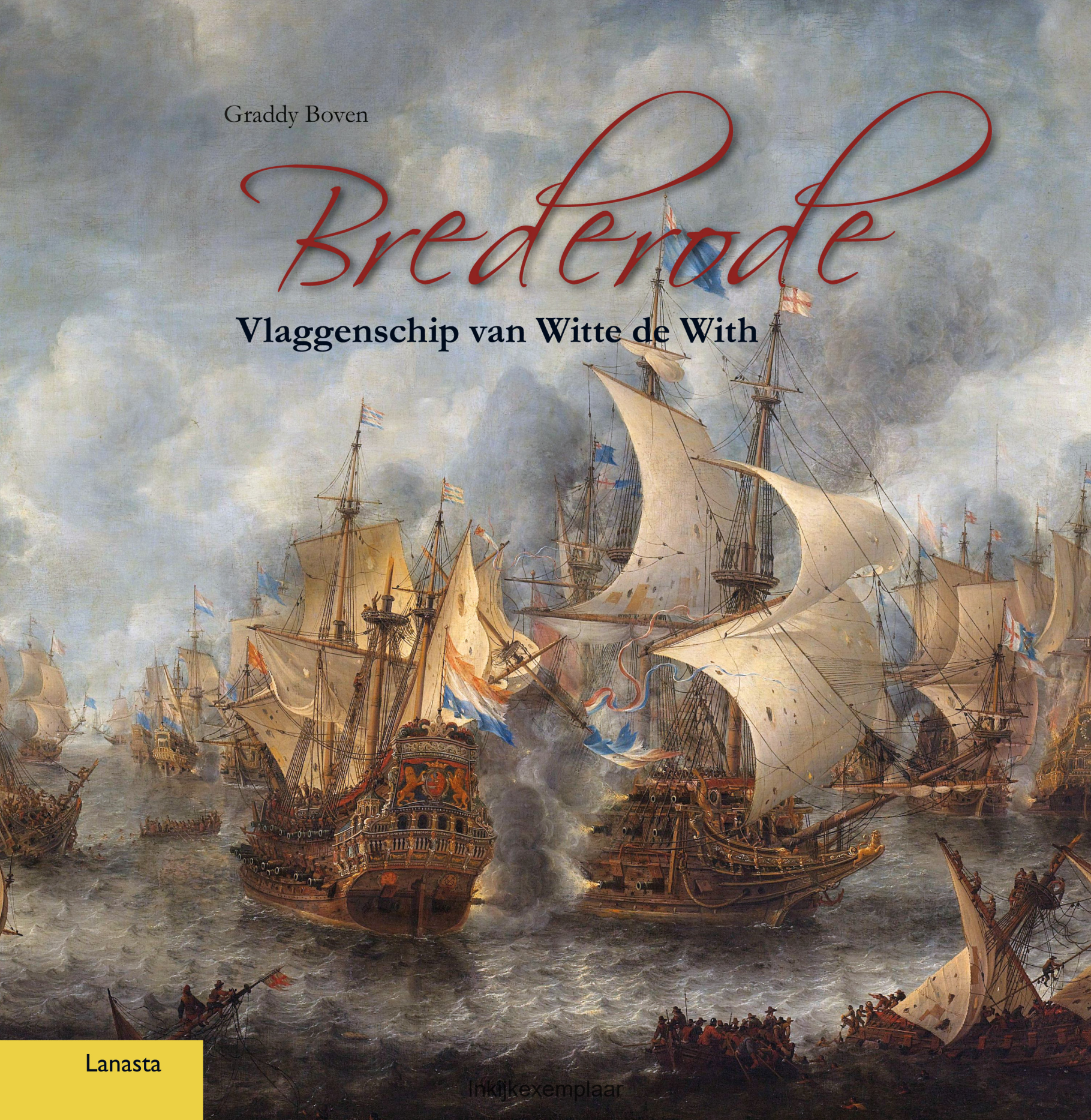


Graddy Boven

Bredervoode

Vlaggenschip van Witte de With





Gedurende de zeventiende eeuw voer een aantal beroemde en indrukwekkende Nederlandse oorlogsfregatten op de wereldzeeën. De *Aemilia* diende onder Maarten Harpertsz. Tromp, *De Zeven Provinciën* zeilde onder Michiel Adriaensz. de Ruyter, de *Gouden Leeuw* kwam in actie onder Cornelis Tromp, de *Eendracht* was het vlaggenschip van Jacob van Wassenaer Obdam en de *Brederode* maakte geschiedenis onder Witte Cornelisz. de With. De carrière van de *Brederode* is indrukwekkend. Maarten Tromp, Jacob van Wassenaer Obdam, Egbert Bartholomeus Kortenaer, Michiel de Ruyter en Witte de With lieten voetstappen op haar dekken achter. De *Brederode* nam deel aan de zeeslag bij Dover op 29 mei 1652, het treffen bij de Hoofden op 8 oktober 1652, de confrontatie bij de Singels op 10 december 1652, de Driedaagse zeeslag op 28 februari 1653, de strijd bij Nieuwpoort op 12-13 juni 1653, de zeeslag bij Ter Heijde op 28 augustus 1653 en de zeeslag in de Sont op 8 november 1658. Maarten Tromp liet het leven tijdens de zeeslag bij Ter Heijde en Witte de With raakte dodelijk verwond in de zeeslag in de Sont, tijdens welke de *Brederode* zwaar beschadigd raakte, zonk en verloren ging. *Brederode*. Vlaggenschip van Witte de With volgt de carrière van dit illustere oorlogsfregat. Van de bouw tot haar ondergang. De *Brederode* was een 'gefregatteerd' oorlogsschip van groot charter en diende samen met het zusterschip *Aemilia* als voorbeeld voor de fregatten die daarna nog van stapel zouden lopen.

