

HET  
PRINSENJACHT  
PIETHEIN



HET PRINSENJACHT PIET HEIN

---



HET  
PRINSENJACHT  
PIET HEIN

MET MEDEWERKING DER TECHNISCHE COMMISSIE, BELAST MET  
DEN BOUW VAN HET PRINSELIJK JACHT, UITGEGEVEN DOOR  
H. A. M. ROELANTS, KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE BOEKDRUKKERIJ, SCHIEDAM

---

*Myn ranke bodem geerne draeght,  
Wat straelend leeft in 't Hollands herte.  
Vaert, Princen, als het Godt behaeght,  
Langs wazig land en wyde verte,  
Door nyv're steên of kleyn gehught.*

*Gy draeght myn naem, weleer gedught,  
Maer 'silver, aen dien naem verbonden,  
Wert niet gehaelt van 'viants-vloot:  
Elck heeft seyn penningh, kleyn of groot,  
Voor 't bouwen van dit jaght gesonden.*

*28. Oogstmaend 1937.*

*Piet Heyn.*

---



*H.K.H. Prinses Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard,  
de Eigenaars van het Jacht „Piet Hein”*



## VOORWOORD

**H**et Prinselijk jacht, de „Piet Hein”, is gereed zijne bestemming te volgen. Het vormt een belangrijk, zich in de bijzondere belangstelling van het Nederlandsche Volk verheugend, onderdeel van het Nationaal Huwelijksgechenk, en heeft tot taak zijne Vorstelijke eigenaren te dienen door Hen van de zoo geliefde en bij uitstek Nederlandsche watersport te doen genieten.

Moge de „Piet Hein” bijdragen tot geluk en vreugde van onze Prinses en onzen Prins. Dit is de eensgezinde en vurige wensch van het Nederlandsche Volk in al zijne lagen en geledingen.

Amsterdam, Augustus 1937.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'K. J. P.' or similar, written in a cursive style.





# PIET HEYN

door J. C. M. Warnsinck

Wonderlijk, dikwijls onbegrijpelijk, is het volk in de verdeling van zijn gunsten. Niet van De Ruyter, niet van de Trompen, niet van de Evertsens zingt men als onze oorlogsschepen de vaderlandsche havens voor verre reizen verlaten, als onze Jantjes het Stadion binnen marcheeren, of als onze mariniers de wacht voor het koninklijk paleis betrekken; neen, uitsluitend de naam Piet Heyn klinkt dan over het water en over het land, en luide uit men zijn vreugde en zijn bewondering, dat een man met zulk een „kleinen” naam, zulke groote daden verrichtte.

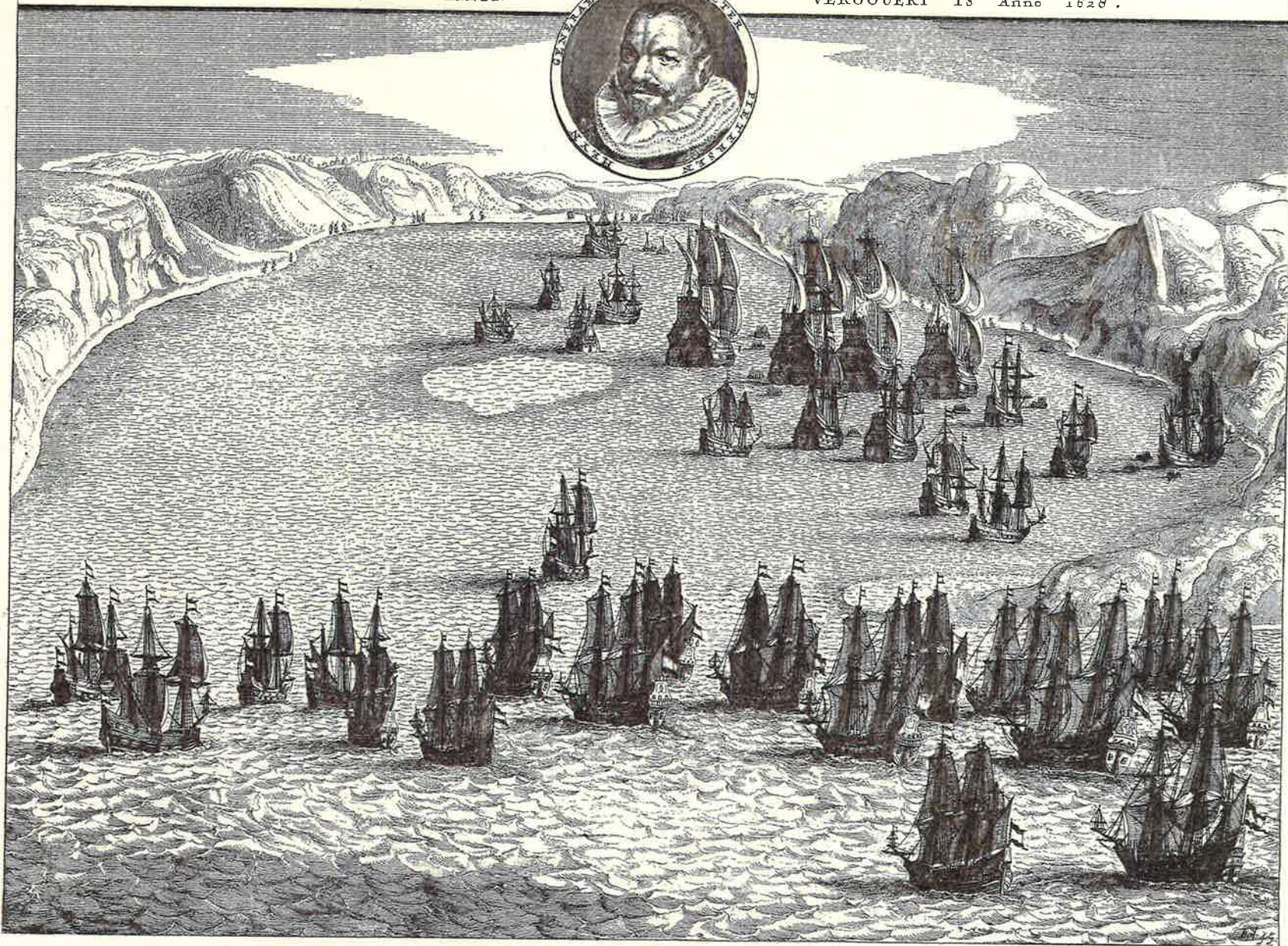
Van waar toch die meer dan drie eeuwen lang standhoudende populariteit van Piet Heyn en zijn zilvervloot? Ook Loncq en Jol, en Tromp, en Sweers, en Schram en Schey, allen met namen even kort als die van Heyn, hebben groote daden verricht, en het geringe aantal letters van zijn achternaam kan dus moeilijk den doorslag hebben gegeven. De grootheid van zijn daden dan? Zeker, geen dier andere eenlettergrepige admirala heeft een buit van twaalf millioen behouden binnen gebracht, maar daar alleen de

participanten van de West-Indische Compagnie, door de uitkeering van een dividend van 50 pCt. op hun aandelen, hiervan profijt hebben getrokken, en het volk het toekijken had, blijft het een raadsel, waarom reeds in 1629 — zooals Piet Heyn's tijdgenoot en grafredenaar Dominee Dionysius Spranckhuysen vertelt — de kinderen „wisten te spreekken van den Generael Pieter Pietersz *Heyn* en van hem te zingen, al was schoon sijnen naeme *Kleyn*, dat nochtans sijne daden waeren uytermaten *Groot*, gelijk bleeck uyt het veroveren van de



AFBEELDINGE IN WAT MANIER DE  
PIETER PIETERSEN HEYN

SILVER VLOOT VANDEN GENERAEL  
VEROOVERT IS Anno 1628.



Silvere *Vloot*", en men dit na drie honderd jaar nog zingt, terwijl toch niemand behoefte gevoelt, een lied aan te heffen ter herdenking van Heemskerck's tocht naar Gibraltar of De Ruyter's zeeslag bij Kijkduin.

Ik geloof dan ook, dat Piet Heyn zijn huidige bekendheid vooral heeft te danken, niet aan zijn naam of aan zijn daden, doch aan twee midden-negentiende-eeuwsche heeren, Heye en Viotta, van wie de eerste in 1844 in *Stichters Enkhuizer Almanak* zijn „Triomfantelijk lied van de Zilvervloot” liet afdrukken, en de laatste in den *Volks-Almanak van de Maatschappij tot Nut van het Algemeen van 1857* zijn zangwijze daarop publiceerde. Dit lied, en deze zangwijze, zijn populair, Piet Heyn zelf echter niet. Men kent den goed-Hollandschen klank van zijn naam, maar daar blijft het dan ook bij. In onze scholen hoort de jeugd weinig anders van hem vertellen, dan dat hij in 1628 zonder veel moeite een rijk geladen Spaansche vloot wist te vermeesteren, alsof deze daad zijn eenige verdienste is geweest; zijn portret kent men alleen uit onze officieele verzamelingen van geschiedenis en kunst; zijn levensbeschrijving ligt onder no. 53 zoo goed als begraven in de 3de serie van de *Werken*, uitgegeven door het Historisch Genootschap, en wordt uitsluitend door vakmensen gelezen; en zoo is, voor het overgrootste deel van ons volk, de naam Piet Heyn een klank geworden, en niet meer.

Piet Heyn verdient beter; Dominee Spranckhuysen mag toch niet voor niets gepredikt hebben dat wij „schuldigh zijn aen onse kinderen ende kindts kinderen te vertellen de groote dinghen, die God door hem heeft uytghevoert”; en, vol eerbied voor dezen „notabelen patriot”, wil ik trachten, zij het zeer in het kort, zijn beteekenis voor ons land en volk te schetsen.

\* \*  
\*

Slechts gedurende vijf jaren heeft Piet Heyn zijn gaven kunnen aanwenden ten dienste van zijn land: in 1624, op 46-jarigen leeftijd, zeilde hij als vice-admiraal in een vloot van de West-Indische Compagnie naar Brazilië; in 1629, toen hij 51 jaar oud was, sneuvelde hij als luitenant-admiraal van Holland, in een gevecht tegen de Duinkerker kapers. In dienst van de West-Indische Compagnie heeft hij drie groote tochten ondernomen; op den laatsten is het hem gelukt de zilvervloot te vermeesteren. Na zijn behouden terugkomst benoemde de Prins hem tot opperbevelhebber over onze zeemacht; nog geen drie maanden later trof hem het doodelijk schot.

Dank zij S. P. L'Honoré Naber, die in 1928 de vele nog aanwezige Piet Heyn-documenten uitgaf, en een uitvoerige levensbeschrijving daar aan toevoegde — vooral hieraan ontleende ik mijn meeste gegevens — heeft Piet Heyn's bedrijf gedurende zijn laatste vijf levensjaren geen geheimen voor ons; tot dien tijd is van zijn leven echter weinig bekend, en met een enkel woord daarover kan ik dan ook volstaan.

Als jongen varende op het schip, waar zijn vader kapitein op was, viel hij in handen van den vijand, en diende vijf jaar als galeislaaf op Spaansche schepen; na zijn vrijheid te hebben herkregeu, zeilde hij in 1607 naar de Oost, voer in 1612 als schipper thuis, trouwde, vestigde zich aan den wal en werd, na nog één reis naar de Middellandsche Zee te hebben gemaakt, gekozen tot schepen van Rotterdam. Hoewel hem, als lid der vroedschap, als gehuwd man, die een behoorlijk huis bewoonde, en blijkens zijn testament in goeden doen verkeerde, verder een rustig leven scheen te wachten, aanvaardde hij op het eind van 1623 het vice-admiraalschap der juist opgerichte West-Indische Compagnie, en liep in het begin van het volgend jaar in zee, als Tweede Persoon in een vloot van 23 schepen, die, onder bevel van den admiraal Jacob Willekens, de voornaamste bezitting der Portugeezen op de kust van Brazilië, San Salvador aan de Allerheiligenbaai, op den vijand moest veroveren.

Reeds op dezen eersten tocht in dienst der West-Indische Compagnie heeft Piet Heyn getoond, dat de Bewindhebbers een goede keuze hadden gedaan. Dat San Salvador na slechts één dag vechten in onze handen viel, was geheel te danken aan zijn persoonlijk optreden: aan het hoofd van veertien goed bemande sloepen roeide hij naar het sterkste fort, met zijn trompetter stond hij als eerste op de vijandelijke wallen, en na enkele uren woei de Nederlandsche vlag van de belangrijkste Portugeesche kolonie op de oostkust van Zuid-Amerika. In alle berichten uit dien tijd is hij de held van dien gedenkwaardigen 9den Mei 1624, en ook het rapport van Willekens prijst vooral den moed en het beleid van zijn vice-admiraal. Zijn roem was hiermede gevestigd, en al mocht het verdere verloop van den tocht geen resultaten opleveren, en San Salvador zelfs binnen het jaar weder voor ons verloren gaan, toen Piet Heyn in den zomer van 1625 in het land terugkeerde, benoemde men hem tot admiraal der vloot, die voor het volgend jaar werd uitgerust ter verovering van een zilveryloot.

Dit laatste is hem niet gelukt, of liever, hij heeft het niet gewaagd met zijn negen schepen de veertig zeilen tellende vloot der Spanjaarden aan te grijpen. Niet met leege handen thuis willende komen, is hij toen naar de Allerheiligenbaai gezeild, en daar heeft hij, in Maart en Juni 1627, zóó veel rijkgeladen koopvaarders weten weg te slepen van onder het geschut aan den wal, dat de kosten der onderneming niet alleen ruimschoots werden goedge maakt, doch dat de Compagnie in 1628 hem wederom een vloot ter beschikking kon stellen.

Op dezen derden tocht, met 21 schepen, heeft Piet Heyn zijn grooten slag geslagen; niettegenstaande allerlei tegenspoed is het hem tenslotte gelukt, dank zij de goede orde en discipline, die hij op zijn vloot had weten te brengen, bijkans zonder een schot te lossen, de in de Baai van Matanzas (op de noordkust van Cuba) gevluichte zilver-



schepen in den nacht van den 8sten op den 9den September 1628 te nemen, en in Januari van het volgend jaar den buit, die ongeveer twaalf millioen gulden bedroeg, behouden binnen te brengen. Een luid

Welcom, welcom, kloecken Heyn,  
Met u zeylen groot en kleyn;  
Welcom, welcom Vromen Helt,  
Met u schatten en u gelt.  
Welcom, welcom, welcom Heer,  
Soo begonnen, soo noch meer,

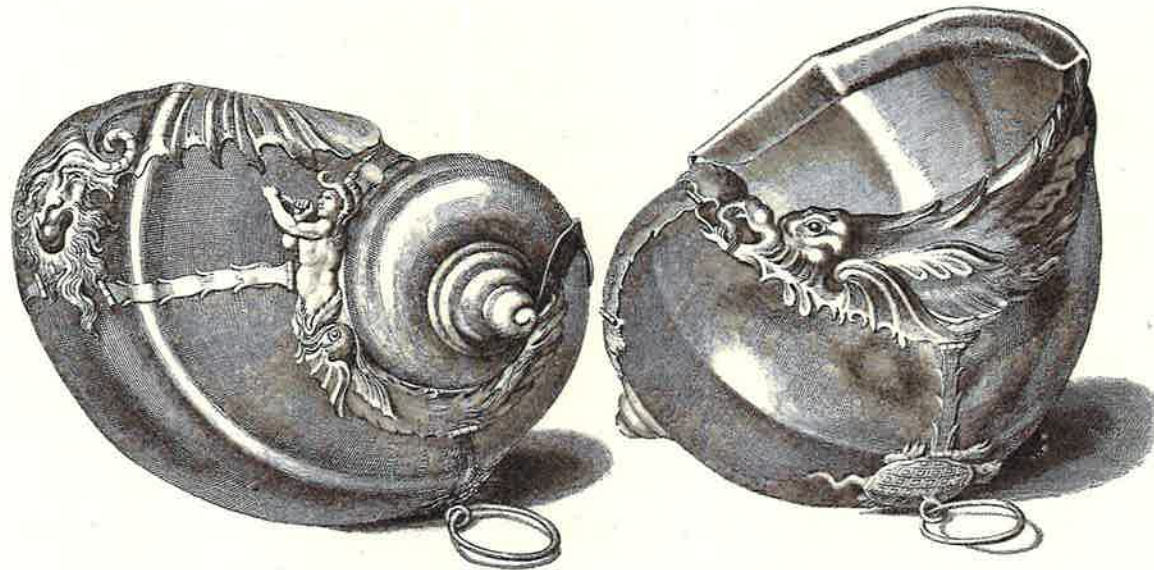
klonk door het gansche land; waar hij zich vertoonde werd hij als een Prins ingehaald en toegejuicht, de Compagnie beloonde hem met iets meer dan een half per mille van den buit, en eenige maanden later benoemde de Stadhouder hem tot zijn luitenant-admiraal en opperbevelhebber van onze oorlogsvloot. Den 28sten Mei 1629 stak hij in zee, den 18den Juni sneuvelde hij in een gevecht tegen eenige Duinkerker kapers, den 4den Juli geleidde een stoet van 585 paren rouwdragenden hem naar zijn laatste rustplaats in de Oude Kerk te Delft.

Dit zijn de krijgsbedrijven geweest van Piet Heyn. Als dapper en bekwaam vecht-admiraal toonde hij zich vooral bij zijn aanslagen op de Allerheiligenbaai in Maart en Juni 1627; wat hij hier met zijn geringe macht heeft verricht, stempelt hem tot een onzer beste aanvoorders ter zee, en steekt verre uit boven zijn verovering der zilvervloot, die, ook in zijn oogen, niet den ophef heeft verdiend, dien men daarvan heeft gemaakt.

Behalve vechten heeft Piet Heyn echter ook nog iets anders gedaan in de laatste vijf jaren van zijn leven. De schade, die hij den koning van Spanje heeft berokkend, de onmacht waartoe hij dezen heeft geslagen, de buit, dien hij heeft binnen gebracht, dat alles is slechts van zeer tijdelijken aard geweest; de nieuwe geest, waarmede hij ons zeevolk, van hoog tot laag, heeft bezielde, is echter jaren lang gebleven. Geleid door zijn warm hart, zijn godsdienstig gemoed, zijn plichtsgevoel, heeft hij van zijn matrozen en soldaten orde, tucht en eerbied voor den godsdienst geëischt; van zijn kapiteins een menschaardige behandeling van hun volk, zorg voor een goede voeding, kleeding en zindelijkheid; bij zijn Meesters drong hij aan op ruimer en geregelder betaling en eerlijke verdeling der buitgelden. Gedurende zijn tochten over den Oceaan verliest hij nimmer het welzijn van zijn bemanningen uit het oog;

waar hij met straffen dreigt, zegt hij ook belooningen toe, en steeds bespeurt men zijn overtuiging, dat alleen met lichamelijk en geestelijk gezond personeel iets groots kan worden verricht.

Bovendien, Piet Heyn heeft school gemaakt en daardoor gezorgd voor de toekomst. Maarten Harpertszoon Tromp en Witte de With hebben beiden als vlaggekapitein bij hem gediend, en wat zij van hem hebben geleerd, kunnen toepassen in de laatste jaren van onzen vrijheidsoorlog, en gedurende onze eerste groote worsteling met Engeland. Vooral in Tromp vinden wij de beste eigenschappen van Piet Heyn terug; en zoo heeft de nieuwe geest, dien deze op de vloot heeft gebracht, nog een kwart eeuw daar geleefd, tot heil van ons land en van ons volk. Dit is de gróóte verdienste van Piet Heyn geweest.

