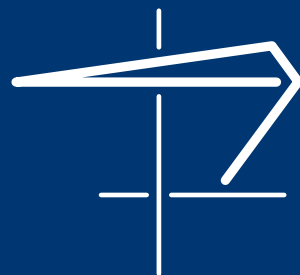


HET LOGBOEK



Nieuwsbrief van rederij Boomsma Shipping BV, Sneek

december 2008

VAN DE REDERIJ

Geachte lezer,

Iedereen heeft het erover: "kredietcrisis". Dat ook de scheepvaart in stormachtig weer is terecht gekomen is dan ook niet meer dan logisch. Inmiddels bestaat deze rederij 40 jaar en voordat wij deze mijlpaal konden bereiken is menig storm met verve doorstaan. Bij een dergelijke mijlpaal is het ook wel weer eens goed om terug te kijken naar het verleden. Natuurlijk niet te lang want wie achterom kijkt staat met de rug naar de toekomst! Graag wensen wij u veel leesplezier met dit LogBoek en een fijne kerst en een gelukkig en gezond 2009!

Boomsma Shipping BV

KERSTGROET

Al in januari besloten wij dit jaar geen kerstkaarten te versturen maar in de plaats daarvan een donatie te doen aan KiKa. De gehele Boomsma Crew wenst iedereen een mooie kerst en gezond en voorspoedig 2009!!

40 JAAR!

Het is inmiddels 40 jaar geleden dat Boomsma Sr. is begonnen in de binnenvaart maar al snel werd het ruime sop gekozen. Aanvankelijk ging het met een aangepast binnenschip, de "Frisiana", via Delfzijl naar Hamburg door de Duitse bocht. Dit werd wel de "Hamburgervaart" genoemd. Daarna kwam er een volgende "Frisiana" en

werd dit schip aangepast om ook bestemmingen in Denemarken bereikbaar te maken.

In 1979 werd de eerste echte kruiplijn coaster aangekocht; daarmee werd in heel Noord-West Europa gevaren. Op gepaste wijze hebben wij stil gestaan bij 40 jaar historie door Boomsma Sr. en zijn vrouw in het zonnetje te zetten.



OVER EEN UURTJE VERTREKKEN WE MEESTER!

"Vooruit dan maar. Ongeveer drie kwartier voor de beoogde vertrektijd begint het opstarten van het voortstuwingsbedrijf. Tweede hulpmotor opstarten en op het bord plaatsen (bijschakelen) om meer elektrisch vermogen tot onze beschikking te hebben. Een druk op de knop om de zware olie separator op te starten. Olie niveaus waren al gespeeld dus dat scheelt weer. De hydraulische unit van de verstelbare schroef starten, de 2e unit op stand-by, en de voor- en noodsmeer pomp van de tandwielkast starten. De voorsmeer pomp van de hoofdmotor is op automatisch gezet en begint lekker te brommen. Nu de tornmotor in zijn werk zetten, trekken aan de handel en op de hand het rondsel een beetje verdraaien zodat het in de

startkrans aangrijpt. Nog even de startluchtleiding afblazen zodat het gecondenseerde vocht eruit is. Een laatste blik op de smeeroledrukken en dan even 2 à 3 slagen tornen; kunnen we controleren of er zich geen lekkages hebben voorgedaan van koelwater, smeerolie of dat er een lekke verstuiver tussen zit. Alles ziet er goed uit dus kan de tornmotor uit zijn werk worden gezet en moeten nu nog even een paar kleppen in het koelwater systeem goed worden gezet. Nog even de machinekamer ventilatie aanzetten en een laatste controle op de diverse drukken en dan indrukken die startknop..... niets! Wat hebben we nu weer? Je moet toch elke keer weer even aan elkaar wennen na een verlof. Na het raadplegen van haar computertje

blijkt dat het om een externe blokkade gaat: de schroef staat nét niet in de nul stand, dus doen we dat maar even.

vervolg z.o.z.

