

# *Een verrassing uit de Gouden Eeuw*

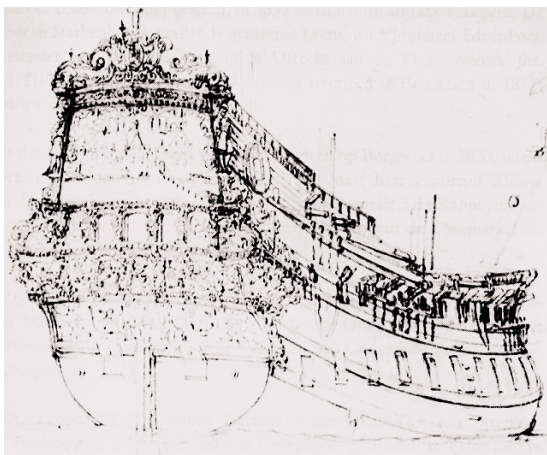
## Het schip 'Hilversum'

ADRIAAN PLOMP

# Een verrassing uit de Gouden Eeuw

## Het schip 'Hilversum'

**ADRIAAN PLOMP**



Het oorlogsschip de 'Hilversum', naar een tekening van Willem van de Velde de Oude, in bezit van het National Maritime Museum te Greenwich.

Abraham van der Hulst (1619-1666), vice-admiraal van Holland en West-Friesland.



Dit fraaie oorlogsschip, hier afgebeeld naar een tekening van Willem van de Velde de Oude, droeg de naam 'Hilversum'. Het was een tot de middelgrote schepen behorend lineschip, dat voor het eerst in 1655 in de annalen werd vermeld. Waarschijnlijk werd het in dat jaar gebouwd op een particuliere werf in Amsterdam, tot welks admiraliteit het behoorde. Het schip had een lengte van ruim 38 meter en een grootste breedte van bijna 10 meter. De bewapening bestond aanvankelijk uit 50 kanons en de vaste bemanning uit 170 koppen, in later jaren geleidelijk uitgebreid tot 62 kanons en 265 man. Ter vergelijking de cijfers van 'De Zeven Provinciën', het vlaggenschip van luitenant-admiraal De Ruyter tijdens de Vierdaagse Zeeslag: lengte ruim 46 meter, breedte ruim 12 meter, 80 stukken geschut en 475 bemanningsleden.

Als eerste kapitein van de 'Hilversum' in de jaren 1655-1658 werd Abraham van der Hulst genoemd, maar dit kan slechts ten dele waar zijn, want in 1656 bevond deze zich als kapitein van de 'Landtman' met een smaldeel onder De Ruyter in de Oostzee om Dantzig tegen de Zweden te beschermen. Maar op 24 december 1656 vertrok de 'Hilversum' onder zijn commando, wederom in het smaldeel van De Ruyter, met een konvooi van 80 straatvaarders naar de Middellandse Zee. Na jacht gemaakt te hebben op Barbarijse en Franse kapers, waarbij drie schepen van de Fransen werden genomen, bevond de 'Hilversum' zich in september voor de kust van Portugal, waarmee Nederland toen in oorlog was. Begin november werden 15 suikerschepen uit Brazilië buitgemaakt, waarvan twee door Van der Hulst, die daarmee de basis voor zijn latere welstand legde.

In 1658 werd Van der Hulst opgevolgd door Jan van Amstel, die begin juni met de 'Hilversum' opnieuw onder De Ruyter richting Portugal vertrok, waar het schip belast werd met de bewaking van de Taagmond. Omdat er vredesonderhandelingen gaande waren, deed men het rustig aan en in november keerde de vloot weer in het vaderland terug.