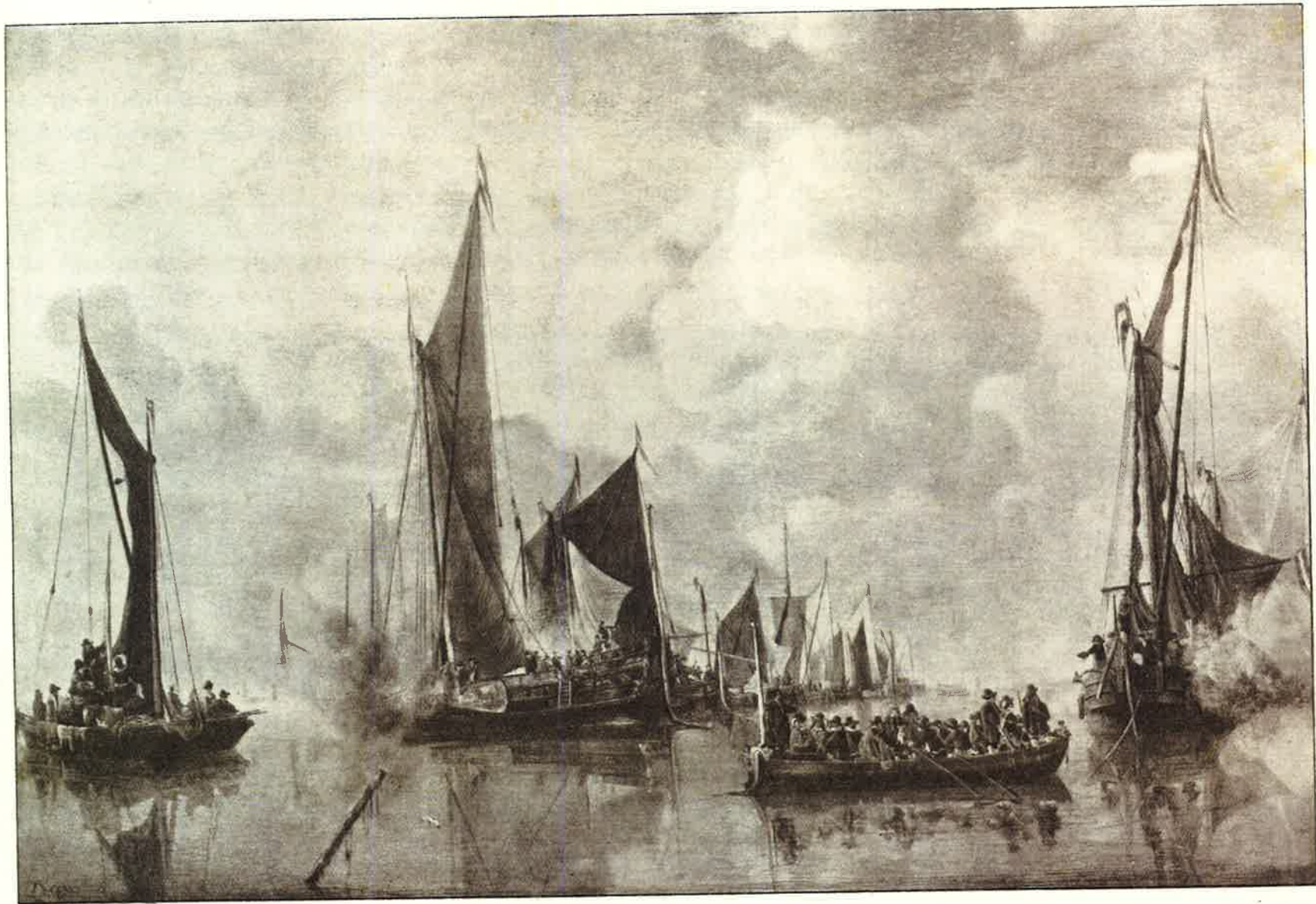




# De voorgangers van het Prinselijk jacht „Piet Hein”

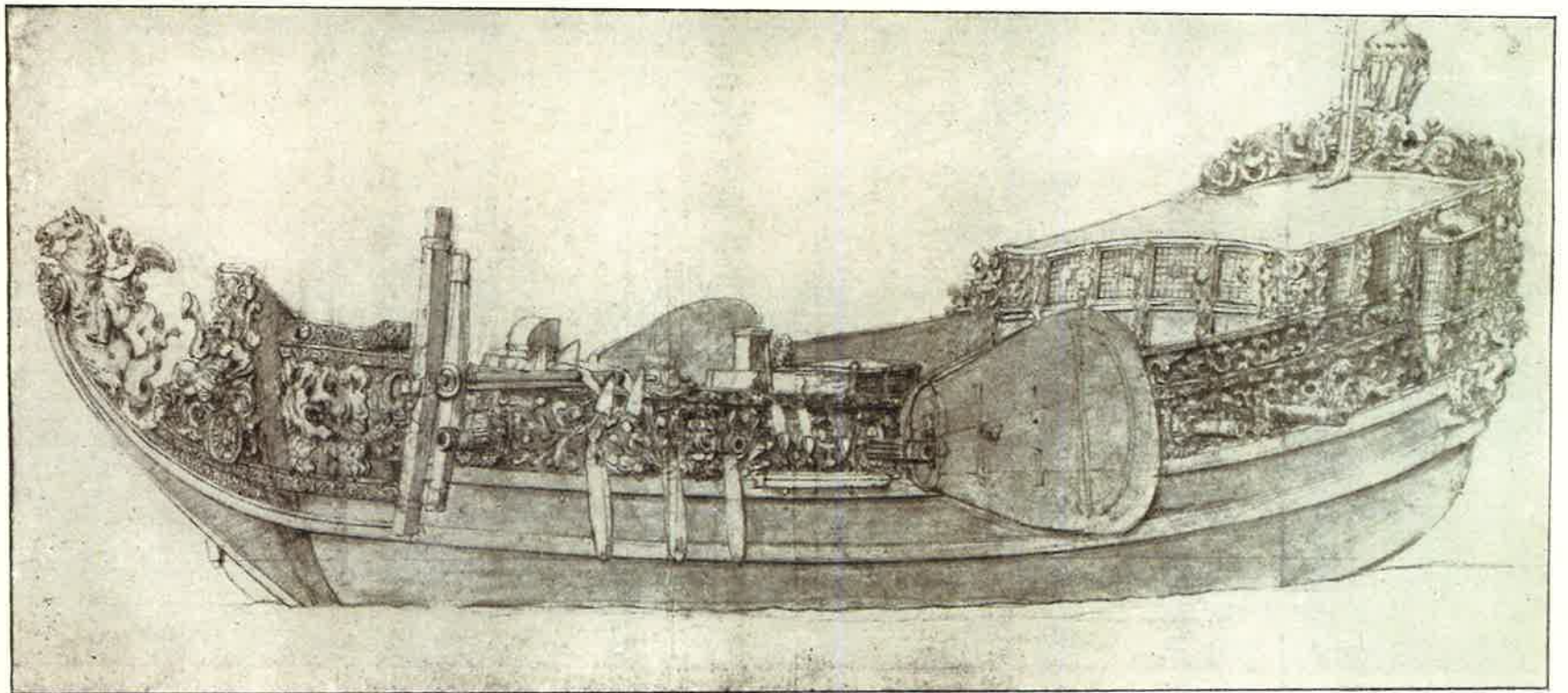
*door G. C. E. Crone*

Het nationaal huwelijksgeschenk voor onzen Prins en Prinses, het jacht „Piet Hein”, wekt de belangstelling op voor de geschiedenis der jachten, die in gebruik waren bij de voorzaten van Hare Koninklijke Hoogheid, de Stadhouders en Koningen uit het Huis van Oranje-Nassau in Nederland. Zijn afstamming is eerbiedwaardig, zoowel in ouderdom als in wederwaardigheden; een aaneengesloten reeks van voorgangers ziet neer op dezen telg, gesproten uit den laatsten daarvan, de welbekende Koninklijke staatsiesloep. Al is het maar een roeijacht, zoo is toch de door Prins Willem geplante, door Maurits opgekweekte Oranjeboom meer dan drie en een halve eeuw op de jachtvloot in bloei gebleven, zij 't ook heel zwak op 't laatst, tot plotseling een nieuwe loot is uitgeschoten, het Prinselijk jacht „Piet Hein”. Zijn naaste voorouders waren stoomjachten, waarvan het eerste dateerde van de opkomst der stoombooten, welke plaats had in het begin van het koningschap. Daarvoor waren het de prinsenjachten, gedurende 200 jaren van generatie op generatie steeds hetzelfde soort schip. Een lange reeks zeiljachten en twee stoomjachten, met daarbij de Koninklijke sloep, zijn dan de voorgangers van het nieuwe jacht. Feitelijk is dit geen zuivere nakomeling, daar het in aard van hen afwijkt; het is geen koninklijk jacht in den waren zin des woords, het is particulier bezit van den Prins en Prinses, bestemd voor vermaak en ontspanning, zooals andere pleziervaartuigen, dus niet wat een koninklijk jacht doorgaans is, aan den Staat toebehoorend, door de Marine onderhouden, voor het gebruik van den regeerenden vorst. Zoodanig waren zijn voorgangers. Geenzins waren het pleziervaartuigen; zij dienden als reisgelegenheid in dienst van den Staat, evenzeer voor particuliere doeleinden, als tot den hofstaat behorende. De uitvoerige gegevens daaromtrent beginnen met Prins Maurits, van wien verscheidene jachten bekend zijn. Van den Vader des Vaderlands is echter geen nader omschreven vaartuig zoodanig aan te wijzen, maar evenals de Prins de grondlegger van het stadhouderschap was, was hij het ook van het prinselijk jachtwezen. Oranje stond aan het hoofd van het Zeewezen, waarbij hij zich wijdde aan de inrichting der ontluikende vrije Nederlandsche zeemacht, die van begin af moest worden opgebouwd en gevormd. Bij 's Prinsen dood was men na eenige kortstondige bestuursvormen ongeveer halverwege gevorderd middels den door hem in 1581 ingestelden Raad van Gecommitteerden ter Admiraliteit, waaruit ten leste in 1597 de vijf Admiraliteitscolleges ontstonden. Onze zeemacht was nog maar in wording, vooral in den beginne, zoolang de ge-



*Jacht van Frederik Hendrik — Schilderij  
door Joh. van de Cappelle, Rijksmuseum*

vechten niet op de open zee plaats hadden. De schepen waren meerendeels bewapende koopvaarders van Zuiderzee en Zeeuwsche stroomen; als oorlogsschepen waren zij primitief. Weelderig versierde vaartuigen voor de Raden der Admiraliteit waren er nog niet, ook geen eigen schip voor den Prins van Oranje; het waren schepen om te vechten, waaruit zich echter reeds spoedig de oorlogsjachten der bevelhebbers ontwikkelden, de permanent ten oorlog toegeruste, in tegenstelling tot de bewapende gerequireerde koopvaarders. Deze voorloopers der tegen het einde der eeuw tot vasten vorm gegroeide jachten, ontmoeten wij bij de gevechten in Zeeland, zooals bij den strijd om Middelburg en Zierikzee, en de slagen van Bergen op Zoom en Reimerswaal. Uit het dagregister van 's Prinsens levensloop is nauwkeurig na te gaan voor welk doel en onder welke omstandigheden Oranje in die jaren te schepe is geweest, zoowel in



*Jacht van Prins Willem III. — Teekening naar Willem van de Velde den Oude; Nederl. Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam*

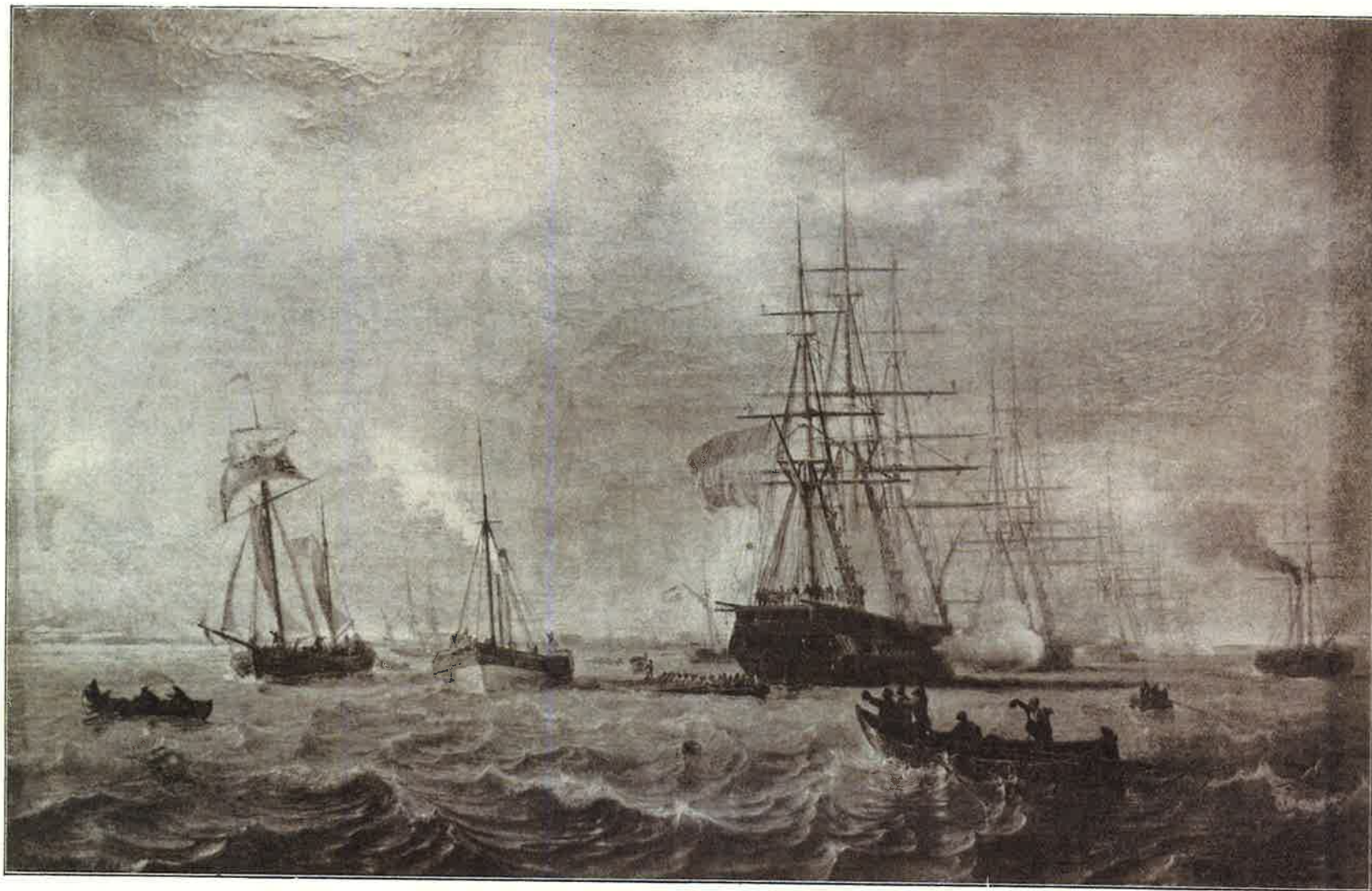
de nabijheid van den strijd, bij zijn vele reizen om in verschillende deelen des lands vergaderingen te houden en orde op zaken te stellen, als met zijne gemalin of zijn gezin. Sedert de Prins zich wijdde aan de bevrijding der Nederlanden, verkoos hij eenvoud boven weelde, ook in zijn manier van reizen, waarbij hij meermalen van schepen zonder eenige staatsie gebruik maakte. Bij zijn veelvuldig verkeer te water in Zeeland en langs den Brabantschen wal is daarentegen het gebruik aangetoond van schepen, die voor dit doel weelderig waren uitgemonsterd; het waren jachten van de Admiraliteit, hetgeen ter inleiding moge dienen, dat het bij 's Prinsen opvolgers nooit anders is geweest, doch met dit onderscheid, dat deze daarvoor permanent, en uitsluitend voor hun gebruik, jachten van de Admiraliteit ter hunner beschikking hadden.

Het type van dit soort vaartuig is reeds bekend uit de gevechten in het begin van den opstand, en nader als een prinselijk jacht, uit de eerste jaren van het bewind van Maurits, toen deze, alsook Philips van Nassau, zoo'n vaartuig van de Admiraliteit in vast gebruik hadden. Van Maurits zijn vier schepen bekend, waarvan voornamelijk het groote in 1595 gebouwde oorlogsjacht, dat nauwkeurig bekend is door den tocht langs de kust van Vlaanderen in 1600, waaraan ook de slag bij Nieuwpoort is verbonden. In meer vredige omstandigheden ziet men het op het groote schilderij van Vroom in het Frans Hals Museum, hetwelk de aankomst van den Paltsgraaf Frederik V in 1613 te Vlissingen voorstelt. Aanvankelijk had het een kleinen bezaansmast, later één mast; het was zwaar bewapend met aan elken kant 5 stukken en eenige op het dek, naar achteren oplopend in een met beeldwerk versierd paviljoen, langs het boord kunstzinnig beschilderd. Hiermede was het type der prinsenjachten in hoofdzaak vastgesteld; het waren vaartuigen van eigen klasse, waaraan overeenkomstig waren de jachten der Hooge Staatscolleges, der Admiraliteit en der Oost- en West-Indische Compagnie. Voor zeilvermaak hebben deze schepen nooit gediend; daarvoor waren zij te groot en te kostbaar. Zij maten 60 tot 75 voet over de stevens; het waren spiegelschepen, d. i. van achteren met platte afsluiting van den romp, overigens mooi rond en vol, tamelijk recht in de zijden, met een vlakken bodem en normale kielhoogte, met zwaarden en één mast. Door het ruime, onafscheidelijk tot de inrichting behorende paviljoen, onderscheidten zij zich van alle andere vaartuigen. Nadat dit type middels eenige wijzigingen uit het oorlogsjacht was ontstaan, bleef het gedurende zijn verderen levensduur — ongeveer 200 jaren — onveranderd in stand. Wat eigenlijk het meeste opvalt, en den indruk van verandering geeft, is het zich naar den heerschenden stijl wijzigende ornament; bouwkundig is dit van geen beteekenis, want scheepsbouw is nooit aan stijl onderhevig geweest.

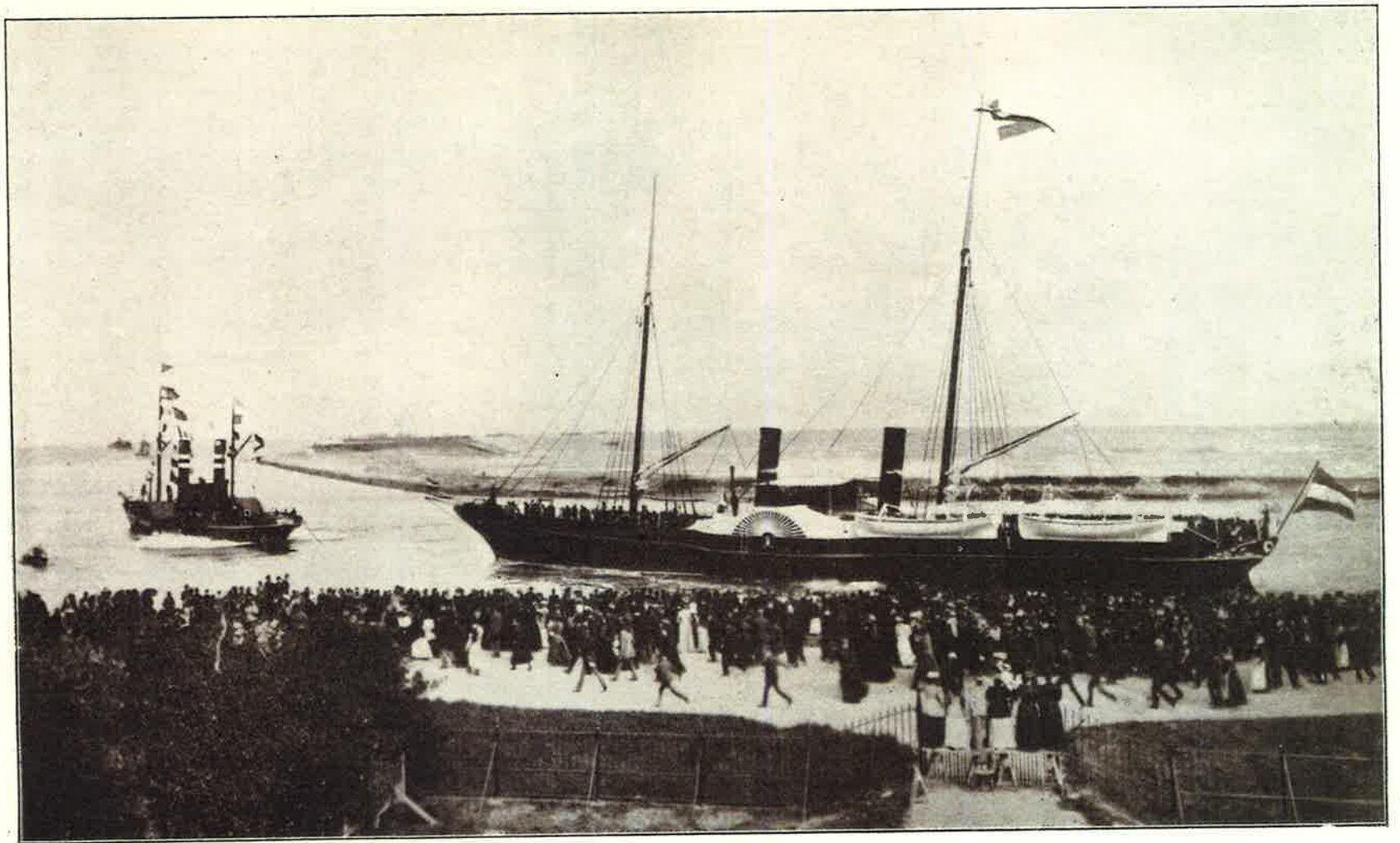
Frederik Hendrik had steeds een vloot van drie of vier jachten, in grootte uiteenlopend. De oorspronkelijke bestemming van oorlogsjacht bleef in stand, daar zij voortdurend bij 's Prinsen krijgsbedrijven te pas kwamen, niet zoo zeer voor gevechten, dan wel voor vervoer daarheen, voor zoover er een bruikbare waterweg was. Men bedenke, dat de

wegen in de waterrijke deelen van ons land ongeschikt waren voor troepenvervoer, zoodat men het water gebruikte waar dat mogelijk was. Dit vervoer, langs de rivieren tot in Duitschland (Wezel), de Maas op, en langs den Brabant-schen wal, geschiedde middels de groote transportvloot, waarbij de jachten van Frederik Hendrik en zijn Staf. In dit verband is het typeerend het uitrusten van het prinselijk jacht eens te zien genoemd: het zadelen van Zijne Hoogheids rijpaard. Ook werden zij voor andere doeleinden gebruikt, af en toe voor het vervoer van hooggeplaatste personen en bij vorstelijk bezoek, zooals bij aankomst en vertrek der koningin van Engeland toen zij Prins Willem zijne jeugdige echtgenootte kwam brengen, en bij de inkomste van Maria de Medicis. Juist door de jachten te betrekken tot gebeurtenissen uit het Huis van Oranje-Nassau, en der Vaderlandsche Geschiedenis, worden de bijzonderheden belangwekkend. Zij waren prachtig versierd, uitwendig met zinnebeeldig snij- en schilderwerk, inwendig met goudleeren behang en schilderijen door vooraanstaande marineschilders. Achterop prijkte steeds het prinselijk wapen; aldus kennen wij vele door schilderijen, teekeningen en historieprenten. Elk jacht had zijn schipper; verder bestond het vaste personeel uit stuurlieden, een constabel, een schrijver, een trompetter, een bottelier en koks, terwijl de matrozen naar behoeven in dienst waren. Een afzonderlijk vaartuig, het keukenschip, voer steeds mede, waarop de kok en zijn helpers, tevens voor de bagage en tot nachtverblijf der bemanningen. Over de gezamenlijke jachten stond de Algemeen Kapitein, die de verantwoordelijke persoon was tegenover den Prins en de Admiraliteit, bijgestaan door zijn Luitenant. De jachten behoorden aan het te Rotterdam gevestigde College der Admiraliteit van de Maze; daar hadden zij hun ligplaats en werden zij onderhouden, waar de weg open lag naar de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen en de groote rivieren. Voor het vervoer rondom Den Haag en naar Maassluis, waren er prinselijke trekjachten van sierlijken bouw. Wanneer Frederik Hendrik een nieuw jacht kreeg, ging een der oude meestal over aan den Stadhouder van Friesland, aan een der Staatscolleges of aan een Admiraal. Hoewel met den vrede van Münster de bestemming van oorlogsjacht ophield te bestaan, bleef tijdens Willem II de jachtvloot op volle sterkte, doch na zijn dood werd zij ingekrompen. Voor den jeugdigen Willem III en zijne moeder, de Prinses-Royale, behoefde men geen vloot van vier schepen; een enkel jacht van klein soort, een z.g. bezaanjacht was voldoende om hen af en toe een eind weegs naar Breda te brengen; evenwel behield de Prinses-Douairière de beschikking over een der grootere.