POSITIES VAN DE SCHEPEN OP 1 DECEMBER 2008

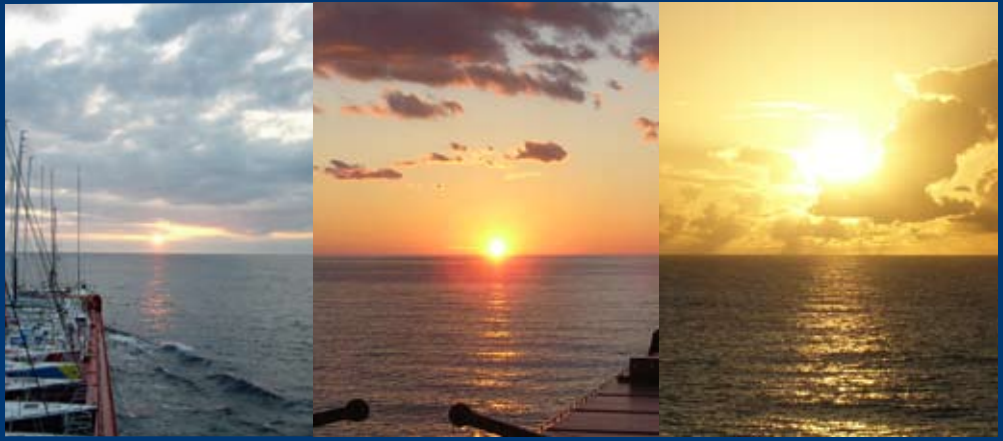
MS Frisian Spring, Linden (Guyana)
MS Frisian Summer, naar Grundartangi (IJsland)
MS Frisian Lady, Amsterdam
MS Frisium, naar Amsterdam
MS Noest, naar Halmstad

Boomsma Shipping BV

• Postbus 369 8600 AJ Sneek • T 0515-411627 • F 0515-431148 • E info@boomsmashipping.nl • W www.boomsmashipping.nl

ZEEZICHTEN & ZONSONDERGANGEN

Op zee zie je soms de mooiste "schilderijen". Zonsondergang, sterk tekenende luchten en nog veel meer spelingen van de natuur tekenen zich aan de horizon af. Vanaf de schepen mogen wij af en toe van deze mooie schilderijen genieten.



vervolg van voorzijde

Na haar vriendelijk doch dringend te hebben toegesproken en ze me beloofd heeft zich te gedragen, drukken we nogmaals op de startknop. Met veel geraas wordt de motor gestart.

370 omwentelingen per minuut, alle stand-by systemen worden op automatisch gezet en een onderzoekende blik langs de systemen en het motorblok leert ons dat het allemaal werkt zoals het hoort. Nog even de temperaturen van de lagers en de uitlaat controleren en dan kan het toerental rustig omhoog worden geschroefd naar 1000 omwentelingen per minuut.

Nog een laatste blik op de temperaturen en de drukken en we schakelen de asgenerator in voor boegschroef bedrijf. De telegraaf op brugbediening en ik ben er klaar voor; in ieder geval voor dit gedeelte. Ondertussen is de separator ruimschoots op toeren gekomen, dus ook hier zullen we het programma opstarten zodat deze zijn werk gaat doen. Nog circa 20 minuten voor vertrek; zal er al koffie zijn op de brug?

Nadat de loods aan boord is gekomen, vertrekken we. Altijd weer een klein beetje spannend; regelmatig worden de verschillende systemen gecontroleerd want ook al is alles elektronisch beveiligd, de eerste tekenen vang je zelf het beste op. Alles draait en werkt als een zonnetje. Nadat de loods ons tot aan het loodsstation heeft gebracht en van boord is, rest mij nog enkel om de boegschroef af te schakelen en het boordnet over te schakelen op de asgenerator. Mogen de hulpmotoren ook weer even rusten. Tot Griekenland zelfs, een kleine twee weken.

W.M.Homburg
Chief Engineer

DEKSELSE DAMES



"Op 5 november kwamen de Dekselse Dames aan boord. Dit zei ons eerst niets, daar het om omroep "MAX" ging. Dus geen Katja Schuurman, maar Doortje en Lennie, twee aardige dames met gevoel voor humor. Het programma heeft als inhoud koken op een aparte locatie en daarbij ook nog enkele poets-tips uit de oude doos. Om zeven uur 's morgens begonnen en 's avonds om zeven uur waren we klaar. We hadden de hele dag tijd omdat het nog niet onze beurt was om te laden. Ook nog een rondje gevaren in de haven van Amsterdam. We moesten toch ook laten zien dat we echt kunnen varen! Onze stuurman Tiemo heeft een van de dames rondgeleid in de machinekamer en kreeg een handige tip om zijn gehoorbeschermers en handen schoon te maken.

Als kapitein heb ik natuurlijk een beetje uitleg moeten geven op de brug. Ook hier enkele tips ontvangen voor het koperpoetsen en hoe je geurtjes kan tegengaan. In de kombuis werd al hard gewerkt aan een speciale maaltijd: een varkenshaasje met een krokante laag deeg, geserveerd met speciale bonen. Het toetje was ook erg lekker: chocolade mousse met gebakken ananas erbij. Er is ons verteld dat de kijkdichtheid van het programma tussen de 400.000 en 500.000 mensen is. Onze 15 "minutes of fame" hebben we in ieder geval gehad. Veel plezier met het kijken van de uitzending op vrijdag 16 januari 2009 (17:35 Nederland 2)."

Kapitein Wit, stuurman Visser en crew aan boord van het ms Frisium

