Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

**“de redactie “**
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
http://www.tenanker.mygb.nl

Disclaimer

*Deze 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.*

ALL RIGHTS COPYRIGHT RESERVED

**3e jaargang – nummer 35 – 10 juli 2020**

**Allerlei verhalen……**

https://www.beautiful-curacao.nl/bezienswaardigheden/forten.php

# Fort Amsterdam

Op Curaçao zijn in totaal acht forten, Fort Amsterdam is het grootste van het eiland. Het fraaie gebouw ligt heel strategisch, aan de ingang van de haven van Willemstad. Vandaag de dag dient Fort Amsterdam als zetel van de Curaçaose regering.

Het bouwwerk bezit vier bastions en heeft daardoor een afwijkende vorm. De muren zijn gemaakt van koraalsteen en op sommige plaatsen zijn deze muren maar liefst drie meter dik! Dat was ook wel nodig voor een goede verdediging van het mooie eiland!

Op de muren van het fort vind je verschillende gedenkstenen, waaronder de gedenksteen met de beeltenis van Prins Willem van Oranje. Curaçao hoorde in 1933 driehonderd jaar bij Nederland.

## Geschiedenis

Fort Amsterdam werd gebouwd in de periode 1635 - 1641 door de West-Indische Compagnie (WIC). Zij veroverden Curaçao in 1634, dat toen in handen was van de Spanjaarden. Fort Amsterdam fungeerde als het plaatselijk hoofdkantoor van de WIC. Daarnaast diende het gebouw ook als verdedigingswerk zodat de Spanjaarden het eiland niet opnieuw konden veroveren. Vroeger woonden alle bewoners van het eiland veilig beschut in het fort. Momenteel wonen er bijna 160.000 mensen op Curaçao, dat zou dus niet meer passen. Gedurende de jaren, toen ook de dreiging van het veroveren van het eiland minder werd, gingen de eilandbewoners steeds meer buiten het fort wonen. Zo werd er rondom het fort werd steeds meer gebouwd, langzaam aan ontstond er een stad. Het resultaat is het prachtige Willemstad.
Binnen de muren van het fort tref je ook een kerk en de gouverneurswoning. De Fortkerk werd in 1769 gebouwd en is hiermee de oudste kerk van het eiland. Helaas is van de inrichting van de kerk maar weinig overgebleven. De preekstoel is gelukkig wel intact gebleven. De kerk is tegenwoordig een populaire bezienswaardigheid. In de kerk tref je tevens een museum.

## Fort Beekenburg

Fort Beekenburg staat op Curaçao bekend als 'Het Kasteel'. Het fort ligt aan de Caracasbaai. Fort Beekenburg werd in 1703 gebouwd met als doel om het Spaanse Water te verdedigen.
Dit was in die tijd geen overbodige luxe. Het Spaanse water én de Caracasbaai waren plekken waar vijanden met het grootste gemak aan wal konden gaan en zo gemakkelijk konden Willemstad bereiken.

De toren van Fort Beekenburg lijkt op een schaakstuk, rond van vorm dus. De toren is daarnaast uitgerust met een uniek irrigatiesysteem. Als het regent wordt het water opgevangen in de regenwaterkanalen die bovenop de toren zijn aangelegd. Dit water wordt vervolgens verzameld in een reservoir dat binnen in de toren zit. Op deze manier was er altijd vers water in toren van Fort Beekenburg, ook bij een belegering.

## Geschiedenis

De naam van het fort refereert naar de Heer van Beek. De Heer van Beek was tussen 1701 en 1704 de coördinator van de verdediging van Willemstad. Fort Beekenburg heeft in de 18de eeuw zijn nut een paar keer bewezen. Vanuit het fort werden namelijk verschillende aanvallen van Engelse en Franse troepen afgeslagen.
Er is een moment geweest dat Engelse troepen hebben geprobeerd om Fort Beekenburg te omzeilen om zo bij Willemstad te geraken. Zij probeerden over de naastliggende berg heen te trekken.
Echter halverwege werd deze exercitie afgebroken. De Engelsen liepen tegen te veel

problemen aan, het kostte te veel tijd en ze waren te bang dat de Nederlanders zich te snel zouden groeperen. Toch zijn in de geschiedenis van Curaçao de Engelsen een paar keer baas geweest op het Caribische eiland. Dat was in de periodes 1800 tot 1803 en

1807 tot 1816. Fort Beekenburg is bovendien in diens geschiedenis een paar keer aangevallen door piraten, maar het nimmer capituleerde!

Fort Beekenburg is opgebouwd met waalstenen. Deze waalstenen werden door de Hollandse koopvaardijschepen meegenomen als ballast voor hun schepen. Als de schepen dan weer terugvoeren naar Holland, werden de waalstenen achtergelaten op Curaçao. Op deze manier werd er plaatsgemaakt voor de goederen die naar Holland moesten worden verscheept. Heden ten dage is Fort Beekenburg ook een belangrijke verblijfplaats voor vleermuizen.

## Bezoek Fort Beekenburg

In 1927 werd door Shell op Curaçao een olieterminal gebouwd voor de overslag van het zwarte goud. Deze installaties lagen vlak in de buurt van Fort Beekenburg. Ook het fort kwam hierdoor feitelijk op het bedrijfsterrein van Shell te liggen en was daardoor niet meer toegankelijk voor het publiek. In 2005 is de situatie gelukkig weer veranderd. Sinds dat jaar is de Curaçaose overheid weer de eigenaar van het terrein geworden en is Fort Beekenburg weer voor geïnteresseerden te bezichtigen.

Bron:
www.beautiful-curacao.nl

Wordt vervolgd…
redactie

WalburgPers PERSBERICHT

https://www.walburgpers.nl/winkel/geschiedenis/strandroof/

# *Strandroof*

## Een tragisch godsgeschenk voor West-Vlieland

door Anne Doedens & Jan Houter

Op 16 juni verschijnt *Strandroof • Een tragisch godsgeschenk voor West-Vlieland* door Anne Doedens & Jan Houter. Het is een spectaculair verhaal over een stranding in 1703 bij West-Vlieland, van een schip met goud, zilver, diamantjes en een heel bijzondere huishouding: die van de veldmaarschalk die Gibraltar in 1704 met onder meer Nederlandse mariniers verovert.

HIER BESTELLEN

€ 19,99

**Voor reacties op een artikel kunt u klikken op het mannetje**

**DAGJE UIT VOOR HET PERSONEEL VAN**
**DE LOGISTIEKE DIENST MET HR.MS.WAMANDAI**

Op vrijdag 1 december 1978 was het een "dagje uit" voor het personeel van de logistieke dienst. Het "schip van geweld" Hr.Ms. Wamandai zou dit keer als passagiersboot fungeren en ons naar Klein Curaçao brengen.
Om 07.15 werd er verzameld op. de. Versali-steiger, alwaar al een groep bezig was met het inladen van diverse dranken. Nadat dit was voltooid en de laatste "passagier" in looppas aan boord kwam werd om 07.50 de laatste tros losgegooid.
Er werd tijdens het eerste stuk varen driftig gebruik gemaakt van de fototoestellen, omdat de meesten van ons Curaçao weer eens van een andere kant zagen. Aan boord werd al snel begonnen met koffiedrinken, en door sommige al een Antilliaans biertje.

