

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



35. årgang

Nr. 1 - Februar 2002

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes herved til generalforsamling i selskabet
Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

Onsdag den 17. april 2002 kl. 19.30

OBS! i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58.

Dagsorden indeholder:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning.
3. Forelæggelse af selskabets regnskab,
herunder evt. fondsregnskaber.
4. Beretning fra forlaget Marinehistoriske Skrifter.
5. Fremsatte forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af formand.
8. Valg til bestyrelsen.
9. Valg til repræsentantskabet.
10. Valg af revisor.
11. Eventuelt.

Sekretæren

Sidste foredrag i sæsonen 2001-2002:

Onsdag den 6. marts 2002.

Foredrag af museumsinspektør Jakob Seerup: Søkadetakademiet i 1700-tallet.

Onsdag, den 17. april 2002.

Generalforsamling. Foredrag med film.

Alle onsdagsmøderne begynder kl. 19.30 og foregår i Orlogsmuseet.

Efter onsdagsmøderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen før mødet til Orlogsmuseet tlf. 32 54 63 63.

Årskort til selskabet forefindes på sidste side af omslaget. (klip ud)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



35. årgang

Nr. 1 - Februar 2002

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
e-mail. info@orlogsmuseet.dk
http://www.orlogsmuseet.dk
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 150.-
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Quiberon - Syv Års Krigens
"Trafalgar".
Per Jakobsen 3

Andet:

Maritimhistorisk Konference
3. - 5. maj 2002
(Midteropslag)

Festskrift for Anders Monrad
Møller 24

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 25

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 28

Forside:

Det franske 74 kanon skib Thésée synker. Udsnit af Richard Patons maleri.

Quiberon – Syv Års Krigens "Trafalgar"

Per Jakobsen

Illustrationer og billedtekster: Red.

Da admiral Hawke ved mørkets frembrud den 20. november 1759 beordrede den britiske flåde til at ankre i Quiberon bugten på den sydvestlige side af Bretagne, sluttede et af søkrigshistoriens måske mest afgørende slag. Det følgende er en gennemgang af slaget, dets baggrund og følger.

Baggrund.

Den Østrigske Arvefølgekrig afsluttedes efter 9 år af freden i Aix-la-Chapelle i 1748, væsentligt fordi parterne var udmattede af krigen. Fredslutningen stadfæstede reelt "*status ante bellum*" og løste derfor ikke de grundlæggende problemer mellem England og Frankrig, der drejede sig om deres kolonier i blandt andet Nord Amerika. Her søgte Frankrig ved at erobre Ohio dalen at skabe forbindelse mellem sine besiddelser i Canada og ved Mississipis delta, hvorved de britiske kolonister på Nord Amerikas østkyst ville blive spærret inde og forhindret i at trænge vest på. Disse spændinger indebar kimen til den næste krig, der reelt be-

gyndte med kampe i Nord Amerika allerede i 1754, selvom den formelt først brød ud i 1756 (1).

De første år gik dårligt for England. Det lykkedes Frankrig, uanset den britiske flådes bevogtning af Brest, at forstærke sine garnisoner i Canada fra udsendte eskadrer, og den franske øverstkommanderende, general Montcalm erobrede Oswego og dermed herredømmet over de store søer (2). I løbet af sommeren 1756 erobrede Frankrig efter belejring Port Mahon på Minorca, der var den vigtigste britiske base i Middelhavet. Admiral Byng blev sendt til undsætning med en flåde, men trak sig tilbage til Gibraltar efter et uafgjort slag med Toulon flåden under admiral Galissonnière (3). England havde under krigen ikke andre allierede i Europa end Preussen og naturligvis Hanover, hvis regent var den engelske konge, George II. Overfor Preussen stod en koalition af Frankrig, Østrig, Rusland og Sverige. Krigen i Europa gik også dårligt for Preussens konge, Frederik den Store, og Hanovers eksistens var truet (4). I Nord-

amerika mislykkedes et britisk forsøg på at erobre Louisbourg på Cape Breton Island ved indsejlingen til St. Lawrence Bugten (5).

I denne meget trængte situation dannedes i juni 1757 et nyt engelsk ministerium med Hertugen af Newcastle som den formelle leder, men med den ældre Pitt som den magtfulde statssekretær, der i de næste 4 år var en meget stærk leder af den britiske krigsførelse (6). Admiral Lord Anson blev First Lord of Admiralty i det nye ministerium (7). Med Pitts tiltræden blev den britiske strategi under krigen lagt i faste rammer. Hans mål var først og fremmest at udvide og sikre kolonierne og især at trænge Frankrig ud af Canada og dermed sikre de britiske vækstmuligheder i Nord Amerika. Det var derfor vigtigt, at flåden kunne hindre, at der nåede franske forstærkninger frem til Canada eller de øvrige franske kolonier i Vestindien og Indien. Krigen i Europa betragtede Pitt som nødvendig for at aflede Frankrigs opmærksomhed og ressourcer fra kampen om kolonierne. Selvom han ikke ønskede at involvere England aktivt i krigen i Europa, var han dog klar over, at England var nødt til at støtte Frederik den Store i kampen mod koalitionen, således at krigen i Tyskland kunne holdes i gang, og for at forhindre, at Hannover blev erobret. Han støttede der-



Admiral Sir Edward Hawke (1705-81) i flag-officersuniform 1768-83. Maleri fra 1768-70 af Francis Cotes da Hawke var avanceret til First Lord of the Admiralty og Admiral of the Fleet.

for Frederik ikke blot med rigelige subsidier, men, uanset sin uvilje overfor Englands aktive deltagelse i den europæiske krig, også i begrænset omfang med britiske tropper (8).

Pitts strategi begyndte at virke i 1758, hvor det i Nord Amerika lykkedes at generobre kontrollen over de store søer, ligesom det under ledelse af Colonel Wolfe og Admiral Boscawen lykkedes at erobre Louisbourg (9), således at vejen til Quebec og Montreal var åbnet for kampagnen i 1759. Dette år blev succesen fuld-

endt, idet General Wolfe og Admiral Saunders efter en belejring erobrede Quebec i oktober måned, ligesom General Amherst drev franskmændene ud af deres poster ved Niagara og Lake Erie (10). Også i Europa var der sket en bedring af Preussens og Hanovers situation, idet den preussiske general, Prins Ferdinand med hjælp af britiske tropper slog den franske hær ved Minden (11).

Frankrig var derfor i 1759 i en presset situation, og den franske førsteminister, Choiseul, der var tiltrådt i 1758, besluttede at gennemføre en invasion af England for derved at få den britiske regering til at slutte fred på rimelige betingelser for Frankrig (12). Ifølge planen, der nok kan forekomme urealistisk, skulle de forenede eskadrer fra Brest og Toulon, der ville udgøre 35 – 40 linieskibe, eskortere en styrke på 20.000 mand fra Bretagne vest om Irland til Skotlands vestkyst, hvor de skulle gøre landgang i Firth of Clyde i nærheden af Glasgow. Derefter skulle flåden sejle nord om Skotland for at dække overførslen af en anden tropestyrke på 50.000 mand fra Flandern til Thames-mundingen, hvor de skulle lande i Essex. Som en afledningsmanøvre skulle Capitaine Thurot med en styrke af fregatter fra Dunkirk lede et raid mod Irland (13).

Optakten.

Den engelske regering fik fra agenter i Frankrig (14) underretning om de franske planer, som i en del af regeringen gav anledning til nervøsitet; man havde ikke glemt 1745, hvor den skotske tronprætendent, Charles Edward Stuart efter at være landet med en håndfuld ledsagere i Skotland havde samlet en stor styrke og havde rystet det hanoveranske monarki. Pitt lod sig ikke rive med af den panik, som greb nogle ministre, bl.a. Newcastle, og nægtede at trække hverken skibe eller tropper hjem fra operationerne i kolonierne. Hans og Ansons strategi gik i stedet ud på at placere overlegne flådestyrker, der kunne forhindre den franske flådes 2 hovedstyrker, Toulon flåden under admiral de la Clue og Brest flåden under maréchal Conflans (15), i at bryde ud. De franske invasionsstyrker i Flandern og le Havre, der ikke blev beskyttet af linieskibe, men kun af fregatter og mindre skibe, blev dækket af britiske fregateskadrer under Commodorerne Boys og Brett og Rear Admiral Rodney. Disse eskadrer var så stærke, at de kun kunne forjages, hvis de franske styrker blev støttet af linieskibe fra Brest flåden (16). Endelig placerede Pitt et stærkt korps af regulære tropper på Isle of Wight samt et antal transportskibe i the Nore, således at styrken hurtigt kunne

transporteres til det sted, hvor der på grund af en fransk invasion kunne være behov for den (17). Det var Ansons vurdering, at et invasionsforsøg først kunne forventes i løbet af sommeren, og han benyttede tiden indtil da til at udruste og bemane de fornødne skibe.

