d af sit Lukaf lige over for mit med det Ud-
 aab: „l'eau vient en grand par mon hublot
 Koøje“ og et Øjeblik efter en Kammerat fra
 Tabolukafet, ligeledes i dybeste Negligée med
 Jdbruddet: „et chez moi aussi“. Af disse
 ttringer kunde jeg nok slutte mig til, at Ko-
 øjnene i deres Lukafer vare blevne ituslagne
 lerved, at vi vare blevne paasejlede af et andet
 Skib, og jeg blev paa samme Tid beroliget, da
 eg dog paa Alt kunde mærke, at Siden af
 Skibet iøvrigt var hel. Jeg gav mig derfor Tid
 il at tænde mit Lys og klæde mig fuldkom-
 nen paa, hvorefter jeg begav mig op paa Dæk-
 ket, imedens Tømmermændene gik iværk med
 at stoppe de aabne Koøjne med Tæpper og
 Matrasser. Ved det første Spørgsmaal, jeg
 anvendte til den vagthavende Adjutant, blev
 let mig fuldkommen klart, hvorledes Paasejlin-
 gen var sket:



Ved at vende for Vinden pr. Kontremarch imedens Eskadren laa i to Kolonner, havde Chefen som sædvanligt ladet lue for højt og var sejlet paa „Montebello“, som var Agtemand i luv Kolonne, og som maaske befandt sig lidt ilæ af sin Linie og noget agten for sin Plads. Heldigvis vare Skibene løbne paa hinanden under en meget spids Vinkel, saa Stødet havde ikke været saa voldsomt, som man skulde tro, det vilde blive, naar to Tredækker løbe paa hinanden med en fem eller sex Mil Fart. „Ville de Paris“ mistede de tre Fartøjer som hang udenbords om Bagbord, nemlig Chefssluppen, en Hvalbaad og en Jolle, foruden at den fik andre smaa Beskadigelser agter; „Montebello“ knækkede Klyverbommen og Forrebramstang, samt fik Kranbjelke og Botelur knust.

Jeg tillagde vor Chef hele Skylden for denne Paasejling, thi om end „Montebello“s Chef maaske kunde have forhindret Sammenstødet ved at luve i Vinden, saa var han dog i sin Ret ved at holde sin Kurs bidevind, og vor Chef maatte bøde for sin Uforsigtighed med ikke itide at støtte med Roret. Det var imidlertid heldigt, at det gik som det gik, thi hvis „Montebello“ var sejlet paa os tvers, kunde Følgerne være blevne meget alvorlige, da det blæste en torebet Merssejls Kuling med temmelig Sø.

Den følgende Morgen var det helt stille, men der var en betydelig Dønning fra den foregaaende Vind, og Skibene laa i Uorden uden Styring. Det var Søndag, og imedens Admiralen og en stor Del af Officersbesætningen vare til Messe, kom der en svag Brise, som Linieskibet „Jupiter“, der var Admiralskibets nærmeste Eftermand, vilde benytte for at indtage sin Post. Ved en maaske lidt uforsigtig Manøvre kom det os for nær, og det kom med sin Sprydrejsning ind over „Ville de Paris“s Hakkebrædt. Begge Skibene gyngede betydeligt ved Dønningen, det var som om der fand-

tes en Tiltrækningskraft imellem de to Kolosser, og endskjøndt man ved Hjælp af Fartøjer søgte at fjerne dem fra hinanden, tørnede de dog adskillige Gange sammen, og „Jupiter“s Anker og Kranbjelke tilføjede vort Skib betydelige Beskadigelser. Gudstjenesten blev afbrudt, Admiralen og alle Officererne kom paa Dækket og bleve her modtagne af et temmelig uhyggeligt Syn. Over vore Hoveder svævede „Jupiter“s Sprydrejsning i ganske nær Berørelse med vor Mesanrejsning, begge Skibene bevægede sig bestandigt op og ned, og de to Rejsninger truede hvert Øjeblik med at tage fat i hinanden, sønderbryde hinanden og sende os Stumperne ned paa Hytten. „Jupiter“s Forende tørnede gjentagende Gange voldsomt imod „Ville de Paris“s Agterende, saa at det rystede i hele Skibet, og ved hvert Stød hørte man, at Noget knustes. Vore tre Hækfartøjer sloges aldeles itu, Vægtergangene beskadigedes betydeligt, Gallerierne om Bagbord knustes, og vor Mesanbom knækkedes. Heldigvis gik Rejsningerne fri af hinanden, men man saae ingen Ende paa denne Ødelæggelse, da man intet virksomt Middel havde til at faa Skibene ad-

skilte, og Situationen var højst uhyggelig. Endelig kom der en lille Brise, som gav „Ville de Paris“ Fart, og derved kom Skibene klare af hinanden. „Jupiter“ havde næsten Intet lidt, da den havde bouget Stødene fra sig med Anker og Kranbjelke; men Admiralskibet havde ved de to Paasejlinger i Løbet af otte Timer mistet sex Fartøjer, af hvilke de to vare Admirals Stadsfartøjer, foruden de øvrige Havarier, som jeg har anført.

Da vi passerede Malta, blæste det en Storm med meget svær Sø, men Vinden var god, og vi løb en smuk Fart. Omtrent 36 Timer efter, at vi vare forbi denne Ø, bleve vi om Natten præjede af en engelsk Skruekorvet, som havde indhentet os og kom løbende op paa Siden af Admiralskibet. Da Franskmændene ikke kunde forstaa, hvad der blev præjet paa Engelsk, lod Admiralen mig purre med Anmodning om, at jeg vilde komme paa Dækket for at tale med Engelskmanden. Denne præjede da, at han havde noget Vigtigt at meddele Admiralen fra Admiral Dundas i Malta. Jeg spurgte ham fra Admiralen, om han kunde præje, hvad han havde at meddele, eller om han ønskede at

komme ombord. Da hans Svar lød, at han ønskede at tale med Admiralen, blev der gjort Natsignal til Eskadren om at brase bak, og den engelske Chef kom ombord. Jeg var som Tolk tilstede ved hans Samtale med Admiralen, da ingen af dem var synderlig stiv i at tale andet Sprog end deres Modersmaal. Han meddelte Admiralen, at man fra Malta havde set den franske Eskadre passere, og at Chefen for den engelske Middelhavseskadre, Vice-Admiral Dundas, havde sendt ham efter os for at sige, at den engelske Flaade havde Ordre til at forblive i Malta, at Tilstanden i Orienten var rolig, og at den franske Admiral skulde være velkommen i denne Havn med Eskadren, saafremt han efter det haarde Vejr, vi havde havt, kunde ønske at stoppe op der. Admiralen takkede for Tilbudet, men sagde, at han havde sine Ordre, som han maatte følge, og vilde fortsætte sin Rejse. Efter en halv Times Forløb gik Engelskmanden fraborde, vi braste fuldt, og han satte igjen Kurs efter Malta.

Vi fortsatte nu vor Rejse med god Vind og smukt Vejr indtil Kap Matapan, hvor Vinden sprang om til nordost med haardt Vejr.

Dette stod dog kun paa en Dags Tid, og det var med sydlig Vind og yndigt Foraarsvejr, at vi stod nord paa i Arkipelagus. Skruelinieskibet „Napoléon“, som havde forladt os ved Tunis, indhentede os under Damp i Arkipelagus, ligeledes Dampfregatten „Sané“, som vi havde tabt af Sigte samme Dag, vi forlod Toulon, og Dampfregatten „Magellan“, som ikke var sejlklaar ved vor Afgang derfra. Admiralen havde saaledes den Glæde at have hele sin Eskadre samlet, da vi den 4de April om Middagen ankrede paa Salamis Rhed.

Denne fra den fjerneste Oldtid saa bekjendte Rhed, hvor Temistokles ved Hjælp af de græske Træmure ødelagde Kong Xerxes's mægtige Flaade og derved frelste Grækenland, ligger en Milsvej vestenfor Piræus og dannes af Øen Salamis, som beskytter den fuldkommen imod Syd; den er aldeles lukket for alle Vinde og er saa stor, at den største Flaade kan finde Plads paa den. Landet, som indeslutter den, er goldt og bart, man ser ikke et Træ, saa langt Øjet rækker, intet Græs dækker Jorden, Veje og Stier fandtes den Gang ikke, og naar man kom iland paa den øde Kyst, maatte man med stort

Besvær springe fra den ene Sten til den anden for at komme lidt ind i Landet.

Piræus Havn er meget rummelig, og Indløbet til den overordentlig smalt, men den trængte i 1853 betydeligt til at opmudres, da der kun midt i den var Vand nok til nogenlunde dybgaaende Skibe. Byen Piræus var den Gang højst ubetydelig, den havde vistnok ikke 1000 Indbyggere, og Husene i den bestod mest af Pakhuse, Handelsboder og offentlige Bygninger.

Fra Piræus til Athen er der lidt over en Mil, og der fandtes den Gang en efter græske Forhold ret god, men forfærdelig støvet, Landevej op til Hovedstaden; i en tarvelig Vienvogn rullede man afsted dertil, Akropolis vinkede i det Fjerne, og med glade Forventninger om de Underværker fra en længst forbigangen Tid, som man der skulde se, higede man efter at naa det berømte Athen, dette Oldtidens Sæde for Videnskab og Kunst, hvor Sokrates og Plato havde levet, tænkt og skrevet, hvor Demosthenes havde talt, og hvor Phidias og hans Disciple havde hævet Billedhuggerkunsten til en Højde, som Nutiden ikke har været istand til at naa. Til højre lidt udenfor Byen

kom man forbi Theseustemplet, den bedst konserverede af Athens større Bygninger fra Oldtiden, saa kjørte man ind i en af Hovedgaderne, der var slet macadamiseret og uden Fortoug, og standsede ved et ret godt Hotel i Nærheden af Kongens Slot. Men man blev ikke længe i Hotellet, Hovedformaalet for Turen til Athen var at se Akropolis og Parthenon, og derhen rettede man snart sine Skridt. Hvad man der ser af Mesterværker i Bygnings- og Billedhuggerkunst maa tiltale selv den mest uindviede i Kunstens Hemmeligheder, og endskjøndt Alt, hvad Øjet møder, kun er Ruiner og Fragmenter, hvorpaa Tidens Tand ikke har gnavet syndeligt, men som menneskelig Vold, Barbari og Vandalisme har reduceret til Stumper og Stykker, staar man dog i taus Beundring foran de skønne og mægtige Søjler fra Pallas Athenes Tempel, de dejlige Karyatider paa Erechtheet og de vidunderlige Basreliefer, paa hvilke Klædebondet i bløde og naturlige Folder halvt bedækker de skønneste menneskelige Former, som det er muligt at tænke sig. Jeg var under den franske Flaades Ophold ved Salamis fire eller fem Gange i Athen, og hver Gang besteg

jeg Akropolis; senere besøgte jeg Grækenland med en dansk Fregat, og i 1872 opholdt jeg mig tre Maaneder i Athen. Jeg har saaledes havt Lejlighed til mange Gange at opfriske Minderne om mit første Besøg paa Akropolis, og hver Gang har min Beundring været lige stor, og min Interesse for hvad jeg saae usvækket. Athen var i 1853 en By paa imellem 30 og 40,000 Indvaanere, men den var under stærk Udvidelse, og hele nye Kvarterer vare under Opbygning. Den græske Nationaldragt var den Gang meget almindelig, og da jeg tilfældigvis befandt mig i Athen paa Aarsdagen for Grækenlands Uafhængighedserklærelse den 6te April, som var en Festdag over hele Landet, havde jeg Lejlighed til at se en stor Menneskemasse samlet i denne maleriske og ret klædelige Dragt. Nu er Nationaldragten efterhaanden næsten ganske gaaet af Brug i Hovedstaden.

Da Admiralen tilligemed alle sine Skibschefer skulde have Audients hos Kongen af Grækenland, valgte han mig til at ledsage sig som Adjutant. Jeg tror nok, at Grunden til, at hans Valg ved den Lejlighed faldt paa mig, var, at han vidste, at Dronningen af Græken-

and var en født Prindsesse af Oldenburg, og ved Franskmændenes almindelige Mangel paa Kjendskab til nordiske Forhold antog han, at man i Oldenburg og i Danmark talte det samme Sprog; han mente derfor det vilde mere Dronningen at tale med en halv Landsmand. Kongen modtog os i Palikardragt. Han var den Gang henved fyrretyve Aar gammel, høj, meget mager, næsten skaldet og ganske usædvanlig styg. Han talte ret godt Fransk, men hans Konversationstalent lod ikke til at være stort, da han havde Vanskelighed ved at finde paa Noget at sige til de forskjellige Officerer. Dronningen, som var i dyb Sorg for sin nylig afdøde Fader, var den Gang omtrent 35 Aar gammel, temmelig lille af Væxt, men meget gratiøs i sine Bevægelser, endnu ret smuk og meget livlig i sin Tale. Admiralen forestillede mig for hende som en dansk Officer og halv Landsmand af hende, men han havde den Skuffelse at høre hende tale Fransk til mig. Kun lidt anede jeg den Gang, at jeg 12 Aar efter skulde komme paa det samme Slot og der finde en dansk Kongesøn og tidligere Søkadet paa Tronen, eller at jeg omtrent 19 Aar efter skulde komme til

at bo tre Maaneder hos denne Konge i Følge med hans Forældre, vor egen Konge og Dronning.

Den franske Flaades Ophold ved Grækenland var neppe vel set af Nationen, man vidste jo, at det var en Demonstration imod Rusland i Anledning af denne Magts Uenighed med Tyrkiet, og da det græske Folk for kun omtrent tyve Aar siden havde afkrystet det forhadte tyrkiske Aag efter en langvarig og blodig Kamp, ønskede man en Krig imellem de to Riger, for maaske, ved direkte eller indirekte at deltage i den, at opnaa en Udvidelse af Grækenland imod nord. Det var en anseelig Søstyrke, som nu var samlet ved Grækenlands Kyster; Admiral de la Susses Eskadre førte omtrent 800 Kanoner med en Besætning af 10,000 Mand, og under hans Kommando stillede sig den 12te April Kontre-Admiral Romain-Desfossés, der hidtil selvstændigt havde været Chef for Stationen i Levanten med sit Flag på Dampfregatten „Gomer“.

I Piræus Havn laa der tre russiske Krigsskibe, nemlig to Korvetter og en Brig, en amerikansk Fregat med commodore Stander, en

græsk Korvet og et Par græske Smaaskibe. Det var ret betegnende, at den amerikanske commodore ved sin Ankomst til Piræus nægtede at ville salutere det franske Vice-Admiralsflag, fordi en commodore den Gang var den højeste militære Værdighed i den amerikanske Marine og derfor efter hans Mening svarede til en fransk Admiral. Følgen deraf var, at der aldeles ingen Forbindelse fandt Sted imellem Amerikaneren og den franske Eskadre.