Buitengaats was het water wat onrustiger, zodat al snel de eerste persoon de visjes aan het voeren was en dit eigenlijk de hele heenweg vol gehouden heeft. Hij werd van tijd tot tijd bijgestaan door andere "liefhebbers".
Na een tweetal uurtjes gevaren te hebben, het grootste gedeelte langs diverse herkenningspunten op Curaçao, (zoals Hotel CB, Avilla Beach, Prince of Isles, Spaanse Water, Jan Tiel enz. enz.) werd geankerd bij Klein Curaçao.
Klein Curaçao: 2½ km lang en grootste breedte is _+ 750 m., en erg vlak. De eerste "maten" lagen al snel in het water, en er werd ook ruimschoots gesnorkeld.
Aan boord werden de div. barbecuebakken opgetuigd, in het kombuis stond de kok de diverse sausen op te warmen. Ondanks een paar forse regenbuien stond even later alle hens zijn "stukkie "vlees te piepen. Er was ruim voldoende te happen aan boord, karbo's, biefstuk, saté, kippenkakken. Toen iedereen verzadigd was werd er een korte siësta gehouden, iedereen was opvallend rustig, sommige lagen te zonnen op het strand, wat ze naderhand een beetje betreurden, want er werd hier een daar een rood kleurtje waargenomen. Tegen 3 uur werd signaal gegeven voor aftrap en tegen half vier was dan

ook iedereen aan boord en werd begonnen aan de terugtocht.

Deze was, in tegenstelling tot de heenreis, die een beetje ruw was, een snoepreis. De zee was vlak en iedereen zat dan ook gezellig drank te nuttigen en er werd uit volle borst gezongen. (Op één na, die weer over de reling hing). Voor de haven moesten we nog even een 20 minuten wachten, voordat de pontjes- brug werd geopend en werd even voor half zes aangelegd aan de steiger, waar door bijna iedereen werd geholpen de Wamandai weer uit te laden.
Het was een ruim geslaagde dag en zeker voor herhaling vatbaar, SPR van der Ent en zijn bemanning worden dan ook hartelijk bedankt voor hun "opofferende" werk en tot een volgende keer……..

M. Schoenmaker

## Curaçao, een eiland met havens

Curaçao dankt haar maritieme welvaart aan haar gunstige ligging. Dit is het eiland waar de internationale handelsroutes van de Atlantische Oceaan samenkomen. Langs de zuidkust heeft Curaçao verschillende schitterende havens. Deze zijn meer dan 10.000 jaar geleden gevormd, aan het einde van de laatste ijstijd. Terwijl het ijs smolt, vulden de uitgeholde bekkens zich met zeewater.

Willemstad, de hoofdstad van Curaçao, is gebouwd rond de haven.
De St. Annabay, Schottegat en Waaigat vormen samen een binnenwater van ongeveer vier vierkante mijl (10 km2) met een diepte van ongeveer 65 voet (20 m). De marge tussen eb en vloed is slechts 60 cm. Dit maakt de haven van Curaçao een uitstekende, veilige natuurlijke haven.

## Indianen en Spanjaarden

Curaçao werd waarschijnlijk zo'n tweeduizend jaar geleden voor het eerst bewoond. Deze oorspronkelijke eilandbewoners, de Arawak-indianen van de Caquetíos-stam, kwamen over van het Zuid-Amerikaanse vasteland. Tegen de tijd dat de Spanjaarden arriveerden in 1499 waren er naar schatting 2.000 Indiërs op Curaçao. Ze vormden verschillende stammen, verdeeld over vijftien dorpen. In 1515 deporteerden de Spanjaarden de indianen als slaven. Er was een magere handel tijdens de Spaanse periode van 1499-1634.
De Spanjaarden maakten weinig gebruik van Curaçao en markeerden het eiland als een nutteloos eiland.

## De West-Indische Compagnie

De Nederlandse West-Indische Compagnie (WIC) zag Curaçao als een potentieel waardevolle basis in het Caribisch gebied. Op 29 juli 1634 namen de Nederlanders het eiland over. Er was weinig weerstand: er waren maar 32 Spanjaarden op het eiland, waarvan tien kinderen. Samen met de meeste indianen werden ze naar het vasteland gedeporteerd. Onder de Nederlandse West-Indische Compagnie werd Curaçao een handelscentrum. De stad is gebouwd met een haven die openstaat voor alle handel, inclusief particuliere handelaren. Ondertussen moedigde de WIC ook kolonisatie aan.

## Willemstad: havenstad

In de jaren 1640 werd St. Annabaai de locatie van een havenstad: Willemstad. De stad die tussen 1676 en 1732 groeide, zou tot 1860 nagenoeg onveranderd blijven. Het havengebied van Willemstad vormde een smeltkroes van culturen. Zeevarenden uit alle hoeken van de wereld kwamen hier samen. De bemanningen werden na elke reis beloond. Het was toen aan de mannen om voor zichzelf te zorgen totdat ze een nieuw schip konden vinden. Op Curaçao woonden veel zeelieden en de meesten waren slaven, vrijgelaten slaven of mulatten. Curaçao werd de belangrijkste basis voor Nederlandse

kapers. De welvaart van het eiland was veel te danken aan deze kapers. Bovendien boden ze een essentiële bescherming tegen aanvallen van vijandelijke kapers.

## Curaçao, een eiland met havens

### Slavenhandel

Tussen 1670 en 1815 was Curaçao het centrum van de Nederlandse slavenhandel. Tientallen duizenden Afrikanen werden hierheen vervoerd om te werken op de plantages van Zuid-Amerika en de Caribische eilanden. De Nederlandse West-Indische Compagnie had verschillende bases aan de westkust van Afrika. Fort Elmina, oorspronkelijk opgericht door de Portugezen, was de grootste en de locatie van een grote slavenmarkt. Na 1730 liet de WIC de slavenhandel in toenemende mate over aan particuliere slavenhandelaren.

### Handel in smokkel

Op Curaçao ontwikkelde zich een levendige illegale handel met de Spaanse kolonialen op het vasteland. De Spaanse koloniën waren geïsoleerd. Officieel mochten ze alleen met Spanjaarden handelen, maar de banden met de Spaanse vloot waren zwak. Bijgevolg was er een constant tekort aan slaven, Europese goederen en klanten voor producten. De illegale handel met de Republiek was meer dan welkom. In de achttiende eeuw groeide de

handel zodanig dat Venezuela economisch afhankelijk werd van Curaçao. Een situatie die tot in de negentiende eeuw voortduurt.

