



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, "de redactie" !



" De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe organisaties waarnaar verwezen wordt."

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld."

" Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"

" Door toezending van stukken, foto's, mails of andere zaken onder naam geeft u automatisch toestemming deze ook onder uw naam te plaatsen."



I.v.m. de nieuwe AVG kunt u de privacy verklaring vinden op onze website www.debakstafel.nl onder de tab: "ten anker"

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



tenanker@kpnmail.nl / 1^e jaargang – nummer 15 / 30-06-2018

Deze extra editie is uitgebracht naar aanleiding van een ingezonden stuk van een sobat....

In deze uitgave :

Hr.Ms. Brouwershaven escorteert Piet Hein en aanvullend veel citaten over het “ Prinsenjacht Piet Hein “.

L.s,

Misschien hier iets aardigs om eens te plaatsen in de bakstafel, op jullie site, of elders, en dat ter aanvulling op de oproep van Rien Zwets waarin hij bemanningsleden zoekt die deze toch wel speciale reis hebben meegemaakt. Ik was er zelf ook bij. Bijgaand een kranten artikel en reisverslag.

Vriendelijke groet,
Chrit Hendrix ex. Kpl. Elmnt.

Reisverslag Hr.Ms. Brouwershaven.

Reis naar Italië ter escortering van het Koninklijke jacht “Piet Hein” van 16 juli tot 7 september 1970 (Ik heb dit knipsel uit een blad of tijdschrift waarvan mij de naam ontbreekt, samengevoegd met het reisverslag uit de jaarboeken Koninklijke Marine 1970 en aangevuld met verkregen beeldmateriaal)



Hr.Ms. Brouwershaven

16 juli – 7 september 1970

Commandant; LTZ 20C Posthumus, R.P.

“Cumolo, cumolo, hier de Pietro, over.....”

Een veel gehoorde oproep aan boord van Hr.Ms. Brouwershaven, (de Cumolo), tijdens haar reis naar de Middelandse zee van 16 juli tot 7 september 1970.

Doel van deze reis : Escortering van het Koninklijke jacht Piet Hein (de Pietro) en verbindingsplatvorm t.b.v. de Piet hein. Een oproep als boven , luide meestal de aankondiging in van de aankomst in of het vertrek uit één van de schilderachtige en meestal ook zeer exclusieve haventjes op Sarninië, Corsica of Elba. Deze haventjes werden door de Koninklijke familie bezocht tijden de vaartochten die zij maakten vanuit het vakantieverblijf Porto Ercole in Italië.

De Brouwershaven was hiertoe na een bezoek door de commandant der zeemacht in



Nederland, vice-admiraal A. van der Moer op 16 juli vertrokken uit Den Helder met een voor deze schepen ongewoon grote bemanning i.v.m. de lange tijd dat de reis zou gaan duren. Na een kort oponthoud in Brest (Frankrijk) ten gevolge van een ernstige "ingewandstoornis" die met behulp van Fransen en enige nieuwe onderdelen uit Nederland (een nieuwe cylinderkop) snel werd verholpen.

Ook werd de consul der Nederlanden ontvangen, de heer J.M. Arnault de la Ménardière. Daags daarna ontmeerden we en zette koers richting de Middelandse zee en op 24 juli werd Gibraltar bereikt, waar we meerden aan de Main Wharf om olie te laden. Het verblijf in Gibraltar was van zeer korte duur, om precies te zijn één nacht en stoomden we op via Mallorca en Minorca naar Noord Sardinië en verbleven in de baai van Assirana waar de laatste hand aan het uiterlijk van het schip werd gelegd.

Op 30 juli arriveerde de Brouwershaven tenslotte in de voorlopige thuishaven Porto Santo Stefano, een plaatsje in de buurt van PortoErcole. Naar goed Italiaans gebruik verscheen de loods, meer dan een uur te laat. De loods had een feestje gehad de avond tevoren en had zich zodoende verslapen. Porto Santo Stefano zelf echter was een bijzonder aangename thuishaven. We meerden af (in de laag) (*red: c.f. Middelandse zee gebruiken meer je af met de achtersteven naar de kade gericht en de steven richting zee op een of tweeankers.*) tussen de jachten die daar zeer talrijk waren en al spoedig waren de contacten gelegd, dit mede dank zij de duikploeg die we aan boord hadden en waarvan vele jachteigenaren dankbaar gebruik maakten om schroeven te verwisselen en andere karweitjes op te knappen.



De commandant had intussen zijn opwachting gemaakt bij de Koninklijke familie en via de adjudant van de Prins vernamen we dat de Piet Hein de eerste twee weken niet zou uitvaren. In die tijd konden dan ook de nodige uitstapjes gemaakt worden, zoals een bustocht naar Rome, waar c.a. 29 man aan hebben deelgenomen, bustochtje in de omgeving van Porto Santo Stefano, autorities met de Italiaanse geheime dienst, waarmee we via de Nederlandse rechercheurs van de Rijkspolitie, die aanwezig waren voor de

bescherming van de Koninklijke familie, in contact waren gekomen en tenslotte een bezoek met het schip van enige dagen aan Napels alwaar we afgemeerd waren aan de Molo Augioino

Bijzonder goede contacten hadden we met de Nederlandse consul in Napels, die o.a. een cocktailparty aan boord organiseerde en met de Italiaanse marine die een tegenontvangst met een lunch verzorgde.

