

## HOE ONS LAND GROOT WERD.

DOOR B. H. KORFKER.



IN 1896, was het juist driehonderd jaren geleden, dat de Hollanders op Nova-Zembla overwinterden. Ge zult daarvan zeker wel het een en ander willen vernemen. Welnu, lees dan het volgende, en ik hoop, dat ge er genoeg in vinden zult.

We beginnen, met iets te vertellen over:

### ONZEN HANDEL VAN NU.

De welvaart van een land hangt grootendeels af van zijne ligging. Ons land ligt aan twee zijden aan de zee, die ge zeker wel kent: de Noordzee. Die kusten vertoonen vrij wat inhammen en inhammetjes, die gelegenheid bieden aan de schepen om in en uit te varen. Een blik op de kaart van ons land doet u de opmerking maken, dat het wel niet anders kon, of Nederland moest een zeevarende Staat worden. Bovendien ligt ons land tusschen andere landen in, welker inwoners eveneens veel gelegenheid hebben om zeevaart te beoefenen en handel te drijven. Gij weet welke die landen zijn: Engeland, Frankrijk, Duitschland, Denemarken, Noorwegen en Zweden. Het is onzen vooruitstrevenden voorouders met Gods hulp mogen gelukken van al die landen, ja van geheel Europa, de eerste zeevarende mogendheid te worden.

Bezoekt ge thans onze havensteden: Amsterdam, Rotterdam, Harlingen, Zaandam, en de binnensteden, dan treft ge overal schepen aan, die in de daarvoor ingerichte pakhuizen de goederen lossen, die zij uit Oost en West hebben gehaald. En ze halen er niet weinige! Eén stoomschip bevat eene menigte goederen, als zij aan de kaai aankomt.

Dagelijks kunt gij onder de scheepvaartberichten lezen, wat er zoo al ingevoerd wordt b. v.

Binnengekomen: te Amsterdam het s. s. *Prins Alexander* van Java met 1672 p. *tabak*, 24 k. *indigo*, 119 balen *kinabast*, 213 k. *thee*, 75 b. *koffie*, 121 p. *kapok*, 1. b. *peper*, 2187 *huiden*, 35 p. *vellen*, 127 k. *gomdamar*, 277 bossen *rotting*, 221 p. *cassia*, 78 blokken *tin*, 32 k. *foelie*, enz. enz.: per s. s. *European* van Hull: 1 k. 33 b. *garens*, 15 k. *ijzerwerk*, 61 bund. *schoppen*, 2 k. *machinerie*, 286100 K. G. *steenkolen*, 21 v. *oxyde*, 26 v. *talk*, 24 k. *visch*, 8 k. *drop*, 10 v. *koolteer*, 200 v. *uien*, 40 v. *benzol*; per s. s. *Juno* Middell. zee: van Genua: 31 v. en 1 k. *olijfolie*; Livorno: 123 k. *gec. vruchten*, 10 k. *honig*, 7837 *tegels*, 15 k. *platen*, 22 bl. *marmar*, 11 v. *wijn*: van Napels: 29 kisten *maccaroni*, van Catania: 1210 balen *xwavel*, 67 b. *amandelen*, 30 v. *xwavel*, 6 b. *zeephout*, 123 k. *fruit*, van Messina: 241 b. *wijnsteen*. 12 v. *bergemotsap*, 5 b. *orangeschillen*, 33 v. 122 b. 15 k. *puimsteen*, 410 b. *wijnmoer*; van Palermo: 82 b. *hazelnooten*, 20 p. *kurken*; enz. enz.

Nu bevat dit lijstje op verre na niet alles, wat genoemde stoomschepen overbrachten, en zij brachten nu nog maar goederen uit drie verschillende plaatsen, en hoevele plaatsen zijn er nog niet meer, van waar de handelsartikelen naar ons land gezonden worden!

De handel is voor ons volk onontbeerlijk. De bodem levert niet zooveel op, dat wij er van bestaan kunnen en in al onze behoeften kunnen voorzien. IJzer, koper, tin, hout, zout, katoen enz. moeten van buiten ingevoerd worden. Wat wij zoo jaarlijks koopen in den vreemde bedraagt nog al wat! Zoo ongeveer f950 millioen! Toch leveren wij ook nog veel aan het buitenland b. v. vee, boter, kaas, visch, vlas, bloembollen, enz. tot een bedrag van ongeveer f600 millioen. Wij komen dus te kort, zoo ge merkt en daarom is het noodig, dat we op de eene of andere wijze daarin

voorzien. Dat geschiedt nu door het geld dat de rijke Nederlanders aan andere Staten tegen intrest leenen, door de inkomsten die wij van onze koloniën hebben en door den doorvoerhandel. Zoo komt het in orde, maar, ge ziet er uit, dat we den buitenhandel volstrekt niet kunnen ontberen.

Amsterdam en Rotterdam zijn de voornaamste handelsplaatsen. De havens ontvangen jaarlijks honderden schepen (Amsterdam 1000, Rotterdam ongeveer 4000 per jaar) en alle middelen worden in het werk gesteld, om den toegang tot die havens zoo best mogelijk te maken. Ter wille van den handel is voor Amsterdam »Holland op zijn smalst» doorgegraven en het Y ingepolderd, waardoor het Noordzee-kanaal is ontstaan. Om den weg naar zee voor Rotterdam te verbeteren groef men den »Hoek van Holland» door, en verkreeg daardoor den Nieuwen Waterweg of »Kanaal van Rotterdam.» Te Harlingen is eene nieuwe haven aangelegd, te Zaandam is de haven verbeterd, zoodat er de grootste zeeschepen kunnen binnenvallen.

Gij ziet, Nederland doet als de winkelier, die zijne deuren wijd open zet, om den menschen het binnenkomen gemakkelijker te maken. Sluit de deuren en de nering verloopt. Ontneem ons land den handel en het kwijnt. In den laatsten tijd is de gelegenheid van vervoer aanmerkelijk verbeterd door het stoomwezen. Tal van stoomwagens en stoombooten zijn in werking gesteld, die zulk een groot aantal goederen kunnen vervoeren, als waaraan men in vroeger jaren onmogelijk denken kon. Zij hebben menig voertuig, menige pakschuit, maar ook menig zeilschip verdrongen, maar de verzending gaat ook veel vlugger, en dat is voor den handel alles waard. »Tijd is geld,» zegt de koopman.

Ook zijn de handelswegen verlegd.

De telegrafie bespoedigt het »zaken doen» op kolossale wijze. Ware er nog geene telegrafie, dan zou het vervoer van goederen, dan zou de handel in het algemeen, lang zoo spoedig en veilig niet kunnen geschieden als thans.

De posterijen, geldverzendingen, overeenkomsten tusschen de verschillende landen, kustverlichting,

afbakening, vooruitgang der zeevaartkunde, der sterrenkunde, der aardrijkskunde, kortom, de vooruitgang van de wetenschap heeft den handel tot nooit gekenden bloei gebracht, waarvoor God de eer toekomt en waarvan de heerlijke gevolgen als zoovele voordeelen den volken in den schoot vallen.

#### ONZE TEGENWOORDIGE SCHEEPVAART.

Als gij in een onzer havensteden woont of er bij gelegenheid eens komt, dan moet ge vooral niet verzuimen eens eene groote stoomboot of een groot zeilschip te bezien, n. l. van binnen. De kapitein wil u daartoe, als het hem vriendelijk gevraagd wordt, wel de gelegenheid geven. Ge krijgt dan een gids mee, (en die gids is één van het scheepsvolk), die u de inrichting laat zien van achteren tot voren. Waarlijk, dat is de moeite waard. Het zal u verwonderen, hoe de scheepsbouwmeester zoo knap is en in die betrekkelijk kleine ruimte, zoovele gemakken zijn aangebracht. Hier is met de ruimte gewoekerd. Zeker, 't is niet zoo ruim als in uw huis! Die kamertjes, die kasten, die slaapegelegenheden en bergplaatsen zijn zoo groot niet als bij uwe moeder thuis, maar voor het gebruik zijn zij alle geschikt. En de zeelieden moeten er zich mee behelpen, want ze kunnen de schepen wel heel, heel groot maken, maar hoe grooter schip, hoe grooter kosten en hoe grooter moeite om het over het water voort te krijgen. Het gaat dus niet aan, om de schepen, van zulke ontzettende lengte, breedte en diepte te bouwen, want er dient gerekend te worden met: geld, en vooral met het zeil- of stoomvermogen. Bouwt men grooter vertrekken, dan moet alles grooter gebouwd worden: de stoommachine, het tuigage, enz.

De inrichting van een zeeschip is inderdaad vernuftig. Alle kunst wordt er aan te pas gebracht. De schilder, de meubelmaker, de stoffeerder, de beeldhouwer, ja, wie al niet, komen er aan te pas. En als dat groote schip eenmaal op het water ligt, fier en trotsch, dan beschouwt elk dit kunststuk met welgevallen en roemt de ontwerpers en bouwmeesters om het hardst.

Welnu, als dan dat vaarttuig uitzeilt of uitstoomt, dan wacht het een moeilijke taak. Dan moet het door alle zeeën varen, naar alle landen waarheen zijn bestuurder het hebben wil. Het moet koude en hitte, natheid en droogte, stormen en orkanen kunnen trotseeren. Het moet vele en zware lasten vervoeren en vooral vlug reizen, want de zeeman rekent zijne winst bij uren, minuten en seconden.