Vort Ophold paa Salamis Rhed varede i ti Uger, det var ensformigt og kjedeligt, og Tiden benyttedes til Uddannelse af Besætningerne og Øvelse i Skarpskydning imod fingerede Batterier iland paa Øen Salamis. Flere Gange var der Rygte om, at vi skulde gaa til en anden Havn i Levanten, ja en Gang vare vi endogsaa ifærd med at lette for at gaa til Nauplia; men saa ankom der en fransk Dampbaad med Depecher til Admiralen, og Følgen deraf var, at vi bleve liggende.

Da en Aften en fransk Orlogsdampbaad ankom paa Rheden, og dens Chef kom ombord for at melde sig til Admiralen, blev jeg meget forundret ved i en civil Herre, som kom over

Faldrebet efter ham, at gjenkjende Marinemaler Anton Melbye. Han vidste fra vor Gesandt i Paris, at jeg var ombord i Admiralskibet, og kom for at tale med mig. At jeg blev glad ved at se en gammel Bekjendt, behøver jeg neppe at sige. Da jeg spurgte ham om, hvorledes det gik til, at han var der, sagde han mig, at da han en Dag havde spist hos vor Gesandt, Grev Moltke, havde han yttret Lyst til at gjøre en Tur til Orienten, imedens den franske Flaade befandt sig der, og med sin sædvanlige Elskværdighed havde Greven da tilbuddt at udvirke Tilladelse hos den franske Marineminister til, at Melbye maatte gaa dertil med en Orlogsdampbaad. Denne Tilladelse blev med stor Beredvillighed givet, og Melbye var strax rejst til Toulon, hvorfra han med det første Dampskib, som gik til Levanten, fik fri Passage og frit Ophold ombord. Nu var han der, og han spurgte saa mig, om hvad jeg mente han videre burde gjøre. Jeg raadede ham til at fortsætte Rejsen til Konstantinopel, hvorhen det Dampskib, hvormed han var kommen, var bestemt; jeg antog, at han altid senere kunde faa Lejlighed til at se Eskadren og

maaske komme ombord paa et af dens Skibe. Melbye fulgte mit Raad, og efter at være bleven forestillet for Admiralen, forlod han os igjen. Jeg gjensaae ham senere i Konstantinopel.

Angaaende de politiske Forhold hørte vi ikke meget paa vor Station ved Salamis. Vi vidste, at Fyrst Menschikoff den 21de Mai havde forladt Konstantinopel med hele sit Følge, efter at den tyrkiske Regering havde forkastet et af ham stillet Ultimatum, og at to russiske Armeekorpsere vare samlede i Bessarabien; men om Underhandlingernes Gang hørte vi saa godt som Intet. Jeg erindrer nu ikke paa hvilken Maade, Admiralen havde faaet at vide, at den engelske Flaade snart kunde ventes til Levanten, men jeg husker, at Dampfregatten „Magellan“ blev sendt syd paa til Kap Malea, for at se ud efter den engelske Eskadre, blive der en bestemt Tid, jeg tror 24 Timer, og saa komme tilbage, saafremt Englænderne ikke tidligere vare isigtede. Admiral de la Susse havde nemlig Ordre til at være ved Indgangen til Dardanelerne førend den engelske Flaade. Admiralen søgte om Afskedsaudients hos Kong Otto, og

Alt i Eskadren blev gjort klart til Afgang. „Magellan“ kom tilbage med Efterretning om, at den engelske Flaade endnu ikke var isigte, Admiralen fik Audients hos Kongen en Dag senere, end han havde ventet, og som en Følge deraf kom ogsaa Eskadren afsted en Dag efter, at det egentlig havde været Admiralsens Bestemmelse, men dog saa tidligt, at han troede sig sikker paa at have et Forspring for Engländerne. Vi lettede den 12te Mai om Morgen fra Salamis og kom den 14de om Eftermiddagen tilankers paa Besika Rhed.

Længe før, vi naaede op til Ankerpladsen, fik vi Øje paa Topperne af den engelske Flaade, som allerede laa tilankers paa Rheden. Det gjorde os naturligvis ondt, at Engelskmændene vare komne forud for os, og navnlig maatte Admiralen føle sig ilde tilmode derved, da han havde Ordre til at være der først. At man fra Dampfregatten „Magellan“ Intet havde set til dem ved Kap Malea, forklaredes senere derved, at den engelske Flaade om Natten var gaaet sønden om Øen Cerigo, og under Bugsering hurtigt var naaet op igjennem Arkipelagus. Den franske Eskadre ankom under Sejl og

skulde nu indtage sin Ankerplads, imedens alle de engelske Officerers Kikkerter vare rettede paa Skibene. Det er naturligt, at Alle, lige fra den højeste Officer til den mindste Skibsdreng, gjorde deres Yderste, for at Alt ved Ankringen skulde gaa saa godt som muligt, enhver Nerve var spændt, enhver Muskel blev anstrængt, og aldrig tror jeg, at der paa nogen Eskadre har hersket en saadan Stilhed og Ro som den, der fandtes paa de franske Skibe, da det ene efter det andet kom ned paa Ankerpladsen, hvor Ankerne faldt nøjagtigt paa det Sted, hvor de skulde staa, og hvor Sejlene besloges med en Hurtighed, som var beundringsværdig. Eskadren ankrede i to Kolonner med fire Linieskibe i hver Linie, og det var navnlig den første Kolonne, der laa Englænderne nærmest i en Afstand af tre Kabbellængder, som under Ankringen manøvrerede aldeles fortrinligt, saa at neppe den strængeste Kritiker kunde finde Noget at udsætte. Den engelske Eskadre var ankommen Aftenen før, men den laa endnu næsten i Uorden, og først den følgende Dag, da den engelske Admiral havde set, hvor smukt de franske

Skibe laa i Linie, begyndte man at rette paa Ordenen.

Den engelske Flaade bestod ved vor Ankomst af Tredækkerne „Britania“ (Admiralskib) og „Trafalgar“, Linieskibene „Albion“, „Rodney“, „Vengeance“ og „Bellerophon“, Fregatten „Arethusa“, Hjuldampskibene „Retribution“, „Fury“, „Firebrand“, „Sampson“, „Tiger“, „Inflexible“ og „Furions“, samt Skruekorvetten „Niger“. De engelske Linieskibe fandt jeg paa ingen Maade smukke, de franske stod i saa Henseende langt over dem, ej heller syntes jeg, at de taklede bedre end de franske. Det eneste af de engelske Skibe, som jeg fandt fuldendt smukt, var Sejlfregatten „Arethusa“ paa 50 Kanoner; jeg veed ikke, om det var et nyt eller et ældre Skib, men det var en af de smukkeste Fregatter, jeg nogensinde havde set. Jeg kom til at ligge sammen med den engelske Flaade i omtrent otte Maaneder, var ofte ombord i forskjellige Skibe, talte saa jevnligt med de engelske Officerer, og fik derved god Lejlighed til at danne mig et Begreb om, hvorledes deres Organisation og Kommandoforhold vare, sammenlignede med dem i den franske Flaade. Den

engelske Admiral havde ingen Stab, hans Flagkaptajn gik ham maaske tilhaande med hans Kommando ved Affattelsen af Ordre o. desl., men det var egentlig Admirals „flag-lieutenant“, paa hvem det meste Arbejde hvilede, og som var hans højre Haand. Han havde kun den ene Adjutant, som altid maatte være tilstede, og hvis Forretninger derfor næsten vare uoverkommelige. Dette indrømmede ogsaa de engelske Officerer, men en saadan Post var en sikker Vej til Forfremmelse, og derfor holdt en Mand ud som Flaglieutenant, saa længe hans Kræfter slog til. Den franske Admiral derimod havde sin Stabschef og tre eller fire Adjutanter, som udelukkende vare til hans Disposition; det var Stabschefen, som i Almindelighed konciperede alle Ordre, som gjorde Admiralen Forslag til Dispositioner, og som ved Adjutanterne lod den Højstkommanderendes Ordre udgaa til Eskadren. Der herskede paa de franske Skibe en fuldstændig Regelmæssighed i Tjenesten, som i alle sine Enkeltheder gik paa en aldeles militær Maade, hvorimod der i den engelske Eskadre sporedes en langt større Uafhængighed og Selvstændighed for hver enkelt Skibschef,

saa at Tjenesten der langt fra saaledes gik efter en Snor som paa den franske Flaade. Begge disse to Systemer kunne vel have deres Fordele og deres Mangler, og maaske er hvert enkelt af dem særligt egnet for den Marine, hvor det anvendes; men jeg er overbevist om, at det var den militære Aand og den udmærkede Organisation, som den altid udrustede franske Evolutionseskadre havde skabt, der mere end alt Andet bidrog til, at den franske Flaade paa denne Tid i alle Retninger kunde hævde sin Plads ved Siden af den engelske, ja maaske endogsaa i nogle Henseender stod over den, om det end villigt skal indrømmes, at enkelte af de franske Chefer, naar de maatte handle paa egen Haand, viste sig som maadelige Sømænd, der kun slet forstod at manøvrere deres Skibe.

Vice-Admiral Dundas, som i omtrent to Aar havde været Chef for den engelske Middelhavsflaade, var en Mand paa 68 Aar, høj, svær og vistnok lidende af Podagra, da han havde Vanskelighed ved at gaa. Fra 1846 til 1851 havde han været Admiraltetslord, havde naturligvis i Aarhundredets Begyndelse deltaget i alle Englands Søkrige, men havde nok i mange

Aar været udenfor aktiv Tjeneste, og jeg tror ikke, at han havde noget stort Navn i den engelske Marine.

Forholdet imellem Officererne paa de to Flaader var jevnt godt, det forekom mig, at der fra engelsk Side blev vist mere Forekommenhed end fra fransk, og at Franskmændene modtog den engelske Høflighed med Mistro. Jeg hørte saaledes Ytringer som: „ces chiens d'Anglais! ils sont trop polis pour être sincères“. Stort Samkvem var der ikke imellem de to Nationers Skibe, men hertil bidrog naturligvis meget, at hverken de franske eller de engelske Officerer i Almindelighed talte andet Sprog end deres Modersmaal, om de end vare istand til at forstaa en fremmed Bog. Jeg var jo i den Retning heldigere stillet, derfor kom jeg vistnok mere sammen med Englænderne, end de fleste franske Officerer gjorde det; men jeg var dog lidt forsigtig med Hensyn til Hyppigheden af mine Besøg i de engelske Skibe, for at ikke Franskmændene skulde tro, at jeg nærrede Sympathier, som jeg i Virkelighed ikke havde.

Besika Rhed ligger to Mil sønden for Indløbet til Dardanellerne og omtrent en Mil nord-

ost for Øen Tenedos, der adskilles fra Fastlandet ved et Stræde paa tre Kvartmils Brede. Kysten danner en lille Bugt, der har en passende Dybde til at ankre paa, men Rheden er ganske aaben for vestlige Vinde og kan kun benyttes som Ankerplads for længere Tid om Sommeren. Det nærmeste Land er ubeboet, man ser ikke et Hus, saa langt Øjet rækker, og først nord paa ved Indgangen til Dardanellerne ser man utydeligt de Fæstningsværker som paa begge Sider forsvare Indløbet. Saa snart Eskadrerne vare komne tilankers, begyndte der paa Kysten at danne sig en lille Koloni af Handlende, som haabede at finde lidt Fortjeneste ved til meget høje Priser at faldbjude Landets Produkter, baade de spiselige og de uspiselige. Saavidt jeg erindrer, satte jeg kun to Gange min Fod iland i de fem Uger jeg stadigt laa tilankers ved Besika. Første Gang var lidt sent paa Eftermiddagen, at jeg fulgte med et Par franske Kammerater vilde røre Benene lidt paa Lilleasiens Grund. Vi gik tvers ind i Landet, hvor der hverken fandtes Vej eller Sti, men derimod en Righed paa Snoge, Frøer, Oldenborrer og Græshopper, som

g aldrig hverken før eller senere har fundet
 age til. Da vi hen imod Mørkningen vendte
 m, befandt vi os pludselig midt ude i en Mose,
 om vi længe forgjæves søgte at komme ud af,
 g hvis ikke Maanen var kommen os til Hjælp
 med sit klare Lys, havde vi vistnok maattet
 lbringe Natten i Sumpen i Selskab med en
 længde væmmeligt Kryb. Endelig lykkedes
 et os dog at slippe temmelig tørskoede igjen-
 em og naa vort Fartøj, som i halvanden Time
 orgjæves havde ventet paa os. Den anden
 gang, jeg vovede mig iland med adskillige Kam-
 perater, var paa en mere romantisk Maade.
 det vi havde besluttet at gaa paa Jagt efter
 Agerhøns imellem Ruinerne af det gamle Troja,
 ler som bekjendt laa i disse Egne. Tidligt om
 Morgenen begav vi os iland, hver med en Bøsse
 paa Nakken og en Pose med Proviant over
 skuldrene. Paa Kysten bleve vi modtagne af
 udskillige Tyrkere, Grækere eller andre Røvere,
 som velvilligst tilbød at agere Vejvisere for os,
 og desuden af en Mængde Hunde, disse Tyr-
 kernes uadskillelige Ledsagere. Vi afslog imid-
 tertid ved Tegn og underlige Fagter ethvert
 Følgeskab, og bleve ogsaa fri for alt Paahæng,

naar jeg undtager en stor Køter, som lod til at have fattet Kjærlighed til mig og ikke vilde skilles fra mig eller maaske min Madpose, som den sandsynligvis havde faaet Færten af. Hvornu denne trofaste Ven havde været en god dresseret Jagthund, som kunde opsnuse og stå for en Flok Agerhøns, havde Følgeskabet ikke været saa galt; men naar Hunden, idet den løb et Stykke foran mig, begyndte at give Hals, naar den nærmede sig en Flok Agerhøns, var den mig ikke til Gavn i min Egenskab som Jæger. Mit Udbytte af Høns var ikke stort, men til Gjengjæld haabede jeg at have den Fornøjelse at finde Ruinerne af det gamle Troja. Dog ogsaa heri blev jeg skuffet. Jeg var ikke saa heldig som Holbergs Chilian at finde en Sten, hvorpaa der med Frakturbogstaver stod skrevet: „dette skal være Troja“, og de Ujevnheder, som fandtes i Terrænet, beviste mig ikke, at jeg stod over de berømte Mure lige saa lidt som de udtørrede Flodsenge, jeg kom over, sagde mig, at jeg var ved de gamle Floder Skamander og Simois. Om end ikke vort Jagtudbytte havde været stort, eller vi arkæologisk Retning havde gjort interessant

pdagelser, havde vi dog tilbragt en meget begyggelig Dag og faaet os en god Motion, da vi om Aften gik ombord, og saa vare vi istand til at kunne fortælle Folk, at vi havde været paa Jagt imellem Ruinerne af gamle Troja. Men det er ikke Alle, som med Sandhed kan sige det.

