

# DE PATRIJSPOORT



**22<sup>e</sup> jaargang -----/----- 2014 No143.**

## VAN DE REDACTIE

Voor u ligt weer een nieuw exemplaar van uw clubblad Samengesteld door uw redactie en vrijwilligers die bereid waren om even een stukje van hun tijd in te ruimen om een stukje te schrijven ook voor u! Zeker nu de winter aan breekt is het tijd om anderen deelgenoot van uw ervaringen te maken.

Dus schroom niet maar probeer ook eens een leuk stukje te plaatsen, u weet waar u het kwijt kunt.

**Laat de teleurstellingen van vandaag nooit de dromen van morgen  
overschaduwen**

## VAN DE VOORZITTER

Afgelopen zondag hebben we de laatste vaardag van dit seizoen gehad. Jammer dat er niet wat meer mensen waren maar het was toch weer ouderwets gezellig.

Dit vaarseizoen is wel heel goed geweest en dat is niet alleen mijn mening, maar ook die van een flink aantal andere leden.

Verder waren de twee demo's in Krimpen aan den Lek en Nieuwerkerk aan den IJssel ( zie verslag van Henk verder op in deze PP) een succes.

Wij zijn bezig met het vernieuwen van de website en dit zal in de komende maanden worden afgerond. Verfrissend nieuw en nog overzichtelijker.

Ook zullen de uitslagen sneller op de site komen omdat de procedure een stuk eenvoudiger is geworden en de beheerder geen uren meer bezig is.

Ik heb aan alle leden gevraagd om nieuwe foto's van hun modellen. Gevolg is dat ik er een aantal heb ontvangen maar niet echt geschikt om op de nieuwe site te plaatsen.

Het is de bedoeling dat we foto's krijgen van de schepen wanneer zij in het water liggen. Dat geeft een mooier beeld. We zullen in de komende tijd kijken hoe we dit voor elkaar kunnen krijgen.

We gaan weer naar de Modelbouwtentoonstellingen in Goes ( februari) en Dortmund ( april ). Het is misschien wat vroeg maar toch even voor de leden die mee willen om rekening mee te houden en zich op te geven.

We staan weer aan de vooravond van de clubbijeenkomsten in wintertijd. Op deze avonden is het altijd leuk wanneer jullie een model laten dat je aan het bouwen bent of dat net afgemaakt is. Schroom niet maar breng mee. Ook voor zaken waar advies nodig is.

Heb je iets te koop , breng het mee – liefhebbers genoeg.

De tijd gaat maar door ( gelukkig) en de voorbereidingen voor de vaarkalender voor volgend jaar zijn alweer begonnen. Laat even weten of je bereid bent een keer of meer de kar te trekken. Misschien dat we nu ook op de vrije vaardagen een keer de boot aan de waterkant hebben.

H.v.d.D

#### CLUBAVONDEN IN 2014

**Donderdag 6 november 2014**

**Donderdag 4 december 2014**

In de serie rederijen die ooit of nog steeds in Rotterdam kwamen/komen ;



**Maersk line.**

In 2008 voerde het bedrijf operatie 'StreamLine' uit. Hierbij koos het bedrijf voor een nieuwe strategie en organisatiestructuur om de markt beter te bedienen. Bedoeling was de handel dichterbij de klant te brengen om daarmee de bureaucratie te verminderen die uit de fusie met P&O Nedlloyd ontstaan was. Deze herstructurering ging gepaard met 15.000 ontslagen wereldwijd, waaronder een onbekend aantal in het centraal Europees hoofdkantoor in Rotterdam.

In 2009 voerde het bedrijf een nieuwe herstructureringsoperatie uit, waarbij verschillende onderdelen in Rotterdam (Boompjes) verder afgeslankt werden. Een deel van de activiteiten zullen naar het internationale hoofdkantoor in Kopenhagen verhuizen, de ship management-activiteiten naar o.a. Singapore en Newcastle. De Nederlandse zeevarenden is gevraagd te vertrekken, waarbij ze een vertrekpremie

krijgen. Sinds maart 2011 neemt Maersk weer West-Europese zeevarenden aan, werknemers kunnen geen gebruik meer maken van de vertrekpremie.

Onderdeel van het bedrijf is ook een groot sleepbedrijf met ongeveer 550 havensleepboten en zee sleepboten die over de hele wereld ingezet worden. Het bedrijf is actief in 35 landen, waaronder in IJmuiden sinds het Nederlandse bedrijf Wijsmuller is overgenomen.

Maersk Oil is een divisie van de A.P. Møller-Mærsk Group en is een in Kopenhagen gevestigde oliemaatschappij. Maersk Oil boort vooral in het Deense deel van de Noordzee via boorplatformen. Maersk heeft hier ook een complete vloot van bevoorradingsschepen voor.