Chef for den styrke, der skulle blokere Toulon, blev admiral Boscawen, der i april blev sendt med forstærkninger til den eskadre, der allerede befandt sig i Middelhavet under vice-admiral Brodrick. I de følgende måneder holdt Boscawen den franske Toulon flåde på 13 linieskibe og nogle fregatter under tæt observation. I en rapport til Admiralitetet den 1. juli hedder det bl.a.:

"I have continued on this station as long as the water & provisions of the ships under my command would permit me, and have almost every day since my being here seen the French squadron in the inner road in Toulon." (18)

Chef for Kanalflåden, der skulle hindre Brest flåden i at komme ud samt standse en evt. invasionsflåde, blev admiral Sir Edward Hawke. Han blev udnævnt den 9. maj 1759 og højste kommando i 2'raten RAMILLIES på Spithead den 13. maj og afsejlede den 17. til Torbay øst for Plymouth,

der skulle være flådens faste ankerplads. Flåden udgjordes oprindeligt af 25 linieskibe og 13 fregatter samt diverse sloops, kuttere og brandere (19). Dens opgaver fremgik af Hawkes instruks, der er dateret den 18. maj. Det hedder heri:

"Whereas we have received undoubted intelligence that the French are pressing their armament at Brest, L'Orient, Rochefort, and the other ports on the coast of France; that on the 7th instant there were nine sail of ships of war in the inner road at Brest, five of them of the line; that others were ready to proceed out of the harbour and that four of the line were expected there from L'Orient; that provisions and stores are collecting to Brest from several parts of the Bay; and it's given out that the enemy propose to attempt an invasion either upon Great Britain or Ireland; and whereas it is of the greatest consequence to prevent any such design of the enemy taking effect, you are hereby required and directed, so soon as you shall be joined by Sir Charles Hardy with the ships from Plymouth, to proceed with the squadron under your command off Ushant and cause as accurate an observation as possible to be immediately made of the enemy's force in Brest Road

and forthwith send us an account thereof; and you are to continue cruising with the squadron near Ushant and Brest (taking all possible care not to be drove to the westward) and to defeat any designs the enemy may have conceived of invading these kingdoms, and to protect the trade of His Majesty's subjects, and also to annoy and distress the enemy by every means in your power; and you are to return with the squadron to Torbay, so as to be there by the expiration of fourteen days from the time of your sailing from thence, unless the attempts or operations of the enemy against this kingdom should make it necessary for the defence and security thereof to prolong your cruise or take any other station near the coast of Great Britain, in which case you are to send us an immediate account thereof; and upon your return to Torbay, you are to cause the provisions and water of the ships to be forthwith completed and to hold them in constant readiness for putting to sea, taking care that none of the ships have ever less than two months provisions on board.

And whereas the intercepting the convoys which convey provisions and stores to Brest and Rochefort

must tend greatly to disconcert the enemy's measures, you are to appoint such of the smaller ships of the line and frigates as you shall think sufficient to cruise on the most likely stations for intercepting the said convoys, ordering their commanders, in case they shall observe any number of ships of war and transports to sail from the French ports and they shall be too weak to attack them, to send one of the frigates immediately to give notice of it, either off Ushant or in Torbay, and another frigate to follow and observe their course till her commander shall be able to form a judgement whether they shall be bound to Ireland or not, and then to return and acquaint you therewith that you may detach such force after them as you shall judge necessary, in case it shall appear to you from their course that they are intended for Ireland; and you are immediately to forward to us by express an account of any information you receive relating thereto and of what you do thereupon.." (20)

Kort sagt var det således kanalfådens opgave fra sin post ud for Ushant at sikre kanalen mod indtrængen af den franske slagflåde og evt. invasionsfartøjer og dække egne oversøiske ekspeditioner, samt med sine kryd-

serstyrker at patruljere den franske kyst, opsnappe franske konvojer samt beskytte egen handel (21).

Det fremgår af instruksen, at det ikke oprindeligt var Admiralitetets mening, at Hawke skulle iværksætte en tæt blokade af Brest og de øvrige franske vestkysthavne. Instruksen bygger øjensynligt på den hidtidige praksis, hvorefter Kanalflåden base-redes på Torbay og Plymouth, således at Brest blev observeret af en mindre eskadre, der væsentligt bestod af mindre linieskibe og fregatter, og således at Kanalflåden kunne løbe ud, når man modtog melding om, at den franske flåde var ude, jf. instruksens bestemmelse om, at Hawke skal vende tilbage til Torbay efter 14 dage. Allerede i sin første rapport til Admiralitetet, der er skrevet til søs ud for Ushant, meddelte han, at han ønskede at etablere en tæt blokade. Efter at have refereret, at en af fregatterne den 24. om eftermiddagen havde observeret 11 linieskibe på reden ud for Brest, hedder det bl.a.:

"Upon the whole I do not think it prudent, as they may soon be joined by more from Brest Harbour, to leave them at liberty to come out by returning to Torbay till I shall receive farther instructions from their Lordships or the wind shall

appear to be set in strong westerly....

I have detached the *Rochester* and *Melampe* to keep a constant watch over their motions and the *Prince Edward* cutter to run between us with intelligence and constantly keep them in sight..." (22)

Den 1. juni sendte Admiralitetet en tillægsinstruks, hvori man godkendte forslaget om etablering af tæt blokade. Det hedder således:

Whereas in your letter of the 27th past to our Secretary you have informed us of your proceedings and intentions, upon considering the state of the enemy at Brest and L'Orient, not to return to Torbay till you receive farther instructions; we do hereby signify to you our approval of your proceedings and direct you to continue with a sufficient force off Brest and L'Orient to prevent the French putting to sea, taking care to send from time to time such of your squadron as you shall find necessary to Plymouth or Torbay to recruit their provisions and water, and to refresh their companies, and dispatching to us constant accounts of the intelligence you shall procure of the enemy and of your proceedings." (23)

Hermed indledte Hawke den bloka-depraksis, der også under Revoluti-ons- og Napoleonskrigene blev gennemført med stor succes af admiralerne Lord St. Vincent og Cornwallis (24). Blokaden gennemførtes ved, at Kanalflådens hovedstyrke under Admiralen normalt tog position nord-vest for Ushant med en fremskudt lettere eskadre umiddelbart ud for St. Mathiu Point til at foretage direkte observationer af den franske flåde i Brest, jf. den ovenfor citerede rapport, hvoraf det fremgår, at denne fremskudte eskadre oprindeligt bestod af fregatterne ROCHESTER og MELAMPE med kutteren PRINCE EDWARD som depechefartøj. Eskadren blev senere forstærket med flere fregatter og lette lineskibe, og udover de regelmæssige observationer af den franske flåde i Brest, afskar den under Commodore Augustus Hervey forsyninger til Brest ved at blokere såvel det nordlige indløb til Brest, Passage Du Four, som det sydlige, Passage Du Raz (25). Senere, da det blev klart, at den invasionsstyrke, der efter planen skulle invadere Skotland samledes i Morbihan og andre havne ved Quiberon bugten detacheredes også en eskadre under Commodore Duff for at blokere disse havne og hindre styrkens afsejling (26).