Uit de jeugdijaren van Willem III is wel de belangrijkste gebeurtenis, dat een vloot van 13 jachten, voornamelijk van den Staat en de Admiraliteit, alsmede de bovengenoemde twee, Karel II ter gelegenheid van de Restauratie, toen hij zich van Breda naar Den Haag begaf, van den Moerdijk naar Delft vervoerde. Een daarbij tegenwoordige Amsterdamsche burgemeester schonk daarbij den Koning namens zijne stad een jacht als het prinselijke, waarop zij zich bevonden, wat kort daarop tot de opkomst leidde van een koninklijk jachtwezen in Engeland. Toen echter de Prins in



*Koning Willem II, met het stoomjacht „De Leeuw” bezoekt het eskader van Prins Hendrik, Vlissingen 13 Juni 1843. — Schilderij door F. Gudin; Maritiem Museum „Prins Hendrik”, Rotterdam*



*Koninklijk jacht „De Valk”, uitvarend  
naar de vlootrevue te Nieuwe-Diep,  
12 Sept. 1894 — Fotografie Nederl.  
Hist. Scheepv. Museum, Amsterdam*

1672 Kapitein-Generaal, en in 1674 Stadhouder was geworden, kwam er opleving, waarbij verscheidene nieuwe binnen- en buitenjachten; doch er is niet veel belangwekkends van te vermelden, daar bij het toenemend verkeer met Engeland — door 's Prinsen huwelijk en zijne aanvaarding van het Koningschap — steeds Engelsche jachten werden gebruikt, die in tegenstelling der Hollandsche, voor de open zee geschikt waren. Met zoo'n Engelsch koningsjacht deed de Prins met zijne gemalin de thuisreis na hun huwelijk, en eenige jaren later den avontuurlijken overtocht bij het eerste bezoek aan Nederland tijdens het koningschap, waarbij na een gevaarvolle reis de landing te Oranjepolder plaats had. Ook de Stadhouders van Friesland, van Willem Lodewijk tot Jan Willem Friso, hebben steeds een jacht gehad, onder beheer der Admiraliteit van Harlingen (aanvankelijk Dokkum). Hoewel het tweede stadhouderlooze tijdperk niet tevens een jachtloos tijdperk was, omvatte het toch een tijd van inzinking, die opleefde toen Willem IV in 1748 Algemeen Erfstadhouder werd. Reeds door hem, en daarna door den jeugdigen Willem V, werd de uitbreiding der vloot met kracht ter hand genomen, zoodat laatstgenoemde steeds over een vloot van vier of vijf groote jachten beschikte. Dit duurde tot 1795, het jaar, dat de Stadhouder onder den druk der tijden het land verliet, en waarin bij de stichting der Bataafsche Republiek de opheffing der Admiraliteits-Colleges plaats had, tevens het einde van het prinselijk jachtwezen. Van Maurits tot hier waren het ongeveer 25 groote jachten, over wier in het Archief der Admiraliteit sluimerende geschiedenis de sluier voor een deel is opgelicht, terwijl wij de voornaamste tot in de kleinste bijzonderheden nauwkeurig kennen uit eene menigte afbeeldingen, zoowel afzonderlijk als deel uitmakend van de weergave eener historische gebeurtenis.

Na 1813 verscheen het oude paviljoenjacht nog eenmaal ten tooneele; het was althans een waardig slot, op 't allerlaatst tot Koninklijk jacht te worden verheven. De op het gebied van handel en industrie vooruitstrevende Koning Willem I stelde echter zooveel belang in de in 1816 als eerste hier verschenen stoomboot, dat Z. M. vermoedelijk den wensch voelde opkomen ook zoo iets te bezitten. Tien jaar later kreeg de Vorst het in Zijne opdracht gebouwde raderstoomschip „De Leeuw” als een eigen jacht, doch in beheer bij de Marine. Van een herstel der zeilvloot was nu geen sprake meer, daar dit vaartuig ruimte bood waar vroeger drie of vier zeilschepen voor noodig waren. Het vaartuig heeft langen tijd dienst gedaan, 't meest toen er geen of weinig spoorwegen waren. Het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam bezit een fraai schilderij, waarop Koning Willem II met de „De Leeuw” het eskader van zijn zoon Prins Hendrik te Vlissingen bezoekt in 1843. Het Museum is naar dezen Prins genoemd, den zeevaarder der Oranjes, die van bijzondere beteekenis is geweest voor de zeilsport. Naast zijn omvangrijke cultureele en zakelijke belangstelling op het gebied van scheepvaart, uitte de liefde voor zijn beroep zich ook voor het jachtzeilen, waarvoor hij gedurende 25 jaren eenige zeiljachten en kleinere vaartuigen onderhield, met welke hij aan de wedstrijden deelnam



der door hem opgerichte Nederl. Yacht Club te Rotterdam, alsmede aan die der kort daarop opgerichte Nederl. Zeilen Roei-Vereeniging te Amsterdam. Het geheel verouderde jacht „De Leeuw” werd in 1882 vervangen door het Marinevaartuig „De Valk” van 1862. Met zijn sierlijke lijnen, rijzige masten en twee schoorsteenen was het een mooi schip. Het was een werkelijk koninklijk jacht, toebehoorend en in beheer bij de Marine, voor het uitsluitend gebruik der Koninklijke familie. Koningin Wilhelmina en de Koningin Regentes gebruikten het in 1894 bij een bezoek aan de Directie der Marine te Willemsoord, waaraan eene revue op de reede verbonden was. Zijn laatste tocht was bij het bezoek Harer Majesteiten aan Londen in 1895, waarna het in 1898 werd gesloopt.

Daarna is er geen koninklijk jacht geweest, wat te betreuren is voor eene zeevarende natie, die er zich overigens op kan beroemen op het gebied van vorstelijk en nationaal jachtwezen aan de spits te hebben gestaan. In de ontstane leemte werd af en toe voorzien door de tijdelijke in dienst stelling van een Marine-vaartuig, aldus bij de vlootrevue, die ter eere der Inhuldiging van H. M. Koningin Wilhelmina bij den Moerdijk werd gehouden. Hr. Ms. „Zeehond”, een Marine-vaartuig voor politietoezicht op de Noordzeevisscherij, was door eenige opsiering in een koninklijk jacht veranderd, o. m. door plaatsing van het deksalon, dat men uit voorzorg bij de slooping van „De Valk” had gespaard. Zoo geleek het eenigszins op een koninklijk jacht, waarbij zijn andere kwaliteiten op de ruime wateren van het Hollandsch Diep niet te zeer opvielen. Maar intusschen, het was van een geheel andere klasse, dan waartoe een koninklijk jacht geacht wordt te behooren. Hoezeer ons koninklijk jachtwezen in verval was geraakt, geheel ondergegaan is het niet. Een roeijacht, reeds 10 jaar eerder dan de „De Leeuw” gebouwd, de welbekende staatsiesloep, was behouden gebleven, en werd ook door H. M. Koningin Wilhelmina meermalen gebruikt, onlangs nog, na eene grondige herstelling, bij de te-waterlating van den flottieljeleider Hr. Ms. „Tromp”. Neptunes, die reeds de scheg van het oorlogsjacht van Maurits sierde, en daarna verscheidene andere jachten, ment ook hier zijn driespan; de Oranjes en de opperste Zeegod waren er elkander steeds goed gezind.

En nu een nieuwe loot, het motorjacht „Piet Hein”; het is particulier bezit, maar als prinselijk jacht zal het een waardige opvolger zijner voorgangers zijn, en onder leiding zijner Vorstelijke eigenaars de traditie van zijn geslacht weten hoog te houden.

Wat mij vergund is op deze plaats mede te deelen, kon niet anders dan zeer verkort en oppervlakkig zijn, waarbij ik voor uitvoerige mededeelingen en vele afbeeldingen, zoowel scheepstechnisch als historisch, verwijs naar het onlangs verschenen overzicht „De Jachten der Oranjes”.\*)

---

\*) G. C. E. Crone, „De jachten der Oranjes”. Swets & Zeitlinger, Amsterdam 1937.



*Z.K.H. bespreekt met den heer Crone de plannen van het jacht. Achter den Prins Jhr. Röell, in gesprek met den heer G. de Vries Lentsch.*

## HOE HET JACHT TOT STAND KWAM

*door Ernst Crone*

Kort nadat de blijde mare van de verloving van H.K.H. Prinses Juliana over Nederland was gegaan, ontstond het Algemeen Comité tot aanbieding van een nationaal huwelijksgeschenk. Dit comité zamelde over het geheele land geld in en stelde vast, dat het huwelijksgeschenk zou bestaan uit een jacht en uit verbeteringen aan te brengen aan het Paleis Soestdijk en inrichting hiervan.

Teneinde het jacht tot stand te doen komen werd benoemd de Technische Commissie belast met den bouw van het Prinselijk jacht. Zij bestond uit de heeren:

Ernst Crone, *Voorzitter*; D. C. Endert Jr.; W. J. M. Linden; Ir. J. Loeff;  
Mr. J. F. Van Royen; Bern. E. Ruys; Prof. E. Vossnack.

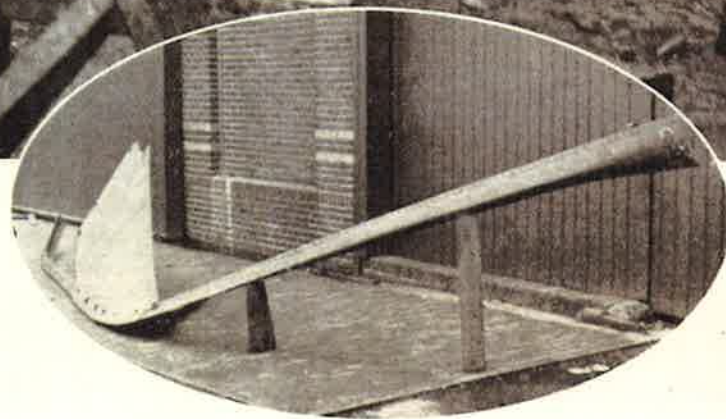
Nadat Z.K.H. Prins Bernhard had te kennen gegeven, dat de wenschen van H.K.H. Prinses Juliana en die van Hem uitgingen naar een motorjacht geschikt voor gebruik in de Nederlandsche binnenwateren en niet naar een zeiljacht, stelde de Technische Commissie in verband met de afmetingen van bruggen en sluizen hier te lande en met de diepten

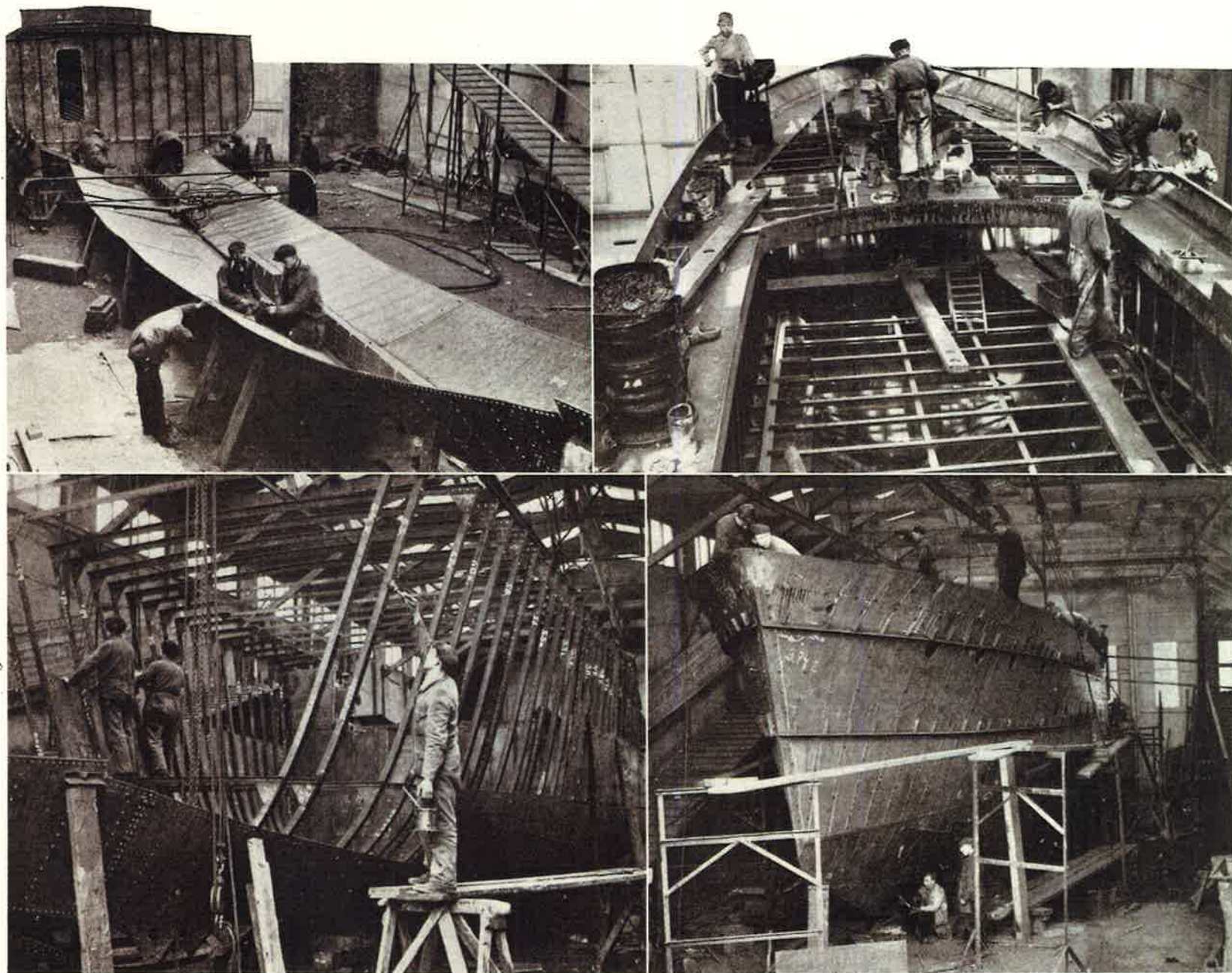
*De kielplaat met enkele zandstrookplaten, waarin de gaten voor de uittrede der assen. Boven: de vooruit gemaakte spantramen.*





*Op 25 Maart 1937 werd de kiel gelegd.  
Inzet: de voorsteven gereed voor den inbouw.*





*Geleidelijk doch snel vorderde de bouw.*

der voorname vaarwegen, de lengte, breedte en diepgang van het schip vast. Een algemeen plan voor de binneninrichting werd opgesteld, waarbij rekening werd gehouden met de richtlijnen door ons Prinselijk paar aangegeven. Hoofdpunten, zooals de capaciteit der machines, verdeling van het schip door middel van waterdichte schotten met het oog op de beveiliging tegen gevaar van zinken en brand, grootte en aantal der hutten, de plaats in het schip der diverse woonruimten, enz., werden vastgesteld. Aldus ontstonden een voorloopig plan en de benodigde gegevens, die aan het Technisch Bureau H. W. de Voogt te Haarlem werden voorgelegd. Dit bureau werkte de gegevens verder uit, maakte een bestek en ontwierp het lijnen- en inrichtingsplan, enz. Na ampele beschouwing en overleg werden deze stukken door de Technische Commissie goedgekeurd. Het schip op papier was daarmee gereed.

In het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen werd hierop een model in parafine aan de hand der lijnenteekening gemaakt, welk model aan grondige sleepproeven werd onderworpen. Deze proeven worden elders in dit boekje beschreven.

Vervolgens werd aan de Amsterdamsche Scheepswerf van den heer G. de Vries Lentsch Jr., alwaar een aantal jachten van ongeveer dezelfde afmetingen reeds werd gebouwd, opdracht gegeven het jacht op stapel te zetten. De heer de Vries Lentsch nam onmiddellijk het werk ter hand. Hij deed bestellingen, droeg den bouw der motoren op en hij schakelde zijn staf van geroutineerde arbeiders op volle kracht in. Op een grooten houten vloer werden toen de teekeningen op ware grootte overgebracht. Aan de hand van dit lijnenplan werden de spanten en dekbalken gebogen en de waterdichte schotten vervaardigd. Ook stelde het in staat van de huidplaten mallen te maken, die dienden om de platen er naar te snijden op de juiste grootte. De platen en de spanten, die later aaneengeklonken zouden worden, werden volgens een vernuftig systeem van de gaten voor de klinknagels voorzien. Voor- en achtersteven, kiel en spiegel werden vervaardigd en zoo lagen na eenigen tijd de onderdeelen voor den ijzeren romp op talloze stapels gereed.

Op 25 Maart 1937 had de officieele kiellegging plaats, waarbij o.m. aanwezig waren de Grootmeester en de Kamerheer van H.K.H., de Secretaris van Z.K.H., het dagelijksch bestuur van het Algemeen Comité, de Technische Commissie, de heer de Voogt, Ir. S. van Ravesteyn, die de binnenarchitectuur van dek-, eetsalon, hal en stuurhut verzorgde, enz. De Prinses en de Prins, die buitenslands vertoefden, gaven van Hunne belangstelling blijk, door het zenden van een telegram.

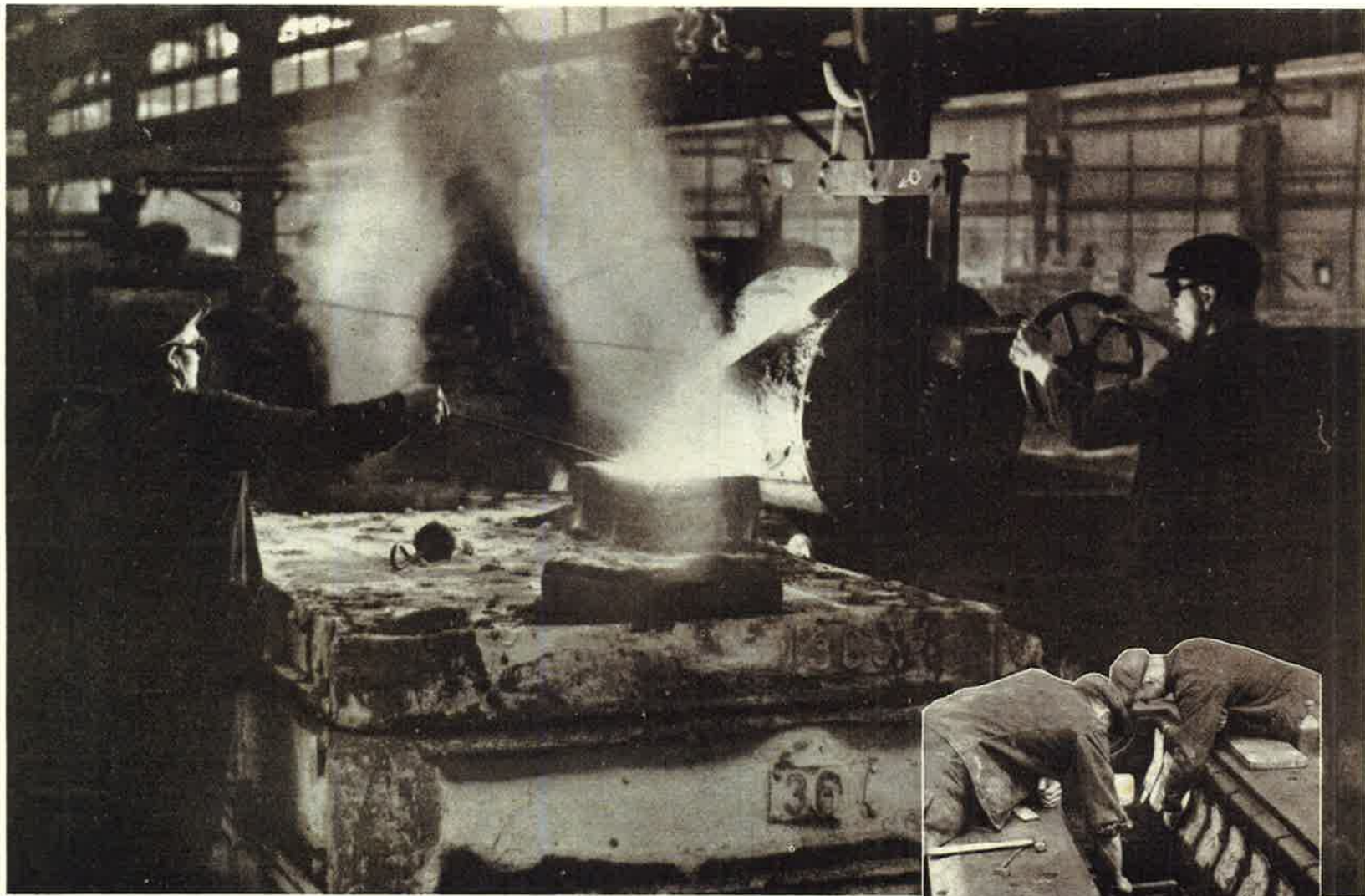
Toen werden alle onderdeelen tezamen gebracht en werden voor- en achtersteven, de geheel voltooide spantenramen en de zes waterdichte schotten opgesteld en aan de kiel bevestigd, waarna op de spanten door middel van bouten de huidplaten voorloopig werden vastgemaakt. Ook dekverbanden werden gelegd en zoo was het tien dagen na genoemde plechtigheid mogelijk over het dek der „Piet Hein” te loopen. Als een blokkendoos was het schip in elkander gezet

en alles paste zooals de vooraf gemaakte berekening had bepaald. Het groote werk van de permanente bevestiging van platen, spanten, enz. door middel van klinknagels volgde. In de weken, waarin dit werk geschiedde, de duizenden klinknagels hun plaats vonden en de pneumatische klinkhamers een meer dan oorverdoovend lawaai maakten, zag men het schip niet meer groeien en het werk scheen niet te vlotten. Doch dit was slechts de indruk bij den oningewijde. Deskundigen wisten, dat er hard en goed gewerkt werd. Uiterste zorg werd besteed aan de zware fundatie der hoofdmotoren en van den lichtmotor, aan het klinken der brandstof- en drinkwatertanks, aan de vervaardiging van de schroefaskokers, het roer, enz.

Daarop kwam de beurt aan het hout. Het hoofddek werd gelegd en zorgvuldig gebreeuwd, de zijden van den dek-opbouw, waarvoor het schoonste teakhout werd gekozen, werden opgesteld. De dekbalken en de afdekking van eet-salon en stuurhut en het sloepdek boven den deksalon werden gelegd.

