

Dykkertur Pris. xxx kr

Antal Dyk:

T - +45 49203388

E - info@masterdive.dk

W - www.masterdive.dk - Bådture

Brederode 1644-1658

Design © Caspar J

SVÆRHED	DYBDE MIN.	DYBDE MAX.	Afstand Kyst	CERT. 18M	Dybde speciale
MIDDEL	9M ?	18M ?	Ca.560M	OWD	Nej
VRAG TYPE	TILSTAND	ADVARSEL	SIKKER Pos.	BREDE	LÆNGDE
Orlogsfregat	Væk/næsten væk	INGEN	Nej		

Begivenhed:

*Det hollandske admiralskib,
som sank under slaget i
Øresund 1658*

NAVN Brederode

FARTØJSTYPE Orogsskib

BESKYKNING 57 kanoner

BEMANDING 270 personer

OMKOMNE 89

SÅREDE 70

TRØG FLAGET Sank

BEFALINGSHAVENDE Witte de

With



Den 3-mastede orlogsfregat „Brederode" blev bygget 1643— 1646 i Rotterdam under ledelse af den berømte skibsbygger *Jan Salomonsz. van den Tempel*. Dimensionerne var: længde 132, bredde 32 og dybde 13,5 rotterdamske **fod** (1 rotterd. fod = 0,314 m). Drægtigheden var 300 læster (ca. 600 tons). Den repræsenterede standardtypen på de orlogsfregatter, der byggedes til den første hollandsk-engelske krig, og var ment som et modstykke til de store spanske skibe; Holland sluttede jo først fred med Spanien 1648. Der eksisterer ingen historisk beskrivelse af „Brederode", men skibet havde et ældre søsterskib „Aemilia" (fig. 3), også bygget af samme bygmester i Rotterdam. Dette skib solgtes til Frankrig 1647 og var betydeligt ældre, idet det allerede var bygget 1632 som den første fregat i Holland af virkelig størrelse. Det havde været admiral Maarten Tromps admiralskib og havde 46 kanoner (senere 57, fordelt på følgende måde: 4 36- pundige, 11 24-pundige, 12 18-pundige, 21 9-pundige og 9 6- pundige). „dens armering har formentlig været tilsvarende.

VI kender fra bygmesteren formelen for „Brederode"s bygning : kølen var forskibs lige så mange tommer tyk som 1/8 af skibslængdens mål i fod, midtskibs var kølen 1/4 tykkere; stor- mastens højde var 3 gange skibets bredde, dog brugtes en anden formel, når bredden var over 25 fod som på „Brederode". Fokke-masten var 1/10 kortere og tyndere end stormasten, o. s. v

Byggeudgifterne beløb sig til fl. 42.000, som blev betalt af generalstaterne (*Staten van Holland*). „Brederode" var det største skib i den hollandske flåde på den tid, det blev bygget.

„Brederode"s besætning var på omtr. 270 mand. Det er det eneste skib i den hollandske marine, hvorpå der døde to admiraler. Skibet tilhørte „admiraliteit van de Maze" og hørte hjemme i *Rotterdam*, men lå vel oftest til eftersyn i *Hellevoetsluis*.

Om dets togter vides, at det fra 1648 til 1650 var viceadmiral 1 *Witte de Withs* admiralskib på hans tragiske rejse til Brasilien .

29. maj 1652 vardet *Maarten Harpertz. Tromps* flagskib under slaget mod englænderne under admiral Blake ved Dover, og det var ligeledes Tromps flagskib under slaget ved Duins (the Downs) 1 o. dec. 1652. En matros på skibet fik et beløb af 500 gylden for at have strøget det engelske flag på et engelsk orlogs- skib og sat det hollandske i stedet.

10. aug. 1653 døde Tromp ombord på „Brederode" i slaget ved *Terheyde*. For at vildlede den engelske fjende og holde modet oppe på den

hollandske besætning blev admiralsflaget ikke strøget. "Brederode" mistede stormasten og blev alvorligt beskadiget. Willem van de **Velde** har tegnet skibet i havnen ved Hellevoetsluis efter dette slag, og har til højre i billedet også tegnet „Aemilia“, skønt det som sagt var solgt 6 år før (fig. 3).

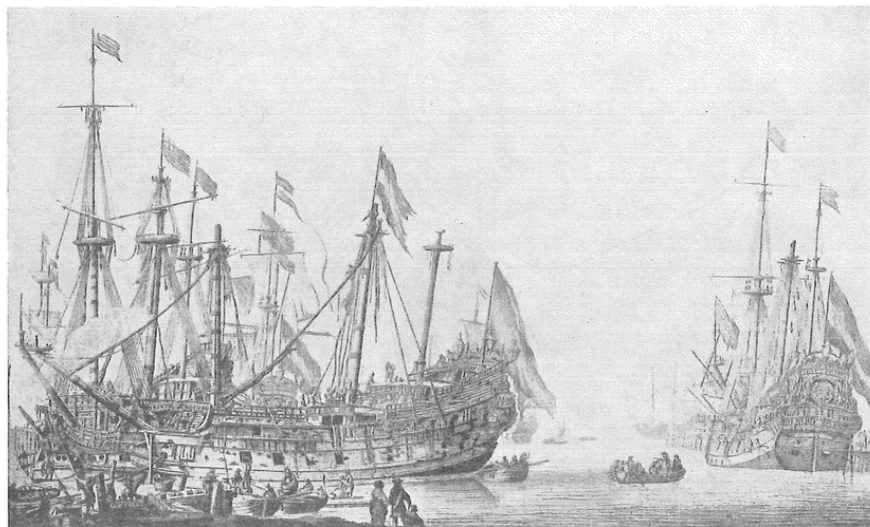


Fig. 3. „Brederode“, stærkt raseret efter slaget ved Terheyde 1653, liggende i havnen ved Hellevoetsluis. Til venstre et erobret engelsk skib, til højre „Aemilia“, „Brederode“'s søsterskib, som allerede 6 år tidligere var blevet solgt til Frankrig. Atter et eksempel på kunstnerens unøjagtighed. – Grisaille af Van de Velde (Rijksmuseum, Amsterdam).

20. marts 1656 blev „Brederode“ igen admiralskib for *Witte de With*, dog først efter betydelig uro blandt

mandskabet, der ikke ville lade den nye admiral komme ombord, men hellere så ham skudt. Han var frygtet af mange på grund af sin tapperhed og hårdhed, og hans yndlingsudtryk skal have været: Der er træer nok i Holland til at lave galger til alle, som ikke tør følge mig! Man kender to admiralers bedømmelse af „Brederode“. Tromp syntes det var det letteste skib at sejle med af hele flåden, medens de With allerede misbilligede skibet, da det blev bygget, idet han mente det var for bredt, så det ikke ville være

De With blev sendt til Brasilien, for at holde landet mod portugiserne, hvilket dog ikke lykkedes, da han havde for få skibe, for lidt mandskab og for få penge. Han måtte vende tilbage til Rotterdam med uforrettet sag; her blev han stillet for domstolen, men frikendt og ovenikøbet forfremmet

hurtigt nok, specielt ikke til at vende. Endvidere klagede han på sine togter over, at de underste kanonporte altid skulle være lukkede, så snart der var en smule sø. Han anmodede gang på gang om at få et nyt skib, hvad han dog ikke fik. Efter vor mening skyldtes skibets undergang også dets manglende evne til at vende, dets langsomme reaktion på styringen, dets stærkt forældede type og dets **mange** reparationer.

At kanonportene skulle være lukkede kunne imidlertid også tyde på, at skibet senere blev for tungt armeret (fig. 1). Hertil kommer den kendsgerning, at Witte de With i modsætning til Tromp altid foretrak at beskyde fjendens dæk og master og ikke hans underskrog. Også hans taktik var anderledes end Tromps, idet han altid ønskede at entre

fjendens skibe. Han udtrykte sig således: Jeg skal nok føre mine skibe ind på fjenden, djævelen må bringe dem klar af hinanden igen ! - også da entretaktikken var forældet.

I slaget i Øresund 8. nov. 1658 - i år er det netop 300 år siden - var „Brederode“ de Withs flagskib i den hollandske undsætningsflåde til det af svenskerne belejrede København. Skibet løb på grund ud for Snekkersten, kæntrede over bagbord og gik efter at have kæmpet i flere timer mod en overmagt af svenske orlogsskibe brændende til bunds. Witte de With faldt sammen med størstedelen af besætningen.