Op zondag 16 augustus begon de eigenlijke taak van de Brouwershaven toen we met de Piet Hein, met aan boord Hr.Ms. de Koningin en ZKH Prins Bernhard en een aantal gasten van de Koninklijke familie vertrokken naar Corsica en Sardinië, terwijl op de heenweg nog het eilandje Monte Christo werd aangedaan

Voor de opvarende van de Brouwershaven vormde het hoogtepunt van deze reis wel het informele bezoek dat de Koningin en prins, vergezeld door hun gasten aan boord brachten. Het bijzondere karakter van dit bezoek werd nog versterkt door de omstandigheden waaronder het plaatsvond, n.l. voor anker liggend voor een klein haventje op Sardinë in de avond en met windkracht 7 à 8 .

Vooraf voor de Koningin en de andere dames was het een heel avontuur. De gasten genoten zichtbaar van de rijstafel en andere heerlijkheden die de kok en de hofmeester aan boord bereid hadden en het was al ver na middernacht toen de gasten weer van boord gingen. Een avond die de meesten van ons niet licht zullen vergeten, en die de Koningin later het hoogtepunt van hun reis met de Piet Hein noemde.

Na dit hoge bezoek aan boord werd door beide schepen de terugreis weer aanvaard naar Porto Ercole respectievelijk Porto Santo Stefano. Nog eenmaal voeren beide schepen gezamenlijk uit, ditmaal voor een kort bezoek aan Elba en hierna zette de Piet Hein, met aan boord de bemanningsleden en hun echtgenotes koers naar Genua, waar het Koninklijke jacht verscheept werd naar Nederland.

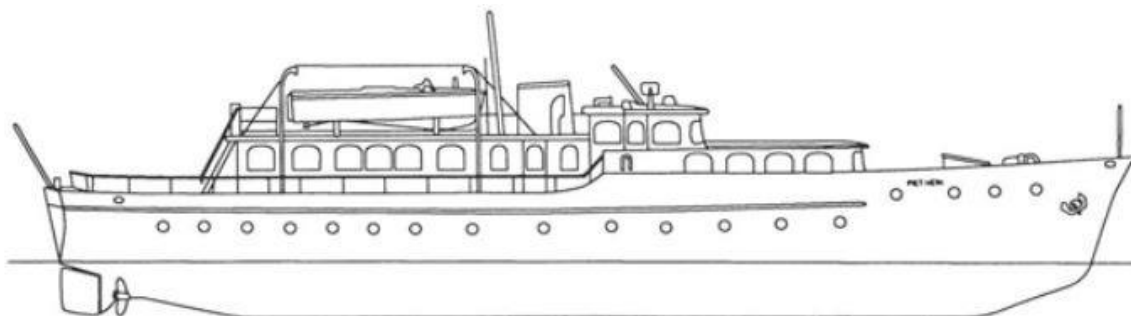
De Koninklijke familie keerde per vliegtuig terug naar Nederland om daar in ietwat onrustiger sfeer het bezoek van president Suharto bij te wonen.

En de Piet Hein?... (zie verder in de stuk hoe de Piet Hein thuis is gekomen)

28 augustus na de buik weer vol te hebben geladen met brandstof zet de Brouwershaven zich koers naar straat Bonifacio, en via de Balearen opgestoomd naar Gibraltar.

31 augustus weer opgestopt, ontmeerd en langs de Portugese kust en de golf van Biskaje naar de Noordzee doorgestoomd.

7 september na een voorspoedige terugreis, die weliswaar onder heel wat slechtere weersomstandigheden geschiedde dan de heenreis meerden we af in onze thuishaven.



Het Koninklijke Jacht "PIET HEIN "

Ontwerp:	Technisch Bureau H.W.de Voogt te 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 cylinder, 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 Ravesteyn/Koninklijke Nederlandse Meubelfabriek H.P. Mutters & Zn
Voortstuwing:	Dubbelschroefs en dubbel roer.

p.s. de bovenstaande technische gegevens zijn in de loop van jaren diverse malen aangepast daar de Piet Hein enkele keren is verbouwd, verder in deze krant daar meer over....

Bij het lezen van dit verslag begon ik als Naut me af te vragen hoe dit jacht door de Golf van Biskaje heen is geraakt..... die mannen die deze overtocht hebben gemaakt moeten m.i. vliegreuen hebben gemaakt.

Maar ik ben getipt door de stichting "vrienden van de Piet Hein" die mij verwees naar een website en mij opheldering bood in deze

Piet Hein is gewoon als passagier (deklust) meegelift met de MS Mercey Lloyd naar Genua en daarvandaan later weer terug naar Antwerpen.

Hieronder enkele impressie foto's over dit riskant en helse karwei !



MS Mercey Lloyd nam de Piet Hein mee als deklast.....





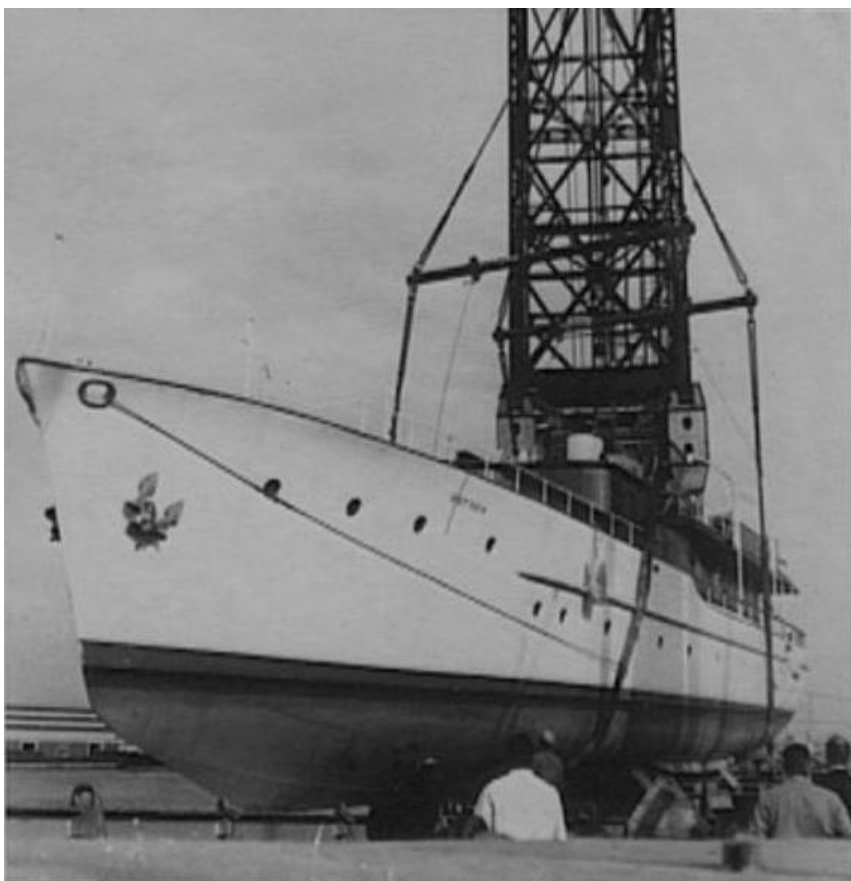
Het hijsen en aan boord nemen te Genua van de Piet Hein.....





