

Het geschenk van het volk:

De glorie van Piet Hein

Wanneer je het Koninklijk Jacht *Piet Hein* betreedt, valt er een warme deken van historisch besef over je heen. Of je daar nu gevoelig voor bent of niet. En dat gevoel, noem het maritieme nostalgie, daar draait het om. *Piet Hein* vaart weer. Met dank aan vele giften en de liefdevolle, noeste en soms ondankbare arbeid van een klein groepje bevlogen vrijwilligers.

TEKST MARCO BARNEVELD | FOTOGRAFIE KEES STUIP





Het drijvende *nationale juweel* wordt in volle glorie hersteld

Het Koninklijk Jacht Piet Hein klieft sierlijk door de golven van de Nieuwe Maas. Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam glijden voorbij aan het letterlijk majestueuze schip. En alhoewel Prinses Juliana en Prins Bernhard op 17 december 1980 bij de Rotterdamse Parksluizen voor de laatste keer aan boord gingen van hun jacht, voor een korte vaartocht naar de Coolhaven, waart hun aanwezigheid nog rond in iedere hoekje en nisje van het schip. Hij is binnenste buiten gekeerd. Alles gestript en liefdevol weer gerestaureerd. Op veel plekken is het team van bevlogen vrijwilligers van de Stichting Piet Hein zelfs nog steeds bezig om het drijvende nationale juweel in haar volle glorie te herstellen. Maar, zij vaart weer. 'Het motto van onze stichting is dat de Piet Hein ooit door het volk is geschonken, en dat we haar aan het volk weer willen teruggeven,'

zegt Arne Wolters, voormalig onderzeebootkapitein en voorzitter van de Stichting Piet Hein.

Nat

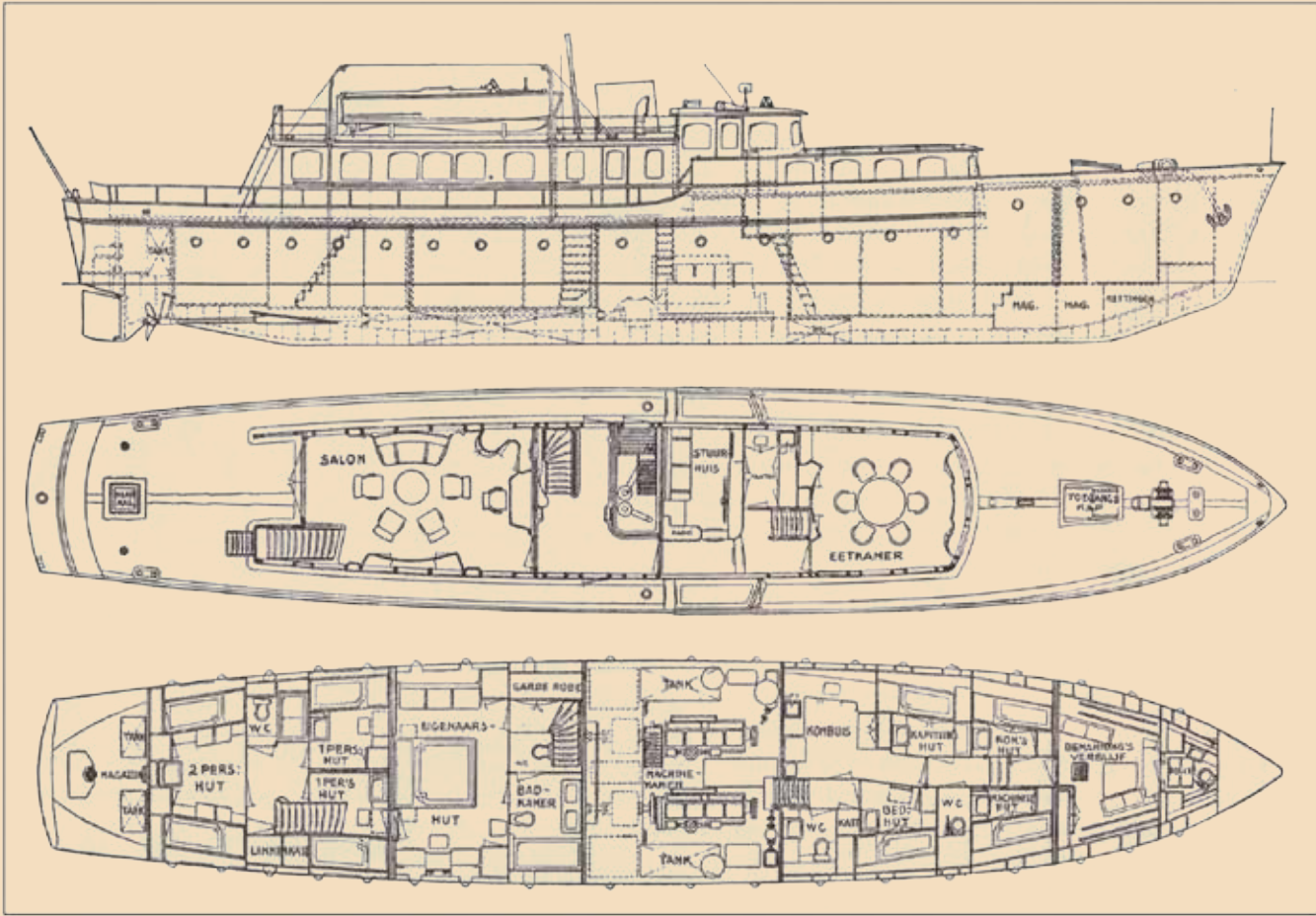
De Oranjes hebben het in eerste instantie niet zo op water. Het is maar nat, lastig en verwoestend, zo lijkt het voor de adellijke familie met haar wortels in Midden-Duitsland en het hertogdom Orange in centraal Frankrijk. Op die plekken is men tenslotte niet zo vertrouwd met het al dan niet zilte nat. In de Lage Landen heeft men het water omarmt. Tegen wil en dank, maar toch. De Watergeuzen verslaan de Spanjaarden keer op keer door slim gebruik te maken van dat water en nergens ter wereld heeft men, zelfs toen al, meer kennis van dijken bouwen en land inpolderen. De Oranjes leren snel. Willem van Oranje, en zijn nazaten in het historische kielzog, ontdekt al snel het economische nut