Wat het vervoert, hebben we zooeven genoemd; maar waarheen stevent het nu alzoo.

In onzen tijd gaan de stoomschepen denzelfden weg, waarlangs vroeger de zeilschepen gingen, zij komen in dezelfde steden, dezelfde havens, dezelfde landen en bijgevolg langs dezelfde wegen.

Den weg naar onze Oost-Indische bezittingen nemen zij langs het kanaal van Suez. Zij zeilen van ons land uit door de Noordzee, het kanaal van Dover of Nauw van Calais, het Engelsche Kanaal, den Atlantischen Oceaan, de straat van Gibraltar, de Middellandsche Zee, straat van Suez, Roodezee, straat van Bab-el-Mandeb, golf van Aden, Indische Oceaan. Ge kunt dit in een' Atlas zelve nagaan.

Die reis duurt gewoonlijk dertig dagen, dus ruim vier weken. Eene boot, bepaald voor den handel bestemd, heeft langer reis, omdat zij onderweg nu deze, dan die plaats moet aan doen om te laden of te lossen.

De passagiersbooten nemen ook brieven en andere stukken voor de post bestemd, mee, en doen daarvoor wel Marseille, Napels of Brindisi aan.

De passagiersbooten zijn zoo net mogelijk ingericht. Zij geven den reizigers alle gelegenheden om aangenaam te reizen. Zelfs ontbreekt het niet aan uitspanningen.

De reis naar de Oost en de West levert betrekkelijk weinig gevaren op. De zeevaartkunde heeft zulk eene hooge vlucht genomen, dat men thans volkomen op de hoogte is van alle gevaren, die er bestaan, en met den weg. Kaarten, teekeningen en beschrijvingen zijn er, die alles op het nauwkeurigst omschrijven en de gezagvoerders en stuurlieden moeten een examen afleggen, alvorens zij in betrekking gaan. Zoo komt iemand, die op de Oost wil varen dus niet alleen met

moed en ondervinding klaar, hij moet ook goed gestudeerd hebben en kennis hebben van de zeevaartkunde, waaronder behoort kennis van rekenen, aardrijkskunde, stoomwezen, talen, scheepsbouwkunst, enz. enz. Dat zulks noodig is, behoeft zeker niet te worden gezegd. Er hangt te veel aan! Verbeeldt u, dat een stoomschip zelf en de lading, duizenden, soms millioenen guldens waarde hebben en dat er wel honderden menschen aan boord zijn. Onkundige menschen kan men het gezag over zooveel kostbaars en over zooveel personen niet toevertrouwen. Dat zou onverantwoordelijk zijn.

De reizen, die onze stoombooten maken en onze zeilschepen naar N. Amerika en op de zeeën in koudere gewesten, zijn over 't algemeen gevaarlijker, omdat die wateren gewoonlijk onstuimiger zijn, en de kans van aanvaren zoo groot is. Door aanvaring is in de laatste jaren menig kostbaar schip vergaan, en zijn vele reizigers ongelukkig om het leven gekomen.

Maar wat er ook van zij, geen stoomboot- of zeilschipkapitein is er, of hij durft alle zeeën wel te bevaren en naar alle plaatsen zich laten bevrachten. Dat was vroeger zoo niet. Toen was eene zeereis eene ware onderneming, en wij moeten respect hebben voor de mannen, die den moed hadden, om nooit bevaren zeeën te doorklieven en nooit bezochte landen te bezoeken.

#### DE SCHEEPVAART VAN VROEGER.

Hoe is men er eigenlijk toe gekomen om op het water te varen, zult ge vragen.

Geen ongerijmde vraag, want de mensch is toch eigenlijk het allereerst op het land gewend. Toch weet men op die vraag geen voldoende antwoord te geven. Wel heeft men beweerd, dat men een of ander dier op een hout zag drijven in het water, of dat men een beestje met opstaande vleugels door den wind op het water zag voortbewegen, en dat toen de menschen dit voorbeeld hebben nagevolgd, maar men weet het rechte van deze zaak niet.

Wel weet men, dat niet alle volken er even

vlug bij waren om de wateren tot een voertuig te maken, tot een paard, om zoo te zeggen. De volken, die aan de zee woonden, waren er wel het eerst toe in de gelegenheid, maar toch lang allen niet legden zich op de zeevaart toe.

De Pheniciërs waren al mee van de eersten.

Zij bewoonden het land aan de Middellandsche zee, ten noorden van Palestina, maar de bodem van dat land bood weinig gelegenheid tot landbouw en zij hebben toen het water tot hun element gekozen. En dat kon geschikt, want zij waren moedige lieden en groot van ondernemingsgeest.

»Dat varen zal wel zeer gebrekkig toegegaan wezen;» hoor ik u zeggen. En ge hebt gelijk. Zij durfden, en dat was veel, maar zij durfden zich toch niet ver van land te begeven, uit vrees van te verdwalen. Geen wonder voorwaar!

En toch brachten zij het ver! Zij bezochten achtereenvolgens -al de landen der Middellandsche zee, de westkust van Europa, ja zelfs de Noordzee en de Oostzee. Dat heet ik toch moedig!

Zoolang er echter geen middel gevonden werd om ook op de zee den weg te weten, zoolang bleef de scheepvaart onvolkomen. Nu kon de sterrekunde vrij wat hulp aanbrengen. Want ziet, als het schip op de wijde zee vaart kan men niet weten of men vóór- of achteruit gaat. Er zijn immers geen kusten te zien, geen bakens, geen lichttorens, steden of dorpen! Waar is dan een gids!

Dat is de blauwe hemel. Dat zijn de zon, maan en sterren. Zij komen op geregelde tijden aan den hemel zich vertoonen en dienen dus tot wachters en tot teekenen.

Maar hoe nu, als de lucht eens dagen achtereen met wolken was bedekt! Zie, dat was het moeilijkste! En eerst in de veertiende eeuw van onze jaartelling werd hierover het licht ontstoken. Een zekere Flavio Gioja te Amalfi, een plaatsje aan den golf van Salerno in Italië, vond het *kompas* uit. (Sommigen zeggen, dat hij het verbeterde, niet uitvond.)

Nu was men klaar. De magneetnaald wijst altijd naar het Noorden, en weet men het Noorden, dan zijn alle hemelstreken gemakkelijk te

vinden. Deze uitvinding was de belangrijkste die men doen kon. Nu durfde men »van wal steken!»

En toch, de scheepvaart vorderde niet, naar men denken mocht. De oorzaak hiervan was gelegen in de onbekendheid met landen en zeeën en met de winden, in 't algemeen met de aardrijkskunde. Daarbij kwam, dat de volken zoo gescheiden van elkander leefden, en dit is wel de grootste hindernis geweest op den weg der zeevaartkunde. Wil men handel drijven ter zee, dan dienen de volken allen voor elkander de belemmeringen weg te nemen, die den schepelingen de vaart bemoeielijken, en moeten zij door kustverlichting en afbakening en reddingsstations en het aanleggen van havens en op nog vele andere wijzen meer, elkander in het uitoefenen der scheepvaart tegemoet komen. Zulks wordt tegenwoordig gedaan. In geen beschaafd land ter wereld wordt de zee-man geweerd, maar toegelaten, zelfs in het land, dat eeuwen lang zijne grenzen afsloot voor andere volken: n. l. China.

En dat nu moet ook. Nu kan men vrij uit- en ingaan en de een helpt den ander. Zelfs zijn er in de voornaamste handelsplaatsen mannen aangesteld, consuls geheeten, die de zeevaarders moeten dienen met raad en daad, die hunne taal spreken en hun belang bevorderen. Zie, dat is flink, dat is zooals 't behoort.

Maar dat was in vroeger jaren niet het geval. Toen moest alles nog op goed geluk af worden ondernomen, en gaat men tegenwoordig niet uit zonder te weten waar men heengaat, toen was het reizen op goed geluk.

Allengs werd dit anders, werd dit beter en kregen enkele plaatsen vermaardheid door den handel, die er gedreven werd en de scheepvaart, die men er vond. Daaronder behoorden vooral Genua, Venetië en Triest, waar de Oost-Indische waren werden opgestapeld en door de volkeren van Europa werden afgehaald. Die steden geraakten daardoor tot ongekenden bloei en rijkdom. Men zag er al de natiën van ons werelddeel vertegenwoordigd en nu nog toont men u daar vele herinneringen uit die rijke en roemruchtige dagen.

De Oost-Indische waren werden over land naar de kusten van de Zwarte Zee gevoerd en daar door Venetiaansche en Genueesche kooplieden afgehaald. Ook werden de goederen langs den Eufraat en den Tigris gezonden en te Bagdad opgestapeld, vanwaar ze door karavanen naar de havens van de Middellandsche zee of naar Egypte werden vervoerd. In Caïro en Alexandrië werden schatten verdiend maar — ten nadeele van de Europeanen, die de waren peperduur moesten betalen. Zij werden ware concurrenten van Venetië en Triest, zoo zeer, dat zij er duchtig onder begonnen te lijden en de vraag opkwam, of men zelf de waren niet uit de Oost kon halen langs een' gemakkelijker weg, ten zuiden van Afrika om.

Maar men werd door de mannen der wetenschap afgeschrikt.