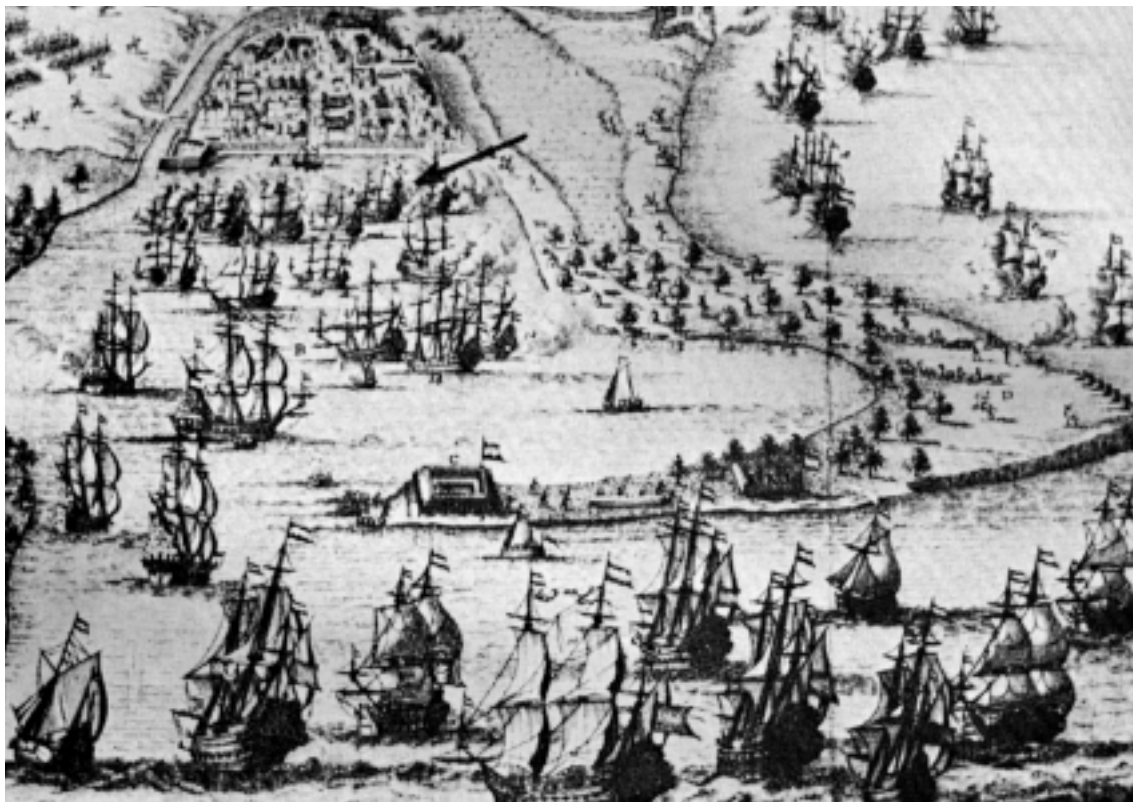


Kapitein Jan van Amstel (1618-1669) en zijn tweede echtgenote Anna Boxhoorn. Schilderij van A. van den Tempel.

De ‘Hilversum’ kreeg in de persoon van de minder bekende Jacob van Meeuwen een nieuwe kapitein. Het schip vertrok op 20 mei 1659 weer in een vloot onder De Ruyter naar de Oostzee om de daar aanwezige scheepsmacht van de opperbevelhebber, luitenant-admiraal Van Wassenaer Obdam, te versterken. De Zweden waren in oorlog met Denemarken, Brandenburg en Polen en hielden grote delen van Denemarken bezet. Een Zweedse overwinning zou afsluiting van de Sont inhouden en een zware slag aan de handel toebrengen, want ca. 40% van de Nederlandse import kwam uit het Oostzeegebied. Van Wassenaer Obdam had op 8 november 1658 de belangrijke slag in de Sont gewonnen; de Zweedse vloot had zich met zware verliezen moeten terugtrekken naar haar basis Landskrona. Kopenhagen was aan de zeezijde ontzet en de Sont lag weer open voor de koopvaarders. De vloot van De Ruyter, bestaande uit 39 schepen, had in Nederland 4000 soldaten ingescheept, die met Duitse en Poolse troepen de Zweden uit Denemarken moesten verdrijven. Tegen kerstmis raakte de ‘Hilversum’ in de haven van Kopenhagen ingevroren. Het scheepsvolk hielp bij de verdediging van de stad, die vanaf de landzijde door de Zweden werd bedreigd. Geschut van de ‘Hilversum’ werd daartoe op de wallen geplaatst. Strenge koude, gebrek en infectieziekten veroorzaakten vele doden, waardoor de vloot in enkele weken meer dan 400 opvarenden verloor. Mede door het plotselinge overlijden van de Zweedse koning Karel X werd op 6 juni 1660 de vrede gesloten. De Nederlandse vloot vertrok op 14 augustus met de overgebleven Nederlandse soldaten naar het vaderland, waar op 1 september 1660 het Vlie werd bereikt.

De toegangen tot de Oostzee.





Beschieting van Nyborg op 23 november 1659. De pijl wijst naar het nieuwe schip van Jan van Amstel, de 'Provinciën'. De 'Hilversum', onder bevel van kapitein Jacob van Meeuwen, was één van de andere schepen.

Vice-admiraal Egbert Meeuwsz. Kortenaer, die sneuvelde in de Slag bij Lowestoft, 13 juni 1665.