Enkele weken later werd ze gelost in Antwerpen.....



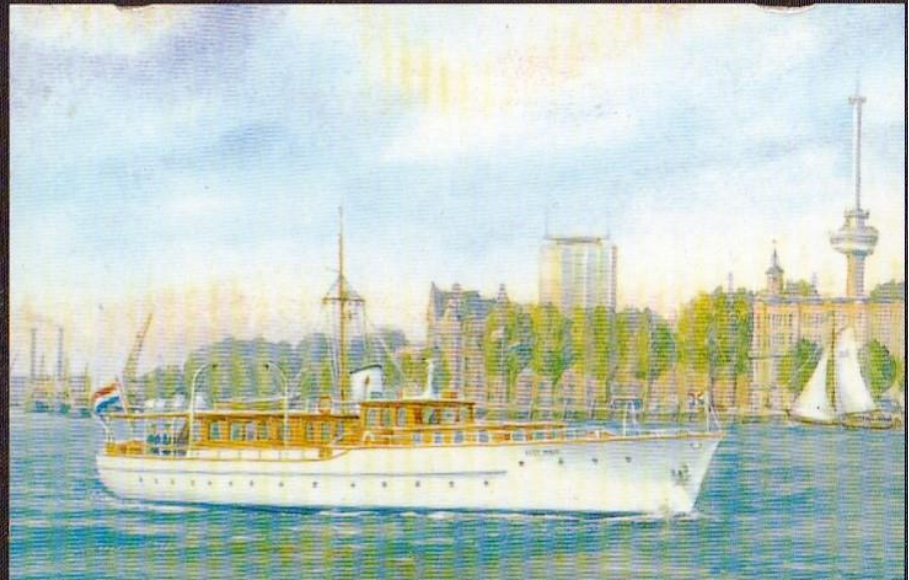


Klus geklaard, de Koninklijke familie terug in Nederland, de Brouwershaven veilig teruggekeerd na een woelig doortocht door de Golf van Biskaje en weer veilig afgemeerd in Den Helder en de Piet Hein als deklast goed aangekomen in Antwerpen die straks zijn weg ook weet te vinden naar de thuishaven.....

De redactie zal zich de komende periode toeleggen wat meer info te verkrijgen over dit mooie jacht, wat nog steeds in de wateren rondom Zuid Holland is te vinden. Mocht e.e.a. voorhanden zijn zal ik daar aandacht aan schenken.



PRINSENJACHT PIET HEIN



WILLEM GENESTE

De Oranjes en het water

De Watergeuzen en het grootste deel van het volk der Lage Landen waren reeds lang vertrouwd met het water. Om het tij van het verwoesten- de water te keren waren zij steeds bezig met het bouwen van dijken en dam- men en het inpolderen van land. Daarnaast gebruikten zij het water op succes- volle wijze als verkeersweg voor het vervoer van goederen en het drijven van handel. Ook voor het vervoer van troepen was het water onontbeerlijk omdat dit over land vaak ondoenlijk was en veel tijd in beslag nam. De Oranjes daarentegen hadden aanvankelijk wat problemen met het water. Vermoedelijk kwam dit omdat zij stamden uit midden Duitsland en het hertogdom Orange in centraal Frankrijk en in dit binnenland weinig met water van doen hadden gehad. Ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog kwam daar voor de adellijke familie van Oranje-Nassau een duidelijke kentering in. Staatsman Willem van Oranje, zijn zoons Maurits en Frederik Hendrik en nazaten Willem II en Willem III, ontdekten al snel het economisch belang van het water. Het water was immers de levensader voor het voortbestaan van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

Enkele citaten.....

VOORGANGERS

In tegenstelling tot het Prinselijk jacht Piet Hein, het nationaal huwelijks- geschenk in 1937 en daarna in privé bezit van de Koninklijke familie, waren al de Koninklijke jachten van weleer staatsbezit en werden onderhouden door de Marine. Een lange reeks zeiljachten, twee stoomjachten en de Koningssloep, gebouwd in opdracht van Koning Willem I, waren in afgelopen vier eeuwen haar voorgangers.

Het water was voor de Prinsen van Oranje niet alleen van economisch belang. Wilde men zich in die tijd snel verplaatsen in ons waterrijke land dan was een schip het aangewezen vervoermiddel. Reeds in 1573, tijdens de Tachtigjarige Oorlog, ging Willem van Oranje met een vaartuig naar het pas veroverde Geertruidenberg. In datzelfde jaar scheepde de Prins zich ook in op de vloot van Boisot, die Middelburg verdedigde tegen de Spaanse vloot.