## Curaçao onder Groot-Brittannië

Tussen 1650 en 1670 stond Engeland regelmatig op gespannen voet met de Nederlanders. Het monopolie van Curaçao in de slavenhandel irriteerde vooral de Engelsen. Nadat ze in 1665 de Nederlanders uit New York hadden verjaagd, richtten de Engelsen hun aandacht op Curaçao. Ze gaven kapers opdracht hun vuile werk te doen. Tegen het einde van de achttiende eeuw bezetten de Fransen de Nederlandse Republiek in Europa. De Franse marine gebruikte Curaçao al snel als haven en het eiland betaalde de kosten. Bovendien blokkeerden de Britten, die in oorlog waren met Frankrijk, de handel op het eiland.

Curaçao wilde daarom graag van de Fransen af.
Het eilandbestuur was zelfs bereid de Britse heerschappij te aanvaarden. Van 1800 tot 1803 en van 1807 tot 1816 werd Curaçao beheerd door de Britten. De Nederlanders herwonnen het eiland in 1816. Inmiddels was de Republiek het Koninkrijk der Nederlanden geworden, met een eigen Koninklijke Nederlandse Marine.

## Internationale haven

De handel stagneerde wereldwijd in de jaren 1800-1840. Zuid-Amerika, waar de meeste goederen van Curaçao werden verkocht, was in de greep van onafhankelijkheidsoorlogen. De haven van Willemstad werd gekalmeerd. In een poging om handel aan te trekken, werd Willemstad in 1827 tot vrije haven verklaard, zonder belastingen of accijnzen.

Het fortuin van de haven herleefde geleidelijk in de jaren 1840. In de jaren 1860 keerde het tij. Handel en scheepvaart namen aanzienlijk toe. Rond 1900 was Willemstad een levendig commercieel centrum met door en door moderne faciliteiten. De scheepsbouw bloeide tussen 1840 en 1890. De scheepsbouwers op Curaçao stonden vooral bekend om hun schoeners. Hun formaat en solide constructie maakten deze schepen ideaal voor het zeeverkeer naar Amerika en Europa. In de jaren 1890 kwamen de scheepsbouwers op Curaçao onder toenemende druk te staan van de concurrentie van het goedkopere Trinidad en Barbados. De belangrijkste scheepsbouwers op Curaçao waren JA Jessurun en SEL Maduro.

## Pakketdiensten en verbindingslijnen

In de negentiende eeuw kwam er een reguliere pakketdienst tussen Europa en Curaçao beschikbaar. In 1827-1829 werd de raderstoomboot Curaçao geïntroduceerd.
Het was een soort gok, aangezien stoom nog in de kinderschoenen stond. Bovendien was de Curaçao een vrij klein schip voor oceaanreizen. De Curaçao was het eerste stoomschip dat de Atlantische Oceaan overstak. Het maakte de reis in 28 dagen; zeilschepen hadden veertig dagen nodig om over te steken. Na drie reizen vol problemen

werd het experiment echter stopgezet. In 1882 werd een lijn Amsterdam, New York en Curaçao opgericht.

De verbindingen met Curaçao verbeterden dramatisch en Curaçao werd een belangrijk aandachtspunt, niet in het minst omdat Curaçao de eerste aanloophaven was voor veel Europese schepen die de Atlantische Oceaan overstaken. In 1910 kwamen er maandelijks ongeveer 25 stoomboten de haven binnen via regelmatige lijnen uit zeven verschillende landen.
In 1939 was Curaçao 's werelds zevende drukste haven. De piek kwam in 1952.
In de daaropvolgende jaren nam de doorvoerhavenfunctie geleidelijk af. Vanaf 1910 reden gemotoriseerde schepen meer op olie dan op kolen.
Curaçao profiteerde snel. Nergens in het Caribisch gebied kon men op Curaçao concurreren met de snelheid en prijs. Tussen 1914 en 1930 werd Willemstad een belangrijk tankstation. SEL Maduro & Sons was veruit de grootste leverancier van kolen. Met een eigen waterbedrijf en ijsfabriek was scheepswerf SEL Maduro de aantrekkelijkste van de kolencentrales.

since 1837

**Cruise toerisme**

In 1901 arriveerde het eerste cruiseschip. Het was de Prinzessin Victoria Luise uit New York. Met de aantrekkelijke prijzen van de producten in haar winkels ontwikkelde Curaçao zich tot een populaire bestemming voor cruiseschepen. Niet alle cruiseschepen meren aan in de haven. De smalle ingang hield veel schepen weg.
Ze zijn gewoon voor de kust verankerd. In 1976 was het cruisetoerisme op zijn hoogtepunt. De sterke stijging van de brandstofprijzen maakte het zeilen van de Verenigde Staten naar het Caribisch gebied echter duur. Na 1976 werd het toerisme op Curaçao steeds meer afhankelijk van het luchtverkeer.

## De Isla-raffinaderij

Op 31 juli 1914 werd olie ontdekt aan het meer van Maracaibo in Venezuela. Royal Shell Oil Company koos Curaçao als uitvalsbasis. De belangrijkste reden was de brede en diepe natuurlijke haven. Tussen 1918 en 1924 werd in Schottegat een raffinaderij gebouwd met eigen werven. Olie werd de motor van de economie van Curaçao. In 1914 werd het Panamakanaal geopend. Curaçao bereidde zich voor op een handelsstroming. De verwachtingen zijn echter niet uitgekomen. Het was de olie-industrie en niet het Panamakanaal dat de economie van Curaçao op de been hield.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bloeide de olie-industrie op Curaçao als nooit tevoren. De geallieerde troepen in Noord-Afrika waren volledig afhankelijk van brandstof, bekend als 'Navy Special', geleverd door de raffinaderijen op Curaçao en Aruba. Door hun strategische betrokkenheid werden ze militaire doelen. In december 1941 begonnen de Verenigde Staten hun positie in het Caribisch gebied te versterken. De Koninklijke Marine en de Antilliaanse strijdkrachten werden onder bevel van de Amerikanen geplaatst en Amerikaanse troepen gestationeerd op Curaçao. De Amerikanen zouden op het eiland blijven tot 1947, toen de Nederlandse regering terugkeerde. De verdediging van de Antillen is sinds 1950 geheel in handen van de Koninklijke Marine.
Begin jaren tachtig daalde de vraag naar olie. Shell heeft drastische sneden gemaakt. Uiteindelijk verkocht het bedrijf in 1985 de raffinaderij voor een nominale gulden aan Curaçao. De gestage achteruitgang van de olie-industrie was een zware klap voor de economie van het eiland. Nu wordt de raffinaderij gehuurd door Petroleos de Venezuela SA

## Droogdok

In 1926 werd in Willemstad het eerste dok gebouwd: het drijvende droogdok Koningin Wilhelmina. Al snel bleek dat dit te klein was. In 1929 werd de capaciteit verdubbeld met de komst van het Julianiana Floating Dock. In 1941 werd het Beatrix-droogdok opgegraven. Het was nodig om het hoofd te bieden aan de vraag in oorlogstijd naar dokfaciliteiten. In de jaren 70 breidde de Curaçaose Dok Maatschappij (CDM) haar capaciteit enorm uit met de bouw van het Antillia Dock, een faciliteit die grote schepen tot 130.000 ton kan verwerken.

