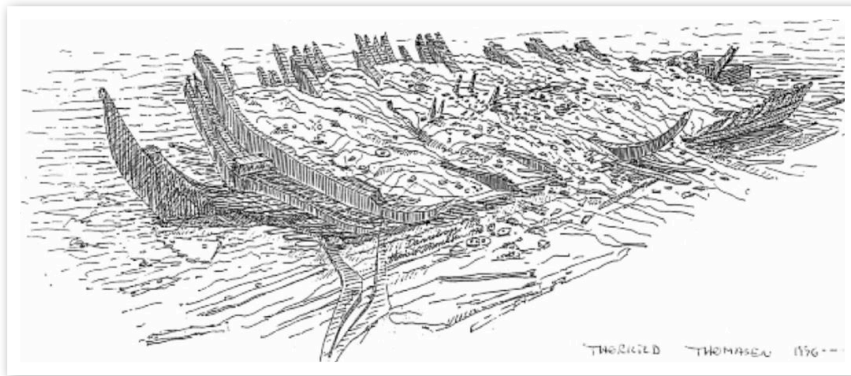




Længde 51,5 m - Brede 13,3 m - Dybdegang 6,4 m
Besætning 600 mand - Artilleri 94 kanoner

Kilde Oplysninger findes nederst på siden



Dykkertur Pris. 350 kr

Antal Dyk: 1

Afgang fra: Ishøj

T - +45 49203388

E - info@masterdive.dk

W - www.masterdive.dk - Bådture

Dannebrog 1692 - 1710

Design © Caspar J

SVÆRHED	DYBDE MIN.	DYBDE MAX.	DYBDE DÆK	CERT. 30M	Dybde speciale
LET	9M	13M	10M	AOWD	NEJ
VRAG TYPE	TILSTAND	ADVARSEL	Sikker Pos.	BREDE	LÆNGDE
LINIESKIB	300 år /Spanter	INGEN	JA	55.29-513	12.30-164E

NB. NB NB. DER ER DYKKERFORBUD PÅ VRAGET, indført i 1986,
men der kan

søges tilladelse hos:

Konsulent Torben Malm

Kulturarvsstyrelsen

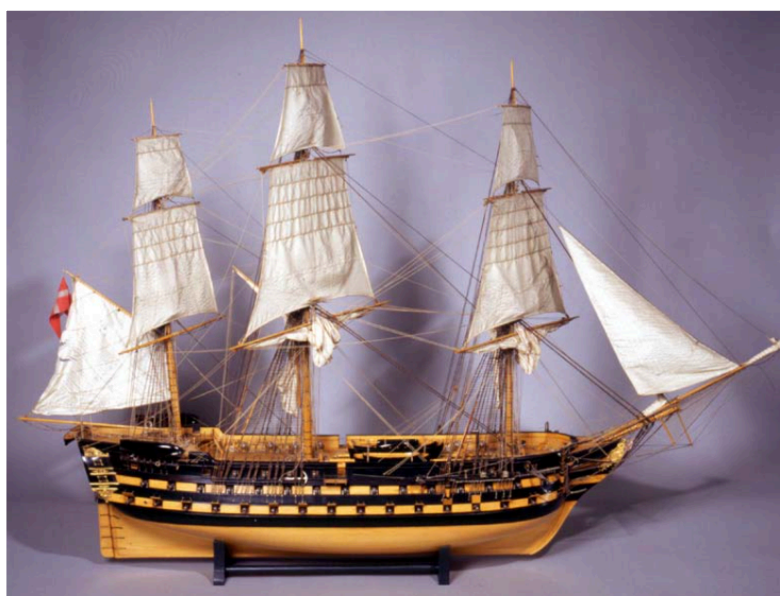
Slotsholmsgade 1

1216 København K. +45 72 26

52 09

tma@kuas.dk

**Husk at søge i god tid før
den planlagte dykkertur.**



Orlogsværftets model af Linieskibet Dannebrog. (Orlogsmuseet).