In 2010 behaalde Maersk een winst van 26,5 miljard Deense kronen (circa 3,55 miljard euro); het jaar ervoor leed het concern nog een verlies van 7 miljard kronen. De recordwinst werd behaald op een omzet van 315 miljard kronen, een stijging van 21% versus het jaar ervoor. Het bedrijf profiteerde vooral van de aantrekkende wereldhandel. Meer dan de helft van de jaarwinst was afkomstig van de containerrederij Maersk Line. In 2010 verscheepte Maersk 5% meer containers en de vrachttarieven lagen gemiddeld 29% hoger. Maersk Oil, het op één na grootste olie- en gasbedrijf in Scandinavië, zag de winst toenemen tot ruim 9 miljard kronen dankzij een forse stijging van de olieprijs.

Wordt vervolgd DG

## Demo in Nieuwerkerk aan den IJssel

Henk Tolhoek

Zaterdagmiddag 20 September 2014 hebben we met een aantal leden een demo gevaren op de tiende vlootschouw te Nieuwerkerk (gemeente Zuidland). Het aantal modellen was teveel voor de beschikbare kramen, dan de modellen maar op de grond rondom de kramen.



Het was mooi weer voor het publiek maar om de zeilen stond er geen of te weinig wind.

Het beschikbare vaarwater was behoorlijk vuil, dat gaf nog al wat vuil in de schroeven. Daar de vaarlocatie tegenover het podium lag waar zang en dans door en voor de jeugd werd gedemonstreerd waar alle

ouders en grootouders natuurlijk aanwezig moesten zijn, was het heel druk rondom onze kramen.



Het gevolg was dat de demobootjes flink wat aftrek hadden, halverwege de middag waren de accu's al vlot leeg. We kunnen wel stellen dat we de club goed hebben gepromoot de afgelopen twee weken, eerst op 13 September in Krimpen aan den IJek dat 950 jaar bestond.

maar niet geschoten is altijd mis.

Of het jeugd leden zal opleveren betwijfel ik, de computer zal het wel winnen,



## Schoolreisje Oorlogsmuseum Overloon.

Vrijdag 24 oktober zijn we met 6 man, Dick Groenendijk, Simon van Marle, Herman van den Dool, Joop den Breker zijn zwager en ik, naar Overloon gegaan. De heenreis ging zeer voorspoedig en we waren ruim op tijd aanwezig. We werden opgewacht door mijn broer Jan. Eerst kregen we een rondleiding met een gids. Hij gaf ook veel achtergrond-informatie. Het museum is het oudste WWII museum en werd direct na 1945

opgericht. In de bossen van Overloon was veel oorlogsschroot. Dit werd de basis van het museum. Deze schroothoop is het resultaat van



de doorstoot van de tanks naar Arnhem (Marketgarden). De colonne ging naar een smalle weg door het bos en was heel simpel te



blokkeren, gewoon de tanks aan de kop en de staart kapot schieten en alles is geblokkeerd en

Arnhem werd dus een brug te ver. Daarna werd nog een keer gevochten om de Duitsers over de Maas te gooien. In die veldtocht werd Venray verwoest. De tankslag daar is de grootste tankslag ooit in Nederland



geweest. Lange tijd was het overdekte museum redelijk klein. Al het materieel stond toen buiten. Toen de verzameling van de Groot bij



stom toeval daar samengevoegd. Die collectie bracht ook een grote hal met zich mee. Toen is besloten om alles binnen te zetten. Deze uitbreiding was ook de aanzet voor een compleet nieuwe inrichting.

We De “de Groot” collectie bevat ook materieel uit Korea en Vietnam en later kwam er ook oorlogstuig uit de Koude Oorlog erbij. Verder kwamen er een bibliotheek en een tentoonstelling over de bezetting en de Jodenvervolgving bij. Ook het buitengebeuren kreeg meer aandacht. Ik heb dat in de vorige Patrijspoort vermeld.





Na de rondleiding van de gids nam Jan ons mee naar de werkplaats. De werkplaats is in de kelder en daar wordt van het schroot omgetoverd naar



toonbaar materiaal. Ze waren nu bezig met het renoveren van een vrachtwagen, een Opel Blitz. Deze was uitgerust met een houtgasgenerator. Deze maakt gas wat meteen naar een gewone benzine motor wordt geleid. Bio gas avant le lettre. Ze willen ook dat zoveel mogelijk voertuigen ook kunnen rijden. Hij legde uit dat het houtgas een grote corrosie rende werking heeft. Verder moet een dergelijke auto elke dag rijden. Verder leek de voorraad nog onder hande werken net op de voorraad van vele nog te maken modellen van de modelbouwers. In het depot was er ook een speciale ruimte van een verzamelaar in munitie. Daar lag een van de grootste verzamelingen "kogels en bommen" van vele kalibers. Deze worden nauwlettende gecontroleerd of er nog explosieven in zitten. De "kogels" waren open gezaagd om de vernuftige constructies van het ontstekingsmechanisme te kunnen zien.



