



Nieuws uit de regio is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

A.C. Krijgsman  
Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



NL98 INGB 0002 4713 68

## “ten Anker”

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

---

*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*



## HET PUBLICATIEBORD

d.d. 23 maart 2021



In de wereld van veranderingen en aanpassingen is ook uw redactie zoekende om ons “ leesvoer “ zo plezierig mogelijk aan te kunnen bieden.

Hiervoor heb ik wat wijzigingen doorgevoerd die ik op rij wil zetten en er een uitleg bij wil vermelden.

- De naam regio en boeken nieuws zal per direct veranderen in “Het Publicatiebord” daar deze naam beter past in het doel wat het zich dient, n.l. u te informeren van allerlei zaken die we willen delen.
- “ten Anker” blijft zoals het nu wordt gepresenteerd, doch reacties van lezers zullen daaruit verdwijnen daar deze beter in Het Publicatiebord passen.
- Zoekertjes in iedere hoedanigheid zullen ook voortaan hier worden gepubliceerd.
- Heeft u iets aan te bieden?, een betere plaats als op het publicatiebord kan ik niet vinden. (mits het past in onze doelgroep en niet commercieel)

- “Het Publicatiebord” wordt iedere dinsdag verzonden zodat verspreiding van uw “leesvoer” is gewaarborgd.

Kortom “ten Anker” wordt dan een web-magazine die niet wordt verstoord door randverschijnselen.

Heeft u nog een tip?....

[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



### Tip van een lezer....

Wat me is opgevallen : als je het "echte" Oud-Nederlandsch , zoals het regelmatig voorkomt in De Nederlandsche Zeemacht, hardop opleest op de manier zoals je het leest, dan begrijp je het veel sneller.

**Als je het zelf eens probeert, begrijp je wat ik bedoel.**

***Het gaat hier uiteraard over de toevoeging van  
De Nederlandsche Zeemacht***

Redactie... Naar mate we steeds verder in de jaartallen gaan lopen worden de hoofdstukken steeds interessanter daar ze meer en meer spreken over zaken die wij hebben meegekregen in de geschiedschrijvingen.



Arie Krijgsman “ten Anker “  
arcon46@kpnmail.nl

**Onderstaande info geleend van AVOM Zeeland uit  
monde van Rob Schouw**

TIP: zoekt u informatie over een Indiëveteraan?

<https://www.defensie.nl/onderwerpen/privacyrechten/privacyrechten-bij-defensie>

Hier kan de volledige staat van dienst opgevraagd worden. Vermeld hierbij de naam, geboortedatum, plaats en, indien bekend legernummer, waarom dit verzoek gedaan wordt en wat de relatie is met de persoon over wie je de gegevens opvraagt.... Is deze reeds overleden stuur dan een akte van overlijden mee.

LET OP: vraag wel expliciet om de uitgebreide staat van dienst, anders krijg je een heel beknopt uittreksel.

Een andere mogelijkheid is een oproep te laten plaatsen in het blad Checkpoint van het Veteraneninstituut, dit leidt ook vaak tot succes en contact met dienstmaten.

Adres redactie van het tijdschrift "CHECKPOINT": Postbus 1091 6501 BB Nijmegen Tel. 024-

3600974 e-mail: [checkpoint@veteranen.nl](mailto:checkpoint@veteranen.nl) <http://www.veteranen.nl/>

In het Nationaal Archief in Den Haag zijn de stamboeken van het KNIL te raadplegen. In het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag is in de archieven veel informatie te vinden. NB de bezoeker dient zich te legitimeren.

De catalogus van de defensiebibliotheken is online te raadplegen via [www.defensie.nl](http://www.defensie.nl).

In de bibliotheek van Museum Bronbeek kunnen op afspraak bijv. de gedenkboeken en de krantjes van de diverse bataljons worden bekeken.