Als die weg bereisd kan worden, zoo spraken zij, dan zou men dien al van overlang gevonden hebben en bovendien: de hitte van de zon werd,

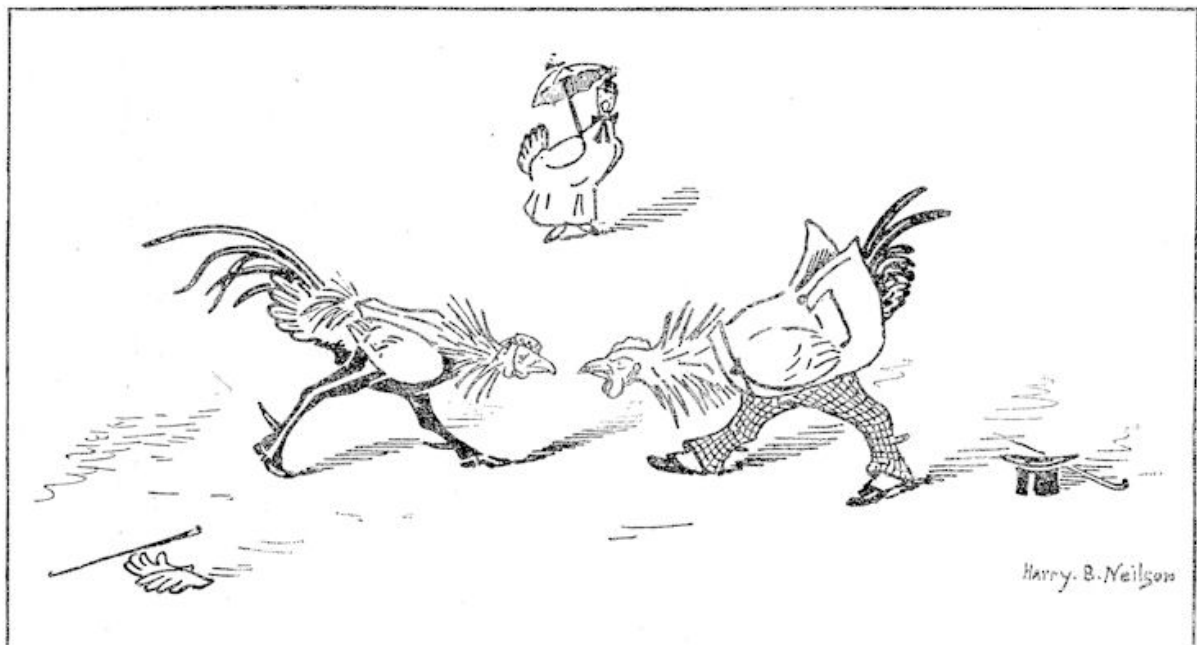
hoe zuidelijker men ging, al grooter, zoo groot, dat geen mensch of dier ze kon verdragen. Het water der zee verdampte er, het overblijvende was eene ware zoutbrij, waarop men niet varen kon.

Geen wonder, dat er weinigen den moed hadden, om dergelijke luchtstreken te bezoeken en dusdanige zeeën te bevaren.

Het duurde dan ook lang vóór men er toe overging, om den weg naar het zuiden in te slaan, hoewel het verlangen bleef bestaan en men er al meer en meer behoefte aan gevoelde. Men was nu eenmaal gewend aan het gebruik van de Indische producten, ze werden niet gaarne gemist.

De Koning van Portugal, Hendrik, was de man, die met kracht zijne onderdanen aanspoorde om toch op ontdekking uit te gaan. Hoewel hij zelf nooit aan eenigen zeetocht deelgenomen heeft, hebben de geschiedschrijvers hem toch den naam van »de Zeevaarder" gegeven.

*(Wordt vervolgd.)*



IN TIJD VAN OORLOG

witte kleur van zijn bovenlijf, dat prachtig bij het zwart of donkerblauw van den buik afsteekt; ook de lancetvormige borstveeren zijn aan de benedenzijde zwart en aan de bovenzijde wit, terwijl de snavel lichtgeel is en de pooten rood zijn. Het wijfje is van boven geelachtig bruin en van onderen grijsachtig bruin met donkere, gebroken dwarslijnen.

Rijker nog dan de zilverfazant is de goudfazant getooid. Ook deze is een meter lang, waarvan een derde gedeelte aan den staart behoort. Keel en wangen zijn bruinachtig vleeschkleurig; van onderen aan den rug is hij fraai geel, hij draagt

een kuif en een oranjekleurige kraag, met half cirkelvormige, indigo-blauwe dwarslijnen. De rugvederen zijn schitterend groen met donkere randen, de benedenzijde en de dekvederen van den staart zijn vuurrood, de staart zelf lichtbruin met zwarte dwarsstrepen en een gedeelte der slagveeren indigo-blauw. Het wijfje is ook hier stiefmoederlijk bedeed, daar zij slechts een eenvoudig lichtbruin kleedje met zwarte banden draagt.

Aan den lezer blijft het nu overgelaten te oordeelen, welke der drie fazantensoorten op onze gravure is afgebeeld.

## HOE ONS LAND GROOT WERD.

DOOR B. H. KORFKER.

(*Vervolg van blad. 39*).

Laten wij eens vertellen

HOE DE WEG NAAR OOST-INDIË HET EERST  
GEVONDEN WERD.

Met de kaart vóór u kunt ge gemakkelijk na-gaan de plaatsen, waarlangs Hendrik, »de Zeevaarder,» het eerst zijn schepen gaan liet langs de Westkust van Afrika.

Zij durfden niet verder te gaan dan Kaap Bajador, eene kaap, die met verscheiden steile rotspunten in zee uitsteekt. Achter die kaap, zoo meende men, strekte zich eene eindeloze water-vlakte uit. Wie zich op die zee waagde, was een kind des doods. Men mocht dus niet verder gaan, hier was de grens der aarde.

Een paar Portugeesche edelen werden op hun tocht derwaarts door een storm naar een eilandengroep gedreven, die de Madera-eilanden heeten, prachtig gelegen eilanden, die door den koning dadelijk bestemd werden om te worden bebouwd. Juist deze handelwijze was oorzaak, dat zijn volk niets meer van ontdekkingsreizen weten wilde, want zij vreesden, dat daardoor aan hun eigen land de beste werkers zouden worden onttrokken.

Toen kwam de Paus van Rome tusschenbeide. Hij beloofde allen die land ontdekten, dat het ontdekte voor hen zelf zou wezen. Dit hielp en — kaap Bajador werd omgezeild. Toen kwamen in bewoonde streken en de gedachte kwam in hen op, om de bewoners op listige wijze te vangen en als slaven te verkoopen. Helaas! maar al te zeer werd deze gedachte verwezenlijkt en nu begon een ware handel in slaven, waarmee men schatten verdiende. Nu werd de lust tot reizen opgewekt. Honden werden medegenomen om de zwarte bewoners op te sporen, die de kusten verlieten, toen zij vernamen, welke bedoelingen de Portugeezen hadden.

Men vond ook goud bij die zwarte bewoners, maar niet zoodra werd men dit gewaar, of een nieuwe prikkel was gevonden om tot ontdekkingsreizen aan te sporen. Wat doet men al niet voor goud! En inderdaad de eene ontdekking volgde de andere. De Witte Kaap en de Groene Kaap werden ontdekt (op uwen atlas aangeduid door kaap Blanc en kaap. Vert.)

Toen kwam een groot ongeval voor: Koning Hendrik, »de zeevaarder» stierf en zijn opvolger

gaf niet om ontdekkingen. Maar ook deze trad spoedig van het tooneel dezer wereld af en *zijn* opvolger, Johan II, trad weer in het voetspoor van Hendrik. Hij had zooveel moeite niet om den ondernemingsgeest op te wekken van zijn volk, want er waren al vrij wat vooroordeelen overwonnen en vrij wat praatjes onwaar bevonden. De warmte was niet zoo erg en de zee was even goed te bevaren als elke andere. Maar er deed zich nu eene nieuwe zwarigheid voor en wel deze. Aan den anderen kant van den evenaar vertoonen zich ook andere sterrebeelden, en daarmee waren de zeelieden geheel onbekend. Wat deed nu Johan II? Hij benoemde eene commissie van vijf geleerden (astronomen) om dien zuidelijken hemel te bestudeeren en de uitkomsten van hun onderzoek openbaar te maken, opdat de zeevaarders daarvan gebruik konden maken.

Dat was eerst goed gedaan. Het duurde nu niet lang of Bartholomeüs Diaz zeilde met drie schepen uit, ten einde de zuidpunt van Afrika om te zeilen. Op de hoogte van de zuidpunt aangekomen, overviel hun een groote storm, die hen ver naar het zuiden dreef. Toen de storm bedaard was en de matrozen tot de ontdekking waren gekomen, dat het luchtgestel en het water kouder werden, werd besloten om nu in oostelijke richting te varen, men moest dan ongetwijfeld aan Afrika's zuidpunt terecht komen. Maar jawel, wat men zag of niet zag, geen zuidpunt van Afrika. Toen maar naar 't noorden. Daar bereikte men land. Men zeilde eene schoone bocht binnen, eene baai, die Diaz de Algoa- (koeherdersbaai) noemde. Maar dit was niet, wat men zocht. Doch wat nood! Men had meer gevonden, men had de Oostkust van Afrika gevonden en het stond bij Diaz vast, dat men, oostwaarts zeilende, ongetwijfeld Indië bereiken moest. Hij wilde doorzetten, maar hij werd door de opvarenden tegengehouden. De koning had gelast, dat Diaz in moeilijke gevallen de bemanning en de officieren raadplegen moest, en deze verklaarden, dat zij tegen geen prijs verder wilden gaan. Toen zwichtte de moedige man en er werd besloten, dat men terugkeeren zou. Alzoo geschiedde het, en toen ontdekte men wel

degelijk de zuidelijkste punt van Afrika. Diaz noemde haar de Stormkaap, maar de koning gaf haar den naam van »kaap de Goede Hoop."