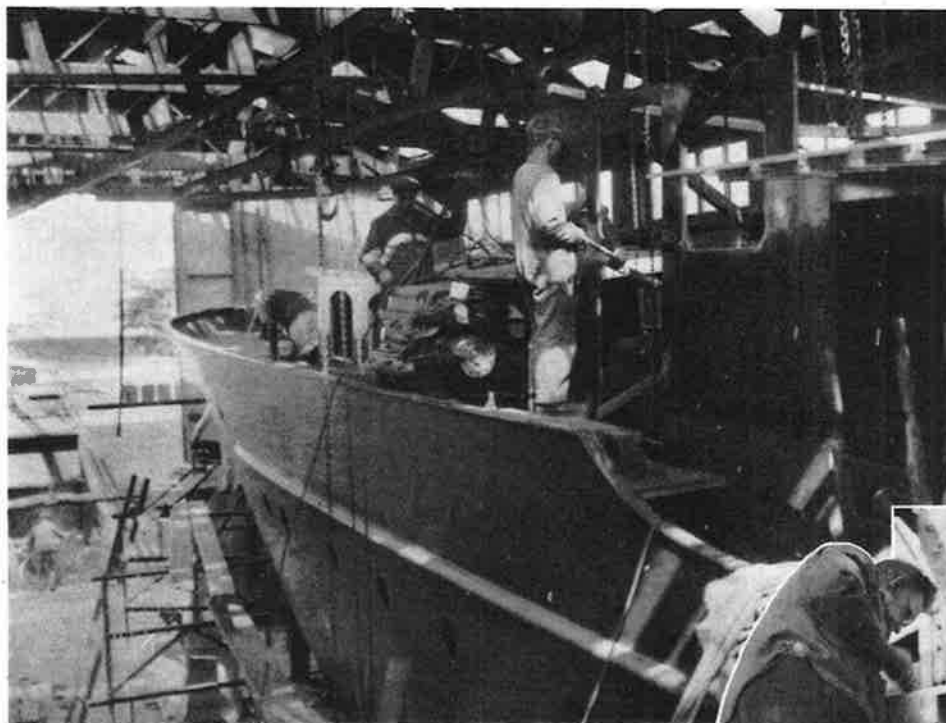
Inmiddels had de Machinefabriek van Gebr. Stork & Co., te Hengelo, de beide achtcilinder dieselmotoren geleverd, machines, die, nadat zij bevredigend hadden proefgedraaid, bij aankomst aan de werf dank zij de schitterende afwerking groote bewondering verwekten. Ten spoedigste werden zij op de machinefundatie geplaatst. Tusschen beide hoofdmotoren, op een zeer zwaar geconstrueerde fundatie werd de Kromhoutmotor opgesteld, die de lichtdynamo drijft, welke geleverd werd door N.V. Electrotechnische Industrie, voorheen Willem Smit & Co. te Slikkerveer. Het schakelbord, dat tezamen met het geheele net der electricische geleidingen geleverd werd door van Rietschoten & Houwen's Eleetrotechnische Maatschappij, kreeg zijn plaats tegen het achter-machinekamer schot. De zware batterijen, die dienen voor de verlichting, het drijven van pompen, bedienen van de ijskast, enz. en anderen, die de motoren zullen starten, werden laag in het schip in kisten geborgen. Pompen voor de watervoorziening, voor het leeg pompen van het schip, van de vuil-watertank, voor de dekwaschleiding, enz. werden gemonteerd, alsmede de koel-, olie- en brandstof-leidingen. De machinekamer alleen was een probleem van groote ingewikkeldheid. Evenzoo de aanleg van het wirwar van leidingen voor de centrale verwarming, voor den aanvoer van koud en warm water naar baden en waschtafels, voor den afvoer van vuil water, voor de dekwasch- tevens brandleiding, het schelsysteem, de leidingen voor het licht, voor de radio-ontvanginstallatie, voor de radio-telefoniezender, enz.

Vraagstukken op zichzelf vormden ontwerp en uitvoering der betimmering. Het ontwerp voor de betimmering van den deksalon — het eigenlijke woonvertrek aan boord — van den eetsalon en van de hal en stuurhut tusschen deze salons gelegen, werd gemaakt door Ir. S. van Ravesteyn. De uitvoering geschiedde door de Kon. Ned. Meubelfabriek H. P. Mutters & Zoon te Den Haag. De scheeps-interieur-architect, de Heer H. P. Mutters, leverde de ontwerpen voor het Prinselijk slaapvertrek met bijbehorende badkamer en tevens voor de twee persoons- en voor de beide één-



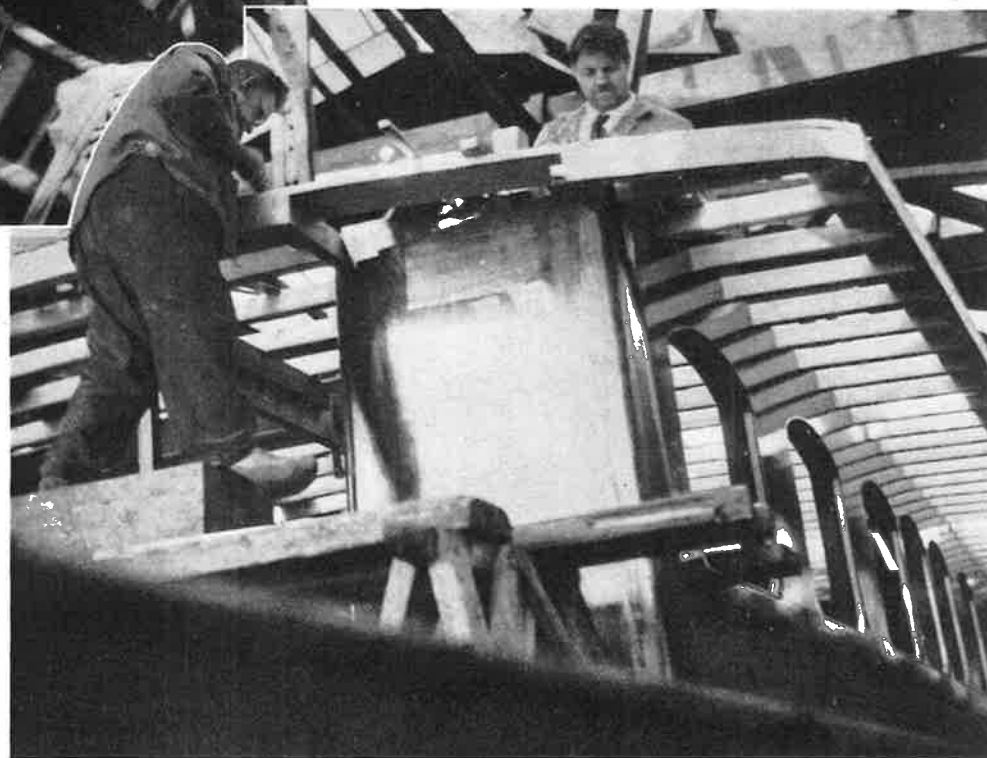
*Het gieten van het carter van een der motoren, bij de  
fa. Gebr. Stork & Co. Inzet: het maken van den gietvorm*





voor de bemanning ondergebracht zijn. Het zal den lezer duidelijk zijn, dat het brengen van samenwerking tusschen de vele hierboven genoemde personen en firma's een zeer groot aantal besprekingen noodig maakte en een uitgebreide correspondentie vorderde. Te grooter werd die briefwisseling, doordat velen in den lande, meelevend met het tot standkomen van

persoonshutten voor gasten daarachter gelegen. De Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij leverde de betimmering voor slaapvertrek en badkamer, terwijl de werf de vertrekken voor de gasten betimmerde en geheel uitvoerde. Het spreekt vanzelf, dat zij tevens de betimmering in het voorschip leverde, waar de kombuis, de hutten voor kapitein, machinist, kok, en het verblijf

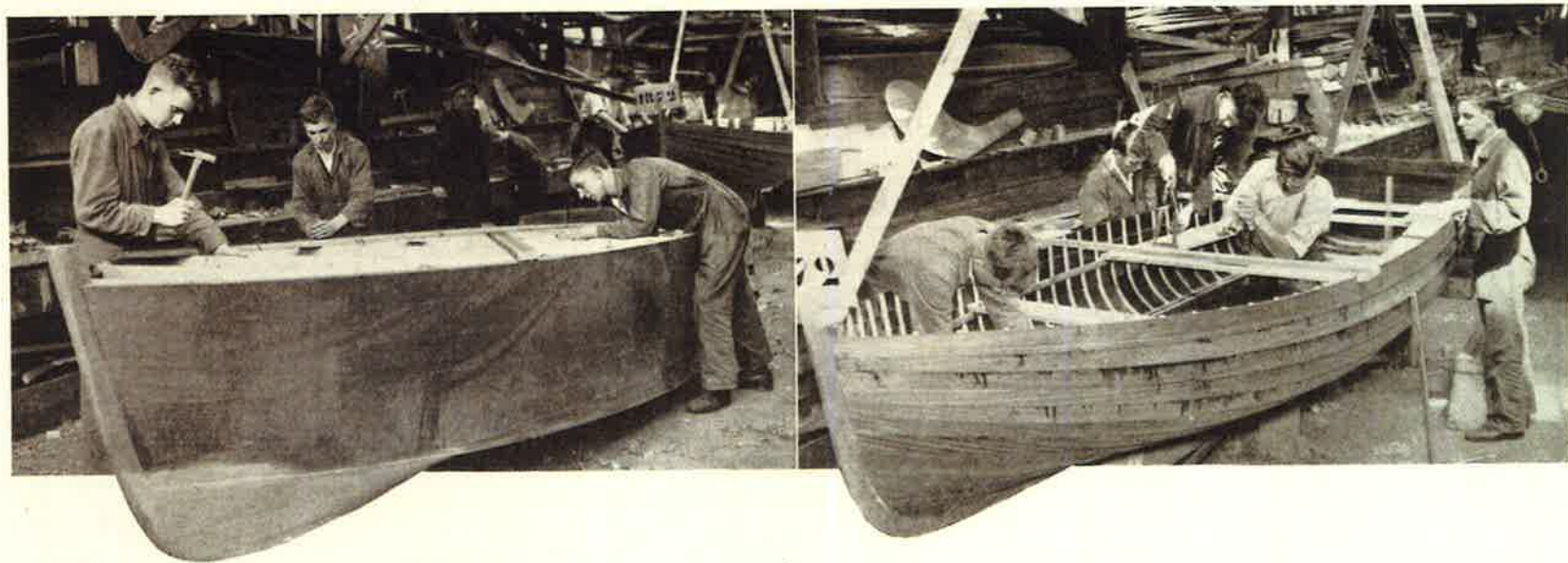


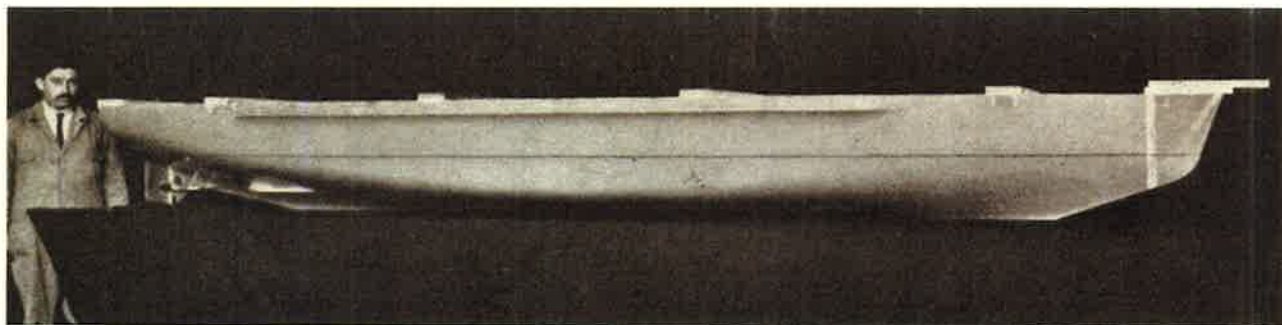


het nationaal huwelijksge<sup>sch</sup>enk, cadeau's aanboden. Vijftig firma's en dertig particulieren gaven onderdeelen van het schip of verstrekten voorwerpen ten behoeve van den inventaris. Ieder stuk vorderde aandacht, omdat het zó uitgekozen of uitgevoerd moest worden, dat het paste in het geheel.

Alles te zamen genomen is van alle zijden belangstelling getoond. De industrie zette haar beste been voor en toonde trotsch te zijn aan dit schip te mogen leveren. Voor allen, die medewerkten aan de uitvoering, voor hen, die met de architecten samenwerkten en de plannen maakten, voor den heer de Vries Lentsch en de verdere uitvoerders, die hierboven werden genoemd en voor de honderden arbeiders, wier vaardige handen de onderdeelen bewerkten, voor hen allen is het totstand brengen van dit schip een heerlijke taak geweest, een voorrecht dat slechts weinigen te beurt valt. Moge het schip in de vaart even veel vreugde geven als het arbeidsvreugde gedurende zijn bouw heeft verstrekt.

*De beide bijbooten in aanbouw. Links de motorboot, rechts de roei- en zeilboot.*



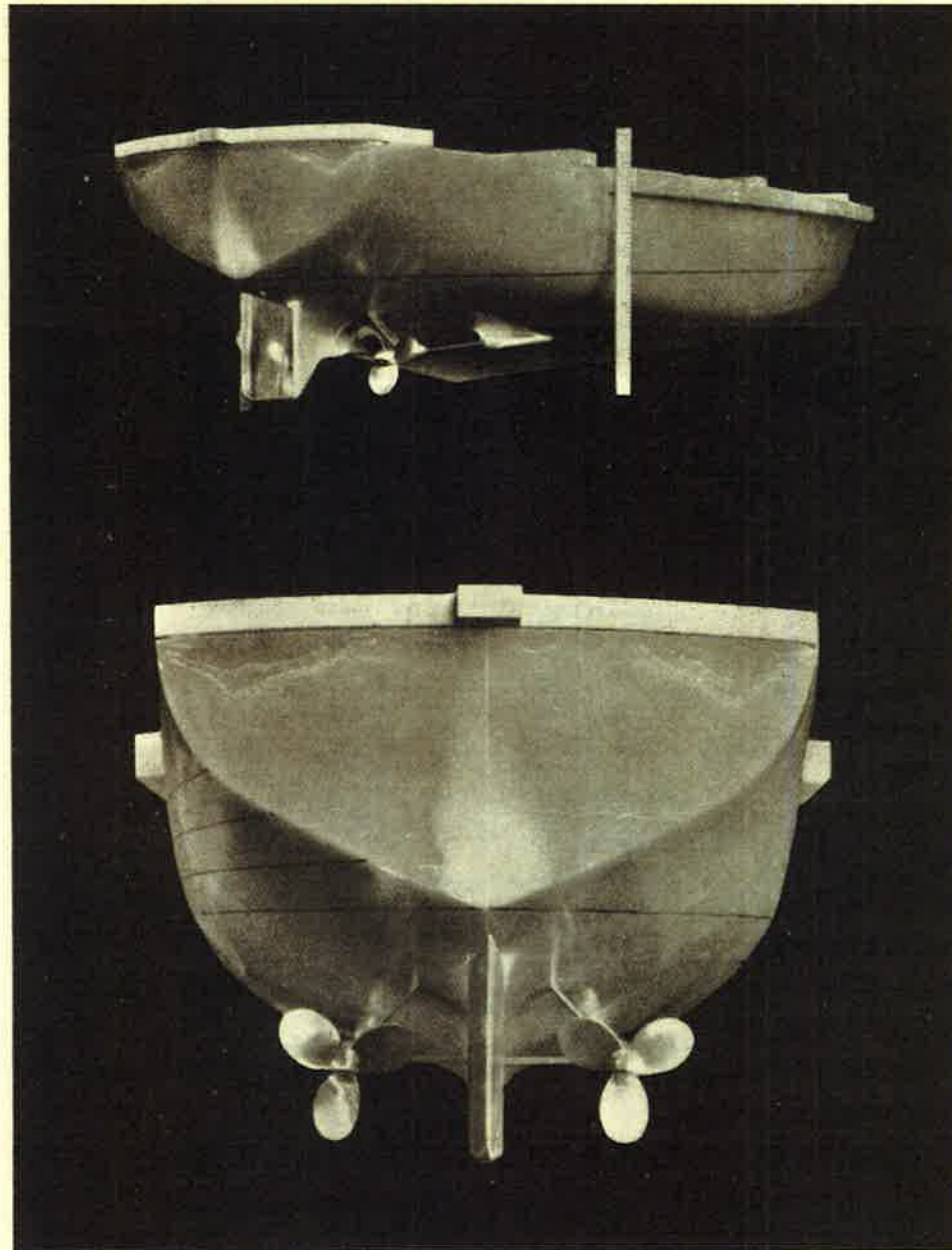


## Onderzoek van het Prinselijk Jacht in de Sleeptank te Wageningen

*door Ir. W. P. A. van Lammeren*

Aan het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen, kortweg de „Sleeptank” genoemd, viel de eer te beurt als bijdrage tot het Nationaal Huwelijksgeven de lijnen van het ontworpen Prinselijk jacht te mogen onderzoeken. Het doel van het onderzoek van scheepslijnen in de sleeptank is enerzijds het vaststellen van het machinevermogen, dat noodig is om het schip met de gewenschte snelheid door het water te kunnen voortstuwven. Anderzijds is het doel om door het systematisch aanbrenge van veranderingen in den scheepsvorm en in de voortstuwvers tot grootere economie van de voortstuwving te geraken.

Het onderzoek geschiedt door natuurgetrouw nagebootste op schaal vervaardigde modellen van de schepen in een 160 m lang, geheel met water gevuld betonnen bassin, het z.g. sleepbassin, met verschillende snelheden voort te bewegen. Hierboven ziet men het van paraffine gemaakte model van het Prinselijk jacht, uitgerust met schroeven, asdragers en roer. De aardige vorm van den voorstevven komt in deze afbeelding duidelijk uit. De horizontale zwarte lijn is de diepganglijn, tot welke het model inzinkt, indien het met het juiste gewicht is toegeladen. De rand, welke men aan de bovenzijde van het model ziet, is een verstijvingsrand, welke wordt aangegoten, om het doorbuigen van het model tegen te gaan. De verticale witachtige streep op het voorschip is een eenigszins ruw gemaakt gedeelte van het oppervlak. Deze ruwmaking wordt bij alle modellen toegepast. Hierdoor wordt verkregen, dat het langsstroomende water



turbulent wordt, waardoor de stroomings-  
toestand van het water langs het model  
beter met dien van het schip overeenkomt.  
Zooals uit de foto's wel blijkt, is het jacht  
een fijn belijnd dubbelschroefscheepje. Het  
heeft de volgende afmetingen: lengte op de  
lastlijn 29,28 m, breedte 5,50 m, diepgang  
volbeladen 1,54 m, waterverplaatsing 112 m<sup>3</sup>.  
De schaal, waarop het model werd vervaar-  
digd, bedroeg 1 : 6,25, zoodat de model-  
afmetingen de volgende waren: lengte op  
de lastlijn 4,68 m, breedte 0,88 m, diepgang  
0,246 m en waterverplaatsing 0,46 m<sup>3</sup>.

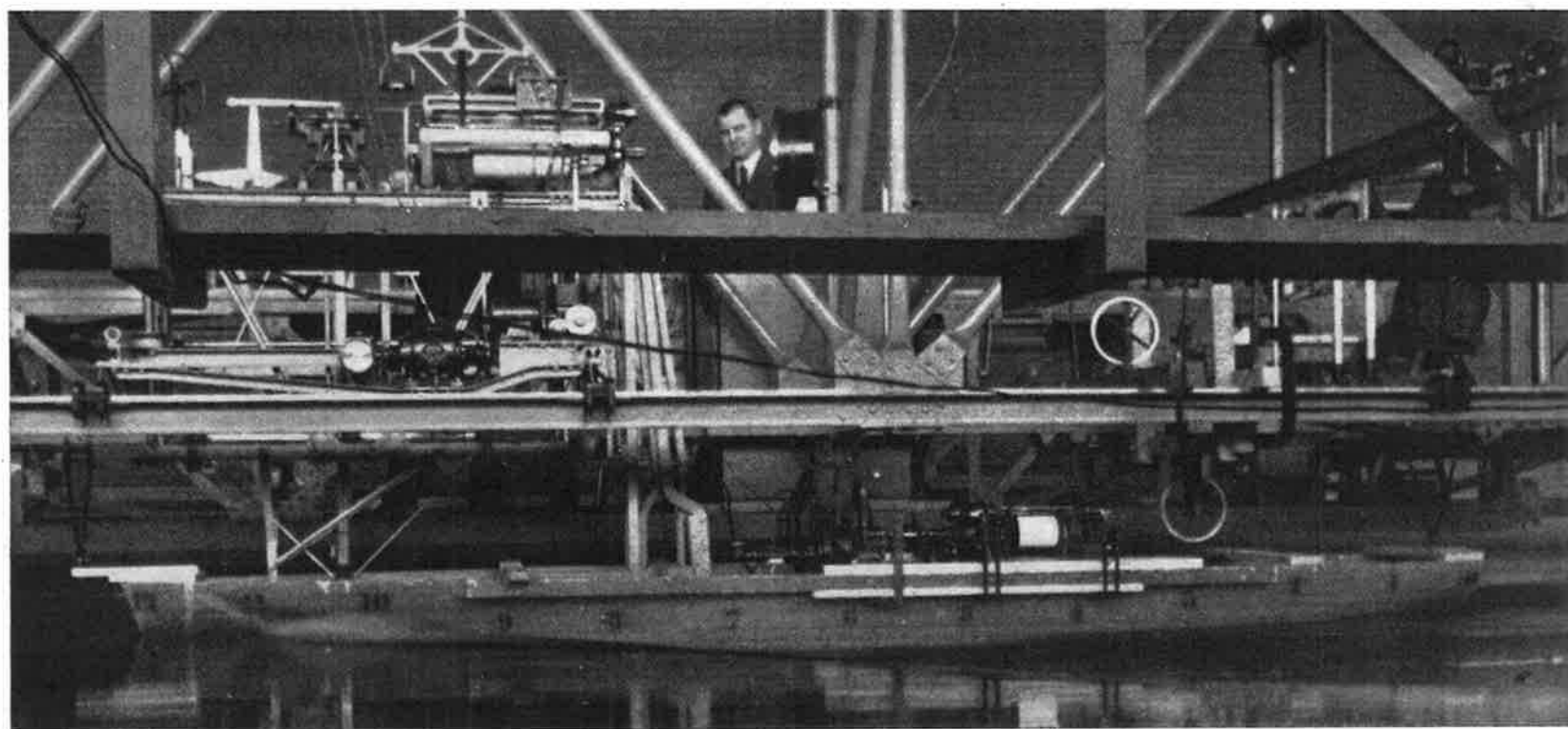
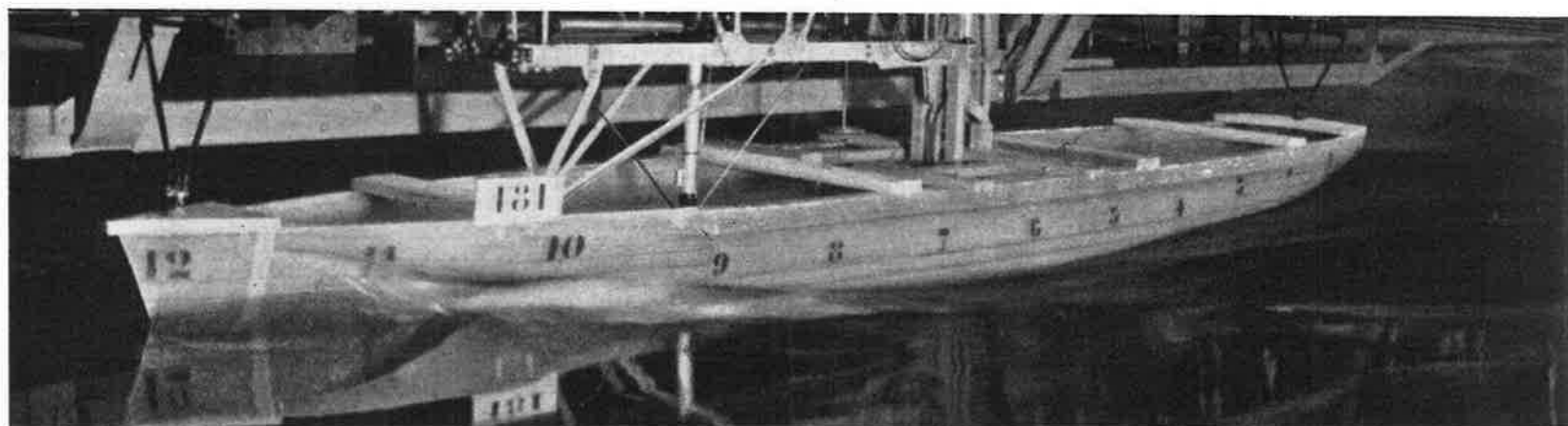
Hiernaast toont ons de bovenste foto den  
vorm van het achterschip met de asuittrede  
(uit de huid), de asdragers, het roer en de  
schroeven. Het hek is uitgevoerd als spiegel-  
hek. De spantvorm is beter op de onderste  
afbeelding te zien. Hierop ziet men ook  
duidelijk den vorm van de schroeven. Deze  
zijn 3-bladig uitgevoerd en hebben een be-  
hoorlijk bladoppervlak om snel te kunnen  
wegvaren en te kunnen stoppen. Bij volle  
snelheid van het jacht, d.i. 12 knoop of  
ongeveer 23 km/u, maken de beide schroeven  
ongeveer 650 omwentelingen per minuut.  
Zooals gebruikelijk werd eerst een weer-  
standsproef met het model uitgevoerd. Hier-  
toe werd het model onder den sleepwagen