Dan na de lunch in het museumcafé was een ieder vrij om op zijn eigen houtje het museum te verkennen. Om half vier vertrokken we en na een file op de A15 en A16 waren we om half zes in Krimpen.



Een paar van de bezoekers.

**De rivier patrouille boot PBR** intrigeerde mij al sinds de film Apocalyps  
nu heb ik er een schaalmodel (niet varend) van gebouwd en dan ga je wat onderzoek  
doen naar het hoe en waarom van dat type boot onderstaand het slot van het relaas.



### **BEMANNING**

De bemanning de PBR bestond meestal uit 4 man. Met een onderofficier als kapitein van de boot, met een kanonnier, een machinist en een matroos kok aan boord. Elk bemanningslid was dubbel-opgeleid om elkaars werk, om in het geval er een niet in staat was om zijn taken te verrichten deze over te nemen. In het algemeen, voeren de PBRs in paren onder leiding van een patrouille officier die meevoer op een van de boten. De aandrijving van de boten bestond uit dubbele 180 pk (115 kW) Detroit 6V53N dieselmotoren. Die elk een Jacuzzi Brothers 14YJ water pomp-jet met waterstuwkracht aandreven.

### **BEWAPENING**

De typische bewapening bestond uit een dubbele M2HB.50 kaliber (12,7 mm) machine geweer op de voorplecht gemonteerd in een roterende afgeschermd kuip en een enkele.50 achterop ,met nog 2 M60 7.62mm lichte machinegeweren gemonteerd aan de bakboord en stuurboord zijden, en een Mk 19 40mm granaatwerper. Er was ook een volledige voorraad van M16 geweren, jachtgeweren, 45 ACS pistolen en handgranaten. Soms was er een 20mm kanon op de boeg gemonteerd en anderen hadden een reeks machinegeweren achter, machinegeweer.50 cal bovenop een 81 mm-mortier. Wat de boten aan zware vuurkracht hadden misten zij in bepantsering of afscherming. Hoewel van de.50 cal machinegeweren hadden sommige keramische bepantsering afscherming en van de z.g. Coxswain types hadden sommige een dik stalen harnas plaat



van kwart inch, de boten werden ontworpen om te vertrouwen op hun snelle acceleratie, wendbaarheid en snelheid om uit benarde situaties te ontsnappen. De PBR bemanningen werden opgeleid door en voor de Amerikaanse Marinel Reserve tot 1995 op Mare Island, Californië

## OPLEIDING

De opleiding voor de PBRs en de Swift boten bestaat nog steeds maar nu in het Napa Sonoma Marsh state wildlife gebied. Kreeken zoals de Nederlander Kreek, China Kreek, Napa Kreek en Duivels Kreek, in de Suisun moerassen en de Napa rivier lopen alle nog door het voormalige opleidingsgebied.

In eind 1990, is wat overbleef van de Amerikaanse Marine PBR eenheid (Swift boten) nadat de Amerikaanse marine zich had teruggetrokken uit de oorlog in Vietnam. verhuisde naar het verder landinwaarts gelegen Sacramento, de hoofdstad van de staat Californië, die ook door rivieren verweven is. Vanuit Sacramento, kunnen de PBRs nog steeds rechtstreeks doorvaren naar en door San Francisco Bay en de Stille Oceaan in, als dat nodig mocht zijn. De wateren van het State Wildlife gebied, naast de voormalige US Navy rivier opleidingsbasis op Mare Island, zijn nog steeds beschikbaar voor gebruik door de Amerikaanse PBR eenheden. De schepen worden nog steeds gebruik door landen als: de Verenigde Staten / Vietnamese republiek - Republiek / Cambodja - / Laos / Brazilië / Zwitserland en Thailand

DG

## Het belasting uitje van 2 medeleden naar de Maasvlakte 2.

Dankzij de bijdrage van vele Nederlanders hebben Dick en ik met andere belastingpensionado's een vaartochtje van Spijkenisse naar Maasvlakte 2 gemaakt. Tegenwoordig vinden de havenactiviteiten hoofdzakelijk daar plaats. Er gaan geruchten dat de Spido nu ook daar havenrondvaarten organiseert, maar dan moet je wel de stad uit en eerst 40 km met eigen



vervoer er naar toe rijden. Het opvallendste vond ik de zeehonden die zonnebadend lagen op een zandstrandje bij de LNG terminal. We voeren er vlak langs en er is druk scheepvaartverkeer. Een dergelijke situatie heb ik tijdens een havenrondvaart in San Francisco ervaren, waar de zeeleeuwen op de havenboeien lagen.



Ook een bezoek aan Futurama is de moeite waard. Je kunt met een soort "linktrainer" containers in een schip lossen. Als er iets fout gaat komt de kapitein je een uitbrander geven. Naast de scheepsspotters komen er ook veel vogelspotters op speciaal daarvoor aangelegde plaatsen. Dick beweerde dat hij in ongeveer 25 seconden de container op zijn plaats kreeg.





Dick en Joop bij hun nieuwe modelletje.