Bij de Stichting Administratie Indonesische Pensioenen (SAIP) zijn militaire gegevens na te vragen via een contactformulier op de website [www.saip.nl](http://www.saip.nl) of telefonisch 045-579 30 58

Nog meer adressen voor info:

[www.gahetna.nl](http://www.gahetna.nl)

Website van het Nationaal Archief in Den Haag. Informatie over militairen in o.a. Nederlands-Indië, het ministerie van Koloniën en het ministerie van Oorlog (nu Defensie), waaronder stamboekgegevens van militairen van het KNIL en Marine, en administratiekaarten van krijgsgevangenen uit de Tweede Wereldoorlog.

[www.saip.nl](http://www.saip.nl)

Informatie van de Stichting Administratie Indonesische Pensioenen (SAIP), die de Indonesische pensioenen en een aantal overzeese pensioenen en uitkeringen verzorgt voor oud-ambtenaren en militairen van het KNIL.

[www.japansekrijgsgevangenkampen.nl](http://www.japansekrijgsgevangenkampen.nl)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden in Oost-Azië in de periode maart 1942 - augustus 1945 tienduizenden Nederlandse krijgsgevangenen geïnterneerd. Op deze website worden per kamp de belangrijkste gegevens vermeld, zoals de ligging van het kamp, de in- en uitgaande transporten, een plattegrond en literatuur over het kamp.

Er is tevens een overzicht van alle transporten, waarmee krijgsgevangenen over zee werden getransporteerd. Van sommige kampen en zeetransporten zijn naamlijsten beschikbaar.

[www.powresearch.jp](http://www.powresearch.jp)

Website van POW Research Network Japan, met gegevens over krijgsgevangenen, krijgsgevangenkampen, schepen, vliegtuigen en zeetransporten, waarmee krijgsgevangenen in de Tweede Wereldoorlog in Azië zijn vervoerd.

[www.wrebsite.eu](http://www.wrebsite.eu)

Over scheepswrakken, w.o. Japanse schepen die in de Tweede Wereldoorlog zijn gezonken. De teksten zijn o.a. in het Nederlands, Engels, Frans, Duits, Spaans, Italiaans.

[www.forces-war-records.co.uk](http://www.forces-war-records.co.uk)

Informatie over krijgsgevangenen (POW' s), militaire troepen en genealogie.

[www.passagierslijsten1945-1964.nl](http://www.passagierslijsten1945-1964.nl)

De botenlijsten geven een overzicht van schepen die in van 1945 t/m 1964 burgers en militairen van Nederlands-Indië, Nieuw-Guinea en Australië naar Nederland hebben gerepatrieerd/verscheept. Buiten de op deze website weergegeven vaarten vanuit Indië beschikt de initiatiefnemer van de website ook over namenlijsten en reisverslagen van troepentransporten naar Indië. De passagierslijsten geven een overzicht van de personen die met deze schepen hebben gereisd. Op de website staan verder verwijzingen naar andere informatiebronnen.

[www.troepentransportschip.nl](http://www.troepentransportschip.nl)

Troepentransportschepen of troepenschepen vervoerden tussen 1945 en 1951 tienduizenden

soldaten en burgers naar en van Nederlands-Indië. Hierbij werd niet alleen gebruik gemaakt van de bekende Nederlandse rederijen, maar werden ook schepen bij buitenlandse rederijen ingehuurd. In

de linker kolom kan gezocht worden op scheepsnaam.

[www.hetdepot.com](http://www.hetdepot.com)

Website over de Nederlandse strijdkrachten (Koninklijke Landmacht, Koninklijke Marine, w.o. de Mariniers Brigade, en KNIL) in Nederlands-Indië voor, tijdens en na de Politie Acties, periode 1945-1950.

Er is in woord en beeld aandacht voor de grote variatie van mouwemblemen (de zgn. ‘Indië-schildjes’) van dit ‘Vergeten Leger’.

Daar waar mogelijk wordt uitleg gegeven over de eventuele symboliek achter het ontwerp en de desbetreffende eenheid.

In het hoofdstuk ‘Geschiedenis en feiten’ staat informatie over gedenkboeken en periodieken, historische achtergrondinformatie, slagorde en belangwekkende personen.