ISBN 978-94-6456-540-9



9 789464 565409

Brederoode

Vlaggenschip van Witte de With

's Lands schip Brederode op de rede
van Brielle. Olieverf op doek door
Arnold de Lange, 2024.
Particuliere collectie



inkijkexemplaar



Brederoode

Vlaggenschip van Witte de With

Graddy Boven

Lanasta

inkijkexemplaar



Brederoede

Vlaggenschip van Witte de With

ISBN: 9789464565409

E-ISBN: 9789464565416

NUGI: 680

Vormgeving: Jantinus Mulder

Eindredactie: Pieter Spits

1e druk, februari 2025

www.walburgpers.nl/lanasta

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved.

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89, 1018 VR Amsterdam (NL)

© Copyright 2023 Walburg Pers / Lanasta

inkijkexemplaar



Inhoud

Links:

Witte Cornelisz. de With. Olieverf op paneel door Abraham Westerveld, 1650.

Particuliere collectie

Boven:

Zeeslag in de Sont. Lithografie in zwart, grijs en oranjebruin door Petrus Johannes Schotel, 1848. Collectie Rijksmuseum

7	Vlaggenschip voor Witte de With (1643-1646)
29	Op expeditie naar Brazilië (1647-1650)
53	Vlaggenschip van Maarten Tromp (1651-1653)
101	De ondergang tegemoet (1654-1658)
125	Voor eeuwig vastgelegd
149	Chronologie van de <i>Brederode</i>
151	Bijlage I: Gedicht
152	Bijlage II: Situatieschetsen door Jan Uhre gemaakt in 1955
154	Literatuur

De hartstochten zijn de winden, die de zeilen van het schip doen bollen. Zij doen het soms vergaan maar zonder hen zou het niet kunnen varen.

Voltaire

Onder:

De Brederode voor Hellevoetsluis. Olieverf op papier door Simon de Vlieger.