Det gyldne århundrede, „de gouden eeuw“, som var Hollands glansperiode, begyndte allerede før slutningen af den 80-årige krig med Spanien (1648), nemlig omkring 1630 og sluttede henvend 1672. Den gyldne tid, i hvilken Holland udbyggede sin stat til en stormagt, var udelukkende betinget af søfart og handel. Den hollandske handelsflåde var den største i verden, og op til 1660 var den hollandske orlogsflåde det formentlig også. Interessant er det at sammenligne de ti efterkrigsår 1648-58 og de ti efterkrigsår 1945-55 i maritim henseende. Vi iagttager i vor egen efterkrigstid den samme voldsomme opbygning af handelsflåden, skibsværfterne og havnene som dengang. Ligesom den hollandske handelsflåde dengang voksede til den største i verden, bygges nu gennemsnitligt 3 coasters pr. uge i Nederland: dengang anlagdes havnene i Hellevoetsluis, Enkhuizen, Hoorn og Amsterdam, nu opføres helt nye havne ved Rotterdam og Amsterdam. Dengang byggedes skibe overalt hvor der var plads, nu oprettes der næsten hver måned skibsværfter i landet. Dengang kom titusinder af folk fra Tyskland, Danmark osv. for at udfylde pladser på skibe og skibsværfter, da de 7 provinsers republik ikke havde folk nok, nu „importerer“ man 21.000 italienere for at arbejde på hollandske værfter, og der er vel nu lige så lidt



som for 300 år siden noget skib, stort eller lille, der sejler med rent hollandsk besætning. Nu efter krigen har Holland erobret en stor del af coaster-transporten på Østersøen, dengang var søfarten på Østersøen den vigtigste af alle handelsforbindelser, den var „*alle forretningers moder*“, og mer end 90 % af den hollandske netto totalindtægt kom derfra; fortjenesten var 3.600.000 gylden netto pr. år. Og ligesom England og Frankrig fornylig gjorde et militært vellykket rnen politisk mislykket for- søg på at holde en af deres, vigtigste livsårer åben: Suezkanalen

således var det dengang for Holland en økonomisk - udelukkende økonomisk - betingelse at holde Øresund åbent. Sverige og Danmark levede ikke som gode naboer på denne tid, og Holland indrettede sig

derfor på en balancepolitik over for de to lande, efter princippet: hjælpe den svageste af parterne, - men Ikke for meget! Derfor kæmpede den hollandske viceadmiral,

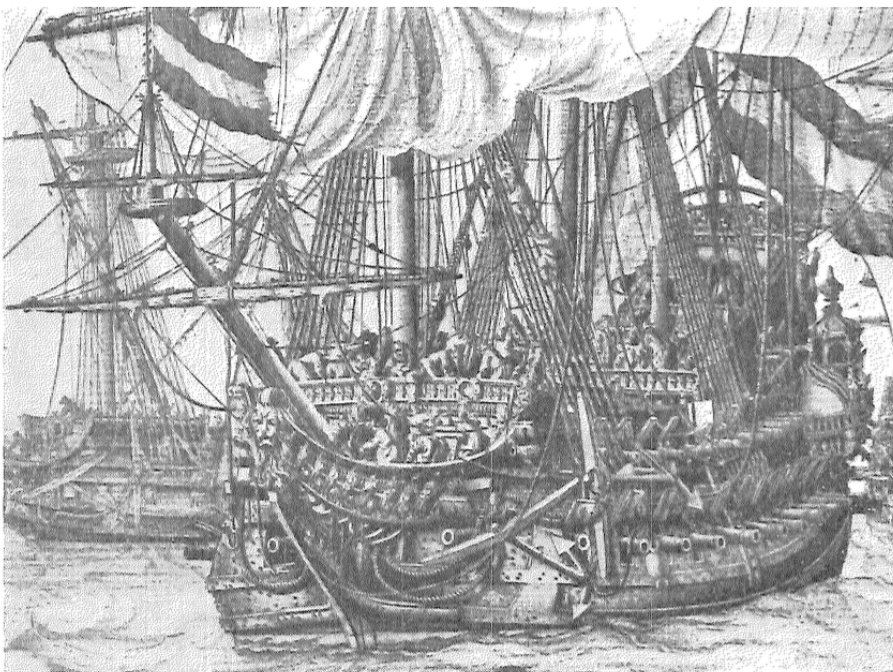


Fig. 1. „Brederode“ set foran for tværs mod bagbord. På kampagnen står admiral Maarten Tromp. – Udsnit af grisaille af Willem van de Velde de Oude 1653 (Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam).

ekvipagemesteren for provinsen Zeeland, Thijssen, sammen med den svenske flåde under svensk flag mod

Christian IV I slaget ved Femern okt. 1644.

Da den svenske konge, Karl X Gustav, i august 1658 brød den

1 marts samme år sluttede Roskilde-fred, landede ved Korsør og I Ilmarch drog mod København, vendte bladet sig. Også den danske side af Øresund kom under svensk kontrol, Helsingør blev erobret, Kronborg

belejret og senere taget. Frederik III af Danmark bad Generalstaterne om hjælp. Men i Haag var man langsom til at tage en beslutning. Den hollandske flåde var ikke udrustet til at kæmpe i vintertiden og befandt sig i en kritisk periode. Mange skibe var forældede.

Pengemagtens by Amsterdam ønskede og gennemtvang, at rytteriobersten, baron Jacob Wassenaer van Obdam skulle være hovedadmiral, selvom han ikke havde nogensomhelst maritim erfaring. Wassenaer van Obdam skrev gang efter gang fra sit flagskib

„Eendragt“ til Haag, at man nu ikke kunne vente længere (jfr. det i Indledningen citerede brev), og til sidst faldt beslutningen: en undsætningsflåde skulle sejle til København, åbne Sundet og

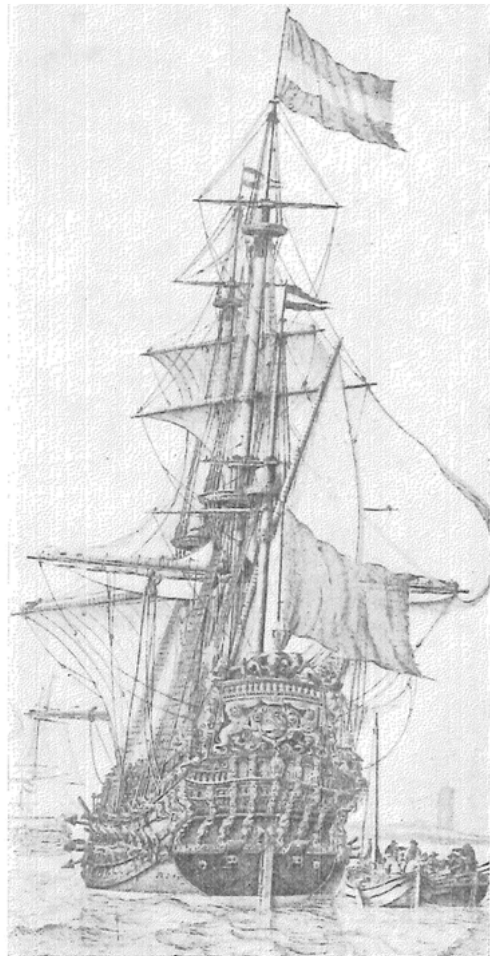


Fig. 2. „Brederode“ set mod agter. På spejlet lige over kanonportene ses navnet „Brederode“. Spejlet er formentlig tegnet med overdreven pragt; kunstneren har på sine forskellige tegninger af skibet tegnet agterspejlet noget afvekslende hver gang, så antallet af løver, vinduer og lanterner skifter. Han er på ingen måde så pålidelig som tidligere antaget. – Udsnit af grisaille af Willem van de Velde de Oude (Bymuseet i Lakenhal, Leiden).

1

Nogle år forinden havde man også skullet bøje sig for Amsterdam, denne gang med hensyn til flaget. I krigen mod Spanien førte frihedskæmperne og senere hele flåden et flag med tre gange tre striber: orange, hvidt og blå; senere blev det af praktiske grunde forandret til én gang orange, hvidt og blå, fordi et flag med 9 striber er svært at identificere, især til søs, og specielt i nordlige farvande. Amsterdam, der flere gange havde stridigheder med prinsen af Oranien, ønskede imidlertid, at Oraniens orange farve skulle udskiftes med den røde farve i det amsterdamske byvåben. Det rød-hvid-blå flag blev brugt i slaget i Øresund, men det tog næsten 300 år, før dette flag blev legaliseret af den hollandske regering, nemlig 1945; før dette år kunne man bruge både orange og rødt efter behag, hvorfor mange rederier og selskaber, stiftet før 1945, har den orange stribe og ikke den røde.

skaffe det hollandske flag respekteret. Der skulle lånes penge her og der, der opkom uenighed om hvem der skulle betale og hvor meget, men 17. okt. 1658 forlod flåden Het Vlie med mere end 10.000 soldater og matroser. I sidste øjeblik tilbød den svenske konge Holland evig toldfrihed i Sundet, men det troede man ikke på, og man svarede, at

flåden allerede var udløbet. Dog sendte man tre dygtige parlamentærer til den svenske konge, der opholdt sig på Kronborg, således at man straks kunne forhandle om fred, hvis det skulle komme til krig.