Boven:
Het bureau
van Prinses
Juliana, ont-
worpen door
Sybrand van
Ravestejn.

van de vele waterwegen in dat natte kikkerlandje. Een lange reeks Koninklijk Jachten volgt op dat besef. Slechts in de tijd onderbroken wanneer de Oranjes het weer eens zwaar hadden in ons land. Die drijvende dingen waren niet alleen handig voor de Nederlandse economie, mede dankzij de expansiedriften van de VOC en de WIC, maar ook binnenlands was het een uitermate handig vervoersmiddel, zo leerden ze.

Krijgsbedrijf

Al in 1573 gaat Willem van Oranje met een schip naar het net veroverde Geertruidenberg. Het schip waarop de prins zich bevindt, is ten alle tijden te herkennen aan een karmozijnkleurige tent met het familiewapen erin geborduurd. In die prille begindagen van de heerschappij van ons Huis van Oranje worden de schepen uitgeleend aan Willem. Maar dat duurt niet lang. Het wordt een gebruik dat hoge gezagsdragers uit het Huis van Oranje een nieuw jacht krijgen aangeboden door het volk. Maurits heeft zelfs vier jachten, waaronder de *Neptunus* en de *Paltsgraaf Frederik V*. Wat overigens geen plezierjachten waren, maar gewoon wapens in het krijgsbedrijf van de prins. →





Neptunus

Wanneer de Oranjes een nieuw jacht laten bouwen, gaat de voorganger naar de Stadhouder van Friesland, naar een van de Statencolleges of naar een admiraal. Dat zijn nog eens fijne cadeaus. En terwijl de *Piet Hein* momenteel Rotterdam als thuishaven heeft, zo dobberden de vele illustere drijvende voorgangers van het Koninklijk Jacht ook hier in deze omgeving. Logisch. Strategisch een uitstekende plaats omdat de havenstad op de kruising ligt van de grote rivieren en Zuid-Holland. Voor vervoer naar en van Den Haag maken de Oranjes gebruik van sierlijke trekjachten. En altijd ment Neptunus zijn driespan op de boeg. De Oranjes en de opperste zeegod zijn elkaar steeds goed gezind. Iets wat je uiteraard ook kunt zeggen van Nederland en Neptunus. Wat zou ons land tenslotte zijn zonder die speciale band met water en de zeven zeeën?