[www.veteranen-online.nl](http://www.veteranen-online.nl)

Website van en over veteranen van alle Nederlandse krijgsmachtonderdelen, het verzet en de koopvaardij, die hebben gediend in de Tweede Wereldoorlog, in voormalig Nederlands-Indië, Korea of Nieuw-Guinea en/of betrokken zijn geweest bij vredesmissies zoals Unifil, Dutchbat, IFOR, SFOR en ISAF. Op de site staat informatie over missies, periodes, gebieden, personen en activiteiten door en voor veteranen.

[www.dordtenazoeker.nl](http://www.dordtenazoeker.nl)

Database met circa 580.000 namen op passagierslijsten m.b.t. de periode 1889 t/m 1940, afkomstig van o.a. de Indische Mercur.

[www.maritiemdigitaal.nl](http://www.maritiemdigitaal.nl)

Maritiem Digitaal is de gezamenlijke database van een aantal maritieme musea en archieven, w.o. het Marinemuseum in Den Helder, het Maritiem Museum te Rotterdam, het Scheepvaartmuseum te

Amsterdam. In deze grootste onlinedatabase van maritieme objecten en literatuur van de Benelux kunnen gegevens worden opgezocht over voorwerpen en literatuur die zich bevinden in deze maritieme instellingen.

<https://www.defensie.nl/onderwerpen/archief/persoonsarchief>

Met vriendelijke groet,  
Rob Schouw  
AVOM Zeeland



**De stickers worden 120x80 mm. Materiaal: automotiv vinylfolie in wit. beschermend en UV-werend laminaat, dus uitermate geschikt voor de boot, caravan, scooter of auto e.d.**

De Stickers op Rood-Wit-Blauw zijn te leveren met alle emblemen van de KM, Landmacht en Luchtmacht.... Heeft u een speciale wens voor een afwijkend embleem – zoals bijv. de HOBOKO – kunnen die ook worden geleverd.



Neem daarvoor even contact op met de redactie. Misschien een leuk idee voor een reünie of ander gelegenheid.

De stickers kunnen per stuk op afroep besteld worden....

Klik eens op de link en neem een kijkje

<https://www.debakstafel.nl/defensie-stickers.html>

Hallo Arie en L.S,



Ook deze maand weer zoals altijd bedankt voor een pracht stukje leesplezier. Geniet er elke maand van.

Wat me zeer interesseerde deze maand was je publicatie van een wervings/inlichtingen boekje uit 1957 gepubliceerd in ten Anker nr. 10 Ik ben al een tijd op zoek naar deze boekjes maar ze worden weinig aangeboden op Marktplaats.

Ik heb begrepen dat ze over de jaren heen uitgegeven zijn onder verschillende titels. Om toch een beetje doelgericht te gaan zoeken heb ik een paar vragen waar jij misschien antwoord op kunt geven.

1. De titels die mij bekend zijn:
  - a. Wat kan ik bij de Marine worden. (1944/45)
  - b. Zoeklicht op de Marine (1957)
  - c. Zorg dat je erbij komt (1958)
  - d. Wat je kunt worden bij de Koninklijke Marine (1967)

**Zijn jouw nog andere titels bekend?**

2. Verschenen de boekjes jaarlijks?
3. Wanneer is de publicatie stopgezet en waar werden de boekjes uitgereikt?

Met vriendelijke groet

John Mohnen

[johnmohnen@tpg.com.au](mailto:johnmohnen@tpg.com.au)

Red: John ik heb jou al een PB gestuurd.  
Wie kan John beantwoorden of helpen aan de boekjes....

\*\*\*\*\*



De redactie is naarstig op zoek naar het originele boekje zoals hierbij is afgebeeld. Is er een lezer onder ons die hier afscheid van wil nemen laat het dan even weten...

De kosten worden in overleg geregeld.



Goedemiddag webmaster en lezers van ten Anker...

Mijn naam is Louis Menig, toentertijd Loekie of Loek Menig.

Ik weet ook niet of U mij kan helpen, maar het volgende doet zich op. Van 1962 tot 1965, diende mijn vader, als sgtmarns te Suffisant o.a. als O.O.van Pol. Wij gingen dus iedere week naar Sint Michielsbaai en kwamen toen wel schepelingen daar tegen. Nu zat ik net in de lijst met namen tegen en kwam daar dus namen van schepelingen tegen, die ik dus nog herinner van toen. Deze zijn tlg 1 Chris(je) Becks en tlg1 Gerard Menning.