In 1486 werd zij ontdekt, maar toen stond het ontdekkingswerk weer een geruimen tijd stil. Eerst onder Emanuël, den opvolger van Johan II, werd het weder opgenomen. Ditmaal werden (het was 1497) vier schepen uitgezonden onder bevel van Vasco di Gama, nu met het bepaalde doel om Indië te bereiken. De reis werd met vele wederwaardigheden begonnen en voortgezet. Toen men goed en wel de kaap de Goede Hoop had omgezeild en de Oostkust van Afrika, naar de aanwijzingen van de voorgaande ontdekkingsreis bereikt had, werd het grootste gedeelte van het scheepsvolk ongesteld en werd muiltziek. Men wilde terugkeeren, want de schepen hadden door de stormen ook zooveel geleden, dat men geruimen tijd aan de monden van de rivier Zambezi moest toeven om herstelling aan te brengen. Maar Emanuël had Vasco di Gama niet met beperkt gezag uitgezonden, en omdat hem een onwrikbare geest van doorzetten bezielde, hield hij het doel voor oogen en zeilde, na het herstel der zieken en de herstelling der schepen, verder, de kust in het oog houdende. Hij landde te Malinda, waar de inboorlingen hem gunstig ontvingen. Nadat hij met het Arabisch opperhoofd een verdrag gesloten had, gaf deze hem een bekwamen loods mee, die hem naar Indië zou brengen.

Niemand blijder dan Vasco di Gama.

De tocht naar Voor-Indië werd in 23 dagen volbracht.

Eéne plaats werd maar bezocht en daar onderzocht men nog allerlei tegenspoeden omdat de Arabieren, die gewoon waren hier handel te drijven en hunnen handel bedreigd zagen, de Portugeezen bij den Vorst des lands beschuldigten van zeeroof.

Vasco di Gama keerde dus terug, langs denzelfden weg, dien hij gegaan was en was na twee jaren en ééne maand weder te Lissabon.

Zijne terugkomst was voor Portugal, ja, voor geheel Europa van het grootste gewicht en werd door iedereen met gejuich begroet, want van nu

voortaan opende zich eene nieuwe gelegenheid om met Indië handel te drijven, en daarnaar had men uitgezien, daarnaar had men verlangd. De wereldhandel kwam nu in andere handen en zou veel hogere vlucht nemen dan tot nu toe.

#### NOG MEERDERE BELANGRIJKE ONTDEKKINGEN.

Wie is er die niet weet wat er in 1492 plaats greep!

Toen werd de grootste ontdekking gedaan, die ooit op aardrijkskundig gebied gedaan kon worden, toen werd Amerika ontdekt.

Gelijk gezegd is werd er behoefte gevoeld aan een anderen weg naar de Indië. Columbus, of zooals hij in het Italiaansch heette: Christophoro Columbo, wilde volstrekt uitvoering geven aan de gedachte: Indië te bereiken door naar het westen te zeilen. Dat de aarde rond was, wist men. Dat Indië ver van Europa verwijderd was, geloofde men niet, want aangedreven voorwerpen op Europeesche kust of de kust der eilanden ten westen van Afrika, bewezen dat Indië niet ver af was gelegen.

Hij was een moedig zeeman, die zijne kalmte behield zelfs te midden van het grootste gevaar, en hij wilde zijn geliefkoosd plan niet opgeven. Maar hij moest schepen hebben en hoe die te krijgen! Joan II, koning van Portugal, wees zijn verzoek van de hand. Zijn broeder, die naar Engeland werd gezonden, om den Engelschen koning te bewegen, slaagde evenmin. Toen ging Columbus naar Spanje, waar Ferdinand en Isabella regeerden, maar ook hier klopte hij te vergeefs aan, vooral omdat een oorlog met de Mooren al hunne aandacht vorderde, hoewel zij niet ongenegen waren om Portugal eens de loef af te steken, dat hunne jaloezie door zijne vele ontdekkingsreizen en handelsbetrekkingen had opgewekt. Toen besloot Columbus te wachten tot de tijd raad schafte. Door een geestelijke geholpen, vond hij nogmaals gehoor aan het Arragonsche (Spaansche) hof. Men werd het eens en Columbus stelde zijne voorwaarden. Toen viel het plan op nieuw in duigen, want Isabella kon onmogelijk in de voorstellen van den »fortuinzoeker," gelijk men

hem betitelde, treden. Die voorwaarden luiden: verheffing tot den adelstand, de waardigheid van admiraal, onderkoning in de ontdekte landen met recht tot erfopvolging in zijn geslacht, het tiende gedeelte der opbrengsten van de kroon en — nog meer. Alles op voorwaarde, dat er land ontdekt werd. Mislukte de tocht, dan eischte hij ook niets.

Die voorwaarden waren te hoog en weder scheen er niets van te zullen komen. Toen trad nogmaals een geestelijke tusschenbeide en nu met beter gevolg.

En zoo zeilde Christophorus Columbus uit met drie schepen, in gezelschap van 120 man. Na 71 dagen zeilens — voor de tegenwoordige zeeleden een ongehoord lange reis! — bereikte men eene der West-Indische eilanden, Guanahani, door Columbus San Salvador geheeten (Heilige Verlosser.) Hij, en allen in die dagen, meenden dat dit Oost-Indië was. Eerst geruimen tijd later kwam men te weten, dat dit niet zoo was.

Columbus werd met eer en gunst beladen en zijn naam was niet genoeg te prijzen. Dit veranderde evenwel, en veel genot heeft hij van zijne ontdekking niet beleefd. Zelfs heeft men het land niet naar hem genoemd, want Amerika is een naam, ontleend aan een man, die van de ontdekte landen eene beschrijving gaf, Amerigo Vespucci.

Toen men eenmaal den weg wist en geen enkele onderneming terugkwam dan met de mededeeling dat er weer nieuw land ontdekt was, werd de ondernemingsgeest zóó geprikkeld, dat het niet lang duurde of men wist van het nieuwe werelddeel, viermaal grooter dan Europa, bijna alle landen.

Zelfs zeilde Fernão del Magelhaens, gewoonlijk Magelhaan genoemd, om de zuidpunt van Zuid-Amerika, dwars door den Grooten Oceaan en deed de eerste reis om de aarde.

Reeds werd op de tweede reis naar de Oost, ten zuiden van Afrika langs, Brazilië ontdekt, zonder dat men het wist! Welken invloed die ontdekkingen op Europa uitoefenden, valt licht te begrijpen. De markt kreeg een geheel ander



aanzien, want men zag er koopwaren uit alle drie de natuurrijken verschijnen, die men vroeger niet gekend had. Het goud uit Amerika kwam kwistig binnen en de handelsproducten werden talrijker en goedkooper van de hand gedaan. De wetenschap nam veel hooger vlucht, met name: de zeevaartkunde, natuur- en aardrijkskunde, wis- en sterrenkunde, genees- en volkenkunde.

De ontdekkingen kwamen echter niet alle aan 't licht op onbevleete wijze. O, wat al gruwelijks geschiedde er op die tochten! Mouterijen onder de bemanning werd dikwerf met den dood gestraft. Goddelooze dingen werden gezien in die vreemde landen, mannen, vrouwen en kinderen geroofd, goederen gestolen, inboorlingen wreed-aardig omgebracht.

»Wij kunnen zoo iets niet indenken, want zulke dingen gebeuren nu niet meer,» zult gij zeggen.

»Niet meer door de Europeanen,» is het antwoord, want de christelijke Staten hebben op alle wreedheid de strengste straffen bedreigd, en den slavenhandel streng verboden.

#### *Slavenhandel!*

Dat woord heeft in de geschiedenis der ontdekkingen eene verschrikkelijke bekendheid verkregen, en daarover zouden boekdeelen te schrijven zijn, en daarover zijn boekdeelen vol geschreven.

Juist heeft de ontdekking van Amerika aanleiding gegeven tot het invoeren van den slavenhandel op eene schaal, zoo groot, als nimmer en nergens te voren.

Toen n.l. de inboorlingen van Amerika voor het goud- en zilverdelven niet sterk genoeg bleken, heeft een priester den raad gegeven om uit Afrika de negers te halen; zij zouden voor het klimaat en den zwaren arbeid wel bestand zijn.

Maar nooit heeft hij kunnen denken dat deze raad zulk een langen nasleep van de afgrijzelijkste gevolgen zou hebben. Die arme slaven werden als dieren uit hun land vervoerd en als vee in de mijnen en plantages der uitzuigende Spanjaarden behandeld. Tot op 1863 heeft ons land in zijne West-Indische bezittingen dien handel en die mishandeling geduld, maar

toen was het, Gode zij dank! uit. Alle Europeesche Staten hebben de slavernij afgeschaft en er wordt streng tegen gewaakt.

De mannen wier namen in de ontdekkingstochten zulk een roem verworven hebben, gingen ook niet uit om, als de apostelen voorheen, de volkeren voor Jezus te winnen, verre van daar. Eerzucht en roemzucht en geldzucht waren meestal de drijfveeren.

Maar laten we zacht over hen oordeelen. De Heere heeft door hun moed ons de grootste diensten bewezen en het past ons er Zijnen naam voor te danken.