## Havenbeheer

In 1960 werd het werk in de haven gereorganiseerd. Hiervoor werd een nieuw bedrijf

opgericht dat alle werven en de bijbehorende faciliteiten huurde. Bijgevolg exploiteerde de organisatie meer dan 85 procent van de niet-oliehavens in Willemstad. Druk van de regering leidde uiteindelijk tot de fusie in 1982 tot de Curaçao Ports Authority (CPA). Aanleiding was de wens van de Curaçaose regeringen om te komen tot een efficiënt en betrouwbaar bestuur van de havens van het eiland, met name van de in 1984 geopende nieuwe containerhaven.
Tussen 1982 en 1984 heeft de CPA het beheer van de havens van Curaçao krachtig gereorganiseerd. Na deze reorganisatie kon Curaçao bogen op een dynamisch, productief en efficiënt havenbeheer. Curaçao Ports Services (CPS) nam als havenorganisatie van het eiland de hoofdtaken op zich, het behandelen van ladingen en het onderhouden van haveninstallaties.

Bron: http://www.curacaomaritime.com/publications

Heeft u wel eens gekeken bij DS Veilingen.nl daar staan heel veel artikelen in die worden geveild waar u misschien voor een prikkie uw slag kan slaan.
Klik op het logo links….

## Geneeskundige dienst deel 5

**Malaria in Nederlands Nieuw-Guinea** [1]

| Jaar | Gemiddelde sterkte | Aantal gevallen, | waaronder primair: | percentage primair: |
|---|---|---|---|---|
| 1950 | 570 | 116 | 106 | 19 % |
| 1951 | 1407 | 62 | 59 | 4,5 % |
| 1952 | 1572 | 54 | 48 | 3,— % |
| 1953 | 1511 | 11 | 10 | 0,7 % |
| 1954 | 1602 | 12 | 9 | 0,6 % |
| 1955 | 2303 | 34 | 31 | 1,3 % |

**Betrekkingen met de geneeskundige dienst der landmacht en met de** burger geneeskundige diensten. Voor 1940 was er voor samenwerking tussen de geneeskundige diensten van de Koninklijke marine en de Koninklijke landmacht weinig noodzaak. Behoudens de leveranties van geneesmiddelen aan de Koninklijke marine door het Rijksmagazijn en incidentele opname van marinepersoneel meestal tijdens verlofperioden in legerhospitalen waren er niet veel punten van aanraking. De marine was grotendeels geconcentreerd in de basis Den Helder, waar het marinehospitaal het centrum vormde van de marine geneeskundige dienst, terwijl van de afdelingen Amsterdam en Rotterdam zo mogelijk werd geëvacueerd naar Den Helder. Alleen in Vlissingen, waar de geneeskundige dienst der marine tevens belast was met de geneeskundige verzorging van het personeel van het leger, was het contact uit de aard der zaak nauwer, terwijl ook in Den Helder de marine de geneeskundige verzorging van de Koninklijke landmacht gaarne op zich nam.
Met de burgerlijke geneeskundige diensten waren de contacten niet

*1) De malaria-prophylaxis werd eind 1949 ingevoerd. In 1950 maakte de C.G.D.Z. een dienstreis naar Nederland Nieuw-Guinea, om de prophylaxis-discipline in te voeren.*

uitgebreid, al vond uit de aard der zaak overleg plaats bij uitbreken van besmettelijke ziekten in de burgersector.
Met het Nederlandse Roode Kruis was de band bij de wet geregeld, die de C.G.D.Z. een ambtshalve zetel in het dagelijks bestuur van die instelling toewees, terwijl aan het Nederlandse Rode Kruis in oorlogstijd belangrijke taken waren toebedacht betreffende evacuatie en behandeling van zieke en gewonde militairen.

Na 1945 vond de marine in Nederland de Koninklijke maatschappij voor geneeskunde, die door het artsenverzet een belangrijke nationale taak had vervuld, niet alleen bereid samen te werken met de militair geneeskundige dienst ten aanzien van de noodzakelijke belangrijke personeelsbehoeften, maar tevens bleek dat het bestuur van deze artsenvereniging, waarbij het overgrote deel van de Nederlandse artsen was aangesloten, zich volkomen bewust was van het feit dat door de bijzondere omstandigheden belangrijke aantallen burger artsen tijdelijk in militaire dienst zouden moeten treden en aldus belangrijke materiële offers zouden moeten brengen. De voortdurende medewerking van dit bestuur, waardoor het de Koninklijke marine mogelijk is gemaakt in de moeilijke naoorlogse jaren te beschikken over grote aantallen uiterst kundige artsen en specialisten, moet hier dankbaar worden gememoreerd.
De verspreiding van de marinecontingenten over Nederland en het nauwe contact met de bevolking van grote groepen militair personeel leidde tot overleg tussen de hoofdinspectie van de volksgezondheid met de C.G.D.Z. en tot contact tussen de geneeskundige inspecteurs en de marine-artsen. Deze verhouding, die geleid heeft tot bijzonder hartelijke betrekkingen tussen beide partijen, heeft herhaalde malen bewezen grote voordelen op te leveren bij bestrijding van besmettelijke ziekten en bij regeling van noodzakelijke bewegingsbeperking van militairen tijdens voorkomen van pokken in Nederland.
Door deel te nemen aan verschillende na 1945 op het gebied van de bevordering van volksgezondheid werkzame colleges als de Raad van herstel tot arbeidsgeschiktheid, de centrale t.b.c. bestrijding en samen te werken met de instituten voor tropengeneeskunde, het laboratorium van de bloedtransfusiedienst, werden de geneeskundige mogelijkheden binnen en buiten marineverband vergroot, terwijl door deelname aan de geneeskundige verdedigingsraad de coördinatie in tijden van oorlog werd verzekerd.
Met de geneeskundige diensten van Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht, die bij de aantrekking van nieuw personeel uit de aard der zaak nauw samenwerkten met de marine geneeskundige dienst en ten opzichte van de contacten met de burger-maatschappij veelal in gelijke belangensfeer aanlandden, ontstond nauw contact. Het overleg werd gevoerd tussen de inspecteur geneeskundige dienst landmacht en de C.G.D.Z., met hun naaste medewerkers.
Terwijl bij de geneeskundige dienst van de Koninklijke landmacht gedurende de eerste jaren na 1945 het streven bestond tot samensmelting van alle militaire geneeskundige diensten, vreesden de marine-artsen dat bij verlies van de zelfstandigheid van de marine geneeskundige dienst de specifiek maritieme taak ondergeschikt zou moeten worden aan de belangen van de gehele dienst. Het oprichten van de militaire geneeskundige vereniging, waartoe alle militaire artsen en tandartsen konden toetreden, bracht wel enige samenwerking. Pas nadat dank zij langdurig nauw contact tussen de geneeskundige staven van de I.G.D.K.L. en de C.G.D.Z. de geneeskundige dienst van het leger tot het inzicht was gekomen dat in beider belang de geneeskundige dienst marine zelfstandig zou moeten blijven maar dat samenwerking ten opzichte van verschillende doelstellingen mogelijk en wenselijk zou zijn, werd de begrijpelijke reserve van de marine-artsen grotendeels overwonnen. Op verschillende gebieden zijn sindsdien door samenwerking goede resultaten verkregen.
In het Nederlandse Roode Kruis heeft de geneeskundige dienst van de Koninklijke marine na 1945 steeds de instelling gezien, waaraan in vredestijd belangrijke taken t.o.v. binnen- en buitenland zijn toebedeeld, niet het minst bij voorkomende rampen.
Betreffende oorlogsvoorbereiding is de taak van het Roode Kruis aan het front belangrijk kleiner geworden. Wel blijft zij de onmisbare instelling wat betreft opsporing en berichtgeving aan naaste betrekkingen, terwijl in het achterland zeker aan zieke en gewonde militairen veel zorg kan worden besteed door de Welfare in de hospitalen.
De grote taak van het Nederlandse Roode Kruis onder oorlogsomstandigheden voor de burgermaatschappij mag zeker niet worden onderschat; de voortgeschreden voorbereiding