Baggrund:

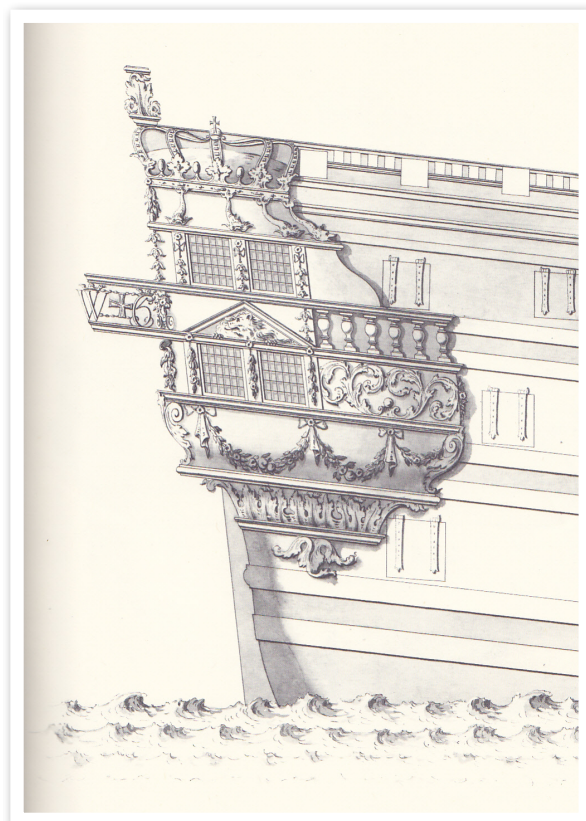
I 1600-tallet var konstruktionen af store krigsskibe en kompliceret affære, der krævede en specialviden, som kun få personer var i besiddelse af. I Danmark hentede man i mange år konstruktører fra England og Holland - to af de største skibsbygningsnationer. Konstruktørerne vogtede over deres viden og afleverede ikke tegninger af de skibe, de byggede. I februar 1686 ansatte Marinen således englænderen Francis Sheldon, og betegnende nok til en gage, der var næsten lige så høj som den, man betalte til en admiral.^[1] Ved Sheldons ansættelse forsøgte flådens ledelse for første gang at forpligte konstruktøren til at aflevere tegninger, men ud over nogle modeller, har man ikke bevaret noget fra hans hånd. Sheldon fratrådte i 1690 og blev afløst af den danske admiral Henrik Span, der fik ansvaret for skibsbygningen.^[2] Span havde som sin nærmeste medarbejder ekvipagemester G. E. Güntelberg, og i juli 1690 ansatte han den matematikkyndige Ole Judichær som underekvipagemester. I februar 1691 fik Span ordre på at udarbejde tegninger til to orlogsskibe på henholdsvis 80



og 50 kanoner, og Span svarede måneden efter med skitser og model af et skib på 90 kanoner. I oktober 1691 havde han planer klar til skibe på henholdsvis 90, 72 og 54 kanoner. I november 1691 fik han godkendt, at byggeriet af et linjeskib på 90 kanoner kunne sættes i gang på Nyholm - det første krigsskib på den inddæmmede ø.^[3] Den 6. oktober 1692 skrev kong Christian 5. i sit dagsregister, at Dannebrog var blevet søsat på Nyholm. Skibet blev opkaldt efter den næstfineste orden i

landet - man havde allerede ét opkaldt efter elefantordenen - og udsmykningen på agterspejlet viste blandt andet den kæde til ordenen, der officielt blev tilføjet i 1693.