Wassenaer van Obdams ordre lød på at sikre den hollandske handel på Østersøen for al overlast; han skulle landsætte tropper ved Kronborg og København. Om nødvendigt skulle han angribe den svenske flåde eller en del deraf og erobre eller destruere den. Den hollandske flåde talte ialt 35 orlogsskibe, 6 bevæbnede transportfløjter med tropper og forsyninger, 4 Brandere og 60 transportskibe. Det totale antal kanoner var 1284. *Witte Cornelisz. de With* på „Brederode" ledede avantgarden, *Wassenaer van Obdam* på „Eendragt" hovedstyrken og vice- admiral *Pieter Florisz* på „Josua" arrieregarden.

For denne flådes besætning har det ikke været en morsom rejse. Der var ikke penge til beklædning, der var ikke køjer eller blot nogenlunde ordentlige sovepladser ombord, og maden var dårlig. Admiralen skulle af sin egen gage betale forplejningen for mandskabet, men da han ofte fik sin løn bagud og endda ikke fuldstændig, skal man ikke gøre sig nogen illusioner om mandskabets kår. I virkeligheden har der slet ikke eksisteret noget „gyldent århundrede" for disse søfolk, som Holland den dag i dag står i stor gæld til. På en del af flåden var der ikke udbetalt gage de sidste 43 måneder. Vintertøj eller frakker fandtes ikke. Et skib som „Brederode" var overbemandet på grund af de mange soldater, der var nødvendige til betjening af de 57 kanoner, og det samme var sikkert alle skibe i denne Invasions- flåde . Men det var en stærk flåde, den største Holland nogensinde havde udrustet.

3. nov. ankom Wassenaer van Obdam med flåden til Lappe- grunden nord for Kronborg, hvor han skulle vente på gunstig nordenvind. Den svenske flåde havde allerede 12 dage forinden begyndt at gøre sig parat. Den var også stærk, idet den omfattede 45 skibe, fordelt på 4 eskadrer. Kommandanten var helten fra Frederiksodde og Kronborg, rigsadmiral *Karl Gustav Wrangel*, som desuden personligt ledede den anden eskadre fra sit admiralskib „Victoria". Admiral *Siohielm*, en naturaliseret hollænder, kommanderede den første eskadre fra „Cæsar", admiral *Bielkenstierna* den tredje fra „Draken" og admiralløjtnant *Gustav Wrangel* den fjerde fra „Herkules". Hver eskadre var delt i 3 divisioner.

Rigsadmiral Wrangel bad Karl X Gustav om at måtte angribe den hollandske flåde ved Lappegrunden, og havde han fået lov dertil, havde svenskerne haft en stor chance for at ødelægge fjenden, som jo ikke havde en hjemlig havn i nærheden at ty til. Men den svenske konge turde ikke, fordi han ønskede at undgå krig mellem Sverige og Holland.

Tidligt om morgenen den 8.' nov. gik vinden om i nordvest. Wassenaer van Obdam tøvede ikke med at udnytte den gunstige vind, flåden lettede og sejlede forbi Kronborg mod København. På Kronborgs volde var Karl X Gustav personligt vidne til gennemsejlingen. Man siger, at han selv satte lunten til det første skarpe skud efter at der var affyret advarselsskud. Straks fulgte flere salver fra Kronborg og Helsingborg, uden at den hollandske flåde dog led nogen skade. Det mest bekendte af alle slag i Øresund var begyndt Witte de With som leder af avantgarden stødte kl. 8.30 form. lidt syd for Kronborg på „Victoria" med rigsadmiral

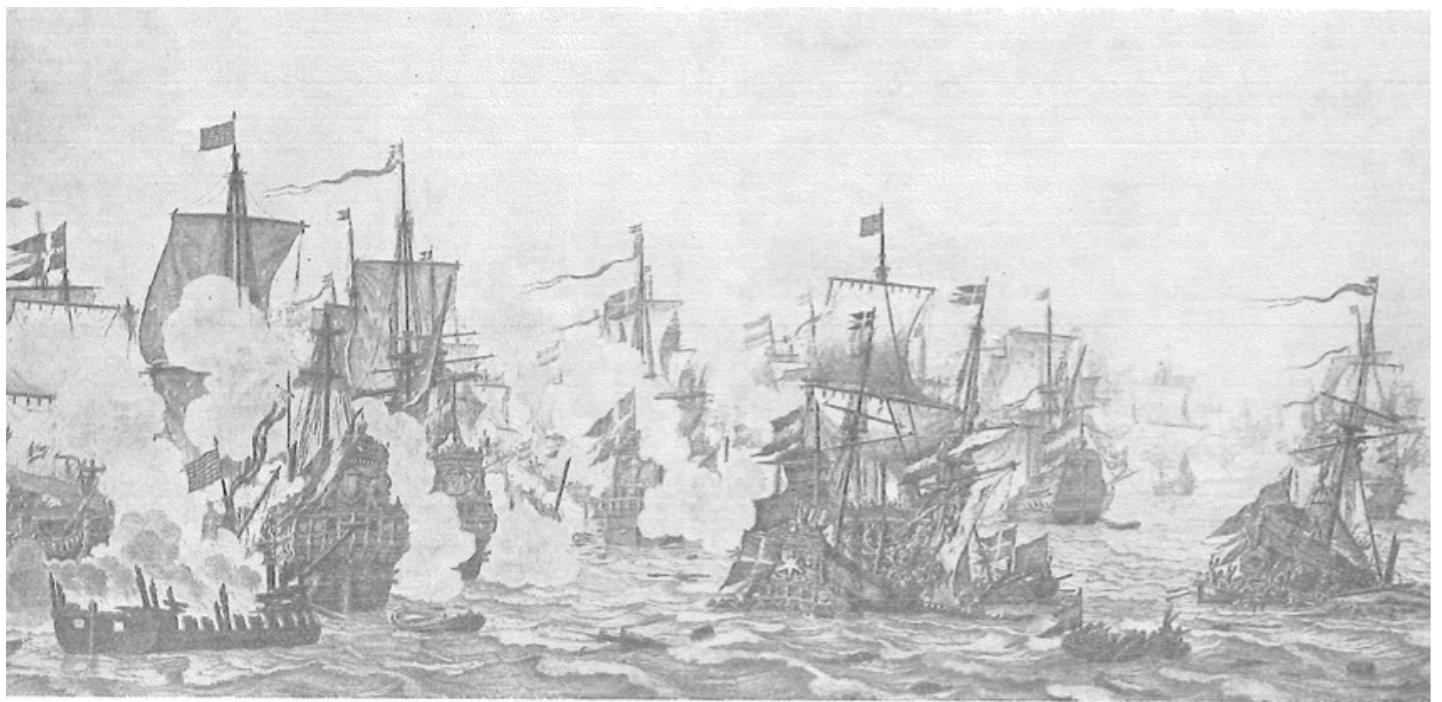


Fig. 4. Slaget i Øresund 29. okt. (8. nov. ny stil) 1658. En af Willem van de Velde de Oudes grisailler (Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg).

Wrangel. Han havde formanet besætningen på „Brederode" til trofasthed og opfordret dem til standhaftighed. Witte de With affyrede nogle salver mod „Victoria", hvorefter Wassenaer van Obdam skød mod det fra bagbords side, fordi han ikke ønskede at rigs- admiralen „skulle stå på ét ben", som det hollandske udtryk lød. Witte de Withs forsøg på at entre „Victoria" mislykkedes. Han gav så befaling til at entre Bielkenstlernas skib „Draken", som han nu fik øje på. „Den skal ikke undgå os, jeg skal nok komme ombord!" Han fik imidlertid heller ikke større held her. „Brederode" og „Draken" kom til at ligge klos op ad hinanden. Det svenske skib „Wismar" lagde sig straks foran „Brederode", og også „Stora Falken" og „Carolus" kom til. „Brederode" var løbet på grund lidt nord for Snekkersten havn, lige ud for hvor nu hotel Kystens Perle ligger, og nu kom dets sidste timer. Havde Witte de Withs liv været fuldt af

bekymringer og ensomhed - han var allerede tidligt blevet enkemand - og



forbitret af andres misundelse, og havde besætningens tilværelse været grå, fattig og hård, så skulle de sidste timer nu yderligere blive som en sublimering af alt det onde i forstærket grad. Ingen kom skibet til hjælp, men dette var sikkert også umuligt, da det var kommet for langt ind mod kysten og vinden var nordvestlig. Admiral van Obdam havde heller ikke tid, evner og erfaring til at overskue hele slagets gang, og størstedelen af flåden havde det hverv at beskytte transportskibene. „Brederode” blev skudt sønder og sammen, Især ved Ilden fra „Wismari's kanoner. Witte de With blev såret første gang i venstre lår og straks derefter anden gang af en musketkugle i maven. Dog ønskede han ikke at gå ned under dækket. Da skibet havde lidt store tab (der var nu 89 døde og 70 sårede), råbte den dødeligt sårede Witte de With ordene fra Nehemias (4. kap. 14. vers) : „Frygt ikke for deres åsyn, kom den store Gud i hu, kæmp for eders børn, eders hustru og hjem”.

