

F 127
.H8 R9
Copy 1

„DE HALVE MAEN”

EN DE

HUDSON-FULTON FEESTEN

TE

NEW-YORK

DOOR

E. R U E M P O L

Met 9 Illustraties



AMSTERDAM

SHELTEMA & HOLKEMA'S BOEKHANDEL

(K. GROESBEEK & PAUL NIJHOFF)

Deze beschrijving en afbeeldingen zijn overgenomen uit het geïllustreerde Weekblad

B U I T E N .

Volgens verklaring der dagbladen is dit het mooiste Weekblad dat hier te lande verschijnt.

Het Weekblad BUITEN: jaagt niet naar nieuwtjes, d. w. z. het bevat niet afbeeldingen en berichtjes over alle gebeurtenissen van den dag, omdat dit onvereinigbaar geacht wordt met een goede en duidelijke uitvoering. Prentjes waar men niets aan heeft, of die men voor verschillende gebeurtenissen zou kunnen gebruiken, bevat dit Weekblad dus niet.

Het Weekblad BUITEN: bevat geïllustreerde artikelen op verschillend gebied. Al wat belangrijk voor beschaafde menschen geacht mag worden, kan er een plaats in vinden, ofschoon in hoofdzaak bedoeld wordt, de belangstelling op te wekken en te onderhouden voor alles wat de natuur betreft en voor de genoegens en het nut van het buitenleven en van het tijdelijk buiten vertoeven.

Het Weekblad BUITEN: heeft daarom een groote verscheidenheid van inhoud en bevat zoowel artikelen over sport en reizen, als beschrijvingen van mooie kasteelen, parken en tuinen. Men vindt er zoowel in te lezen over honden, paarden, rundvee, enz., als over astronomie en metereologie.

Het Weekblad BUITEN: ofschoon niet ten dienste gesteld van de nieuwtjes-jagerij, behandelt ook actualiteiten, zooals uit dit boekje blijkt, terwijl fraaie letteren (novellen, gedichten, enz.), of opstellen op historisch gebied en over abstracte wetenschappen, mits in voldoende populair en bevattelijk vorm geschreven, niet uitgesloten worden.

Het Weekblad BUITEN: heeft den naam te zijn het mooiste Weekblad in Nederland. Om dien naam te verkrijgen en te behouden werden en worden geen kosten of zorgen gespaard. Bij inzage van een nummer blijkt dit onmiddellijk o. a. uit het bijzonder kostbare papier, zoo noodig om de met groote zorg vervaardigde illustraties geheel tot hun recht te laten komen. Maar tevens blijkt het ook uit den zoo sober mogelijk gehouden, goed ingedeelden druk, waardoor éénheid van druk en illustraties verkregen wordt.

Het Weekblad BUITEN: concurreert, ondanks al zijne bijzondere voordeelen, in prijs met andere weekbladen, het kost slechts *f* 6.50 per jaar, dat is wekelijks maar 12⁵ cent.

Men abonneert zich bij alle boekhandelaren en bij de uitgevers

SHELTEMA & HOLKEMA'S BOEKHANDEL, AMSTERDAM.

Zie pag. 3 van dit omslag.



HUDSON'S SCHEEPJE „DE HALVE MAEN”, AFGETUIGD, ALS DEKLAFT OP DE „SOESTDIJK”.

„DE HALVE MAEN”

EN DE

HUDSON-FULTON FEESTEN

TE

NEW-YORK

DOOR

E. R U E M P O L

Met 9 Illustraties

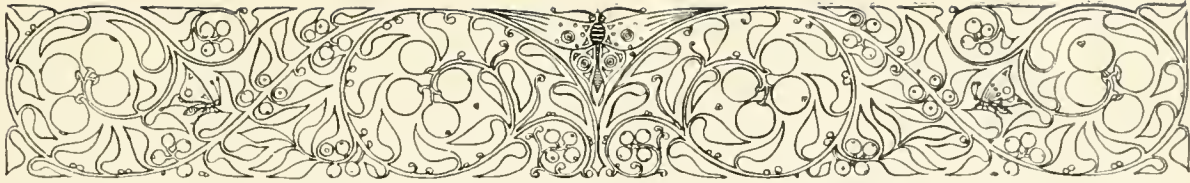


AMSTERDAM

SHELTEMA & HOLKEMA'S BOEKHANDEL

(K. GROESBEEK & PAUL NIJHOFF)





GROOTSCHEEPS, gelijk wij het van de Amerikanen gewend zijn — al is in dit bijzonder verband deze uitdrukking zeer overdreven, tegenover de notedopjes, waardoor de twee hekken van de feesten zich onsterfelijk hebben gemaakt — zeer luisterrijk dus liever, zal in September a.s. te New-York gevierd worden het 300-jarig feest van de exploratie van de Hudson-rivier door Henry Hudson in dienst van de Oost-Indische Compagnie en tevens herdacht het in de vaart brengen door Robert Fulton van de eerste stoomboot op Maandag 11 Augustus 1807, ook op de Hudson-rivier.

Het bijzonder belang van de Hudson-herdenking is kort met enkele woorden te zeggen: de onderzoekstocht van Hudson leidde tot de vestiging van handelsfactorijen op Manhattan, ter plaatse waar thans de stad Albany gevestigd is, welke eerste post zich spoedig ontwikkelde tot Nieuw-Amsterdam, waaruit later ontstond de wereldstad van nu: New-York.

Het programma van de feestelijkheden, die zullen duren van 25 September tot 2 October, is, in groote lijnen, reeds lang vastgesteld.

Het vermeldt, voor Maandag 27 September: ontvangst der officiële gasten, opening der verschillende tentoonstellingen op het gebied van kunsten, wetenschappen en geschiedenis. Officiële aanvaarding van het in Amsterdam op 's Rijks Marinewerf gebouwde model van *De Halve Maen* — het schepje waarmee Hudson zijn beroemde tocht deed — en van het model van *Fulton's Clermont*.

Dinsdag 28 September: Historische optocht.

Woensdag 29 September: Algemeene gedenk-dag, welke gevierd zal worden door het onthullen van gedenkteekens, standbeelden en opening van parken langs de Hudson-rivier.

Vrijdag 1 October: Hudson-rivier-dag. Parade op de Hudson-rivier der Amerikaansche en vreemde oorlogsschepen, passagiersschepen, *De Halve Maen*, de *Clermont*, enz. enz.

Zaterdag 2 October: Carnavaldag. Des avonds

parade van verschillende rijk versierde wagens met allegorische voorstellingen en dergelijke.

De tweede week zullen de feesten zich meer concentreren in de plaatsen, gelegen langs de Hudson-rivier; daarom werd deze betiteld met den naam van Upper Hudson-week; deze feesten duren van 4 tot 9 October.

De algemeene leiding dezer feestelijkheden is in handen van de „Hudson-Fulton Celebration Commission” te New-York. Ook onze landgenooten, in New-York woonachtig, sloten zich aaneen, om als één geheel aan de feestelijkheden deel te nemen. Er vormde zich onder eerevoorzitterschap van den Nederlandschen gezant te Washington, Jhr. Dr. J. Loudon, het „Hudson-Committee of the Hollanders of the City of New-York”.

Het gloriepunt van de feestweek zal zijn de historische optocht op 28 September, welke in een reeks zegewagens door verschillende tafereelen de ontwikkeling van New-York van een eiland, slechts bewoond door Indianen, tot de machtige wereldstad van heden, zal voorstellen. De optocht zal geopend worden door verscheidene wagens, voorstellende het Indiaansche tijdperk, hetwelk gevolgd zal worden door een optocht, in beeld brengende het Hollandsche tijdperk.

Door de bemoeiingen van het hierboven genoemde comité van Hollanders is verkregen, dat de bemanning dezer wagens uitsluitend gevonden zal worden uit Hollanders in New-York woonachtig, wat zeker de eigenaardigheid van den optocht en der voorstelling aanmerkelijk verhoogt.

De wagens van het Hollandsche gedeelte van den optocht zullen de volgende onderwerpen voorstellen: 1e. *De Halve Maen*; 2e. den dood van Henry Hudson; 3e. aankoop van Manhattan door Pieter Minuit, den eersten civielen gouverneur; 4e. eerste schip gebouwd op Manhattan; 5e. verdrag van Jonas Bronk met de Indianen; 6e. aankomst en ontvangst van Pieter Stuyvesant; 7e. kegelen op Bowling Green; 8e. Hol-

landsche woning op Manhattan; 9e. sprookje van Sinterklaas: 10e. Nieuw-Amsterdam wordt New-York.

