

PETER PLACIUS EN ZIJN TIJDGENOTEN

Plancius fut l'animateur principal de tous les voyages de découverte hollandaises de cette époque. Ami de Balthasar de Moucheron, il était également intéressé dans les voyages d'exploration vers les côtes septentrionales de la Sibérie et la mer polaire, sous Barends et Hudson. Il organisa en outre la première navigation hollandaise vers l'Inde Orientale, sous les frères Dehoutman, par la voie du Cap de Bonne Espérance, route maritime usitée jusqu'alors pour ainsi dire par les seuls Portugais. Ceci donna lieu, dans la suite, à des démêlés et des batailles navales en règle, surtout quand, en 1602, les diverses compagnies maritimes hollandaises s'unirent pour former la puissante Compagnie des Indes Orientales. Poursuivant son idée de vouloir atteindre l'Extrême-Orient par le Nord, Plancius envoya, entre autres, Jan Cornelisz May avec deux navires, qui cherchèrent vainement un passage dans les eaux du Spitzberg. Il prit aussi une part active dans la pêche à la baleine dans les mêmes parages et s'associa à cet effet à d'autres émigrés flamands.

Avec l'Anversois Guill.-Usselinckx, il organisa des voyages de reconnaissance aux côtes de la Guyane et de l'Amérique du Nord.

Plancius mourut en 1622 et reste célèbre comme un des plus méritants cosmographes et cartographes de son temps. On peut le considérer parmi les créateurs du siècle d'or des Pays Bas.

PLACIUS

ALS PROMOTOR VAN ONTDEKKINGSREIZEN

Door verschillende gezaghebbende tijdgenoten wordt bevestigd dat Plancius de voornaamste aandrijver was tot het stichten van de vermaarde Oost-Indische Compagnie door negen vooraanstaande Amsterdamse kooplieden, met het inzicht schepen voor handelsdoeleinden naar de Oost te zenden, en hoewel hij als dusdanig nooit vernoemd wordt, daar hij zich vermoedelijk als predikant op de achtergrond hield, is het aan te nemen dat hij een der bewindhebbers (bestuurders) der Compagnie was, vooral ook omdat hij geldelijk bij deze ondernemingen geïnteresseerd was.

Daar de Portugezen reeds sedert de reizen van Vasco da Gama, de handelsweg naar Indië om Kaap de Goede Hoop bevoeren en die ook het best kenden, zond Plancius in 1592 de gebroeders Cornelisz en Frederik de Houtman naar Lissabon, om aldaar op bescheiden manier alle nodige inlichtingen omtrent de vaart in die nog weinig bekende zeeën in te winnen. Na hun terugkeer in het vaderland, vertrokken zij in 1595 op de eerste Nederlandse reis naar Oost-Indië, de zogenaamde « Eerste Schipvaart », wel voorzien van zeekaarten, globes, nautische instrumenten, zeilaanwijzingen, aanduidingen over de richting van winden en zeestromingen, de afwijking van het kompas, en wat verder nog bij zo'n onderneming te pas kwam. De opperpiloot (opperstuurman, belast met de navigatie) van De Houtman's vloot was Pieter Dircks Keyser, de beste leerling van Plancius.

In een zeeatlas van 1652 komt een plaat voor, waarop we Plancius afgebeeld zien als onderwijzer in de zeevaartkunde, docerende vanaf de kansel van een kapel te Amsterdam. Dit gebeurde namelijk vijfmaal per week, telkens 's morgens om 9 uur en 's namiddags om 5 uur. Hiervoor ontving hij, o.a. voor het deskundig onderwijs aan de stuurliu van Van Neck's vloot naar Indië, een bedrag van 500 pond Vlaams (3.000 gulden van thans).

Nadat onze landgenoot Balthasar de Moucheron, in 1584, dus nog voor Plancius vestiging te Amsterdam, de Brusselaar Olivier Brunel naar de Kara-Zee gezonden had, kwam hij, gesteund door de Staten van Holland en Zeeland, met een veel breder opgezet plan voor de dag (1593) om de noordelijke zeeën te onderzoeken en wel door de zeestraat van het eiland Waigatsj. Toen Plancius hiervan hoorde, kreeg hij het van de Amsterdammers gedaan, voor eigen rekening een onderzoekstocht naar genoemde streken voor te bereiden; maar in tegenstelling met de Zeeuwse schepen, zou op zijn advies de vaart benoorden Nova Zembla om genomen worden, onder bevel van Willem Barends. Deze drong werkelijk tot bij de Oranje-eilanden op 77° N.B. door, maar werd toen genoodzaakt terug te keren, terwijl de Zeeuwse schepen, na een vijftigtal mijlen door Straat Waigatsj de Kara-Zee te zijn binnengevaren, insgelijks de terugtocht moesten aanvaarden. Kaap Plancius kwam nog geruime tijd nadien op de zeekaarten voor.