In september 1577 maakt de prins een historische reis van Geertruidenberg naar Brussel. Hij maakte de reis op uitnodiging van de "Algemene Staten" omdat zij niet tevreden waren over landvoogd Don Juan van Oostenrijk. Men hoopte met dit bezoek de landvoogdij aan de prins op te dragen. Er werden een paar trekschuiten gecharterd die fraai opgetuigd met vlaggen en de wapens van de zeventien gewesten de prins en zijn gevolg ten dienste stonden. Het laatste deel van de reis vond plaats "met groot vertoon", onder geleide van gewapende burgers. Even buiten Brussel kwamen de autoriteiten van de stad de Prins tegemoet, omringd door vaandel dragers. De prins op de voorste trekschuit waarop, om de tocht comfortabeler te maken, tijdelijk met behulp van tentdoek een leefruimte was gemaakt. De Prins verschijnt aan dek om de hulde in ontvangst te nemen.

Het schip van de Prins was altijd herkenbaar omdat daarop een karmozijnkleurige tent stond waarop zijn wapen was aangebracht. De schepen werden vaak ter beschikking gesteld door de gewestelijke of Staatse overheid of door de Admiraliteiten. Het laatste werd steeds meer het geval zeker wanneer de Oranjes in hun kwaliteit van Admiraal-Generaal van de vijf Admiraliteitscolleges optraden of in geval van particulier gebruik wanneer hun status dat vereiste.

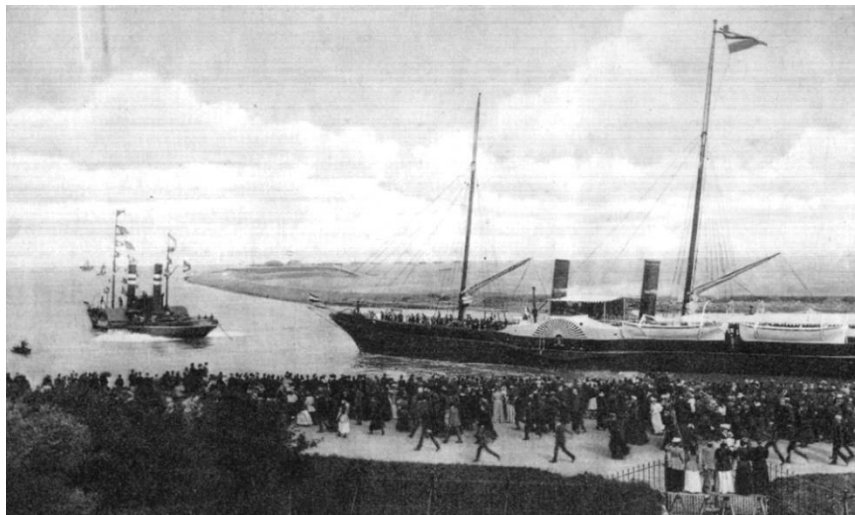
Later werd het gebruik dat de hoge gezagsdragers uit het Huis van Oranje een nieuw jacht kregen aangeboden. Zo is bekend dat Maurits vier oorlogsjachten tot zijn beschikking had. Het waren geen plezierjachten. Ze streden wel degelijk mee in het krijgsbedrijf van de Prinsen. Op de vele tekeningen en schilderijen die in verschillende musea te vinden zijn zien we vaak prachtige afbeeldingen van de jachten der Oranjes.

Zo kunnen we Maurits zien met zijn jacht "Neptunus" langs de kust van Vlaanderen, het ontzet van Oostende en de Slag bij Nieuwpoort in 1600. Zijn grootste jacht was de Paltsgraaf Frederik V (1613) aanvankelijk met een grote en bezaansmast, later één mast, en vijf stukken aan iedere zij en enkele op het dek. Dit dek liep naar achteren op en eindigde in een met beeldwerk versierd paviljoen. Het waren spiegelschepen die een lengte over alles hadden van 60 tot 75 voet. Frederik Hendrik had steeds een vloot van drie of vier jachten waaronder een keukenschip waarop de bemanning van het Prinsenjacht de nacht doorbracht. Er zijn helaas maar heel weinig scheepsnamen bekend. De schepen waren prachtig versierd met aan de buitenkant zinnebeeldig snij- en schilderwerk en van binnen met goudleer bekleed waarop schilderijen van bekende schilders hingen. Op de spiegel prijkte steeds het Prinselijk wapen. Als boegbeeld treffen we vaak de God van de zee Neptunus aan.

De Oranjes gingen steeds meer een belangrijke rol spelen bij het ontwerp en de bouw van nieuwe jachten en bepaalden de afmetingen en de inrichting. Wanneer ze eenmaal in het bezit waren van hun nieuwe jacht ging haar voorganger meestal naar de Stadhouder van Friesland, naar een van de Staats- colleges of naar een admiraal. De jachten behoorden toe aan de Admiraliteit van de Maze in Rotterdam. Daar hadden ze hun

ligplaats en werden ze onderhouden. Strategisch gezien een goede plaats omdat deze havenstad op de kruising lag van de grote rivieren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen die gemakkelijk bereikbaar waren. Voor het vervoer rondom Den Haag waren sierlijke trekjachten in gebruik.

Naamgever PIET HEIN



Het is verwonderlijk en onbegrijpelijk dat alleen Piet Hein met een lied als hierboven wordt bezongen. Geen van onze zeehelden van weleer is deze eer te beurt gevallen. Mogelijk waren namen als De Ruyter, Tromp, Evertsen en andere moeilijk te berijmen. Feit blijft dat Piet Hein door dit lied tot op de dag vandaag grote bekendheid geniet.