Sammenlignet med vor Ankerplads ved Salamis, hvor man aldrig saa en fremmed Sejler, var Besika Rhed et meget livligt Sted. Alle de Skibe, som skulde ud og ind ad Dardanellerne, og deres Antal var vistnok den Gang henimod 10,000 om Aaret, passerede i Forbifigte af os, og tyrkiske Krigsdampskibe med mange tropper ombord gik næsten daglig forbi os. Franske og engelske Avisodampere med Depeches her til de to Admiraler ankom ogsaa hyppigt, og Artøjerne fra de mange Krigsskibe krydsede Rheden inanden uophørligt paa Rheden, saa man kunde altid med stor Fornøjelse nyde det dejlige Vejr paa Dækket og bevæbnet med en Kikkert iagttage, hvad der gik for sig paa Søen. Varmen blev efterhaanden trykkende, en hed Nordostvind blæste, og denne førte de over Land sværmende Græshopper ud til os, saa at de paa Solsejlet fandtes i Tusindvis. Over Kysten saas

de som en mørk Taage, og i Forening med Oldenborrerne hærgede disse Dyr Landet saaledes, at der ikke fandtes et Græsstraa eller et Blad paa Træerne, som ikke var halvt fortæret af dem.

Forholdet imellem Admiralerne de la Susse og Dundas var meget venskabeligt, dog saaledes de ikke ofte, da Sproget lagde dem begge Hindringer i Vejen for en let Samtale. Jeg blev flere Gange sendt i Tjeneste ombord til den engelske Admiral, og jeg fandt ham altid meget forekommende og elskværdig. Paa Aarsdagen for Dronning Victorias Tronbestigelse den 20de Juni gav Admiral Dundas en stor Diner for de franske Admiraler og Chefer, som Admiral de la Susse nogle Dage efter gjengjældte.

En halv Snes Dage efter vor Ankomst til Besika kom to tyrkiske Dampfregatter dertil fra Konstantinopel, hver med en Pascha ombord. Fra den ene Fregat blev der saluteret for den engelske Admiral og fra den anden for den franske, de to Paschaer gik ombord hver til sin Admiral, og Besøgene bleve gjengjældte af disse. Jeg ledsagede Admiral de la Susse ved denne Lejlighed, og da det var første Gang,

og saa en tyrkisk Orlogsmand, interesserede dette Besøg mig meget. Fregatten var engelsk af Bygning, ret godt holdt og tidssvarende urustet. Vi bleve ved Ankomsten modtagne af Officererne af Marseillaisen, som blev spillet af et stort Musikkorps, en Melodi, som just ikke passede til de daværende politiske Forhold i Frankrig, hvor den som Nationalsang var bleven afløst af „Partant pour la Syrie“, hvis Melodi var komponeret af Kejserens Moder, Dronning Hortense. I Kahytten bleve vi trakterede med tyrkisk Kaffe og lange Tobakspiber, de saakaldte Schibukker, og Samtalen var just ikke livlig, da den maatte føres ved Hjælp af Tolk. Efterat Besøgene vare udvexlede, gik Dampfregatterne tilbage til Konstantinopel.

Ifølge Indbydelse af den engelske Admiral foretog en Del franske og engelske Officerer i Forening en Tur til Dardanellerne med Dampfregatten „Inflexible“. Dette Stræde er omtrent otte danske Mil langt, og dets Bredde varierer fra en Mil til en Kvartmil, nemlig paa Midten, hvor Europa og Asien nærme sig hinanden, som om de vilde række hinanden Haanden. Det vestlige Indløb imellem Kap Hellas eller

rettere Sedul-Bahr i Europa og Kum-Kaleh i Asien er en halv Mil bredt, og paa begge Sider findes Fæstningsværker, som dog vist i 1855 vare i en temmelig mangelfuld Tilstand. Kysterne op ad Strædet vare ikke smukke; veed saac man hist og her frodige Dale med nette Landsteder, men i Almindelighed er Kysterne stejl og øde, kun af og til forsynet med Batterier. Paa det smalleste Sted findes der stærke Fæstningsværker paa begge Sider, Killis-Bahr i Europa og Sultanieh-Kalessi i Asien, og tæt ved de sidste er der en lille By, hvor de fremmede Konsuler bo. Det var dette sidste Sted, som var Maalet for vor Rejse. Ethvert Skib, som passerer Dardanellerne, maatte den Gang ankre op her for at faa Tilladelse til at passere; der laa derfor bestandig en stor Mængde Skibe til ankers paa denne Rhed. Da vi allerede Klokken fire om Morgen var komne ombord paa den engelske Dampfregat, var Klokken kun syv, da vi ankrede ved den lille Dardanellerby. Vi gik strax iland, de franske Officerer for sig og de engelske for sig, saa os om i den lille By, som Intet frembød af Interesse, og paa Forterne, hvor nogle Kæmpemorterer, som ud-

kastede Stenprojektiler paa 550 Pund, tildrog
 sig vor Opmærksomhed, og fik med stort Be-
 væer opdrevet lidt Frokost. Ved en Visit hos
 den franske Konsul og ved paa Tyrkevis at
 uendrive et Par Timer under den virkelige Ny-
 delse af en Kop grumset Kaffe og den tvivl-
 somme Nydelse af en Narguilet (Vandpibe) eller
 en Schibuk, fik vi dog Tiden til at gaa, indtil
 vi Klokken fire igjen skulde være ombord. Jeg
 var iøvrigt i saa Henseende lidt bedre stillet
 end de fleste af mine Kammerater, da jeg tillige-
 med en fransk Officer var bleven indbudt til
 Middag hos Chefen et Par Timer før, de øvrige
 Officerer skulde være ombord. I det Hele var
 Skibets Chef meget forekommende imod de
 franske Officerer, som i et Antal af omtrent
 tyve gjorde Turen med ham; men hans Office-
 rer viste os Alt andet end Gjæstfrihed, da de
 hverken bød os Vaadt eller Tørt, ja end ikke
 en Stol til at sidde paa, eller indbød os til at
 komme ned i deres Messe. Klokken syv om
 Aftenen vare vi igjen ombord i vore respektive
 Skibe, jeg for min Part bedre tilfreds med vor
 Tur, end de fleste af de franske Officerer vare
 det.

Angaaende de politiske Forhold, da fik vi fra Konstantinopel ikke paalidelige Efterretninger, endskjøndt vel sagtens Admiralen fra den franske Ambassadør fik sikre Meddelelser; vi Andre havde vor meste Visdom fra de franske Blade. Vi vidste, at Russerne den 3die Juli havde besat Donaufyrstendømmerne Moldau og Vallachiet med 30,000 Mand under Gortschakoff uden at møde Modstand, og at Østerrig havde indbudt de fem Stormagter til en Konference i Wien, for at søge at udjævne Stridighederne imellem Rusland og Tyrkiet. Nu maatte vi væbne os med Taalmodighed og se, hvad Diplomaterne formaaede at udrette.

I Begyndelsen af Juli Maaned blev den engelske Eskadre forøget med Skruelinieskibet „Sans Pareil“ paa 80 Kanoner og med en Maskine paa 350 Hestes Kraft. Saavidt jeg erindrér, var det et ældre Sejllineskib, som var bleven omdannet til Skrueskib, det var usædvanlig stygt at se til, og efter de engelske Officerers Sigende var det et ganske mislykket Skib, som man haabede, skulde komme til at svare til sit Navn, og blive „sans pareil“.

Jeg har allerede tidligere omtalt Admiral

de la Susses Alder, og hvis jeg ikke husker fej, havde han i Begyndelsen af Juli fyldt sit 35de Aar, som var Aldersgrænsen for en Vice-Admiral. Efter Reglerne skulde han altsaa nu afgang af og følgelig fratræde Kommandoen af Eskadren; men der var en anden Bestemmelse, som sagde, at naar en Officer blev udnævnt til Medlem af Senatet, blev Aldersgrænsens Virkning sat ud af Kraft. Man antog derfor med Sikkerhed, at Admiral de la Susse vilde blive udnævnt til Senator, da man ansaae det for urigtigt, at den Mand, som i to Aar havde commanderet Eskadren, og som ved sin energiske Kommando havde hævet den til et Højdepunkt af Disciplin og Organisation, skulde fratræde Kommandoen af den netop i det Øjeblik, da der var Udsigt til, at Flaaden skulde komme til at spille en virksom Rolle. Derfor var Forhøret stor og almindelig paa Eskadren, da den 10de Juli med det franske Postdampskib fra Marseille kom en kejserlig Befaling til Admiral de la Susse, om at fratræde sin Post som Chef for Evolutioneseskadren, afgive Kommandoen til Vice-Admiral Hamelin, og afgang til Frankrig. Private Breve fra Frankrig meddelte,

at Admiral Hamelin ved en Telegrafdepeche fra Marineministeren havde modtaget Kejserens Befaling til strax at fratræde Posten som Marinepræfekt i Toulon, for uopholdelig at begive sig til Levanten og overtage Kommandoen af Evolutionseskadren. Ifølge Admiral Hamelins Begjæring var dog hans Afrejse fra Toulon bleven udsat saa længe, at Admiral de la Susse ved Postdampskibet kunde faa Meddelelse om sin Afløsning, saa at hans Eftermand blev fritaget for selv at være den, som bragte ham Efterretningen. Angaaende Grunden til Admiral de la Susses Afløsning, da var det den almindelige Mening, at den havde fundet Sted som Følge af, at han, i Modstrid med sin Ordre, var kommen til Besika efter den engelske Flaade, og at det var Kejseren, som i den Anledning havde forlangt, at han skulde fratræde sin Kommando. Denne Efterretning kom som et Tordenslag for Admiral de la Susse, den gjorde et dybt Indtryk paa ham, og endskjøndt han paa Grund af sin undertiden hensynsløse Stræng-
hed ikke var almindelig afholdt af sine Chefer og Officerer, saa var der dog ikke en Eneste,

som ikke følte med ham, beklagede ham og syntes, at der var sket ham en blodig Uret.

Dagen efter at Admiral de la Susse havde modtaget denne sørgelige og uventede Efterretning, ankom Admiral Hamelin fra Toulon med Dampkorvetten „Pluton“.

Den 14de Juli tog Admiral de la Susse Afsked med Eskadren ved følgende smukke og vemodige Dagsbefaling, som blev oplæst ombord i alle Skibene:

„Til Eskadrens Mandskab.

Idet jeg afgiver Kommandoen af Eskadren, er det mig en Glæde at kunne bevidne Eder min Anerkjendelse af Eders Disciplin, Eders Dygtighed og Eders gode Opførsel, og jeg bringer Eder min Tak for den trofaste Bistand, I have ydet mig i Løbet af to Aar. Med fuld Fortrøstning til Eders Tapperhed og Eders Fædrelandskjærlighed vilde jeg have været stolt over at kommandere Eder paa Kampens Dag; vær bestandig ivrige i Tjenesten og iagttag Disciplinens Love, saa ville I vinde min Eftermands Velvillie, saaledes som I have vundet min, og I ville gjøre Frankrig Ære“.

„Til Eskadrens Officerer.

Jeg afslutter nu en Livsbane, som jeg har viet til virksom Tjeneste for mit Land; mine Bestræbelser have, i Forening med mange af mine samtidige Kammeraters, havt Marinens Fremgang til Maal; jeg nærer det Haab, at de ikke have været frugtesløse, og at de have bidraget til at forberede saa gode Resultater, som jeg af hele mit Hjerte ønsker Eder. Gid den Løhebane, som for de fleste af Eder neppe er begyndt, maa blive lykkelig og hæderfuld! men, hvilken end Eders Skjæbne maa blive, saa glem ikke, at Følelsen af at have opfyldt sin Pligt er den bedste Løn, man kan have.“

Baron de la Susse.

Vice-Admiral, Eskadrechef.

Den følgende Dag overtog Admiral Hameelin Kommandoen af Eskadren. Admiral de la Susse var dybt bevæget, da han forlod „Ville de Paris“, og jeg tror, at der ikke var en eneste Officer af dem, der stod ved Faldrebet for at sige ham Farvel, som ikke havde Taarer i Øjnene. Alles Sympathi fulgte ham, thi om han end ikke var afholdt, saa var han dog respekteret, og saa godt som Alle erkjendte, at

Eskadren i ham mistede en usædvanlig dygtig Fører. Da han satte Foden paa Dampkorvetten „Pluton“, som skulde føre ham til Frankrig, blev hans Kommandoflag nedhalt paa „Ville de Paris“ og saluteret med 15 Skud fra hvert af Eskadrens Skibe, hvilket gjentoges, da Admiral Hamelins Flag kort efter blev hejst, ligesom ogsaa den engelske Admiral deltog i de to Salutter.

Faa Minutter efter, at Admiral de la Susse havde afgivet Kommandoen, lettede Dampkorvetten „Pluton“ og afgik til Toulon. Admiralen blev efter sin Hjemkomst sat „en retraite“ og bosatte sig i Paris, hvor jeg besøgte ham, da jeg paa min Hjemrejse i Marts Maaned det følgende Aar kom dertil. Han havde bestandig vist mig saamegen Venlighed og Forekommenhed, at jeg skyldte ham stor Taknemlighed, og jeg vil altid bevare Mindet om ham i kjær Erindring. Hans sidste Aar vare desværre kun sørgelige, idet han endte sit Liv en halv Snes Aar efter under fuldstændig Sindsforvirring.

Nogle Timer efter, at Admiral Hamelin havde hejst sit Flag paa „Ville de Paris“, udstedte han følgende Dagsbefaling til Eskadren:

„Til Eskadrens Mandskab.

Kejseren har kaldet mig til at kommandere Eder; jeg er lykkelig og stolt derover i det Øjeblik, da vi kunne komme til at hævde Flagets Ære; I ville bibeholde den udmærkede Aand, som besjæler Eder, og I ville vedblive at være under min Kommando det Samme, som I have været under den dygtige Førelse af den udmærkede Sømand, som Marinen og Eskadren nu beklage at miste.“

Hamelin,

Vice-Admiral, Eskadrechef.

Samme Dag blev Eskadren forøget med Tredækkeren „Friedland“, som ankom fra Toulon.