* * *

Wie was nu Henry Hudson?

Over zijn jeugd, zijn familie, de invloeden welke zijn karakter vormden, enz. is nog minder te getuigen, dan hetgeen eens van zijn grooten tijdgenoot werd gezegd: „Het eenige, dat met eenige zekerheid omtrent Shakespeare is mede te deelen, is, dat hij geboren werd te Stratford-upon-Avon; hier trouwde en kinderen kreeg; naar Londen ging, waar hij begon als tooneelspeler, en gedichten en tooneelstukken schreef; terugkeerde naar Stratford, een testament maakte, overleed en begraven werd.”

Hoe weinig ook, deze enkele punten geven nog genoeg houvast om aan de hand van kerkelijke registers, gemeentelijke archiefstukken, berichten van tijdgenooten, een verhaal op te stellen, dat eenig licht werpt op den levensloop van den dichter, van zijn wieg ongeveer tot aan zijn graf.

Maar dergelijke gegevens ontbreken nu ten eenenmale wat de jongelingsjaren van Hudson aangaat. Plotseling verschijnt hij ten tooneele 19 April 1607 als scheepsgezagvoerder in dienst van de Muscovy Company, die een reusachtigen handel, in bontwerk vooral, dreef op Rusland. Natuurlijk was hij een Engelschman, al wordt zijn naam, gelijk destijds een algemeen verspreide, vrij „onhebbelijke” gewoonte schijnt geweest te zijn, zeer verschillend gespeld.

Purchas, die veertien jaar na Hudson's tragisch einde, een werk uitgaf over Hudson's tochten, begint met de deur in huis te vallen, schijnt den koenen zeevaarder zulk een algemeen bekend man geacht te hebben, dat een voorstelling met enkele data en bijzonderheden onmoedig was te oordeelen, en schrijft:

„Anno, 1607, Aprill the nineteenth, at St. Ethelburge, in Bishops Gate street, did communicate with the rest of the parishioners these persons, seamen, purposing to goe to sea foure dayes after, for to discover a passage by the North Pole to Japan and China. First, Henry Hudson, master. Secondly, William Colines, his mate. Thirdly, James Young. Fourthly, John Colman. Fiftly, John Cooke. Sixtly, James Beuberry. Seventhly, James Skrutton. Eightly, John Pleyce, Ninthly, Thomas Baxter. Tenthly, Richard Day, Eleventhly, James Knight, Twelfthly, John Hudson, a boy.”

En deze bemanning van twaalf koppen zeilde uit, zonder veel meer dan een flauw begrip van de streken waar ze zouden komen, zonder de uitrusting welke heden ten dage onmisbaar wordt geacht, in een notedop van een schip om onderzoekstochten te ondernemen, voornamelijk in de buurt van Spitsbergen (verder kwamen ze haast niet), maar met de grootsche opdracht een Noord-Oostelijken doorvaart naar China te vinden!

In 1608 ondernam hij een nieuwen tocht, even-

eens in opdracht van de Muscovy Company, welke als resultaat opleverde, dat een deel van Nova-Zembla bekend werd, om dan in 1609 zijn derde reis te doen, nu in dienst van de Oost-Indische Compagnie, waardoor hij zijn naam onvergetelijk maakte voor het nageslacht.

Voor zijn eerste expeditie voor de Muscovy Company vertrok hij 1 Mei 1607 uit Gravesend, met de bedoeling recht op den Noordpool aan te varen, noordelijk langs Groenland. Hudson bevond echter, dat dit land verder oostelijk zich uitstreckte dan hij gedacht had, en dat een muur van ijs van Groenland naar Spitsbergen liep. Meerdere malen poogde hij op dezen tocht een doorgang te vinden, maar vergeefs, en 15 September van hetzelfde jaar was hij weer in Engeland terug.

22 April 1608 toog hij er weer op uit om langs het noordoosten een doortocht naar de Oost-Indiën te vinden. Met hem waren zijn zoon John en James Skrutton, die het vorige jaar eveneens tochtgenooten waren, verder John Cooke. Robert Juet, die later hem volgde in zijn laatste reizen en laaghartig tegen hem samenzwoer, kwam nu voor het eerst op den rol voor, als tweede gezagvoerder. Evenzoo Ludlowe Arnall, die drie jaar later het lot van Hudson zou deelen en Michael Pierce, een van de verraders van Hudson's vierde expeditie, die ellendig om het leven kwam.

3 Juni 1608 had Hudson het meest noordelijke punt van Noorwegen bereikt en den 17en was hij op een breedte van $75^{\circ} 24'$ tusschen Spitsbergen en Nova-Zembla. Vier dagen later maakte hij melding in zijn journaal van het volgende:

„Vanmorgen zag een onzer maats, over boord kijkende, een Meermin, en op zijn roepen om te komen kijken, kwam er een van de bemanning van beneden, en toen was zij dicht langs zij van het schip, ernstig opkijkende naar de mannen: een oogenblik later kwam een golf opzetten en deed haar voorover vallen: van den navel naar boven waren haar rug en borsten als van een vrouw (zooals zij zeggen, die haar zagen), haar lichaam was even groot als van een van ons, haar huid zeer blank, en lang haar van achteren afhangende, zwart van kleur; bij haar onderdompelen zagen zij haar staart, die was als de staart van een visch en gespikkeld als een makreel. Zij die haar zagen waren Thomas Hilles en Robert Rayner”.

Van meer belang echter met het oog op de oplossing van de brandende quaestie: een doortocht te vinden naar China — is hetgeen hier vertaald uit Hudson's journaal volgt:

„Den 7en Augustus gebruikte ik alle geestkracht om in Londen aan te komen, en dus gaf ik nu aan mijn bemanning eene verklaring van mijn hand, van mijn vrijen en vrijwilligen terugkeer, zonder overreding of geweldpleging van een of meer van hen; want 6 Juli zijnde bij Nova-Zembla zonder eenigen hoop op een noordoostelijke doorvaart, (uitgezonderd door het Waagat,



„DE HALVE MAEN“.

VOORIN GEZIEN MET EEN GEDEELTE DER BEMANNING IN COSTUUM.

waarvoor ik niet voldoende uitgerust was om het te onderzoeken of te bewijzen) besloot ik dus alle mogelijke middelen in het werk te stellen om naar het noordwesten te zeilen; in overweging nemende den tijd en de middelen die wij hadden, als de wind ons gunstig zou zijn als in het eerste deel van onze reis, en een poging te doen bij het dusgenaamde Lumley-eiland, en de ervaring van kapitein Davis, hopende een honderd mijlen diep te kunnen doordringen, en terug te keeren als God het mij toestond. Maar nu reeds meer dan de helft van den mij beschikbaar gestelden tijd was verstreken en slechts het kortste einde van den tocht was afgelegd, door tegenwinden, achtte ik het mijn plicht levensmiddelen, takelage en soldij te sparen door mijn spoedigen terugkeer, en niet door dwaze overijling, daar de tijd verknoeid was, om meer inspanning te vorderen dan noodzakelijkheid dwong, kwam ik te Gravesend (Engeland) aan op 26 Augustus (1608)".

Hudson's vroegere tochten en ontdekkingen hadden hem reeds bekend gemaakt en nu deze reis maakte hem beroemd en tevens gevreesd voor de concurrenten; daar in die jaren velen even fel waren om, met het oog op de ontzaglijke rijkdommen van China en Indië, waarvan de ongelooftste verhalen de ronde deden, een korten weg te vinden.

Bekend is, hoe door het verbod van Philips II, Koning van Spanje, om in Lissabon de specerijen uit Indië op te koopen — met welken transitio-handel onze voorvaders schatten gelds verdienden — de Hollanders geprikkeld werden zelf op onderzoekingstochten uit te gaan. Wij noemen alleen de namen van Willem Barendsen en Nova-Zembla, Houtman en den Kaap de Goede Hoop, waardoor de schitterende daden van doortastendheid, opoffering en stalen moed, welke onzen voorvaders tot zoo onvergankelijke eer strekten, weder voor onze herinnering levendig worden. Het zou ons te uitvoerig doen worden, om in meer bijzonderheden na te gaan hoevele koene zeevaarders, en langs welke wegen, trachten de zoo vurig verlangde doortocht te vinden.