gebracht en met behulp van een trekstang aan den ondersten arm van de balans van den weerstandsdynamometer bevestigd. Verdere verbindingen met den sleepwagen werden niet aangebracht, uitgezonderd aan de voor- en achterzijde. Hier werd het model door middel van „trim”apparaten zoodanig bevestigd, dat het in langsscheepsche richting vrij kon bewegen, doch verhinderd werd in dwarsrichting uit te wijken. De trimapparaten dienden tevens om de diepgangsverandering voor en achter (trim) tijdens de verschillende meetvaarten vast te stellen. Met behulp van den weerstandsdynamometer, welke in principe uit een groote balans bestaat, konden bij verschillende snelheden van het model de daarbij optredende modelweerstanden worden bepaald. De snelheden worden automatisch op den sleepwagen geregistreerd. Het product van de snelheden en de daarbij gemeten modelweerstanden leverden de z.g. sleeppaardekrachten, d.w.z. het vermogen of aantal paardekrachten, dat noodig is, om het model met een bepaalde snelheid door het water te trekken. Deze soort van voortstuwing, welke wij ook bij motorjachten nog wel eens, hoewel sporadisch, tegenkomen in den vorm van een „jagenden” eigenaar van een jacht met defecten motor, is een van de meest economisch denkbare! Alle energie, door den „jager” opgewekt, komt ook werkelijk via de sleeplijn aan het jacht ten goede. Wanneer men de sleeplijn vervangt door een schroef, brengt de motor, via de schroef, de energie op het water over. Voor de lezers, die niet gelooven in het perpetuum mobile, zal het duidelijk zijn, dat deze overdracht van energie met het optreden van verliezen gepaard gaat, de verliezen in de schroef. De verhouding van de nuttige energie (sleeppaardekrachten) tot de door den motor geleverde energie (aspaardekrachten) noemen wij het rendement van de voortstuwing.

Dit rendement van de voortstuwing kan ook door middel van een schroefproef in de sleeptank worden bepaald. Voor het Prinselijk jacht is dit ook geschied. Daartoe werd het model voorzien van twee schroeven, welke via een dynamometer door een electromotor werden aangedreven. Het model was nu alleen door de trimapparaten aan den sleepwagen verbonden. Voor elke gekozen wagensnelheid werd nu het aantal omwentelingen van de beide schroeven met behulp van een electrischen weerstand zoodanig ingesteld, dat de snelheid van het model nauwkeurig met de wagensnelheid correspondeerde. Gedurende de vaarten werd het benoodigde vermogen, door middel van beide ingebouwde dynamometers nauwkeurig gemeten.

De met behulp van de weerstandsproef bepaalde sleeppaardekrachten en de met behulp van de modelproef met eigen voortstuwing bepaalde aspaardekrachten werden nu voor het werkelijke schip omgerekend.

De omrekening van de sleep- en aspaardekrachten geschiedt in het algemeen onder gebruikmaking van enkele door Newton en Froude opgestelde wetten. Het zou ons te ver voeren deze berekeningen hier nader te bespreken. Alleen zouden wij willen opmerken, dat de snelheden, waarbij een model wordt onderzocht, overeenkomen met de snelheden



van het schip, gedeeld door den vierkantswortel uit de schaal, waarop het model is vervaardigd. Bij de aldus bepaalde z.g. corresponderende snelheden van het schip en het model komt de vorm van het opgewekte golfsysteem van het model overeen met dien van het schip.

De snelheid van het Prinselijk jacht van 23 km/u komt dus overeen met een modelsnelheid (de modelschaal is 1 : 6,25) van  $23 : \sqrt{6,25} = 23 : 2,5 = 9,2$  km/uur.

Bij het omrekenen van den weerstand van het model op het schip, wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met het verschil in ruwheid van het gladde paraffine model en den ruweren scheepsromp.

Op pag. 38 ziet men bovenaan het model tijdens een weerstandsproef bij de snelheid, overeenkomende met de topsnelheid van ca. 23 km/uur van het jacht. Let eens op de fraaie sluiergolf, welke ter plaatse van den boeg wordt gevormd (bij het cijfer 11).

De bevestiging van het model aan de trimapparaten, welke in langsscheepsche richting scharnieren en de verticale en horizontale arm van de balans zijn op de foto duidelijk te zien.

De onderste foto is genomen tijdens een proef met aandrijving door de schroeven. Men ziet op het model, iets achter het midden, de beide dynamometers met den electromotor. In het midden ziet men nog een soort schaar. Hierin worden de modellen meegenomen, als de sleepwagen begint te rijden. Eerst als de sleepwagen op snelheid is, worden de beenen van de schaar geopend en wordt het model vrijgelaten. Boven het model ziet men den weerstandsdynamometer, welke echter tijdens de schroefproef geen dienst doet.

De weerstand van het model bleek tijdens de proefnemingen zeer goed te zijn, zoodat den ontwerper van het jacht (zooals men weet, heeft de bekende jachtconstructeur de heer de Voogt dit jacht ontworpen) werd geadviseerd geen verandering in de lijnen aan te brengen.

Ook het rendement van de voortstuwing was zeer bevredigend. Dit bedroeg voor de topsnelheid ruim 61 pCt., hetgeen voor het hooge aantal omwentelingen zeer goed was te noemen.

Het groote nut van sleepproeven kwam in dit geval ook tot uiting. In de eerste plaats bleek, dat de scheepsvorm en de voortstuwens aan hooge eischen voldeden. In de tweede plaats bleek, dat het geschatte benoodigde machinevermogen voor de vereischte snelheid van 22 km/uur aan den veiligen kant was, zoodanig zelfs, dat het mogelijk bleek den gemiddelden druk van de beide 8-cylinder motoren van 160 pk belangrijk te verlagen, hetgeen aan de economie van het jacht zeer ten goede zal komen.



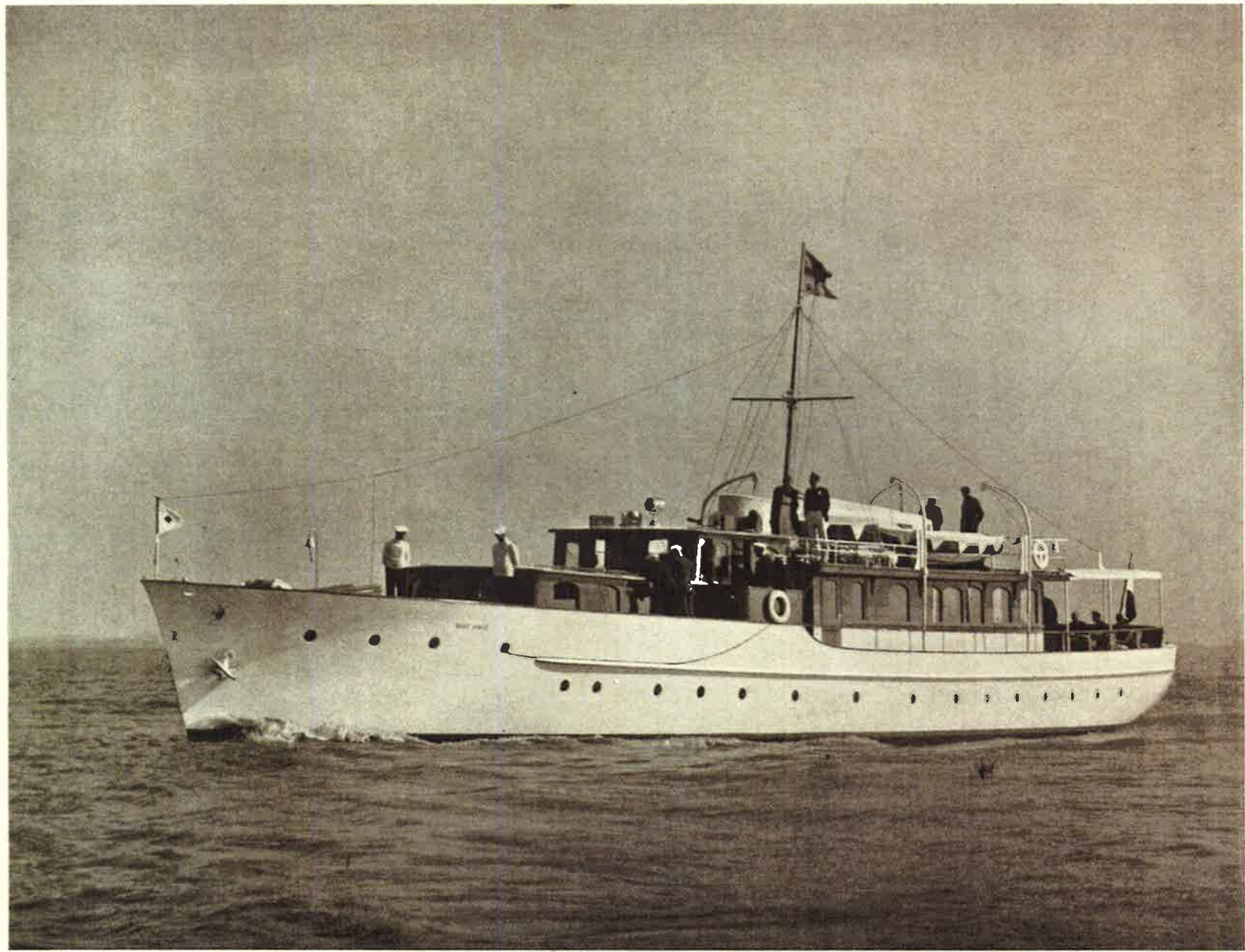
# Het Prinsenjacht „Piet Hein”

Het schip en zijn inrichting  
*door H. C. A. van Kampen*

De Nederlandsche scheepsbouw staat in het buitenland hoog aangeschreven. Ook de bouw van jachten. En onze werven mogen het als een eer rekenen, dat zoo vaak opdrachten voor den bouw van waardevolle pleziervaartuigen in ons land geplaatst werden. Werd niet het motorjacht „Chahsevar” van den sultan van Iran hier te lande, te Bolnes, gebouwd, naar plannen van een Nederlandschen ontwerper, denzelfden, op wiens teekenbord ook de vormen van de „Piet Hein” ontstonden? Bouwt niet de Amsterdamsche Scheepswerf, waar het Prinsenjacht op stapel werd gezet, geheele series van groote motorjachten voor Engelsche rekening?

Dergelijk werk is onzen landgenooten toevertrouwd. Zij weten het stugge staal te plooiën en te vormen tot een harmonisch geheel, dat het oog streelt, zij weten de onderdeelen af te werken zooals het past bij een jacht. Zij weten ook mee te gaan met hun tijd, gebruik te maken van de modernste bouwwijzen, de nieuwste hulpmachines, indien dit kan bijdragen om hun werk te perfectionneeren. Let eens op de stalen huid van de „Piet Hein”. Onder water grijpen de platen over elkaar heen: de huid is daar overnaads gebouwd. Maar in het bovenwatergedeelte van het schip is geen naad te bekennen: de platen sluiten hier niet over, maar tegen elkaar en de naad is met een strip aan den binnenkant afgesloten. Zoo zuiver zijn de platen ieder voor zich in den vereischten vorm gebracht, dat de huid na het schilderen er uitziet als één geheel, waarin noch naden noch klinknagelkoppen te bespeuren zijn. Zoo hóórt 't bij een jacht, maar er bestaan slechts weinige werven in binnen- en buitenland, die dit werk op zoo volmaakte wijze kunnen afleveren. Zie ook de afwerking van de teakhouten opbouwen, de rond bijgewerkte hoeken, welker glanzend gebogen vlak zonder een richeltje vlak overgaat in de schotten. Zie de afwerking van het schilderwerk in de salons, met zijn matten, zijdeachtigen glans, de meubelen met hun gebogen, maar toch onberispelijk sluitende deurtjes en laden. Dit schip wordt de trots van de Nederlandsche jachtvloot, een stuk werk, dat bij landgenoot en vreemdeling onvermengde bewondering zal afdwingen.

Bij de vaststelling der afmetingen van het schip werd terdege rekening gehouden met het doel, waarvoor het in hoofdzaak zou moeten dienen: het bevaren van de Nederlandsche binnenwateren. Daarbij zal het sluizen en bruggen





*Het sloependek met de motor- en zeil-bijboot, die tezamen het huwelijksgeſchenk der Nederlandsche Watersportwereld vormen*

ontmoeten, die beperkingen opleggen in lengte en breedte, in de hoogte boven het wateroppervlak eveneens. Sommige wateren zijn niet al te diep en de diepgang van het jacht moest daarmee in overeenstemming gebracht worden. Toch mocht het niet te klein zijn: het moet op onze wateren een imposante verschijning vormen, waardig aan haar bestemming, het vervoeren van ons Prinsenpaar, dat erin een verblijf moet vinden, comfortabel en ruim genoeg om er de vreugde te beleven van het gezonde en vrije verblijf op het water.

Na ampele overweging werden de maten als volgt vastgesteld: lengte over dek 31 m, grootste breedte 5.50 m, diepgang 1.54 m. De hoogte boven de waterlijn is iets meer dan 5 m aan den schoorsteen. Echter zijn er enkele bruggen in het zuiden des lands, die een maximum van 5 m vereischen en daarom is de bovenste rand van den schoorsteen afneembaar gemaakt en is de mast strijkbaar. Bij het passeeren van deze bruggen zouden bovendien de davids beletselen vormen; daarom staan deze met den voet verschuifbaar op een rail op het hoofddek en rusten zij aan het sloependek in een kantelenden ring. Door den voet weg te schuiven komt dus het bovenste gedeelte der davids onder de lijn van 5 m boven den waterspiegel.

Dat het schip met deze afmetingen een zeer groot deel van het land kan bereizen blijkt uit het in dit boek opgenomen kaartje, waarop alleen die wateren zijn aangegeven, die voor het jacht toegankelijk zijn. Van Noord tot Zuid, van West tot Oost zal de „Piet Hein” zijn vaarten kunnen uitstrekken; alle provinciën zal het jacht kunnen bereiken, zelfs Drenthe met zijn weinige en ondiepe wateren, zij het dan dat het bezoek aan deze provincie tot Meppel beperkt zal moeten blijven.

Een prachtig vaargebied zal gevormd worden door de Zuiderzee, een zeker niet minder interessant terrein zal voor het schip gevonden worden in de Zeeuwsche en Zuid-Hollandsche stroomen. En bovendien is het vaartuig meer dan genoeg zeewaardig om zomertochten te maken naar de Oostzee of de Engelsche zuidkust, zij het met de hooge Eigenaren aan boord, zij het, dat deze zich bij aankomst van het jacht in een buitenlandsche haven aan boord begeven om een reis in buitenlandsche wateren te ondernemen.

Wanneer wij ons aan boord begeven, zij het terwijl het schip aan een kade gemeerd ligt of via de statietrap als het schip ten anker gegaan is, betreden wij eerst het hoofddek. Laat ons echter vandaar uit dadelijk een verdieping hooger gaan, naar het sloependek, dat wij door middel van een trap achter op het vaartuig bereiken. Het sloependek, bijna over de geheele breedte van het schip, kan een prachtig oponthoud bieden bij mooi weer. Het is gelegd in smalle teakhouten planken en gebreeuwd. Wij zien er den geel geschilderden, stroomlijnvormigen schoorsteen en daarnaast twee luchtkokers, die als ventilatoren dienen voor de machinekamer. Achter den schoorsteen staat de korte, strijkbare

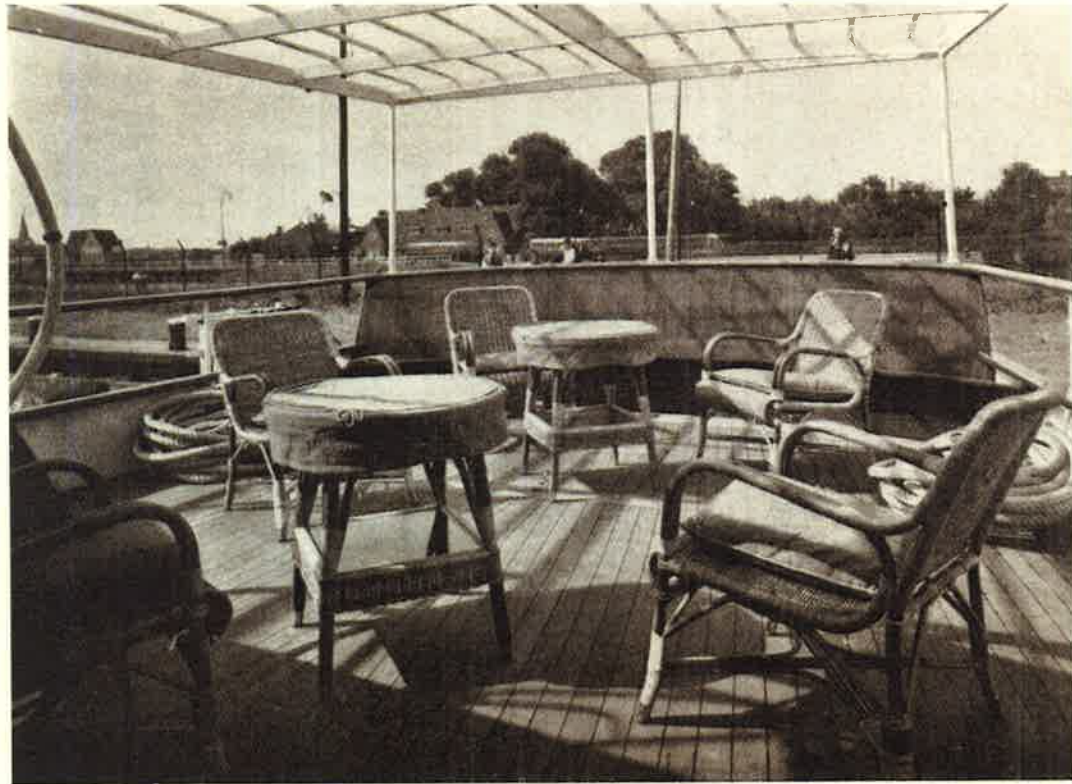
mast, die wel voornamelijk zal gebruikt worden voor het hijschen van vlaggen. Onder de beide paren davids staan hier verder de twee bijbooten, een geschenk van de Nederlandsche watersportwereld. De eene boot is een 14-voetsjol, ingericht om ermee te zeilen, met middenzwaard en takelage. De andere is een snelle autoboot van 5.75 bij 1.80 m, die door middel van een midscheeps geplaatsten Scripps V-8 motor een snelheid bereiken kan van ongeveer 40 km per uur. Deze boot zal de Eigenaars in staat stellen, van het jacht uit uitgestrekte tochten te maken in wateren, die door gebrek aan diepte of om andere redenen voor het groote schip zelf onbereikbaar zijn.

De dekken boven het stuurhuis en boven den daarvoor gelegen eetsalon zijn niet in de eerste plaats bedoeld om erover te loopen. Zij zijn met zwaar doek overtrokken en geschilderd. Boven het stuurhuis zien wij een misthoorn en een zoeklicht gemonteerd. Bovendien staan hier de electriche boordlichten en hier treffen wij ook het kompas aan, dat aldus, ver van de ijzeren deelen van het schip, weinig compensatie zal behoeven. Door middel van een spiegel kan de stuurman op normale hoogte vóór zich het kompas aflezen.