Naamgever

De basis van de rijkdom van ons land ligt tenslotte bij de handel en wandel van de Vereenigde Oostindische Compagnie en de West-Indische Compagnie. Al was de WIC minder succesvol dan de VOC, toch bracht de WIC een van

de grootste Nederlandse zeehelden ooit voort. Piet Hein, naamgever van het Koninklijk Jacht.

“Piet Hein, zijn daden bennen groot. Zijn daden bennen groot.” Bij de ingang van het schip, naast de trap, hangt een bronzen borstplaat van onze meest lucratieve zeeman en kaper. Hij siert tevens de manchetknopen die de stichting die zijn naam draagt heeft laten vervaardigen en die op dit moment de manchetten van mijn blouse bijeenhouden.

Zout bloed

Pieterszoon Heyn wordt in 1577 geboren in Delfshaven. Zout bloed stroomt door zijn aderen. Als klein ventje monstert hij aan op het schip waar zijn vader kapitein is. Onfortuinlijk genoeg valt hij bij een schermutseling in handen van de Spanjaarden en wordt gedwongen vijf jaar als galeislaaf te werken. In 1602 wisselt men hem uit waarop Hein na enkele jaren weer het wijde sop kiest. In 1612 keert hij terug naar *Patria*. Hij vaart nog een paar jaar als particulier schipper op de Middellandse Zee, maar in 1620 wordt hij tot Schepen van Rotterdam benoemd. Niemand had het de goede man →

Boven:
Piet Hein
vaart door
de Maas-
haven in
Rotterdam.