Under vestlige storme måtte Kanalflådens hovedstyrke opgive sin sta-

tion, idet den ellers risikerede at blive drevet ind på den franske kyst, og flåden søgte ly for sådanne storme i Torbay, hvor man benyttede lejligheden til at fylde vand og reproviantere. De lette blokadestyrker indtog i sådanne situationer positioner længere mod vest, men således, at de, når vindforholdene tillod det, hurtigt kunne vende tilbage til blokadepositionerne. Risikoen ved under sådanne omstændigheder at opgive den tætte blokade af Brest var ikke særligt stor, fordi den vind, der gjorde tilbage-trækningen nødvendig, også forhindrede Brest flåden i at løbe ud (27). Der var naturligvis en risiko for, at Brest flåden, når vinden vendte, kunne nå at løbe ud, inden Kanalflåden igen var på plads, og det var faktisk en sådan situation, der førte til Slaget i Quiberon bugten.

Den tætte blokade af Brest, hvor flåden kun søgte havn, når vestlige storme gjorde det nødvendigt, kunne kun gennemføres, fordi Hawke med Admiralitetets bistand fik etableret et imponerende logistisk støtteapparat. Plymouth blev under kommando af en Commodore gjort til hovedbase for forsyning og vedligeholdelse af Kanalflåden og dens skibe (28). De skibe, der indgik i flåden, var endnu ikke kobberforhudede og måtte derfor regelmæssigt sendes ind til Plymouth eller Torbay for at blive ren-

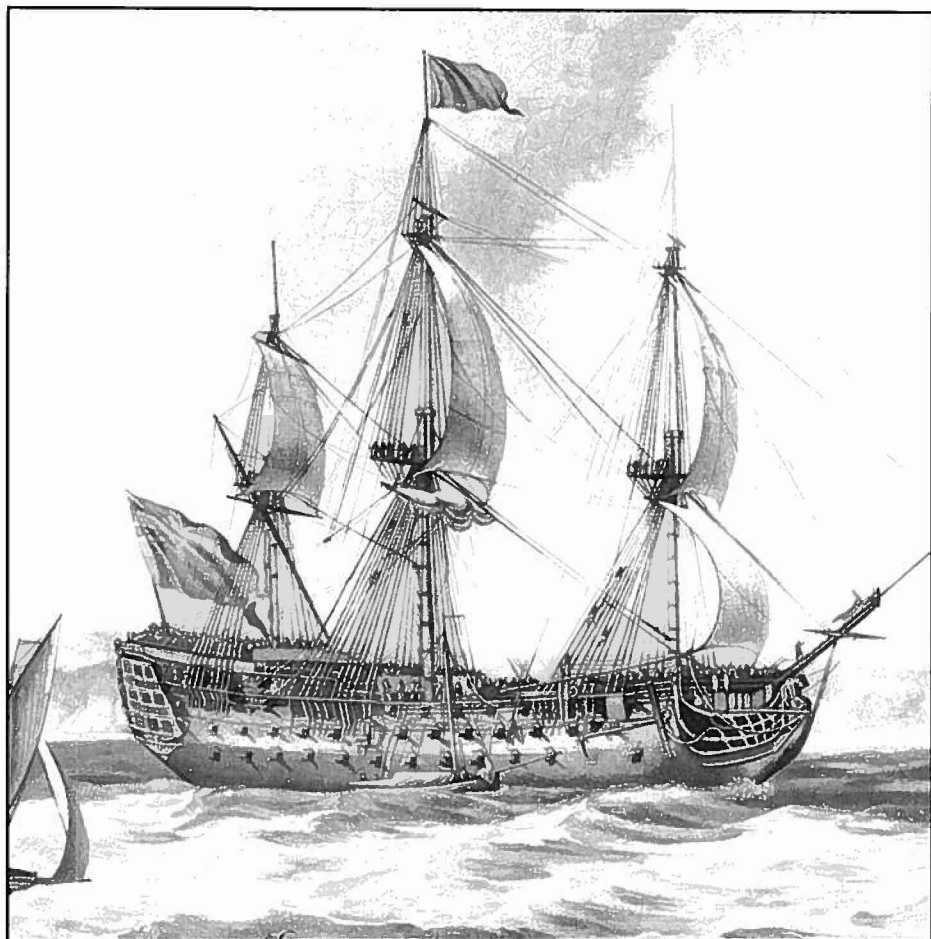
set. Disse kortvarige ophold i havn var nødvendige ikke blot for at rense skibene, men også for at rekreere besætningerne, ligesom sådanne ophold blev benyttet til vandfyldning og reproviantering samt nødvendig vedligeholdelse af skibe og rigning (29). Den nødvendige detachering af skibe med henblik på vedligeholdelse og reparation svækkede flåden, fordi den betød, at Hawke, selvom han havde godt 30 linieskibe under sin kommando, sjældent kunne regne med at disponere over mere end godt 20 (30). Udover den genforsyning, der fandt sted, når skibene med mange ugers mellemrum gik til Plymouth eller Torbay, sendtes der en stadig strøm af forsyningskibe til hovedflåden og de detacherede eskadrer, der i vid udstrækning blev forsynet i søen med fersk proviant i form af kød og grøntsager samt forbrugsgods (31). Denne praksis betød, at besætningernes helbredstilstand var forbløffende god (32).

Toulon flåden sejler.

I begyndelsen af august måned måtte admiral Boscawen forlade sin station foran Toulon og gå til Gibraltar for at reparere, fylde vand og proviantere, og det benyttede chefen for Toulon flåden, De la Clue, til at gøre et forsøg på at forene sin flåde med Brest

flåden under Conflans (33). Boscawen var ankommet til Gibraltar den 3. august, og var knapt nok færdig med reparationer m.v., da en af hans fregatter den 17. om aftenen observerede den franske flåde på vej ud af Strædet. I løbet af få timer havde Boscawen fået størstedelen af sin eskadre klar og optog forfølgelsen (34).

La Clue, der efter sin oprindelige plan skulle være gået til Cadiz, var klar over, at han var blevet observeret, og besluttede derfor i nattens løb at ændre kurs mod det åbne Atlanterhav. Kursændringen blev imidlertid ikke opdaget af alle skibe, hvorfor 5 linieskibe og samtlige fregatter fortsatte til Cadiz. Resterne af la Clue's eskadre, linieskibene TÊMÉRAIRE, MODESTE, REDOUTABLE, SOUVERAIN, OCÉAN, GUERRIER og CENTAURE, blev om morgenen indhentet af Boscawen, der straks havde sat kurs mod Cape St. Vincent. Under den følgende kamp blev CENTAURE erobret efter et tappert forsvar. Ved mørkets frembrud lykkedes det GUERRIERE og SOUVERAIN at slippe bort, og de nåede senere Rochefort. Den 19. om morgenen havde la Clue således kun 4 skibe tilbage. Han søgte beskyttelse under et batteri i bugten ved Lagos i det neutrale Portugal. Boscawen forfulgte de franske skibe uden hensyn til Portugals neutralitet. OCÉAN og



Sir Hawkes flagskib ved Quiberon, den tre år gamle tredækker ROYAL GEORGE. Det var en såkaldt first rate på 100 kanoner, og det fik en sørgelig skæbne da det i 1782 kængrede ved Spithead under en mindre reparation, hvorved størstedelen af besætningen og mange pårørende omkom. Maleri af Dominic Serres.

REDOUTABLE sattes på grund og brændtes. MODESTE og TÉMÉRAIRE blev begge erobret (35).

Boscawen detacherede i henhold til en tidligere ordre fra Admiralitetet viceadmiral Brodrick med 7 skibe til at blokere de franske skibe i Cadiz, medens han selv vendte tilbage til

England med resten af Middelhavsflåden (36) Først i januar lykkedes det skibene i Cadiz at undslippe den britiske blokade, hvorefter de vendte tilbage til Toulon (37).

Man kunne have ventet, at Toulon flådens tilintetgørelse ville have fået Choiseul til at opgive planerne om invasion i England. Det blev dog ikke tilfældet, idet han besluttede, at planen skulle gennemføres af Brest flåden alene. Conflans skulle gå til Morbihan for at afhente transportflåden, der var blokeret af en let britisk eskadre under Commodore Duff, hvorefter han, som oprindeligt planlagt, skulle eskortere den til Clyde, hvor der skulle foretages landgang, og herefter skulle flåden sejle nord om Skotland og ned langs den britiske østkyst for at overføre den anden invasionsstyrke fra Ostende til Essex. Samtidigt skulle Capitaine Thurot foretage sin diversion mod Irland (38). Den 14. oktober modtog Conflans sin ordre fra Ludvig XV. Han fik f.s.v. "frie hænder", idet kongen overlod det til hans vurdering, om han ville angribe den engelske flåde eller gå direkte til Morbihan for at undsætte transportflåden. Det blev dog understreget, at han vigtigste opgave var at sikre transportflåden (39).