Wij herinneren er aan, hoe in 1602 de Oost-Indische Compagnie werd opgericht, en hoe het Twaalfjarig Bestand een beletsel was voor het tot stand komen van een West-Indische Compagnie. Toch was echter de uitloving door de Hoog Mogenden van 25 duizend guldens voor wie de noordoostelijke doorvaart naar China en Japan vond, een begeerlijk lokaas. Maar natuurlijk moest het gebeuren in Hollandschen dienst en verontrust door de tochten, die Hudson had volbracht, kwamen de directeuren van de Oost-Indische Compagnie er al spoedig op, een dringende uitnodiging te zenden aan Hudson om naar Holland over te komen en in hun dienst een nieuwe expeditie te leiden.

Hudson ging in den winter van 1608—'09 uit Engeland. De juiste tijd van zijn komst in Holland is onzeker, evenzoo heeft men geen verklaring waarom hij zijn connecties met

de Muscovy Company zoo gereedelijk verbrak.

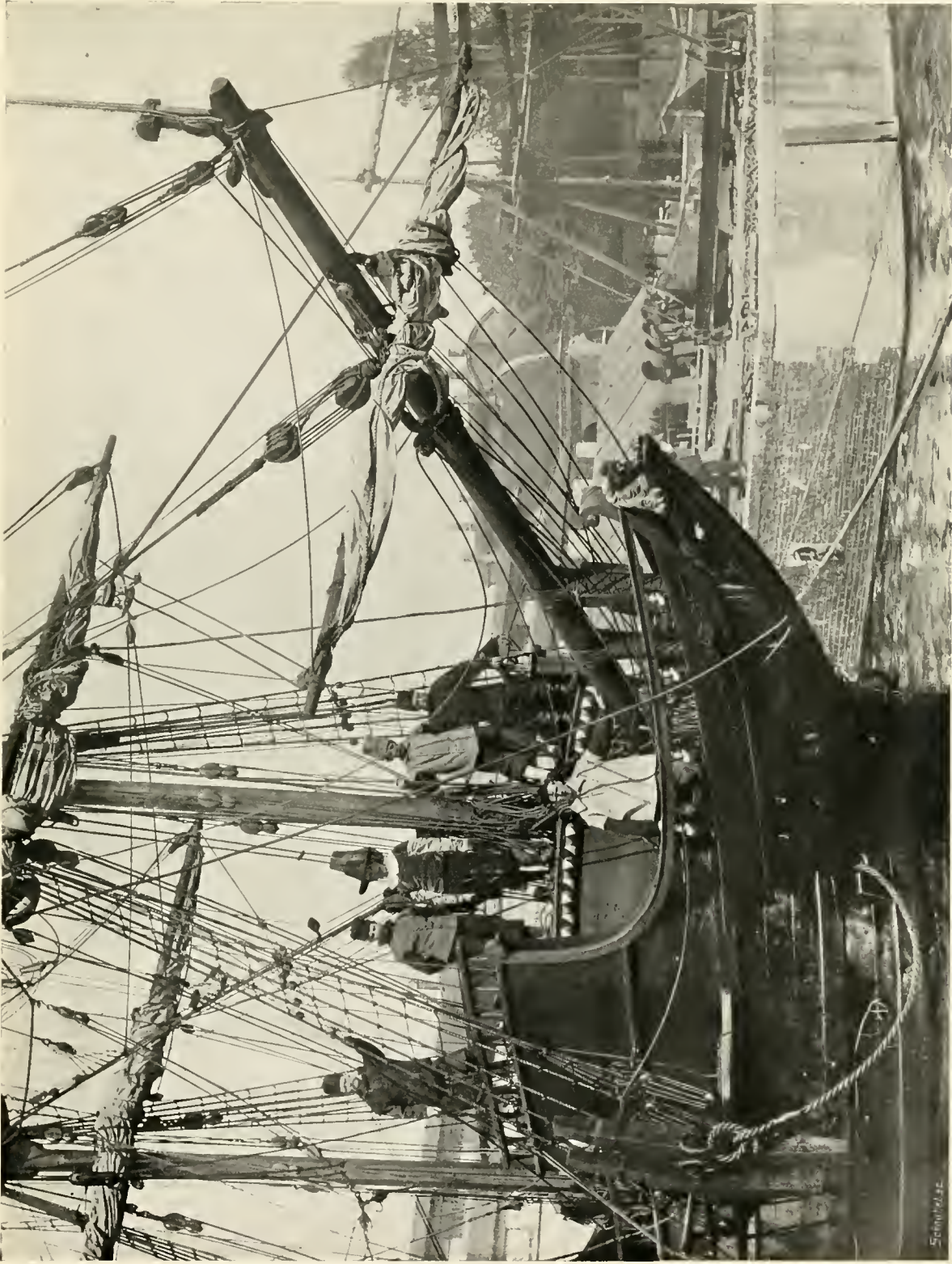
Onmiddellijk na zijn komst in Amsterdam had Hudson besprekingen met de directeuren der Oost-Indische Compagnie en hij wist hen zoo te overtuigen van de waarschijnlijkheid zijner theorie over een open Poolzee en dus de mogelijkheid van een doortocht naar Indië, dat zij hem liefst dadelijk in dienst hadden genomen. Echter de Raad van Zeventien besliste over het uitzenden van schepen en hun eerstvolgende bijeenkomst was te laat om dan nog met succes dat jaar een expeditie uit te rusten — zoodat Hudson werd uitgenoodigd het volgend jaar weer eens naar Amsterdam te komen. Nauwelijks merkten de Amsterdamsche directeuren echter, dat van Fransche zijde gepoogd werd Hudson's diensten zich te verzekeren, of zij schreven Hudson, onmiddellijk terug te komen. Men ging toen dadelijk met hem een formeel contract aan, waarbij hij zich verbond een expeditie in hun dienst te leiden. En de beslissing was niet te vroeg genomen: Le Maire, die namens de Fransche Regeering met vierduizend kronen kwam om Hudson in Fransche dienstbetrekking te brengen, vischte juist achter het net.

En zoo kwam Hudson dan in dienst van de Oost-Indische Compagnie en zou hij met een schip door haar uitgerust den doortocht naar China zoeken.

Het contract tusschen de Vereenigde Oost-Indische Compagnie en Henry Hudson werd geteekend 8 Januari 1609 en nadat deze band was gelegd, werden de noodige verdere maatregelen voor de uit te zenden expeditie voorbereid en getroffen door de Amsterdamsche Kamer, die goedkeuring daarop verkreeg van den z.g.n. Raad van Zeventien, op 25 Maart daaraanvolgende.

De directeuren verbonden zich bij dit contract een schip uit te rusten van ongeveer 80 ton, goed voorzien en bemand, waarmee Hudson zou uitgeilen omstreeks 1 April, om een doortocht te zoeken langs den Noord, langs de Noordkust van Nova-Zembla, terwijl hij langs die parallel had door te zeilen, totdat hij de gelegenheid had Zuidwaarts koers te zetten tot een breedte van 60°. Tevens werd Hudson de verplichting opgelegd, om uit zijn hoofd te zetten alle gedachten aan andere routes of doortochten, behalve die noord en noord-oost boven Nova-Zembla — met de slotbepaling, dat, zoo de onderneming nu niet tot een bevredigend einde zou kunnen worden gebracht, een andere weg zou overwogen worden voor een volgende reis.

Een bedrag van \$ 320 zou aan Hudson uitbetaald worden voor zijn uitrusting en als steun voor zijn vrouw en kinderen, en wanneer hij onverhoopt mocht omkomen, zouden de directeuren aan zijne weduwe \$ 80 uitbetalen. Mocht hij een doorvaart vinden, goed en voor de Compagnie te gebruiken, dan verklaarden de directeuren zich bereid Hudson te beloonen voor zijn gevaren, moeiten en kennis, naar hun goedvinden, met welke voorwaarden Hudson zich tevreden verklaarde.



„DE HALVE MAEN”.
VOORSCHIP MET EEN GEDEELTE DER BEMANNING IN COSTUUM.

Schmitz



„DE HALVE MAEN”. HET VORDEK.



„DE HALVE MAEN”. HET ACHTERDEK.



„DE HALVE MAEN”. VERDEK, MIDSCHEPS MET KOMBUIS.

Voor de expeditie werd nu uitgerust „de Halve Maen”, zoo genoemd naar het vlaggeschip, waarmee in 1602 admiraal Kant de Spanjaarden had geslagen in een zeeslag.