In 1595 werd een nieuwe poging ondernomen, doch ditmaal zeilden alle schepen, zowel de Zeeuwen als de Amsterdammers, door Straat Waigatsj. Doch wederom moest deze vloot, tengevolge van de ongunstige ijstoestanden, onverrichterzake terugzeilen.

Plancius leek dus eindelijk toch gelijk te krijgen, en een derde expeditie werd ontworpen, die nog noordelijker zou pogen door te dringen, weder onder bevel van Willem Barends. Deze tocht, met de beroemde overwintering op Nova-Zembla, en gedurende dewelke het Beren-eiland en Spitsbergen ontdekt werden, en tot 81° N.B. werd doorgedrongen, is voldoende bekend. Een doortocht naar het Oosten werd nochtans niet gevonden, en na deze herhaalde teleurstellende ervaringen, werd van verdere pogingen voorlopig maar afgezien, mede omdat na de behouden terugkeer in patria, in 1597, van De Houtman, daardoor de gewone weg naar Indië door de Nederlanders gevonden was. En deze verzuimden niet er ruimschoots gebruik van te maken. Van Plancius' hand bestaat een memorie genaamd « Van de Oost-Indische Zeevaart », behelzende de resultaten van verschillende reizen, alsook een « Naerder verclaringhe van de Oost-Indische Zeevaart » (1599).

In genoemd jaar werd door een aantal naar Amsterdam uitgeweken Zuid-Nederlanders de « Nieuwe

Brabantse Compagnie» opgericht, die echter in 1601 reeds met de oudere Compagnie samensmolt onder de benaming «Verenigde Compagnie op Oost-Indië van Amsterdam» en waarvan Plancius de bevoegde raadsman bleef. Ook de Zeeuwse Compagnies sloten aaneen, teneinde een ongewenste mededinging onder elkaar te vermijden en samen gemakkelijker het hoofd te kunnen bieden aan de Portugezen welke deze indringers natuurlijk met een kwaad oog bekeken, zodat wrijvingen en zelfs geregelde zeeslagen niet uitbleven. In 1602 werden dan nogmaals alle bestaande compagnieën verenigd onder de naam «Verenigde Oost-Indische Compagnie» (de V. O. C.). Er is jammer niets met zekerheid bekend omtrent de werkzaamheid van Plancius als kartograaf van deze nieuwe onderneming.

Intussen hadden ook de Engelsen, van hun kant, hun bemoeiingen voor het zoeken naar een noordelijke reisweg naar Indië voortgezet, en naderhand werd het idee zelfs in Nederland weer opgevat, waar de Engelse piloot (zeevaarder) Henry Hudson in dienst genomen en met een soortgelijke opdracht werd belast, namelijk, volgens de aanwijzingen van Plancius, weer om de Noord-Oost. Dirck van Oss, nog een emigrant uit Antwerpen, was een der promotors van Hudson's reis. Doch eenmaal goed buitengaats en bij de Noordkaap aangekomen, wendde Hudson de steven naar Amerika, zodat van het oorspronkelijke opzet niets terecht kwam. Ook de Zuid-Nederlander Le Maire zond in 1609 een schip uit, met nogmaals hetzelfde doel, onder Melchior Van den Kerckhove, behorende tot een voorname Vlaamse familie uit Leuven, doch alweer zonder resultaat. Waarschijnlijk werd hier niet verder gezeild dan Straat Waigatsj. Deze Van den Kerckhove was dezelfde die tien jaren vroeger met admiraal Van der Does slag leverde tegen de Spanjaarden. Lemaire leefde in openlijke vijandschap met de V. O. C. daarin gesteund door talrijke vrienden die met het handelsmonopolie der Compagnie geen vrede konden nemen en zich zelfs tot haar buitenlandse mededingers wendden. Lemaire begaf zich daartoe naar Parijs, waar hij ook zijn landgenoten Moucheron, de vlootvoogd Joris van Spilbergen en Plancius ontmoette, en waar onderhandelingen plaats hadden met de vertegenwoordigers van koning Hendrik IV met het oog op het stichten van een Franse Oost-Indische Compagnie. Dit verklaart waarom Van den Kerckhove opdracht gekregen had om, in geval van succes op zijn tocht, de nieuwontdekte zeeweg in naam van Frankrijk in bezit te nemen. Deze Franse plannen vielen echter in duigen, door de dood kort nadien van de Franse koning.