De svenske matroser på „Draken” kæmpede sig frem på „Brederode”s dæk og kom hen til admiralen, som på grund af blodtab og smerter var sunket i knæ. To matroser krævede hans kårde, hvortil han svarede med langsom stemme: „En officer må jeg dog vel være værd at give min kårde til, den hvormed jeg har tjent mit fædreland i mere end 30 år”. Straks sendte Bielkenstierna to officerer hen for at opfylde sin hollandske modstanders begæring. Da de With ikke ville bæres bort, men som en sømand gående ville forlade sit brændende skib, blev han støttet og gik

på en planke over på „Draken"s dæk. Bielken- stierna gav ordre til at give ham et glas spansk vin. Hans sidste ord var: „Læg mit hoved lidt højere!" og efter et kvarters forløb døde han på „Draken"s dæk. Kampen på „Brederode" var forbi, svenskerne sikrede sig skibets flag og papirer, og såsnart „Draken" kom løs fra det, kæntrede det over mod bagbord og sank. Liget af de With blev senere ført til Holland sammen med den



Fig. 5. Det synkende „Brederode“ i primitiv gengivelse. – Udsnit af stik af C. J. Visscher (Nederl. Hist. Scheepvaartmus., Amsterdam).

endnu levende lille flok af „Brederode"s besætning og admirals sekretær. Karl X Gustav var tilstede, da liget bragtes i land i Snekkersten, og det siges at han græd over dette syn. Han stillede sin karosse til rådighed, så liget kunne transporteres til Helsingør, hvor det blev hensat i rådhuset på bære. Byens befolkning, som var hollandsksindet og antisvensk, kom i store mængder for at tage afsked med den døde. De tilbød Karl Gustav at ville balsamere liget, hvad han dog afslog med de ord:

„Det arbejde jeg har begyndt, skal jeg nok selv fuldføre!" Liget blev klædt i sort med mange silkesløjfer, der blev lavet en smuk ligkiste med fire sølvengle, og rådhuset pyntedes med sort fløjl.

Slaget i Sundet gik i mellemtiden videre og varede ialt 6 timer; hele den danske kystbefolkning strømmede til for at iagttage det. Der blev på begge sider kæmpet med stor bitterhed og stort mod.

Obdam selv beretter:

„VI var mere end to timer omgivet af fjendens største skibe. En del af vort skibsfolk sendte vi over på „Morgonstiernan“, halvdelen af vor besætning var død, flere steder på mit skib var der ild, mine sejle kom uklare, og i skibet stod vandet 5-6 fod højt, de underste kanonporte var kun 2 tommer over vandet“.

Hollænderne, som havde kæmpet med så mange nationer før, erklærede, at de aldrig havde haft det så hedt.

I den hollandske Mercurius blev episoden skildret som følger:

„Admiral Obdam lå mellem 7 svenske skibe, „Morgonstiernan“ lå tværs om spejlet, „Jonas“ ved siden, viceadmiral Hendrick Gerdion foran, samt en til, som satte forskibet i brand, og endnu 6-7, som gav voldsom ild. Admiral Obdam kæmpede helt alene i over to timer, og skønt han led af rheumatisme, havde han sat sig i en stol foran stormasten, hvor Gud på vidunderlig måde bevarede ham for regnen af kugler, som fløj i hundred- og tusindvis, så endda flere mennesker på stranden ved Helsingør blev sårede.

Adm. Wrangel, der også havde fået en musketkugle i ansigtet, lod sig sætte i land ved Kronborg, hvor den svenske majestæt iagttog dette slag, som var så hæftigt kl. 11, at det var som himmel og jord gik under og vendte tilbage til sin første skaber, idet det lignede af mere end 3000 af de allersmukkeste kanoner, som Europa nogen- sinde havde set i en kamp mellem to armadaer . . . "Tabene havde aldrig været så høje i noget slag i Østersøen; på begge sider faldt over 500 mand.

Om aftenen den 8. november kom den hollandske transport- flåde ubeskadiget til København. Den svenske flåde havde ikke været i stand til at stoppe hollænderne. København reddedes derved fra en sikker kapitulation, og hele Danmark var frelst.

To kunstnere af format var øjenvidne til slaget i Sundet, den svenske **generalkvartermester Erik Dahlberg** og den berømte hollandske **skibsmaler Willem van de Velde de Oude**, der **fulete** med fladen i sin egenskab af „scheepsteykenaar“. Obdam forestillede sidstnævnte for kong Frederik III straks efter ankomsten til Skovshoved, og kunstneren viste kongen den skitse han havde lavet af slaget, medens dette stod på.

Denne skitse findes nu i National Maritime Museum i Greenwich. Kongen var så begejstret for den, at han gav kunstneren bestilling på en stor tegning af slaget; den hænger nu på Frederiksborg slot i Hillerød (fig. 4). Senere har van de Velde malet slaget flere gange efter sin

skitse. To fremstillinger findes i **Rijksmuseum** i Amsterdam (Kat.-nr. 2461 og 2462), en i National Maritime Museum i Greenwich, en i Palazzo Pitti i Firenze, en i bymuseet i Alkmaar (Kat.-nr. 101) og en i Maritiem Museum Prins Hendrik I Rotterdam. De fleste af dem er malet omkr. 1665, altså betydeligt senere.

Man har gisnet om, hvorfor v. d. Velde ikke har medtaget „Brederode“ på skitsen og på malerierne. Efter vor mening skyldes det den simple kendsgerning, at han bevidst har gjort krigspropaganda. På maleriet i Alkmaar har han således malet den hollandske flåde to gange, ligesom de synkende svenske skibe „Morgonstiernan“ og „Pelikan“ ses to gange. Derimod var der

Ingen af køberne, der ønskede at se et synkende „Brederode“. Flere gange tidligere har v. d. Velde malet „Brederode“

Dagen efter slaget inspicerede rigsadmiral Wrangel vraget af „Brederode“. Skibet var løbet på grund på en dybde af 4 m, men gledet ned til en dybde af 9 m. Svenskerne reddede i forvejen 22 kanoner fra vraget til eget

brug. Få år senere dykkede den bekendte hollandske dykker Trewleben ned **til** vraget ved hjælp af et af ham opfundet dykkerapparat. Det siges, at det lykkedes ham at tage forskelligt inventar op fra vraget. Fiskerbefolkningen i Snekkersten har i århundredernes løb sikkert også bjerget, hvad de kunne fra det.

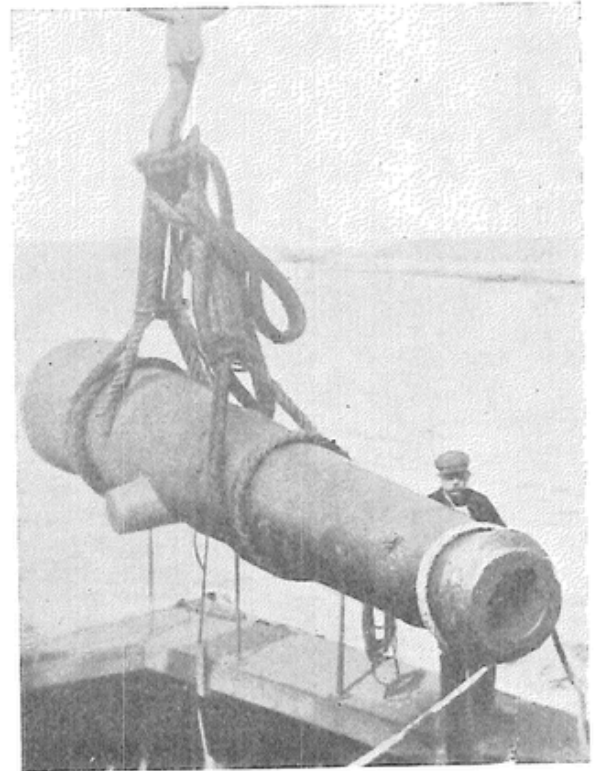


Fig. 6. Kanon fra „Brederode“, vægt 2 tons, tages ombord på Hr. Ms. „Evertsen“ København 16. aug. 1910 (Fotoarkiv Nederl. Hist. Scheepvaartmus., Amsterdam).