Galionsfiguren i stævnen var en løve, hvilket også var typisk for både engelske, hollandske og svenske skibe fra samme tid.^[4] I nogle kilder angiver man Judichær som konstruktør,^[5] men dette tilbagevises af Bjerg, der henviser til, at Judichær hverken havde erfaring eller kompetance til at konstruere skibet.^[6] Judichær har dog uden tvivl leveret en solid indsats i byggeprocessen, for 10. december 1692 blev han udnævnt til fabriks- og ekvipagemester på Holmen.^[7]



Tjeneste:

Dannebrog var flådens nye stolthed, så det kan ikke undre, at kong Christian den 5. fulgte med i dets udrustning. Den 8. juli 1693 var han til søs med *Dannebrog* og han noterede tilfreds i sit dagsregister, at skibet med normal sejlføring var ved at sejle fra fregatten "*Reigeren*", der oven i købet førte topsejl. I takt med, at Marinen byggede nye skibe, blev *Dannebroges* betydning reduceret, og under operationerne i den Store Nordiske krig i 1710 var det blot et almindeligt linjeskib blandt mange.

I efteråret 1710 indgik *Dannebrog* i den danske hovedflåde, der skulle sejle til Danzig og derfra eskortere fragtskibe med russiske tropper ombord til Øresund, så de kunne landsættes til invasion i Sydsverige. På grund af kraftige septemberstorme nåede flåden ikke længere end til Bornholm. Der var skader på mange af skibene og sygdom ombord, så 30. september beordrede chefen, kongens søn Ulrik Christian Gyldenløve, sine skibe til at gå til Køge Bugt. Flåden var i bugten 1. oktober og gik i gang med at reparere skader og proviantere.^[9] I den svenske flåde i Karlskrona hørte man om den danske flådes problemer, og svenskerne stod til søs under ledelse af admiral Wachtmeister. Gyldenløve er blevet rost for sin indsats omkring uddannelsen af flådens officerer, men ingen har rost ham for det faktum, at han undlod at placere skibe ud for bugten for at varsle om fjendtlige

fartøjer.^[10] De danske skibe var totalt uforberedte på mødet med svenskerne, og selv om Gyldenløve havde 26 linjeskibe mod Wachtmeisters 20, var de ikke meget bevendt, så længe de lå for anker i bugten, mens de svenske skibe var på vej mod dem i perfekt kamporden. Klokken var omkring 10 om formiddagen den 4. oktober, da de danske skibe observerede sejlere mod sydøst. Først troede man, at det var transportskibe fra Danzig, men snart stod situationens alvor klar, da man kunne konstatere, at det var den svenske flåde. Normalt tog det flere timer at få stuvet alt løst gods under dæk og gøre skibene kampklare, men Gyldenløve gav resolut ordre til, at ankertovene skulle kappes, og alt løst gods, inklusive husdyr, blev smidt over bord, så skibene kunne komme i kamporden.^[11]

Dannebroke var under kommando af kommandør Iver Huitfeldt og hørte til flådens forreste sektion, avantgarden. Man har fundet flere af de efterladte ankere, og ved derfor, at flåden lå i den sydlige del af Køge bugt, med avantgarden og dermed *Dannebroke* som de nordligste skibe. Avantgardens forreste skibe satte sejl mellem 12.30 og 13 og gik mod nordøst, med kurs mod sydspidsen af Amager. Den svenske flåde havde kurs direkte mod den danske og Wachtmeister havde



en glimrende mulighed for at drage fordel af overrumplingen. Men han tøvede, og drejede af mod nordøst, med en kurs parallelt med de forreste danske skibe. Som Briand de Crèvecœur skriver: "*En enestående chance blev herved forspildt af den svenske general-admiral, og den kom ikke igen.*"^[12] Omkring