Admiral Hamelin var den Gang en Mand paa 57 Aar, og han havde fra sin Fortid et meget anset Navn i den franske Marine. Hans Væsen var meget forskjelligt fra Admiral de la Susses; imedens denne var heftig, opfarende, stundom lunefuld og hensynsløs, var hans Af løser rolig, høflig, mild og venlig i Tale og Adfærd, og vistnok en meget fin og dannet Mand. Han førte langt fra sin Stillings Tøjler med den Jernhaand, som havde karakteriseret hans

Forgænger, derfor hørte man ogsaa, at Disciplinen i Eskadren efterhaanden slappedes Noget, om end Traditionen fra Admiral de la Susses Kommando heldigvis for en Del vedblev at gjøre sig gjældende. Admiral Hamelin medførte en hel ny Stab, som skulde afløse den forrige; Stabschefen var capitaine de vaisseau, Grev Bouët-Willaumez*), en Mand, der, hvad Livlighed og Virksomhedsaand angaar, havde et stort Navn iblandt sine Kollegaer, men som ogsaa var bekjendt for at være, hvad Fransk-mændene kalde, „un farceur“.

Den Forandring, som havde fundet Sted i Overkommandoen, medførte nu ogsaa en stor Forandring i hele min fremtidige Stilling. Da Admiral de la Susse havde modtaget sin Afgangsordre, og jeg ikke vidste, om hans Eftermand vilde beholde mig som Adjutant, bad jeg Admiralen, om han, førend han afgav Komman-

*) Bouët-Willaumez var i 1870 som Vice-Admiral Chef for den franske Flaade i Østersøen. Som Chef for Pantserbatteriet „Lindormen“ traf jeg denne i Storebelt og var ombord hos Admiralen. Ved sin Virksomhed den Gang høstede han ingen Laurbær.

doen af Eskadren, vilde ansætte mig paa Dampfregatten „Magellan“, som den Gang havde Station ved Konstantinopel, og hvor jeg vidste, at der var en Plads ledig for en lieutenant de vaisseau. Med sin sædvanlige Venlighed imod mig lovede Admiralen, at han vilde sikre mig denne Plads; men ifølge Stabschefens Ønske maatte jeg dog blive en Ugestid, efter at Admiral Hamelin havde overtaget Kommandoen, og vedblive min Adjutanttjeneste, indtil den nye Stab var organiseret. Senere hørte jeg, ja fik endogsaa skriftlig Vidnesbyrd derfor, at Admiral Hamelin vilde have bibeholdt mig som Adjutant, hvis jeg ikke havde udtalt Ønsket om at komme ombord paa en Dampfregat, og jeg negter jo ikke, at dersom jeg havde vidst, at dette vilde blive Tilfældet, havde jeg ikke søgt om at komme bort fra „Ville de Paris“. Jeg havde været der ombord i netop et Aar, stod paa en god og venskabelig Fod med mine Skibskammerater, og det var i mange Henseender en Fordel at være ombord i Admiralskibet. Men hellere end at udsætte mig for ikke at vedblive i den Stilling, som Admiral de la Susses Godhed havde skaffet mig, og maaske

komme til at spille en overkomplet lieutenant le vaisseaus passive Rolle, vilde jeg sikre mig en Plads som tjenstgjørende og vagthavende Officer paa et stort Dampskib, som vel ikke hørte til den nye Slags Skibe, der havde noget Nyt og Interessant at vise frem, men hvis Bevægelighed var større, og hvis aktive Tjenester derfor var livligere end den, som de store Linieskibe hidtil havde havt.

Ved det første Besøg, som Admiral Hamelin aflagde til Admiral Dundas, fulgte jeg ham som Adjutant, og da vor nye Admiral kunde endnu mindre Engelsk end hans Forgænger, og den engelske Admiral neppe talte et Ord Fransk, maatte jeg oversætte hvert Ord, de to høje Chefer havde at sige til hinanden.

Det var med den lille franske Orlogsdamper „Ajaccio“, som Ambassadøren i Konstantinopel udelukkende havde til sin Disposition, og som havde været i en Sendelse til Eskadren ved Besika, at jeg den 21de Juli forlod denne ensformige Station og, med glade Forventninger om, hvad Konstantinopel og Bosporus vilde byde mig, gjorde Turen dertil. Og i Sandhed, mine Forventninger bleve ikke skuffede. Af Alt,

hvad jeg i Verden har set, tror jeg nok, at Konstantinopels Beliggenhed og hele Strædet som forbinder Marmorahavet med det sorte Hav, er det skjønneste og mest maleriske Serailpynten med de mange Kiosker og mellemliggende Haver; den store By med de talrige Moskeer og utallige Minareter; „det gyldne Horn“, som adskiller Stambul fra Pera og Galata, med dets Myr af Skibe; det klare Vand spejl, hvor Dampskibe ere i uophørlig Bevægelse, og hvor de gratiøse tyrkiske Kaiker krydse hinanden i alle Retninger; de høje Kystrer af Bosporus, der, med den frodige Vegetation og det ene Palads og Landsted efter det Andet, bestandig veksle i Udseende; de mange Sejlere i det smalle Stræde; den klare Himmel fra hvilken en straalende Sol kaster Lys og Skygge — det Hele danner et Panorama, som oprulles, efterhaanden som Dampskibet skrider frem, og i hvilket Blikket hvert Øjeblik fængsles af nye Skjønheder.

Dampfregatten „Magellan“ laa tilankers ved Therapia, en lille Landsby paa den europæiske Side af Bosporus omtrent midtvejs oppe i Strædet, og her havde den franske Gesandt sit

landsted. Jeg fik altsaa god Lejlighed til strax at se det Skjønneste, som findes ved Konstantinopel, nemlig Sejladsen op ad Strædet. Jeg kjendte slet ingen af Fregattens Officerer, og lens Chef havde jeg kun set en enkelt Gang ombord i Admiralskibet. Hidtil har jeg kun haft Grund til at omtale de franske Skibe paa en fordelagtig Maade, fordi jeg havde været saa heldig at staa under dygtige Chefer, der vare deres Stilling voxen og vidste at holde deres Skib i en udmærket Orden. Om „Magellan“s Chef, capitaine de vaisseau Magré, havde jeg vel hørt sige, at han ikke hørte til de mest ansete Officerer, men at han skulde være saa fuldstændig blottet for Dygtighed til at manøvrere sit Skib og i det Hele til at kommandere, havde jeg rigtignok ikke ventet. Han var en Mand paa 56 Aar med et mildt men intetsigende Ansigt, og af Væsen havde han mere tilfælles med en gammel Kvinde end med en Sømand. Jeg saae mange Gange Beviser paa hans Mangel paa Øje og Snarraadighed, idet vi ofte enten løb paa andre Skibe eller vare nærved at gjøre det, saa at det i Eskadren hed sig, at naar „Magellan“ var lettet, imedens de

øvrige Skibe laa tilankers, blev der altid i disse kommanderet klar til at stikke Kjede. Man kaldte „Magellan“ „la terreur du Bosphore“. Løvrigt var min nye Chef en højst elskværdig Mand, der aldrig vilde gjøre en Kat Fortræd, men han var svag af Helbred som af Karakter og i ingen Retning sin Post voxen. Hans Næstkommanderende var maaske en ret dygtig Sømand, men han havde ikke Talent til at organisere et Skib eller holde det smukt, og var temmelig ubehagelig i Væsen og Tale. Officererne vare i det Hele elskværdige og ret dygtige Folk, og der var i Messen en god kammeratlig Tone; men det var betegnende for hele den militære Aand ombord, at Forholdet imellem Næstkommanderende og hele Officersbesætningen var saaledes, at alle Officererne sagde Nej, hver Gang de bleve indbudne til Chefens Bord, fordi de ikke vilde spise sammen med deres Næstkommanderende. Jeg erindrer nu ikke mere, hvad der havde foranlediget dette slette Forhold, det var begyndt, før jeg kom ombord, og jeg var i de syv Maaneder, jeg hørte til Skibet, den eneste Officer, som nogen- sinde spiste hos Chefen. Jeg kom ombord i

„Magellan“ i Stedet for en fransk lieutenant de vaisseau, som var forfremmet til capitaine de frégate, og indtog altsaa det Nummer, som han havde forladt. Chefen sagde mig, at jeg skulde være Vagtchef og i alle Henseender gjøre Tjeneste, som om jeg var fransk Officer; men da følge Regeringens Befaling ingen fremmed Officer maatte gives nogen Tjeneste, som medførte Ansvar, var det ham (Chefen), som tog Ansvaret paa sig, og han haabede, at han ikke vilde komme til at fortryde det. Jeg blev endogsaa sat til at være Medlem af en Krigsret, og var med til at dømme en Mand for Tyveri; men dette skete kun een Gang, da der fra Admiralen kom Forbud imod at sætte mig ind i en Ret.

Vor Ankerplads ved Therapia laa kun et lille Stykke fra det Sted, hvor den tyrkiske Flaade laa tilankers, nemlig ved Bujukdere. Denne bestod af 2 Tredækkere (Admiralskibet med „Mamudieh“), 4 Linieskibe, 10 Fregatter, 10 Korvetter, 8 Hjulfregatter samt en meget smuk Skruefregat, „Medjidieh“, der var en Gave til Sultanen fra Vice-Kongen af Ægypten. Skibene vare ret smukke at se til, og de vare ret

godt holdte, men Organisationen og Indøvelsen af Besætningerne lod vistnok en Del tilbage at ønske. Saavel Officerer som Mandskab vare i europæiske Uniformer og Dragter, naar undtages den uundgaaelige Fez, som enhver Tyrk bærer. Jeg havde en Gang Lejlighed til at komme i lidt nærmere Berørelse med de tyrkiske Søfolk, og denne gav mig ingen fordelagtig Mening om den Kommando, som de tyrkiske Officerer havde over deres Folk. Et fransk Handelsskib, ladet med Mais fra det sorte Hav, var kommen paa Grund paa en Banke midt i Bosporus i Nærheden af, hvor „Magellan“ laa tilankers, og jeg blev sendt med et Fartøj med Anker og Varpegods for at tilbyde Hjælp. Men ved min Ankomst til det laa der allerede adskillige tyrkiske Orlogsfartøjer paa Siden af det, i det Mindste halvhundrede Mand vare ifærd med at losse en Del af Ladningen i Baade under en forfærdelig Tummel og Uorden, imedens de tyrkiske Officerer, som skulde kommandere dem, sad roligt med Benene overkors og lange Piber i Munden, og den franske Kaptein, som ikke kunde gjøre sig forstaaelig for Tyrkerne, havde aldeles opgivet Ævret og var

i Grunden fortvivlet over den Hjælp, som Tyrkerne i en god Mening ydede ham. Da heller ikke jeg var istand til at tale med de tyrkiske Officerer, og Skibets Fører mente, at vor Hjælp under de Omstændigheder ikke kunde benyttes, forlod jeg igjen Skibet med ringe Tanker om tyrkisk Orlogskommando.

Den franske Ambassadørs Sommerbolig i Therapia var meget smuk og dejligt beliggende ud imod Bosporus med en henrivende Udsigt til den asiatiske Kyst. Jeg traf der Marinemaler Anton Melbye, som efter vort Møde ved Salamis var taget til Konstantinopel, hvor han havde gjort Bekjendtskab med den franske Gesandt, M. de Lacour, som med den højeste Grad af Venlighed og Gjæstfrihed havde aabnet ham sit Hus, hvor han nu havde levet og boet i et Par Maaneder. Melbyes fremragende Dygtighed som Marinemaler behøver jeg jo ikke at omtale, men desværre svarede ikke altid hans Flid som Kunstner til hans store Evner. Under sit temmelig lange Ophold i Paris havde han beskjæftiget sig meget med Somnambulisme, den passede godt til hans exalterede Karakter, og ofte havde han i flere Maaneder lagt Pensel og Palet

tilside, for at øve denne mystiske Kunst. Da der i Konstantinopel ikke var Lejlighed for ham til at tilfredsstille denne Lyst, var han igjen bleven flittig; ved den franske Gesandts Hjælp var han bleven bekjendt med højtstaaende Mænd, og mange Bestillinger vidnede om, at man anerkjendte hans sjeldne Dygtighed. Han havde saaledes malet to store Stykker til Sultanen, det Ene forestillende det tyrkiske Admiralskib tilankers ved Bujukdere, det Andet Skruefregatten „Medjidieh“ i en Storm tilsøs med Gaffelsejlene tilsatte; desuden havde han Bestillinger til et Par Paschaer og andre højtstaaende Personer. Jeg besøgte ham ofte i Therapia, det interesserede mig levende at se hans Skitser og større Arbejder, og uagtet den store Forskjellighed i vore Karakterer kom vi dog godt ud af det sammen, da han i Grunden var godmodig og godt kunde taale, at man lo ad hans mange overspændte Ideer. Han tilbragte nogle Dage med mig ombord i „Magellan“, hvis Chef meget venligt havde indbudt ham til at være hans Gjæst, og han gjorde en Tur med os til Dardanellerne.

Hos den danske Ministerresident og Gene-

ralkonsul, Baron Hübsch von Groszthal, som havde sin Bolig i Bujukdere, aflagde jeg Besøg og blev meget venligt modtaget. Hverken han eller hans Familie, der bestod af Hustru, to voxne Døttre og to voxne Sønner, forstod Dansk, dog kjendte Ministeren Noget til danske Forhold og havde for mange Aar siden været i Kjøbenhavn. Hans ene Søn var Legationssekretær hos Faderen. Til hvilken Nation Familien egentlig hørte, skal jeg lade være usagt, Navnet tydede paa tysk Oprindelse, mén Alle talte meget godt Fransk, og jeg antager, at den længe havde været bosat i Konstantinopel.