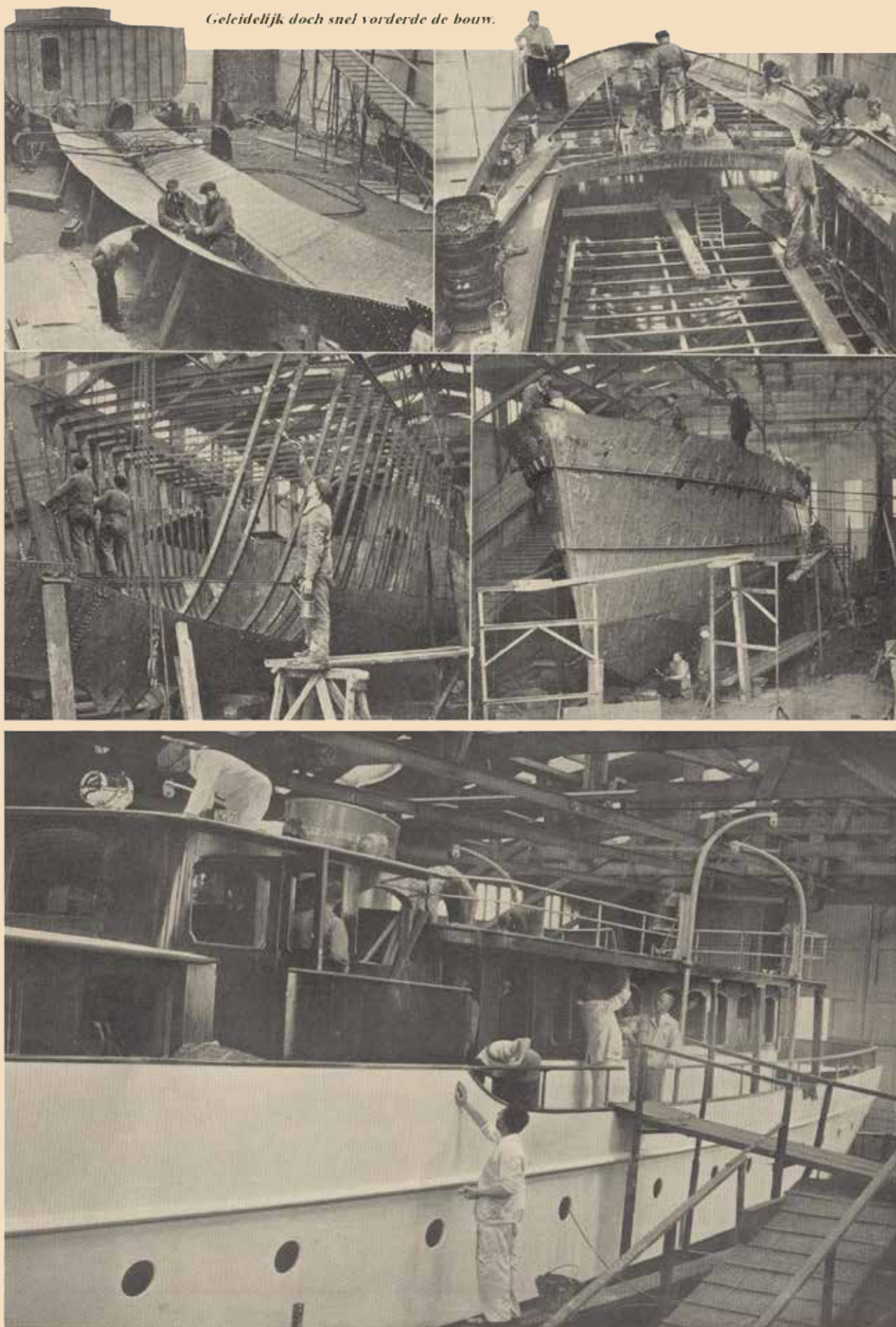
TECHSPECS

Piet Hein

Ontwerp:	Technisch Bureau H.W. de Voogt, Haarlem
Bouwjaar:	1937
Werk:	De Vries Lentsch jr., Amsterdam
Lengte:	31 meter
Breedte:	5.50 meter
Diepgang:	1.54 meter
Doorvaarhoogte:	6.40 meter
Gewicht:	138 ton
Motoren:	Twee DAF Dieselmotoren; Type DK 1160M van 210 PK elk
Hoofdgenerator:	Mitsubishi vier cilinder, type 4DQ, 20 KVA, 6-12-110 volt gelijkstroom en 220/380 volt wisselstroom.
Bunkervoorraad:	3800 liter olie en 3500 liter water
Constructie:	Geheel geklonken
Interieur:	Ir. S. van Ravesteijn/Koninklijke Nederlandse Meubelfabriek H.P. Mutters & Zn
Voortstuwing:	Dubbelschroefs, dubbel roer



Geleidelijk doch snel vorderde de bouw.





Boven:
Een prachtig
uitzicht over
de Nieuwe
Maas vanaf
de Piet Hein.

kwelijk genomen als hij op zijn lauweren was gaan rusten, maar dat is niks voor Hein. Het begint te kriebelen, dat heb je met zout bloed, en wanneer men hem vraagt om vice-admiraal te worden van de WIC... Tsjja, daar zeg je geen nee tegen.

In 1624 vaart Piet Hein samen met admiraal Jacob Willekens met drieëntwintig schepen naar de Allerheiligenbaai in Brazilië. Naar San Salvador om precies te zijn. Hein stapt als eerste van boord en verovert op de eerste dag direct het grootste fort. Dat het fort, terwijl Hein terugvaart als overwinnaar, reeds weer in handen van de Portugezen valt, maakt niets meer uit. Hij wordt bij terugkomst in ons kikkerland pardoos tot admiraal van de WIC benoemd. De Hoge Heren van de WIC hebben het juiste vermoeden dat deze vent goud waard is en voor geen kleintje vervaard. In 1626 sturen ze hem erop uit om ordinair te gaan stelen, uh kapen. Die eerste strooptocht heeft hij echter veertig Spaanse schepen tegenover zijn negen schepen. Die overmacht is zelfs voor Hein nipt te groot. Gelukkig weet hij de weg bij de haven van het verderop gelegen San Salvador. Hij sleept er zoveel rijk beladen koopvaardijsschepen weg dat de aandeelhouders van de WIC dik tevreden zijn.