klokken 14 vendte de forreste danske skibe - for ikke at gå på grund ved Amager - og satte den modsatte kurs, altså sydvest. Klokken blev derfor omkring 14.30 før de svenske skibe var så tæt på de danske, at Wachtmeister gav ordre til at indlede skydningen. På *Dannebroke* begyndte man at skyde tilbage, men da skibet havde den hårde vind direkte ind mod kanonerne, slog ilden fra forladningerne tilbage i skibet og antændte det. Ilden viste sig umulig at slukke, og i takt med at sejl og master brød i brand, mistede Huitfeldt muligheden for at manøvrere det, og skibet begyndte at drive mod vest, hvor den danske hovedflåde befandt sig.^[13] Et brændende skib midt i den danske flåde ville indebære en farlig situation, så Huitfeldt gav ordre til, at *Dannebroke* skulle ankre op, og han fortsatte beskydningen af svenskerne. I takt med, at de nåede op under Amager, begyndte de svenske skibe også at vende og gå mod sydvest. For to svenske linjeskibe mislykkedes vendingen, og de gik på grund ved Dragør rev. De fleste af skibene i den danske flåde var stadig på vej mod nordvest, i forsøget på at komme tæt på svenskerne, og de passerede efterhånden det brændende *Dannebroke*. I linjeskibet *Neldebladets* journal kan man læse: "8. glas ude sprang Dannebroke i luften og gav to forfærdelige slag fra sig."^[14] Hen mod klokken 17 ankrede svenskerne op - det var blæst yderligere op, og der kom vand ind ad de underste kanonporte, så de ikke kunne bruges - og kort efter ankrede danskerne også op, hvorefter kampen var forbi. Omkring klokken 16 den 4. oktober 1710 var det altså slut for *Dannebroke* og det meste af dens besætning. Man ser nogle gange angivet 597 døde søfolk, svarende til en besætning på 600 mand minus tre overlevende, men så simpelt er det ikke. Der havde været megen sygdom ombord, så der var måske mellem 500 og 550 mand på skibet. Når man taler om tre reddede, skyldes det nok, at tre overlevende matroser fra *Dannebroke* fik tildelt to måneders ekstra hyre i 1714 for deres tapperhed.^[16] Imidlertid taler andre kilder om flere reddede. Matrosen Nils Trosner, der senere gjorde tjeneste under Tordenskjold, kunne fra sin udsigtspost på *Beskiørmere* berette



Og der blev ikke bjerget flere folk fra hende end som 9 matroser. Der var to mand i deris fiskejoller. de bringed 7 mand til sig, som de fandt på mesanmasten og paa bogspreidit og på andre stykker udaf vragit. Dette var morgenen dagen efter slaget

bronzekanoner og andet brugeligt Bjerget fra sprængninger i resterne af skibet i i 1817'erne. De optagne kanoner blev indløst af staten og opsat i IVAR HUITFELDTS monument på Langelinie.

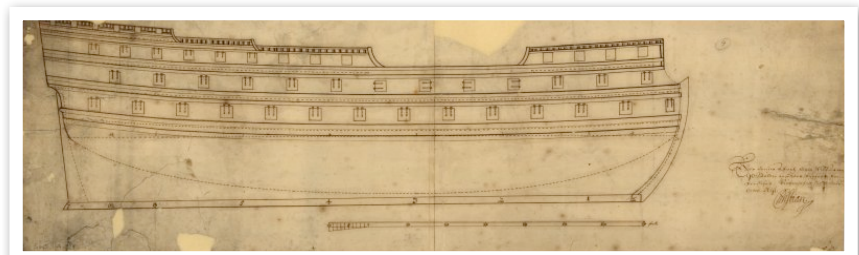


Resterne af Dannebrog - og hendes kanoner:

Det i 1978 genfundne vrage var kun genstand for en kort besigtigelse, men det viste sig at være af en sådan størrelse, at det kunne være Dannebrog.

Dette er senere blevet bekræftet ved udmåling af side-scan sonar optagelser. Disse viser et vrage, hvis dimensioner omtrentlig passer på Dannebrog.

Selve vraket var uden tvivl et sværtbygget orlogsskib, der desuden viste tydelige tegn på både brand og sprængning. Der vil i nær fremtid blive foretaget yderligere besigtigelser af dette vrage, hvor opmåling af tømmer-



dimensioner kan give det endegyldige svar på, om dette vrage virkelig er Dannebrog. Disse mål kan nemlig sammenlignes med oplysninger i Rigsarkivet, hvor man har detaljerede oplysninger om næsten alle danske orlogsskibe, fra 1692 - hvor Dannebrog løb af stabelen - og til idag.