Længe fik „Magellan“ desværre ikke Lov til at ligge i Ro ved Therapia, thi en halv Snes Dage efter min Ankomst dertil kom Dampkorvetten „Caton“ med Efterretning om, at Tredækkeren „Friedland“ stod paa Grund uden for Indløbet til Dardanellerne, og bragte os Admiralens Ordre til, at „Magellan“ skulde afgaa til Besika. Ved vor Ankomst dertil fandt vi „Friedland“ flot, den var løbet paa Grund ved høj lys Dag ved nogle Smaaøer, som ligge udenfor Dardanellerne, havde maattet losse sit Artilleri og var ved Hjælp af Dampkraft kom-

men flot; men den var læk og skulde bugseres til Konstantinopel for at komme i Dok. I Forening med Dampfregatten „Mogador“ fik vi Ordre til at slæbe den dertil. I Dardanellerne løber Strømmen altid haardt ud efter, og med den stive Kuling af nordost, som i de Dage blæste, naaede den vistnok en Hurtighed af 4 à 5 Mils Fart. „Mogador“, som var Eskadrens kraftigste Dampfregat paa 650 Hestes Kraft, tog alene Tredækkeren paa Slæb, men paa det Sted, hvor Strømmen var haardest, var den ikke istand til at avancere imod den og blev nødt til at ankre. Dette gjorde den paa en saa uheldig Maade, at den ragede ombord i „Friedland“, som laa tilankers, og kom til at ligge for Bogen af denne med Linieskibets Bougspryd ind imellem Skorstenen og Storrejsningen, tvers paa Strømmen, som med en Fart af maaske fem Mil holdt de to Skibe lænkede sammen. For gjæves lod Fregatten sine Ankre falde, og „Friedland“ stak til Tamp paa sin Kjæde, Skibene vilde ikke skilles. Tilsidst lykkedes det dem dog at komme fri af hinanden, men „Friedland“ fik sit Bougspryd knækket, og „Mogador“ fik alle sine Sidefartøjer knuste foruden andre

Havarier paa Hjulkasse og Rejsning. Det var første Gang, jeg saae en af de uheldige og usømandsmæssige Manøvrer, som enkelte af de franske Skibschefer undertiden gjorde sig skyldige i. Det tog os over fem Dage at naa Konstantinopel, hvor „Friedland“ kom i Dok, og hvor ogsaa „Mogador“ maatte underkastes Reparation. Vor Ankerplads blev denne Gang Bujukdere tæt ved hele den tyrkiske Flaade.

Napoleonsdagen den 15de August blev af den franske Ambassadør højtideligholdt ved et stort officielt Bal paa hans Landsted i Therapia. Jeg var saa heldig at være fri for Tjeneste den Aften og kunde altsaa være med. Selskabet var meget glimrende, europæiske og tyrkiske Uniformer vare blandede imellem hverandre, og jeg fik Lejlighed til at se adskillige Notabiliteter, som interesserede mig, saaledes Udenrigsministeren Reschid Pascha og Sultanens Svoger Mohammed Ali Pascha. Meget forbauset blev jeg ved pludselig at staa ligeoverfor den spanske General Prim, med hvem jeg fem Aar tidligere ofte havde været sammen paa Portorico, hvor han den Gang var Generalkaptain. Han havde jo i 1853 ikke spillet den politiske Rolle i Spa-

nien, som han senere kom til at spille, men han havde tjent sig op til sin høje militære Stilling fra simpel Soldat under Borgerkrigene i Spanien, og han var uden Tvivl en af sit Lands betydeligste Mænd. Hans Adjutant, Don Carlos Derante, som ogsaa var ansat hos ham paa Portorico, og med hvem jeg der havde gjort adskillige Ture tilhest og tilvogns, var ogsaa med ham nu. Da han fik Øje paa mig, kunde jeg godt se, at mit Ansigt forekom ham bekjendt, men at han ikke vidste, til hvilke tidligere Forhold han skulde føre det hen. Jeg kom derfor hans Hukommelse til Hjælp ved at forestille mig selv, nævne Briggen „Ørnen“, Kaptain Irminger, St. Juan de Portorico og Ponce, hvorved han strax gjenkjendte mig, og vi fornyede de fælles Erindringer fra Vestindien. Han forestillede mig for General Prim, som navnlig med stor Interesse spurgte til Kaptain (nuværende Vice-Admiral) Irminger og indbød mig til Middag den næste Dag i hans Hotel. Desværre kunde jeg ikke benytte denne Indbydelse, da vi skulde afgaa til Besika med „Magellan“. I hvilken Anledning General Prim befandt sig i Konstantinopel, veed jeg ikke; han

var uden Virksomhed i Spanien, og da der boede lidt af en Eventyrers Aand i ham, antog han maaske, at den forestaaende Krig imellem Rusland og Tyrkiet kunde give ham Lejlighed til at spille en Rolle.

Dagen efter Ballet hos Ambassadøren gik „Magellan“ til Besika med en Ladning Mel og Brød til Eskadren, og vi bleve liggende paa denne overordentlig kjedelige Station indtil Udgangen af September.

De to Aar, som jeg ifølge min oprindelige Orlov skulde tilbringe i fransk Tjeneste, vare nu snart tilende, og endskjøndt jeg fra Marineministeriet havde faaet Meddelelse om, at den længste Tid, det kunde tilstaas en Officer at være i fremmed Tjeneste, var fem Aar, ansaae jeg dog min Orlov for udløbet og ønskede at være hjemme den 1ste December. For at Ministeriet kunde foretage de nødvendige Skridt til, at jeg kunde forlade den franske Tjeneste, skrev jeg derfor til Ministeriet og anførte de Grunde, som bevægede mig til ikke at ønske en Forlængelse af min Tjenestetid paa den franske Flaade. Jeg vil afskrive den Del af min Rapport, som vedrører denne Sag:

„Jeg finder, at den fremmede Officer befinder sig i en falsk Stilling ombord i de franske Skibe; han bliver vel, saavel af Autoriteterne som af Officererne modtaget med Forekommenhed, og de Sidste ere under de fleste Omstændigheder tilfredse med at have en overkomplet Officer ombord, der i visse Tilfælde kan lette dem Tjenesten; men naar den fremmede Officer er saa heldig at faa en Ansættelse, som giver ham Lejlighed til at gjøre en virkelig Tjeneste, finde de franske Officerer det uretfærdigt, da han derved forhindrer en af disse fra at faa denne Post, og Antallet af de Officerer, som gaa iland ventende paa en Udkommando, er ikke ringe. Ifølge Ministerieordre maa ingen fremmed Officer gives nogen Tjeneste, som medfører Ansvar, og naar jeg ombord i „Magellan“ har faaet Kvarter og anden fuldkommen Tjeneste som fransk Officer, da er dette Alt paa Chefens Ansvar. Endskjøndt jeg aldrig paa nogen Maade har kunnet mærke, at jeg befinder mig under andre Forhold end de andre Officerer her ombord, har jeg dog altid en uvilkaarlig Følelse af, at jeg ikke er paa min rette Plads, som gjør mig ængstelig for, hvad jeg tør

foretage mig og svækker min Tillid til mig selv, idet jeg altid tænker mig, at det ikke er mig selv, men en Anden, som bærer Ansvaret for min Handlemaade. I de to Aar, jeg har tilbragt i Eskadren, har jeg havt saa megen Lejlighed til at se Tjenesten ombord i de store Skibe og disses indvendige Organisation, at jeg bør være fortrolig dermed; det praktiske Sømandskab er der i Eskadren ikke megen Lejlighed til at øve, da den dertil ikke er nok under Sejl, og den vagthavende Officer desuden ikke handler nok paa egen Haand til at erhverve sig Praxis og Øvelse. Det skulde altsaa være ved at gjøre en lang Tur, at jeg skulde kunne uddanne mig som praktisk Sømand; men disse Ture ere saa søgte af de franske Officerer, at det uden Tvivl vilde være umuligt for mig at gjøre en Saadan, uden at komme ombord som overtallig Officer, og om jeg var saa heldig at komme i Nummer ombord, vilde enkelte af de franske Officerers Misfornøjelse dermed være saa stor, at jeg ikke kunde finde mig i at tage derimod. Endskjøndt den franske Eskadre for nærværende Tid befinder sig paa det Sted, hvor hele Europa har Blikket hen-

vendt, er den dog i en fuldkommen Uvirkso-
 hedstilstand. Saafremt andre politiske Forhold
 skulde bevirke en Forandring i denne Eskadrens
 Stilling, vilde der maaske blive Lejlighed for
 mig til at se og lære en Del; men det er ikke
 mit Ønske at tjene i en fremmed Marine under
 en Krig, for hvilken jeg ikke interesserer mig;
 saa meget mere som jeg under de Omstændig-
 heder dobbelt vilde fortryde at være borte fra
 Danmark. Jeg føler, at jeg i mange Henseen-
 der har havt Gavn af den Tid, jeg har tilbragt
 i den franske Marine, og ihvorvel jeg sikkert
 endnu kunde lære en Del ved et forlænget Op-
 hold i Eskadren, føler jeg dog, at jeg, af de
 Grunde jeg har tilladt mig at anføre, ikke
 vilde udføre min Tjeneste med den samme
 Lyst, som da Alt var nyt for mig, og at jeg
 ikke vilde føle mig tilfreds i min Stilling som
 Fremmed. — — — I Betragtning af Tids-
 omstændighederne og de politiske Forhold har
 jeg imidlertid troet ikke at burde tage nogen
 endelig Bestemmelse om min Hjemrejse, forin-
 den jeg har indhentet Ministeriets Samtykke
 til at forlade den franske Tjeneste eller nær-
 mere Forholdsordre for min Handlemaade.“

Denne Skrivelse til Marineministeriet afsendte jeg den 3die September, og den 11te Oktober modtog jeg Ministeriets Svar af 22de September saa lydende:

„Ministeriet har modtaget Hr. Lieutenantens Rapport af 3die dennes og erkjender Rigtigheden af de Grunde, der bevæge Dem til at forlade den franske Tjeneste og vende hjem. De nærværende politiske Forhold ere imidlertid af den Natur, at det maa interessere Ministeriet, at De forbliver ved Eskadren endnu nogen Tid, det vil sige, saa længe Eskadren forbliver i sin nuhavende Stilling i de umiddelbare tyrkiske Farvande, og saa længe de tyrkiske Forhold ikke ere ordnede paa den ene eller anden Maade. Ministeriet forventer jevnlig Rapport fra Hr. Lieutenanten over, hvad der forefalder i Eskadren og over de der opererende forskellige Flaaders Bevægelser i det Hele taget, og skal ikke undlade at tilkjendegive Hr. Lieutenanten, naar Man antager ikke længere at have nogen Interesse af Deres Ophold paa Eskadren, hvorefter det vil blive stillet til Deres fri Raadighed at gaa hjem eller benytte den Tilladelse, som ved allerhøjeste Resolution af 10de Oktober

f. A. er givet alle de Officerer, som ere i fremmed Tjeneste, at forblive ude i fem Aar fra deres Afrejses Dato, og som er Dem meddelt ved Ministeriets Skrivelse af 12te s. M.“.

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse, som ikke kom mig uventet, var altsaa min Stilling klar, og jeg var forberedt paa, at min Fraværelse fra Hjemmet endnu kunde blive langvarig.

Efterretningerne hjemmefra havde i den senere Tid været meget ængstende for mig, da Koleraen rasede i Kiøbenhavn og bortrev Folk i Tusindvis. Endskjøndt alle mine Nærmeste vare blevne skaanede, var det dog altid med stor Spænding, at jeg aabnede mine Breve fra Hjemmet; under saadanne Forhold er det dobbelt haardt at være saa langt fjernet fra hvad man har kjærest.

Konferencen i Wien, hvor de fire Stormagter søgte at mægle imellem Rusland og Tyrkiet, førte da ikke til noget heldigt Resultat, og sidst i September eller maaske først i Oktober erklærede Tyrkiet Rusland Krig. De forenede Flaader bleve imidlertid liggende ved Besika; ofte sagde Rygtet, at de skulde gaa op i Dardanellerne eller til Bosporus, men hver Gang

bleve vi skuffede. Længere end til henimod Slutningen af Oktober vare vi da sikre paa ikke at blive liggende paa Besika Rhed, fordi det urolige Efteraarsvejr da vilde gjøre denne Ankerplads usikker. Alle Dispositioner bleve derfor truffene paa Eskadrerne til en Afgang derfra, og Admiral Hamelin sammenkaldte alle Skibsheferne ombord paa Admiralskibet for at aftale det Fornødne i saa Henseende.

Endelig ankom den 17de Oktober en fransk Orlogsdamper fra Konstantinopel med Ordre fra den franske og fra den engelske Ambassadør, at begge Eskadrerne skulde gaa op i Dardanellerne, imedens en Division, bestaaende af to franske og to engelske Linieskibe samt to Dampfregatter af hver Nation, skulde tage Station i Bosporus.

Den 22de Oktober Kl. 3 om Morgenen ledtede Eskadrerne og satte sig i Bevægelse. Da det blæste frisk af nordost, altsaa Vinden stik i Stevn, bleve Sejlskibene tagne paa Slæb af Dampskibene. Jeg kan i Enkelthederne kun følge den franske Eskadre, da mine Optegnelser indskrænke sig til den. Admiralskibet „Ville de Paris“ blev taget paa Slæb af „Na-

poléon“, Tredækkeren „Valmy“ af „Charlemagne“, Linieskibet „Jupiter“ af „Gomer“, „Jéna“ af „Mogador“, „Henri IV“ af „Magellan“, „Bayard“ af „Sané“. Ogsaa de engelske Sejlskibe bleve Alle bugserede. Efterhaanden som vi kom op i Strædet ved Dardanellerne, friskede Kulingen op, og Strømmen blev saa haard, at ingen af de engelske Skibe vare istand til at stoppe den, og af de franske Skibe kun „Napoléon“ med „Ville de Paris“ og „Mogador“ med „Jéna“. Alle de øvrige Skibe bleve nødte til at ankre op ved Indgangen til Dardanellerne“, hvor de maatte blive liggende i en Uge, saa at de først den 29de Oktober, da det løjede af, kunde fortsætte Rejsen. Det var en stor Triumf for den franske Marine, at dog enkelte af dens Skibe vare istand til at overvinde Vind og Strøm, imedens ikke et eneste af de engelske Skibe mægtede at gjøre det, og navnlig var det et stolt Syn for Franskmændene at se „Napoléon“ med en Tredækker paa Slæb uden nogensomhelst Vanskelighed udføre det, som Englands eneste Skruelinieskib der, „Sans Pareil“, ikke var istand til at gjøre alene. At Engelskmændene ved den Lejlighed følte sig

bedmygede er utvivlsomt, og jeg tror, at denne Bedrift af „Napoléon“ gav en mægtig Impuls til Erkjendelsen af, at Fuldkraftslinieskibet var den Typus af Skibe, som for Fremtiden burde bygges.

De forenede Eskadrers første Station var bestemt at være Dardanellerstrædet, men førend alle Skibene havde indtaget deres Poster, kom der Befaling fra Gesandterne i Konstantinopel, at Flaaderne skulle gaa op i Bosporus. Haardt Vejr medførte, at denne Opgang igjennem Marmorahavet tog lang Tid, flere Gange maatte Skibene vende om, ja „Ville de Paris“ maatte endogsaa en Nat søge Læ under Marmora-Øen, og først den 13de November kunne de to Admiraler se deres Eskadrer ligge samlede tilankers i Bosporus i en Bugt kaldet Beïcos paa den asiatiske Kyst, ikke langt fra Bujukdere og midt i Strædets Længde.