Kan U te weten komen of deze heren nog in leven zijn, zodat ik in contact met ze kan komen. Het is meer dan 50 jaar geleden, maar wie weet, misschien kunnen zij mij niet meer herinneren, maar niet geschoten is altijd mis.

Aangenaam weekend toegewenst.

Louis Menig,  
[lgcmenig@hotmail.com](mailto:lgcmenig@hotmail.com)



Arie en L.S.,

Kun je mij ook vertellen wat het soldij was van marinier3 tot hoger ?  
Ik kan het maar niet vinden.

Volgens mij had ik als marinier 3 Fl.105,00 per maand en later als als korporaal Fl. 192,00 gld per maand.

Ik zou het ook van de andere rangen graag weten. Wij hadden op het schouderbandje staan Netherlands marines. De brigade is in 1948 opgeheven en toen kwam op de bovenarm links van het shirt Korps Mariniers

Ik was zeemilicien ter aanvulling van de Brigade. Latere zeemiliciens die kwamen na de opheffing van de Brigade hadden minder soldij volgens mij.

Maar ik ben niet zo handig op de computer.

Graag een antwoord van je op mijn vraag.

Bij voorbaat mijn dank.  
groeten van Piet Naaktgeboren.  
[Naaktgeboren20@kpnplanet.nl](mailto:Naaktgeboren20@kpnplanet.nl)

\*\*\*\*\*



Red : In de jaren 60 moesten de zeuntjes na het schaften altijd op een handkar twee stalen tonnen met etensresten naar de boerderij brengen voor de varkens... de lucht die daar uitkwam was soms niet te harden, maar de varkens smulden er van.

Nu spreken we natuurlijk over de MKErfprins... maar nu de vraag hoe heette deze tonnen, want die hadden een naam?, ...

Kan iemand mij helpen ?  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)

## HISTORIEK



De baai van Nagasaki met het handels-eilandje Deshima. Schildering Kawahara Keiga (atelier van), c. 1833- 36, Rijksmuseum NG-1190

## Arend Willem Feith, VOC-opperhoofd van Deshima, Japan

Van Elburg tot Deshima. Zeshonderd jaar familie Feith – Arlette Kouwenhoven

Auteur: Arlette Kouwenhoven · Laatste update: 16 maart 2021 · Historische achtergronden / Japan / Voorpublicaties

De familie Feith, bekend van de romantische dichter Rhijnvis Feith, hield als exponent van het Nederlands patriciaat eeuwenlang nauwkeurig haar stamboom bij. In het onlangs verschenen boek Van Elburg tot Deshima. Zeshonderd jaar familie Feith (LM Publishers) beschrijft Arlette Kouwenhoven het verhaal achter de familie Feith.

Hoe hebben de diverse generaties Feith geleefd en een deel van de Nederlandse geschiedenis mede ingevuld? Op Historiek een fragment over Arend Willem Feith, die na een aantal jaren gewerkt te hebben op het kantoor van de VOC in Batavia opklom tot VOC-opperhoofd in Deshima, Japan.

## Deshima

Arend Willem Feith was zestien jaar toen hij in 1761 als hooploper – matroos – in dienst trad bij de Kamer van Zeeland. Hij voer op het zojuist gebouwde schip de Burgh in 229 dagen vanuit Middelburg via Kaap de Goede Hoop naar Batavia waar de rest van zijn familie inmiddels ook weer was aangekomen. Na een aantal jaren als assistent op het kantoor van de VOC in Batavia te hebben gewerkt kreeg hij in 1765 een functie als junior pakhuismeester op de Nederlandse factorij Deshima in Japan. Zes jaar later zien we hem terug in de allerhoogste functie aldaar, die van opperhoofd.