De Zilvervloot

In 1628 krijgt hij eenentwintig schepen toegewezen en Hein speurt de zeeën in de West weer af naar het Spaanse zilver. In de nacht van 8 op 9 september 1628 verovert hij, zonder een schot te lossen, in de Baai van Matanzas aan

Het begint weer *te kriebelen,* dat heb je met zout bloed

de noordkust van Cuba die befaamde Zilvervloot. De buit bedraagt 177.000 pond zilver en duizend parels. Deze zijn in 1628 11 à 12 miljoen toenmalige gulden waard. Een timmerman verdient in die tijd zo'n tweehonderd gulden per jaar. De oorlog tegen Spanje kan er een jaar lang mee betaald worden. Schattingen over de huidige waarde van de buit lopen uiteen van €100 miljoen op basis van de huidige zilverprijs en €100 miljard op basis van wat er in die tijd met het geld gedaan kon worden. De waarheid ligt ongetwijfeld in het midden.

Huwelijksgeschenk

Feit is dat Hein een meer dan glorieus genoeg leven leidde om naamdrager te worden van het Koninklijk Jacht waarop we nu varen. Kort nadat Juliana Louise Emma Marie Wilhelmina van Oranje-Nassau en Bernhard Leopold Frederik Everhard Julius Coert Karel Godfried Pieter, Prinz zur Lippe-Biesterfeld, hadden bekend gemaakt dat ze zich verloofd hadden, begon men met het nationaal geld inzamelen voor een huwelijksgeschenk. Hiervoor werd een Algemeen Comité ingericht. En men gaf gul, zoals mr. Trip, voorzitter van het comité, aanstipte tijdens zijn speech toen het cadeau overhandigd werd, een

week voor de huwelijksvoltrekking op 7 januari 1937. *'Nederlandsche mannen, vrouwen en kinderen die hunne medewerking hebben geschonken. Tallooze bijdragen, kleine en groote, welke ons ten volle in staat stellen onze plannen ten uitvoer te leggen en die aan het geschenk een waarlijk nationaal karakter verleen,'* aldus Trip.

Binnenwateren

Het moest een motorschip worden. En volledig geschikt zijn om de Nederlandse binnenwateren te bevaren. Er werd zelfs een technische commissie in het leven geroepen die op basis van de maten van sluizen en bruggen en de waterdieptes van de voornaamste waterwegen de afmeting van het schip vaststelde. Scheepsarchitect Henri Willem de Voogt tekende voor het bestek, de fraaie lijnen en het inrichtingsplan. Het bedrijf van De Voogt zou uiteindelijk uitgroeien tot De Voogt Naval Architects, een internationaal toonaangevend architectenbureau.

Groene Draeck

De Amsterdamse scheepswerf van Gerard de Vries Lentsch junior kreeg de bouwopdracht. G. de Vries Lentsch bouwde jaren later in 1957 →

overigens ook het lemsteraakjacht *De Groene Draeck* voor de 18de verjaardag van Beatrix (het zeilnummer is 18) toen ze nog kroonprinses was. Het schip is vernoemd naar het oorlogsschip *de Vliegende Groene Draeck* uit 1623, dat onder andere het vlaggenschip was van Piet Hein.

Haile Selassie

Op 25 maart 1937 ligt de kiel. Het houten dek wordt gelegd en gebreuewd en de zijkanten van de dekopbouw van teakhout voorzien. Tien dagen later kan je al over het dek lopen. Het ontwerp van de salon, eetsalon, de hal en de stuurhut tussen de salons is van de hand van Sybrand van Ravesteyn, de huisarchitect van de Nederlandse Spoorwegen. In totaal zijn er vijftig bedrijven die allemaal iets doen aan boord van het schip in het kader van cadeau aan het kersverse echtpaar van koninklijk bloed. Om er toch een smaakvol geheel van te maken moet er flink afgestemd worden, maar het lukt. Vandaag de dag blijft het een stijlvol schip. En alhoewel de interieurs nog ontbreken, voel je de aanwezigheid van de Oranjes als gewone familie. Zoals het Delftsblauwe bordje met een tekening van Willem-Alexander, inmiddels Koning der Nederlanden. En wanneer je je hand ergens neerlegt op het mahonie hout vraag je je toch even af of het de plek is waar ook de Ethiopische keizer Haile Selassie, de bevriende Engelse koningshuisleden of al de staatshoofden van die tijd wellicht hun handen neerlegden. *Piet Hein* nodigt uit tot dromen.

