

Piet Heyn (1577-1629)

Tekst gedeeltelijk ontleend aan "17e-eeuwse admiralen en hun zeeslagen" door Drs. T. van Gent.



Piet Heyn dankt zijn grote faam als een van Nederlands bekendste admiralen aan slechts een enkel wapenfeit, de verovering van de Zilvervloot op 9 september 1628.

Toch bestaat zijn carrière ook uit vele andere gebeurtenissen, die hem bestempelden als een zeer bekwaam zeeman. Zijn belang voor ons land is eigenlijk het meest gevestigd in de laatste drie maanden van zijn leven, toen hij een vernieuwing en professionalisering van de oorlogsvloot in gang zette, die door zijn opvolgers zou worden voortgezet en die de grondslag vormde voor de hegemonie die wij met onze vloot in de 17e-eeuw over de wereldzeeën vestigden en waar Nederland uiteindelijk misschien zelfs wel zijn soevereiniteit aan dankt.

Pieter Pieterszoon Heyn werd op 25 november 1577 in Delftshaven geboren als de zoon van een commandant van een klein oorlogsschip, dat konvooidiensten voor haringvissers verrichtte. Later werd vader Pieter koopvaarder.

De jonge Heyn leerde het vak al heel vroeg aan boord bij zijn vader, dat bracht beiden in 1598 tot 1602 in Spaanse gevangenschap als galeislaaf. Korte tijd na zijn bevrijding door een gevangenenruil werd hij schipper van "De kleine Neptunus" maar werd echter weer gevangen genomen door de Spanjaarden en toen kwam hij pas in 1607 vrij. Hij monsterde meteen dat jaar aan als stuurman op een VOC-schip naar Oost-Indie. Het hoge sterftecijfer tijdens die tochten maakte dat hij als schipper van de "Hollandia" terug kwam. De volgende jaren bleef hij als schipper varen op de Middellandse Zee. In 1622, 45 jaar oud, kon hij als vermogend man de zee vaarwel zeggen en op de wal gaan rentenieren.

De Staten deden echter een beroep op ervaren schippers om de oorlogsvloot te bemannen en het land tegen de Spanjaarden te beschermen. Heyn trad in 1623 in dienst van de W.I.C. als vice-admiraal over een vloot van 26 schepen onder admiraal Willekens. De West-Indische Compagnie was in tegenstelling tot de V.O.C. niet in de eerste plaats een handelshuis, maar veeleer een op militaire leest geschoeide organisatie voor gelegaliseerde kaapvaart met Kapersbrieven die door de Staten of de Prins van Oranje waren uitgeschreven. Een in die tijd alom internationaal aanvaardde vorm van militaire tegenwoordigheid.

De verovering van de zilvervloot op 9 september 1628. Nederlandse scheepslieden enteren vanuit kleine sloepen de galjoenen van de Spaanse zilvervloot die in de baai van Mantanzas zijn vastgelopen.
Atlas van Stolk 1664.



Deze kaapvaart op West-Indie was uiterst lucratief. Spanje en Portugal hadden uitgestrekte bezittingen in suiker- en tabaksplantages en goud en zilvermijnen. Het handelsverkeer van die landen met Europa was een dankbare prooi. De Engelsen stuurden ieder jaar een vloot naar het Caraïbische gebied om de jaarlijkse Zilvervloot te overheersen, doch slaagden daar nimmer in. De eerste tocht naar de West was al vrij succesvol. Men veroverde San Salvador, maar slaagde er niet in een groot

slavendepot in te nemen. In 1625 keerde de vloot terug. Nog datzelfde jaar voer Heyn weer uit, ditmaal als admiraal over een kleine, vrij zwakke vloot van slechts 14 schepen. In een gevecht in 1627 verloor hij twee van zijn eigen schepen, maar kon bij thuiskomst in Nederland melden dat hij in totaal 38 schepen op de vijand had buitgemaakt. De Heren XIX van de W.I.C. beloonden hem o.a. met het commando over een vloot van 31 schepen, en 4000 man, die met de buit van zijn eerste expeditie gefinancierd was.

Nu beschikte hij eindelijk over een vloot die sterk genoeg was om de Zilvervloot te overheersen. Hij hoefde hem alleen nog maar te vinden. Na enig wachten had hij geluk, in de nacht van 8 op 9 september was de Spaanse Zilvervloot vanuit Mexico langs Havana op Cuba gevaren en voer zo recht in de handen van de Nederlanders in de baai van Matanza. De Spanjaarden trachten nog te vluchten, maar dat mislukte o.a. omdat 4 galjoenen in de baai van Matanzas aan de grond liepen. De bemanningen verlieten de schepen en vluchtten de bergen in, de vloot bijna zonder slag of stoot (er werd slechts een Nederlandse matroos gewond) aan Piet Heyn latend.

Bij thuiskomst wachtte hem een ware triomftocht. Die echter niet gepaard ging met een overeenkomstige beloning. Heyn kreeg slechts f 7.000,== van de f 12 miljoen die hij buit maakte. Hij weigerde verder voor de W.I.C. te varen als niet een aantal van zijn eisen m.b.t. honorering en bevoegdheden zouden worden ingewilligd.

Toen de Heren XIX aarzelden, aanvaardde hij het aanbod van de Prins van Oranje, de stadhouder Frederik Hendrik om het opperbevel over 's Landt's Vloot te aanvaarden als luitenant-admiraal van Hollandt en West-Friesland. Hij werd aldus de eerste

De baai van Mantanzas in de vroege avond op 9 september 1628. In kleine sloepen enteren de Nederlanders de grote Spaanse galjoenen. Inzet: admiraal Piet Heyn en zijn vice-admiraal Hendrik Cornelisz Lonq.
Atlas van Stolk 1659.



admiraal in die rank en zou later opgevolgd worden door Maarten Harpertzoon Tromp en Michiel de Ruyter.

Hij beseftte als eerste, dat een goede moreel van de bemanningen hen tot betere prestaties bracht dan strenge lijfstraffen. Hij maakte een begin met de modernisering van de vloot door o.a. te hameren op discipline, goede voeding en betaling. Een taak die later Maarten Harpertzoon Tromp en na die de Ruyter met dezelfde motieven zouden voortzetten.

Hij heeft helaas niet lang zijn denkbeelden kunnen realiseren, want amper drie maanden na zijn benoeming, sneuvelde de grootste kaper die Nederland ooit gekend heeft, Pieter Pieterszoon Heyn, op 18 juni 1629 in een gevecht tegen de kapersvloot uit Oostende.

Schepen die naar Piet Heyn vernoemd werden:

- 1774 Linieschip.
- 1799 Pink.
- 1799 Brik.
- 1803 Kanonneerschoener.
- 1813 Linieschip.
- 1896 Pantserschip.
- 1928 Torpedobootjager.
- 1945 Torpedobootjager.
- 1981 Standaardfregat.