Forspil til slaget.

I et brev af 29. oktober meddelte Admiralitetet Hawke, at man havde efterretning om, at Conflans havde fået positiv ordre til at sejle snarest muligt, og at man derfor ville sende så mange skibe som muligt for at forstærke kanalflåden. Hawke blev også bedt om ikke som påtænkt at sende en detacheret eskadre til Rochefort for eventuelt at opfange en fransk eskadre på 7 linieskibe under Lieutenant General Bompard, som forventedes fra Martinique (40). Dagen efter kom Admiralitetets ængstelse yderligere til udtryk i et nyt brev, hvor Hawke blev beordret til at stationere nogle fregatter vest for Ushant for at observere Brest flådens bevægelser og give underretning herom, hvis han på grund af vejret blev nødt til at gå til Torbay. I brevet meddelte man endvidere, at Conflans muligvis ville forsøge at tilintetgøre de britiske skibe i Quiberon bugten, hvorfor man anbefalede Hawke at stationere en fregat eller sloop ud for Belle Isle for i givet fald at kunne advare Duff's eskadre i Quiberon bugten (41).

Den 6. november blæste det op til storm fra nordvest, og Hawke blev nødt til at gå til Torbay, hvor han ankrede den 9. om aftenen. I et brev den 10. beroligede han Admiralitetet, idet det heri hedder:

"It blows a mere fret (hård storm) of wind from the N.W..., but no ship can stir from any port of the enemy in the Bay. The instant the weather will admit of it, I shall get to sea again..." (42)

Den 12. om morgenen lettede Hawke, men i løbet af natten blæste det igen op til storm fra sydvest, og han måtte vende tilbage til ankerpladsen i Torbay, og først den 14. kom flåden af sted. Under opholdet i Torbay blev det konstateret, at RAMILLIES var for medtaget til at holde søen under efterårets storme, og Hawke skiftede sit flag til ROYAL GEORGE (43).

Der var i mellemtiden sket det, at den franske eskadre under Bompart den 7. november havde benyttet Hawkes fravær til at løbe ind til Brest. Skibene var dog i dårlig stand og kunne ikke indgå i Conflans' flåde, men besætningerne betød en tiltrængt forstærkning af de uøvede besætninger i Brest flåden (44). Den vind, der den 14. gjorde det muligt for Hawke endeligt at lette for at genoptage blokaden, gjorde det også muligt for Conflans samme dag at bryde ud fra Brest med 21 linieskibe (45). Han satte straks kurs mod Morbihan.

Conflans blev observeret af den britiske fregat ACTAION allerede den 14. om eftermiddagen, og dens chef

sendte straks en kutter til Hawke med underretning. Dagen efter observeredes Conflans af fregatten JUNO, der straks satte kursen mod Hawke's rendezvous ud for Ushant. Da man ikke fandt Hawke her, satte chefen for JUNO i stedet kursen mod Quiberon for at advare Commodore Duff (46). Hawke fik dog allerede den 16. underretning om, at en franske flåde var i søen. Skipperen på transportfartøjet LOVE AND UNITY, der vendte tilbage efter at have forsynet eskadren i Quiberon bugten med proviant, meddelte Hawke, at han dagen før havde observeret den franske flåde omkring 70 sømil vest for Belle Isle (47).

Efter at have underrettet sine skibschef om, at den franske flåde var i søen, satte Hawke, der med baggrund i sine efterretninger ikke var i tvivl om, at Conflans's mål var transportskibene i Morbihan, straks kursen mod Quiberon bugten. I et brev til Admiralitetet, skrevet i søen den 17. november, hedder det bl.a.:

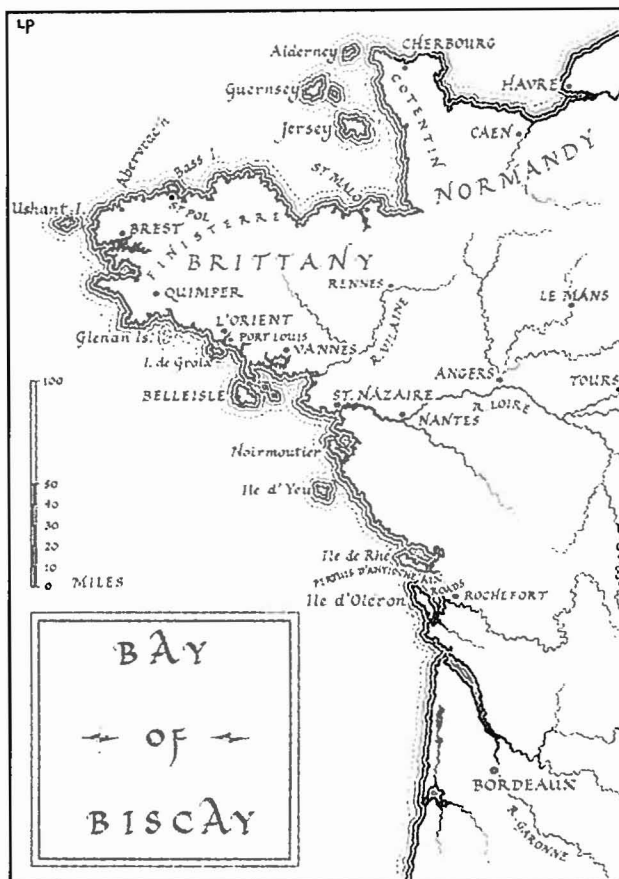
"...I have carried a pressure of sail all night, with a hard gale at S.S.E., in pursuit of the enemy and make no doubt of coming up with them either at sea or in Quiberon Bay..." (48)

Hawkes profeti gik i opfyldelse den 20. november om morgenen, hvor fregatten MAIDSTONE og linieskibet

MAGNANIME signalerede, at den fjendtlige flåde var i sigte. Hawke havde på dette tidspunkt Belle Isle i nordøst, og det stormede fra nordvest (49).

Duff's eskadre i Quiberon bugten var blevet advaret om den franske flåde af fregatten VENGEANCE den 19. om morgenen, og var straks lettet for at stå ud af bugten (50). Om morgenen den 20. observerede man den franske flåde, der straks indledte forfølgelsen af de britiske skibe (51). Duff's flagskib ROCHESTER, der langsomt, var ved at blive indhentet af et fransk lineskib, da

topsejlene på de første af Hawkes skibe kom op over horisonten. Conflans opgav straks forfølgelsen og gav ordre til at vende og i kølvandsorden stå mod det sydlige indløb til Quiberon bugten mellem Cardinal Rocks og Four Shoal. Duff's eskadre, bl.a. 4 små lineskibe (50 kanoner) sluttede sig til Hawkes flåde, der herefter bestod af 27 lineskibe og 9 fregatter (52).