Moeizaam

De sfeer die je voelt, neemt alleen maar toe zodra de meubels op hun plaats staan. Alsof je hun leven instapt. Het interieur ligt nu nog voor een deel opgeslagen. Bovendien is het interieur nagenoeg hersteld en is het meubilair weer op hun plek. Maar wie goed kijkt, ontdekt veel. In het midden van de eigenaarshut stond het tweepersoonsbed. De nu nog zichtbare inkeping in het plafond; de sporen van een extra wand die de slaapkamer van Bernhard en Juliana in tweeën splitste. Een wand die in de 60-er jaren is geplaatst. De reden? Dat is een van de geheimen van de *Piet Hein*. De eigenaarshut, nu nog volledig gestript vanwege het vervangen van het scheepsvlak, zal geheel worden teruggebracht in de originele staat van 1937. In de Tweede Wereldoorlog confisque-



Boven:
De *Piet Hein*
passeert het
S.S. Rotterdam.

ren de bezetters het jacht en zetten het in als commandoschip. Na de oorlog wordt het teruggevonden in Hamburg en volledig gerestaureerd. Nog jarenlang hebben de Oranjes plezier van het schip en ontstaan er ongetwijfeld mooie en ook verdrietige herinneringen. In 1953 tijdens de watersnoodramp speelt het een belangrijke rol tijdens de evacuatie van slachtoffers.

Een nieuw begin

Eind jaren zeventig wil de koninklijke familie het beheer van het jacht overdragen. In 1985 dragen de Oranjes het jacht over aan de voorloper van de huidige stichting. Even is er nog sprake van het laten slopen van het jacht, maar Prins Bernhard kan worden overtuigd het nationaal erfgoed te behouden. In 2008 zijn de eigendomsrechten aan de Stichting Piet Hein overgedragen. De huidige voorzitter, Arne Wolters, is een mooie man vol mooie verhalen en lovende woorden over de mensen waarmee hij aan *Piet Hein* werkt. En altijd met een kwinkslag. Maar wat ten alle tijden doorschemert is zijn trots op wat er in de afgelopen drie jaar bereikt is. 'Tegenslagen komen hard aan,' zegt Wolters, terwijl we in de volledig herstelde machinekamer staan. 'Het zat hier vol met asbest en moest voor een groot deel worden ontmanteld. Dat bracht naast vertraging ook onvoorzien hoge kosten met zich mee. Maar ook dat probleem hebben we overwonnen. De grote helden zijn onze vrijwilligers. Voor het uitvoeren van de zeer ingrijpende

restauratie zijn we voor een zeer fors deel afhankelijk geweest van de bijdragen van vrienden, sponsors en de vele fondsen. En laten we daarnaast vooral niet vergeten dat vanaf de oprichting van de stichting, dankzij de blijvende ondersteuning van de Vrienden van de Piet Hein en sponsors, het überhaupt mogelijk is geweest *Piet Hein* als nationaal varend cultureel erfgoed te behouden. We varen weer en ons motto is in ere hersteld. Wil je het beleven, vaar dan mee.'

En het schip gaat weer worden zoals in 1937. Met ivoor- en morkakleurige details, de mode van toentertijd. 'Nog even doorzetten en *Piet Hein* is weer in oude staat,' glundert Wolters, terwijl we van boord stappen in de haven van het Havenbedrijf Rotterdam. Er is goed gedaan, geheel in lijn met de familiespreuk van Piet Hein zelf die in zijn volledigheid luidt: "*Doe wel en zie niet om*". Al is dat laatste gedeelte onmogelijk bij een restauratie. Maar ach, een kniesoor die daar op let. ©

Varen met Piet Hein

Piet Hein is beschikbaar wanneer u er een stuk mee wilt varen en ervaren hoe dat voelt. Zo helpt u tevens mee dit maritieme erfgoed in de vaart te houden. Voor meer informatie kunt u terecht op de website van de stichting: www.piethein.nu.



*Het tewaterglijden van de
Piet Hein*