Van 1661 tot 1662 was Isaac Sweers kapitein op de 'Hilversum'. In een eskader onder bevel van vice-admiraal Egbert Kortenaer vertrok de 'Hilversum' op 13 september naar het Kanaal om op kapers en zeerovers te jagen. Na vereniging met de uit de Middellandse Zee terugkerende vloot onder De Ruyter werd op de Spaanse zilvervloot gekruist, dit keer niet om die te veroveren, maar om haar te beschermen. Toen bleek dat die al veilig in La Coruña was aangekomen, werd de terugreis aanvaard en was men op 20 december 1661 weer thuis.

Over de eerstvolgende jaren is weinig bekend; de 'Hilversum' werd wel enkele keren – met andere schepen – op tekeningen van Van de Velde afgebeeld.

In 1665 kwam Albert Mathijssen als kapitein aan boord van de 'Hilversum', die weer was ingedeeld bij het eskader van Kortenaer en met deze op 8 juni 1665 uitvoer om de Engelse vloot te bestrijden. In maart was de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) uitgebroken. Onder bevel van Van Wassenaer Obdam werd de grootste oorlogsvloot uit de vaderlandse geschiedenis geformeerd. Zeven eskaders van in totaal 121 schepen met bijna 4900 kanons en 21.000 manschappen zeilden richting Engeland om de strijd met de iets grotere Engelse vloot (130 schepen) aan te binden. Op 13 juni 1665 kwam het bij Lowestoft aan de Engelse oostkust tot een zware zeeslag, die voor de Nederlanders dramatisch verliep. Nadat het vlaggenschip de 'Eendracht' van Van Wassenaer Obdam met 350 man

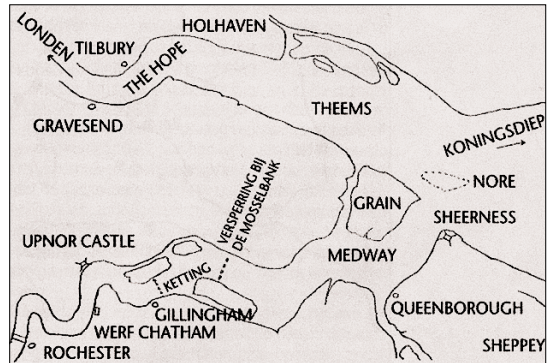
in de lucht was gevlogen en zijn plaatsvervanger Kortenaer al eerder was gesneuveld, ontstond verwarring in de vloot. Een aantal schepen sloeg op de vlucht. Drie botsten op elkaar en gingen in een vlammenzee ten onder, vijf andere schepen werden door de Engelsen vernietigd en negen buitgemaakt. 5000 Nederlanders vonden de dood. De Engelsen verloren één schip en 800 man. De 'Hilversum' vluchtte niet, maar moest toch de strijd staken, omdat er aan boord muiterij was uitgebroken en de muiters het schip aan de Engelsen overdroegen.

Deze herdoopten het schip in 'Helverston' en voegden het aan hun vloot toe. Tijdens de Vierdaagse Zeeslag (11-14 juni 1666) en waarschijnlijk ook tijdens de Tweedaagse Zeeslag (4-5 augustus 1666) vocht het schip met Richard May als kapitein aan Engelse zijde.

Op 19 augustus 1666 overviel de Engelse kaper Holmes het eiland Terschelling, stak liefst 140 koopvaarders in brand en verwoestte het dorpje West-Terschelling. De wraak kwam bijna één jaar later in de vorm van de vermaarde tocht naar Chatham. Op 21 juni 1667 zeilden Nederlandse schepen de rivier de Medway op, waar de Engelsen ze bij een mosselbank trachtten tegen te houden door een blokkade van tot zinken gebrachte schepen. De 'Helverston' voer daar op de stomp van de grote mast van de reeds gezonken 'Norway Merchant', sloeg lek en zonk – een weinig effectieve methode, maar misschien was het een ongeluk en was de 'Helverston' niet als blokkadeschip bedoeld. Het schip werd eind januari 1668 gelicht en is toen vermoedelijk gesloopt. Een triest einde van een fier schip dat letterlijk en figuurlijk vele stormen had doorstaan.

Tot zover dit overzicht van de belangrijkste belevenissen van de 'Hilversum'. Nu de hamvraag: "Hoe kwam het schip aan zijn naam?"