Det skal villigt indrømmes, at denne Opbygsering af Eskadrerne til Bosporus imod stiv Kuling og haard Strøm var forbunden med Vanskeligheder, og at den undertiden stillede betydelige Fordringer, navnlig til Dampskibshefernes Dygtighed. Jeg saae ikke de engelske

Skibe paa saa nært Hold, at jeg kan have nogen Mening om, hvorledes disse ved den Lejlighed manøvrerede, men at Cheferne for de franske Dampfregatter ikke viste sig fra en fordelagtig Side er sikkert, og jeg maatte indrømme Rigtigheden af en Bemærkning, som jeg erindrer, Admiral de la Susse en Gang kom med: „Cheferne for Linieskibene manøvrerede deres Skibe meget godt, men jeg veed ikke, hvorfra man har fundet mig en saadan Samling af Kaptajner til Dampfregatterne.“ Ogsaa „Magellans“ Chef viste sig ved hin Lejlighed sig selv lig, og jeg vil anføre et Bevis iblandt mange paa, hvorledes han fuldstændig kunde tabe Aandsnærværelse. Vi kom en mørk Aften med Linieskibet „Henri IV“ paa Slæb op imod Bosporus med klart og stille Vejr, og det var Chefens Mening at ankre ved St. Stefans Pynten, en Milsvej udenfor Indgangen til Strædet. Kysten er der ganske ren, og Grunden jævnt opgaaende ind imod Land. Med Loddet gaaende og løbende omtrent fem Mils Fart med Linieskibet paa Slæb styrede vi ind imod Kysten. Da vi fik ni Favne Vand, blev Cheferne forskrækket, stoppede pludselig og lod strax

efter Ankeret falde, uden at kaste Slæberne
 los eller varsko Linieskibet, som skød rask op
 imod „Magellan“. Jeg havde under Ankring
 min Post agter ved Rattet, og da jeg hørte
 vort Anker falde, skreg jeg af mine Lungers
 fulde Kraft til „Henri IV“, at vi vare ankrede,
 og at han skulde kaste Slæberne los og dreje
 Styrbord over. Han passerede nogle Alen klar
 af os, og da han var omtrent tvers for „Ma-
 gellans“ Forende, lod han sit Anker falde. Her
 laa vi nu tæt paa Siden af hinanden; vor Chef
 lod bakke med Maskinen, der blev stukket paa
 Kjeden til Tamp, og derpaa faldt det andet
 Anker. Naar der paa „Henri IV“ ikke blev
 stukket megen Kjede, vare vi paa den Maade
 nogenlunde klare af hinanden. Chefen beordrede
 nu mig som officier de corvée (med udenbords
 Tjeneste) at gaa ombord til Chefen for „Henri
 IV“, forklare ham, hvorledes vor Stilling var
 og sige ham, at det var Hensigten at blive
 liggende saaledes Natten over. „Og dernæst“,
 tilføjede han med sit sødeste og mest intet-
 sigende Smil, „kunde De hos Officererne, som
 De jo kjender, forhøre Dem om, hvorfor „Henri
 IV“ manøvrerede saaledes, som den gjorde det.“

Jeg skal ikke negte, at denne Yttring indigenerede mig, thi det var vor Chef, som havde handlet imod alle Sømandsregler, og nu at ville kaste Skylden over paa en Kammerat, var dog vel stivt. Jeg besluttede derfor at udføre hans Ordre ganske efter Ordene. Det Svar, som jeg fik fra „Henri IV“'s Officerer, egnede sig ganske vist ikke til at overbringes vor Chef ordret, men da han ved min Tilbagekomst spurgte mig, om hvad de havde svaret, vil jeg ærligt tilstaa, at jeg gav ham Svaret saa nær, som det med Anstændighed var mig muligt.

Krigen imellem Tyrkiet og Rusland var nu i fuld Gang, og der kæmpedes baade i Lilleasien og Tyrkiet. Paa det første Sted vare Tyrkerne næsten bestandig uheldige, men ved Donau standsede de under Omer Paschas Anførsel Russernes videre Fremtrængen, tilføjede dem et Nederlag ved Oltenitza, gik over Donau ved Viddin og erobrede nogle russiske Magasiner i Vallachiet. Vore Efterretninger fra Krigsskuepladsen vare iøvrigt langt fra paalidelige, paa Aviserne kunde man ikke stole, og vore sikreste Nyheder fik vi fra en ung Tyrk, Hr. Zaïd, der var ansat i det tyrkiske Udenrigsministerium,

og som, efter at have havt Lejlighed til at gøre vort Bekjendtskab, undertiden kom ombord til os. Som et Bevis paa, hvorledes europæiske Sæder og Skikke den Gang begyndte at gøre sig gjældende i Tyrkiet, vil jeg anføre, at paa vort Spørgsmaal til Hr. Zaïd, om han var gift, svarede han Nej, og at han ikke vilde gifte sig, medmindre han iblandt sine Landsmandinder kunde finde en Kvinde, som utilslættet vilde gaa med ham paa Gaden og sidde ved hans Side i Operaen i Konstantinopel.

I det sorte Hav vare naturligvis Russerne Herrer, thi om end tyrkiske Krigsdampskibe endnu besørgede Troppetransporter til Lilleasien, saa var den russiske Flaade i Sebastopol den tyrkiske Flaade saa overlegen, at den let maatte have kunnet blokere Indløbet til Bosporus, hvis man havde ønsket at gøre det. I selve Bosporus var der nu samlet en mægtig Søstyrke: ni franske Linieskibe, syv engelske og syv tyrkiske, foruden et stort Antal Dampskibe af alle Størrelser og mange mindre Skibe. I de Skibe, hvoraf de forenede Eskadrer bestod, skete der af og til Forandringer. I September Maaned var saaledes Linieskibet „Jéna“ kommen fra

Frankrig, hvorimod det mislykkede Skruelinieskib „Montebello“ allerede i Juli var afgaaet til Toulon, for enten at faa sin Maskine udtaget eller paa anden Maade blive gjort brugeligt. Kort efter Flaadernes Ankomst til Bosporus blev Skruelinieskibet „Napoléon“ sendt til Toulon for at faa sin Maskine forandret, da der ideligt var Noget i Vejen med den, saa at Chefen erklærede, at han aldrig var vis paa at gaa en Kvartmil uden at blive nødt til at stoppe. „Charlemagne“ var altsaa af de tre Skruelinieskibe, som samtidigt vare blevne byggede, det Eneste, som fuldstændig havde bestaaet Prøven, idet der aldrig havde været Noget i Vejen hverken med Skrog eller Maskine.

Kontre-Admiral Romain-Desfossés, der i August Maaned var udnævnt til Vice-Admiral, blev i Kommandoen af Levantstationen afløst af Kontre-Admiral le Barbier de Tinan. Han stod selvfølgelig under Admiral Hamelins Overkommando.

Den engelske Eskadre blev i Slutningen af November forøget med den store Hjuldampfregat „Terrible“ paa 800 Hestes Kraft, forsynet med fire Skorstene. Den medbragte

Kontre-Admiral Sir Edmund Lyons, som skulde kommandere under Admiral Dundas. Midt i December ankom Tredækkeren „Queen“, Linieskibet „London“ og det nye og smukke Skrue-linieskib „Agamemnon“ paa 600 Hestes Kraft. Dette Skib blev Flagskib for Sir Edmund Lyons.

I det franske Gesandtskab skete der midt i November den Forandring, at M. de Lacour blev afløst som Ambassadør i Konstantinopel af General Baraguay-d'Hilliers. Af hvilken Grund M. de Lacour blev hjemkaldt, vidste man ikke.

Imedens begge Flaaderne laa ved Beicos langt oppe i Bosporus og omtrent $1\frac{1}{2}$ Mil fra Konstantinopel, vare vi med „Magellan“ saa heldige at have Station ved Hovedstaden, hvor vi laa tilankers udfor Tøjhuset Top-hané (Kanonhuset) og tæt ved Sultanens nye og pragtfulde Marmoralads Dolmabahdsché. Naar Sultan Abdul Meschid en eller to Gange om Ugen begav sig til Bøn i Sofiekirken eller i Serajlet, passerede han tæt forbi vor Fregat i sin store, pragtfulde Kaik, og vi havde Lejlighed til tydeligt at se hans sløve og tungsindige Ansigtstræk, paa hvilke Vellyst og Udsvævelser

havde sat tydelige Mærker, endskjøndt han kun var 31 Aar gammel. I den Maaned, vi saaledes laa ved selve Konstantinopel, fik jeg god Lejlighed til at spadserere om i Byen og gjøre mig bekjendt med dens Seværdigheder. Serajlet, Sofiekirken, Sultan Achmeds Moske, Bazarerne, de store offentlige Bade, „det gyldne Horn“, Galata, Pera, alle disse Navne og Steder ere bekjendte nok, og jeg vil ikke forsøge paa en Beskrivelse af dem. Det er naturligvis højst interessant at se alt dette, og det brogede Liv i Gaderne og paa Broen, som fører fra Galata til Stambul, er saa forskjelligt fra, hvad man i det nordlige og vestlige Europa er vant til at se, at man i Begyndelsen tror sig henført til en hel ny Verden; men det er dog Konstantinopels Beliggenhed, som først og sidst bærer Prisen, og det er ved en Tur op ad Bosphorus, at man har den mest ublandede Nydelse, som en smuk Natur kan byde. Sætter man først Foden paa Land i Konstantinopel, forsvinder Illusionen, og de snevre og smudsige Gader, de smaa Huse af Træ eller Ler, de mange herreløse Hunde, kort sagt Alt tyder paa, at man befinder sig i et Land, hvor Civilisationen

endnu ikke har faaet Indpas, og hvor al Orden i Administrationen mangler. I Slutningen af November og i December Maaned var Vejret slet med megen Regn og Blæst; Føret i Konstantinopels Gader blev da saa bundløst, at det næsten var umuligt at komme frem. Jeg traf sammen med en Mand, hvis Navn ogsaa var bekjendt i Danmark, nemlig den saakaldte engelske General Harrison-Plantagenet, som i 1848 var ved vor Hær i Slesvig. Om han nogensinde virkelig har været General, skal jeg ikke kunne sige, paa mig gjorde han Indtryk af at være forrykt, men han var ret morsom at høre paa en kort Tid. Jeg spiste til Middag hos ham, ved hvilken Lejlighed han udtalte den højeste Grad af Beundring for vore danske Dragoner, som han i 1848 havde set baade i Kamp og i fredelig Syssel. I 1850 havde han været ved den slesvig-holstenske Hær, senere havde han været under Krigsforhold i Marokko, og nu vilde han tilbyde Sultanen sin vældige Klinge; skulde han ikke blive modtaget her, vilde han gaa over paa russisk Side. Paa Theatret i Pera blev der givet italienske Operaer; de bleve ret godt udførte, og man gav de aller-

nyeste; jeg hørte saaledes Verdis Rigoletto med den bekjendte Melodi „Donna e mobile“, som da blev nynnet af Alle.

Efter Eskadrens Ankomst til Beïcos begyndte man med Kraft at indøve Landgangskompagnierne; den dejlige og frugtbare Dal, som findes ved de saakaldte „søde Vande i Asien“, afgav en udmærket Manøvreplads for dem. Naar begge Flaadernes Landgangskorpsere vare samlede, udgjorde de en Styrke paa 4000 Mand med det fornødne Landgangsartilleri (obusiers de montagne).

Ved Udgangen af November havde man endnu Intet hørt om, at der i det sorte Hav havde fundet Sammenstød Sted imellem russiske og tyrkiske Skibe, naar undtages, at maaske en enkelt tyrkisk Koffardimand var bleven opbragt af de russiske Krydsere. Men den 3die December saae vi en tyrkisk Dampfregat ankomme til Konstantinopel med tydelige Mærker i Skrog og Rejsning af, at den havde været i Affære, og kort efter udbredte sig med Lynets Hurtighed Rygtet om, at der ved Sinope havde fundet en Søkamp Sted imellem tyrkiske og russiske Skibe, hvorved alle de første vare

blevne ødelagte med Undtagelse af det ene Dampskib, som bragte Efterretningen til Konstantinopel. Paalidelig Underretning om Kampen var det umuligt at faa, da de forskjellige Relationer modsagde hinanden betydeligt.

Saasnart Efterretningen herom naaede Admiralerne ved Beïcos, gik de begge iland til deres Ambassadører, og efter Aftale med disse blev det bestemt, at en fransk og en engelsk Dampfregat hurtigst muligt skulde afgaa til Sinope, for at yde Hjælp til de Saarede iland og for at indhente nærmere Oplysninger om Begivenheden.

Den følgende Morgen, altsaa den 4de December, afgik den franske Dampfregat „Mogador“ og den engelske Dampfregat „Retribution“ til det sorte Hav, hver med to overkomplette Læger ombord. Det var først, da disse to Skibe den 9de December kom tilbage, medbringende omtrent 200 Saarede, at man fik paalidelige Efterretninger om, hvorledes Alt var gaaet til.