Med hensyn til Dannebrogens bevæbning Havde hun imellem 84 -90 kanoner her af 78 af Bronze. Den seneste undersøgelse afslørede intet umiddelbart tilgængeligt skyts. Ved bjergningen i 1714 findes



14-punder "Gammel Konge" (bak) og 8-pdr "drage" (foran). Begge fra 1600-tallet.

Bak en 14-punds bronzekanon av "Gamle Konger"-serien støbt i 1604 og berget fra vraket av orlogsskipet "Dannebrog" som sank under slaget i Køge Bugt i 1710. Foran en 8-pdr bronzekanon av type "drage", støbt i 1644 og likeledes berget fra "Dannebrog".

ingen detaljerede oplysninger, blot den samlede vægt af det opfiskede metal, fordelt på 24, 14, 8 og 4 pds. metalkanoner, der netop var de kalibre, som Dannebrog havde ombord. Her foregår stadig et arkivarisk detektivarbejde, der måske vil give resultat. Derimod ved man nøje, hvilket skyts, der blev optaget i 1873-75. Der blev hævet 24 pds. metalkanoner, støbt i slutningen af 1600-tallet. De 14. pds. kanoner bestod af to slags: svenske og danske. De svenske har en ejendommelig historie, idet de viste sig at være påstemplet "Borringholm 1678", og derfor må have været en del af det svenske skyts, som forliste ved Sose Bugt. I 1875 hævdede man to af disse fra Dannebrog, men den ene må siden være gået tabt, for i dag befinder der sig kun een i Tøjhusmuseets samlinger. Den anden type 14 pds. kanoner hører til en serie, som blev støbt fra slutningen af 1500-tallet og frem. Christian den Fjerde benyttede blandt andet indsamlede kirkeklokker til fremstillingen af disse 100 konger". De blev kaldt således, fordi de alle bar et relief af hver sin danske



Svenske jernkanoner, ca 1700
(v) 12-punds brøsekanon, svensk. Erobrt 1678. Berget fra vraket av "Dannebrog", s.1710. (m) 18-punds støpejernskanon, svensk, "Finbanker". Trolig erobret under Skånske Krig 1675-79. (h) 18-punds støpejernskanon, svensk, "Svensk Fladbunder". Formodentlig erobret under Store Nordiske Krig 1709-20. Alle disse kanonene ble formodentlig brukt mot sine gamle eiere med liv og lyst. Om kaliberstørrelsen varierte litt mellom Danmark-Norge og Sverige spilte ingen rolle; kanonkulene man ladet med passet bare sånn noenlunde uansett. Noen millimeters slark fra eller til var ett fett Billed fra Tøjhusmuset



sagnkonge.

Af dette skyts er kun ganske få stykker bevarede, og det vil være anstrengelserne værd, dersom man kan fremdrage yderligere eksemplarer af disse fra resterne af Dannebrog.

Undersøgelserne omkring Dannebrog er et eksempel på

værdifulde museumsgen-

stande, der måske, og måske ikke, ligger i vraket af det gamle orlogsskib.

Disse undersøgelser er stadig i fuld gang, og følger to spor: dels søger

man i arkiverne efter præcise oplysninger over, hvad der blev bjerget kort

efter forliset, Og ved brug af metaldetektorer vil

det være

muligt at lokalisere de historisk værdifulde rester af Dannebrogens skyts, der endnu måtte ligge i vraket.

Kongelig Majestæts bøssestøber Hans Wulff Entfelder:

I 1599 bevilgede Christian den fjerde opførelse af et gethus (kanonstøberi) på Kronborg til supplering af det københavnske. Allerede året efter er det i virksomhed under ledelse af Hans Wulff Entfelder.