Collectie National Maritime Museum Greenwich



Vlaggenschip voor Witte de With (1643-1646)

Er is geen plek waar je vrijer kunt ademen dan op het dek van een schip

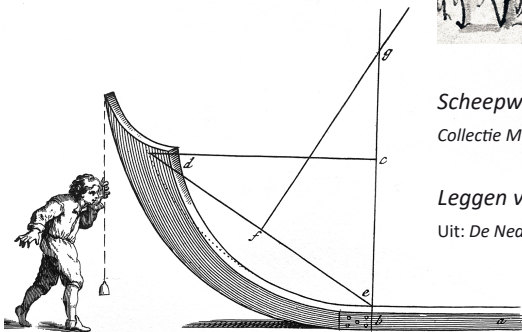
Elsa Triolet

In 1643 gaf de admiraliteit van de Maze in Rotterdam opdracht voor de bouw van het oorlogsfregat *Brederode*. Jan Salomonszoon van den Tempel, die als een zeer kundige scheepsbouwer bekend stond en werkzaam was voor de admiraliteit van de Maze en de Staatse vloot, kreeg de opdracht om de kiel te leggen. Nederlandse scheepsbouwers stonden wereldwijd goed bekend. Zij waren kundig, werkten tot in detail en bouwden op gedegen wijze. Van den Tempel had eveneens het vak in de praktijk geleerd. Kennis ging over van meester op leerling en de leraar van Van den Tempel had hem het vak op bijna Spartaanse wijze bijgebracht.

Een theoretische opleiding tot scheepsbouwer bestond niet en er stond niets op papier. Alles ging uit het hoofd met een natuurlijk gevoel voor verhoudingen. Dat was wat een scheepsbouwer maakte tot wie hij was.



*Scheepwerf. Pen en inkt en in grijs en bruin gewassen, door Willem van de Velde de Oude.
Collectie Museum Boijmans van Beuningen*



Leggen van de kiel. Kopergravure, anoniem, 1697.

Uit: *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst open gesteld* door Cornelis van IJk (Hoorn, 1697)

Van den Tempel, geboren in een voornaam geslacht van scheepbouwers, deed ook alles uit het hoofd en bezat een groot talent. Flink nadeel van die gewoonte was dat innovaties slechts mondjesmaat werden doorgevoerd. Iets veranderen stond gelijk aan het kleuren buiten de traditionele krijtlijnen en dat gebeurde niet snel.

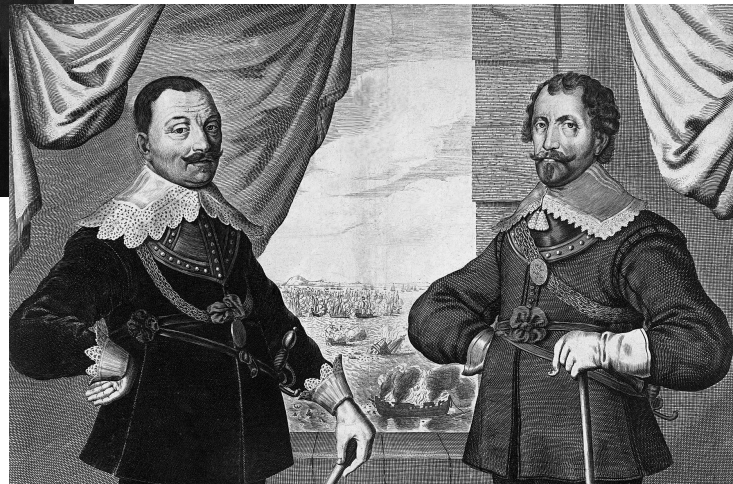


De scheepsbouwmeester. Mezzotint door Charles Howard Hodges naar Rembrandt van Rijn.

Particuliere collectie

Rechts: Maarten Harpertszoon Tromp en Witte Corneliszoon de With. Gravure door Cornelis van Dalen.