Nog meerdere tochten werden ondernomen op aanstichting en onder toezicht van Plancius de onvermoebare, die beweerde dat men, door immer noordwaarts te koersen, ten slotte open zee zou vinden die de schepen over de Noordpool zou brengen en zo verder naar Japan. en op die route zouden ze

zeker met geen Spanjaarden of Portugezen af te rekenen hebben.

De voornaamste van deze reizen was die onder aanvoering van Jan Cornelisz-May die in Maart 1611 met twee vaartuigen van Texel in zee stak. Op elk der beide schepen bevond zich een Zuid-Nederlander als commies (die dus heel wat te zeggen hadden). Het verluidt dat deze beiden, een zekere Ernest Van de Wal en de tweede Pieter Aerts, oorspronkelijk met het plan voor de dag gekomen waren om tegelijkertijd zowel de Noord-Oost als de Noord-West passage te verkennen, en ze zouden daartoe de instemming van de ter zake almachtige Plancius weten te verkrijgen hebben. Wat er van zij, vijf lange maanden kruisten ze tevergeefs in de noordelijke wateren tussen Spitsbergen en Nova-Zembla, overal door het ijs tegengehouden. Daarom werd de steven dan westwaarts gewend, naar de visgronden van Newfoundland en Canada. Toen hier enkele mannen aan land gingen ontstond herrie met de Indianen, waarbij drie man, onderwie een der commiezen, Pieter Aerts, er het hachje bij inschoten, terwijl drie anderen nadien aan hun wonden bezweken. Een der schepen koerste nu naar het zuiden en probeerde met de inboorlingen handel te drijven, en tevens alle nuttige gegevens betreffende land en volk te verzamelen. May echter stevende weer noord-oostwaarts ten einde nogmaals zijn geluk te beproeven om een open vaarwater te vinden, doch alles bleef vruchteloos. Het resultaat van deze reis was zeer ontmoedigend, evenals nog andere pogingen die daar op volgden.

Toch liet Plancius, ondanks al die tegenslagen de moed niet zakken. Hij moest echter ook nog de strijd aanbinden tegen de aanmatigheden der Engelsen, die beweerden de eerste rechten te hebben op de walvisvangst in de wateren om Spitsbergen, dat reeds in 1553 door hun landgenoot Willoughby zou zijn ontdekt. Plancius had geen moeite om in een omstandig gemotiveerd protest de door de Engelsen aangevoerde bewijsgronden te weerleggen. De verschillende Nederlandse reders die bij deze walvisvangst belangen hadden, verenigden zich in een enkele «Noordse Compagnie» (waarbij ettelijke Zuid-Nederlanders zoals Lambert van Tweenhuyzen, Jacob Mercy en Jacob Niquet betrokken waren) waardoor ze in staat waren krachtig tegen de Engelsen op te treden waar zulks nodig bleek. De herhaalde tochten naar Spitsbergen leidden onder meer tot de ontdekking van het eiland Jan Mayen.

Het spreekt vanzelf dat Plancius, zonder wiens voorkennis en medewerking geen enkele belangrijke reis ondernomen werd, eveneens rechtstreeks deel had in de tochten die reeds vroeg door Nederlandse schepen op aandringen vooral van de Antwerpenaar Willem Usselinx werden aangevat naar West-Indië, de «Wilde kust» van Guyana en Nieuw-Nederland (aan de Hudson-rivier in Noord-Amerika).

Het is tevens waarschijnlijk dat hij actief medewerkte aan de in 1598 door Hondius uitgegeven kaart

van Guyana, welke voor de eerste maal de Indiaanse namen der kustvieren vermeldt, en op de hoogte bleek te zijn van de laatste Engelse en Nederlandse reizen in die streken. Het is immers bekend dat Plancius ieder ingeleverd journaal ter inzage kreeg en tevens niet onkundig was van door andere naties gemaakte reizen. Van hem is ook nog de uitgave in 1607 van een grote wereldkaart in twee halfronden.

Peter Platevoet, alias Plancius, overleed te Amsterdam op Pinksterdag 15 Mei 1622. Hij kan beschouwd worden als de grondlegger van de Nederlandse kar-

tografie en is terecht bekend gebleven als een der beroemdste aardrijkskundigen van zijn tijd, zowel als een der grondvesters van Noord-Nederlands Gouden Eeuw en zijn rijk koloniaal bezit.