Hoe zag de Halve ^{***}Maen er uit?

Een natuurgetrouwe nabouwing van het oorspronkelijke scheepken, naar het ontwerp van den heer C. L. Loder, in leven directeur van scheepsbouw aan het Departement van Marine, onder leiding van den adjunct-ingenieur der marine E. J. Benthem, aan 's Rijks Werf te Amsterdam gebouwd, zal, gelijk wij reeds in den aanhef van het opstel mededeelden, als geschenk van Nederland aan het Amerikaansche volk worden aangeboden ter gelegenheid van de feesten in September.

In het begin van de volgende maand wordt de Halve Maen binnendoor over Gouda naar Rotterdam gesleept om, afgetuigd, als deklast 10 Juli door de Soestdijk naar Amerika te worden overgebracht — een tocht veel rustiger en vooral ook sneller dan van het oorspronkelijke scheepje. Daar zal de Halve Maen toch komen binnenzeilen, met een equipage van 18 man aan boord, bestaande uit manschappen van Hr. Ms. Utrecht onder bevel van den luitenant ter zee 1ste klasse

Lam als schipper en adelborst 1ste klasse de Meester als stuurman.

Deze veilige overtocht was geboden, omdat het scheepje op een bepaalden datum ter plaatse moest wezen en natuurlijk in uitnemenden staat. Het mag niet heeten, dat onze zeelui van nu niet zouden aandurven, wat de tijdgenooten van Hudson ondernamen, maar van de velen die toen uitvoeren, hoevelen keerden er terug en was vaak niet Toeval toen loods aan boord?

Wie kent niet de vergelijkingen in de geïllustreerde tijdschriften van de tegenwoordige zee-kasteelen met bekende monumenten als de Dom te Keulen, de St. Paul's Cathedral te Londen, enz. en herinnert zich niet, hoe die schepen op het roer gesteld nog met den neus van den voorsteven ver boven die toch niet lage gebouwen uitstaken? Wij hebben ons vertrouwd gemaakt met schepen van een inhoud van eenige duizenden tonnen — de Halve Maen heeft een lengte van 63 voet, een breedte van 17 voet 3 duim en de hoogte van het ruim is 6 voet 4 duim in Amsterdamsche maat, terwijl de inhoud ongeveer 80 ton meet! Deze cijfers, vergeleken met b.v. den tonnenmaat van ons nieuwe pantserschip De Zeven Provinciën (6500), met de Dreadnought's (20.000), de Rotterdam van de Holland-Amerika-

lijn (24.000) — leeren, dunkt ons, toch wel met bijzonder ontzag van de daden gewagen dier koene zeevaarders van drie eeuwen terug, die daarbij op stukken na niet de kaarten en instrumenten hadden, zonder welke de loodsen en zeelui van nu het niet zouden kunnen stellen.

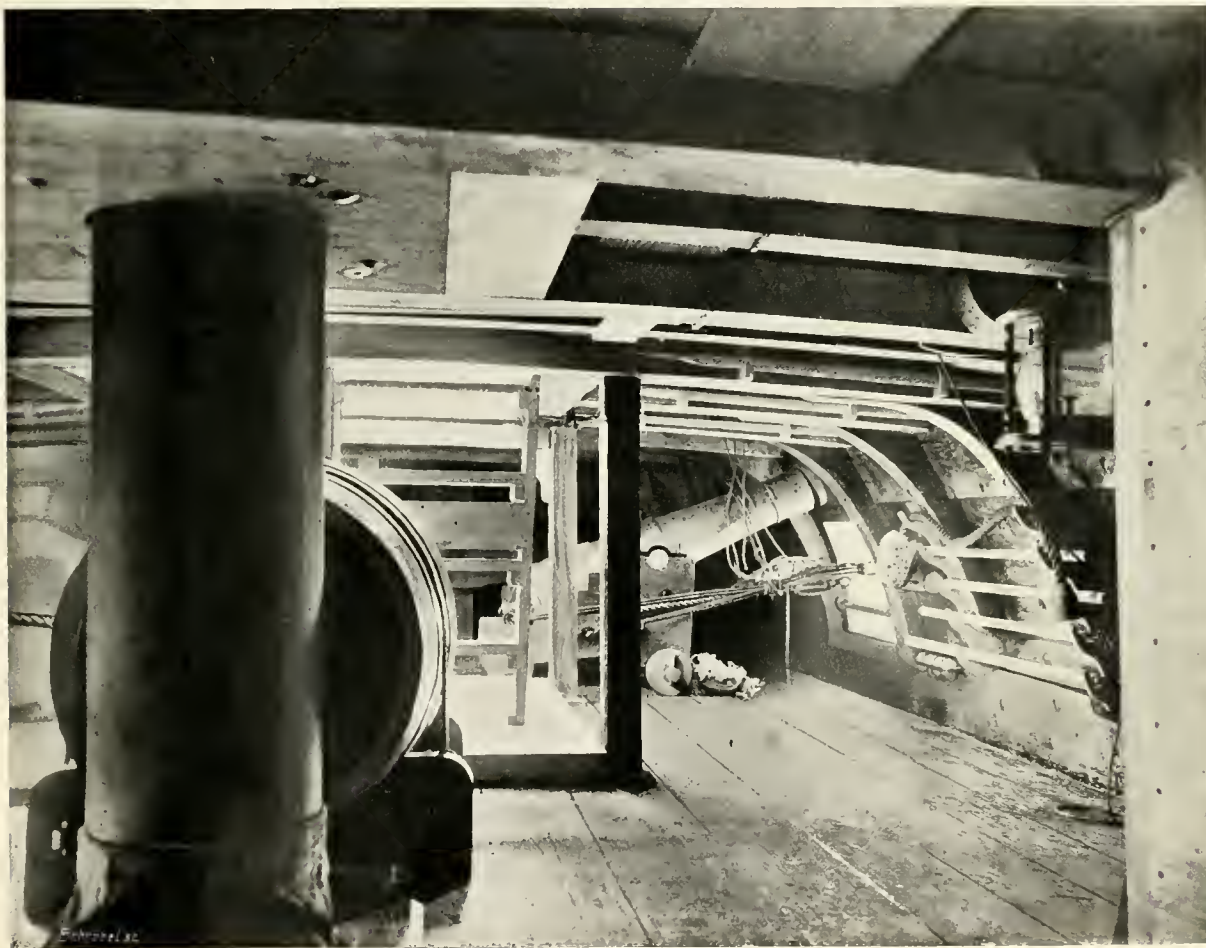
En het eigenaardige van de schepen van toen is wel, dat zij absoluut niet den indruk maken van zoo klein van afmetingen te zijn; dat komt waarschijnlijk van den hoogst eigenaardigen, wel sierlijken maar niet „snellen” bouw met den zeer hoogen voor- en achterstevan (overblijfsel van het oude „kasteel”), de als de vingers van een hand uitstekende drie masten met boegspriet en vlaggestok — maar klein blijken ze, *de Halve Maen* als een prototype aannemende, toch wel degelijk te zijn geweest: binnen in het schip is slechts op de hurken te zitten.

De Halve Maen voert aan het hek de Oost-Indische-Compagnie-vlag (de laatste, een geschenk van de vereeniging „Onze Vloot”: de nationale driekleur met het bekende monogram in de witte baan, tevens een A daarboven dragende, een aanduiding dat het de Amsterdamsche Kamer

was die aan Hudson de opdracht gaf), een „geusje” op de boegspriet, de Amsterdamsche vlag aan den fokkemast, de Statenflag, goud met rooden leeuw, aan den grooten mast en een vaantje aan den bazaansmast.

Vóór is de bak: het logies van de bemanning 1 Meter 25 hoog, met vijf kooien, in ieder waarvan desnoods twee man konden slapen; onder de boegspriet het galjoen, waar de gestrafte matrozen aan gedwongen „zeetjes” werden blootgesteld en waar het blinde zeil vastgemaakt werd, zoo genoemd omdat het den stuurman het uitzicht geheel benam. Op het dek staan de twee stomme knechts waaraan de touwen worden vastgemaakt; een dezer is voorzien van den gewonen kop van een zeeman (type „gaper”), dan naar achter, waar over de stuurplecht een roefje gebouwd is voor den stuurman; ’t roer beweegt met den kolderstok, die aan de roerpen is verbonden. Voor zich heeft de stuurman een kompas, een zandlooper en een logglas.