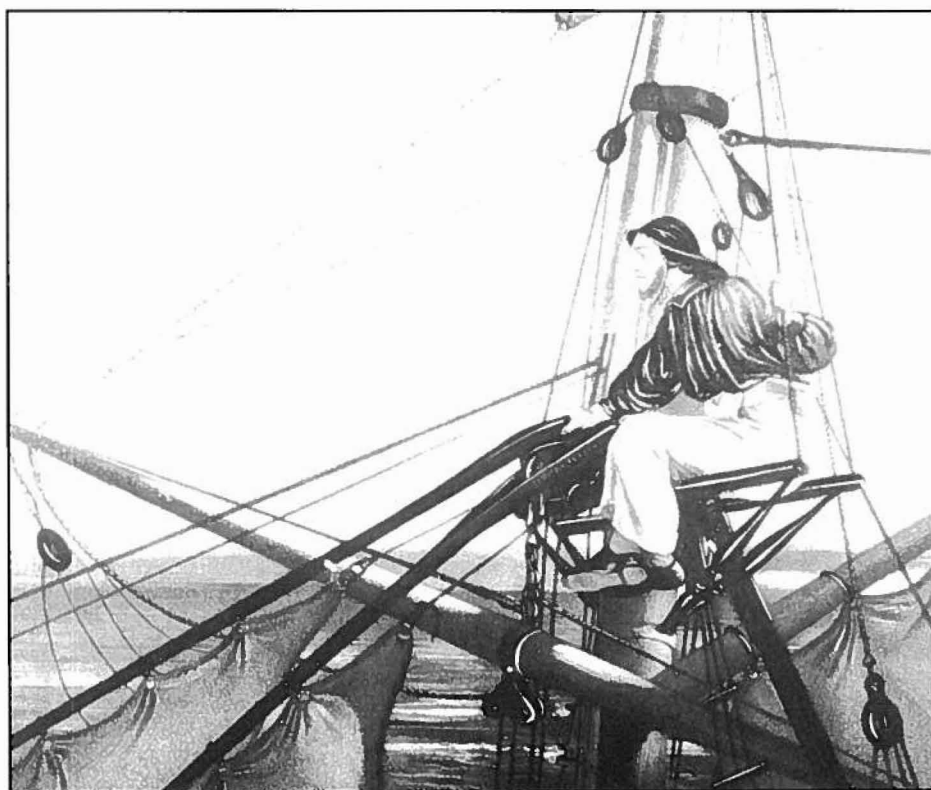


Slaget.

Da Hawke fik melding om den franske flåde fra MAIDSTONE, beordrede han slaglinie i frontorden for at samle alle skibe, og da den franske flåde opgav forfølgelsen af Duff's eskadre og satte kursen mod Quiberon bugten, beordrede han straks sine 7 forreste skibe til at forfølge og standse fjenden, indtil resten af flåden kunne

Maritimhistorisk konferens

3. - 5. maj 2002



Indbydelse til Den 15. Danske Maritimhistoriske Konference 3. - 5. maj 2002

Kontaktudvalget for dansk maritim historie-og samfundsforskning indbyder herved til konference, der dette år er arrangeret øst for Storebælt. Konferencen vil foregå på Roskilde Vandrerhjem og Museumsøen, der ligger i tilknytning til Vikingskibshallen.

Konferencen er åben for alle maritimhistorisk interesserede, såvel lægfolk som fagfolk. Formålet med konferencen er at udveksle erfaringer og at skabe basis for samarbejde og forståelse mellem private og professionelle forskere af vor danske maritime kulturarv.

På vort maritimhistoriske område har Vikingskibshallen og Nationalmuseet i Roskilde skabt et enestående miljø i både formidlingsmæssig og forskningsmæssig henseende. Ved siden af Vikingskibshallen og Museumsøen er der for et par år siden bygget et vandrerhjem, hvor konferencen får overnatningsmuligheder, medens Museumsøen venligst stiller forelæsningslokaler til rådighed. Hele dette maritime kulturmiljø, der også er nabo til den lille fiskerihavn og lystbådehavn, vil danne den naturlige baggrund for konferencen og præge forelæsninger og indlæg.

Som den traditionelle udflugt har Kontaktudvalget set det som en naturlig sag at chartre veteran-damperen Skælskør, der lørdag eftermiddag vil føre deltagerne på en tur i Roskilde Fjord bl.a. til stedet, hvor Skuldelevskibene engang blev fundet.

Dampskibet Skælskør, der ejes og drives af Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, var igennem et halvt århundrede i drift mellem Skælskør, Agersø og Omø i Storebælt. I 1963 blev skibet købt af foreningen, og en lang sejt kamp begyndte med bevaringsarbejde foretaget af entusiastiske foreningsmedlemmer. I de senere år har Skælskør haft hjemstavn i Frederikssund, hvorfra sommersejladserne udgår.

S/S Skælskør er normeret til at tage 80 passagerer, hvilket derfor også vil være konferencens maximale passagerantal.

**Pris pr. deltager:
1100 dkr. (dobbeltrum)
850 dkr. (6-rums lukaf)**

Prisen inkluderer overnatning på vandrerhjemmet, der er et af de mest moderne i Danmark. Aftensmad ved ankomsten fredag aften, 2 gange morgenmad, 2 gange frokost samt festmiddag lørdag aften. Drikkevarer er eksklusive.

Såfremt man ikke ønsker at overnatte, men ellers deltage i samtlige måltider er prisen 500 dkr. Her skal nævnes, at turen med S/S Skælskør ikke indgår. Da antallet er begrænset til 80 personer, har de overnattende konferencegæster fortrinsret, men deltagelse kan tillades, hvis dette antal ikke overstiges.

Tilmelding senest mandag den 8. april 2002 ved indbetaling og indsendelse af omstående brev-kort.

**Foreløbigt program for
Den 15. Danske Maritimhistoriske Konference
Fredag den 3. maj til søndag den 5. maj 2002 på Roskilde Vandrerhjem
Vindeboder 7, DK-4000 Roskilde. Tlf. 46 35 21 84**

Fredag den 3. maj

- 17.00 - 19.00 Ankomst og indkvartering på Roskilde Vandrerhjem
- 19.00 - 20.15 Velkomst og middag
- 20.15 - 21.00 Foredrag om Vikingskibene i Roskilde

Lørdag den 4. maj

- 08.00 - 09.00 Morgenmad
- 09.00 - 12.30 Indlæg fra deltagerne i forskellige grupper
- 13.00 - 18.00 Sejl tur med S/S Skælskør. Frokost ombord.
- 19.00 - 22.00 Festmiddag

Søndag den 5. maj

- 08.00 - 09.00 Morgenmad
- 09.00 - 12.00 Indlæg fra deltagerne
- 12.00 - 13.00 Frokost
- 13.00 - 14.00 Konferencemøde og afslutning

✂

Undertegnede tilmelder sig hermed til Den 15. Danske Maritimhistoriske Konference
den 3. - 5. maj 2002 på Roskilde Vandrerhjem.

Navn:
Adresse:
Postnr. og by:
Telf. arb.: privat:

Jeg vil holde et indlæg (max 15 min.) om (emne):

.....
.....

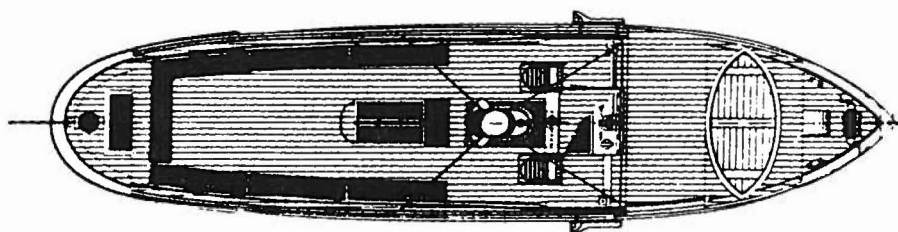
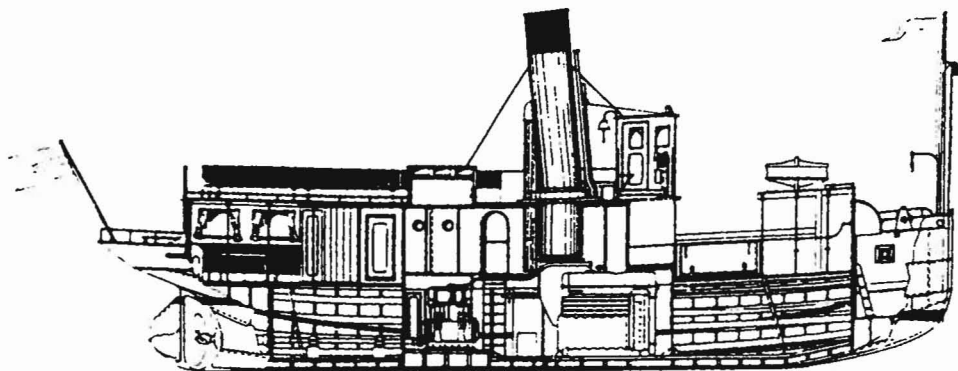
Der ønskes lysbilledeapparat (24 x 36)

Andre tekniske hjælpemidler:

Deltagergebyr kr.

indbetales på giro BG konto nr. 570 - 9881 Reg.nr. 1199 eller vedlægges i check
senest mandag den 8. april 2002.