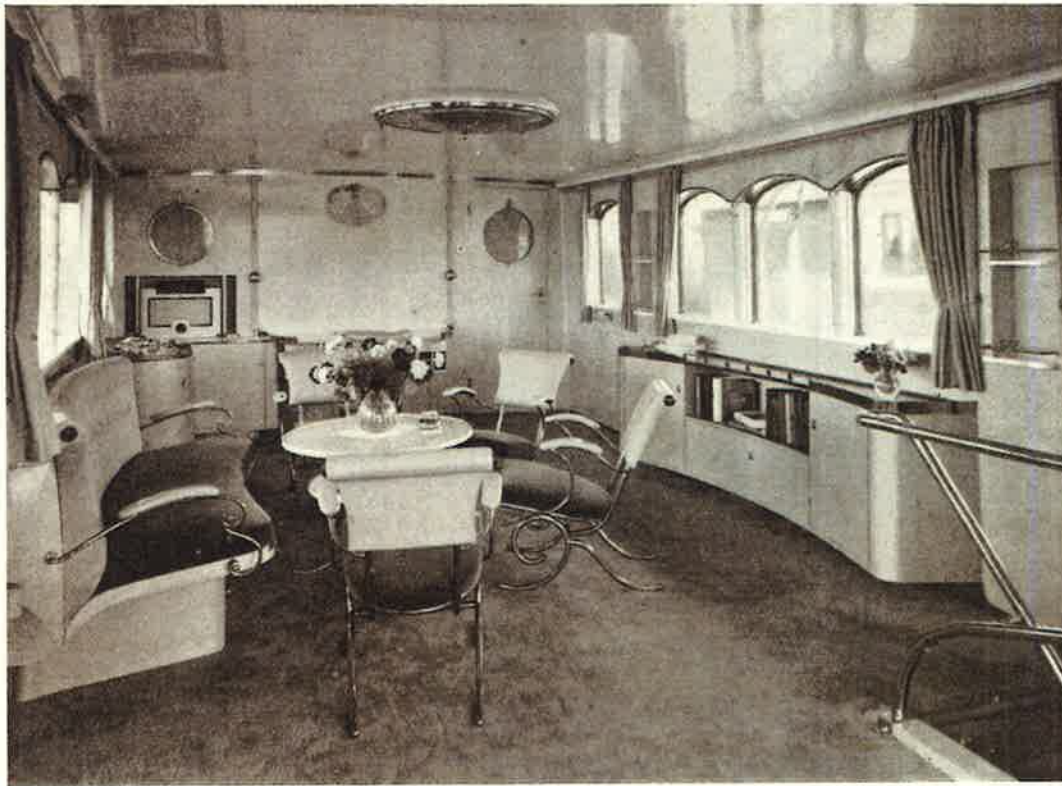
Op het hoofddek, dat evenzoo van teakhouten planken vervaardigd en gebreeuwd is, staat de groote opbouw, die de dagverblijven voor Eigenaars en gasten bevat en het sloependek draagt. Deze opbouw is voor het onderste gedeelte, onder de vensters, van staal en wit geverfd, daarboven van teakhout. Hij is rondom van groote vensters voorzien, waarvan vele door middel van een draaibaar handle op en neergeschoven kunnen worden. De opbouw is smaller dan het schip, zoodat aan weerszijden een gangboord van 75 cm breedte overblijft. Daar het sloependek breder is vormt het een overdekking over het grootste gedeelte der gangboorden. Het sloependek wordt niet met stutten ondersteund — op één stut aan beide zijden geheel achter na — zoodat men van hier uit geheel vrij de omgeving aanschouwen kan. Wel bevindt zich rondom het hoofddek een stalen verschansing, achter ong. 50 cm hoog, vóór wat lager, die op het geheele achterdek bekroond wordt door een open reeling, bestaande uit een teakhouten lijst op stalen stutten.

Dat achterdek, waarboven een afneembare zonetent gespannen kan worden, zal bij mooi weer ongetwijfeld voor de opvarenden een heerlijke verblijfplaats bieden. Het is circa 5.75 m lang en 4.50 m breed. Deze groote breedte is het gevolg van het feit, dat het schip naar achteren slechts weinig smaller wordt, een vorm, die volgens de proefnemingen van het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen uiterst gelukkig is om zuiging in het water te voorkomen en die tevens een flinke ruimte tot geheel achter op en in het vaartuig tot resultaat heeft. Bovendien zijn hierdoor de beide schroeven goed beschermd. Langs den spiegel bevindt zich achter een smal stalen dek, waarvoor een gebogen bank. Vlak hiervoor ontdekken wij in het dek den kop van den roerkoning, waarop een nood-helmstok geplaatst kan worden voor het geval de stuurmachine of de overbrenging van het stuurrad onklaar mocht worden. Het roer wordt

niet door middel van kettingen of stangen direct vanaf het rad bediend, doch met een geruischlooze Hyland-hydraulische overbrenging. Achter op het achterdek vinden wij nog het luik, dat toegang geeft tot het daaronder gelegen magazijn en de vuldoppen voor twee brandstoftanks van 700 l elk. Aan den voorkant loopt het achterdek uit in een loggia, gelegen onder het achtereind van het sloependek en naar de zijden afgesloten. Dat wordt een prachtige zitplaats bij minder fraai weder, beschut tegen regen en tocht. De loggia staat door een dubbele glasdeur in directe verbinding met den grooten salon, waarop wij later zullen terugkomen. De gangboorden loopden op dezelfde hoogte als het achterdek door tot aan het



stuurhuis, waar de verschansing sterk verhoogd is en in uiterlijk den vorm heeft van de vleugels van een kommando-brug. Het gangboord verhoogt zich hier tot op de hoogte van het voordek, men gaat hier dus een paar treden op, en kan door een tochtdeur aan beide zijden het voordek bereiken, waarboven de verzonken voor-opbouw zich ongeveer op 1 meter hoogte verheft. Het voordek is mooi vrij gehouden; men vindt er alleen den neergang naar het verblijf van de bemanning en een elektrische ankerlier met twee afzonderlijk draaibare trommels voor de kettingen van de beide ankers, die elk 150 kg wegen en in kluizen gehieuwd worden. Merken wij nog de scheepsbel op, een geschenk van de Fédération du Yachting Belge, met het „allemand“ (de verlenging van touw van den klepel), dat kunstig vervaardigd is door de Klaas Knop-Stichting, die op Terschelling aan jonge zeelieden les in het schiemanswerk geeft. Midden op het schip geeft aan beide zijden een deur toegang tot het innerlijk van het vaartuig. Deze dubbele toegang



is noodig, daar het schip natuurlijk zoowel met de stuurboord- als met de bakboordzijde aan een kade gemeerd kan liggen. De hal, die men aldus betreedt, is, evenals het interieur van den geheelen opbouw, met de salons, ontworpen door den binnenarchitect Ir. S. van Ravesteijn, die een uiterst rustig en voornaam geheel wist te scheppen door smaakvolle betimmeringen, in lichte, heldere tinten. Wij bemerken, dat hij overal de meubelen niet hoekig maakte, doch de scherpe kanten afrondde, een streven, dat ons voor een schip, dat vaak in beweging zal zijn, alleszins op zijn plaats lijkt. De betimmeringen zijn vervaardigd door de Kon. Ned. Meubelenfabriek H. P. Mutters & Zoon te Den Haag, die van zijn werk alle eer

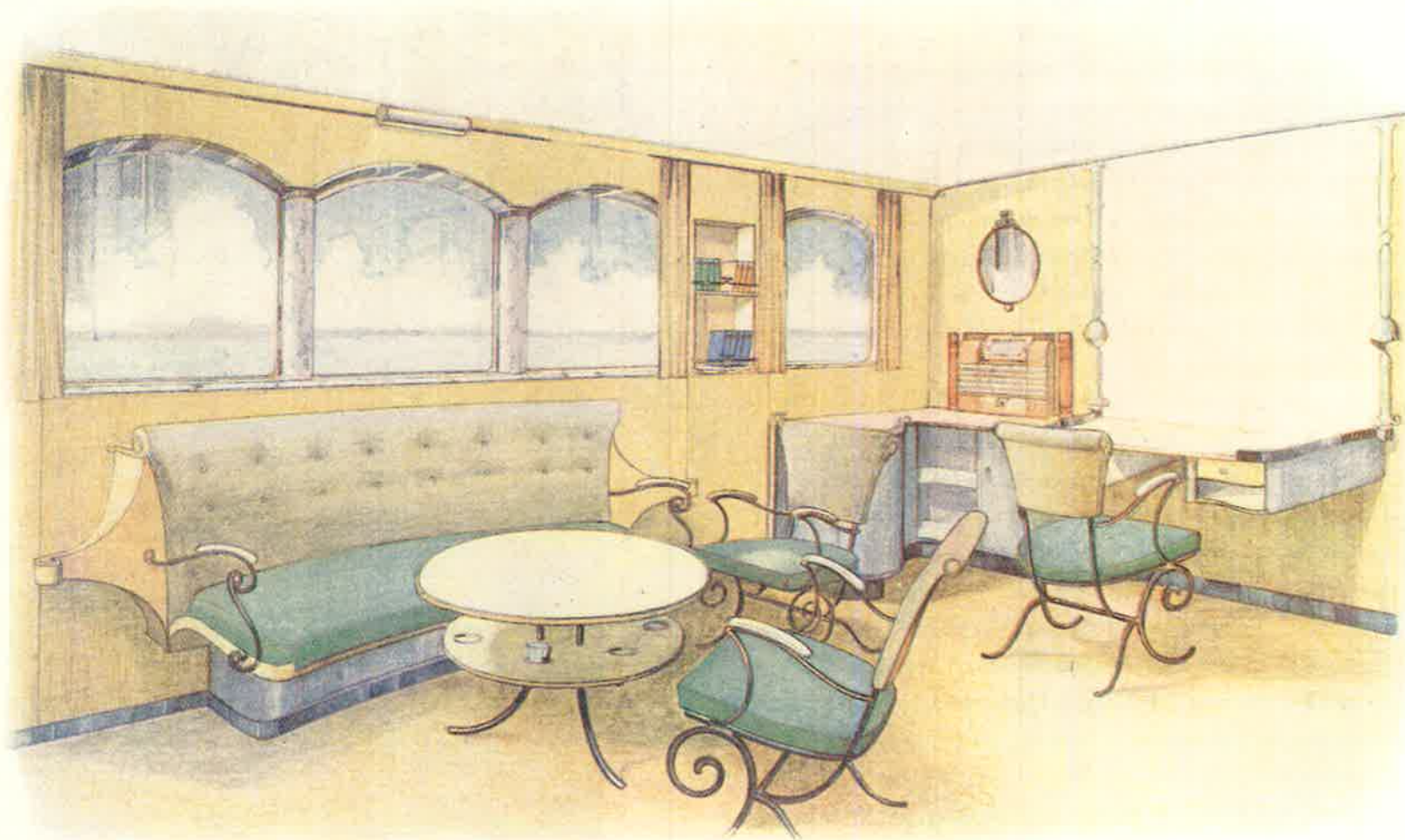
heeft. De vloeren zijn grootendeels met rubber bekleed, de plafonds bestaan uit groote triplexplaten, in matte slijpverf geschilderd. In de hal zien wij de trap naar beneden, die leidt naar het Prinselijk slaapvertrek, en als een voorbeeld van de zorg, waarmede de decoratie van het schip behandeld is, moge dienen, dat het kleine portaal onder aan de trap, van de hal zichtbaar, in denzelfden stijl en dezelfde kleuren gehouden is als de hal zelf. Naar achter geeft een deur van de hal uit toegang tot den salon, die, verlicht door de vele ramen en de groote glazen deuren, die toegang verleenen tot de vroeger vermelde loggia, en eveneens door de lichte kleuren van wanden, meubelen en plafond, uiterst gezellig en vroolijk aandoet. Aan stuurboord wordt hier het midden van den wand onder de vensters ingenomen door een boekenkast met kastjes aan beide zijden, daartegenover aan bakboord bevindt zich een sofa in gebogen vorm, die goed aansluit bij de ronde tafel. Tusschen de vensters zijn vier kleine kastjes aangebracht. Tegen den voorwand be-

vindt zich verder een theemeubel, waaraan een schrijfbureau is aangebouwd. Boven de theekast zien wij ook den radio-ontvanger, een zeer modern Philips-toestel, zoomede een gramfoon met pick-up-installatie. Boven het bureau is de wand versierd met een plaquette van albast, die een portret geeft van den peetvader van het schip, Piet Hein. Deze plaquette, werk van den beeldhouwer Van Hal, is een geschenk van de burgerij van Oud-Delfshaven, de geboorteplaats van den grooten admiraal. Achter in den salon voert een trap naar de lager gelegen gastenverblijven. De hal, die zich buigt om de schacht van de machinekamer en daarvan door een geluiddempende isolatie is gescheiden, geeft naar voren door een tweede deur toegang tot een korte gang, die langs het stuurhuis loopt. Deze deur is gewenscht om tocht tegen te gaan en dient bovendien om uitstraling van licht naar voren gedurende de vaart bij avond te vermijden. Van uit dit gangetje kan men met een paar treden naar boven het stuurhuis bereiken, met een paar treden naar beneden den verzonken vooropbouw.

In het stuurhuis bevindt zich midscheeps het stuurrad, waarvoor zich een groote kaartentafel uitstrekt, daar de hoogste opbouw vrij ver voor de stuurplaats doorloopt. De drie ruiten voor in dezen opbouw zijn van ruitenwisschers voorzien om den stuurman onder alle weersomstandigheden een vrijen uitblik naar voren te verzekeren. Ook naar achteren heeft hij uitzicht door een rij ruiten, uitkomend op het sloependek en evenzoo naar beide zijden, waar zich een glazen deur bevindt, die het personeel in de gelegenheid stelt bijv. bij het meren de situatie van uit het gangboord op te nemen. Wij zien in de stuurhut nog een groote sofa en stellen ons met vreugde voor, dat daarop H.K.H. zal plaats nemen, terwijl haar Echtgenoot eigenhandig het stuurwiel van zijn schip zal bedienen . . . . . Natuurlijk ontbreken in het stuurhuis verder niet kasten voor kaarten, boeken, vlaggen en nautische instrumenten, terwijl hier aan stuurboord







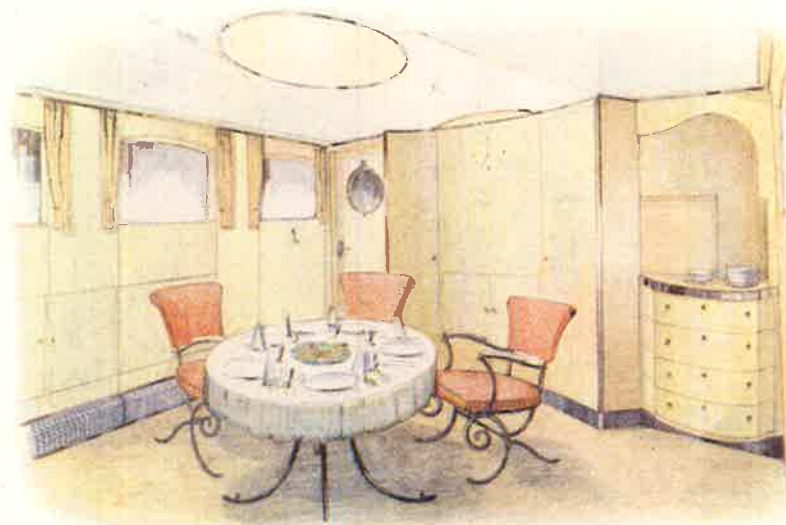
tevens de radio-telefonie is geïnstalleerd, met een klein schrijftafeltje voor het opnemen van berichten. Zooals reeds gezegd is het voorste gedeelte van den opbouw verzonken; de vloer ligt hier ongeveer een meter lager dan het hoofddek, de onderkant der vensters ligt even boven het dek en onder het gangboord zijn aan weerszijden kastjes gemaakt. Het gangetje langs het stuurhuis mondt naar voren uit in een portaal, vanwaar een trap naar beneden leidt

en twee deuren toegang geven tot de dienkamer en den eetsalon. In de dienkamer of pantry vinden wij een gootsteen van roestvrij staal, een butagas-komfoor, een spijzenlift naar de keuken beneden en een doorgeefluikje naar het buffet in den eetsalon. Rondom zijn hier verder kasten voor het opbergen van servies, enz. De eetsalon heeft een dergelijke lichtkleurige betimmering als de achtersalon en bevat een ronde eettafel met uittrekblad, waaraan 6 tot 8 personen kunnen aanzitten. Aan de voorzijde, direct onder de vensters, die op het voordek uitzicht geven, staat een bureau-meubel met uittrekbaar blad, achter een buffet met het doorgeefluikje naar de dienkamer. Ook hier zijn weer de vaste meubels voorzien van de afgeronde hoeken, waardoor de inrichting van de prinselijke dagverblijven wordt gekenmerkt.

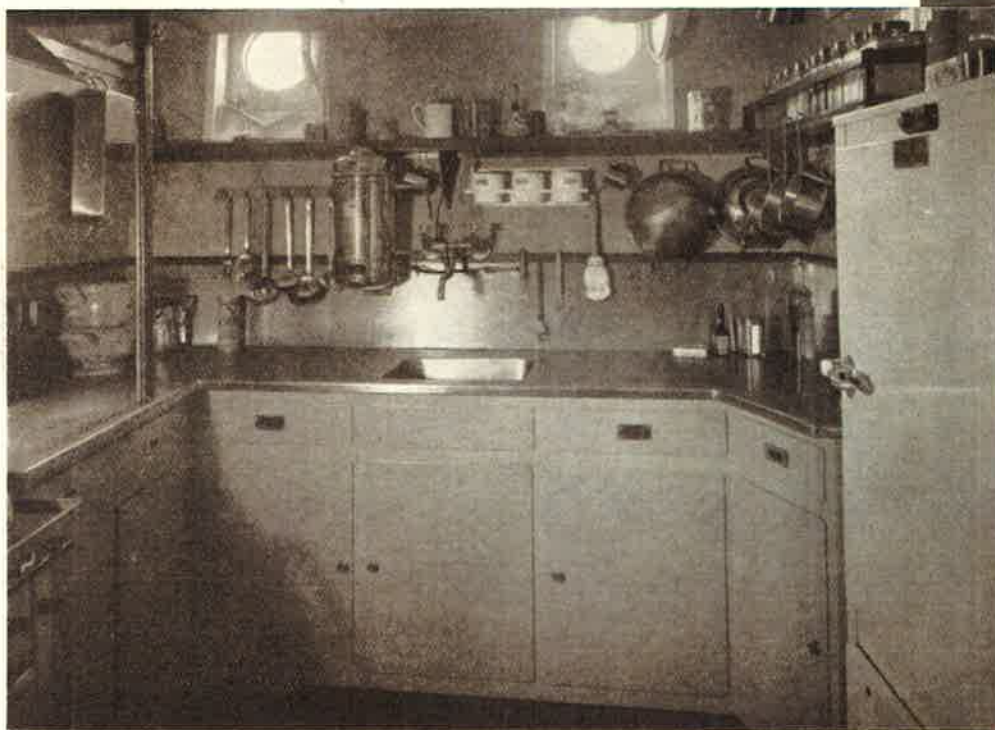
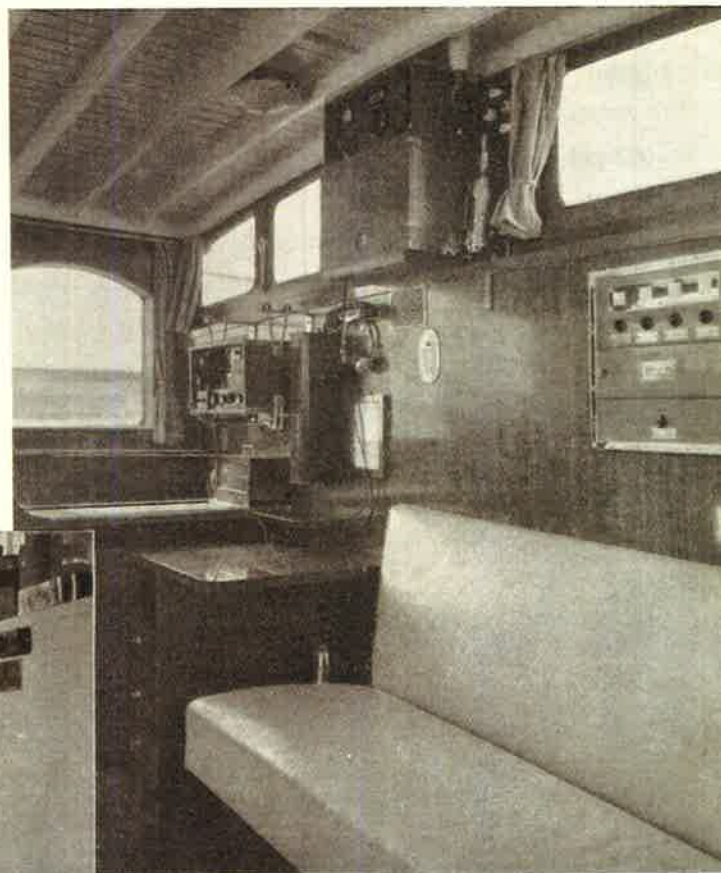
Voor de communicatie met het benedenschip vermeldden wij reeds een drietal trappen, een achter in den salon, leidend naar de gastenverblijven, een in de hal naar het Prinselijk slaapvertrek, een in het voorportaal naar de keuken, enz. Er zijn bovendien nog twee ijzeren trappen, een naar de machinekamer met ingang aan bakboord in het gangboord, en een onder het voordek, leidend naar het verblijf der dekknechts. Ieder dezer vijf trappen staat in verbinding met een waterdicht compartiment van het schip en daar bovendien bij den voorstevan en den spiegel nog zulk een compartiment is afgescheiden bestaat dus onder het hoofddek het scheepsinnerlijk uit 7 compartimenten, door 6 waterdichte schotten gescheiden, en zoo verdeeld, dat bij een eventueel lek de beste beveiliging tegen zinken aanwezig is. Weliswaar bevinden zich in twee der schotten deuren, maar deze zijn van ijzer en kunnen waterdicht afgesloten worden.

Beschouwen wij het benedenschip van voor naar achter. Achter het aanvaringsschot, dat den neus van het schip afsluit, bevindt zich het verblijf voor de dekknechts. Er zijn hier vier klapkooien gemonteerd, waarvan er onder gewone omstandigheden slechts twee in gebruik zullen zijn. Behalve verscheidene kasten vinden wij hier ook een kleine aanrecht met kookinrichting, zoodat de schippers zoo noodig hun eigen potje kunnen koken. Naar voren is hier een W.C. met douche en waschkom.