Tijdens elk defilé maar ook vaak bij de afsluiting van een concert speelt de Marinierskapel der Koninklijke marine de "Defileermars" van A.L. Hazebroek, waarvan het trio de Piet Hein melodie is. Tijdens het korpsconcert in 1996 speelde de Marinierskapel "Salsa Defilé" van Peter Kleine Schaars gebaseerd op de Piet Hein melodie en bestaat er nog een "Piet Hein Rapsodie". Misschien is er binnenkort ook nog een "house" uitvoering te verwachten. Hoe het ook zij er is geen enkele andere Nederlandse zeeheld die zich op deze muzikale bekendheid kan beroepen.

Marine Emblemen
P.J.F. van der Pol †
N.G.A.F. Meeuwen

COPYRIGHT

Doe wel en zie niet om !Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

'Zijn daden benne groot'. Deze overbekende zangregel kan alleen maar betrekking hebben op Piet Hein, wiens naam onverbreekelijk is verbonden met het buitmaken van de Spaanse zilvervloot, in 1628. Toch was dit niet een van zijn grootste prestaties, maar het leverde hem wel het opperbevel op over 's lands vloot.

Het begin van zijn carrière was voor Piet Hein verre van voorspoedig: op twintigjarige leeftijd werd de haringbuis (vissersboot), waarop hij met zijn vader viste, door Spanjaarden overvallen. Beiden kwamen op galeien terecht. Vijf jaar verdroeg hij de



ontberingen, zweepslagen en vernederingen door de Spanjaarden, alvorens hij in 1602 uitgewisseld kon worden tegen Spaanse gevangenen.

Omdat Piet Hein van eenvoudige komaf was, had hij oorspronkelijk geen familiewapen. Het wapen dat hij later voerde, is volgens de overlevering een woordspeling op zijn naam.

Het embleem dat het standaardfregat Hr.Ms. Piet Heyn (let op de andere spelling) voert, wordt als officieel volgt omschreven; in een gouden schild een kraai zittend op een schutting, alles van sabel. De spreuk luidt: 'Doe wel en zie niet om' en wordt weergegeven in Latijnse letters van sabel op een lint van goud.

De afbeelding vormt een soort rebus. Een vogel werd - en wordt - ook wel 'piet' genoemd, zoals in het woord kanariepiet. Een ander woord voor schutting is: heining (hier afgekort tot hein). Samen vormen deze beide woorden de naam: Piet Hein.

Piet Hein was een groot deel van zijn leven in dienst van de West-Indische Compagnie. Hij is maar kort opperbevelhebber geweest. Toch heeft hij kans gezien veel goede maatregelen te treffen. Eén daarvan zorgde ervoor, dat de matrozen een betere betaling kregen en ook dat de gage regelmatig werd uitbetaald. In 1629 sneuvelde hij tijdens een strafexpeditie tegen de Duinkerkers.

Naamsvoorgangers:

- Liniëschip van 56 stukken van de admiraliteit van Amsterdam (1774-1799);
- Pink (1799-1800);
- Brik van 10 stukken (1799);
- Kanonneerschoener van 7 stukken (1803-1809);
- Liniëschip van 90 stukken van het departement Rotterdam (1804-1806), herdoopt in "Rotterdam"
- Liniëschip van 80 stukken van het departement Rotterdam (1806); op de helling verzuurd en in 1811 gesloopt;
- Liniëschip van 74 stukken (1813-1819) van het departement Rotterdam
- Liniëschip, later schroefstoomschip der eerste klasse (1833-1842);
- Panterschip (1896-1913);
- Torpedobootjager (1928-1940);
- Torpedobootjager ex-HMS Serapis (1945-1961);
- Standaardfregat van de Kortenaerklasse (1981-1995)

Kort nadat:

Kort nadat HKH Prinses Juliana en ZKH Prins Bernhard bekend hadden gemaakt dat zij zouden gaan verloven werd er een "Algemeen Comité" ingesteld dat als belangrijkste taak kreeg het inzamelen van geld voor het nationaal huwelijksgeven. Dit geschenk zou bestaan uit een jacht en het verbeteren van paleis Soestdijk en de inrichting daarvan.

Al snel werd bekend dat de voorkeur van het prinselijk paar uitging naar een motorjacht en niet naar een zeiljacht. Het motorjacht moest geschikt zijn voor het bevaren van de Nederlandse binnenwateren.

Sleeptank:

Nadat de technische commissie er zijn goedkeuring aan had gehecht werd aan de hand van de tekeningen bij het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen (tegenwoordig MARIN) een schaalmodel (1:6,25) van paraffine gemaakt, waarmee sleeptoeven werden

gedaan in een sleeptank van 160 meter lang. Hierbij werd uitgegaan van de volgende afmetingen: lengte over alles 31 m (de waterlijn 29,28 m), breedte 5,50 m, diepgang bij volle belading 1,54 m en een waterverplaatsing van 112 ton. De hoogte van de waterlijn tot bovenkant schoorsteen werd 5 meter. Omdat sommige bruggen in het zuiden van het land een maximum doorgang van vijf meter hadden werd de bovenste rand van de schoorsteen afneembaar en mast strijkbaar gemaakt. Ook de stand van de davids kon worden gewijzigd om ruim onder de vijf meter te blijven.

Er werd gekozen voor een dubbele voortstuwing met twee acht-cilinder compressor loze viertakt Stork Ganz dieselmotoren van elk 160 PK bij 700 omwentelingen per minuut. Dit bleek ruim voldoende te zijn om bij 650 omwentelingen, een snelheid van 22 km/uur te varen. De dribladige schroeven hadden een ruim oppervlak om snel weg te kunnen varen en te stoppen. De beproevingen voldeden ruimschoots aan de verwachtingen waardoor met de bouw kon worden begonnen.