Collectie Rijksmuseum



Duinkerker kaperschepen waren geavanceerder en wendbaarder dan Nederlandse oorlogsbodems. Maarten Harpertszoon Tromp en Witte de With weigerden zich bij die achterstand neer te leggen en lieten buitgemaakte kaperschepen van boven tot onder inspecteren en bestuderen. Zij wilden tot in detail weten hoe de constructie in elkaar zat en waar die precies afweek van de in Nederland gebouwde oorlogsschepen. Grondig onderzoek leverde nieuwe inzichten op. Schepen uit Duinkerken hadden geen rijzige voor- of achterkastelen meer. Hun rompen waren verlengd en versmald. Daarnaast beschikten zij over roefaciliteiten, waardoor tijdens windstilte gestaag kon worden doorgevaren. De ingrepen verhoogden de snelheid, maar kenden ook nadelen waaronder het aan boord nemen van kleinere

Iedere scheepsbouwer hanteerde eigen afmetingen, zodat geen schip gelijk was aan een ander. Wat vaststond was dat de romp niet te smal mocht zijn zodat genoeg ruimte overbleef voor de opslag van een nauwkeurig afgemeten hoeveelheid victualie. Het vasthouden aan traditionele waarden in de scheepsbouw maakte dat Nederland achterliep ten opzichte van het buitenland. Zo waren de Duinkerkers veel verder in het ontwikkelen van snellere schepen.

hoeveelheden victualie. Het hebben van een kleinere voorraad eten en drinken betekende een korter verblijf op zee en zorgde voor geringere ballast waardoor het schip minder stabiel was. Vooral Maarten Tromp wilde innovaties doorvoeren in de bouwconstructie, al ging dat niet vanzelf. Hij stuitte op vastgeroeste gewoonten en dat frustreerde hem zeer. De trage ontwikkeling van innovaties kwam doordat

de bouwmethoden op ervaring waren gebaseerd. Als je wist wat je had dan bracht je niet graag veranderingen aan. Een wijziging kon slecht uitvallen. Mankementen kwamen pas aan het licht nadat het schip gereed was en dan kon er niet veel meer aan veranderd worden. Aangezien Tromp op een minuut afstand van de twee admiraliteitswerven in Rotterdam woonde, was hij bijna dagelijks op de bouwplaatsen te vinden. Hij besteedde veel aandacht aan contact met de scheepsbouwers, sprak met de werklieden en werkte intensief met hen samen. Zijn authenticiteit dwong bewondering af en zorgde voor wederzijds respect. Beetje bij beetje boekte Tromp terreinwinst. Samen met De With pleitte hij voor de bouw van schepen met een grotere lengte en breedte. Tromp verklaarde dat de nieuw te bouwen schepen 'stijf onder zeyl' moesten zijn omdat anders, in geval van harde wind, de onderste poorten onder water zouden komen te staan. Voor en achter moest het schip minder

oplopen, waardoor het fregat minder wind ving als zij voor anker lag. Op tweedekkers liepen het halfdek van achter tot de grote mast en het voorkasteel tot de achterkant van de fokkerust. Een reling sloot de zijkanten af. Tromp wilde dat de schepen meer gestrekt waren waardoor het geschut, dat in het midden stond, verder van de waterlijn kwam te liggen. Het fregat werd beter bestuurbaar en ving minder wind. Tweedekkers waren zeldzaam en de meeste daarvan hadden een batterij en licht geschut op bak en halfdek. Elke innovatie bracht meer werk met zich mee en kostte extra tijd zodat er van 's morgens vroeg tot 's avonds laat werklieden op de werf actief waren. Het was een komen en gaan van mensen. Naast de werklui brachten zeelieden, scheepsbouwers, kooplieden, onderofficieren en officieren met



Uithangbord van een scheepswerf. Polychromie. Anoniem, 1643.