Nederlandse handelaren waren de enige Europeanen die werden toegelaten tot het mysterieuze Japan, dat zich afzijdig hield van de buitenwereld. De Portugezen hadden dit privilege als eersten verkregen maar raakten het in 1639 weer kwijt door hun niet te stuiten zendingsdrang en de maatschappelijke onrust die dat met zich meebracht. De Nederlanders hielden zich verre van christelijke praktijken en wilden zich in het kader van de zo belangrijke handelsbelangen best een tijdje laten opsluiten op het kunstmatig opgeworpen, waaiervormige eiland, dat niet meer dan 65 meter diep, aan de stadskant 175 meter en aan de zeekant 215 meter breed was. Overigens kon men over die handelsbelangen nog wel twisten. Waarschijnlijk gaf het prestige dat ermee gepaard ging de doorslag. Naast de Hollanders bewoonden Chinezen een omheind complex in de stad Nagasaki zelf – onder even scherpe restricties.



### Handeltjes

*‘Arend Willem zou zes termijnen volmaken, wat geen enkel opperhoofd kon evenaren’*

Arend Willem had als opperhoofd de leiding over een man of twaalf, allen Nederlanders, en een groepje meegebrachte slaven uit Indië. Men hield zich bezig met de organisatie van de

handel van goederen via de enige twee – Nederlandse – schepen die in de maanden juli en



augustus de haven binnenvoeren en in november met retourvracht weer vertrokken. Alles draaide om de import van Japans koper dat aan de basis stond van een intra-Aziatische handel waarbij Indiaas textiel, [Chinese](#) zijde, Indische specerijen, suiker en grondstoffen als gom, lood, tin en tropische houtsoorten werden verhandeld. De werknemers op Deshima hadden een voordeel op hun collega's in Batavia. Iedereen mocht naast zijn werk voor de VOC ook zijn eigen handeltje voeren, waardoor het magere salaris aardig kon worden opgekrikt met het importeren van allerlei Westerse technische innovaties en rariteiten. En dus gingen de brillen, spiegels, klokken, boeken, globes, tropische vogels en andere exotische waar grif van de hand.

Omgekeerd mocht er zeer weinig: het was de Nederlanders ten strengste verboden zonder begeleiding voet op vaste wal te zetten, de Japanse taal te leren of enige geografische informatie of kaarten mee het land uit te nemen op straffe van verbanning. Communicatie geschiedde via tolken die zich het Nederlands hadden aangeleerd en die kennis vaak van vader op zoon overbrachten. Deze kleine klik van tolken vormden de spil waar alles om draaide. Zij regelden contacten en afspraken, vertaalden zelden letterlijk de vaak ongenueanceerde eisen en uitspraken van de botte Hollanders maar wisten met diplomatie en soms geveinsde domheid voor alle partijen de beste resultaten te boeken. Om corruptie tegen te gaan werd het opperhoofd jaarlijks vervangen. Het nieuwe opperhoofd voer mee met een van de twee schepen vanuit Batavia waarmee het zittende opperhoofd twee maanden later weer vertrok. Meestal keerde men het jaar erop weer terug. Met twee of drie termijnen kon men dik zijn fortuin maken. Arend Willem zou uiteindelijk zes termijnen volmaken, wat geen enkel opperhoofd kon evenaren.



## Smokkelwaar

*'Er zijn perioden waarin Arend Willem vrijwel dagelijks melding maakte van het overlijden van bemanningsleden'*

Het eiland had twee poorten, een westpoort of Waterpoort, waardoor de lading van de Hollandse schepen aan wal werd gebracht en een hoofdpoort die het eiland verbond met de stad Nagasaki op het vasteland. Om smokkel te voorkomen werden die poorten zwaar bewaakt. De bemanning van de schepen die in juli en augustus arriveerden, diende op het schip te blijven, met uitzondering van de kapitein. Japanse 'dwarskijkers' inspecteerden de schepen op verboden goederen. Wapens, munitie en bijbels moesten worden ingeleverd. 'Voeldermannen' fouilleerden de bemanning. Uit respect ontkwam alleen de kapitein aan deze beschamende vertoning. Het viel de Japanners wel op dat hij steevast kogelrond was als hij, gehuld in een speciaal voor deze gelegenheid gedragen wijde pofbroek en cape, het schip verliet en aan land