De Republiek der Zeven Vereenigde Nederlanden kende vijf Admiraliteitscolleges, die waren belast met het beheer der zeezaken in meest uitgebreide zin. De leden der colleges werden op voordracht van de Staten der betrokken provincie door de Staten-Generaal benoemd. Het was gebruikelijk ook enige gedeputeerden van buiten het gewest van residentie te benoemen. Tot de taken van de admiraliteitscolleges behoorde de naamgeving der oorlogsschepen, waarbij zij vrijwel volledig hun gang konden gaan. Dit leverde onder andere een aantal namen van grote steden en van woon- of geboorteplaatsen van collegeleden op, maar dat zijn categorieën waar het dorp Hilversum niet in thuishoorde. Dat was in 1650 door de aanleg van de Gooise Vaart weliswaar uit een eeuwenlang isolement gehaald, maar in 1655 was het nog een onbeduidend boerendorp. De naam Hilversum was echter wel bekend in Amsterdam; in 1625 was er een ernstig conflict ge-



Plattegrond van de Theems en de monding van de Medway.



weest met een aantal rijke Amsterdammers over de ontginning van 's-Graveland en vanaf januari 1651 verscheen regelmatig een Hilversums beurtvaartschip in Amsterdam. Het haven- en scheepsvolk zal van het bestaan van Hilversum gehoord hebben van de Hilversumse boerenzoons die, zoals uit onderzoek van Dr. P.W. de Lange is gebleken, al vóór 1650 als sleper in Amsterdam werkzaam waren. Al met al echter weinig reden voor de Amsterdamse admiraliteit om een oorlogsschip 'Hilversum' te dopen.

Anders dan in latere jaren was het toen niet gebruikelijk de scheepsnaam op het schip aan te brengen. De hoge achterzijde van het schip, de bovenspiegel, was versierd met een afbeelding die vaak een aanduiding vormde voor de naam van het schip. De op de afbeelding uitvergroete bovenspiegel van de 'Hilversum' laat een waterkasteel met een loopbrug zien en dat stelde de historici voor een raadsel, omdat zo'n bouwwerk in Hilversum niet bestond. Enkele decennia geleden werd de oplossing door toeval gevonden: het kasteel was de borg 'Verhildersum' in het Groningse Leens. Uit nader onderzoek bleek, dat Allard Tjarda van Starckenborgh, Heer van Verhildersum in 1654 en 1655 'buitenlid' was van het Amsterdamse admiraliteitscollege. Te zijner ere kreeg het schip de naam 'Verhildersum' en onder die naam werd het ingeschreven in de schepenlijst van de admiraliteit.

De verre borg 'Verhildersum' was in de Amsterdamse haven een onbekende, 'Hilversum' daarentegen – zoals hiervoor aangegeven – een bekende klank. De verbastering van de naam 'Verhildersum' tot 'Hilversum' is dan niet zo verwonderlijk. In ieder geval was vrijwel van meet af aan sprake van de 'Hilversum', ook



De borg Verhildersum te Leens (Gr.).

in officiële documenten. Zo is onbedoeld de naam Hilversum gedurende een tiental jaren in vele landen uitgedragen.

De borg werd in de veertiende eeuw voor het eerst genoemd; de naam zal zijn afgeleid van 'Vrouw Hilde's-Heem'. Na tweemaal verwoest en weer opgebouwd te zijn, bereikte de borg onder Allard Tjarda van Starkenborgh het toppunt van zijn glorie. Als bewindvoerder van de West-Indische Compagnie zal hij over ruime middelen hebben beschikt, wat mede blijkt uit zijn schenkingen aan de kerk van Leens. Nadat in de tweede helft van de achttiende eeuw het verval inzette, werd de borg een aantal keren verbouwd en verkleind tot hij in 1953 door de gemeente Leens werd aangekocht. Na een grondige restauratie werd de borg als museum ingericht en vormt hij met de bijgebouwen en aanhorigheden een luisterrijk geheel, alleszins een bezoek waard.

Tot slot zij dank gebracht aan het Instituut voor Maritieme Historie te 's-Gravenhage en de Openbare Bibliotheek te Groningen, zonder wier bereidwillige medewerking dit artikel niet tot stand had kunnen komen.

### Literatuur

- Moer, A. van der, 'Abraham Van der Hulst'. *Marineblad* van september 1991.
- Moer, A. van der, 'Jan van Amstel'. *Marineblad* van april 1992.
- Moer, A. van der, 'Chatham', *Marineblad* van april 2001.
- Gent, T. van, *17 Zeventiende-eeuwse admiralen en hun zeeslagen*, 2000.
- Weber, R.E.J., 's Lands schip Verhildersum; zijn naam en de voorstelling op zijn bovenspiegel'. *Groningse Volksalmanak* 1976-77.
- Winkler Prins *Encyclopaedie*, Eerste deel, Zesde druk, 1947.
- Haar, J. ter, *Geschiedenis van de Lage Landen*, Deel 3, 1971.
- Lange, P.W. de, *Grepen uit Hilversums Historie van 900-1800*, 1990.
- Dreiskämper, P., *Redeloos, radeloos, reddeloos*, 1998.
- Speelman e.a., H.W., *Bekijk het Noorden Eens Anders*, s.a.
- Luitjens-Dijkveld Stol, R.A., *De borg Verhildersum en zijn bewoners*, 1983.