Entfelder betegnes snart som "rotgieter", der blot angiver ham som støbemester i rødt

metal, kobber og bronze, og snart specielt som "büxengiesser", bøssestøber, og hans vigtigste arbejde blev da også fabrikation af metalkanoner. Antallet af ansatte ved virksomheden i Helsingør kendes ikke, men i sin bestilling forpligter han sig til at oplære to "dreng" i sit håndværk.

I 1601-02 foranstaltede Christian den Fjerde en omfattende indsamling af klokker fra hele landet. Det var dog ikke første gang, at kirkerne måtte holde for, når kongen fandt det fornødent at smelte malmen om til kanoner. Frederik den Første og Christian den Tredje havde tidligere haft stor succes med klokkekonfiskationen.

kanon støberiet blev indviet i 1601 og indgik i den samlede våbenproduktion, men blev i 1604 flyttet til Gjethuset (støberi) lå ved Lundebyen i Helsingør. Det lå i Kongensgade 23, og indtil ca. 1640 blev både klokker og kanoner støbt her. Kanonerne blev efter støbning boret ud i Hellebæk. Omkring 300 kanoner blev støbt her i alt til Christian IV's linieskibe. Der forelå ligefrem kanonserier: "De Gamle Konger" (sagnkonger) og afløseren "De Oldenborgske Konger". Den vigtigste af de kongelige leverancer omfattede de såkaldte 100 "konger" hvoraf Hans Wulff Entfelder



BJÆRGNING. Dykkere fra Greve Sportsdykkerklub bjærgede for år tilbage bronzekanon fra orlogsskibet Dannebrog, der sank i Køge Bugt 4. oktober 1710. Foto: FRANDSEN FINN

fra kanonstøberiet ved Helsingør leverede 50 stk. i årene 1603-04.

De øvrige skulle leveres af rotgieter Borchart Quelkmeyer i København. De var hver især prydet med en dansk konges billede og en indskrift der berettede om kongens regeringstid fra sagnkongen Dan til Bjørn Jernside, hver kanon havde gennemgående en vægt på 6 skippund. Med denne ordre

De mange andre kanoner der blev støbt i Helsingør ud over de 100 kongerne", de fleste fik malende navne som de "Flyvende Heste" De Pauren" og "Marekatte".

De sidste blev støbt i 1639. Man formoder, at støberiet blev nedlagt efter 1658, da svenskerne havde erobret [[Kronborg]].

Otto Blom har i sin bog "Kristian den Fjerdes Artilleri, hans Tøihuse og Vaabenforraad" karakteriseret kongens indsats med følgende ord: "Kristian d. 4de har aldrig udrettet noget efter Forholdene saa storslaaet eller saa fortjenstligt for sit Artilleri, som da han i Begyndelsen af sin Regering paa en Gang lod støbe de 100 Gamle Konger."

Vraget i Dag:

Da branden nåede krudtlasten var slaget dog slut for 'Dannebrog'. Skibet sprang i luften, og 550 danske og 40 norske sømænd omkom.

Kun 9 reddede sig land i en lille jolle, Dagen efter at skibet sank midt i Køge Bugt omkring 18 kilometer øst-nord-øst fra Køge by.

I alt 51 lig drev senere i land, deriblandt Iver Huitfeldt, som blev fundet på Hundige Strand.

Resten af besætningen fik deres sidste hvilested på havets bund, og skibet er i dag fredet som krigergrave.

Det er samtidig det eneste vrag i Danmark, hvor der er dykkeforbud, med mindre man har en særlig dispensation fra Kulturarvsstyrelsen

Men helt fred har de jordiske rester af sømændene ikke fået, viser en nylig undersøgelse af det relativt velbevarede skibsvrag, som netop er gennemført af blandt andet Vikingskibsmuseet i Roskilde.

I løbet af de seneste fire år er vraget flere gange blevet hjemsogt af vragrøvere, som blandt andet leder efter mønter fra en større sølvskat, som skibet medbragte.