van de rampendepots, waarmede een uitbreiding van het Roode Kruis-corps gepaard ging, en de daadwerkelijke deelneming binnen Roode Kruisverband aan de burgerlijke verdediging maakte het lidmaatschap van de C.G.D.Z. van het dagelijks bestuur van het Nederlandse Roode Kruis tot een positief marinebelang; tevens werd daarbij de hulp van het Roode Kruis verzekerd in tijden van oorlog bij de afvoer van zieke en gewonde zeelieden uit Nederlandse havens.

De luchtvaartgeneeskunde, die zowel voor de militaire luchtvaart als voor de verkeersvliegdiensten en sportvliegerij van uitzonderlijk belang kan worden geacht, had na 1945 dringend behoefte aan een medisch centrum, waar behalve de keuringen ook de militaire en burgerlijke vliegmedische problemen centraal kon worden bezien. De wens van de oudst aanwezend vliegerarts van de marineluchtvaartdienst om door stichting en exploitatie van een nationaal centrum tot intensieve samenwerking te komen, waarbij alle in Nederland aanwezige vliegmedische krachten zo veel mogelijk zouden kunnen worden gebundeld, is ten slotte in vervulling gaan. In Soesterberg worden thans niet alleen alle vliegmedische keuringen voor de burgerlijke en militaire luchtvaart verricht en herkeuringen gesuperviseerd, maar tevens zijn er verschillende vliegmedische problemen in studie genomen.

Wellicht zou de efficiëntie van deze stichting in de toekomst kunnen worden verhoogd indien nauwe betrekkingen konden worden tot stand gebracht met de werkgroep waarneming van de rijksverdedigingsorganisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek. Met deze organisatie heeft de medische dienst van de Koninklijke marine in de afgelopen jaren vruchtbare contacten onderhouden. Het is aan de medisch-biologische en chemische laboratoria van deze instanties te danken dat vele medische problemen op A.B.C. 1) gebied konden worden opgelost dan wel teruggebracht tot eenvoudige proporties.

Dank zij de deelname van specialisten uit de R.V.O.—T.N.O. is het interservice comité op A.B.C. gebied verzekerd van uiterst deskundige adviezen.

Ten slotte dient zeker de aandacht te worden gevestigd op het door de minister van defensie op verzoek van I.G.D.K.L. en C.G.D.Z. ingestelde instituut van medische consulenten voor de strijdkrachten.

Tot deze organisatie behoren hoogleraren en specialisten op vrijwel alle medische en tandheelkundige gebieden, die zich bereid hebben verklaard de militaire geneeeskundige diensten terzijde te staan bij het oplossen van geneeskundige vraagstukken, indien oplossing binnen militair verband niet mogelijk is. Ook worden door de consulenten adviezen gegeven over militaire patiënten, zodat op deze wijze zo nodig voor een zieke of gewonde militair de meest deskundige hulp bereikbaar wordt.

Indien men de toestand van 100 jaar geleden, toen de levenskansen van een ernstig gewonde op het slagveld uiterst gering waren, vergelijkt met de mogelijkheden van b.v. het strijdtoneel rondom Soera- baia 1947—1948, waar vrijwel alle gewonden met buikschoten volledige validiteit herwonnen, dan wordt het duidelijk welke zegenrijke gevolgen de vooruitgang van de medische wetenschap heeft gehad voor de schepeling en de marineman, die overal ter wereld kan worden ingezet en die daarom recht heeft op de onder de heersende omstandigheden best mogelijke medische service in geval van ziekte of verwonding.

**Conclusie.** Gedurende het tijdvak 1945 t/m 1955 toen de Koninklijke marine zich tot het uiterste moest inspannen om te kunnen voldoen aan de taken die de regering aan de marineleiding ter uitvoering toevertrouwde, werd tevens een nieuwe zeegaande vloot gebouwd. Voor de bemanning van deze eenheden werden grote aantallen jeugdige schepelingen in dienst genomen en opgeleid. Het is de geneeskundige dienst in deze tijdsperiode gelukt de medische sanering van het door oorlogshandelingen en naoorlogse omstandigheden zwaar getroffen marinepersoneel tot een goed einde te brengen, waarbij zoveel mogelijk de afgekeurde marineman voor het burgerlijk arbeidsproces geschikt werd