Collectie Rijksmuseum

De Brederode. Penseel in grijs en potlood door Willem van de Velde de Oude.

Collectie National Maritime Museum Greenwich

De Aemilia voor Den Briel,
1641. Olieverf door Bonventura
Peeters. Particuliere collectie

regelmaat een bezoek aan de Rotterdamse admiraliteitswerf. Het is overigens opmerkelijk dat oorlogsschepen binnen een tijdbestek van 8 maanden werden gebouwd. Zo ook de *Brederode*. Niet voor niets vermeldde Joost van den Vondel in 1623 in zijn *Lof der Zee-vaart*: 'Maar siet, terwijl ick rijm, zo staat daar het wonderwerck; gerezen als een burgh of als een groote kerck'.



Op het moment dat Jan Salomonszoon van den Tempel aan de bouw van de *Brederode* begon, had hij al een befaamd schip van oorlog op zijn naam staan. In de periode 1632-1635 werkte hij intensief aan de bouw van de *Aemilia*, het vlaggenschip van Maarten Tromp. Tromp was trots op zijn schip en raakte door de jaren heen hopeloos aan haar verknocht. De *Aemilia* was in 1635 het grootste oorlogsschip van de Nederlandse vloot. Zij had een lengte van 42,77 meter (132 Rijnlandse voet), een breedte van 9,90 meter, de diepgang bedroeg 3,96 meter en het schip bezat een tonnage van 300 ton. Jan Salomonszoon van den Tempel besloot de *Brederode* te bouwen naar het evenbeeld van de *Aemilia*. De *Aemilia* was een gefregatteerd schip waarvan de lijnen waren afgeleid van het destijds in gebruik zijnde fregat maar dan wel een zwaardere uitvoering daarvan. Het fregat was afgeleid van een Middellandse Zee schip ofwel

een roeivaartuij naar het model van de galei. De *Aemilia* was veel vlakker gebouwd en had minder volle lijnen. Tijdens de bouw van de *Brederode* volgde Van den Tempel vrijwel dezelfde maten als die van de *Aemilia* en beschouwde hen als zusterschepen ondanks dat er elf jaar tussen de bouw van schepen zat. Zo werd ook de *Brederode* een goed, snel en wendbaar schip met 49 kanonnen aan boord, daar waar andere oorlogsbodems 20 tot 40 stukken telden. Het was een fregat met ranke lijnen en had net zoals de *Aemilia* twee dekken wat de aanduiding tweedekker opleverde. Witte de With had meegeschreven aan het bestek van de *Brederode*. Nadat de hoofdmaten waren vastgesteld, volgde het schrijven van het bestek. Daarin stonden de maten lang-wijd-hol vermeld en uit die afmetingen vloeiden de afmetingen van de afzonderlijke onderdelen voort. Maten van balken, planken, masten, touwwerk en omschrijvingen

van de sierbeelden werden eveneens in het bestek beschreven. Daarnaast bevatte het bestek kwaliteitseisen wat betreft de herkomst van touw, hout en de constructie. De adviezen die De With gaf waren goed bruikbaar en met de keuze van Van den Tempel voor de lengte van 40,82 meter was hij het volledig eens. De scheepsbouwer hield vast aan de maten van de *Aemilia*: 40,82 meter lengte, 10,10 meter breedte en 4,10 meter diepte. Na goed nagedacht te hebben kwam Van den Tempel toch op die maten terug en paste ze aan omdat het schip anders te rank zou uitvallen. Tromp en De With hadden een eigen mening over de afmetingen. In eerste instantie was Tromp voorstander van een lengte van 44,08 tot 47,24 meter en een breedte van 11,30 tot 11,96 meter, maar corrigeerde de breedte later van 11,65 tot 12,28 meter. Witte de With ging daarin verder en wenste een breedte van