En tyrkisk Division, bestaaende af fem Sejlfregatter, fem Korvetter og mindre Skibe, samt en Dampfregat og et mindre Dampskib, havde i et Par Uger ligget tilankers paa Sinope

Rhed, endskjøndt Admiralerne Hamelin og Dundas havde forestillet den tyrkiske Admiral Faren ved, at lade en lille Afdeling Skibe ligge paa en ubeskyttet Rhed, hvor den var udsat for et Angreb af en overlegen Fjende. Den 27de November havde en mindre russisk Søstyrke, bestaaende af to Linieskibe og en Brig vist sig udenfor Sinope; Briggen var gaaet nord paa, imedens Linieskibene havde holdt gaaende i Nærheden. Man sagde, at der havde været Uenighed imellem de to Paschaer, som kommanderede den tyrkiske Flaadeafdeling; den yngste af dem havde foreslaaet at lette og benytte de lange og mørke Nætter til at undslippe og naa Bosporus. Men den Højstkommanderende havde, med Tyrkernes almindelige Ro og Tro paa en uundgaaelig Skjæbne, modsat sig dette Forslag og vilde blive liggende. Den 30te November ved Middagstide ankom en russisk Eskadre, bestaaende af sex Linieskibe, af hvilke man sagde, at de tre vare Tredækkere, to Fregatter og to Dampskibe, og ankrede paa Rheden i kort Afstand fra de tyrkiske Skibe. Endskjøndt den tyrkiske Højstkommanderende maatte kunne ane, at Russerne kom i en fjendt-

lig Hensigt, lod han dem i Ro og Mag indtage deres Poster, og foretog sig Intet for at gjøre sine egne Skibe klare til Kamp ved Udførelse af Spring eller deslige. Da de russiske Skibe vare vel fortøjede med Bredsiderne imod deres Fjender, sendte Admiral Nachimoff et Fartøj hen imod det tyrkiske Admiralskib. Strax efter aabnede dette Ilden, og Skydningen fra begge Eskadrerne blev almindelig. Efter en halv Times Fægtning sprang en tyrkisk Fregat i Luften, man antog som Følge af Uforsigtighed, og samme Skjæbne havde senere to andre tyrkiske Skibe. De andre tyrkiske Skibe vare efter mindre end tre Timers Forløb enten skudte isenk, eller satte i en saadan Tilstand, at al Modstand var umulig. Russerne toge 2 à 300 Fanger ombord, satte Ild paa de erobrede Skibe og bleve liggende paa Rheden hele den følgende Dag, som de formodentlig benyttede til at reparere de mindre betydelige Beskadigelser, deres Skibe havde faaet. Sejren havde været Russerne let, thi deres Overmagt var stor, deres Skibe laa saaledes, at deres Kanoner kunde bruges, og deres Besætninger vare godt indøvede og organiserede. Tyrkernes Skibe der-

imod laa saaledes, at maaske nogle af dem kunde beskydes langskibs og altsaa kun kunde bruge enkelte af deres Kanoner, de vare slet kommanderede og slet organiserede, og om end deres Mandskab var modigt og tappert, saa manglede det dog Øvelse og militær Disciplin. Batterierne iland kunde saa godt som Intet udrette, fordi den russiske Admiral havde lagt sine Skibe saaledes, at naar der fra Land skulde skydes paa Fjenden, maatte Kuglerne først gaa igjennem de tyrkiske Skibe. Ødelæggelsen var forfærdelig: omtrent Halvdelen af Byen var skudt i Brand af de russiske Granater, henved 3000 Mennesker vare dræbte, og af de tyrkiske Skibe undkom kun et eneste, nemlig Dampfregatten „Taif“, som bragte den sørgelige Efterretning til Konstantinopel.

Den 2den December havde Admiral Nachimoff sendt følgende Brev iland til den østerrikske Konsul:

„Hr. Konsul.

Jeg tillader mig at henvende mig til Dem, som den eneste europæiske Repræsentant, hvis Flag jeg ser vaje, for at De kan underrette Myndighederne i den ulykkelige By Sinope om

den eneste Hensigt med de kejserlig russiske Skibes Komme til Rheden.

Da jeg var bleven underrettet om, at de tyrkiske Krigsskibe, som ideligt færdedes paa Abasiens Kyster for at ophidse de under Rusland staaende Folkestammer, havde søgt Tilflugt paa Sinope Rhed, har jeg set mig i den sørgelige Nødvendighed at angribe dem, med Fare for at tilføje Byen og Havnen Skade.

Jeg har Medfølelse for den sørgelige Skjæbne, som har rammet Byen og dens værgeløse Indbyggere, thi det er kun vore Modstanderes haardnakkede Modstand og i Særdeleshed Ilden fra Batterierne, som have tvunget os til at anvende Granater, som det eneste Middel til hurtigt at faa dem bragte til Taushed; men den største Skade, som Byen har lidt, hidrører sikkerlig fra de brændende Stumper af de tyrkiske Skibe, som for største Del ere stukne i Brand af deres egne Besætninger.

Saa snart den fjendtlige Ild tillod mig det, sendte jeg en Officer som Parlementær, for at forklare Myndighederne i Byen mine sande Hensigter; men Officeren forblev en Time iland uden at kunne finde Nogen.

Hele Dagen igaar har Ingen vist sig, undtagen nogle Grækere, som sagde, at de vare Afsendinge fra de af deres Landsmænd, som bebo denne By, og som bad mig om, at jeg vilde tage dem ombord.

Mine Instruktioner lød kun paa, at jeg skulde optræde imod de tyrkiske Krigsskibe: jeg har henvist disse Ulykkelige til de europæiske Konsuler.

Jeg forlader nu denne Havn, og gjør Regning paa Deres Bistand for at lade bekjendtgjøre, at den kejserlige Eskadre ikke har havt nogen fjendtlig Hensigt imod Byen, ej heller imod Sinopes Havn.

Sinope Rhed den 20de November (2den December) 1853.

Nachimoff.

russisk Vice-Admiral."

Da „Mogador“ og „Retribution“ vare ankomne til Sinope, bleve strax alle Skibenes Læger sendte iland, hvor de i de græske Huse, som vare ubeskadigede, fandt de Saarede liggende imellem hinanden med uforbundne Saar, afrevne Lemmer, uden Tilsyn eller Pleje. Antallet af de Saarede var omtrent 200, af disse

andtes adskillige i en saa ynkelig Tilstand, at de ikke kunde flyttes, de Øvrige toges ombord paa Fregatterne, hvor de naturligvis fik den omhyggeligste Behandling. Der fandtes dog i Sinope to tyrkiske Læger, som kunde tilse de efterladte Saarede, og som fra Dampfregatterne bleve forsynede med de nødvendige Forbindingsmidler.

Efterretningen om denne Affære ved Sinope satte naturligvis Frankrigs og Englands Diplomati i Bevægelse, der afholdtes Konferencer mellem Admiralerne og Ambassadørerne i Konstantinopel, og Følgen af Forhandlingerne var, at Admiral Hamelin den 25de December fik Meddelelse fra General Baraguay-d'Hilliers om, at den franske Regering ved en Telegrafdepeche havde befalet, at Eskadren skulde gaa ind i det sorte Hav. Admiral Dundas fik fra den engelske Gesandt en lignende Meddelelse.

Ingen tyrkiske Krigsskibe fandtes nu mere i det sorte Hav, alle Troppetransporter vare standsede som Følge af Kampen ved Sinope. Den tyrkiske Marineminister, Capudan Pascha, fik sin Afsked.

Vejret var i Slutningen af December meget

uroligt, det blæste haardt af nordost, undertiden med Snebyger, og det var under disse Omstændigheder umuligt for de forenede Eskadrer at komme bort. Først den 3die Januar 1854 bedagede Vejret sig, og Eskadrerne fik om Morgen Ordre til at lette; flere af Skibene vare allerede udenfor Bosporus, da Vinden pludselig igjen sprang om i det nordøstlige Hjørne med uroligt Vejr, de maatte igjen gaa tilankers, og først den følgende Morgen tydede Alt paa, at Vejrets Karakter var bleven stadig. Med en frisk Brise af sydvest stod nu de forenede Flaa-der ud af Bosporus, Skibene indtog efterhaanden deres Poster og omtrent Kl. 10 om Formiddagen var Sejlordenen dannet paa følgende Maade:

Franske		Engelske	
Dampfregatter.	Linieskibe.	Linieskibe.	Dampfregatter.
Gomer (Kont.-Adm., Repetitor)	Ville de Paris (Vice-Adm.)	Britania (V.-Adm.)	Retribution
	Jupiter	Albion	Furious
Mogador	Bayard	Vengeance	Fury
Sané	Henri IV	Sans Pareil	Sampson
			Sejlfregat Leau
	Valmy (K.-A.) (Repetitor)	Queen	Firobrand
Magellan (Repet.)	Jéna	Bellerophon	Tiger
	Friedland	Rodney	Inflexible
Descartes	Charlemagne	London	Terrible
		Trafalgar	
		Agamemnon	(K.-A.).

Ingen af de to Eskadreachefer havde Overkommandoen over den samlede Flaade, hver kommanderede særskilt sin Eskadre, og det var kun paa de to Admiralskibe, at der vexledes Signaler imellem de to Flaader. Den sydvestlige Vind, som havde ført os ud fra Bosporus, vedblev under vor to Dages Sejlads til Sinope: det var et stolt Syn at se de 32 store Skibe i smuk Orden følge efter hinanden, enhver Mand paa de to Flaader søgte af yderste Evne at bidrage Sit til, at alle Manøvrer gik saa godt og smukt som muligt, en let forklarlig Kappelyst imellem de to rivaliserende Mariner bidrog til, at de begge søgte at overgaa hinanden i Sejlnes hurtige Betjening og i Overholdelsen af den rigtige Afstand imellem Skibene. I Sejlads vare de franske Skibe ganske vist de engelske overlegne, dette var jo let at konstatere ved den Sejlføring, de behøvede for at holde med hinanden, og herom kunde der ikke være nogen Tvivl. Men heller ikke i den Maade, hvorpaa Linieskibene bleve manøvrerede, kunde de to Mariner lade hinanden Noget høre, ja hvis jeg ikke frygtede for at være partisk for den Flaade, hvortil jeg selv hørte, vilde jeg endog paastaa,

at den franske Eskadre ogsaa i den Retning stod højest. Der var for den vagthavende Officer, navnlig om Natten, Noget at passe paa; de farvede Lanterner, som nu alle Skibe føre, kjendte man ikke den Gang for Sejlskibenes Vedkommende, det var kun Admiralerne, som førte Kampagnelanterner eller et Lys i Krydsers, og tabte man først en Gang den Kommanderende af Sigte, var det vanskeligt at orientere sig imellem de mange Skibe.

Dagen efter at Eskadrerne havde forladt Bosporus, blev den engelske Dampfregat „Retribution“, Kaptain Drummond, sendt til Sebastopol med en Depeche fra Admiralerne til den kommanderende russiske Admiral eller Guvernør; en fransk Officer, lieutenant de vaisseau Bonie, fulgte med Fregatten. Umiddelbart efter denne Fregats Afgang fra Eskadren blev Hensigten med Flaadernes Nærværelse i det sorte Hav bekjendtgjort ved følgende Signal til begge Nationers Skibe: „Ethvert tyrkisk Skib skal beskyttes af os i det sorte Hav imod ethvert Angreb og under alle Omstændigheder“.

Den Depeche, hvorefter „Retribution“ var Overbringer, lød som følger:

„Hr. Admiral, Hr. Guvernør.

Ifølge Befaling fra vore Regeringer er den franske og den engelske Eskadre ifærd med at gaa ind i det sorte Hav.

Da Øjemedet med denne Foranstaltning er at beskytte det tyrkiske Territorium og det tyrkiske Flag imod ethvert fjendtligt Angreb, underrette vi Deres Excellence derom, for at forebygge ethvert Sammenstød, som kunde skade Forholdet imellem vore Regeringer og Deres Regering, et Forhold, som vi ønske at bevare, og som det ogsaa uden Tvivl er Dem magtpaaliggende at haandhæve. :

Vi vilde være lykkelige ved at erfare, at Deres Excellence, besjælet af de samme fredelige Hensigter, maatte have givet Cheferne for den russiske Søstyrke i det sorte Hav Instruktioner, der kunne tjene til at forhindre enhver Begivenhed, som kunde forstyrre den nuværende Fred.

Linieskibet „la Ville de Paris“ i Bosporus
den 4de Januar 1854.

Hamelin. Dundas.“

Lilleasiens Kyst, som vi fra Flaaderne bestandig havde isigte, er høj, vild og mørk.

Vind og Vejr vedbleve at være os gunstige, og, efter under Vejs at være blevne indhentede af fem tyrkiske Dampfregatter, som med Tropper ombord skulde til Trebisonde og Batum, ankrede de forenede Flaader den 6te Januar om Eftermiddagen paa Rheden ved Sinope. De fem tyrkiske Dampfregatter, som havde fulgt os, fortsatte to Dage efter deres Rejse, eskorterede af 6 franske og engelske Skibe, nemlig 3 Skruelinieskibe og 3 Dampfregatter under Kontre-Admiral Sir Edmund Lyons's Kommando.

Rheden ved Sinope dannes af et Forbjerg, som springer frem i nordøstlig Retning, hvorved der fremkommer en Bugt, som er aaben for østlige Vinde. Byen er ikke saa ganske ubetydelig, men i Oldtiden var den dog langt større, da den var Kong Mitridat den Stores Hovedstad, og man saa endnu Levninger af Mure og Fæstningsværker fra hin Tid. Den havde en lille Havn og et Skibsværft, hvorpaa der stod en Fregat paa Stabelen. Omtrent Halvdelen af Byen var fuldstændig ødelagt og afbrændt, kun de nøgne Mure vare tilbage, og de fleste tyrkiske Beboere vare flygtede bort. Den græske Del var derimod næsten uskadt.

Selve Kysten frembød et skrækkeligt Skue: man talte Vragene af 13 Skibe, som enten vare skudte isænk, og nu stod paa Bunden med de tre Master ragende i Vejret, eller vare sprungne i Luften, og af hvilke Levningerne nu vare spredte paa Strandbredden i Splinter og Stumper, ja endogsaa lemlæstede Lig saae man ligge ubegravede paa flere Steder. Alt bar kort sagt Spor af den skrækkelige Ødelæggelse, som havde fundet Sted, og stod som et rædsomt Bevis paa, hvilke Ulykker en Krig medfører.

Den 8de Januar om Morgenens kom Dampfregatten „Retribution“ tilbage fra sin Expedition til Sebastopol. Af lieutenant de vaisseau Bonie, som havde været med den, og som jeg kjendte, hørte jeg senere en Beretning om Turen. Det var lykkedes Kaptain Drummond i meget diset Vejr at komme til Indløbet af Havnen, uden at Fregatten var bleven set, og først da den laa tilankers imellem de yderste Forter, blev man fra disse vaer, at en engelsk Fregat var i Havnen. Der blev strax affyret Allarmskud, Besætningerne paa Forterne mødte paa deres Poster, og et russisk Fartøj kom ud til Fregatten. Til Officeren paa dette afleverede

Kaptain Drummond sin Depeche til Guvernøren med Anmodning om Svar paa den. Fartøjet kom tilbage med den Besked, at Guvernøren ikke var i Sebastopol. For nu at trække Tiden ud, forlangte Kaptainen et Bevis eller Kvittering fra den højeste militære Myndighed iland for, at Brevet var modtaget. Atter maatte Officeren iland, og ved maaske endnu flere Krigspuds lykkedes det Kaptain Drummond at blive liggende tilankers henved fem Timer, som han og hans Officerer benyttede til, saa godt som det var dem muligt, at undersøge Forholdene i Havnen. Resultatet af deres Undersøgelser forelaa iblandt Andet i en udførlig Rapport fra Lieutenant, Bonnie til Admiral Hamelin; men da jeg ikke ejer en Afskrift af denne Rapport, kan jeg kun anføre mine egne Optegnelser af, hvad jeg den Gang fik at vide. Mægtige Fæstningsværker, saavel kassematerede som aabne, forsvarede Havnen fra begge Sider, og man havde fra „Retribution“ talt henved 800 Kanoner paa dem; desuden laa fem Linieskibe fortøjede i det Indre af Havnen med Bredsiderne imod Indløbet. Man antog saaledes, at Sebastopol vilde være uindtagelig fra Søsiden. Imod Landsiden

skulde Byen derimod ikke være synderlig godt forsvaret, og det var Lieutenant Bonies Mening, at hvis det lykkedes at faa 30,000 Mand af forskellige Vaabenarter satte iland paa Kysten, vilde disse, understøttede af den franske og engelske Flaade, som nu befandt sig i det sorte Hav, være istand til at indtage Sebastopol med den Befæstning imod Landsiden, som den den Gang havde. Hvorvidt Lieutenant Bonies Mening var rigtig, tør vistnok stærkt drages i Tvivl, ialfald viste Fremtiden, at Todtlebens Geni var istand til hurtigt at skabe en Befæstning, hvorved en langvarig Belejring med en stor Hær var nødvendig, før en Del af Fæstningen blev erobret.