Het volgende compartiment wordt bereikt door de trap uit het voorportaal boven, die uitmondt in een portaal met drie deuren. De eerste, aan stuurboord, geeft toegang tot een flinke toiletkamer met waschgelegenheid en W.C., de tweede tot een reserve-bediendehut in zoo royale afmetingen, dat zij ook best voor een gast

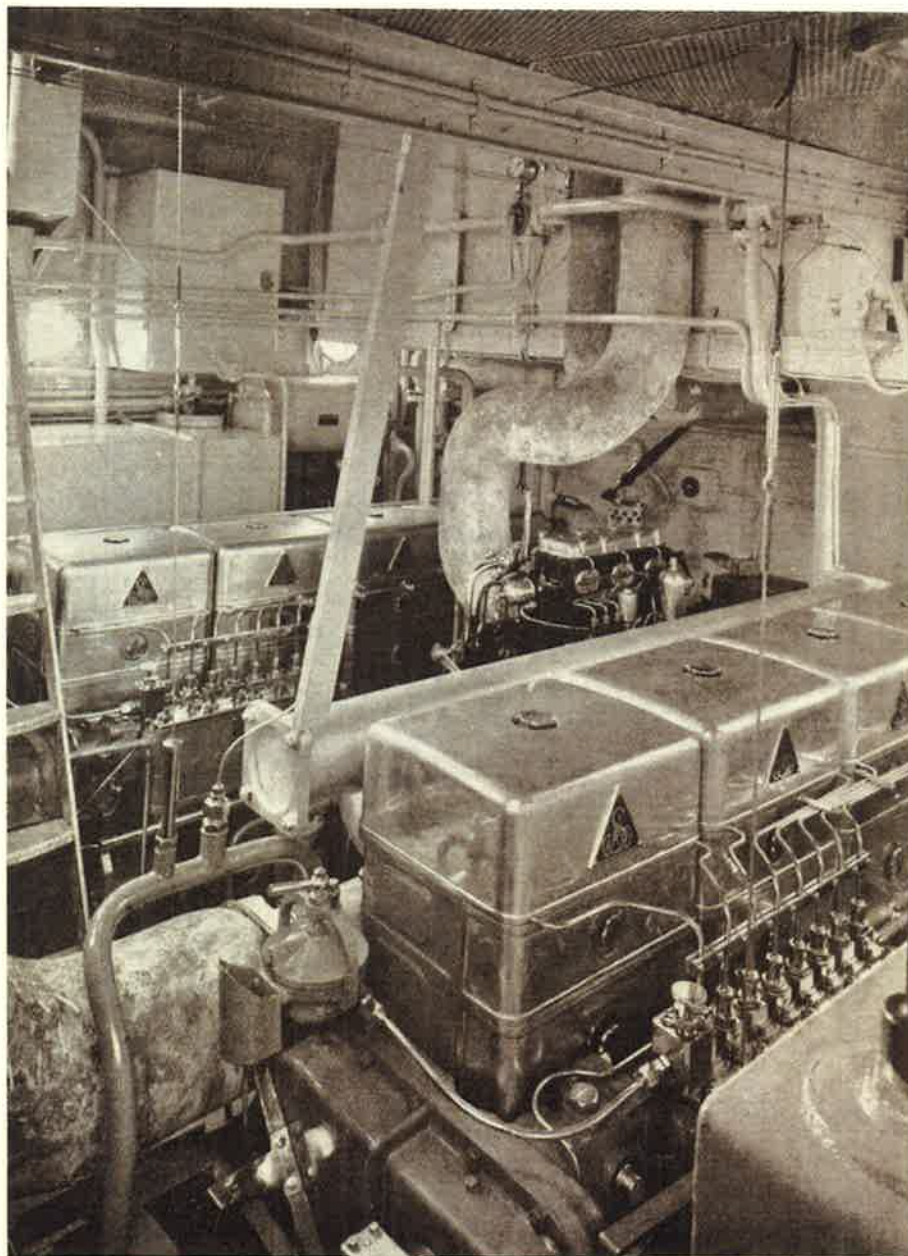


gebruikt kan worden, de derde deur leidt naar de keuken. Ook deze is ruim, ong. 2½ meter in het vierkant. Er staan een butagas-fornuis, een elektrische koelkast, de ketel voor de centrale verwarming van het geheele schip, een gootsteen van roestvrij staal en wat verder in een moderne keuken behoort. Ook vindt men hier de spijzenlift naar de dienkamer op het hoofddek. Door een gang staat de keuken in open verbinding met drie hutten, bestemd voor den kapitein, den machinist en den kok. Al deze hutten hebben een flinke kast en waschgelegenheid, de kapiteinshut bovendien een zitbankje. Bij dit officierenlogies behoort een afzonderlijk toilet. Naar



*Links de pantry, door kundige handen voorzien van al datgene, wat in een goed-uitgeruste keuken aanwezig behoort te zijn. — Boven een kijkje in de niet minder goed uitgeruste stuurhut, op een der vorige bladzijden beschreven en hier gezien naar de achterzijde, waar de radio-installatie met toebehooren is aangebracht en de in den tekst genoemde sofa geplaatst is.*

voren mondt de gang uit aan een waterdichte deur, toegang gevend tot het matrozenlogies. Naar achteren volgt dan de machinekamer, tusschen twee waterdichte schotten, die geheel met asbest geïsoleerd zijn. Deze ruimte, circa 5 meter in 't vierkant, bevat de geheele machine-inrichting van het schip. In de eerste plaats wordt het oog getroffen door de twee machtige 8-cylinder compressorlooze 4-takt Stork Ganz-dieselmotoren, elk van 160 as-pk bij 700 omwentelingen per minuut. De motoren zijn prachtig afgewerkt met verchromde kappen, terwijl daarvoor in aanmerking komende leidingen eveneens verchromd zijn. De afgasleidingen voeren naar boven in den schoorsteen. Door middel van een elastische koppeling zijn de motoren verbonden aan hydraulisch te bedienen keerkoppelingen, die tevens het aantal omwentelingen van 700 per minuut reduceeren tot 675 per minuut van de schroefas. De snelheid van het schip is ruim 22 km. per uur. Het starten der motoren geschiedt door een 13 pk. electrischen startmotor, welke gevoed wordt uit een startbatterij van 400 amp-h. De assen loopen onder de vloeren in het achterschip door en dragen buiten het schip de schroeven, die ontworpen zijn naar aanleiding van speciale proefnemingen in het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen. Tusschen de beide groote diesels





staat nog een kleinere op een eigen fundatie, een 30 pk Kromhout-diesel, dienend voor het laden der accu-batterijen. Het is een 18 kw.-machine; de stroomsterkte in de elektrische leidingen door het geheele vaartuig zal 110 volt bedragen. De accu-batterijen hebben een plaats gevonden achter in de machinekamer. Zij dienen, behalve voor de verlichting, ook voor de bediening der verschillende pompen en van de ankerlier. Een afzonderlijke batterij voor het starten der motoren staat hier in de midscheeps. Laatstgenoemde batterij wordt door de groote dieselmotoren geladen. Een groot en ingewikkeld schakelbord neemt verder een groot gedeelte in van den achterwand der machinekamer. De verdere ruimte wordt ten deele ingenomen door twee groote brandstoftanks van 1800 liter elk, twee smeeroil tanks, den boiler van de warmwatervoorziening, de hydrophoor-installatie, die druk geeft op de waterleiding en verschillende pompen. Als de machinist van het schip van zijn vak houdt — en daar twifelen wij niet aan — zal hij in deze machinekamer van 25 vierkante meter zijn hart kunnen ophalen!

Meer naar achteren volgt dan de privé-slaapkamer met badkamer van de Eigenaars. Het is te begrijpen, dat geen zorg gespaard is om deze vertrekken aantrekkelijk te maken; het sanitair in badkamer en toilet is van uitgezochte kwaliteit,

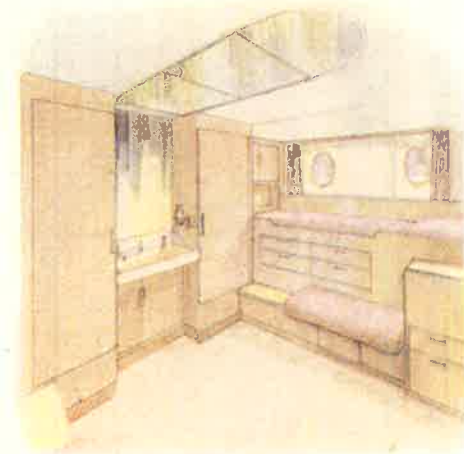
de wanden zijn met plastische verf behandeld („gehasconeerd”). In de slaapkamer bevinden zich behalve de lits-jumeaux, een keurige kaptafel, een sofa, en een paar kasten. De ontwerpen van deze vertrekken zijn gemaakt door den scheeps-interieur-architect H. P. Mutters, de uitvoering geschiedde als een geschenk door de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij.

In het geïsoleerde waterdichte schot achter het Prinselijk slaapvertrek bevindt zich een waterdichte deur, die in de betimmering aan beide zijden is weggewerkt en alleen als nooddeur bedoeld is. Door deze deur komt men in de gastenverblijven, die normaal bereikt worden door de trap van den achtersalon uit. Deze trap geeft toegang tot een portaal, waarin een groote linnenkast, een toilet met W.C. en zitbad en de deuren naar de drie hutten, voor gasten bestemd, een tweepersoons- en twee eenpersoonshutten, welke laatste door het openschuiven van een tusschendeur tot één vertrek kunnen gemaakt worden. De inrichting van deze verblijven, eveneens door de firma Mutters ontworpen, werd uitgevoerd door de Amsterdamsche Scheepswerf. De hutten zijn zeer ruim, heel wat grooter dan men op de meeste jachten aantreft. Zij zijn natuurlijk alle van waschkommen voorzien met koud en warm water en hebben geriefelijke kasten.

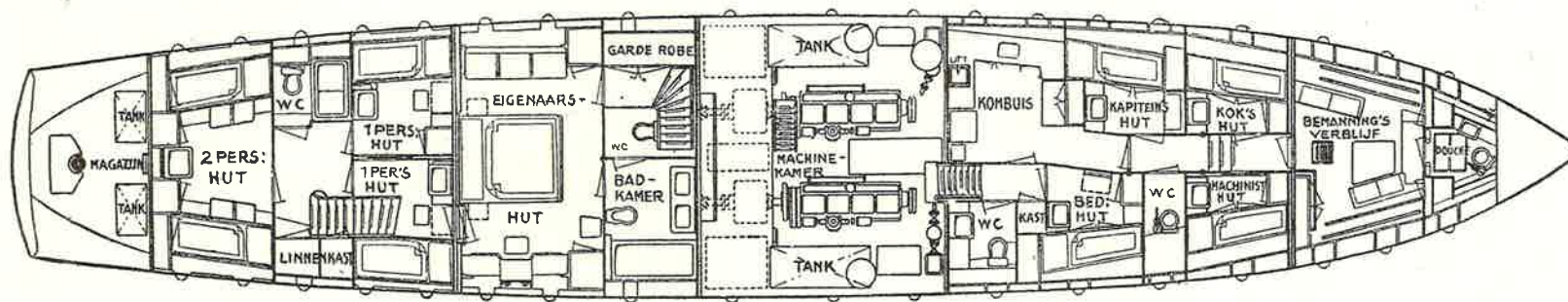
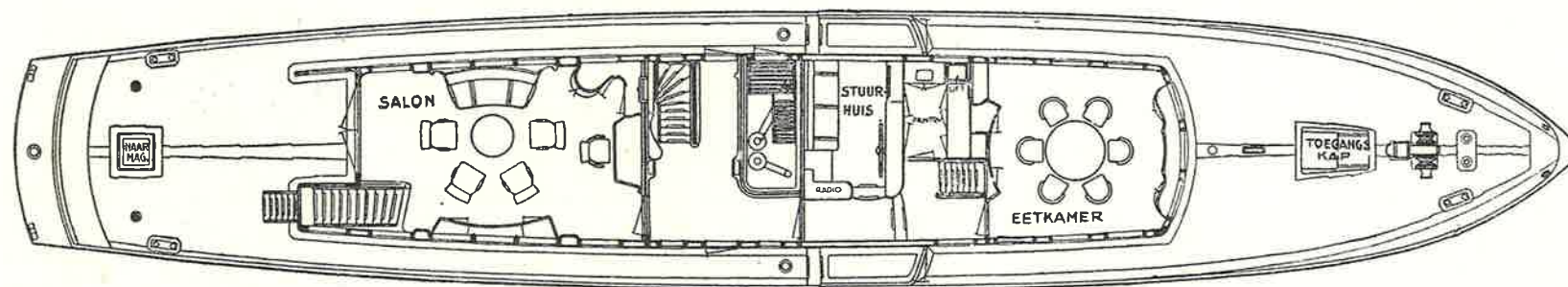
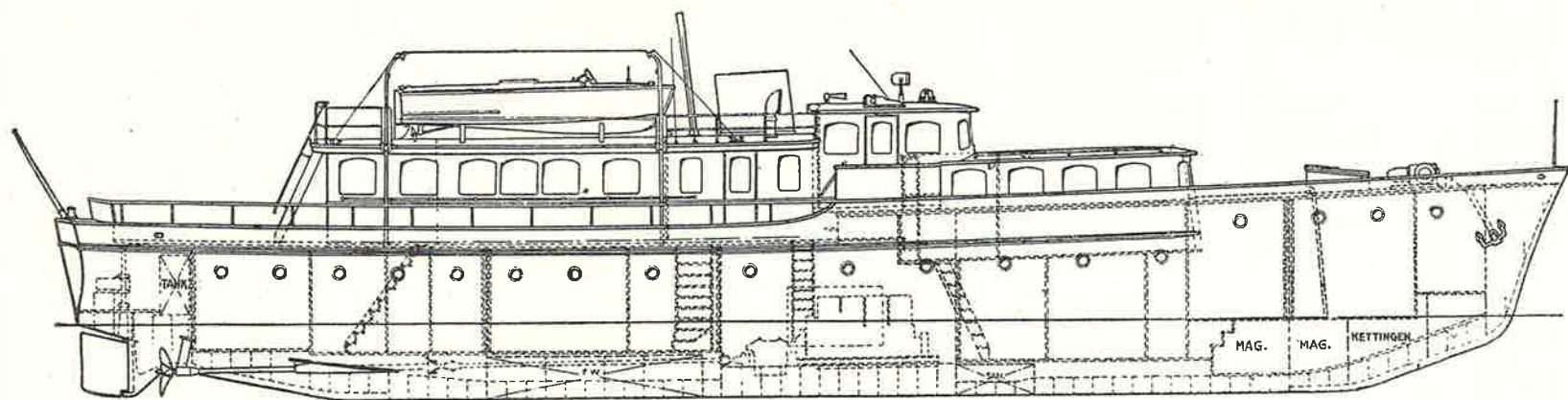
Bij een wandeling door de verschillende vertrekken van het Prinsenjacht valt steeds opnieuw op, dat de inrichting blijk geeft van een verfijnden smaak, die zich vooral niet richtte op het weelderige en pompeuze. Steeds bleef het oog van den ontwerper gevestigd op een prettig aandoende degelijkheid en doelmatigheid in alle onderdeelen.

Onze beschrijving van het fraaie vaartuig is hiermee tot een einde gekomen. Misschien zal het sommige lezers nog interesseeren, dat er onder de vloeren tanks zijn voor  $3\frac{1}{2}$  ton zoetwater en voor vuilwater, terwijl in het voorschip de ruimte onder den vloer als bergplaats en kettingruim gebruikt wordt.

Het Prinsenjacht „Piet Hein”, ontstaan als een uiting van verknochtheid van het Nederlandsche volk jegens zijn Prinses en haar Gemaal, vervaardigd met de beste zorgen, het beste kunnen van allen, wien een onderdeel van dit groote werk toevertrouwd werd, zal ongetwijfeld op de beste wijze zijn bestemming vervullen. Moge dit vorstelijke schip ertoe bijdragen om de banden, die de Nederlandsche natie aan het Oranjehuis binden, nog te verstevigen!



*De 2-persoons logeerhut  
Foto links; één der 1-pers. logeerhutten*



Zij-aanzicht, hoofdek en indeelingsplan van het Prinsenjacht „Piet Hein”, ontwerp: H. W. de Voogt.



# De Kapitein

door H. C. A. van Kampen

Eenige weken voor de tewaterlating van het Prinsenjacht trof ik aan de Amsterdamsche Scheepswerf, waar hij zich vol belangstelling van den voortschrijdenden bouw op de hoogte stelde, den heer *Otte Blom*, den aanstaanden kapitein van de „Piet Hein”, en in een rustig hoekje had ik een geanimeerd gesprek met hem, waarin wederzijds allerlei herinneringen aan zeiltochten in de Engelsche wateren werden opgehaald. Daartusschen door vertelde hij mij eenige bijzonderheden over zijn leven, die waard zijn in dit Gedenkboek te worden opgenomen.

O. Blom werd in 1894 te Hindeloopen geboren en stamt uit een gezin, dat sedert geslachten aldaar de visscherij uitoefende. In de Staversche jollen, voor dat doel te Hindeloopen in gebruik, raakte hij als kind reeds met het natte element vertrouwd en leerde hij het bestaan van den varensman waardeeren en liefhebben. Blom voelt zich nergens meer thuis dan op het wijde water, hij houdt van ruime vergezichten en zou het op den duur tusschen de vier muren van een kantoor- of ander lokaal niet kunnen uithouden. Hij raakte verzeild in de vrachtvaart en voer lang op een houten tjalk de Zuiderzee rond. De ware school om „schipper” te worden! En schipper werd hij, later op een klipper, tenslotte op jachten. Zijn eerste jacht was de schoener „Mollyhawk” van den heer v. d. Lely en later werkte hij ook in de scheepstuigerij van zijn patroon te Maassluis, waar hij trouwde. Vervolgens nam de heer Ir. van Rietschoten hem in zijn dienst en was hij achtereenvolgens schipper op diens zeiljachten „Fram” (het gewezen 10-meterjacht „Leopoldine”), waarmede vele wedstrijden gevaren werden, „Freya”, „Copeja” en tenslotte het zeer zeewaardige, op de Amsterdamsche Scheepswerf gebouwde, kitsgetuigde jacht „May Be”, waarmede talrijke tochten naar de Engelsche zuidkust en de Oostzee gemaakt werden.

Dat Blom niet alleen in de praktijk, maar ook in de theorie van het varen goed thuis is, blijkt wel daaruit, dat hij aan de Schippersvakschool te Rotterdam reeds sedert een tiental jaren les geeft in de beginselen der zeevaartkunde en het kaartpassen. Ook splitsen en knopen wordt aldaar door hem onderwezen. Hij is tevens lid van de examencommissie van het Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.

Uit een groot aantal sollicitanten werd O. Blom gekozen om de „Piet Hein” veilig te manoeuvreren over de Nederlandsche wateren en misschien ook wel eens daarbuiten. En ik ben ervan overtuigd dat men een goede keus gedaan heeft!



# Waar het Prinsenjacht zal varen



*De wateren, die voor de „Piet Hein”  
openstaan en alle provinciën voor haar  
toegankelijk maken*

# Tewaterlating, Proeftocht, Overdracht, Vlootrevue

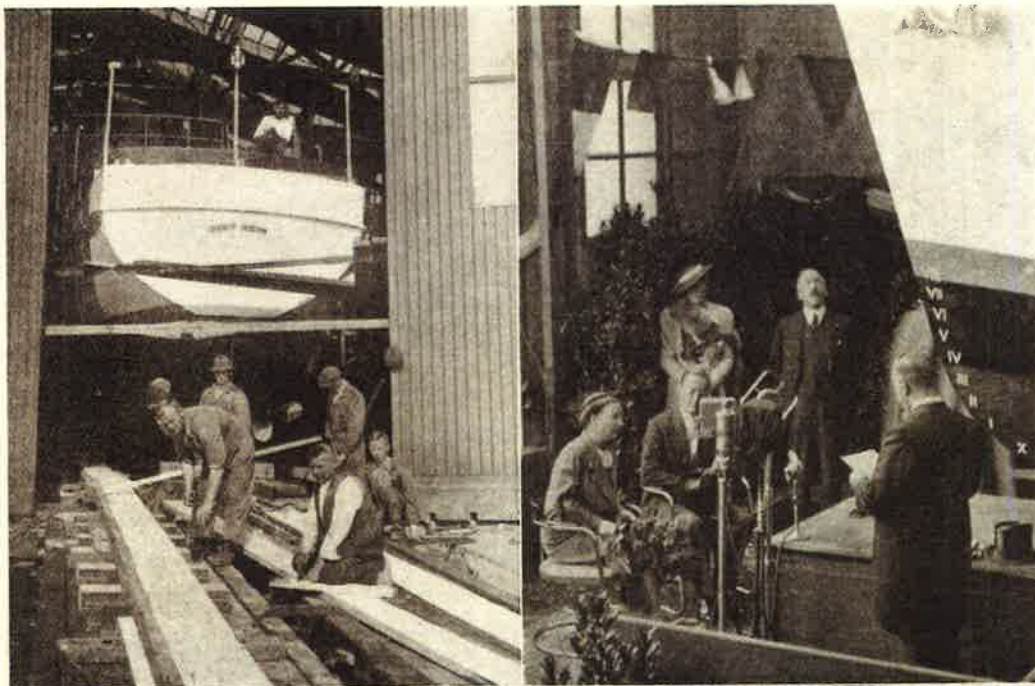
*door H. C. A. v. Kampen*

In Augustus volgden de groote dagen in de geschiedenis van het Prinsenjacht „Piet Hein” elkaar snel op. Op 14 Augustus werd het schip te water gelaten; een week later volgde de technische proeftocht en op 28 Augustus werd het feestelijk overgedragen aan de hooge eigenaren.