zelfs ondersteund diende te worden als hij het gastenhuis inliep om er niet lang erna graatmager uit te komen. En dat deed hij dan drie keer per dag. De Japanners lieten het oogluikend toe. Maar toen in 1772 de *Burgh* op terugtocht van Deshima naar Batavia in zwaar weer schipbreuk leed en het wrak door de Japanners werd teruggesleept en leeggehaald, bleek er zoveel smokkelwaar aan boord te zijn, dat de maat vol was en men de regels nogmaals aanscherpte. De kapitein en zelfs het opperhoofd dienden zich nog slechts in gewone kledij te vertonen en zich te laten fouilleren, een bron van voortdurende ergernis waaraan pas jaren na Feith weer een einde kwam. Het zou het smokkelen overigens niet tegengaan. Men wist altijd wel weer een weg te vinden. In de logboeken die de opperhoofden dagelijks dienden bij te houden, wordt er weliswaar weinig over geschreven, en als dat gebeurt, is dat eerder over de Chinezen die het weer eens te bont maken.



Vijf Hollanders aan de maaltijd op Deshima, links een Javaanse bediende die saké schenkt, rechts een Javaanse bediende met een schaal eieren. Anoniem, 1790-1810, Rijksmuseum NG-1978-110

Arend Willem Feith schreef op een koude januaridag over een Japanner die was betrapt halverwege een ladder tegen de omheining van het Chinese eiland. Hij bekende dat hij daar stond in afwachting van smokkelwaar die hij via een twintig meter lange tunnel naar een huis op het vasteland wilde brengen. Hij zou daarvoor later onthoofd worden. De man was minder gewiekst dan zijn landgenoten die tientallen jaren ervoor al geiten – als bolletjesslikkers avant la lettre – in olie gewikkelde ginseng lieten eten. Zelfs de frequente schipbreuken van Chinese jonken op de kust van Japan hadden niet zelden een ‘geplande’ achtergrond. Juist in de

periode waarin Arend Willem Feith op Deshima diende, nam ook het aantal schipbreuken onder Nederlandse schepen toe. De Japanners werden er wat wantrouwig onder maar in dit geval kon men het eerder toeschrijven aan het slechte onderhoud van de Nederlandse vloot en het gebrek aan gekwalificeerd scheepspersoneel als gevolg van een langdurige tyfusepidemie. Er zijn perioden waarin Arend Willem vrijwel dagelijks melding maakte van het overlijden van bemanningsleden.

Als de schepen in november wegvoeren om pas in augustus van het volgende jaar weer terug te keren, werd de isolatie van de rest van de wereld nog voelbaarder. Het was de tijd van inventarisatie van waren en inspectie van pakhuizen en gebouwen. Aardbevingen, tyfones en branden eisten hun tol en Feith steggelde met aannemers en timmerlui over de hoogte van de offertes ter reparatie van pakhuizen de Lelie en de Doorn, woonverblijven, varkenshokken, het tuinpaviljoen en – te vergeten – de bar met de toepasselijke naam ‘Spilt den tijd’.