Kontaktudvalget, att.: Kaare Lauring, Brøndsteds Allé 2, 4. sal, 1803 Frederiksberg C

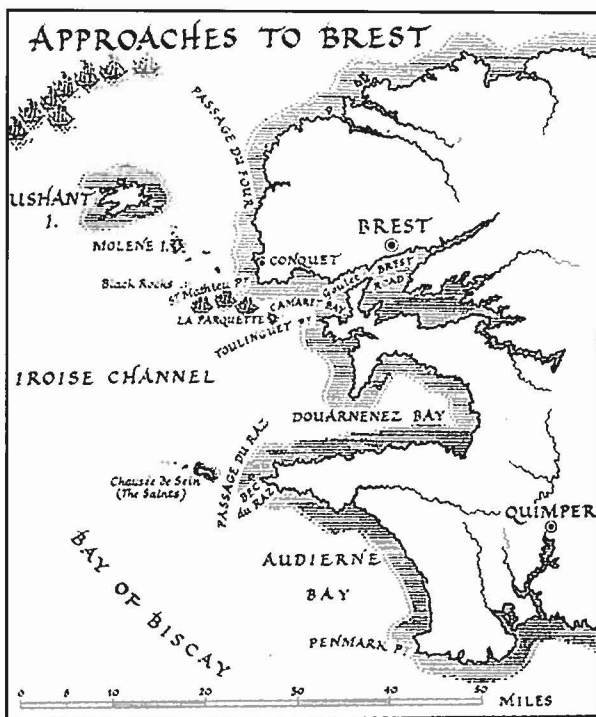


**Porto
4.00**

**Kontaktudvalget for dansk maritim
historie- og samfundsforskning
Kaare Luring
Brøndsteds Allé 2, 4. sal
1803 Frederiksberg C**

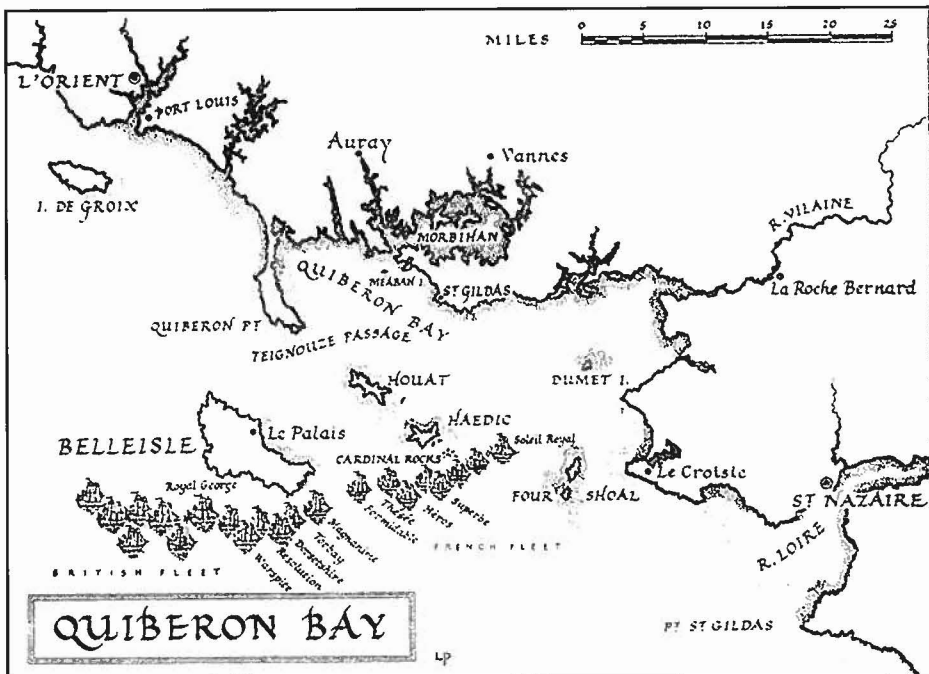
nå op, idet han havde til agt at bruge de franske skibe som lodser under indsejlingen i Quiberon bugten. Under vejs skulle der dannes slaglinie i kølvandsorden uden hensyn til den sædvanlige rækkefølge i slagordenen. De forreste britiske skibe havde Belle Isle tværs ved middagstid (53).

Conflans var ikke i tvivl om, at hans på grund af blokaden uøvede flåde, der bestod af 21 linieskibe og 5 fregatter, i åben sø ville være underlegen i kamp med den stærkere og veltrænede britiske flåde, og han besluttede derfor at indtage en stærk defensiv stilling i Quiberon bugten i læ af dens vestlige kyst, idet han regnede med at kunne få hele flåden ind i bugten, før den britiske flåde nåede op. Han anså det for udelukket, at den britiske flåde ville udføre et angreb i selve bugten på grund af de store navigatoriske vanskeligheder, der ville være forbundet med et sådant angreb. Selvom Hawke ville blokere Quiberon bugten, kunne Conflans blot afvente en situation, hvor blokadestyrkens fravær på



grund af vejret ville gøre det muligt at undslippe med transportflåden (54).

Den britiske flåde, der, uanset at vinden nu var øget til hård storm fra vestlige retninger, førte så mange sejl som overhovedet muligt, vandt hurtigt ind på de franske skibe, der nu havde kurs mod indsejlingen til Quiberon, idet de franske skibe måtte indrette deres sejlføring efter de skibe, der var langsomst, for ikke at prisgive dem.



Lige før kl. 15 passerede Conflans i sit flagskib, SOLEIL ROYAL, the Cardinals og stod ind i Quiberon bugten, men samtidigt var de forreste britiske lineskibe, MAGNANIME, TORBAY, DORSETSHIRE, RESOLUTION, WARSPITE, SWIFTSURE, REVENGE, MONTAGUE og DEFIANCE nået op og indledte kampen med det agterste franske skib, MAGNIFIQUE (55).

Der fulgte nu en forholdsvis kort, men intens kamp, efterhånden som de britiske skibe nåede op. Conflans, der indså, at Hawke ville forfølge ind i bugten, gav nu sin avantgarde og sit

centrum ordre til at vende for at komme arrieregarden til hjælp. Samtidigt skiftede vinden kort efter kl. 15 til nordlig retning. Manøvren mislykkedes under stor forvirring, idet der på grund af de mange skibe og den snævre plads mellem klipper og skær i bugten ikke var plads til manøvrer, der yderligere vanskeliggjordes på grund af skiftet i vindretningen. Kampen udviklede sig derfor til et melée og mange enkeltskibskampe (56). Det første franske skib, der bukkede under var THÉSÉE, der under kamp med TORBAY bordfyldte på grund af åbne kanonporte i læ side

(57). FORMIDABLE, der var flagskib for chefen for arriéregarden, Chef d'Escadre du Verger, blev hurtigt angrebet af flere britiske skibe, heriblandt MAGNANIME og WARSPITE. Efter en hård kamp, hvor du Verger var faldet, strøg det omkring kl. 16 for RESOLUTION (58). MAGNANIME og CHATHAM angreb HÉROS, der strøg efter en kort kamp, hvor det havde 400 dræbte og sårede, herunder alle officerer. Det var på grund af vejret ikke muligt at tage prisen i besiddelse, hvorfor den ankrede (59). Conflans besluttede nu, da hans forsøg på at danne linie ikke var lykkedes, at prøve at lede flåden ud af bugten. Men lidt efter klokken 16 nåede Hawkes flagskib, ROYAL GEORGE frem. Hawke beordrede Masteren til at lægge skibet på siden af SOLEIL ROYAL, en ordre der blev mødt af Masterens protest på grund af de øjensynlige navigatoriske risici, der på grund af vejret og de mange ukendte grunde og skær ville være forbundet med en sådan manøvre. Hawke svarede:

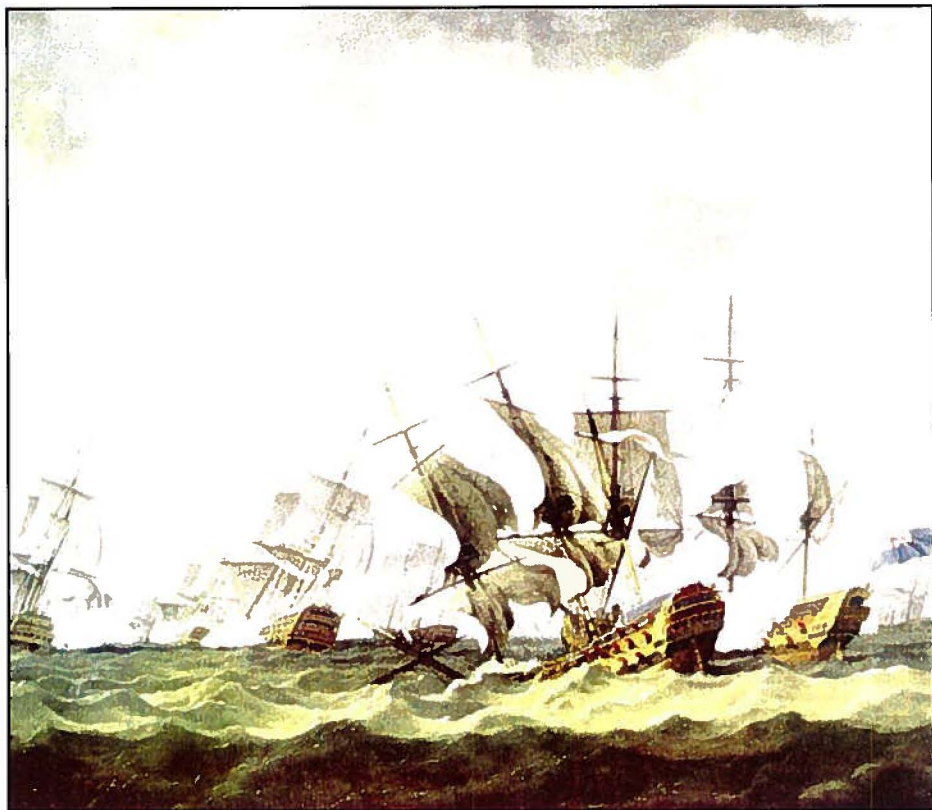
"You have done your duty in this remonstrance; now obey my orders, and lay me alongside the French Admiral." (60)

Kampen mellem de 2 flagskibe blev dog kort, idet andre skibe blandede sig i duellen. Et af dem, SUPERBE,

blev ramt af 2 salver fra ROYAL GEORGE, og kæntrade kort efter, uden at det på grund af vejret var muligt at redde nogen af besætningen (61). SOLEIL ROYAL var nu drevet i læ, og var ude af stand til at lægge Four Shoal op, hvorfor Conflans ankrede ud for Le Croisic (62). Omkring kl. 17 besluttede Hawke, at det ville være for risikabelt at fortsætte slaget i mørke blandt de mange ukendte navigatoriske risici, og han besluttede at ankre. I rapporten til Admiralitetet hedder det herom:

"Night was now come and, being on a part of the coast among islands and shoals of which we were totally ignorant, without a pilot, as was the greatest part of the squadron, and blowing hard upon a lee shore, I made the signal to anchor and came to in fifteen fathom water, the Island of Dumet bearing E. by N. between two and three miles, the Cardinals W½S, and the steeples of Croisic S.E., as we found next morning." (63)

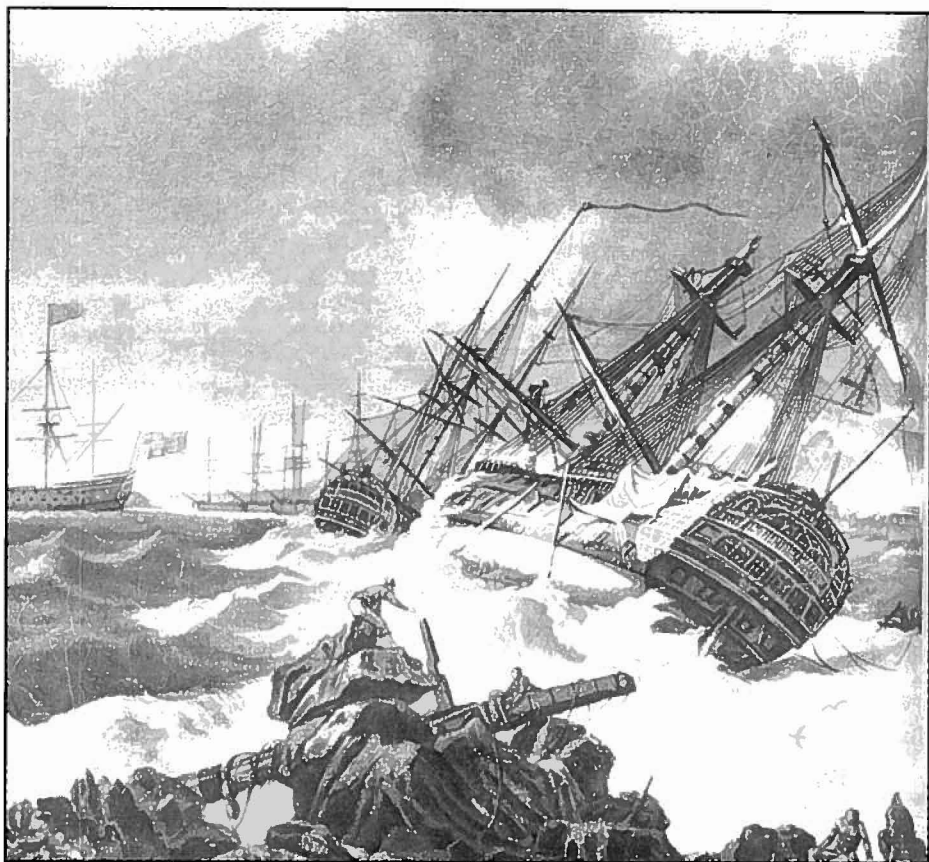
Hvad der ikke var lykkedes for Conflans, lykkedes for den franske Chef d'Escadre Bauffremont, der slap ud af bugten med 8 skibe. Eet af dem, JUSTE, der var blevet meget medtaget under kampen, forsøgte at nå St. Nazaire, men grundstødte i Loire flodens munding, hvor vraget blev for-



Det første franske tab ved Quiberon var den splinternye 74'er THÉSÉE, ført af kaptajn de Coetnempren, der betragtedes som Conflans bedste officer. Skibet var i kamp med TORBAY, ligeledes på 74 kanoner, ført af Captain Keppel, da en pludselig byge kastede skibet over. Vandet strømmede ind gennem de åbne underste porte i læ og THÉSÉE bordfyldte og sank hurtigt. Samtidigt maleri af Richard Paton.

ladt af besætningen. De resterende syv slap ind til Rochefort, hvor de få dage efter blev blokeret af en britisk styrke under Commodore Keppel (64).

Ved daggy kunne Hawke konstatere, at 4 af hans skibe i nattens løn var stået ud af bugten, medens RESOLUTION og den franske prise HÉROS begge var grundstødt på Four Shoal.



Den afsluttende fase af slaget. Grundstødte og brændende franske skibe.

Det viste sig også, at Conflans var ankret med sit flagskib SOLEIL ROYAL midt i den britiske flåde. Conflans kappede, men løb hurtigt på grund vest for Croisic. Da SOLEIL ROYAL lettede, beordrede Hawke ESSEX til at kappe og optage forfølgelsen. Den var imidlertid uheldig og grundstødte som RESOLUTION på Four Shoal.

Hawke kunne også konstatere, at 7 franske skibe var ankret ud for indløbet til Vilaine floden. Han gav ordre til at lette for at angribe dem, men blev forhindret af en hård vind fra nordvest, og ved at kaste skytset over bord lykkedes det at lette de franske skibe så meget, at de ved højvande kunne passere ind i floden, no-

Seminar om Chapman

Den berømte svenske skibskonstruktør, Frederik Henrik af Chapman, som virkede i den svenske flåde fra 1757 til sin død i 1808 fik alt afgørende betydning for opbygningen af såvel Sveriges skærgårdsflåde som linieflåden. Chapman var en af de første i verden til at benytte matematiske beregninger ved konstruktionen af krigsskibe. Hans talenter var mange, og hans interesseområder strakte sig fra linieflådens fartøjer til artilleri, rigningsoptimering, taktik og rationalisering af skibsbyggeriet.