De Bouw:

De Amsterdamse scheepswerf G. de Vries Lentsch jr, die een ruime ervaring had met bouwen van jachten van dit formaat heeft de bouwopdracht verkregen, waarop de bouwmeester op voortvarende wijze aan de slag is gegaan.

Op 25 maart 1937 werd de kiel gelegd in aanwezigheid van een tweetal leden van de hofhouding.

Na de kiellegging werden de stalen modules aaneen geklonken nadat de zes waterdichte schotten op de kiel waren aangebracht.

Slechts tien dagen later kon er al over het dek worden gelopen. De buitenkant werd glad afgewerkt en geschilderd waarop het een glad geheel leek, en het houten dek werd gelegd en gebreeuwd.

Voordat het schip werd gesloten zijn er twee Stork dieselmotoren geplaatst en tussen de diesels een Kromhoutmotor die de dynamo aan moest drijven.

Inrichting:

Veel tijd werd besteed aan de uitvoering van de betimmering. Het ontwerp hiervoor werd gemaakt door ir. S. van Ravesteyn. De uitvoering is verricht door diverse bedrijven, deze redelijk ingewikkelde aanpak vereiste de nodige coördinatie om de betimmering op elkaar af te stemmen.

In 1969 werden de Stork motoren van het jacht vervangen en zijn de technische gegevens sindsdien als volgt:

Bouwjaar:	1937
Werk:	De Vries Lentsch, Amsterdam
Lengte:	31 meter
Breedte:	5.50 meter
Diepgang:	1.54 meter
Motoren:	Twee DAF Dieselmotoren, Type DK 1160M van 210 PK elk
Hoofdgenerator:	Mitsubishi vier cylinder, type 4DQ, 20 KVA, 6-'12-110 volt gelijkstroom en 2201380 volt wisselstroom.
Hulpgenerator:	Samofa type 25 108, DC/AC idem
Bunkervoorraad:	3800 liter olie en 3500 liter water
Constructie:	Geheel geklonken
Interieur:	Ir. S. Ravensteijn
Voortstuwing:	Dubbelschroefs, dubbel roer

Om het schip zeewaardiger te maken was het aan het begin van de jaren zestig voorzien van Denny-Brown stabilisatoren. Hierdoor kon het rollen van het schip worden gereduceerd van dertig tot drie graden.

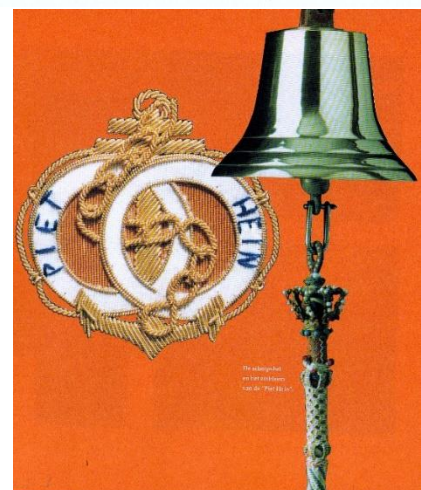
Een andere belangrijke wijziging aan het schip vond plaats in 1995 toen er een boegschroef werd ingebouwd.

Het stuurhuis.

Met het inbouwen van de boegschroef in 1995, onderging ook het instrumenten/bedieningspaneel een aanmerkelijke wijziging en werden moderne navigatiemiddelen ingebouwd.



Hare Koninklijke Hoogheid prinses Juliana en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard namen, in aanwezigheid van tientallen autoriteiten, op 29 december 1936, het huwelijksgeschenk in ontvangst. Dit gebeurde door aanbidding van een oorkonde door mr. L.J.A. Trip, voorzitter van het uitvoerend comité.



Hier maken we even een sprongetje waar alles omtrent de Piet Hein de revue passeerde zoals de doop, tewaterlating, toespraken en officiële gelegenheden en komen weer binnen met de vlootrevue

Vlootrevue:

Begeleid door fraai weer werd opgestoomd naar het Buiten-IJ waar een eindeloze rij masten van bijna 1000 jachten een erehaag vormden ter verwelkoming van de nieuwe watersporters. Eerst de botters afkomstig uit Bunschoten en Marken gevolgd door schepen afgeladen met passagiers. Na de vuurtoren lagen de jachten in lange rijen aan weerszijden van de vaargeul. Een kleurrijk schouwspel van gepavoiseerde schepen met veel vlaggen en oranje wimpels tegen een onbewolkte strak blauwe lucht. De watersporters namen het Prinselijk paar in hun gelederen op door het zingen van het Wilhelmus en natuurlijk het refrein van "Piet Hein".

In de Oranjesluizen, toen het schip stil lag, werd het prinselijk paar enthousiast toegejuicht. Als reactie stond de prinses op om de menigte toe te zwaaien en stootte daarbij het glas van prins Bernhard om, dat rinkelend in scherven viel. prins Bernhard lacht even, "mijn glas" zegt hij. De prinses kon ook haar lachen niet houden en zei: „Denk maar scherven brengen geluk....."

Een nieuwe golf van geestdrift volgde toen het prinsenjacht de oranjesluizen was gepasseerd en werd verwelkomd door enthousiaste kanovaarders en roeiers die op het Binnen-IJ een erehaag hadden gevormd. Hierna werd doorgevaren naar de Sixhaven waar de "Piet Hein" een vaste ligplaats kreeg aan de steigers van de Koninklijke Nederlandse Zeil-en Roeivereniging.

Hiermee kwam na bijna veertig jaar een einde aan het jachtloze tijdperk van de Koninklijke familie. Voor een maritieme natie als Nederland een heilig moeten, zeker na de grote rij admiraliteitsjachten en stoomjachten en de particuliere jachten van Prins Hendrik in de achter ons liggende eeuwen, waarvan de oranjes gebruik hebben gemaakt.