Hoewel hij het zonder de minste twijfel ruimschoots verdient, heb ik vruchteloos zijn naam gezocht in Verschueren's Modern Woordenboek, dat nochtans aan talrijke veel mindere grootheden een plaatsje inruimt.

A. CORNIL

LA FLOTTE PÉTROLIÈRE FRANÇAISE

In deze bijdrage stelt de uittreedende algemene voorzitter van de Belgische Zeevaartbond vast, dat Frankrijk nog steeds een grote zeevaartnatie is.

Het zeevaartideaal is er levendig gebleven.

Deze vaststelling berust op grond van een bericht, dat verschenen is in het te Parijs uitgegeven tijdschrift « La Revue Maritime ».

In een geest van liefde voor hun land hebben de Franse scheepbouwers een tankersvloot gebouwd, die 70 th. van hun behoeften voldoet. Op een van de nationale werven worden thans zelfs de grootste tankschepen ter wereld gebouwd (52.000 ton).

De h. André geeft deze cijfers ter overweging aan onze landgenoten. Niets kan hun beletten om onder de nationale vlag een gelijkaardige inspanning te doen op het gebied van het vervoer der koolwaterstofverbindingen.

Beaucoup de belges — à tort du reste — considèrent que nos voisins d'Outre-Quéivrain, auxquels nous portons une vive affection, sont surtout remarquables par les créations de Christian Dior, Jacques Fath, ou par les parfums de Rochas.

Peu de nos compatriotes se doutent que la France est une grande nation maritime dans laquelle brûle avec ardeur la flamme de l'esprit marin.

Nous livrons à nos lecteurs, la copie d'un entrefilet paru dans « La Revue Maritime » française, que nous conseillons vivement à nos compatriotes de méditer.

Nous y verrons que le patriotisme des armateurs français les a conduit à construire une flotte pétrolière qui couvre 70 p.c. de leurs besoins.

Tout ce qui est dit dans le dernier paragraphe de cet article est applicable à la Belgique. Nous ajouterons, pour ceux qui pourraient chercher des excuses à notre situation maritime, qu'en France aussi les salaires sont élevés, les lois sociales écrasantes, les syndicats fort vigilants, ceci étant un euphémisme.

« Les importations du pétrole brut ont représenté en 1954, 97 p.c. des besoins français. Ces importations, en provenance du Moyen-Orient et du Vénézuéla, sont effectuées par navires pétroliers.

Le tonnage unitaire de ceux-ci a considérablement augmenté. Les chantiers navals français ont déjà construit plusieurs navires dépassant 30.000 tonnes et ont actuellement en chantier les plus gros super-tankers du monde (52.000 tonnes).

La flotte française au long cours a vu son port en lourd global presque quadruplé par rapport à l'avant-guerre : celui-ci a en effet passé de 425.000 à 1.647.000 tonnes, ce qui permet aujourd'hui de transporter sous pavillon national environ 70 p.c. du pétrole brut nécessaire à la France, à l'Afrique du Nord et à une partie des T.O.M. Cette proportion augmentera dans les années à venir.

Grâce à cet effort qui s'ajoute à ceux entrepris dans le domaine de la production du pétrole (Part française du pétrole de l'Irak Petroleum Cy et production nationale) et du raffinage, l'Industrie du Pétrole peut alléger sensiblement la charge de devises qui pèse sur notre pays ».

Jean ANDRÉ.



DEMANDEZ DOCUMENTATION A S.A. SCANDIAFLEX

BRUXELLES : 18, avenue Broustin. - Téléphone : 25.61.61.

ANVERS : 29, Merksemstraat. - Téléphone : 32.61.61.

GAND : 20, Quai du Compromis. - Téléphone : 22.55.86.

Tradities van de Belgische Zeemacht

Bibliographie : « La Marine de guerre belge 1930-1940 »
door L. LECONTE.

Si les efforts, la persévérance et le sacrifice même de certains officiers de la Marine Royale ont pu entretenir dans les esprits l'idée d'une Force Navale il n'en reste pas moins que cette idée n'a pu se concrétiser que grâce à la présence effective, sur les théâtres d'opérations navales pendant la dernière guerre, d'unités navales spécifiquement belges. C'est dire que tous ceux qui ont pris part aux activités glorieuses des années de lutte font vraiment corps avec les traditions que nous avons le devoir de garder intactes et sans tache, écrit la revue « Neptune ».

Il nous paraît donc opportun de renouveler, à l'intention de nos jeunes marins, la publication de certaines biographies de guerre, qui leur feront mieux comprendre la réalité des efforts et des sacrifices consentis par les anciens.

A tout seigneur, tout, honneur.