gemaakt. Eventuele herscholing werd door de marine geregeld. Hiermede is voldaan aan de morele en sociale verplichting tot behandeling en verzorging van hen, die gedurende moeilijke jaren hadden blijk gegeven zich waar nodig in te zetten voor de belangen van land en volk.
Bij de keuring, selectie, medische behandeling en preventieve verzorging tijdens de opleiding en hierna tijdens de uitoefening van de dienst waar ook ter wereld zijn de medische belangen van het personeel behartigd op een wijze, die de toets der kritiek zal kunnen doorstaan.
Bij ziekte of verwonding van het personeel heeft de medische dienst kunnen zorg dragen dat levens- en herstelkansen volledig werden benut volgens medische mogelijkheden in het betrokken tijdvak.
Waar vrije artsenkeuze voor het marinepersoneel tot de praktische onmogelijkheden behoort, is het vanzelfsprekend dat de leiding van de geneeskundige dienst moeite noch kosten zal sparen, indien de belangen van de marinepatiënt zulks noodzakelijk maken.
De naar voren getreden gunstige resultaten zouden echter nooit kunnen zijn bereikt zonder de voortdurende bereidheid tot plichtsvervulling en inzetten van de persoonlijke gave van artsen, tandartsen, specialisten, pharmaceutisch en verplegend personeel. Samenwerking in volledige teamgeest tussen geneeskundig beroepsen reserve personeel is een van de voorwaarden voor het bereiken van resultaten en de samenwerking in deze gedurende de laatste 10 jaren moge een voorbeeld vormen voor de toekomst.
Begrip en steun, ondervonden van officieren, onderofficieren en baks- meesters en de voortdurende samenwerking en hulp van de geestelijke verzorgers zijn in deze van uitzonderlijke waarde geweest. Waar ook in de toekomst de lichamelijke en geestelijke paraatheid van het marinepersoneel voortdurend zal worden bedreigd door factoren van binnenuit en door schadelijke invloeden van buiten, zal de marineleiding alsook de geneeskundige dienst zich ervan bewust moeten blijven dat een gezond moreel met veel moeite en zorg kan worden aangekweekt, maar nooit blijft behouden zonder voortdurende verzorging.
Het geneeskundige personeel kan met gevoelens van dankbaarheid terugzien op de bijdrage die mocht worden geleverd aan de opbouw van een nieuwe marine, maar meer nog op het vertrouwen dat schepeling en marinier onder alle omstandigheden, maar vooral tijdens actie, in dat personeel heeft gesteld.
Moge het dit personeel gelukken paraat te zijn, indien onverhoopt een nieuw wereldconflict (waarbij A.B.C. oorlogvoering welhaast onvermijdelijk zal plaats vinden) velen zal noodzaken wederom een beroep op medische en morele bijstand te doen.

**Wordt vervolgd……**

## De Laatste generatie walvisvaarders uit Nederland spreekt

“Het waren zulke mooie beesten”, verzucht Nutte Dijkstra. Als broekie van nog geen twintig jaar werkte hij samen met tientallen andere jongens uit Noordoost-Friesland op het walvisfabrieksschip de Willem Barendsz. Hij hoort tot de generatie laatste walvisvaarders uit Nederland.

Helden waren zij tijdens de wederopbouwjaren in de vorige eeuw. Nederland had net na de Tweede Wereldoorlog een groot tekort aan vetten en oliën. Via de walvisvaart, die nieuw leven werd ingeblazen, kwamen er tonnen traan van de walvis naar Nederland. Het traan dat werd gekookt uit het vlees van een walvis stond gelijk aan de jaarlijkse vetproductie van 275 koeien.

### Van helden naar moordenaars

Zestig jaar later zwijgen de meeste walvisvaarders over het werk dat ze ooit deden en over hun avontuurlijke reizen naar de Zuidpool. Het imago van de walvisvaarders is omgeslagen. Van helden veranderde ze in moordenaars van een beschermde diersoort.

“Er rust een taboe op’’, zegt studente Anne-Goaitske Breteler (22). Zij heeft de vergeten geschiedenis opgediept voor haar boek ‘De traanjagers'. Herinneringen van naoorlogse walvisvaarders’

**Morele berisping**
In het boek schrijft ze: “Als ik vertelde over het onderzoek waarmee ik bezig was dan hoorde ik snel: wat vind jij dan van de walvisvaart? Een beladen vraag waarmee indirect werd gepeild aan welke kant van de streep ik me bevond. Ik weet zeker dat de oud-walvisvaarders die dreiging van morele berisping nog meer voelen.’’

*Twee walvisvaarders, net voor het aanmonsteren op het schip.*

Als 16-jarige werkte Breteler in café De Bûnte Bok in het Friese dorpje Lioessens. Een grote muurschildering van een schip op walvisjacht staat prominent op een van de muren. De sterke verhalen van oude stamgasten van dit voormalige walvisvaarderscafé wekte haar nieuwsgierigheid. Ze deed vier jaar onderzoek naar een vergeten stukje verleden.

De lange dagen van walvisvaarders
Tussen 1946 en 1964 voerde de Nederlandse Maatschappij voor de Walvischvaart achttien expedities uit naar de wateren rond de Zuidpool. In 1964 komt een definitief einde aan de Nederlandse walvisvaart, vanwege de sterk afgenomen populatie walvissen.

Walvisvaarders draaiden lange dagen: zeven maanden lang  twaalf uur op, twaalf uur af op walvisfabrieksschip de Willem Barendzs.

Het reusachtige schip vertrok uit Amsterdam legde aan in Zuid-Afrika, waar de vangboten met harpoenjagers zich aansloten.
En zo voer een vloot van 10 tot 12 schepen naar de Zuidpool.

**Rauwe arbeid**
“Het was hard werken aan boord. Soms moesten er wel 90 walvissen bewerkt worden”, zegt Breteler. “Aan boord zaten veel Friezen. Die hadden het imago dat ze niet vies waren van hard werken.’’
De arbeidsomstandigheden waren rauw en hard. “Een echtgenote zei over haar man: als hij thuis kwam stonk hij wekenlang naar traan. Op het dek lagen resten van de walvissen te rotten. Die geur was geen pretje.”

*Walvisvaarders bewerken de ribbenkast van een walvis met flensmessen.*

**Het leven aan boord**
Wieb de Jong (82) voer mee op vijf walvisvaarten. Hij kon daardoor geld sparen en een huis kopen met zijn vrouw. Hij heeft een oud fotoalbum met kiekjes van het leven aan boord. Hij sliep in een stapelbed in een kleine hut. Een gordijntje zorgde voor wat privacy. Elke week vond inspectie plaats of de hut wel opgeruimd genoeg waren. Als het na een waarschuwing nog een rommel was dan werd je op je loon gekort.

Nutte Dijkstra deed twee walvisvaarten. Hij kan je alles vertellen over de beruchte ‘roaring forties’: tussen de veertig en vijftig graden zuiderbreedte, net voorbij Zuid-Afrika, stak vaak een sterke westenwind op. De stormen werd door de bemanning gevreesd.
‘Was ik maar nooit meegegaan’
Hij schreef tijdens de vaart in een dagboek. Normaal gesproken zagen de walvisvaarders alleen dode walvissen. Een jager had ze al gedood met een harpoen. Toch kon het voorkomen dat een walvis in de buurt zwom van het fabrieksschip de Willem Barendsz en daar pas werd gedood.

Nutte schrijft daarover: “Vanmorgen heb ik het drama van de walvisvaart gezien. Ja noem het maar drama hoe die arme beesten aan hun eind komen. Er was een jager vlakbij het schip en die jaagde achter de walvis aan. Maar de walvis was nog lang niet dood door het eerste schot, ook al spoot hij bloed omhoog. Toen kreeg 'ie nog een schot, daarna heeft hij het niet zo lang meer gemaakt. Nou dat is moorden hoor.’’
Terugblikkend zegt hij: “Soms denk ik, was ik maar nooit meegegaan. Het waren zulke mooie beesten.’’