Wassenaer van Obdam skrev fra København et brev til sin fjende, rigsadmiral Wrangel, angående udleveringen af Witte de Withs Hg. I en hemmelig rapport til Generalstaterne i Haag skriver han fra København:

„Ad Opus Jus habentis, jeg har skrevet til rigsadmiral Wrangel . . . Det er fortalt mig, at én som kom fra Helsingør berettede, at liget endnu ligger på rådhuset, meget fint klædt ...”

Efter Karl Gustavs ordre blev liget afleveret med båd på told- boden i København, hvorefter det transporteredes med det hol- landske skib „De Liefde” til Rotterdam 1659. Witte de With var kommet hjem fra sin sidste rejse.

Obdam var meget ulykkelig over at have mistet sin dygtigste admiral. Han skrev i en hemmelig rapport fra København til Haag den 28. nov. om aftenen:

„Han var den bedste på hele flåden og ville også have været det til at bringe flåden tilbage til fædrelandet. Uden ham har jeg intet håb om at holde flåden i orden I Grote eller St. Laurenskerk i Rotterdam fandt de With sit sidste hvilested i en meget smuk sarkofag, bygget af sort og

hvidt cararlisk marmor. Da tyskerne 14. maj 1940 bombarderede hele den gamle kerne af byen Rotterdam, ødelagdes både kir- ken og sarkofagen, så nu minder kun et gadenavn i byen om de With.

Stenfisker og dykker E. Hansen fra Espergærde dykkede 1909 ned til „Brederode”s vrak, som ligger 3 kabellængder (omtr. 560 m) på 4/2 favne vand



Fig. 7. Montre med skibsinventar fra „Brederode“, optaget tillige med en kanon af dykker E. Hansen, Espergærde, 1909, købt af dr. Scheurler og givet til Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Museet ejer ligeledes to spantestykker fra „Brederode“, opfisket 1909 af dykker Hansen.

(ca. 8,5 m), sydøst for den store **Snekkersten**. Dengang ragede 3 fod af vraget op over havbunden, og det var let at lokalisere og var kendt af mange af kystens beboere.

Hansen optog en hel del inventar og to spanter, som siden 1910 har været opbevaret i Historisch Scheepvaartmuseum i Amsterdam (fig. 7), samt en jernkanon, med 135 mm kaliber,

"Het kanon van de Brederode is thans teruggeplaatst van het Maerlantcollege naar de hal van het stadhuis."



2.785 mm længde, 252 mm diameter lige efter munden og 495 mm over bundfrisen. Efter ordre fra forsvarsministeriet til artillerigeneralen blev kanonen undersøgt og derpå foræret til Holland. 16. aug. 1910 blev den taget ombord i den hollandske orlogsfregat Hr. Ms. „Evertsen“, som var sendt til København for at hente den (flg. 6). Den blev anbragt på rådhuset i Brielle ; i nærheden af denne by var de With født. En ladning, kardæsk og kugle, kom til Tøjhusmuseet i København, og en kridtpibe fra vraget kan ses i Nyboders mindestuer i København.

De sidste års forbedringer i dykkerteknikken og dens hjælpe- midler har skabt helt nye muligheder for vrageundersøgelser. Frømanden med udstyr til undervandsfotografering kan undersøge fund på havets bund langt bedre end man kunne det før.

I Holland er der forbavsende lidt opbevaret af skibsinventar og -rester fra den „gyldne“ tidsalder. Det omtalte vrageinventar fra „Brederode“ i Historisch Scheepvaartmuseum er så godt som det eneste, der findes fra

de tusind skibe, som den store hollandske flåde, den største i verden dengang, omfattede. Ellers findes der kun lidt i offentlige og private samlinger. Det må nævnes, at der ved tørlæggelsen af Zuldersonen i de sidste år er gjort over 150 skibsfund, hvoraf kun ét blev bevaret, ligesom der er fundet

en del skibsinventar, som dog ikke altid nøjagtigt kan identificeres. Den ældste helt korrekte europæiske skibsmodel, der kan kontrolleres, idet komplette konstruktionstegninger er bevaret, er af det hollandske „William Rex“ fra 1694 i Musée de la Marine i Paris. Ældre modeller er ikke historisk nøjagtige, hvad enten det er kirkeskibe eller verdslige modeller. Holland betyder „Holtland“, trælandet. Men allerede i første halvdel af 1400-tallet var det forbi med de store skove i Holland. Man skulle hente træ overalt, fra Norge, Sverige, Tyskland, Rusland og Polen. Det er derfor forståeligt, at træmaterialet fra de ophuggede skibe blev udnyttet, f. eks. som kirkeloft, som trapper, døre og vinduer i de gamle huse ved kanalerne i Amsterdam og i andre byer, dog selvfølgelig stærkt forhugget.

Om almuens liv vides meget lidt fra før 1650. Udgravninger er en af de måder, hvorpå man kan skaffe sig viden herom, men disse er ret komplicerede i det tætbebyggede land, hvor generationerne i århundreder har bygget og boet på de samme pladser. En god mulighed for at nå en rigtig datering af genstande er vrugundersøgelser. I et vrug findes naturligvis intet, som først senere blev taget i brug, ligesom der næsten aldrig findes forældede sager her, idet man ikke havde brug for antikviteter ombord på et skib. Desuden eksisterer der nu en kompliceret, men videnskabelig helt nøjagtig måde at datere vrugfund på, nemlig den moderne C₁₄-metode. Et vrugfund kan derfor, når bundforholdene tillader det, i vore dage med stor sikkerhed tidsfæstes.

Ved den hollandske kyst i Vesterhavet er vrugundersøgelser under vand dog såre vanskelige. Sandbanker og strøm ødelægger alt, og når en dykker bevæger sig hen over havbunden, er synet så uklart på grund af det ophvirvlede sand, at en nøjagtig undersøgelse næsten ikke er mulig. Der er dog på grund af materialevandringen mulighed for at vrug kan afdækkes her. Ligeså i Ijselmeer (tidligere Zuidersonen) og i kanalerne hvor dykkeren synker i slam til brystet. Betragter man landkortet, vil man se, at der i Europa kun bliver Middelhavet, Kattegat, skandinaviske fjorde og Østersøen tilbage, hvor man kan foretage historiske vrugundersøgelser. Men Middelhavet er de fleste steder for dybt, hvad der også gælder for en del af Østersøen. Ganske vist har kapt. Cousteau, dr. Hans Hass og andre foretaget flere vrugundersøgelser og biologiske

undersøgelser i Middelhavet, men til en systematisk udforskning rækker den moderne teknik endnu ikke.

Et medlem af min danske familie, afdøde admiral *Rechnitzer*, der havde et grundigt kendskab til vore farvandes maritime historie, gjorde mig under en af vore talrige samtaler om de gamle skibe opmærksom på vraget af det hollandske admiral- skib „Brederode”, som helt var glemt i Holland. Det tog imidlertid 6 år, fra 1948 til 1954, før det blev muligt at gøre en alvorlig indsats med hensyn til dette historiske vrag. Jerker Lundeli havde i sommeren 1953 som leder af amatørdykkerklubben i Goteborg i en lille fiskerby i Bohuslån, Ulebergshamn, genfundet adskillige af de skibe, som David Slaman, „den rige hollænder i Ulebergshamn”, sænkede i efteråret 1658 efter slaget i Øresund, for at de ikke skulle falde i svenske hænder og blive brugt mod Holland og Danmark. Det forekom mig, at resultatet af hans fortræffeligt udførte videnskabelige dykningsarbejde var så positivt, at der nu skulle ses nærmere på „Brederode”. Jerker Lundell og hans klub havde allerede fundet mere end

100 „historiske” vrag langs Sveriges vestkyst, og under flere besøg hos ham i Ulebergshamn og Goteborg blev jeg klar over, hvor effektivt det blå ler har beskyttet alt, som ligger på hav- bunden mange steder i skandinaviske farvande.

Jeg fandt min gode ven, redaktør Anthony van Kampen, beredt til at støtte en undersøgelse af „Brederode”. Jeg omtalte vragfundet „Slaman” i hans fagblad „De blauwe Wimpel”

(juni-juli 1954) og pegede på de fortræffelige muligheder, der fandtes for vragundersøgelser i de skandinaviske farvande.