Hundredevis af sølvmonter ligger tilbage

Gennem årene er hundredevis af sølvmonter blevet bjærget, når de er dukket frem, men der ligger mindst lige så mange tilbage.

Mønterne blev spredt ud over et større areal ved eksplosionen, men nogle ligger også i den mere eller mindre intakte forende af skibet, nede blandt ballaststenene - store granitsten i bunden.

Undersøgelsen af vraget viser, at flere af stenene er blevet flyttet, et enkelt sted helt ned til bunden af vraget, som rager tre meter op over bunden.

Et andet sted er der gravet ned gennem over halv meter mursten, som er resterne af skibets kabys, som blev muret så der ikke var brandfare.

»Vi kan se, at der er blevet gravet store huller for nylig på selve vraget, ned gennem materiale, hvor der ligger sølv, inventar og masser af menneskeknogler«, siger marinearkæolog Jørgen Dencker.

»Det største hul vi har fundet, er halvanden gange to meter stort og 60-70 centimeter dybt«, siger arkæologen.

Kæber, ribben og ryghvirvler

Ifølge undersøgelserne er vraget blevet forstyrret i årevis, og det har betydet at effekter som har ligget begravet, er blevet undersøgt og smidt tilfældigt på havbunden hvor de nu ligger og går til.

Der har også været kastet anker på stedet, som har revet gamle planker rundt. Også metalgenstande er blevet flyttet, og går hurtigere til grunde efter omplaceringen.

»Vraget bliver beskadiget, og når man graver huller fjerner man informationer og skænder i høj grad gravfreden. Da vi var derude i august fandt vi jo kæber, ribben og ryghvirvler, og det graver man altså bare op og kaster fra sig, fordi det ikke har interesse«, siger marinearkæologen.

Håber på at dykkere vil besinde sig

Jørgen Dencker arbejder nu på en rapport om vragrøveriet, og vil i den foreslå løsninger på problemet.

Det kan være at dække vraget med sand og ral, eller spænde net ud over vraget, så det bliver sværere at komme til. Men løsningerne vil ødelægge vraget for dykkerne.

»Det er jo en kæmpe oplevelse at dykke derude, så det ville være ærgerligt«, siger arkæologen.

»En anden yderlighed ville være at totalundersøge vraget - ikke hæve det. Det vil koste en hel del, men vil også give os mulighed for at lave en opmåling af vraget, som er det første som er bygget efter tegninger i Danmark«, siger han.

Ønsker overvågning af vrag



Det bedste ville dog være at undgå vragrøverne, for eksempel ved at sætte skibet under overvågning. Men i modsætning til for eksempel Sverige har Danmark ikke en kystvagt, som vil påtage sig den slags opgaver.

»Søværnet kunne sikkert sejle forbi, når de alligevel skal gennem Øresund.

Og flyvevåbnets miljøflyvninger kunne også lægge vejen forbi«, siger han.

Jørgen Dencker vurderer dog, at uanset hvilken løsning, der landes på, vil det tage år.

»Jeg håber at den fokus der er nu, kan få nogen til at tænke sig om. Og så bør politiet have de samme muligheder som i Sverige, hvor det har mulighed for at konfiskere dykkerudstyr, biler og trailere, hvis nogen gribes på fersk gerning. Det ville virke«

Nedestående Billeder er hentet fra
Vragguiden & Dyk.dk





Kilde Oplysning:

Kilde Matriale Læs den fulde tekst her

<http://www.helsingorleksikon.dk>

Kronborg_Geværfabrik og

<http://www.fahs.dk>

Kongelig Majestæts bøssestøber Hans Wulff Entfelder

<http://koegedykkerklub.dk/livepage.apple.com>

[https://da.wikipedia.org/wiki/Dannebrog_\(linjeskib\)](https://da.wikipedia.org/wiki/Dannebrog_(linjeskib))

Tøjhus museet