11,96 tot 12,56 meter. Van den Tempel koos uiteindelijk voor: 41,45 meter (132 Rijnlandse voet) lengte, 10,05 meter breedte, 4,24 meter diepte en een tonnage van 300 ton. De *Brederode* week daarmee wat lengte, breedte en diepte betrof iets af van de *Aemilia*, maar verder was alles gelijk. Zelfs de koepelvormige afdekking van de galerij was identiek. Beide schepen staken met kop en schouders boven de rest uit. Het waren grote fregatten maar nog altijd kleiner dan het kleinste schip van de Engelse vloot zoals de *Prince Royal* met 64 en de *Naseby* met elk 80 kanonnen aan boord. De meeste Hollandse schepen kwamen niet verder dan de helft of een derde van dat aantal. Het was sowieso niet mogelijk op de Hollandse werven grotere schepen te bouwen omdat het, door toedoen van geringe diepgang, moeilijk was hen via de zeegaten langs de kust buitengaats te brengen. Na

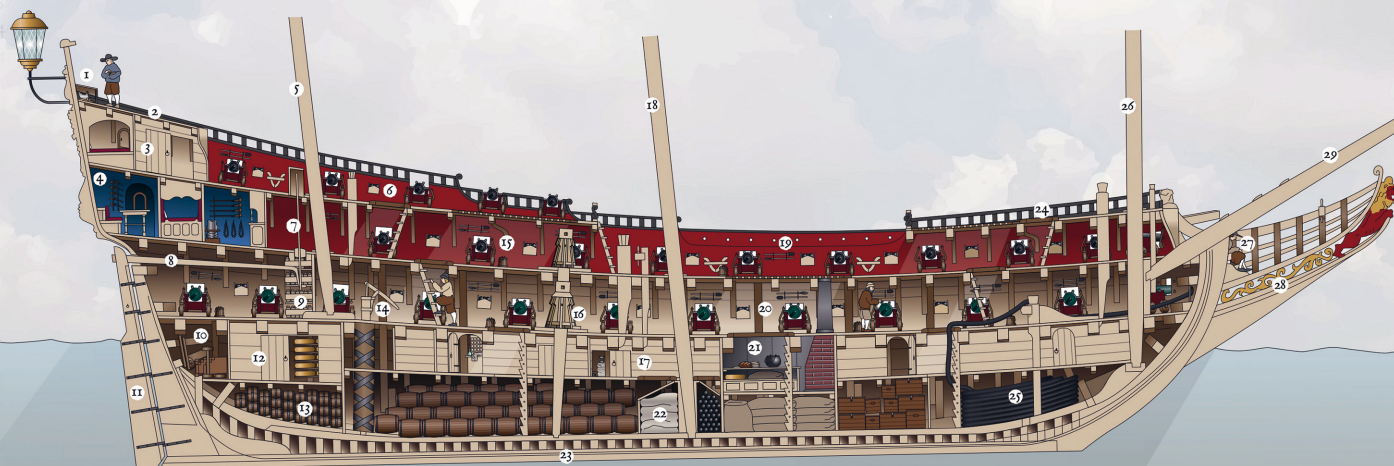
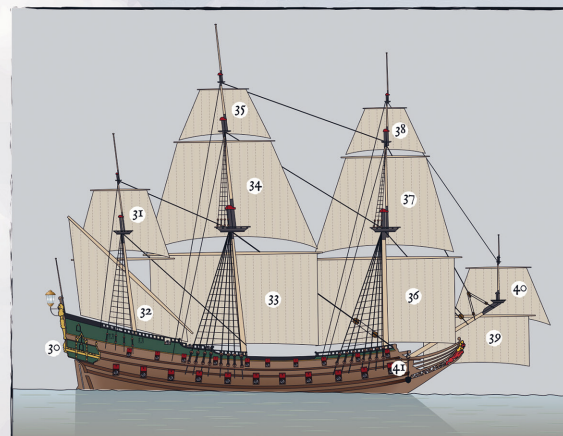