Da den Division, som under Sir Edmund Lyons's Kommando havde eskorteret de tyrkiske Transport-Dampfregatter til Trebisond og Batum, var kommen tilbage til Sinope, afgik Flaaderne den 17de Januar til Bosporus. Vind og Vejr vare os ikke saa gunstige som paa Udturen, men endskjøndt vi baade havde usigtbart Vejr og foranderlige Vinde, naaede vi dog paa fem Dage ind paa den gamle Ankerplads, uden at noget Uheld var indtruffet.

Grunden til, at Eskadrerne ikke blev liggende længere ved Sinope, var hovedsagelig den Vanskelighed, som man havde for at finde ferske Provisioner til Besætningerne samt for at fylde Vand; desuden var der udbrudt en Koppeepidemi i Byen.

Flere mindre Divisioner, bestandig af franske og engelske Skibe i Forening, blev i Slutningen af Januar og i Begyndelsen af Februar sendte ind i det sorte Hav, dels for at konvojere tyrkiske Transportskibe, og dels for at foretage Rekognoseringer paa Kysterne; disse strakte sig endog helt op til Kaffa paa Krim. Med „Magellan“ foretog vi i Forening med den engelske Skruefregat „Furious“ en Tur til Varna for at eskortere syv tyrkiske Transportskibe, ladede med Krigsmateriel til Donauhæren. Varna har en god Ankerplads, der dannes af en temmelig dyb Bugt, som vel er aaben for østlige Vinde, men hvor man desuagtet kan ligge fuldkommen sikkert. Byen havde omtrent 15,000 Indbyggere, var af en betydelig Udstrækning, helt omgivet af Mure og ret godt befæstet imod Søsiden; men det var det styggeste og mest snavsede Hul, jeg endnu havde truffet paa i det

snavsede Tyrki. Dog hertil bidrog maaske, at Vejret var slet, imedens vi laa der, idet Regn og Sne forvandlede Gaderne til et Morads og gjorde dem ufremkommelige. Det var nu begyndt at blive Vinter, ja en rigtig nordisk Vinter, og vi havde en Dag indtil 5° under Frysepunktet. Varna laa kun 15 à 16 Mil fra Schumla, som var Omer Paschas Hovedkvarter, og var derfor den Havn, hvor alle Tilførslerne til Donauhæren landsattes. Vi benyttede Lejligheden til at undersøge et Par Ankerpladse i Nærheden, Baltschik og Kavarna, og vendte efter fem Dages Forløb tilbage til Bosporus, hvor vi den 14de ankrede ved Konstantinopel.

I de private Breve fra Kjøbenhavn, som jeg modtog ved min Ankomst dertil, sagde man mig, at Marineministeren havde yttret, at jeg formodentlig vilde komme til at vedblive min Tjeneste paa den franske Flaade, endogsaa i det Tilfælde, at Krigen imellem Frankrig og Rusland blev erklæret. Jeg blev derfor meget forbauset ved et Par Timer efter Modtagelsen af disse Breve at faa en Skrivelse fra Marineministeriet, som var adresseret til vor Ministerresident i Konstantinopel og derfor kom mig ihænde

noget senere end mine andre Breve, men som var afsendt fra Kjøbenhavn omtrent samtidigt med de øvrige, af følgende Indhold:

„Da der er Udsigt til, at Deres Tjeneste vil behøves herhjemme, vilde De behage at udtræde af den franske Marine og vende tilbage hertil paa den Maade og ad den Vej, som De maatte anse hensigtsmæssigst. Forsaavidt De maatte anse det passende at give vedkommende Kommanderende nogen Forklaring om Grunden til Deres Forlangende om at udtræde, vilde De erklære, at Deres Ønske er begrundet i, at Deres Tjeneste behøves i Deres Fædrelands Marine.“

Det forundrede mig ikke, at jeg blev kaldt hjem: jeg vidste jo, at Danmark havde udstedt en Erklæring om, at det i Tilfælde af en Krig imellem Rusland og Vestmagterne vilde bevare en stræng Neutralitet, og jeg kunde tænke mig, at det da ikke vilde blive tilladt en dansk Officer at tjene paa nogen af Siderne; desuden antog jeg nok, at vi, i det Tilfælde at en fransk og engelsk Flaade kom til at operere i Østersøen, vilde udruste en Del Skibe for om fornødent at hævde vor Neutralitet, og i saa Fald

vilde det Antal yngre Officerer, som var hjemme, neppe være tilstrækkeligt til at besætte de udrustede Skibe. Men hvad der i høj Grad forundrede mig, var den Maade, paa hvilken jeg blev kaldt tilbage fra min Tjeneste i den franske Marine. Min Ansættelse var jo gaaet igjennem vort Gesandtskab i Paris, derfra til det franske Marineministerium og fra dette til Eskadreførføreren. Jeg havde nu ventet, at min Hjemgangsordre skulde gaa samme Vej. Da dette imidlertid ikke skete, maatte jeg selv tage Initiativet lige over for Admiralen.

Saasnart det var mig muligt, gik jeg derfor ombord til Admiral Hamelin, meldte ham, at jeg havde modtaget Ordre fra det danske Marineministerium til at udtræde af den franske Marine og vende hjem, hvorfor jeg bad ham, om han vilde give mig Ordre til at fratræde min Tjeneste i „Magellan“ og rejse til Frankrig. Admiralen svarede mig, at han naturligvis ikke betvivlede, at jeg havde modtaget en saadan Befaling fra min Regering, men at han havde sin Regerings Ordre til at sætte mig til Tjeneste paa Eskadren, og derfor ogsaa burde have Be-

faling fra denne om at lade mig ophøre denne Tjeneste. Hvis jeg imidlertid vilde indgive en skriftlig Begjæring til ham, om at blive beordret til at afgaa fra „Magellan“, skulde han opfylde mit Forlangende. I Henhold hertil indgav jeg følgende Skrivelse til Admiralen:

Frégate à vapeur le Magellan,
rade de Beïcos,
le 20 Fevrier 1854.

„Amiral,

J'ai l'honneur de Vous informer que je viens de recevoir l'ordre du ministre de la marine de Danemark de quitter le service de l'escadre française.

Veuillez, je Vous prie, avoir la bonté de me débarquer du Magellan, et de me donner l'ordre de rentrer en France à mes frais, pour me mettre à la disposition de Son Excellence le ministre de la marine française.

Recevez, Amiral, l'expression sincère de mes remerciements pour la manière bienveillante avec laquelle Vous m'avez traité pendant le temps que j'ai eu l'honneur de servir sous Vos ordres.

Je suis avec respect et reconnaissance,

AMIRAL,

Votre très obéissant serviteur

MELDAL,

lieutenant de vaisseau de la marine danoise.

Monsieur le Vice-Amiral,

Commandant en chef

l'escadre de la Méditerranée."

Tre Dage efter modtog jeg følgende Afgangsordre:

„Conformément à l'ordre que Mr. Meldal, lieutenant de vaisseau de la marine danoise, a reçu de Son Excellence le ministre de la marine de Danemark,

Il est ordonné à cet officier de débarquer de la frégate à vapeur le Magellan.

Monsieur Meldal est autorisé à rentrer en France à ses frais par l'intermédiaire des paquebots-poste des messageries Impériales.

Vaisseau la Ville de Paris, Beïcos le

23 Février 1854.

Le Vice-Amiral commandant en chef
l'escadre française de la Méditerranée.

HAMELIN."

Jeg skulde altsaa nu forlade den Eskadre, paa hvilken jeg havde tjent i mere end to Aar'

og om hvilken Tjenestetid jeg havde lutter lyse og gode Minder; jeg skulde sige Farvel til de mange franske Officerer, til hvem jeg var knyttet med Venskabets og Kammeratskabets Baand; og jeg skulde opgive en Virksomhed, ved hvilken der sandsynligvis vilde blive Lejlighed for mig til under en udbrydende Krig at deltage i Expeditioner af højst lærerig og interessant Natur. Det var derfor naturligt, at jeg med vemodige Følelser gjorde alt klart til Hjemreisen, og at Afskedsmiddagene ombord i mit gamle Skib „Ville de Paris“ og i „Magellan“ just ikke vare Glædesfester for mig. Men paa den anden Side var Længslen efter Hjemmet stærk hos mig, den Tid, jeg fra Begyndelsen havde tænkt mig at være borte, var forlængst udløben, det Skib, til hvilket jeg hørte, stod paa et Minimumstrin i Organisation og Kommando, og hele Eskadren, som stod paa et Højdepunkt af Fortrinlighed den Gang, Admiral de la Susses Jernvillie styrede den, begyndte nu at gaa tilbage i Aand og Disciplin. Alle disse Betragtninger vejede betydeligt i den modsatte Vægtskaal og bragte vistnok Lige-

vægtens Viser til at hælde over til den hjemlige Side.

Da der ikke tilbød sig nogen Lejlighed for mig til at rejse til Frankrig med en Orlogsdamper, hvilket vilde have sparet mig omtrent 500 francs, maatte jeg benytte Postdampskibet „Oronte“, som den 25de Februar afgik fra Konstantinopel. Det var ikke noget stort Skib, men det var godt og bekvemt indrettet. Vi anløb Smyrna, Syra og Malta, hvor vi laa en Nat over, og hvor jeg ved en Times Spadseretur iland netop fik Tid til at danne mig en Ide om denne mærkelige Ø, hvis udmærkede Havn England vel skal vide at vogte, som en Hovedstation for dets Middelhavsflaade. Fra Malta gik Rejsen igjennem Bonifacio-Strædet til Marseille, hvor jeg ankom den 7de Marts. Den følgende Dag fortsatte jeg Rejsen ad Jernbane til Avignon, derfra med Diligence over Lyon til Châlons, hvorfra der igjen var Jernbane til Paris. Jeg ankom dertil den 10de Marts og tog ind i Hotel Valois, rue Richelieu.

Med vor Gesandt Grev Moltke var jeg hos den franske Marineminister, hvem jeg af et oprigtigt Hjerte takkede for den Tid, han havde

tilladt mig at tjene paa den franske Flaade. Og vel kunde jeg have Grund til at være taknemlig for, saaledes som denne Tid var gaaet og for det Udbytte, jeg i mange forskellige Retninger havde havt af den: først og fremmest havde jeg jo lært at tale taaleligt godt Fransk; jeg havde set mig om i Verden og var kommen til skønne og interessante Steder, hvor jeg maaske ellers aldrig vilde sætte min Fod; jeg havde lært en stor og fremmed Marine at kjende og havde set, hvorledes Tjenesten og Organisationen var paa de største og bedste Krigsskibe; jeg havde gjort Bekjendtskab med en Mængde interessante Personligheder og havde omgaaedes mange forskellige Mennesker og Karakterer; endelig havde jeg havt Lejlighed til at udvikle min Selvstændighed ved i to Aar at være overladt til min egen Dømmekraft og Selvbestemmelse. Og endelig en Ting endnu, som jeg ikke noksom kunde være Vorherre taknemlig for: jeg havde i den lange Tid ikke været en eneste Dag syg. Hvis Alle, som tænke paa at ville gaa nogle Aar i en fremmed Marines Tjeneste, kunde være lige saa heldige, som jeg havde været, da ville de ikke komme til

at fortryde, naar de fra Tanken gaa over til Beslutning og Handling.

Uagtet mit Ophold i Paris ikke denne Gang havde den første Nyheds Interesse, nød jeg det dog maaske endnu mere, end jeg gjorde det paa Udrejsen, og hertil bidrog for det Første, at Sproget nu ikke lagde mig Hindringer i Vejen, saa at jeg endogsaa let kunde forstaa, hvad der blev talt fra Scenen i Theatrene, og dernæst, at jeg ikke denne Gang var under det samme pekuniære Tryk som under min Udrejse. Jeg besøgte naturligvis Admiral de la Susse, og fandt, at han var ældedes meget, siden han var fratraadt sin Kommando. Han modtog mig meget hjerteligt og venligt, men det undrede mig, at han saa lidt udspurgte mig om den Eskadre, han saa nyligt havde forladt, og som dog endnu maatte interessere ham; det var, som om det smertede ham at tale om den. Anton Melbye var i Paris, og jeg glædede mig til at besøge ham i hans Atelier og se de Malerier færdige eller under Arbejde, som han havde samlet Ideer og Udkast til under sit Ophold i Konstantinopel. Men desværre, Som-

nambulerne havde igjen faaet fat paa ham og havde optaget baade hans Tid og hans Tanker, saa at han saa godt som Intet havde bestilt. Jeg generede mig ikke for rent ud sagt at skjælde ham dygtigt ud derfor, og med sin sædvanlige Godmodighed, ialfald lige over for mig, indrømmede han sin Svaghed, sagde, at han nu vilde tage alvorlig fat og spurgte mig om, hvilket Stykke jeg syntes, han skulde male. Jeg foreslog ham Damplinieskibet „Napoléon“ under Damp gaaende op imod en svær Sø. „Ja,“ svarede han, „hvorlænge bliver De i Paris?“ — „Omtrent otte Dage.“ — „Inden De rejser, skal Stykket være færdigt.“ Han begyndte virkeligt paa Arbejdet samme Dag, og før jeg rejste, var ogsaa det Maleri, som han senere solgte til Kejser Napoleon den Tredie, om ikke færdigt, saa dog godt fremskredet.

Den 18de Marts forlod jeg Paris, opholdt mig kun en Dag i Hamborg og gik fra Kiel med Postdampskibet „Slesvig“, som den 22de Marts ankom til Kjøbenhavns Toldbod. Jeg var altsaa igjen i mit kjære Hjem, som jeg havde forladt for to Aar og fire Maaneder siden.

Det har været mig en kjær Beskjæftigelse i bekymrede og sorgfulde Dage ved Hjælp af mine gamle Breve og Optegnelser at opfriske Erindringen om den Tid, jeg i min Ungdom tjente under et fremmed Flag; det skulde glæde mig, om enkelte Andre kunde have Interesse af at dele disse Minder med mig.