Voici l'activité, pendant la guerre 1940-1945, du Commodore Timmermans

..

Indien de inspanning, de volharding en re opoffering van zekere officieren van de Koninklijke Marine hebben bijgedragen om in de gemoederen de gedachte van een Zeemacht in het leven te houden, is het niet minder waar dat deze opvatting enkel kon bewerkstelligd worden door de aanwezigheid op de zeeoperaties en zeeslagen van specifieke Belgische eenheden. Het staat als een paal boven water dat diegene, die deelgenomen hebben aan de glorievolle werkzaamheden in de jaren van strijd, een geheel vormen met de tradities, die wij tot plicht hebben cnaangeroerd en onbezodeld te bewaren.

Het komt ons gepast voor, ter inzicht van onze jeugdige schepelingen, enige levensbeschrijvingen opnieuw te laten verschijnen, opdat zij beter de werkelijkheid van de inspanningen en de opofferingen zouden beseffen die de ouderen ons voorgedaan hebben.

Eer wie eer toekomt.

Ziehier de bedrijvigheid, gedurende 1940-1945, van...

COMMODORE TIMMERMANS

De Commodore Timmermans, zoon van een onzer dappere staatsofficieren, die zich heldhaftig gedroeg gedurende 1914-1918, voerde in 1940 het bevel over de staatspaketboot Prinses Astrid. Het gelukte hem met zijn schip Engeland te bereiken wanneer de oorlog uitbrak, en hij stelde het aanstonds ter beschikking van de admiraliteit. Hij zelf werd verbindingsofficier benoemd in het « Bristol Channel ». Deze taak scheen hem echter te rustig. Na veel moeite slaagde hij er in, zich te laten inschrijven aan het Royal College te Greenwich voor een trainings- en vervolmakingskursus, alhoewel hij de leeftijdsgrens reeds had overschreden.

Eens de cursus beëindigd, werd hij aan boord van de Engelse korvet H.M.S. « Sunflower » geplaatst, om

daarna, in April 1942, over te gaan naar de Belgische Korvet H.M.S. « Buttercup », met dewelke hij op escorte zending vertrok naar de Verenigde Staten. Hij opereerde in de Caraïbische zee waar de Duitse onderzeeërs, met grote aktiestraal, aanzienlijke verliezen toebrachten aan de verbondene handels- en tankschepen.

Deze opdracht duurde 10 maanden, gedurende dewelke Commodore Timmermans zich onderscheidde. In April 1943, keerde hij naar Engeland terug, ging over naar Troon (Schotland) en werd ingedeeld bij de « Combined Operations » en de commandos die Lord Louis Mountbatten toen ingericht had.

Met de commandos trok onze dappere zeeman rond Engeland en werd nadien van Troon naar het Trainingscentrum voor ontschepingsflotiljes op het eiland Man (Ierse zee) gestuurd. Hij werd aangeduid als commandant van een flotielje « Landing Craft Infantry » te Bo'Ness.

Einde Oktober stevende hij met zijn flotielje (202° commandos) onder de codenaam « Tormentor », naar een geheime basis in het zuiden te Warsach, doorheen het Caledonisch kanaal, langs de westkust en het land van Wales. Hij bereidde er de ontscheping voor van de Engelse commandos die hij vooraf aan een intensieve training onderwierp. Als varende personeel had hij 30 officieren en 400 schepelingen onder zijn bevel, allen Britten.

Alles was in de puntjes voorbereid in de lente 1944. In de nacht van 5 op 6 Juni zette Commodore Timmermans en zijn flotielje koers naar het vasteland, de ontscheping op het vasteland zou een aanvang nemen.

Het 202° commandos beschikte over 15 schepen (L.C.I./S.). Het moest eerst de stormloop tegen de « Westwall » wagen met 8 schepen, daarna met 7 andere, dit alles in een ware hel.

Bij de eerste aanval liepen twee boten op mijnen, vier andere werden tijdelijk aan de kust achtergelaten, dank zij de toewijding van het personeel werden ze opgekalfaterd en weer vlot gemaakt; de ontscheping echter werd een voldongen feit en kostte 35 t.h. van het effectief van het 202°.

De groep waartoe het behoorde, telde drie flotieljes die de eerste stormloop uitvoerden. De Britse officier Ian Scott, die deze commandoformatie leidde, sprak zich lovend uit over Commodore Timmermans die hij als een « grand fellow and a fine leader » betitelde.

« Belgique d'abord », het orgaan van de U.F.A.C., publiceerde een uitstekend en uitvoerig uittreksel van een rapport van onze heldhaftige commander.