*De Aemilia in
gevecht. Olieverf
op doek door
Arnold de Lange,
2023.*

Æmilia



- | | | |
|-------------------------|-----------------|-------------------|
| 1. Kippenbok | 15. Verdek | 29. Boegspriet |
| 2. Hutdek | 16. Kaapstander | 30. Galerij |
| 3. Hut | 17. Koebrugdek | 31. Kruiszeil |
| 4. Kajuit | 18. Grote mast | 32. Bezaan |
| 5. Bezaansmast | 19. De 'kuil' | 33. Grootzeil |
| 6. Halfdek | 20. Overloop | 34. Grootmarszeil |
| 7. Kolderstok | 21. Kombuis | 35. Grootbramzeil |
| 8. Helmstok | 22. Zeilkooi | 36. Fok |
| 9. Konstabelkamer | 23. Kiel | 37. Voormarszeil |
| 10. Piek | 24. Bakdek | 38. Voorbramzeil |
| 11. Rger | 25. Kabelgat | 39. Blinde |
| 12. Kgas- en broodkamer | 26. Fokkemast | 40. Bovenblinde |
| 13. Kruittkamer | 27. Gemak | 41. Plechtanker |
| 14. Pomp | 28. Galjoen | |

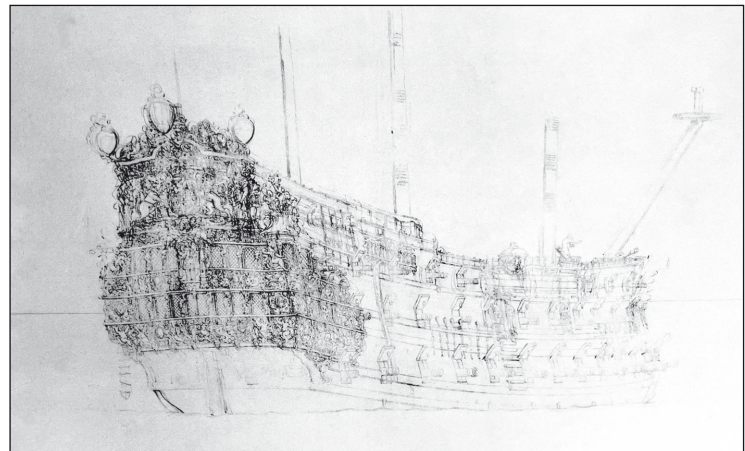


Doorsnede van de Æmilia. De Brederode was het zusterschip van de Æmilia en net zo ingedeeld. De Brederode week in beperkte mate af van de afmetingen van de Æmilia. Ontwerp door Emiel Hoving. Particuliere collectie

1639 werden steeds meer gefregatteerde schepen gebouwd in plaats van de oudere fregatten. Alle voor 1652 gebouwde schepen, die oorspronkelijk als gefregatteerd werden aange-merkt, heetten voortaan eveneens fregatten. De bouw van schepen na 1652 leverde veel discussie op. Zowel Tromp als De With hadden er uitgesproken opvattingen over. De ruimte tussen de dekken moest groter, zodat een man daar zonder te bukken kon lopen en het geschut beter verplaatsbaar was. De With meende dat het benedendek minder 'zalend' (zittend op een zadel) moest lopen, waardoor het geschut eenvoudiger hanteerbaar was. Het dek werd zalend gemaakt om het water, dat door de roosters van het bovendek liep, beter te kunnen afvoeren. Tromp wenste dat de vroegere vervallen bovenbouw weer terugkwam, waardoor meer geschut op de bak en het halfdek kon staan. Dat ging weliswaar ten koste van de zeilvaardigheid, maar zorgde voor een grotere gevechtswaarde.

Een Engels fregat met 76 kanonnen aan boord. Tekening in potlood door Willem van de Velde de Oude.