Aan het privé bezit van de Koninklijke familie van het Prinsenjacht Piet Hein kwam in 1980 een einde en was de situatie wederom als 43 jaar daarvoor. Daarna kreeg het jacht op verzoek van de Koninklijke familie een andere en niet te onderschatten bestemming.

“PIET HEIN” Vervolg.....

"Een schip is net zo veilig als haar bemanning," is een bekend gezegde. Van belang is dan ook dat kapitein en bemanning haar taak aan kunnen, zeker op een jacht als de "Piet Hein" met veelal hooggeplaatste gasten aan boord. In de afgelopen zestig jaar waren kapiteins en bemanningsleden afkomstig uit verschillende geledingen van maritiem Nederland. Aanvankelijk waren dit civiele kapiteins en bemanningen die in het midden van de jaren zestig werden opgevolgd door personeel van de Koninklijke marine. sinds 1985 is het prinsenjacht in beheer bij de "stichting tot Exploitatie van de "Piet Hein" en wordt de bemanning weer geformeerd uit de civiele sector.

Dat er in de loop der jaren, zeker toen het jacht nog in gebruik was bij het Koninklijke paar, hoge eisen werden gesteld aan vakbekwaamheid en omgangsvormen van kapitein en bemanning, spreekt voor zich.

TWEEDE WERELDOORLOG

Tijdens de Tweede wereldoorlog was het schip geconfisqueerd door de Duitsers.

De Nederlandse bemanning bevond zich toen niet meer aan boord.

Dat de Duitsers dit schip als hun eigendom beschouwden blijkt jaren na WO II wanneer het boek "*Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1845*", van Erich Gröner verschijnt waarin band 8/2 de "Piet Hein" staat vermeld dat de eigenaar het "*Niederland Königshaus*", is. Verder staat er dat het schip van augustus 1940 tot 17 mei 1945 in gebruik is geweest als commandoschip van de „Luftwaffe”.

Het jacht is ook actief gebruikt, want het is tijdens WOII van Amsterdam tot in de Waddenzee, waargenomen. Verschillende bronnen wisten uit eigen waarneming te melden dat er in die periode geschut op het jacht heeft gestaan. Het volgende voorval zou daar een bevestiging van kunnen zijn. Uit overleveringen valt op te maken dat het aan het einde van de Tweede wereldoorlog het jacht, op de IJssel ter hoogte van Kampen, door Britse vliegtuigen met mitrailleurs werd aangevallen. Dit lag voor de hand omdat het de vlag van het Derde Rijk met hakenkruis voerde. De bemanning schoot terug en schoot daarbij door de eigen vlag tot algemene hilariteit van de Kampenaren.

Na de capitulatie van de Duitsers in mei 1945, werd het schip in slechte staat in Hamburg teruggevonden. Na een herstelperiode werd het jacht weer door de Koninklijke familie in gebruik genomen.

WATERSNOODRAMP 1953

De Koninklijke familie had tijdens de Watersnoodramp het jacht, van 3 tot 8 februari 1953 ingezet als evacuatieschip. Terwijl prinses Wilhelmina de geïndegebieden van Zeeland en Zuid-Holland bezocht, pendelde de "Piet Hein" tussen Brouwershaven op Schouwen en Duivenland en het vaste land met evacués. veelal waren dit medische patiënten die op instigatie van de artsen van Brouwershaven op het jacht werden gezet. Aan boord waren grote hoeveelheden dekens, kussens, handdoeken en levensmiddelen van de Koninklijke marine, meegenomen.

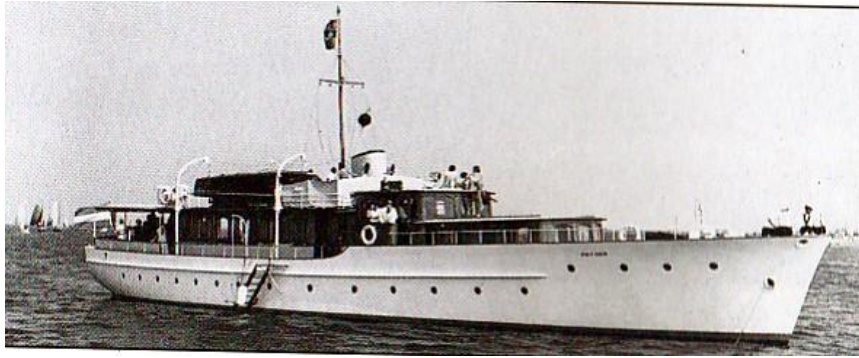
PORTE ECOLE

In de tijd dat het schip in gebruik was van de Koninklijke familie, werd het regelmatig overgebracht naar Porto Ecole in Italië. Dit gebeurde dan met een Nederlands koopvaardijchip omdat het jacht niet in staat was deze reizen op eigen kracht te maken. Na de ontscheping in Marseille of Genua, werd dan naar het zomerverblijf van de Koninklijke familie gevaren. Dit gebeurde o.a. in de periode juni tot september 1958.

Vanuit deze haven werden dan tochten gemaakt. Soms werden die begeleid door een Italiaans marineschip, maar het kwam ook wel voor dat dit gebeurde door een oorlogsschip van de Koninklijke marine.

In 1970 was dit de mijnenveger Hr.Ms. Brouwershaven (cdt.LTZ2oc H.P. Posthumus).

Dit schip verbleef in dat jaar van 16 juli tot 7 september in de wateren van de Middellandse zee en escorteerde het jacht of verleende assistentie.