*Twee walvisvaarders zitten in de bek van een walvis.*

De mannen die samen de wereld zagen
Breteler viel het op dat de walvisvaart alle mannen die ze sprak heeft gevormd. De meesten hebben een tatoeage die aan de walvisvaart herinnert. “Het waren allemaal jongens van dezelfde leeftijd die in een tijd dat de wereld veel groter leek dan nu op avontuur gingen. Ze hebben met elkaar de wereld gezien en dat schept een band. Veel van hun kinderen zijn later ook gaan varen, bijvoorbeeld bij de marine."

Geachte lezers,

In eerder editie is gevraagd wat het woord “ trampvaart “ betekende. Op de redactie kwamen diverse antwoorden binnen, waarvoor ik deze lezers wil bedanken.

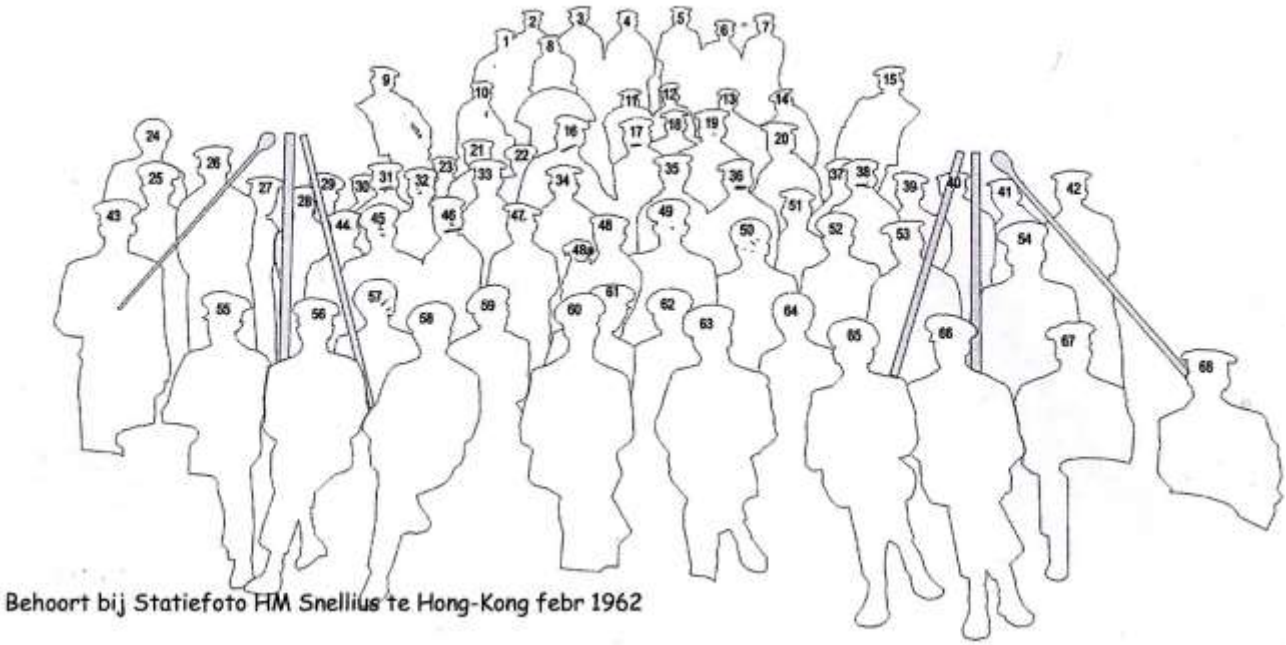
“In de zeescheepvaart is de wilde vaart, trampvaart of tramping het varen waar er maar lading is. Er zijn geen vaste routes, vastgestelde tarieven en vaste frequenties wat wel bij de lijnvaart het geval is. De schepen maken charterreizen en worden voor een of meerder reizen ingehuurd.”

**In navolging van de oproep inzake de foto van Hr.Ms. Snellius is goed gereageerd.**

Hieronder nogmaals de foto, met een aanvulling transparant onder nummer.

de namenlijst die thans bekend zijn van de bemanningsleden van deze statiefoto staan onderaan. Is er iemand die na het zien van de namenlijst de ontbrekende mannen herkennen, en of aanvullingen hebben, stuur deze dan even toe aan de redactie.

Niets mooiers als het e.e.a. compleet te krijgen toch ?




| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | matr 1 | Jan Versteeg | |
| 2 | matr 1 | Gerrit Hoenkamp | |
| 3 | matr 1 | vLeersum | zeeland |
| 4 | Hofm 1 | Heutz | overleden |
| 5 | mach2 z/m | Waasdorp | overleden |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | mach2 z/m | Chris Kooimans | Beuningen |
| 7 | Mach 2 | Boltong | Bocholtz |
| 8 | matr 1 | Karel Mouthaan | Den-Helder |
| 9 | Timmerman1 | Heemsbergen | Zeist |
| 10 | Hofm 1 | Jaap Bruins | Vriezeveen |
| 11 | mach1 | vdVijver | |
| 12 | mach2 z/m | Joop Spies | |
| 13 | Mach2 | Le Pair | |
| 14 | matr | Meulmeester | |
| 15 | hofm | Martin Anker | Nieuwpoort |
| 16 | mach2 | Joep van Tintelen | Valkenburg |
| 17 | mach 2 | Peter Roemer | Beverwijk |
| 18 | Hofm | Dols | Maastricht |
| 19 | matr1 | Henk van Es | Rijen |
| 20 | matr1 | Tonny Geraerts | Eindhoven |
| 21 | ?? | ?? | |
| 22 | Mach1 | Henk Arpad | Schagen |
| 23 | Mach2 | Fred Gordijn | Thailand |
| 24 | KPLGSKNST | Rietschoten | |
| 25 | KplSCHR | Siefkens | |
| 26 | KPLBott | van der Vliet | |
| 27 | Elemnt1 | Nijenhuis | |
| 28 | KPLMH | Raaijmakers | |
| 29 | KPLTPMKR | Van der Weide | |
| 30 | ?? | ?? | |
| 31 | ZVP | Wim Bruyne (tijdelijk) | |
| 32 | Mach1 | Claes Cookson | |
| 33 | KPLMACH | Kamink | overleden |
| 34 | KPLMACH | van Rhijn | overleden |
| 35 | ?? | ?? | |
| 36 | Hofm1 | Hermanus | |
| 37 | Matr2 | Volle (bijgenaamd Roman) | |
| 38 | Schr1 | van der Vuurst | |
| 39 | Hofm1 | Meurs | |
| 40 | ?? | ?? | |
| 41 | ELMNT?? | ?? | |
| 42 | Matr 2 ZM | Veluw | |
| 43 | Ltz3 | Ten Cate | |
| 44 | KPLKOK | Vrij | |
| 45 | KPLTLG | de Vries | |
| 46 | KPLMACH | J.K. Janssen | overleden |
| 47 | KPLMACH | Kreleger | overleden |
| 48 | KPLZVP | Verlinde | Cappelle a/d Ijssel |
| 48a | Scheepshond | Blackie | in het dok gevallen |
| 49 | KWMR | Bruijn | overleden |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 50 | KPLMACH | Louhenapessy | |
| 51 | KPLRRMNT | Meeuwsen | Grave |
| 52 | KWMR | Schaap | |
| 53 | KPLHOFM | Meijer | |
| 54 | LTZTD3 | Braam | overleden |
| 55 | LTZA2 | Den Os | |
| 56 | LTZAR2OC | Eskes | |
| 57 | Bootsman | van Rijswijk | |
| 58 | Pater | de Bruin | |
| 59 | MAJMACH | ???? Op thuisreis adjudant | Egmond aan zee overleden |
| 60 | LTZ2OC | van Gent | |
| 61 | Bootsman | van Woerkom | |
| 62 | SgtTelegrafist | C. Koekkoek | |
| 63 | LTZ1 | Den Oever | commandant |
| 64 | SGTMACH | Nijenhoff | |
| 65 | LTZTD2OC | de Kant | |
| 66 | LTZ2OC | Muhren | nav. Off |
| 67 | LTZ2 | Plas | |
| 68 | LTZ2 | van Geijn | |