I København fandt jeg i juni 1954 oplysninger om „Brederode”s vrag I Tøjhusmuseet. Museumsinspektør, cand. mag. *Egon Eriksen*, som selv forbereder en historisk undersøgelse af slaget i Øresund, kunne give mig afskrifter af kapt. J. Støckels rapport om det omtalte kanonfund 1909 (se bilag). Men hvor lå nu vraget præcist? Der var kun angivet en bestemt afstand fra kysten, og Snekkersten er jo ret langstrakt. Fiskerne *Svend Johansen* og *Rudolf Sørensen* fra Snekkersten kunne imidlertid hjælpe. De og adskillige andre kunne huske vraget, som ofte havde beskadiget deres net, og desuden kendte de vragets position gennem pejlingen til den store „Snekkersten”, som ligger i strandkanten. I 1909 ragede vraget jo endnu 3 fod op

over bunden. Men jeg forstod, at mit initiativ kom ret sent. De strenge vintre 1929, 1942 og 1947 havde forårsaget store is- skruninger langs kysten, og disse havde ødelagt, hvad der var over havbunden af vraget.

"Het kanon van de Brederode is thans teruggeplaatst van het Maerlantcollege naar de hal van het stadhuis."



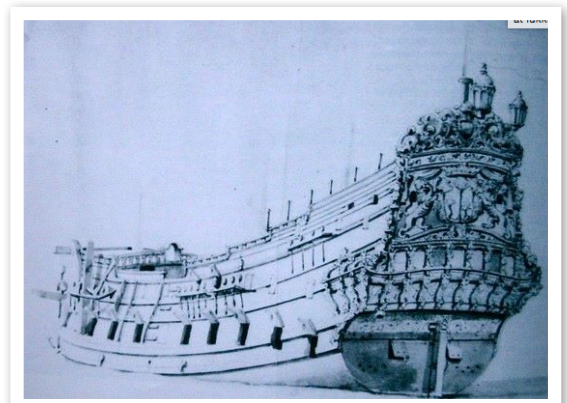
Ingen i Holland anede, hvor den omtalte kanon var blevet af,

intet museum kunne give oplysninger. Takket være et særnummer af „De Blauwe Wimpel” om „Brederode” (sept. 1954) blev kanonen genfundet i rådhuset i Brielle. Den er ikke konserveret, og på

grund af forvitring vil den desværre næppe kunne eksistere mere en snes år til.

Talrige avisomtaler viste, at der både I Holland og Danmark var en national interesse for det gamle admiralskib, som vi alle står i så stor gæld til og som offentligheden havde glemt. Bank- direktør *Jacob Mees* tilbød mig financierel hjælp, og det blev muligt at sætte en dykker i gang med at prøve at lokalisere vraget. Jeg henvendte mig til en dansk frømand *Jan Uhre*. Det virke- lige dykningsarbejde blev dog foretaget af dykkeren *Leif Chri- stensen*. Han genfandt „Brederode” den 11. okt. 1954. Fundet blev nu atter omtalt i pressen, og jeg tilbød *Maritiem Museum Prins Hendrik* i Rotterdam at overtage arbejdet med vraget. Dettets direktør besøgte mig i København for at se på dyknings-

arbejdet. Museet indsendte ad diplomatisk vej en anmodning om, at vraget måtte blive givet til Holland sammen med vrag- inventaret, Idet alle vrag i danske farvande henhører under det danske forsvarsministerium. Den danske stat overlod den 4. nov. 1954 vraget til Holland. I maj 1955 blev vraget påny undersøgt, denne gang efter *Maritiem Museum Prins Hendriks* ønske. Det viste sig, at der Ikke var meget tilbage af det, hvad man jo også kan forestille sig, kun kølen med omtrent 1



m høje spanter. Oprindeligt havde „Brederode“ omtr. 82 spanter, hver på 26 cm's tykkelse. Da floderne hvert år fører store mængder ler ud i Østersøen, hvor en del af det med overstrømmen føres op gennem Sundet og synker ned dér, bliver vrage 1 tidens løb overdækket med blåt ler, som lukker lufttæt for dem. Af den grund er vrage 1 i Øster- søen så godt bevarede. Desuden er der ikke pæleorm i Øster- søen ; grænsen går syd for Snekkersten, hvor vandet er saltholdigt nok. „Brederode“ ligger altså lige på grænsen og kan derfor have haft pæleorm. Over og i vraget ligger en masse sten, som isgangen har ført derhen. Vraget ligger omtrent 1 m nede i havbunden ; måske har isen hjulpet til med at trykke det ned.

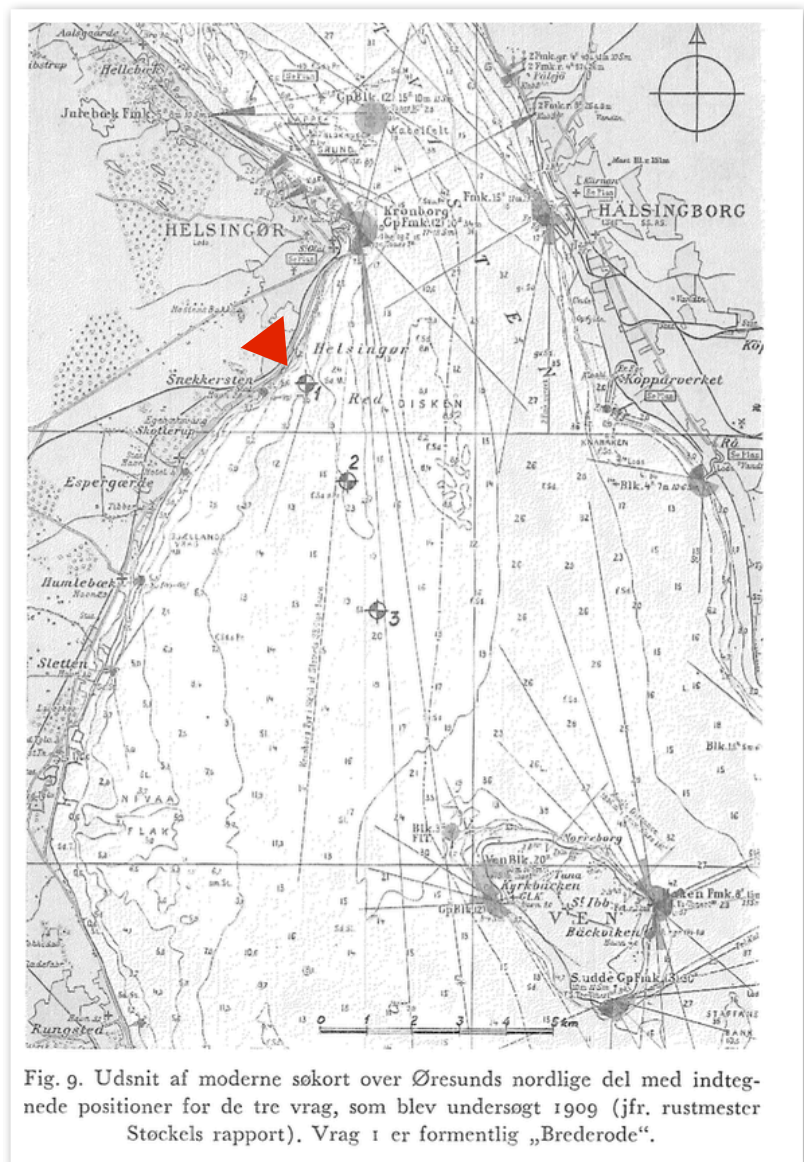


Fig. 9. Udsnit af moderne søkort over Øresunds nordlige del med indtegnede positioner for de tre vrage, som blev undersøgt 1909 (jfr. rustmester Støckels rapport). Vrag 1 er formentlig „Brederode“.

I vraget eller i nærheden deraf ligger muligvis omtr. 18 kanoner, adskillige lig og meget vraginventar. 1909 blev vraget historisk bestemt på grund af vragfund og inventar, som dykker Hansen tog op, men det blev først undersøgt 1955. Det kan dog slet ikke med sikkerhed afgøres, at det er „Brederode“, thi beliggenheden er usikkert bestemt, ildskaden for skibet er vel næppe gået helt ned til bunden, der angives at være det eneste der er fundet, og størrelsen og materialet (træprøverne) er ikke udslaggivende. De andre skibe, som sank 1. slaget, har sikkert været omtrent lige så store, og vraget kan i og for sig være fra en helt anden tid. Placeringen af vraget sandsynliggør dog, at det virkelig er „Brederode“, men først Inventarfund og omhyggelige detaillagtagelser kan bringe fuld vished herom.