Zoo bezien, worden ons hunne daden groot en leeren we hunne zwakheden te vergeven.

#### DE NEDERLANDERS EN WAT ZIJ DEDEN OP HET GEBIED VAN ZEEVAART EN HANDEL.

Ge zult gedacht hebben: die ontdekkingen, waarvan gesproken is, werden die alleen ten uitvoer gebracht door vreemde mogendheden en namen onze voorouders daaraan geen deel? Gij hebt goed gedacht en dat gij u verwondert, dat in die ontdekkingstochten zoo weinig onze natie genoemd wordt, heeft eene goede reden. Onze voorouders hebben er niet aan meegedaan, de eer van ontdekkingen te hebben gedaan komt ons niet toe.

Namelijk van die waarvan wij verhaald hebben. Later, toen ons volk opwaakte, ja, toen hebben onze vaders wel degelijk ontdekkingen gedaan! Wij komen daar later op terug.

In de dagen van Vasco di Gama en Columbus waren de Portugeezen de moedigste zeelieden en hunne koningen wekten hun ondernemingsgeest op door de kosten te helpen dragen en belooningen toe te zeggen. Dit geschiedde in geen enkel land van Europa, ook niet in het onze. Toch waren wij goed op de wateren thuis! Toen reeds waren wij de vrachtschippers van Europa.

Ja, wel mag het eenigszins verwondering baren, dat de Nederlanders zich niet meer hebben toegelegd op het vinden van den weg naar de Oost. Maar men werd teruggehouden door de geleerden, wier verhalen en bangmakerijen wij kennen,

en hierin deden zij met al de volkeren van Europa mede.

Toen de weg bezuiden Afrika gevonden was, werd Lissabon de stapelplaats voor de Oost- en West-Indische waren, en de onzen togen er heen om ze daar vandaan te halen en in alle landen van ons werelddeel te verspreiden.

De Engelschen beproefden — wel tot vijfzesmalen toe, — om een korteren weg naar de Oost-Indiën te vinden noordwaarts van Amerika en van Azië, maar telkens met ongunstig gevolg. 't Was er te koud. En onze voorvaderen deden dit ook. Zodoende leerde men de noordkust van Noorwegen en Zweden en van Rusland kennen en reeds had men menige pels en menige gedroogde visch vandaan naar het vaderland gebracht, vóór dat Heemskerk en De Rijp den tocht ondernamen, die zoo beroemd geworden is.

Heemskerk en De Rijp! Hunne namen ontbreken in geen enkele »Vaderlandsche geschiedenis» en geen kind is er, of op de scholen wordt hem verteld van die dappere mannen, met zoo'n ondernemingsgeest in het hart.

Men meende namelijk, dat, als men de Straat Waigatz was doorgezeild, men slechts een weinig noordwaarts behoefde te zeilen, en dan bereikte men het noordelijkste punt, dat men had om te zeilen om dan verder zuidwaarts op Oost-Indië aan te kunnen stevenen. Men weet nu wel beter, maar toen wist men nog niet beter, en men was onvoorzichtig genoeg om zich niet voldoende van proviand te voorzien. Och, men dacht, als wij maar eenmaal die noordpunt omgezeild zijn, dan komen we in streken waar we voldoende leeftocht kunnen opdoen!

Portugal werd in 1580 veroverd door den, u zeker welbekenden, Don Alva, en kwam dus nu onder het gezag van Philips II. Toen werd den Nederlanders verboden om langer de Oost-Indische waren uit Lissabon te halen en daardoor bracht hij ons, óók zijne onderdanen, een geduchten slag toe. Maar wat Jozef eenmaal tegen zijne broeders zeide: »Gijlieden wel, gij hebt het ten kwade gedacht, maar God heeft het ten goede gedacht,» dat mocht ook nu wel gezegd worden. Want nu begonnen de Nederlanders naar een

weg om te zien, die hun rechtsteeks naar de Oostvoeren kon. Vandaar ook de pogingen om langs het Noorden te gaan.

In 1594 gingen Barends en Linschoten; doch hoewel zij 13° van de noordpool verwijderd bleven, keerden zij onverrichter zake terug. Een tweede tocht in 1595 mislukte evenzeer, toen in den zomer van 1596 Heemskerk en De Rijp met twee schepen de reede van Tessel verlieten om het nog eens te beproeven. Die tocht is wereldberoemd geworden.

Ten westen van Noorwegen geraakten de beide schepen door een zwaren mist van elkander en zagen elkander niet terug. De Rijp overwinterde op het schiereiland Kola en Heemskerk op de noord-oostelijkste punt van Nova-Zembla. Beiden konden niet verder door het ijs.

Wat nu aan te vangen! Het schip tusschen het ijs te laten zitten, stond gelijk met: het schip te laten stuk vriezen. Heemskerk besloot daarom eene hut te bouwen op het land, uit de gedeelten van het schip, en in die hut tot het andere voorjaar te vertoeven.

Stelt u voor: in een oord, waar geen mensch woonde, en geen dier werd gezien, geen bloem of plant. Waar alles ijs en sneeuw was, eenzaam en verlaten, afgesloten van de wereld, ver van het vaderland en de familie en in de onderneming geheel en al teleurgesteld.

Kunt ge 'tu nog treuriger voorstellen?

Aan terugkeeren was niet te denken, wat kon men dus beter doen dan zich voor den winter in te richten, waarvan men zich de gestrengheid alleen maar voorstellen kon, doch wiens felheid zelfs de strengste verbeelding overtreffen zou?

De brandstof en de proviand (levensvoorraad) werden afgepast, en men trachtte het zich zoo aangenaam mogelijk te maken. Gelukkig bleef de goede verstandhouding onder elkander bestaan en vooral de stuurman Willem Barendsz. droeg er veel toe bij, door den manschappen moed in te spreken en voor neerslachtigheid te bewaren. 't Was ook om neerslachtig te worden, want met het vorderen van het herfstseizoen vermeerde de koude en werden de dagen korter.

Dagen gingen voorbij, dat men de zon niet zag. De sneeuw viel neder en men zat ten leste geheel ingesloten door de sneeuw. Men kon zich nauwelijks naar buiten begeven, ook en vooral niet door de kou.

En toch zag men zich genoodzaakt nu en dan naar buiten te gaan om brandhout te zoeken, want de brandstof kon niet ontbreken!

Daar kwam nog iets bij: de ijsberen vertoonden zich.

Deze dieren kwamen naar voedsel zoeken en brachten het leven onzer helden niet weinig in gevaar.

Eens, toen zich weer eenige beren vertoonden, kropen de mannen, met geweren, kruit en lood gewapend, op het dak en schoten er een paar neer. Dat was een overwinning! De buit werd met gejuich binnengehaald en men wist er aardig partij van te trekken. Het vet werd voor olie in de lamp gebruikt en van de huiden vervaardigde men kleedingstukken, die heerlijk verwarmden.

Toch moest één hunner den tol betalen.

Zij gingen weer eens naar de kust om te zien of er ook drijfhout was te vinden, toen één der mannen op het onverwachts werd gegrepen door een beer. Hij werd nooit weder gezien. De anderen wisten zich door de vlucht te redden.

Een groot voorrecht was het, dat de lange nacht van 20 uren nu en dan verhelderd werd door het *noorderlicht*, een prachtig en verheven natuurverschijnsel, dat hen eerst vrees inboezemde, maar waarvan Barendsz. hen spoedig eenige opheldering gaf.

't Was voor de mannen een treurige ontdekking dat juist de stuurman door eene slepende ziekte werd aangetast. Hij was zoo gezellig, zoo vol moed en helaas! zijn toestand verergerde met den dag, tot de dood hem wegnam.

Het voorjaar bleef zoo lang uit! Het leven werd zoo eentonig! Wat zou er nog van hen worden! Men had de gewoonte aangenomen om den Zondag even goed te vieren als in het Vaderland. Dan werd de H. Schrift gelezen, en zeker zal menig hunner daaruit woorden van troost en bemoediging hebben opgevangen. Zelfs zong

men dan de Vaderlandsche liederen zoowel als de psalmen Davids, door Petrus Dathenus op rijm gebracht. Nooit hadden hier de tonen van een lied weerklonken, want hier had nog nimmer één mensch een voet gezet.

Eens ontkwamen zij aan een groot gevaar.

Men had des avonds lekker gegeten en gedronken en eens heerlijk opgestookt. 't Was er heusch warm geweest en allen hadden genoten. Toen ter ruste. Men sliep in maar — de kolendamp vervulde het vertrek, waar ze sliepen en er was geen toevoer van verse lucht. Nu weet ge, dat er geen gevaarlijker gas is dan kolendamp. Onze mannen geraakten bedwemd en daarom in gevaar van nooit weer te ontwaken, maar zie één hunner wordt wakker, hevig benauwd. Hij kan nauwelijks meer ademen, voelt zijn hoofd bonzen, zijn hart kloppen en is half verbijsterd. Toch heeft hij nog zooveel tegenwoordigheid van geest, dat hij opstaat en een luik openstoot. De ijskoude lucht stroomt binnen en hoewel hun die doet bibberen, 't is hun behoud en zij dankten God voor deze bewaring.

Toen April kwam begon men zoetjes aan voorbereidselen te maken tot vertrek. Een boot werd getimmerd, nu van de hut, die zij bewoonden en daarmede staken zij van wal. Opmerkelijk is het, dat zij zonder te weten waar De Rijk met zijn schip gebleven was, dezen vonden. Dat was eene genadige bestiering des Heeren, want nu konden ze gezamenlijk naar Holland terugkeeren, waar men niet weinig verblijd was, hen weder te zien. Onmogelijk had men zich kunnen voorstellen, dat zij het zóó treurig slecht getroffen hadden!