Goedemiddag Arie en LS,
Met plezier heb ik de editie van 26-6 gelezen.
De artikelen over het Marine hospitaal en de SMD Leien en Driehuis met extra veel interesse.
Met alle drie heb ik te maken gehad.
Ik weet dat het hospitaal is afgebrand en dat de SMD Leiden is overgegaan naar Driehuis maar dat bestaat inmiddels ook niet meer.
Graag zou ik willen weten waar het hospitaal en de SMD nu gevestigd zijn.
Is er iemand die mij dat kan vertellen.
Alvast bedankt.
vr. groet
Oscar Seijnaeve

# DIVISIE DEFENSIE GEZONDHEIDSZORG ORGANISATIE

Militairen kunnen een beroep doen op hoogwaardige medische zorg binnen Defensie. Ook tijdens en na een uitzending. De Divisie Defensie Gezondheidszorg Organisatie ondersteunt de zorgverlening aan de krijgsmachtdelen. Zo zorgt de divisie dat de militairen inzetbaar zijn.

**Gezondheidszorg**
De Divisie Defensie Gezondheidszorg Organisatie bestaat uit de volgende bedrijven:

**Bijzondere Medische Beoordelingen**
Is expert op arbeidsdeskundig, psychologisch, verzekeringsgeneeskundig en forensisch sociaal psychiatrisch gebied. Het draagt bij aan de instroom, de doorstroom en het re-integratieproces van Defensiemedewerkers.

**Centraal Militair Hospitaal**
Levert specialistische (tweedelijns) zorg en stemt de behandeling af op het inzetbaar maken van militairen. Het heeft specifieke kennis van gezondheidsproblemen die bij militairen voorkomen.

**Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid**
Heeft expertise en ervaring op een aantal terreinen van arbeidsomstandigheden en militaire gezondheidszorg. Het is een adviesbureau voor Defensie bij het ontwikkelen van beleid hierover.

**Defensie Gezondheidskundig Opleidings- en Trainingscentrum**
Verzorgt bijna alle geneeskundige opleidingen voor de marine, landmacht, luchtmacht en marechaussee. De docenten leiden militaire artsen, militaire verpleegkundigen en overig personeel met een geneeskundige functie of nevenfunctie op.

**Instituut samenwerking Defensie Relatieziekenhuizen**
Coördineert de samenwerking van Defensie met civiele ziekenhuizen. Het is verantwoordelijk voor de opleiding, begeleiding en nazorg van het medisch specialistisch personeel dat op uitzending of oefening gaat.

**Militaire Bloedbank**
Heeft als belangrijkste taak de bloedvoorziening bij operationele inzet in het buitenland. De bloedbank produceert diepgevroren bloedproducten, verricht toegepast wetenschappelijk onderzoek en leidt militair medisch personeel op.

**Militaire Geestelijke Gezondheidszorg**
Levert voor, tijdens en na de uitzending een bijdrage aan de geestelijke gezondheidszorg voor militairen en oud-militairen.

**Militair Geneeskundig Logistiek Centrum**
Zorgt voor het bevoorraden van de geneeskundige faciliteiten in uitzendgebieden. Ook als er specifieke condities (zoals koeling) nodig zijn tijdens transport en opslag.

**Militair Revalidatie Centrum**
Helpt mensen met lichamelijke functiestoornissen te revalideren. Bij het revalidatiecentrum Aardenburg kunnen zowel militairen als burgers van buiten Defensie terecht.

**Eerstelijns Gezondheidszorg Bedrijf (EGB)**
Het EGB is verantwoordelijk voor de geïntegreerde zorg (preventief, curatief en bedrijfsgezondheidszorg) aan militairen onder niet operationele omstandigheden. Deze eerstelijns zorg wordt uitgevoerd door huisartsen, fysiotherapeuten, arbodeskundigen en apotheek. Daarnaast voert het EGB de verzuimbegeleiding uit voor alle burgermedewerkers.

**Defensie Tandheelkundige Dienst (DTD)**
De Defensie Tandheelkundige Dienst is verantwoordelijk voor alle tandheelkundige zorg bij Defensie. Deze zorg wordt geleverd door (militaire)tandartsen, gedifferentieerde tandartsen (parodontologie, implantologie, endodontologie en gnathologie), mondhygiënistes en (militaire) assistentes. De DTD wil ook preventie zorg verlenen en heeft daarvoor 16 functies preventie-assistente.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

**Een stukje geleend uit de nieuwsbrief van AVOM Zeeland - zaterdag 4/7**

**Zr.Ms. Zeeland.**
Een mooi verhaal. Deze week ontmoette de Zeeland in 'de West' een soortgelijk schip van de Britse marine, HMS Medway.
Een van de opvarenden van de Brit bleek te zijn opgegroeid in Den Helder. En één ding wat hij enorm miste van Nederland was de 'Frikandel Speciaal'.
De deal was snel gemaakt en met een FRISC (snelle boot) werd een doos frikandellen naar de Brit overgevaren in ruil tegen de nodige flessen IPA-bier. Hulpverlening op zee noemen we dat.....

*Zo missen veel van onze mannen de fish and chips, vooral uit een krant …., vet en zwarte inkt vingers, maar het ging erin als koek…..*
*Maar wij hadden Frisc aan boord zodat ze het konden leveren…..*

*Rob Schouw, bedankt voor de inkijk van jouw nieuwsbrief !*

**Deze week eindigen we met een stukje ouwe meeug…. Zo'n vader – Zo'n zoon !**

***Vader Hoogerwerf begin 1953 met toekomstige marineman….. André Hoogerwerf in de voetsporen van vader..!***

**Iedere vrijdag wordt de post verzorgd,. Dus de volgende verzending is;**

De 17e juli met o.a. een pracht stuk over de Zeillogger Balder
De 24e juli met de Indische kwestie
De 30e juli onze welbekende maandeditie met verhalen in overvloed.

Veel leesplezier, …. De redactie