De kajuit van den schipper, onder de kam-pagne, is gebouwd op het bovendeck. In de kajuit staat onder de kooi een kist met fraai beslag,



„DE HALVE MAEN”. VERDEK. VOORUIT.

waarin de boeken, in de eerste plaats de Bijbel, waren geborgen. Op de tafel ligt een zeekaart, zooals Hudson er een heeft gehad; dit is een reproductie van het eenig nog bestaande exemplaar, dat bewaard wordt in het British Museum. Shakespeare sprak reeds van deze kaart. Voorts ligt op de tafel een afschrift van het contract van Hudson voor deze reis, overgeschreven uit het notulenboek van de Bewindhebbers der Oost-Indische Compagnie en de Kamer van Amsterdam, gedateerd 8 Januari 1609.

Daar omheen liggen passers en meethoutjes. Verder is er in de kajuit een Jacobstaf, eigenlijk een zeer primitieve sextant, waarmede de zeevaarders van voor driehonderd jaar reeds vrij nauwkeurig de breedte bepaalden.

Ook hangen hier bordjes en kannen, kandelaar en vijzel, benevens de vier kniplontgeweren (musketten), die in de kajuit bewaard worden. Alles is getrouwelijk nagebootst naar voorwerpen, die zich in het Nederl. Museum bevinden; o.a. naar de voorwerpen, die van Nova-Zembla naar hier zijn overgebracht en met Heemskerck en Barentsz hebben overwinterd.

Boven de kajuit is het verblijf van den stuurman, nog kleiner en nog eenvoudiger dan dat van den schipper.

Het aardigste zitje van het schip is boven op de campagne, van waar men het geheel kan overzien.

De bewapening bestond uit twee kleine en twee groote kanonnen. Aan dek, op de verschansing, staan de kleine twee, z.g. draaibassen, ook genaamd kamerstukjes, de maat wordt aangegeven in ponden (het zijn stukjes van samen 100 pond); het kaliber is slechts 3.2 mM. In het tusschendeck staan de twee zware stukken van 800 pond (kaliber 8 c.M.).

Onder het bovendek is het tusschendeck, of verdek. Daarin zijn ook de ankerkluisen. Men vindt er verder de hoogst primitieve kombuis, en de kooi voor den kok, een zeilkooi en achteruit de konstabels-kamer, waar het kruid bewaard werd; de broodkamer en de kooi voor den bottelier, waarin thans een voorraad van de Erven Lucas Bols ligt. Daaronder is het ruim, bestemd voor proviand, het zoetwater, de kabels en eindelijk, voor de lading.

Het schip voert drie masten: aan den voorsten zitten voormarszeil, en fok (het blinde zeiltje aan den boegspriet); aan den grooten mast het grootmarszeil en schoverzeil (groot zeil), terwijl aan den bezaansmast een Latijnsch zeil is verbonden.

Bij de uitrusting behoort een scheepsboot, gelijkende op het tjotter, welke aan dek werd vastgemaakt boven het groote luik achter den fokkemast.

* * *

Keeren wij thans terug tot Hudson zelf, dan blijkt, dat deze na zijn contract geteekend te hebben den tot zijn vertrek overschietenden tijd vooral besteedde aan overleg en besprekingen

met verschillende personen, van wie wel de voornaamste was Peter Plantius, predikant te Amsterdam, die Hudson van grooten dienst was.

Hudson kreeg van hem ter leen een memorandum van Barentsz van zijn reis in 1595 en een document, waarop Hudson schreef: „A Treatise of Iver Boty, a Gronlander, translated out of the Norsh language into High Dutch, in the yeere 1560, and after, out of High Dutch, into Low Dutch, by William Barentson, of Amsterdam, who was chiefe pilot aforesaid. The same copie in High Dutch is in the hands of Jodocus Hondius, which I have scene. And this was translated out of Low Dutch by Master William Stere, marchant, in the yeere 1608, for the vse of me, Henrie Hudson. William Barentson's Booke is in the hands of Master Peter Plantivs, who lent the same vnto me.”

Deze Jodocus Hondius was een in dien tijd zeer bekend kaartenteekenaar, was de raadsman en tolk van Hudson in diens onderhandelingen met de V.O.C. en teekende ook het contract mede als getuige.

In de besprekingen, die Hudson met Plantius had, bepleitte hij, op gegevens van een vriend, John Smith in Virginia, het bestaan van een zee noordelijk van de zuidelijke Engelsche kolonie, welke een doortocht verleende naar den Westelijken Oceaan. Plantius kwam met de logboeken van George Waymouth, die in de buurten — waar Hudson ten slotte terecht zou komen — meerdere reizen had gedaan en zuidelijk was geweest tot de Noorderbreedte van 41° 30'. Tot resultaat kon men aan den vasten wal natuurlijk niet komen, en Zaterdag 4 April 1609 zeilde Hudson uit Amsterdam weg, om Maandagmiddag 12 uur, na Texel gepasseerd te zijn, twee mijlen van de kust te zijn.

Na den Noordkaap gepasseerd te zijn op 5 Mei, zette hij koers langs de noordelijke kusten naar Nova-Zembla, maar hier vond hij de zee vol ijs gelijk het vorige jaar, zoodat er weinig hoop bestond dat seizoen nog iets te kunnen uitrichten. Daarbij kwam nog oneenigheid en twist onder de bemanning, deels uit Hollanders, deels uit Engelschen bestaande — zoodat een beslissing lastig was te nemen, daar Hudson het aan zijn naam verplicht achtte om nu niet zoo onverrichter zake (gelijk feitelijk zijn contract hem gelastte) thans terug te keeren.

Hudson stelde zijn bemanning voor twee plannen: naar de kust van Amerika te gaan op een breedte van 40°, (welk denkbeeld hem was ingegeven door de kaarten en brieven van John Smith), of de tocht voort te zetten naar Davis's Straat.

14 Mei zette Hudson met goedvinden zijner tochtgenooten koers naar de ondergaande zon om een doortocht naar Indië te vinden door de nog niet onderzochte streken ten noorden van Virginia. Veertien dagen later vulde hij zijn watervoorraad aan op de Faroë-eilanden, en zette zuid-westelijk koers om Busse-eiland te vinden, 30 jaar te voren ontdekt. Hij bereikte het eiland



„DE HALVE MAEN“ BAKBOORD EN ACHTERZIJDE.

niet, maar onversaagd bleef hij, ondanks heftige stormen, welke hem den voorsten mast deden verliezen en de zeilen deerlijk havenden, een maand nog doorvaren, toen hij op 2 Juli op de hoogte van Newfoundland was. Hier ontmoette hij „een groote vloot Franschen, die op de bank aan het visschen waren”, maar „sprak met niemand van hen”, echter gaf hij, toen de storm bedaard was, zijn volk verlof zich met hen in verbinding te stellen. Den 12en kwam de Amerikaanse kust in het zicht en den 18en landde Hudson in een veilige haven aan de kust van Maine.

Hier kreeg hij last van de ruwheid zijner bemanning, die Indianen, welke kwamen aanroepen, noodeloos ter dood brachten. Hudson koos weer het ruime sop en naderde eerst in de laatste dagen van Augustus weder de kust, waarop hij vijf man naar land zond, die terug kwamen met rozelaars en zware druiven. In de veronderstelling, dat het land zuidelijk te onderscheiden, het door Gosnold in 1602 gedoopte Cape Cod was, bleef hij in deze koers en twee weken later lag hij op de hoogte van King James' River in Virginia.

Weer de koers veranderende, stuurde hij nu noordwaarts en op Vrijdag 28 Augustus 1609 ontdekte hij de groote Delaware-baai.

Om twaalf uur 's middags passeerde hij de zuidelijkste kaap, de kust strekte zich noordwestelijk uit, terwijl ook land gezien werd in het noord-oosten — wat Hudson eerst voor een eiland hield, maar vasteland bleek te zijn en het tweede punt van de baai. De rest van den dag werd doorgebracht met peilen van het water, dat op verschillende punten zandbanken aanwees, waarop *de Halve Maen*, hoewel van weinig diepgang, bleef vastzitten. „Hee that will throughly Discover this great Bay”, zoo schreef Hudson's maat Juet in zijn dagboek, „must have a small Pinnasse that must draw but four or five foote water, to sound before him”.

Tegen zonsondergang ankerde het scheepje „in eight fathomes water” en daar er een sterke stroom liep, moest wel het denkbeeld worden prijs gegeven, dat hier een doortocht was naar China. Men moest tot het besluit komen, dat een groote rivier zich in de baai uitstortte.