Collectie Boijmans Van Beuningen



De Scheepmakershaven in Rotterdam telde twee admiraliteitswerven. Deze waren in 1613 aan het Haringvliet en de Nieuwe Haven langs de Maas aangelegd en liepen via een brede gracht van de Leuvehaven naar de Wijnhaven. Op die plek werd in 1632 de kiel van de *Aemilia* gelegd. In de tweede helft van dat jaar ging zij te water waarna de afbouw startte. In 1634 kwam het schip gereed. Van den Tempel was trots, hield zijn creatie nauwlettend in de gaten en onderwierp haar bij het minste of geringste aan grondige inspecties. De *Aemilia* was immers een vlaggenschip en vandaar dat zij aan de hoogste eisen moest voldoen.

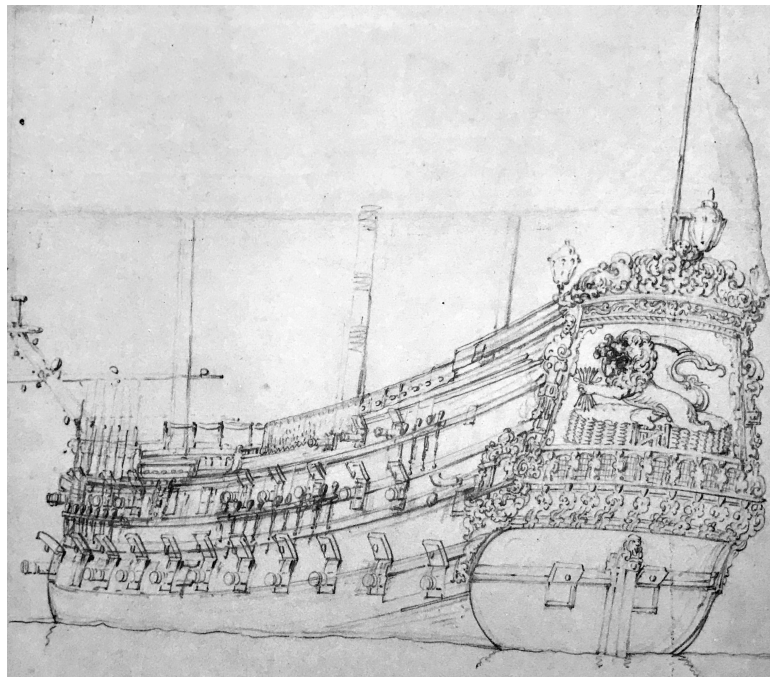
Onder: *Gezicht op Rotterdam. Ets, anoniem naar Hendrick Focken, 1655. Collectie Rijksmuseum*





Detail uit de plattegrond van Rotterdam. Ets en gravure door Johannes Willemszoon Blaeu, 1652.
Aan de linkzijdige de Scheepmakershaven

Na het afleveren van de *Aemilia* was de naam van Van den Tempel definitief gevestigd. Gevolg daarvan was dat de admiraliteit van de Maze hem in 1643 de opdracht gaf de bouw van de *Brederode* op zich te nemen. Wederom in de Scheepmakershaven in Rotterdam. Befaamde oorlogsschepen waaronder de *Eendracht* (1652) volgden daarna. Jan Salomonszoon van den Tempel was een trotse scheepsbouwer die het vak aan zijn zoon Salomon Janszoon doorgaf. Salomon Janszoon, die het bouwen van schepen bijna nog beter beheerste dan zijn vader, kreeg in 1664 de eervolle opdracht *De Zeven Provinciën* op stapel te zetten. De ster van *De Zeven Provinciën* rees snel, waarna het fregat in de periode 1666-1674 onsterfelijk werd als vlaggenschip van Nederlands beroemdste zeeheld Michiel Adriaenszoon de Ruyter.



De Eendracht. Penseel in grijs en potlood door Willem van de Velde de Oude.
Collectie Boijmans Van Beuningen