Het doel was mislukt en men kon gerust zeggen, dat een weg naar de Oost-Indië langs het Noorden niet te vinden was, men mocht blij zijn dat de ondernemers niet allen van de koude waren omgekomen.

In 1871 heeft kapitein E. Carelsen van Hamerfest het oord nog eens bezocht, waar Heemskerck en Barendsz met hun scheepsvolk hebben vertoefd in den winter van 1596 op 1597, en hij trof er nog menig voorwerp aan, dat hem

zei, dat zij hier gewoond hadden. Zij hadden, naar het schijnt, vele dingen achtergelaten, ten minste kapitein Carelsen nam er vele mede, die hij later aan ons land afstond en die gij thans nog kunt zien in het Rijksmuseum te Amsterdam. Laat ik er u eenige van opnoemen.

Een braadijzer; een koperen ronden kookketel met hengsel; een slijpsteen met ijzeren spil; een stuk van een ijzeren kist; een ijzeren koevoet; de zeef van een koperen schuimspaan; een tinnen bord; zeven ijzeren vijlen; twee ijzeren timmermanspassers; een gebroken zakmes met hoornen heft; een koperen kraan; een houten kraan; een oud-Hollandsch aarden kruikje; een tinnen bierkan; drie tinnen lepels; een ijzeren gewicht van VIII pond; een kogelslot; twee lederen muilen; een ijzeren raderuurwerk; een metalen klok; drie koperen weegschaaltjes; een boekenhouten dwarsfluit met zes gaten; een houten kompasroos; een degen met greep; een loop van een zwaar musket of lintroer; negentien musketmaten van koper, gedeeltelijk nog met kruit gevuld; vijf tinnen kandelaren op voetstukken; een aantal prenten; negen wambuis-knoopen; een boek in folio in lederen band met koperen sloten (de Cronyke van Holland, Zeelant ende Vrieslant, tot den jare 1517); een boekje

in perkamenten omslag, klein 8°, getiteld: (De Historie ofte beschrijvinghe van het groote Rijk van China, door Mr. Jan Gonzalar van Mendoza,) enz. De lijst bevat in 't geheel 78 nos.

Vijf jaren later in 1876 heeft de heer Charles Gardenier van Goring (Oxfordshire) een bezoek aan Nova-Zembla gebracht en eveneens vele voorwerpen gevonden, die ook in het museum vernoemd zijn geplaatst, en op eene lijst zijn gebracht onder 116 nos. Deze zijn niet van zooveel beteekenis als de vorige. Eenige vinden hier eene plaats: een geschonden journaal 1594; overblijfselen van een Hollandsch-Fransch woordenboek door E. E. L. Mellena te Antwerpen, 1587 of 1589; stuk van een kaart van Engeland. In het midden het portret van Koningin Elisabeth Anno 1590; een looden inktkoker zonder deksel; enz.

Dat al deze voorwerpen geschonden zijn door vocht, roest, enz. behoeft zeker niet te worden gezegd. Zij zijn achtergelaten, maar daarmee heeft men gewis geene bedoeling gehad. Maar voor ons, die ze daar in het museum ten toon gesteld zien, zijn het zwijgende getuigen van den moed onzer voorouders, die zooveel deden, waarvan wij nu de heerlijke vruchten kunnen plukken.

(Slot volgt).

## MISLUKT.



LECHTS even behoeft een Hollandsche jongen bijgaand plaatje te bezien, om te bemerken wat er gaande is.

Jan, de kleine vechtersbaas, een held in 't worstelen, is Hendrik, zijn schoolmakker, onverwacht in den rug aangevallen en wil dat hij hem een eind weegs mee zal dragen. Dat Jan hem in den rug aanviel zou niet te verdedigen zijn, doch Jan is kleiner en niet zoo sterk als Hendrik en bovendien 'tis maar spelen.

Voor Jan loopt dit zaakje echter heel anders af dan hij verwacht had. Zijn berekening was verkeerd, zijn sprong mislukte en daardoor is Hendrik in staat hem zijn waagstuk betaald te zetten.

Wat Hendrik de overige schoolmakers toeroept, kunt ge wel raden.

't Is te hopen, dat ze het niet al te bont maken, doch eigenlijk behoeft men daarvoor niet bevreesd te zijn. Hendrik ziet er veel te vriendelijk en guitig uit, om dit toe te laten.

## EEN BLIJDE VERRASSING.



DAAR zijn er acht, moeder, zegt de kleine, terwijl ze haar schort ophoudt, waarin zij een achttal allerliefste snoeperige kuikentjes geborgen heeft. Tusschen de struiken achter het huis heeft ze ze gevonden, die lieve kleine piepende beestjes, met hun heldere oogjes en kleine vleugeltjes en een snavelkje net als de moeder, maar o, zoo klein. Reeds dagen lang had men de lievelingskip van de kinderen vermist, overal had men gezocht, maar nergens had men eenig spoor ontdekt. Moeder had zelfs al gedacht, dat de looze vos haar had weggehaald. Doch thans heeft men haar teruggevonden in gezelschap van acht kleine piepende kuikens. De kleinste der kinderen nam ze spoedig alle op en droeg ze in haar schort, niettegen-

staande het angstig kakelen der bezorgde kloek. Gevolgd door de lang vermiste stapte de kleine met haar woeligen last naar moeder om haar de kuikens te laten zien. Op raad van moeder worden de kleine diertjes spoedig weer aan de klokken teruggegeven, die nu weder met haar kinderschaar rondloopt, of zij nooit weg geweest waren. Verwonderde zich de kleine over de zorg, die zulk een klokken voor haar kuikens heeft, niet minder wordt de moeder er door aangedaan. Ook zij kan niet nalaten haar kinderen te streelen en te liefkoozen. Hoe menige moeder staat helaas in liefde en zorg achter bij een redeloos dier.

Waar ware moederliefde aanschouwd wordt, is het of een vriendelijke zonnestraal de woning verlicht. De teekenaar deed daarom goed, dit eenvoudig huiselijk tafereeltje te schetsen.

## HOE ONS LAND GROOT WERD.

DOOR B. H. KORFKER.

*(Vervolg en slot van bladz. 44).*LATERE ZEEREIZEN EN ONTDEKKINGEN DER  
NEDERLANDERS.

Door Bataviers zijn geene zeeën,  
Zijn geene kusten onbezocht:  
Hoe verd're, havens, baaien, reeën,  
Hoe eerder 't voorwerp van hun tocht!  
Van Noort zal om den aardkloot zeilen,  
Daar Schouten's roer, met zorg en peilen,  
Kaap Hoorn en Straat Le Maire vindt.  
In 't Zuid gaat Tasman landen zoeken,  
En Roggeveen in alle hoeken,  
Niet ongenaakbaar voor den wind.

Dit vers is gedicht door Onno van Haren en komt voor in »de Geuzen», door dien dichter uitgegeven.

Ja, wel was opnieuw gebleken, dat de weg langs het noorden niet was te vinden en men gaf het dan ook op, om er verder naar te zoeken.

Hier was opgericht eene »Maatschappij van verre of van verre landen,» die zich beijverde om werkzaam te wezen in het belang van onzen handel en onze scheepvaart. Deze maatschappij rustte een viertal schepen uit, bemande die met 250 koppen (d. w. z. met 250 manschappen) en



EEN BLIJDE VERRASSING.

zond ze uit met het doel om den weg naar de Oost-Indiën langs het zuiden te vinden.

Vooraf waren de gebroeders Frederik en Cornelis Houtman eens naar Lissabon gereisd en hadden aldaar ter sluiks van de Portugeesche janmaats vele merkwaardigheden weten te vernemen, onderwijl een ander, Jan Huijghen van Linschoten, in de Oost zelve inlichtingen inwon. Om daarin goed te slagen had hij zich als hofmeester van den Aartsbisschop weten in te schepen. Thuisgekomen werden hunne navorschingen bijeengevoegd en in druk gebracht en zodoende de kans op welslagen voorbereid.

Hadden de Portugeezen geweten met welke bedoeling die inlichtingen gevraagd werden, men had ze gewis niet gegeven.

De weg werd niet zonder hindernissen afgelegd maar men bereikte toch het doel. Veertien maanden was men onderweg, vóór men op Java aankwam. En wel duurde de reis lang, maar vergeet ook niet, dat ze geen van allen ooit den weg gemaakt hadden. Wat al moeilijkheden kwamen hun voor! Onbekende zeeën, landen en volken, onbekende kusten, klippen en zandbanken, onbekende sterrenhemel vooral! Want gij weet nu dat een zeeman zich naar de zon, de maan en de sterren richten moet? En daarbij kwam nog de vijandig gezinde houding der Portugeezen, aan wier handen men moest ontkomen.

Men was dattu in het zoo vurig begeerde land, men zou nu goed uit de oogen zien. En zulks geschiedde.

Ruim twee jaren duurde het eer de reizigers terugkwamen, maar toen brachten ze ook goede tijding mee en daar was het hoofdzakelijk om te doen, nietwaar?

Op den tweeden tocht voer Heemskerk mee, die op dezen tocht gewis niet over de koude zal geklaagd hebben.