Det er meget beklageligt, at vraget både 1 oktober 1954 og maj 1955 Ikke blev undersøgt nøjere end tilfældet var. Da „Brederode" var for rankt (Ikke bredt nok i vandlinjen), blev det 1 foråret 1653 i ^ hjemhavn Hellevoetsluis forsynet med ekstra-klædning (*buyck*) i underskibet fra kølen til over vandlinjen, som derved blev bredere; man anbragte ekstra spanter uden på den gamle bordlægning, hvorefter der på disse nye spanter lagdes en ny klædning. Noget sådant er ret ualmindeligt, og alene af denne årsag måtte det have været nemt at Identificere vraget, også ved den noget overfladiske undersøgelse, Jan Uhre foretog.

Et vrag som ligger kæntret over til den ene side er særlig Interessant, fordi der så altid er mere tilovers på den laveste side, hvad der giver bedre muligheder for en rekonstruktion. Med det der er tilbage af „Brederode" vil det måske være muligt at rekonstruere hele vraget.

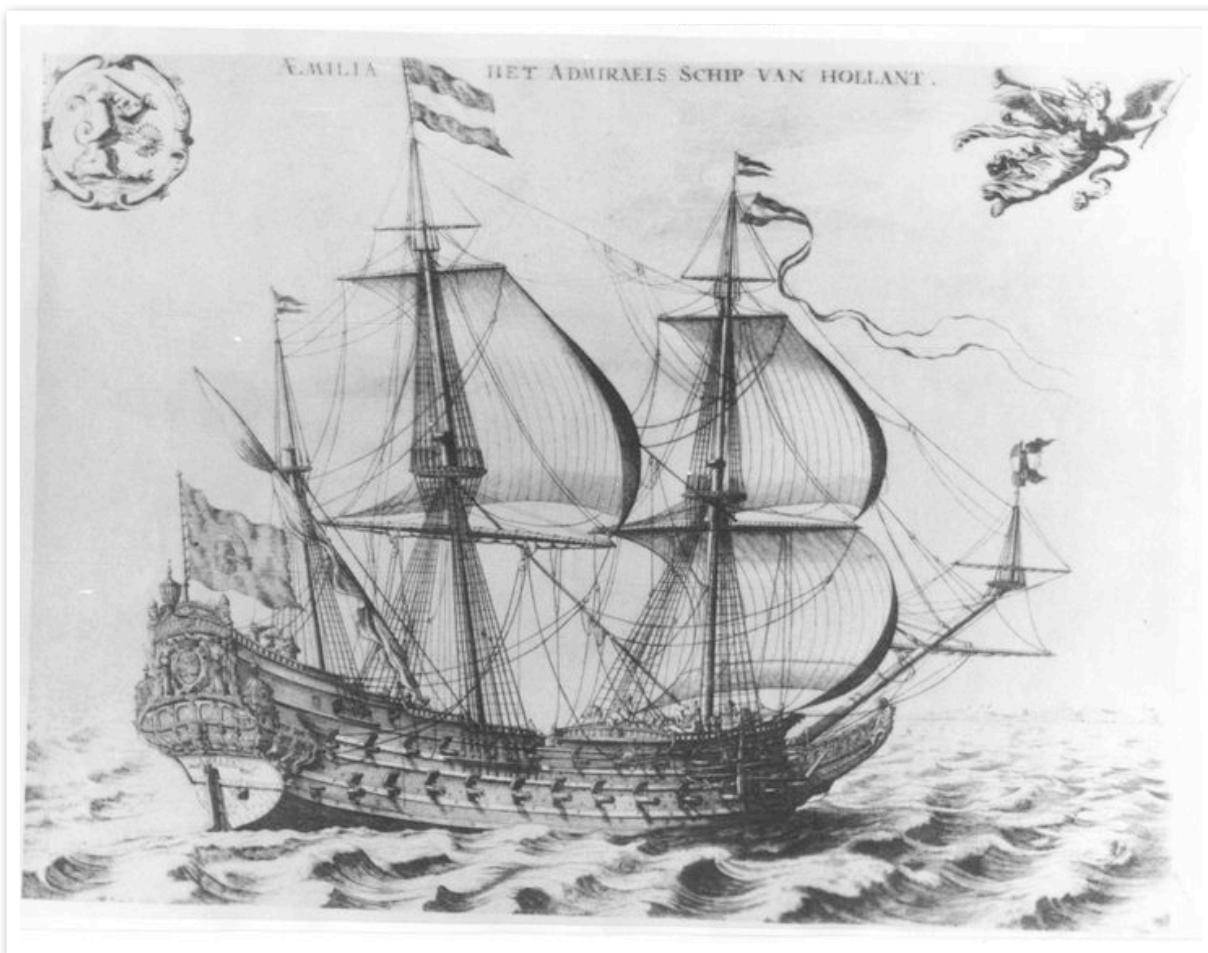
På grund af pengemangel førte Maritiem Museum Ikke undersøgelsen videre. Det er forøvrigt efter min mening også nødvendigt at.vente dermed til afslutningen af den konserverings- prøve, som efter mit ønske bliver foretaget i søfartsmuseet i Goteborg med det nye tyske middel *xylamon*.

Det er forresten en ret ubehagelig dybde at arbejde i, da understrømmen på dette sted er temmelig stærk. Dykkeren arbejder bedre i en større dybde på f. eks. 15-20 m end de 9 m, vraget ligger på.

Efter en forsigtig kalkulation kan man også regne med, at vraget, der måler ca. 54 m i længden og ca. 1 m i højden, vil veje et sted mellem 50.000 og 100.000 kg. Mange tusind liter vand vil dryppe derfra i årene efter konserveringen. Vraget kan Ikke hæves i ét stykke, men det er ikke teknisk uoverkommeligt at bjerge det i mindre stykker.

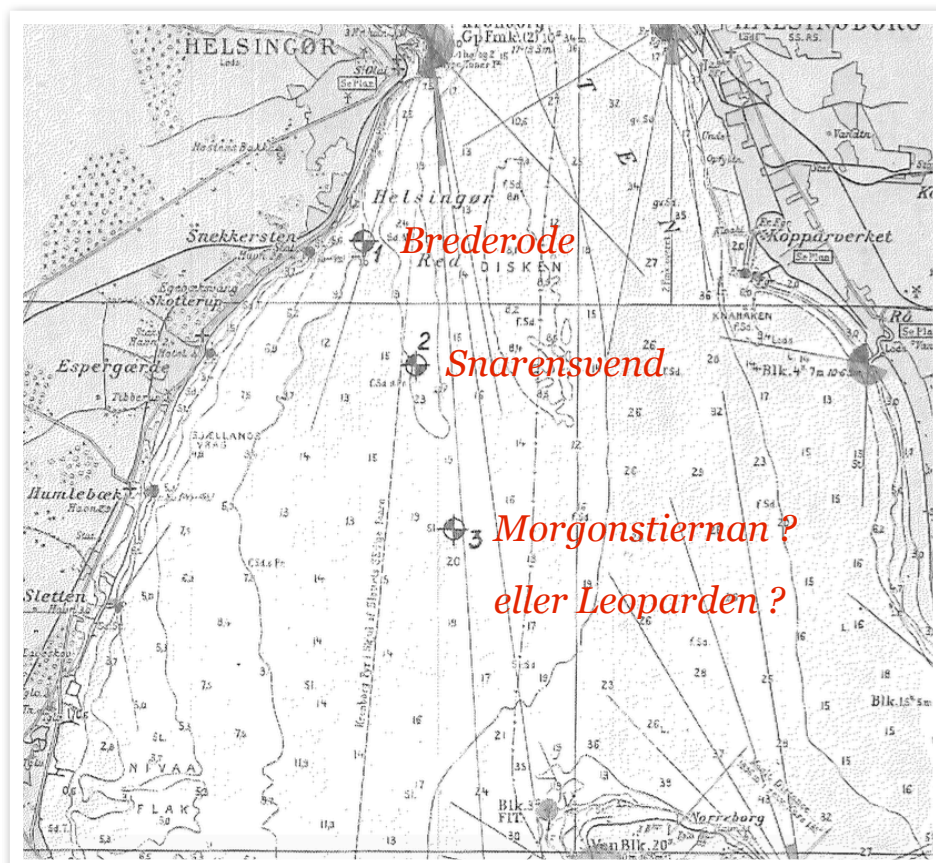
Undersøgelsen af „Brederode" har resulteret i forskellige begivenheder. Maritiem Museum Prins Hendrik holdt i sommeren 1955 en særudstilling, „Admiraalschip Brederode". Rotterdam by besluttede sig til helt at restaurere Witte de With's knuste marmorsarkofag i den genrestaurerede Laurenskirke. Henvend tusind små stykker blev af to billedhuggere samlet sammen til monumentet.