's Nachts veranderde het weer, dat overdag buitengewoon warm was geweest, zeer plotseling. Een lichte storm verdreef de hitte, terwijl de landwind de vermoeide manschappen verkwikte door zoete geuren van zomer-bloemen. Vroeg in den morgen werden de onderzoekingen voortgezet, en Hudson richtte noordelijk, waar hij weer met zijn roer „strooke ground”. Nu wel overtuigd, dat China langs een anderen weg gevonden moest worden, haastte hij zich uit de Delaware, bleef zijn tocht voortzetten langs de kust van New Jersey en wierp 3 September anker onder wat nu Sandy Hook heet.

De Halve Maen lag een week voor anker in het zuidelijk deel van de baai. „Drie groote rivieren” werden opgemerkt, waarvan twee de Passaic en Hackensack zijn. Hoewel de vreem-

delingen verwelkomd werden door de roodhuiden, duurde het toch niet lang of kogels en pijlen snorden. Colman was de eerste blanke, die hier sneuvelde. Hierop passeerde het schip Manhattan — het is als een „dubbel openslaande porte-brisée deur”, hier nog het woord eiland aan toe te voegen, want de naam beteekent een plek, ingesloten door twee rivieren. Dertien mijl zeilde men langs de grootsche Palisade Rocks, en zij bereikten door de verbrede stroom, Haverstraw- en Tappan-baaien vormende, in het gezicht van de later benoemde Tediou, Stony en Verplanck's punten, langs Dunderberg (hoe typisch is in deze Amerikaanse namen nu nog de Hollandsche oorsprong aan te wijzen!) de nauwere en diepere rivier, ingesloten door hoogere bergen. Onder het prachtig bergplateau van West Point bleven zij liggen.

Nauwlettend wacht werd gehouden, want wat kon een zoo geringe bemanning doen als duizende roodhuiden een aanval mochten wagen? Eens kwamen 28 cano's om ruilhandel te drijven: pompoenen en graan tegen aardewerk, messen en koperen ketels. Meer dan eens klommen dieven in of uit de ramen aan den achtersteven en velen werden doodgeschoten. Er waren nog meerdere verwickelingen en de schuld bleef niet aan ééne zijde: kruut, vuurwapens, alcohol en ijzer kwamen zoo tegelijk in de wereld der Indianen.

4 October was de *Halve Maen* weer in zee. Waarheen nu? Terugkeeren naar Holland zou kunnen zijn de galg, want er was muiertij geweest en ten slotte werd op voorstel van Hudson koers gezet naar Ierland om te overwinteren. *De Halve Maen* wierp 7 November 1609 het anker uit in Dartmouth en de Engelsche tochtgenooten dwongen Hudson te landen. Koning Jacobus zond onmiddellijk bevel het schip aan te houden, daar hij hoopte hierdoor — en door Hudson te verbieden Engeland te verlaten — zelf het voordeel te kunnen genieten van Hudson's bevindingen. Echter, de gezagvoerder had zijn rapport naar Amsterdam gezonden en tevens om goede zeelieden gevraagd in de plaats van de slechte elementen.

De moeilijkheid werd opgelost, doordat de Muscovy Compagny Hudson weer overreedde in haar dienst terug te keeren en *de Halve Maen* werd vrij gelaten, na acht maanden in Engeland te zijn vastgehouden.

In den zomer van 1610 keerde *de Halve Maen* in Amsterdam terug, om 6 Maart 1615 op het eiland Mauritius te stranden en te vergaan.

Hudson, er op gebrand het geheim van de aarde op te lossen, stak in April 1610 weder den Oceaan over, maar van deze reis zou hij niet meer terugkeeren. Weder tobbede met een muiltzieke bemanning, vond hij een harden dood, doordat zijn scheepsvolk hem met zijn zoon en enkele zieke matrozen in een kleine boot ten speelbal lieten aan de stormen en golven. Schijnbaar falende in de zichzelf gestelde taak, de grootste binnenzee van Amerika ondekt



„DE HALVE MAEN”. VOORSCHIP.

hebbende, hoewel niet den weg naar China, is Hudson's tocht een succes geweest, dat duidelijk aan den dag is getreden toen er eeuwen voorbij waren gesnel. Voor de Hollanders in allen geval opende hij een deur wagenwijd, welke toegang verleende tot het verkrijgen van rijkdommen en voorspoed.

Hudson's naam is vereeuwigd in dien van een baai, een rivier en een staat. Ook is hij een der voorbeelden van de waarheid, dat men vaak het meeste weldoet aan de menschheid na zijn dood.

* * *

Een tweede voorbeeld hiervan zou men kunnen vinden in Robert Fulton, den tweeden held van de grootsche feesten in New-York, den man die het eerst een bruikbare stoomboot bouwde.

Robert Fulton, in 1765 geboren op een boerderij in de gemeente Little Britain (thans Fulton genaamd) in Lancaster, Pennsylvania, was van Iersche afkomst. Van zijn jeugd wordt verteld dat hij op school een lastig leerling was, het hoofd vol van teekenen en machines, zoodat het geen verwondering kan wekken, dat hij portretten en landschappen schilderde, ontwerpen maakte voor machines, gebouwen en rijtuigen — toen eenmaal de noodzakelijkheid was gekomen in eigen behoeften te moeten voorzien. En hij

deed deze vrij uiteenlopende liefhebberijen met zooveel finantiëel succes, dat hij er in slaagde uit zijn spaarduitjes een boerderij te koopen, waar zijn moeder tot haar dood bleef leven met zijn zuster.

Zelf ging hij, na zoo voor zijn familie te hebben gezorgd, met aanbevelingsbrieven van den toen reeds beroemden Benjamin West naar Europa, eerst naar Londen, daarna naar Parijs.

Slechts met een enkel woord willen wij gewag maken van uitvindingen, die door Fulton gepatenteerd werden in Engeland: een molen om marmar te zagen; een machine om vlas te spinnen; een dregmachine voor het graven van kanalen en het maken van waterleidingen; een marktboot voor kanalen; een „trader” d.i. een boot, die tevens over korte afstanden over land kon bewogen worden op wielen.

In Parijs sloot Fulton innige vriendschap met Joel Barlow en deze twee begonnen nu proeven te nemen met onderzeesche vaartuigen en torpedo's (welke naam, door Fulton het eerst gebezigd, sedert gehandhaafd bleef), waarbij onze Rutgers Jan Schimmelpenninck nog nauw betrokken werd. De proeven, die Fulton te Brest deed op dit gebied, waren oorzaak dat de Britsche Regeering trachtte zijne uitvindingen te koopen wat de torpedo aangaat. De opdracht echter om de Fransche vloot in Boulogne te vernielen kon

hij niet volvoeren; de torpedo's ontploften naast de Fransche schepen zonder schade aan te richten. De onderhandelingen werden ten slotte afgebroken, en even weinig succes had hij bij de Amerikaansche Regeering.

Betere resultaten had de samenwerking van Fulton met Livingston, hoewel ook hier natuurlijk teleurstellingen niet achterbleven, waarbij werd voortgebouwd op de ervaring van velen voor hen, die beproefd hadden de kracht van stoom aan te wenden voor het in beweging brengen van schepen.

In 1806 verkreeg Livingston van den Wetgevenden Raad van den Staat New-York, dat hem en Fulton bij de wet een uitsluitend privilege werd verleend, voor het bevaren van de wateren in dien Staat door middel van stoom — dit was een voortzetting van een privilege, dat aan Livingston was verleend maar verlopen sedert een mislukte proef met een boot in 1798. Fulton en Livingston kregen nu twee jaar om een stoomboot te bouwen van niet minder dan 20 ton, die de stroom van de Hudsonrivier zou op- en afvaren met een snelheid van vier mijl in het uur.

Fulton toog aan het werk, maar weldra kwam er geldgebrek en het kostte heel wat overleg, maar in het begin van de lente van 1807 was de *Clermont* toch klaar: lang 130 voet, breed 16½ voet, diep 4 voet, metende 160 ton. De machine had een stoomcylinder 24 inch in diameter, en een slag van 4 voet. De ketel was 20 voet lang, 7 voet diep en 8 voet breed. De raderen waren 15 voet in diameter, met schepborden van 4 voet lengte en 2 voet indoopting.