En toen eenmaal de weg gevonden was en men bespeurde dat de moeite ruimschoots werd beloond, toen volgde de eene onderneming op de andere en een levendige handel begon. Zelfs zeilde er een den geheelen aardbol om, n.l. Olivier van Noort, een Utrechenaar; in 1598 zeilde hij uit en in 1601 keerde hij terug.

Twee andere mannen, de koopman Jacob le Maire van Amsterdam en de schipper Willem Cornelisz. Schouten van Hoorn zeilden in 1615 van Tessel uit en vonden een anderen weg naar de Zuidzee, d. w. z. zij gingen niet door de straat Magelhaen. Zij noemden die straat tusschen het vasteland en het eiland (door hen genoemd Staten-eiland) de straat Le Maire, en de zuidwestelijke kaap noemden zij kaap Hoorn, naar de woonplaats van Schouten. Deze is op eene zijner reizen naar de Oost, op het eiland Madagasker, overleden en begraven.

In het jaar 1642 zond Generaal van Diemen Abel Tasman uit, een man van grooten ondernemingsgeest, en deze ontdekte een groot vastland ten zuidoosten van onze Oost-Indische bezittingen, dat later verschillende namen ontving, als: Carpentaria, Van Diemens's land of Nieuw-Holland, en thans het meest bekend staat onder den naam Australië.

Roggeveen deed een tocht door de Stille-Zuidzee, die vele wetenswaardige dingen aan het licht bracht.

Al die tochten vermeerderden de kennis van landen en zeeën, volken en voortbrengselen, wetenschap en kunst.

De kooplieden maakten elkander het leven evenwel zeer lastig. Zij trachtten de een den ander winsten af te pakken en het ging in onze Oost er dan ook zeer concurrerend naar toe. En daardoor kregen wij maar dure waren en de kooplieden zelve behaalden veel kleiner winsten dan zij wenschten.

Toen kwam men op de gedachte om alle kooplieden in ééne vereeniging te plaatsen en gezamenlijk handel te drijven. Die vereeniging kwam in 1602 tot stand onder den naam van Oost-Indische Compagnie.

Zou echter deze Compagnie naar eisch kunnen werken, dan moest zij het recht bezitten om in de Oost met macht op te treden, want nu en dan werden de handelaars in hunne zaken dan zeer bemoeilijkt. Ja, ja, die inboorlingen waren soms zeer onvriendelijk en boos. Dan sloegen zij de zeelieden dood of deden hen allerlei kwaad. Of

de onzen den inboorlingen ook wel eens geen kwaad deden?

De Compagnie kreeg het recht om in naam der Staten-Generaal met de inboorlingen te onderhandelen, verbonden te sluiten en oorlog te voeren met inlandsche vorsten, volksplantingen aan te leggen, forten te bouwen tot bescherming van den handel, en krijgsvolk aan te nemen, dat evenwel den eed van getrouwheid moest zweren aan de Staten-Generaal. Jaren lang, tot 1798 hield de Oost-Indische Compagnie stand. In 1621 werd de *West-Indische Compagnie* opgericht, die reeds in 1674 werd ontbonden.

Tijdens de Republiek verhief zich ons land tot de eerste zeemogendheid van Europa. Onze Staten-vlag wapperde in alle werelddeelen en van alle oorden der wereld haalden onze schippers de handelswaren en brachten ze, waar men het verlangde. Nu is Nederland klein en zijne bevolking was niet talrijk. In grootte en bevolking werd het door de groote mogendheden van Europa overtroffen, en weldra werd zijn handel en zijne scheepvaart door deze overvleugeld. Doch dat geschiedde niet zoo spoedig, want in dien wedstrijd behielden onze voorouders onder Gods zegen den moed en de volharding. Eenmaal dreigde ons land als zeemogendheid niet alleen, maar als natie onder te gaan onder de stortvloed van beproevingen. Het was in den zoogenaamden »Franschen tijd." Toen was Napoleon hier heer en meester en Engeland had al onze bezittingen geroofd op eene enkele na.

Maar zie, Napoleon viel en Nederland trad weder met fierheid in de rij der Staten, herkreeg weder de bezittingen en zond zijne koopvaardijvloot weder uit als te voren..

En hoe is het thans?

Vraag dat aan Amsterdam en Rotterdam en het antwoord zal uwe verwachting verre overtreffen.

Ge hebt het aan het lijstje op de eerste bladzijde kunnen zien, wat er in onze havens wordt aangevoerd. Duizenden handen vinden werk, duizenden monden brood.

Maar Nederland is de eerste zeevarende mogendheid niet meer. Dat was ook wel te voorzien en

daarin steekt ook geene oneer. Want ziet eens: Engeland telt 25, Frankrijk 40 en Duitschland 45 millioen inwoners, om van andere aan zee gelegen Staten maar niet te spreken. Die millioenen kunnen, dit spreekt wel van zelf, meer doen dan de  $4\frac{1}{2}$  millioen, die er in ons land wonen! Ons land is klein en die landen zijn groot, en naar het aantal inwoners regelen zich ook de behoeften, niet waar?

Maar waarin *wel* oneer bestaat?

Dat ons vaderland, welks bewoners van overoude tijden met den zegen van het Evangelie zijn begiftigd, zoo weinig heeft gedaan, om die volken, met welke het handel dreef, ook met de blijde boodschap der zaligheid bekend te maken. Dat is onverantwoordelijk, en het wordt meer dan tijd, dat wij die schuld afbetalen. Hoe wij dit het beste doen?

Wij moeten zendelingen naar de Oost en West afvaardigen, hen met gebed en geld ondersteunen en vooral de H. Schrift verspreiden onder de bewoners. En wáár onze zeelieden komen, daar moeten zij door woord en daden toonen, dat wij beter en meer weten dan zij, dat wij leven en werken in de vreeze des Heeren.

Onze overzeesche bezittingen leveren ons veel winst op en hebben ons al veel winst opgeleverd, de beurt is aan ons om die volken ook eens wel te doen. En daartoe zijn wij, Gode zij dank! in staat. Wij kunnen hun het beste geven, wat te denken is. Wordt dit gedaan?

O, zeker, er zijn reeds vele zendelingen heengegaan, en er zijn er nog, maar wat zijn die weinigen onder zoovelen!

Weinig? hoor ik u zeggen.

Helaas, ja! weinig!

Als ons land zooveel evangeliepredikers had als onze Oost zendelingen, dan waren hier in het geheel niet meer dan één dozijn! Mocht er eens een tijd aanbreken, dat men even volhardend, even ijverig onze West- en Oost-Indische bezittingen zocht te voorzien van Bijbels, even volhardend en even ijverig trachtte te brengen onder den invloed van het evangelie, als men eenmaal heeft gepoogd om er den weg naar toe



te vinden, en waarvoor men moeite, noch gevaren, hitte noch koude ontzag.

De Heere geve het!

HET PANORAMA VAN NOVA-ZEMBLA  
TE AMSTERDAM.

Er is voldoende voor gezorgd, dat ons volk de overwintering der Hollanders op Nova-Zembla in den winter van 1596 op 1597 niet zou vergeten. In het Rijks-museum te Amsterdam, worden, zooals we verhaald hebben, tal van voorwerpen ten toon gesteld, die afkomstig zijn van Heemskerk en Barendsz en hunne makkers, op de plaats gevonden, waar hunne hut gestaan heeft, en thans is er een schilder opgestaan, die op een verbazend groot doek het oord der overwintering heeft afgeteekend. Dit schoone schilderstuk is geplaatst in hetzelfde gebouw, waar het panorama van Jeruzalem zooveel bezoekers trok, het heeft dit overschoone schilderij vervangen.

Wie zich aan het werk wil zetten om zulk een panorama te schilderen, mag wel een bekwaam schilder zijn. Hij moet zich in die schoone kunst goed hebben geoefend, want het doek is verbazend groot, dat voor zulk een doel gebezigd wordt. Op een doek van kleiner afmetingen kan de schilder zijn werk beter overzien en hij is gewend om zulke kleine teekeningen te maken, maar zoo'n groot doek bewerkt hij misschien maar eenmaal in zijn leven. En daarbij moet hij weten hoe hij de echte kleuren heeft aan te brengen. Die moeten levendig en goed gekozen zijn en — de tekening moet op een afstand goed te zien zijn, als 't kan, zoo groot als de voorwerpen in de natuur zelve.

Als ge in het gebouw den entreë-prijs hebt betaald, moet ge een donkeren gang door, hier en daar door eene lamp verlicht, en die zich spiraalsgewijze buigt en oploopt. Aan het einde krijgt ge een trap te bestijgen. Boven aan de trap gekomen, bevindt ge u op een platform, rond en door eene ballustrade omgeven. Buiten die schutting — zal ik maar zeggen — ziet ge dan om u heen het landschap, dat Nova-Zembla voorstelt.

Gaat het u als mij, dan staat ge in de eerste oogenblikken bewegingloos te kijken. De indruk dien de aanblik op u maakt, is overweldigend. Nu werkt daartoe ook mee de overgang van de donkerheid in het licht, van het zien naar kale wanden op het zien van zoo'n uiterst prachtig doek. Dat mag niet ontkend worden. Maar het panorama *blijft* voor uw oog schoon, al ziet ge er ook geruimen tijd op. En dit is wel het beste bewijs, dat het een waar meesterstuk is.

Ge ziet er het onherbergzame land in al zijne kaalheid en onbekoorlijkheid, en het was den schilder niet onbekend, dat eene tekening van ijs en sneeuw en sneeuwbergen niet aan de bezoekers kon bevallen, als ze in nachtelijk duister werden voorgesteld of tijdens een' sneeuwstorm, en daarom heeft hij het landschap geteekend in zijn schoonste voorkomen.