De tewaterlating van de Amsterdamsche Scheepswerf vond plaats bij niet zeer fraai, winderig en koud weer. Talrijke genoodigden hadden zich in de feestelijk versierde bouwloods verzameld, zoo de leden van het Comité voor het Nationale Huwelijksgeven en van de subcommissie van dit comité, dat de technische bijzonderheden van den bouw behandelde, verder de bestuursleden van de Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging en van de Kon. Marine Jacht Club, van welke beide vereenigingen de Prins lid is, en verschillende autoriteiten als de heer E. Boekman, plaatsvervangend burgemeester van Amsterdam, de havenmeester W. N. v. d. Poll, de waterschout Adm. Quant, en vele anderen. Voor Hunne Koninklijke Hoogheden was een tribune gemaakt bij den voorsteven van het jacht, dat in den glans van zijn nieuwe verf en lak te pronken lag op de helling, die met vet extra glad gemaakt was. Tegen drie uur arriveerde het Prinsenpaar en na een toespraak van den bouwer, den heer G. de Vries Lentsch Jr., die de hooge bezoekers in zijn werf welkom heette, geschiedde de tewaterlating door de Prinses, die



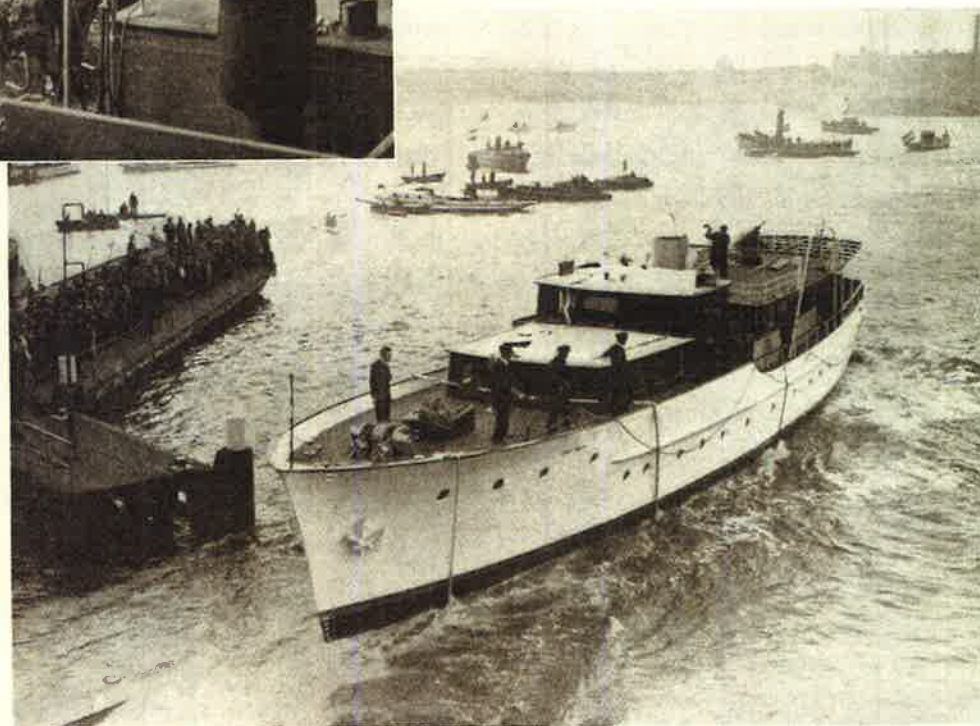
*Na vrijwel volbrachten arbeid een gemoedelijke conferentie. Drie leden van de technische commissie, de Heeren Prof. Vossnack, Crone en Loeff, in gesprek met den ontwerper, den Heer de Voogt*



jacht, welks fraaie vormen zich af-  
teekenden tegen de nevelachtige con-  
touren van Amsterdam. Bewonderend  
keken de aanstaande eigenaars, die  
zich naar het eind van de helling  
hadden begeven, het na.

Daarna hield Mr. Trip, voorzitter  
van het Comité van het Nationale  
Huwelijksgeschenk, een uitvoerige  
rede, waarin hij hulde bracht aan  
hen, die aan de totstandkoming van

met een fraai bewerkt bijtje het koord  
doorhakte, dat met de laatste beletselen  
voor het afloopen in verbinding stond. Op  
hetzelfde oogenblik knalde de champagne-  
flesch aan stukken, het schuimende vocht  
droop langs het schip. En reeds zette dit  
zich in beweging, snel gleed het langs de  
helling en het bereikte zijn element in het  
grauwe water van het IJ, waar talrijke  
vaartuigen het onder misthoorngeloei op-  
wachtten. Dadelijk werd de mast gezet en  
verschenen de pavoiseervlaggen op het  
58





*De foto's toonen U achtereenvolgens het gereed-  
maken van de helling, de toespraak van den  
Heer de Vries Lentsch, het tewaterglijden van de  
Piet Hein, nagekeken door het Prinselijk Paar  
en den Heer de Vries Lentsch en ten slotte de  
toespraak van Mr. L. J. A. Trip*

het fraaie vaarttuig hun beste krachten gegeven hadden en de hoop uit-  
sprak, dat het de aanstaande eigenaars trouw zou dienen en zou bijdragen  
tot hun gezondheid en hun geluk. De heer Trip besloot met een driewerf  
hoezee voor de Prinses, den Prins en de „Piet Hein”.

Dat was het eerste tafereel van de laatste acte van de totstandkoming  
van de „Piet Hein”.

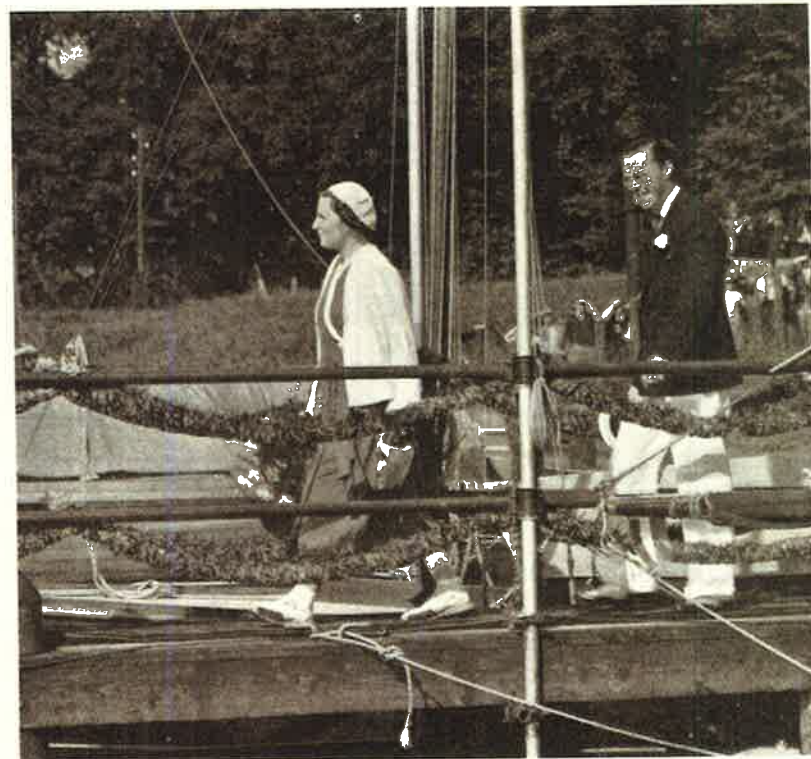
Een week later volgde een nieuw tafereel. Die week was er hard ge-





werkt en nòg was de binnenafwerking van het jacht lang niet gereed. Maar het hart van het schip, de machinekamer, was in orde en Zaterdag 21 Augustus koos het 't ruime sop voor den technischen proeftocht. Belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van elk schip. Een soort examen. Een examen, dat de „Piet Hein” met glans doorstond. Een groot deel van de technische commissie maakte den tocht mee, verder de ontwerper, de bouwer met zijn staf, personeel van den motorfabrikant, van den leverancier der elektrische installatie, monteurs, electriciens, enz. Een schip vol menschen dus en ook nog vol rommel, want als gezegd was er in de verblijven veel nog niet gereed. Nog woei de ASA-wimpel van den mast, want nog was het vaartuig eigendom van de werf, wiens eigenaar, De Vries Lentsch, het roer hanteerde. Koers werd gezet naar de Oranjesluizen en op weg daarheen werd wat gema-  
noeuvreerd om de bestuur-  
baarheid en de keerkoppe-  
lingen te beproeven. Na  
vlug schutten in de Oranje-  
sluizen werd de Zuiderzee  
bereikt, waar het sturen  
bij verschillende snelheden  
bepoefd werd. Om rustig  
te sturen in dit ondiepe  
water zal de snelheid niet  
opgevoerd mogen worden.

Met vreugde werd geconstateerd, dat het schip geen spoor van trilling vertoonde, dat het geluid der motoren niet hinderlijk was en dat de uitlaat vrijwel onzichtbaar was. Met een 7 mijlsvaart ging het naar het Krabbersgat, dan naar Den Oever, waar doorgeschut werd om door te varen naar Den Helder, waar voor den nacht werd vastgemaakt.



Den volgenden morgen werd langs de kust van Texel gevaren, waar de snelheid opgenomen werd op de gemeten mijl, die aldaar is uitgezet. Tweemaal werd met volle kracht gevaren, de motoren draaiden de 700 toeren, waarop de reguleurs waren afgesteld, en uit de vier opgenomen tijden werd een snelheid van ruim 12 knopen becijferd. Daarna werd de proef herhaald bij 600 en bij 500 omwentelingen, waarbij snelheden van ruim  $10\frac{1}{2}$  en 9 knoop werden gemeten. Ook werd de draaicirkel bekeken met het roer hard aan boord, een cirkel met een middellijn van ongeveer drie scheepslengten. Dan



volgde een stopproef. De motoren draaiden op volle kracht en toen de voorsteven ter hoogte van een boei was, werden ze op volle kracht achteruit gezet. Een krachtproef, die alleen in geval van nood herhaald zal mogen worden, maar die aantoonde, dat

het jacht een stopweg heeft van juist zijn lengte: toen het stil lag was de boei gelijk met den spiegel gekomen. Met volle kracht werd toen gevaren naar het Kornwerderzand en de motoren bleken 't uitstekend te doen. Proeven betreffende de gehoorigheid in het schip hadden mede de beste resultaten en hetzelfde kan gezegd worden van een hellingsproef: de stabiliteit is uitstekend.

Hoogst voldaan met den uitslag van het „examen” keerden de examinatoren huiswaarts.

Het laatste tafereel werd tot een geestdriftige apotheose. Het was dat van de feestelijke overdracht



van het jacht aan zijn hoge eigenaren en van de begroeting van dezen door hun mede-jachteigenaars, vereenigd in een feestelijke revue van pleziervaartuigen op het Buiten-IJ.

Tegen 4 uur op 28 Augustus kwamen de Prinses en de Prins met een klein gevolg, waarbij Prins Aschwin, aan boord van het jacht, dat ligplaats genomen had in de jachthaven te Muiden. Het stille Zuiderzee-stadje was in groote opwindig door het hooge bezoek en toen het gezelschap bij de wallen van het aloude Muiderslot de auto's verliet om zich aan boord te begeven, schalden overal de toejuichingen los. Dadelijk daarop werden de landvasten losgegooid en de

haven uitgevaren naar de Zuiderzee, waar het kleine eskader, bestaande uit het jacht, een persboot en een paar politiebooten, begroet werd door een drietal watervliegtuigen, een paar particuliere vliegtuigen, en vooral met uithundige geestdrift door een paar autobooten, die springend en buizend als bruinvisschen rondom het statige vaartuig speelden. Intusschen bezichtigden Prinses en Prins de ruime, rustige salons, de keurige slaaphutten, de verdere inrichting van het schip, waarbij de machinekamer niet werd vergeten. Hare Koninklijke Hoogheid was opgetogen, zij zou op het vaartuig willen wonen! En de Prins stelde zich aan het roer, fotografeerde en filmde links en rechts.

Daarna had de plechtige overdracht plaats, met een rede van den heer Ernst Crone, voorzitter van de technische commissie, die den bouw beheerde. De Prins antwoordde, sprak, mede namens Hare Koninklijke Hoogheid, zijn voldoening en zijn dank uit, en overhandigde den heer Crone uit naam van Hare Majesteit de Koningin het officierskruis van de Huisorde van Oranje, uit erkentelijkheid voor de zorg en werkkraft, die hij bij de totstandkoming van dit geschenk der natie had betoond.

Dan riepen zon en licht de Prinses en den Prins, thans jachteigenaren, weer naar de dekken. De Prins hanteerde het stuurrad, filmde en fotografeerde, en de Prinses nam plaats op het hooge, zonnige sloependek, terwijl het jacht koers zette naar het Buiten-IJ, waar een bosch van masten zichtbaar was: de revue van pleziervaartuigen, bijeengekomen om het Prinselijk echtpaar in hun rijen op te nemen.

Welhaast duizend vaartuigen lagen daar bijeen, eerst bidders van Bunschoten en Marken, passagiersbooten, volbeladen met menschen, en dan, voorbij den vuurtoren, jachten in lange rijen, aan beide zijden van de vaargeul op het Buiten-IJ, zeil- en motorjachten, alle bevlagd en gepavoiseerd. Sterke kleuren, rood en blauw en wit en geel, lange oranje wimpels aan de toppen der masten, teekenden zich af tegen het lichte blauw van den wolkenloozen hemel. Hier en daar







deden zich de eerste maten van het Wilhelmus hooren of het schallende refrein van het Piet Hein-lied. Er werd gejuicht en hoezee geroepen, gesalueerd met natievlaggen, gezongen en muziek gemaakt. Weer was dit een gelegenheid waarbij het flegmatieke Nederlandsche volk in geestdriftige beroering raakte.

Na het schutten door de Oranjesluizen volgde een tweede geestdriftgolf: van de kanovaarders en roeiers, op het Binnen-IJ bijeengekomen. En daarna werd doorgevaren naar de Sixhaven van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, waar het Prinsenjacht een vaste ligplaats kreeg.

Nederland heeft, na jaren, weer een vorstelijk jacht. De admiraliteitsjachten van vroegere eeuwen, de stoomjachten „De Leeuw” en „De Valk” in de negentiende eeuw en de particuliere jachten van Prins Hendrik, den tweeden zoon van koning Willem II, waren zijn voorgangers. Moge de „Piet Hein” een waardige opvolger zijn en besluiten wij, met het jacht een welgemeend en in de letterlijke beteekenis van het woord op te vatten „vaar wel!” toe te roepen.



# SCHENKINGEN

## AANGEBODEN DOOR PARTICULIEREN EN VEREENIGINGEN

Het actief dienende militaire Marine-personeel in Nederland en de overzeesche gewesten ..	kijkers en biografie van den Admiraal Piet Heyn.
Kweekschool voor de Zeevaart, Amsterdam .....	putsen en kurkezakken.
Matrozen Instituut „Pollux” van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, Amsterdam .....	gespekte matten.
Burgerij van Warmond .....	glaswerk.
Stoomvaart-Maatschappij „Nederland”, Amsterdam” .....	} tafelzilver.
Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam .....	
Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Amsterdam .....	
Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam .....	zilveren theestel.
Fédération du Yachting Belge, Brussel .....	scheepsbel.
De Nederlandsche watersport-beoefenaren, op initiatief van de: Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersportverenigingen .....	} motorbijboot en roei-zeilsloop.
Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club .....	
Nederlandsche Roeibond .....	
Noord-Nederlandsche Watersportbond .....	
Nederlandsche Kanobond .....	
Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, Amsterdam .....	vlag en standaard, eere-voorzitter.
Mevrouw W. P. Ruys—van Hoboken, Rotterdam .....	linnengoed.
D. G. van Beuningen, Rotterdam .....	radio-telefonie-toestel.
Nederlandsche Bond tot het redden van drenkelingen, Amsterdam .....	reddingsmateriaal.
Nederlandsche Vereeniging van Huisvrouwen, 's-Gravenhage .....	inrichting van de keuken, keuken-linnengoed en zilveren trommels.
Comité van Groningsche Vrouwen, Groningen .....	tafellinnen.
Bond van Vrouwelijke Studenten Vereenigingen, Groningen .....	internationale seinvlaggen.
Watersport-Vereeniging IJsselmonde, IJsselmonde .....	stuurrad.
Bond van Hoogere Politie-ambtenaren in Nederland, Gouda .....	electriche looplantaarn.
Burgerij van Oud-Delfshaven, Delfshaven .....	plaque van Piet Heyn.
Deutscher Turn- und Ruder-Verein, Den Haag .....	barograaf en thermometers.
Schippersvereeniging „Schuttevaer”, Santpoort .....	Schuttevaers-almanak.
Nederl. Vereeniging van Gezagvoerders bij de Binnenvaart, Amsterdam .....	klok en barometer.

Ancient Order of Foresters, Amsterdam .....	dekmeubelen.
Klaas Knop, Terschelling .....	allemansend.
J. H. Speenhoff, Scheveningen .....	vlaggestokken.
Rosenthal Porzellan, München .....	eetservies.
Nederlandsche Vereeniging van Jachtschippers, Amsterdam .....	internationaal seinboek.
Dr. J. P. Backx, Mr. F. J. Brevet, Mr. H. C. Hintzen, C. van Stolk, W. B. K. Verster, Rotterdam .....	gastenboek.
Kon. Ned. Toeristenbond A. N. W. B., Den Haag .....	kaarten en gidsen.
Royal Yacht Club et Motorboat Club des Flandres, Gent .....	Cocktailshaker.
Vereeniging tot Behartiging der Stoomvaart Belangen in Nederland, Amsterdam .....	Navigatie-middelen.

## AANGEBODEN DOOR HANDELSONDERNEMINGEN

Kodak N.V. Holland, Den Haag .....	„Cine Kodak Acht“-uitrusting.
Hermann A. Schreuder & Co., Schoonhoven .....	verf.
N.V. Fabriek van Lakken en Vernissen, v.h. K. Kiewiet de Jonge, Groningen .....	hydrant-blanke bootlakken.
N.V. Lak-, Vernis- en Verffabriek Molijn & Co., Rotterdam .....	„Super Moline en Molinol S.V.“ en „Moluco S.V.“ Loodijzermenieverf”
Tollens & Co., Rotterdam .....	menie, verf, enz., voor het buiten-schilderwerk.
J. L. H. Smits & Co., Amsterdam .....	huidverf.
Duller & Co., Amsterdam .....	bladgoud en rollen-goud.
N.V. Handelsvennootschap v.h. Hend. <sup>k</sup> Veder, Rotterdam .....	zeiltuig, kleeden en tenten.
Zaltbommelsche Schroevengieterij A. P. van Voorden & Co., Zaltbommel, .....	scheepsschroeven.
N.V. 's-Hertogenbossche Schroevengieterij M. Lips, 's-Hertogenbosch .....	scheepsschroeven.
Nederl. Telegraaf Mij. „Radio-Holland”, N.V., Amsterdam .....	radio-installatie.
N.V. „Balsa-Renoco”, Den Haag .....	zwemvesten.
N.V. Butagas, Den Haag .....	Butagas kook-installaties.
Koelrad, N.V., Amsterdam .....	electr. gekoelde D. K. W.-kast.
N.V. Observator, Rotterdam .....	kompas.
Gebrs. Boer Wijnkooperij van 1795, Vlaardingen .....	wijnen, champagne, whisky en gedistilleerd.
Klaas Knop-fonds, Terschelling .....	schiemanswerk.
Van Rietschoten en Houwens' Electrotechnische Mij., N.V., Rotterdam .....	electrische installatie en schakelbord.
N.V. Electrotechnische Industrie v.h. Willem Smit & Co., Slikkerveer .....	dynamo.
Nederlandsche Mij. van Kogellagers S K F, Amsterdam .....	tunnelasblokken.

Nederlandsche Scheepsbouw-Mij., Amsterdam .....	betimmering v. h. Prinselijk slaapvertrek en badkamer.
Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation, Wageningen .....	tankproeven.
N.V. Magazijnen v.h. Meddens & Zoon, Den Haag .....	uniformen.
N.V. Amsterdamsche Chinine-fabriek, Amsterdam .....	verbandtrommel.
N.V. Rubberfabriek „Vredestein”, Loosduinen .....	rubber vloer- en trapbedekking.
N.V. Nederl. Instrumenten- en Electriche Apparaten-Fabriek „Nieaf”, Utrecht .....	electriche meetinstrumenten.
N.V. Noord-Nederl. Fabrieken van Ledikanten, Matrassen en Stalen Meubelen, C. Rademaker & Zoon, Winschoten .....	matrassen, peluwen, kussens.
Ir. J. L. Th. Groneman w.i. Ingenieursbureau, N.V., Hengelo .....	roestvrij stalen wandbekleding, gootsteen en kabel.
N.V. v.h. Gebroeders Merens, Haarlem .....	rubber matten.
N.V. Machinefabriek, IJzer-, Staal- en Metaalgieterij, v.h. Bakker & Co., Ridderkerk .....	schroefasuishouders.
N.V. de Goudsche Machinale Garensponnerij, Gouda .....	hennep-touwwerk.
N.V. Handelscompagnie, Rotterdam .....	rubber stootwillen.
N.V. Stoomlinnenfabrieken J. Elias, Eindhoven .....	badhanddoeken.
W. J. van Hoogerwou & Zonen, Boxtel .....	onthijststel.
N.V. Linnenfabrieken E. J. F. van Dissel & Zonen, Eindhoven, .....	badlakens, glas- en handdoeken.
N.V. Boek- en Steendrukkerij „De Fakkel”, v.h. B. van Mantgem, Amsterdam .....	schrijfpapier.
Blikman en Sartorius, Amsterdam .....	portable schrijfmachine.
Nederl. Wapenhandel v.h. Joh. Munts, Amsterdam .....	wapen-uitrusting.
H. Hussem Jr., Rotterdam .....	Scintilla starter en dynamo.
N.V. Martens' Brandkastenfabriek, Doetinchem .....	safe-kast.
N.V. Wijnhandel v.h. Wed. H. Rahder & Zoon, 1775, Amsterdam .....	wijn.
W. A. M. Daniels, Rotterdam .....	uurwerken.
Koninklijke Nederlandsche Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Schiedam .....	boekwerk „Het Prinsenjacht Piet Hein”
L. J. Harri, Amsterdam .....	log
Victoria-Bron N.V., Amsterdam .....	Victoria-water
W. J. Lauwers, Amsterdam .....	barometer.
Ned. Maatschappij „Sogedis” N.V., Den Haag .....	anti-zeeziektetoestellen „Asa”.

# INHOUD

VOORWOORD . . . . .	Mr. L. J. A. Trip	Voorzitter van het Algemeen Comité tot aanbieding van een Nationaal Huwelijksgeſchenk
PIET HEYN . . . . .	Kol. J. C. M. Warnſinck	Privaat-docent in de Maritieme Geſchiedenis van Nederland aan de univerſiteiten van Amsterdam en Leiden
DE VOORGANGERS VAN HET PRINSELIJK JACHT . . . . .	G. C. E. Crone	Lid van het Bestuur van het Nederlandsch Historiſch Scheepvaart Museum te Amsterdam
HOE HET JACHT TOT STAND KWAM. . . . .	Ernst Crone	Voorzitter van de Technische Commissie, belast met den bouw van het Prinselijk Jacht
ONDERZOEK VAN HET PRINSELIJK JACHT IN DE SLEEPTANK TE WAGENINGEN . . . . .	Ir. W. P. A. v. Lammeren	Ingenieur bij het Scheepsbouwkundig proefstation te Wageningen
HET PRINSENJACHT „PIET HEIN” . . . . . HET SCHIP EN ZIJN INRICHTING	H. C. A. van Kampen	Hoofdredacteur van „De Waterkampioen”
DE KAPITEIN . . . . .	H. C. A. van Kampen	Hoofdredacteur van „De Waterkampioen”
TEWATERLATING, PROEFVAART, OVERDRACHT, VLOOTREVUE	H. C. A. van Kampen	Hoofdredacteur van „De Waterkampioen”