Onder buitengewone belangstelling had de eerste tocht op de Hudson plaats.

Fulton schreef 15 September 1807 uit New-York aan den eigenaar van het blad de „American Citizen“:

„Mijnheer — ik kwam vanmiddag om 4 uur per stoomboot van Albany. Daar het succes van mijn proefneming mij veel hoop geeft, dat zulke booten van groot belang zullen kunnen worden voor mijn land, verzoek ik u, om verkeerde meeningen te voorkomen en eenige voldoening te schenken aan de vrienden van nuttigen voortgang, de volgende mededeeling van feiten op te nemen.

„Ik vertrok Maandag uit New-York om 1 uur, en kwam in Clermont, de woonplaats van Livingston, om een uur Dinsdag — tijd 24 uur, afstand 110 mijl. Woensdag vertrok ik van het huis van Livingston om 9 uur 's morgens en kwam in Albany om 5 uur 's middags — afstand 40 mijl, tijd 8 uur, Samen 150 mijl in 32 uur of ongeveer 5 mijl in één uur.

„Donderdagmorgen vertrok ik om 9 uur uit Albany en kwam ik bij Livingston om 6 uur

's avonds — ik vertrok vandaar om 7 uur en kwam in New-York om 4 uur 's middags, tijd 30 uur, afstand 150 mijl of 5 mijl in een uur. Mijn geheele tocht, gaande en terugkomende, was de wind tegen; ik kon geen voordeel hebben van mijn zeil: alles is dus verkregen door de kracht van de stoommachine“.

Alle afbeeldingen van de *Clermont* geven haar een romp als de sloepen van nu, met twee kleine masten en een boegspriet. De schoorsteen was veel grooter in verhouding tot de lengte van de boot dan bij de tegenwoordige stoomschepen — maar dat is misschien hieruit te verklaren, dat de *Clermont* pijnboomenhout verstookte en veel trekking noodig had voor de vuren. Daar ze overdag dikke wolken rook uitstootte en 's nachts een regen van vonken, was het niet te verwonderen, dat de varenden op de rivier en de bewoners langs de oevers met de schriklijkste angsten vervuld werden.

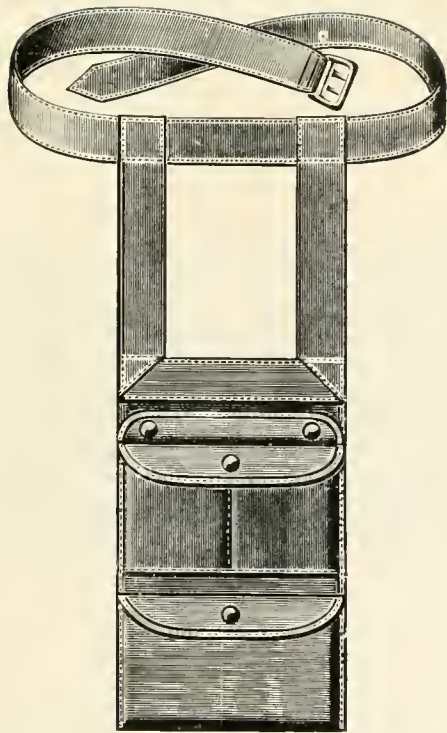
Natuurlijk was het eerste type van de *Clermont* al heel onbehouwen en deden zich om de haaverklap verschillende grootere en kleinere tegenspoeden voor, maar door de ervaring leerde Fulton wat telkens te verbeteren viel en sedert hij de moeilijkheid had overwonnen van de toepassing van de stoom als beweegkracht voor schepen, was het voor heldere en practische koppen na hem niet zoo onmogelijk om voortdurend veranderingen aan te brengen, die doorgaans verbeteringen bleken — totdat wij in onze dagen eindelijk de drijvende steden, de zeekasteelen met hun wondere tooverpracht aan verijnde luxe kennen, die nu het verkeer tuschen de werelddeelen over de groote Oceanen te onderhouden hebben.

* * *

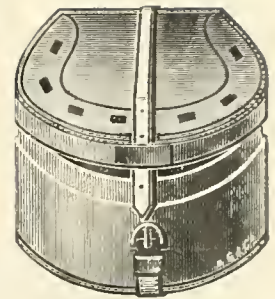
Ten slotte geven wij ter vergelijking, als aardigheid op de prijzen, die Fulton durfde te vragen voor een tocht met zijn *Clermont*: van New-York naar Verplanck's Point \$ 2; West Point \$ 2.50; Newburg \$ 3; Wappinger's Creek \$ 3.25; Pough-Keepsie \$ 3.50; Hudson \$ 5 en Albany \$ 7.— (De afstand van New-York naar Albany bedraagt 150 mijl!) Alle andere passagiers, behalve zij voor de gewone stopplaatsen, hadden \$ 1 te bepalen voor elke 20 mijl en de advertenties vestigden er bijzonder de aandacht op, dat niemand aan boord genomen of aan land gezet zou worden voor minder dan \$ 1 — hoe kort ook de afstand was.

* * *

Robert Fulton overleed in New-York 24 Februari 1815.



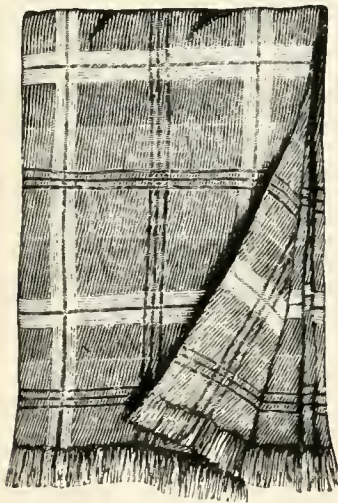
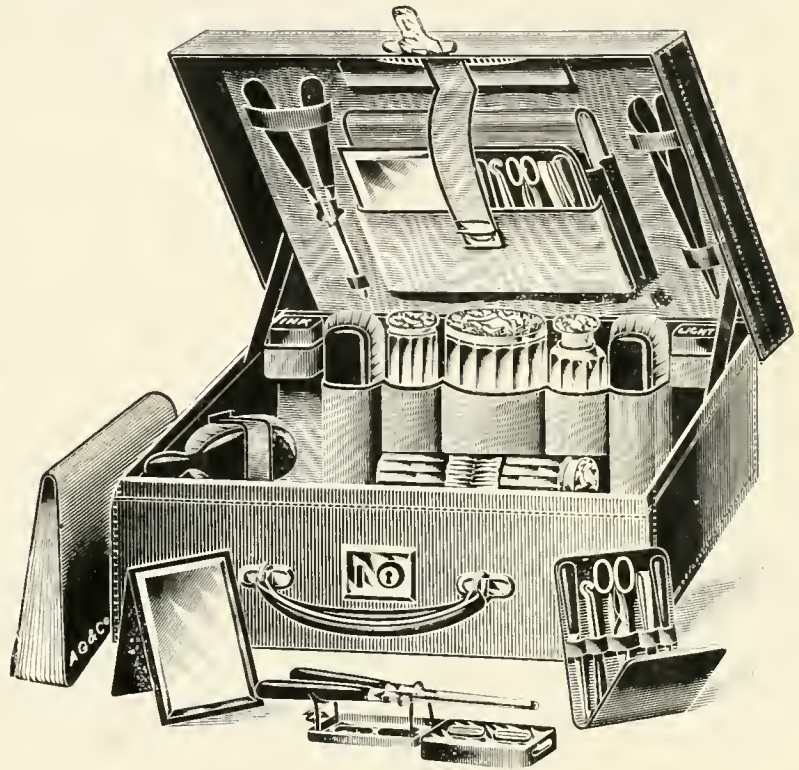
VERWEEGEN & KOK
Kalverstraat 88-90
AMSTERDAM.



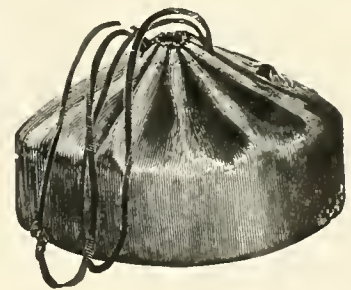
Travelling Requisites.

Fancy Leather Goods.

Special Value
in
Bags and Trunks.



The latest lines
in
Travelling Rugs.