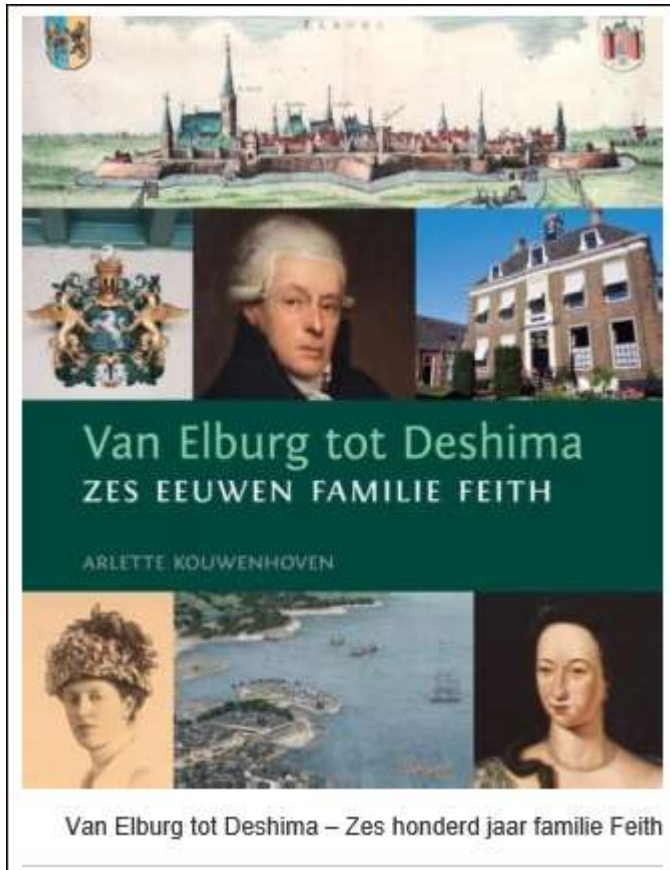
## Logboek

Net als ieder ander opperhoofd, moest ook Arend Willem een logboek bijhouden. Daardoor weet men veel over de handelsactiviteiten op het eiland. Voor de meeste opperhoofden was dat schrijfwerk een dagelijks weerkerend corvee. Notities zijn kort en vaak zonder enige uitleg en bevatten vooral droge kost over het weer, de reparatie van pakhuizen, het laden en lossen van schepen, het komen en gaan van inspecteurs en tolken en het verkrijgen en meestal afwijzen van te hoge offertes. Ook Feith hield het bondig en koos zijn woorden vanuit het kader van zijn vertrouwde koopmanswereld:

*‘4 januari 1777: Het is erg koud. Het vroor de dikte van vijf ducats.’*

Aan het overlijden van zeelieden maakte hij weinig woorden vuil: ‘7 september 1774: 1000 kisten koper zijn geladen op de *Gijnwensch*,’ wordt vervolgd door ‘zeeman Laurens Coert Brandse is overleden’. Van Elburg tot Deshima – Zes honderd jaar familie Feith. In oktober 1774 berichtte hij vrijwel dagelijks over het overlijden van bemanningsleden van de schepen de *Gijnwensch* en de *Bleijenburgh*, maar waaraan zij waren bezweken werd niet gemeld. De ene keer zal het pokken zijn geweest, vaker waarschijnlijk tyfus of malaria. Zelfs toen op 9 augustus 1778 de Huys te Spijk binnenvoer met het tijdens de reis plotseling overleden nieuwe opperhoofd Hendrik Godfried Duurkoop, vermeldde Feith niet de oorzaak van diens dood. In een iets langer lemma beschreef hij wel de bijzondere situatie die dit met zich meebracht en de vreemde reactie van de door regels en protocol geregeerde Japanners:

*‘Ik heb de tolken over de situatie geïnformeerd. Kort daarop kwamen ze terug en vroegen me de dood van Duurkoop geheim te houden. Want volgens Japans gebruik moeten we eerst melden dat iemand ziek is, vervolgens dat de ziekte is verergerd en tenslotte dat de zieke is overleden. Een van de assistenten van de overledene moet nu Duurkoop spelen en doen alsof hij erg ziek is.’*



De assistent speelde zijn rol met verve en strompelde, ondersteund door twee man, de kade op richting ziekenboeg. De volgende dag werden de autoriteiten ingelicht over het overlijden van het opperhoofd in spé. Ondertussen was heimelijk de loden kist met zijn stoffelijk overschot aan land gebracht zonder de gebruikelijke visitaties. Vijf dagen later werd Duurkoop begraven op de Hollandse begraafplaats aan de baai van Nagasaki. Zijn voortijdige dood betekende dat Feith aan het einde van deze termijn niet terugging naar Batavia maar toestemming kreeg als vervanger nog een termijn op Deshima aan te blijven.

~ [Arlette Kouwenhoven](#)

**Boek:** [Van Elburg tot Deshima – Arlette Kouwenhoven](#)

**Ook interessant:** [Het 'grote verhaal' van de VOC](#)