Holmens kirke, som i årene 1658-59 var hollandsk flådekirke, havde Ingen minder om slaget i Øresund og denne hollandske periode i sin historie. Da min lille søn *Jan* som første hollænder efter næsten 300 år blev døbt her, dagen før „Brederode" blev genfundet, nemlig 10. okt. 1954, forærede han kirken 3 gamle kobberstukne portrætter af Wassenaer van Obdam, viceadmiral Pieter Florisz og Witte de With.



Samtidig forærede den hollandske nation som tak for den danske „Hollandshjælp" efter sidste krig et teaktræsrelief af Københavns befrier i 1658 Witte de With; det er nu ophængt på rådhuset i København (flg. 8). Det må nævnes, at dr. W. van Hoboken 1955 udgav en studie: Witte de With In Brazillé 1648-1649.

Det ville være ønskeligt, at alle de tre vigtigste vragsfund I Øresund fra 1658: det hollandske admiralskib „Brederode", det svenske admiralskib „Morgonstiernan" og den danske fregat „Snarensvend", påny blev undersøgt, og helst alle tre i fællesskab, så man har mulighed for at sammenligne vrage og Iden-



tificere dem. Det er nødvendigt, at en sådan undersøgelse foretages af videnskabeligt skolede arkæologer. Nationalmuseet har vist et fortræffeligt initiativ ved at uddanne frømand i forbindelse med undersøgelsen af Skuldelevvragene i Roskilde fjord 1957-58, foretaget af mag. Olaf Olsen og stud. polyt. Ole Crumlin Petersen, der begge er uddannede frømand.

Ved samme lejlighed burde man undersøge massegravene i Espergærde og Humlebæk. Det er muligt at de her begravede stammer fra slaget i Øresund. Gravene ligger lige ved stranden; de unge piger plejede at lægge blomster på dem St. Hans aften. Det ville være at ønske, at folketinget ville antage et lovforslag om en almindelig fredning af ældre skibsvrag. Takket være det moderne frømandsdykkerudstyr er der fare for at mange amatørdykkere finder på at gå på souvenirjagt i vragene. England, U.S.A. og Danmark er de eneste nationer i verden, der ejer et orlogsskib fra ældre tid, som ikke er vrag („Victory" i Portsmouth og „Constitution" i Boston)..Det ville være højst ønskeligt at redde og bevare fregatten „Jylland" før det er for sent.

Det ville være værdifuldt at udgive en samlet oversigt over alle skibsfund i Danmark, fra oldtidsbådene til „Snarensvend", helst med en oversigt på engelsk, så fundene bliver både nationalt og internationalt kendt. Heri skulle også omtales National- museets og Tøjhusmuseets konserveringsteknik, som i effektivitet overgår de fleste europæiske landes.

Et nyt forsøg på at efterspore ting fra „Brederode", f. eks. skibsflag og skibspapirer, bør gøres i Sverige.

Ligeledes bør det undersøges, hvor i København de faldne hollændere som blev ført hertil efter slaget i Øresund, er blevet begravet. Det kan ikke være på Holmens kirkegård på Østerbro, da denne først blev anlagt senere i 1600'erne.

Efter bjergningen af „Brederode" ville jeg anse det for rimeligt, at en del af vraginventaret blev foræret til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og stykker af armeringen til Tøjhus- museet i København. - Handels- og Søfartsmuseet ejer nu kun et jernspiger bjerget oktober 1954, samt nogle kanonkugler, op- taget 1909.

KILDER OG HENVISNINGER

Alle historiske dateringer i teksten er efter den hollandske kalender. I Holland gik man 1582/83 over til „den nye stil" (den gregorianske kalender), medens Danmark først forlod „den gamle stil" (den julianske kalender) år 1700. Herved opstår en forskel i dateringen på ca. 10 dage. Efter den nye tidsregning fandt slaget i Øresund sted den 8. nov., efter den gamle den 29. oktober.

Bilag.

Afskrift af rapport vedrørende vragundersøgelserne i Øresund 1909, afgivet af den tidligere chef for Tøjhusmuseet, rustmester Støckel:

kst. Rustmester J. F. V. V. Støckel.

p. t. Egbylejren pr. Glostrup den 14/9 1909. Hermed 2 Bilag.

Til Kommissionen for den historiske Vaabensamling.

I Henhold til Krigsministeriets Skrivelse til Artillerigeneralen G. a. 942 af 14. d. f. M. har jeg den 17. d. f. M. om Bord paa Galeasen „Najaden" af Helmsjør, Skibsfører E.. Hansen af Espergærde, undersøgt de i ovennævnte Skrivelse omhandlede Kanoner saa godt, som det paa daværende Tidspunkt lod sig gøre, da Kanonerne alle laa sammenstuvede i Lasten og ikke var rensede for Mudder og Dynd m. m. Efter at ovennævnte Skibsfører paa min Foranledning har ladet Kanonerne oplægge paa Espergærde Havnemole og rense for det værste Dynd, har jeg den 11te da nærmere undersøgt og opmaalt de omhandlede Kanoner.

Om de fundne Vrag - hvorfra Opfiskningen stadig fortsættes - og om de til Dato derfra opfiskede Sager kan jeg oplyse følgende : Skibsfører Hansen har fundet 3 Vrag, alle stammende fra Kampen den 8/11 1658 mellem den hollandske Flaade under Admiral Jacob Wassenaer van Obdam og den svenske Flaade under Rigsadmiral K. G. Wrangel. Af disse er det nordligste Vraget af det *hollandske* Admiralskib

„Brederode" paa 59 Kanoner, Vice-Admiral Witte Cornelisz de With, der hørte til Admiral Obdams Avantgarde, og som sank

under Kampen. Det er nu fundet at ligge paa Snekkerstens Landgrund, Syd-Ost for Snekkersten, ca. 3 Kabellængder fra Land paa ca. 1/2 Favne Vand og med ca. 3 Fod af Skroget over Havbunden.

Fra dette Vrag er til Dato opfisket:

1 *Jernkanon* (hollandsk Finbanker) af følgende Dimensioner: Kaliber Længde Diameter 135 mm 2785 „ 252 „ 348 „ 495 „ (hvilket svarer til det 18 Punds Kaliber) lige bag Hovedet, foran Tapperne over Bundfrisen Den vil antagelig veje *ca. 4.000 Pund*

Lov om beskyttelse af historiske skivsvrag m. v

Vi FREDERIK DEN NIENDE, af guds Nåde Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slegsvig Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Launsborg og Oldenburg, gør vitterlig: Folketinget har vedtaget og vi og vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1. Genstande, herunder vrag, der findes på havbunden i danske farvande, og som må antages at være gået tabt for til enhver tid mere end 150 år siden, tilhøre staten, medmindre nogen godtgør sin ret som ejer.

§ 2. Rigsantikvaren træffer bstemmelse om sådanne foranstaltninger, som han finde nødvendige til sikring eller optagning af de staten i henhold til § 1 tilhørende genstande. Disse må ikke uden rigsantikvarens tilladelse optages eller beskadies, ej heller ved ændring af bundforholdene på eller omkring stedet, hvor genstanden findes

§ 3. Tilfældig optagen genstande, der i henhold til § 1 tilhører staten, skal afgives til rigsantikvaren. Den, der har foretaget optagningen, har ikke krav på bjærgeløn, men rigsantikvaren kan udbetale ham en godtgørelse.

§ 4. Uanset bestemmelsen i § 1 finder følgende af standardlovgivningens regler om optagning af vrag eller andre genstande fra havbunden anvendelse:

- 1) bestemmelserne om, hvem de er berettiget til at foretage optagningen, herunder bestemmelserne om forudgående indhentning af tilladelse,
- 2) bestemmelserne om anmeldelse vedrørende optagne genstande,
- 3) bestemmelserne om indkaldelse af ejeren til de optagne genstande.

§ 5. Overtrædelse af bestemmelserne i § 2, 2. punktum, samt tilsidesættelse af den i § 3 omhandlede pligt til at angive de i denne bestemmelse nævnte genstande til rigsantikvaren straffes med bøder.

§ 6. Denne lov gælder ikke for Færøerne.

Givet på amalienborg, den 31. maj 1963
Under vor Kongelige Hånd og Segl.
Frederik R.

Jul. Bomholt

Dykket hvad kan jeg se:

sikkert ikke noget. da vraget angiveligt ligger 1 meter nede i havbunden , vraget skal ligge ca 560 meter fra kysten og syd øst fra den store snekkersten



Although the Brederode's current status is unknown, the wreck does appear in the Danish Agency for Culture's list of maritime heritage sites. This picture is rumoured to have been taken at the Brederode wreck site (Syddansk Universitetsbibliotek Esbjerg)

Kilde henvisning:

<http://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/1958Brederode25-53.pdf>