DE CLICHÉS VOOR BUITEN
WORDEN VERVAARDIGD BY
DIRK SCHNABEL
AMSTERDAM KEIZERSGRACHT 324

VERWEY & LUGARD

In Holland:

Den Haag
Amsterdam
Scheveningen

F.I.A.T. en ORYX



In N.-O.-Indië:

Batavia
Soerabaya
Medan (Deli)

F.I.A.T. en ORYX

*De 35-50 P.K. F.I.A.T. op het Stationsplein te Zwolle, bij gelegenheid
der Regelmatigheidsrit der N. A. C. op 5-7 Juni j.l.*

Het F.I.A.T. en ORYX team van VERWEY & LUGARD behaalde op dezen rit en het daaraan verbonden Concours d'Adresse te Groningen 3 1^{ste}, 4 2^{de} en 3 3^{de} Prijzen.

Het spant de kroon van alle Nederlandsche Weekbladen (N. v. d. D.)

Eenige uittreksels uit de besprekingen over het Geïllustreerd Weekblad BUITEN.

„BUITEN” wordt werkelijk prachtig geïllustreerd, waartoe weder een aantal bekende personen medewerken. Het weekblad wordt gedrukt op plaatdrukpapier van bijzonder gehalte, waardoor de illustratiën op het voordeeligt uitkomen.
Het ziet er in één woord prachtig uit. Zonder overdrijving mag men zeggen, dat het door keurigheid van uitvoering en fraaiheid van illustratie de kroon spant van alle Nederlandsche weekbladen.

Nieuws van den Dag.

Van al die weelde uit de natuur, maar ook van al wat de mensch daaraan toevoegt, wil „Buiten” vertellen met woord en beeld.

Nieuwe Rotterdamsche Courant.

Het maakt met de vele afbeeldingen, meest van mooie photo's op goed papier gedrukt, een uitmuntenden indruk.

Algemeen Handelsblad.

Dat „Buiten” zijn reputatie opnieuw alle eer aandoet, behoeft niet meer gezegd, wij zijn er reeds aan gewend — of mee verwend — dat dit nieuwe weekblad ons zijne illustraties in onverbeterlijke artistieke reproductie geeft te aanschouwen.

De Telegraaf.

Een aanbeveling schrijven van dit pracht van-een-tijdschrift, ik zal er mij wel voor wachten. Waar te beginnen of waar te eindigen! Het zware, glanzige papier en de mooie letter, de gesoigneerde druk en de rijkdom van illustraties, dat alles is voldoende om iemand, die van iets moois houdt, te bekoren.
En dan welke illustraties!! Want alles is even aantrekkelijk.

Ik zou er aan willen toevoegen, mede in 't bijzonder aantrekkelijk voor wie de steden niet kunnen ontvluchten en in „Buiten” een vergoeding vinden voor het gemis, het heerlijke buitenleven niet te mogen genieten.

Nieuwe Arnhemse Courant.

En wat 't eigenaardige is van dit nieuwe blad, dat is wel, dat 't eenig is in Nederland; iets dergelijks kenden we hier tot heden niet. Wij althans stellen er prijs op hier te verklaren, dat we 't blad in handen wenschen van ieder, die wat voelt voor de heerlijke poëzie, die 't leven ons biedt.

Rijswijk Vooruit.

Wat wij zoo dikwijls in het geïllustreerde weekblad „Buiten” bewonderd hebben, de voorbeelden van landschap-fotografie, krijgen wij nu ook in theorie onder de oogen. Mevrouw A. M. E. Kaiser—Nell, niet onder de vaste medewerkers van het weekblad genoemd, heeft een artikel over: Het fotografeeren van landschappen en de belichting bij verschillende lichtsterkten. Haar oordeel is, dat de geheele kunst der landschap-fotografie te herleiden is tot een kennis van het licht en zijn eigenaardige effecten, en een nauwkeurige studie ervan geen overdaad, veeleer een gebiedende noodzaak is.

De „heele kunst”? Zou er nóg wat bijkomen? Wanneer wij ook weer de foto's in het nummer van heden bekijken, de dubbele brug voor Het Huis te Amerongen b.v., de ook als kleur, als wit in al zijne schakeeringen schitterende sneeuwstudies, conifeer onder de sneeuw, sneeuwgezicht in een grooten tuin, denken wij dat er toch ook moet bijkomen het kunnen zien en voelen en waarnemen van wat er buiten heerlijk is op te merken altijd en overal.

Van verscheidene foto's uit de ijzel- en mistperiode van eind Januari hebben wij al melding gemaakt, maar het geïllustreerde weekblad „Buiten” geeft weer de mooiste. „Alice in wonderland” en: „Het witte landschap” zijn een bijna verheerlijkte herinnering aan die dagen.

Kamper Courant.

Het weekblad „Buiten” handhaaft ook in den nieuwen jaargang zijn uitstekende reputatie. De eerste nummers van de pas begonnen serie worden voor een groot deel gevuld door prachtige foto's van het Huis te Amerongen met zijn fraai-artistieke bouw en welaangelegde omgeving. En nog in geen tijdschrift zagen wij zulke kostelijke foto's van de rijp, die een paar weken geleden een wonderland maakte van onze bosschen en beemden. Ook de tekst van het weekblad blijft even leerzaam als onderhoudend. Knappe specialiteiten zijn er aan het woord.

De Tijd 8, 1 '08.

Redactie en uitgevers, beide hebben in het begin van het vorige jaar een belofte gedaan. Ze vervullen die niet alleen: ze hebben meer gedaan. Elken Vrijdag schijnt het mooier, rijker, boeiender, afwisselender. Alles op best papier en met pracht van kieken.

Hofstad.

Bij de firma Scheltema & Holkema's Boekhandel te Amsterdam verschijnt een geïllustreerd weekblad „Buiten”, dat om zijn verzorgd uiterlijk en om zijn degelijken inhoud de belangstelling verdient van allen, die gevoeld hebben voor de rijkdommen en schoonheden van ons Vaderland. Zooals de titel aangeeft zoekt de redactie haar arbeidsveld buiten de reeds van alle zijden beschreven en bekikte steden en voert zij den lezer afwisselend rond door de prachtige kasteelen en lustoorden, die Nederland rijk is en door de weelderige natuur, hem wijzend op hare rijkdommen aan vogels, planten, bloemen en wat dies meer zij. En zij doet dit op zoo onderhoudende wijze en verlicht den tekst met zóo mooie plaatjes, dat wij „Buiten” in veler handen wenschen.

Prov. Geld. en Nijm. Courant.

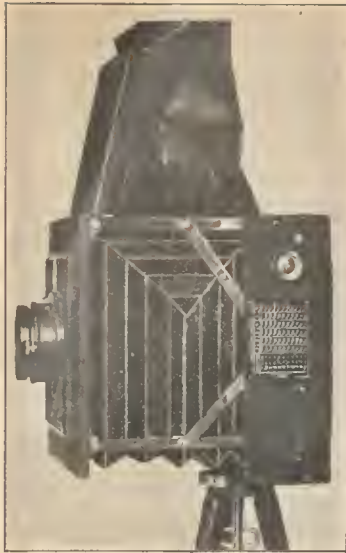
Dit weekblad, waarop we reeds herhaaldelijk de aandacht vestigden, blijft zijn vlyg verworven roem ten volle handhaven. Elk nummer brengt opnieuw bijzonder fraaie groote foto's op elk gebied van het buitenleven, zoo trokken de prachtige foto's van Middachten terecht zeer de aandacht.

Hoornsche Courant.

Het spant de kroon van alle Nederlandsche Weekbladen (N. v. d. D.)



CAMERA-FABRIEK.

BRANDSMA'S VOUWBARE
REFLEX CAMERA.

REPARATIE INRICHTING.

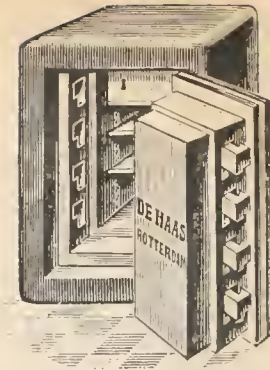
SCHAAP & Co.,

SPUI 8 en TAKSTEEG 11 — AMSTERDAM.

Telefoon No. 1919.

Eenigste Camera-Fabrikanten in Nederland.

FOTO-ARTIKELLEN.



BRANDKASTEN

EN

KLUISDEUREN

DE HAAS

ROTTERDAM.

VRAAG CATALOGUS.

FOSCOMET MELK
OF
SPUITWATER.**ZOMER-CACAODRANK.**

CACAOFABRIKANTEN

G. KORFF & Co., Amsterdam.