Foredragene vil dels belyse denne spændende person, dels beskrive den historiske periode med Sveriges krige med Rusland i lyset af revolutioner og storkrige i Europa. Det er vort håb, at dette seminar vil øge interessen for Sverige og dets historie og for en af historiens store skibskonstruktører.



I 1793 blev den svenske flådes skibsbyggere organiseret i en "konstruktionsstat" med egne uniformer og militærgrader. Som motiv i uniformernes knapper benyttede man den matematiske formel for metacenterhøjde.

Seminarer vil blive afholdt på Orlogsmuseet lørdag den 23. februar 2002 fra kl. 10.30 til ca. 15.00. Foredragene holdes af Mogens Anthon, som igennem mange år har beskæftiget sig med Chapman, af Ole Lisberg Jensen, som vil trække de historiske perspektiver op, samt af Per Jessen, som vil tale om skærgårdsflåden og dens anvendelse. Kl. ca. 12.00 vil der blive indlagt en frokostpause, hvor den medbragte mad kan spises. Efter foredragene vil der være lejlighed til at diskutere de berørte emner.

Alle er velkomne til dette arrangement.

Orlogsmuseets ønskeliste vedr. nye modeller m.m.

1. Skrueskonnerten "Ingolf" 1876-1926.

Ingolf var i sin tid meget kendt også uden for landets grænser, da det ofte var stationsskib i Dansk Vestindien.

2. Panserskibet "Helgoland" 1878-1907.

Det var Danmarks første regulære panserskib. Det fungerede ofte som admiralskib og flagskib og fik ofte repræsentative opgaver.

3. Kanonbåden "Drogden" 1873-1903.

Skalaforhold 1:48.

4. Ubåden "Springeren" 1964.

Gennemskåret model i skala 1:48.

5. Hunt-klasse fregat "Valdemar Sejr" / "Esbern Snare".

Skalaforhold 1:50/100.

6. **Morterchalup 1807.**

Skalaforhold 1:48 eller større.

7. **"Ægir", ex "Tanga".**

Depotskib for undervandsbåde 1948-1967. Bygget i Rostock 1937.

8. **"Maria". 1514-23.** Hovedskib i Kristian II's flåde.

Modelbyggerhåndbogen 2000

Bogen, som er en systematisk samling af råd og vejledninger i skibsmodelbygning, er nu igen på lager. Den er på 200 sider, alfabetisk inddelt efter emner og med et detaljeret register. Prisen er 150 kr. plus forsendelse.

Bogen kan bestilles ved at ringe til Orlogsmuseet på telefon 32 54 63 63.

Kontingentbetaling

Alle laugets medlemmer har i forbindelse med udsendelsen af den nye medlemsliste modtaget et girokort til indbetalingen af kontingenet for 2002. Mange har allerede betalt, men enkelte mangler. Skulle du mangle et giro/medlemskort kan dette rekvireres hos kassereren Peter Maack på telefon 39 65 54 83.

Formanden

Holmen 1968

Fra oktober 2001 til januar 2002 har byggegruppen taget fat på modeller af bygningerne på Frederiksholm, bl.a. den gl. kedelsmedie, Meldahls smedie og motortorpedobådshallen samt søndre og nordre magasinbygning fra 1700-tallet. Det er også lykkedes at få færdiggjort hele striben af kanonbådsskure langs den østlige side af Frederiksholm. For yderligere at give et indtryk af de mange bygninger på Dokøen og Frederiksholm, er der fremstillet gråmalede "mock-upper" af de mange bygninger, som enten er under arbejde eller snart vil være det. Det seneste, der er stillet op, er modeller af højbanerne ved beddingsanlæggene på Dokøen. Som en lille finurlighed kan man her se de første menneskefigurer og små cykler, som bedre end noget andet sætter modellens størrelsesforhold i relief.

Inden længe begynder de første skibe også at dukke op. Det er besluttet at bygge 20 skibe, dels som vandliniemodeller og dels som helmodeller, som skal anbringes i tørdokken eller i en af de 3 flydedokke. De første skibe, der er sat i arbejde er skoleskibet Danmark og helmodeller af ubådene Delfinen og Narhvalen.

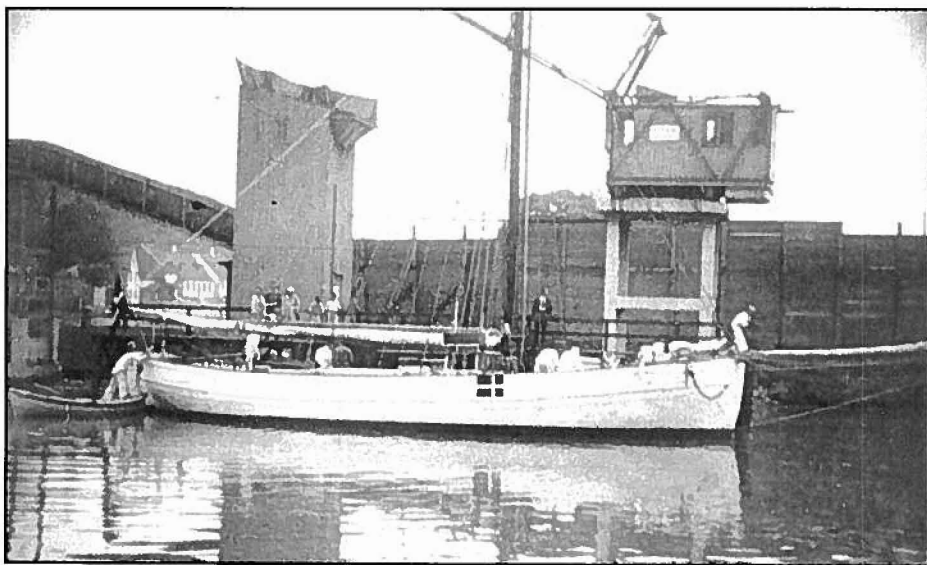
Endelig arbejdes der fortsat på at finde frem til de bedst mulige løsninger på terrænoverflader, veje og vandarealer.

Poul H. Beck.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Det afbildede skib i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3/2001 er inspektionsskibet SALTHOLM, fotograferet ud for Assens i 1916. Bygget 1882 i Gøteborg på Lindholmens Mek. Verkstad til DFDS. 1900 solgt til D/S Øresund. 3/11 1916 solgt til Marineministeriet og anvendt som inspektionsskib. Kommandoen strøget 18/1 1919, solgt tilbage til D/S Øresund 29/3 1919. En læser, Leif Møller-Sørensen, oplyser, at SALTHOLM i 1936 blev solgt til et rederi i Tallinn, og skibet endte sine dage under navnet KUMARI ved en minesprængning i den Finske Bugt i 1941.

Den heldige vinder blev **Peter Rau Lefèvre, Bjergmarken 33, 5260 Odense S.**, som har modtaget sin præmie.



Vi fortsætter med endnu et skibsportræt og vil gerne have oplyst, hvad det er for et fartøj, der er afbildet. Svar til Orlogsmuseet senest 2. april 2002.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 29, og vi indbyder derfor medlemmerne til tegning af abonnement.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen. Om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 68 kr.
21. Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988). 60 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel -Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 48 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 98 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 220 kr.
27. Jørgen H. Barfod: "Niels Juels Flåde" (1997). 220 kr.
28. Gunnar Olsen og Sverre Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995 (1998). 149 kr.
29. Jakob Seerup: Søkadetakademiet i Oplysningstiden (2001). 150 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

Sæt kryds Tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter fra og med skrift nr. 29, "Søkadetakademiet i Oplysningstiden".

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

POSTADRESSERET BLAD

02382 KHC
K SØDERLUND
MARIEHØJ ALLE 41
2970 HØRSHOLM

40057

041

2970 0 7/16 2

0970000

FORSENDELSESOMSLAG - AFRIVES



ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Medlemskort 2002

Navn:

Medlemsnr.:

Type:

Medlemskortet giver gratis adgang til Orlogsmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Vikingskibshallen i Roskilde.

De bedes venligst anføre på medlemskortet hvilken type medlemskab De har tegnet: Alm. medlem eller ægtefæller.