Overdracht :

In 1980 kreeg het prinsenjacht voor de laatste keer een grote onderhoudsbeurt bij de Rijkswerf van de Koninklijke marine te Den Helder. In december van hetzelfde jaar bracht de schipper, samen met de Adjutant van HM de Koningin het jacht van Den Helder naar Rotterdam

17 december stapten Prinses Juliana en Prins Bernhard bij de Parksluizen voor de laatste maal aan boord van hun jacht voor een vaartocht naar de Coolhaven, waarna Prins Bernhard het beheer van het jacht overdroeg aan de stichting.

LANG GEKOESTERDE WENS

Een schip van 31 meter lang, met een hoge opbouw en een diepgang van slecht anderhalve meter, is bij lage snelheid, bijvoorbeeld tijdens afmeren, een speelbal van de wind. Al jarenlang was het dan ook de wens het jacht te voorzien van een boegschroef. Toen ook nog eens bleek dat de schroefassen van het jacht, die met olie werden gesmeerd, lekten, ging Piet Huisman voor de zoveelste keer op pad om te kijken hoe hij deze klus nou weer moest klaren. Hij kwam terecht bij John Crane, een Brits bedrijf waarvan Lips in Nederland de vertegenwoordiger is. Er werd een begroting gemaakt om zowel een boegschroef in te bouwen en om het probleem van de lekkende schroefassen definitief op te lossen.

De heren kwamen bij Piet Huisman en vertelde hem: "dit gaat je 28.000 gulden kosten", "nou", zei Piet "dan zijn we snel klaar want ik heb nog geen 28.000 centen." Maar men kwam zoals gebruikelijk wanneer het het prinsenjacht betreft, tot overeenstemming. Het jacht werd op de wal gezet, werd voorzien van goede afsluitingen voor de schroefassen en kreeg een boegschroef. Daarmee ging een lang gekoesterde wens in vervulling. Op de vraag waarom dit nooit eerder was gedaan zegt Piet Huisman: „Toen het jacht nog in gebruik was van de Koninklijke familie werd voor aankomst de havenmeester geïnformeerd en werd er genoeg ruimte gemaakt om te kunnen manoeuvreren. Wij krijgen een ligplaats toegewezen en je ziet maar dat je er komt en dan is een boegschroef met een schip van een dergelijke lengte, geen luxe. „, Piet Huisman is tenslotte van mening dat het jacht momenteel in goede staat is. " Alhoewel we ons moeten blijven realiseren dat het 60 jaar oud is en constant onderhoud behoeft. Bij de koopvaardij is een "survey,, periode van een schip gemiddeld tien jaar. Maar de "Piet Hein" is een prinsenjacht en die houden we graag in perfecte staat.

In de maritieme sector is men die zelfde mening toegedaan want ieder keer blijkt weer dat men bereid is iets voor de "piet Hein" te doen." Het schip voldoet aan de eisen van scheepvaartinspectie Nederland, die jaarlijks na inspectie, het certificaat vernieuwd.

EPILOOG

Toen ik in 1996 werd benaderd door de voorzitter van de "stichting instandhouding Piet Hein", commandeur b.d. P.H. Boegborn, met de vraag of ik een boek wilde schrijven over 60 jaar prinsenjacht Piet Hein, heb ik na ampele overwegingen 'ja' gezegd. wat ik mij op dat moment niet realiseerde was dat er nergens een archief bestond van het jacht. Zelfs het scheepsjournaal, dat een prima leidraad is voor het samenstellen van een boek, al was het maar om data te kunnen controleren, was en is nog steeds onvindbaar. Vooral hoofdstuk 5, de periode dat de "Piet Hein" in gebruik was bij de Koninklijke familie, heeft mij de nodige hoofdbreken bezorgd. De perioden dat de Koninklijke familie aan boord vertoefde betekende voor hen terecht privacy en rust en werd externe belangstelling niet op prijs gesteld. Alhoewel ik daar alle begrip voor heb maakte dit het beschrijven van die periode, niet eenvoudiger. Ik was dus aangewezen op artikelen en foto's die in de media waren verschenen en gesprekken met oud bemanningsleden.

Kortom het werd sprokkelwerk. Gelukkig waren er een aantal instanties die me nog een beetje konden helpen zoals: het Nederlands scheepvaartmuseum in Amsterdam, het gemeente archief van Leeuwarden, de Rijksvoorlichtingsdienst, het Koninklijk Huis archief, het instituut voor Maritieme Historie van de Marinestaf en de Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereniging (Muiden). Daarnaast waren er een aantal privé personen die foto's afstonden voor publicatie in dit boek. Hun namen zult u bij de betreffende foto's aantreffen.

Het laatste hoofdstuk in dit boek geeft een goed beeld van het herstel van het jacht. Nadat de huidige stichting het jacht in deplorabele staat overnam zijn een groot aantal enthousiastelingen met grote ijver aan de slag gegaan om het jacht wederom dat aanzien te geven van weleer. Zonder hen was dit niet gelukt. Hun wederwaardigheden vindt u in dit hoofdstuk. Gelet op het grote aantal personen dat mij voor de samenstelling van dit boek van informatie en foto's heeft voorzien, is het ondoenlijk al hun namen te noemen. Mijn dank aan hen is daar echter niet minder om.

Willem Geneste

Bronnen uit een mix en met dank... :

Chrit Hendricx

Vrienden van de Piet Hein / A.J.W.Wolters

Nederlands Instituut voor Marine Historie te Den Haag / F.Bruin

Stichting Rëunisten Hr.Ms. de Zeven Provinciën en voormalig Nederlands Nieuw Guinea. / N.Meeuwsen en P.J.F. van der Pol †

Afbeelding van de MS Mercy Lloyd alsmede Piet Hein: "Koninklijke Rotterdamsche Lloyd"

Erfgoed centrum alsmede fotograaf K.Feenstra.

Willem Geneste

Uitgeverij Eisma B.V. Leeuwarden / A.Koster