En wanneer vertoont zich dan Nova-Zembla in zijne schoonste gedaante?

Dat geschiedt des nachts, als de middernachtszon schijnt.

»Een vreemd woord, dat »middernachtszon,» hoor ik u zeggen. »Hoe kan nu des middernachts eene *zon* schijnen!»

Gij hebt gelijk. Des nachts schijnt nu eenmaal geen zon, ook op Nova-Zembla niet. Maar wat er wel op Nova-Zembla schijnt en in al de landen en zeeën van de Noordpool? Het *noorderlicht!* Dat licht is afkomstig van . . . . ja, dat weet men niet. Het wordt hoog aan den hemel waargenomen en verspreidt zich langs het geheele firmament uit een helder schitterend middelpunt, de lichtkroon genaamd of de middernachtszon, en met veelkleurige stralen verlicht het de aarde, zich weerspiegelende en weerkaatst door de heldere sneeuw en het gladde, vaalgrauwe ijs. Voor een schilder is dit licht om mee te dwepen. Hij houdt van purperglansen, van roode, paarsche, zilvergetinte lichtschakeeringen. Was het wonder, dat de teekenaar van dit panorama bij het schijnsel van het noorderlicht in verrukking gekomen, het landschap uitteekende bij middernachtszon?

Daar was echter eene groote moeilijkheid aan verbonden. Die moeilijkheid bestond hierin, dat

het doek zoo groot moest zijn! En dat de kleuren zoo duidelijk moesten zijn *op een afstand!* Het landschap moest gezien worden in zijne ware grootte!

Dit waren redenen genoeg om den koensten schilder af te schrikken. Maar zie, Louis Apol was niet zoo spoedig verlegen. Hij had van zijn leven al menig winterlandschapje geteekend en dit was hem zeer goed gelukt, welnu, hij zou deze groote onderneming beproeven. Hij verzocht de hulp van nog eenige vakgenooten, de heeren Van Kesteren, Van Thol, Kleijn en Oppenoorth en deze verleenden gedurende korteren of langeren tijd hunnen zeer gewaardeerden bijstand, de heer Oppenoorth tot zoolang, dat het geheel afgewerkt was.

Dat had ik wel eens willen zien. Neen, het ging niet zooals de jongens met het kleuren van kaarten en prenten doen, of zooals gewoonlijk geschiedt met het teekenen van schilderstukken, zoo groot als wij ze in de kamers hebben hangen! 't Lijkt er niet naar! Apol nam groote potten vol verf. en luiwagens om er de verf mee op het doek te smeren. Zij beklommen daarbij stellages en wie het zag moest wel uitroepen: Kan daar nu nog iets van terecht komen?

En er kwam iets van terecht.

Men was voorspoedig, wat lang niet altijd het geval is met het maken van schilderstukken. Voornamelijk was dit te danken aan de voorbereidende werkzaamheden door Apol verricht. Hij had met de Willem Barendsz., een keurig net ingericht schoenerschip, de reis naar Nova-Zembla meege maakt en onderweg schetsen ontworpen van al wat er in die omstreken te zien viel. Hij had dus met eigen oogen waargenomen, hetgeen hij teekenen zou en omdat hij meester was in de kunst daarom kon hij zoo juist alles weergeven. Eigenlijk was hij dus al geruimen tijd bezig geweest, toen hij begon.

Ge ziet nu, vóór de ballustrade staande, rechts van den ingang, het schip de »Willem Barendsz.» tegen den wal gemeerd, zoo natuurlijk, alsof ge het er wezenlijk zaagt. Eenige mannen zijn bezig eene wandeling te doen over de sneeuw. In eenige

bevroren plassen vermaken zich een tal van zee-robben naar hartelust. Verder naar links heel in de verte vertoont zich de gloed van het noorderlicht en beschijnt de baai, die gij voor uit ziet, met hare ijsoppervlakte en hare kolosale ijsbergen. Aan de kust staan eenige hutten van Samoeden, waar voor de eene een houtvuur brandt, en eenige mannen, in berenhuiden gekleed, zich warmen. Eén steekt zijne pijp aan. Op het water varen scheepjes met visschers en ook zijn eenige visschers bezig eene slede over de sneeuw voort te schuiven.

Doch nu wendt ge uw oog nog meer naar links, en ge weet niet, wat ge ziet. Hooge sneeuwbergen en bergstroomen, rotsen en dalen en daarachter en daarboven eene opkomende onweersbui. Grauwe wolken, door het licht nog zwarter gekleurd, drijven door het luchtruim en maken dit oord nog ongezelliger, eigenlijk afschrikwekkend. Maar 't is de natuur! En in het weergeven van de werkelijkheid is de kunstenaar uitnemend geslaagd. Gij denkt niet, dat ge eene teekening, maar het eiland Nova-Zembla zelve voor u ziet.

In de laagte wandelt, dood op zijn gemak, een ijsbeer. Hij hoort hier thuis en kan de koude in deze streken ook goed verdragen omdat hij zulk eenen warmen pels heeft. Hij loopt de ijsbergen op en af met evenveel gemak als wij onze duinen, de koude grond en kille lucht hinderen hem niet.

Waarvan hij leeft? Uit de geschiedenis van Heemskerk en Barendsz. weet ge, dat hij niet afkeerig is van menschen vleesch, welnu hij eet gaarne dierlijk voedsel en dat kan hij hier in overvloed vinden, want er leven ook konijnen en eene menigte vogels. En dan visschen! En zee-robben!

Talrijk zijn de scharen van vogels in deze streken! Ze vliegen altijd in gezelschap en, of zij zich daardoor veilig gevoelen, zijn verbazend vrij in hunne bewegingen. De bezoekers (of bewoners) van deze oorden moeten ze soms met schoppen en slaan van zich verwijderen, zoo dicht naderen zij.

Wat welkome manier voor Reintje de vos!

Woont Reintje dan ook hier? zult gij vragen?

Ja, zelfs treft men er twee soorten van vossen aan. Welnu, ge weet, dat het vosje veel van een kippenboutje houdt en dat geene inspanning hem te groot is om een hoentje te bemachtigen. Hier, in dit koude oord kan hij zich van zijne snoep-lust kwijten, als er een troep ijs- of sneeuwvogels komt aanvliegen, die bijna voor niemand uit den weg gaan. Maar o wee! als ze eens lang uitblijven! Dan is het vasten, twee korten, twee langen!

De zeerobben treft men hier ook menigvuldig aan. Zij leven ook in groote gezelschappen en vervullen de lucht met hun vreeselijk krassend en schreeuwend geluid. De beer valt wel eens op hen aan, maar dan is het lang niet zeker, aan welken kant de overwinning is.

Om recht te weten hoe het panorama er uitziet, dient ge er zelf heen te gaan. Eenmaal in Amsterdam, moet ge niet verzuimen naar de Mid-denlaan te wandelen, vlak bij de Artis, den die-rentuin. De toegangsprijs is 50 cent. Zelfs voor hen, die weinig of geen verstand van schilder-stukken hebben, is het indrukwekkend en nie-mand gaat onvoldaan henen, want de werkelijkheid ziet ge voor u.

Metterdaad, ge moet u verwonderen over de majesteit en grootheid Gods, die zooveel schoons in de natuur gelegd heeft en tevens over de mensche-lijke kunst, die zulke schilderstukken kan ver-vaardigen.

Wat ik nog vergat mede te deelen, is dat er in dit koude oord ook nog planten groeien. In de vlakten, dus tusschen de ijsbergen groeien bladplanten, die vruchten en bloemen dragen. Zij geven het landschap een groen aanzien. Zelfs kan men spreken van *bosschen*, die men hier aan-treft, maar van *dwerg*-bosschen.

Berken, vlierboomen, naaldboomen, (dat zijn sparren en dennen), zijn het, maar zij worden niet hooger dan bij ons het lange gras. De grootste boom bereikt de hoogte van 15 centimeter! Gij ziet hieruit dat warmte en licht voor den groei der planten onontbeerlijk is. De warmte, die de zon hier uitstraalt, is van weinig beteekenis, de meeste warmte die aangebracht wordt, komt van den golfstroom, die in den Atlantischen Oceaen ont-staat onder de linie en eerst de oostkust van Amerika en daarna de westkust van Europa, tot zelfs het eiland Nova-Zembla bezoekt.

Nova-Zembla beteekent: nieuw land.

B. H. KORFKER.

## VISSCHERS IN FLORIDA.



FLORIDA, de zuidelijkste staat van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, vormt een schiereiland, dat tusschen den Atlantischen Oceaen en de golf van Mexico gelegen is. De zee vormt er vele strandmeren en baaien, en hoewel voor de scheepvaart deze baaien veilige havens aanbieden, zoo is het vaar-water door de hevige stormen, die daar kunnen heerschen, de sterke stroomingen, ten gevolge

van de golfstroom, waarmede de zeelieden en de schippers te worstelen hebben, bepaald gevaarlijk. Daarbij komt nog, dat zich van de zuidoostpunt van dit schiereiland ter lengte van vier-en-veertig mijlen, de reeks der Floridaklippen (Keys) zich uit-strekken. Heeft men geen ervaren loods aan boord, zoo is het hier een zeer gevaarlijk vaarwater.

De Amerikanen hebben hier op de Foweyrotsen een vuurtoren geplaatst, die geheel naar Ameri-