

HET LOGBOEK



Nieuwsbrief van rederij Boomsma Shipping BV, Sneek

december 2009

VAN DE REDERIJ

Geachte lezer,

Het LogBoek heeft even op zich laten wachten. Niet omdat er geen nieuws was, maar omdat de grondlegger van Boomsma Shipping, Kapitein Anne Boomsma, is overleden. Uiteraard een nagedachtenis aan hem in dit logboek. Door de economische omstandigheden moesten alle zeilen bij worden gezet en is er ook waar nodig van koers veranderd. Zo worden de schepen vanaf 1 april door NedNor BV bevracht. Inmiddels zien we, ondanks dat de Baltic Dry Index onder zware druk staat, nu toch eindelijk enige kleine tekenen van herstel. Of dit een opleving van structurele aard is zullen we moeten afwachten. Ook deden we zeer recentelijk met het MS Noest een bijzonder transport van Drachten naar Boulogne. Hierover leest u meer in dit LogBoek.

Boomsma Shipping BV

KERSTGROET

Met dankbaarheid is vorig jaar onze donatie ontvangen door KiKa. Wij zullen ook dit jaar geen kerstkaarten sturen, maar een donatie doen aan KiKa.

De gehele Boomsma Crew wenst iedereen een mooie kerst en gezond 2010!

POSITIES VAN DE SCHEPEN OP 16 NOVEMBER 2009

MS Frisian Spring, op weg naar Klaipeda
MS Frisian Summer, op weg naar Marmara Sea
MS Frisian Lady, Trondheim
MS Frisium, Teignmouth
MS Noest, op weg naar Amsterdam

"HET KOMT ZOALS HET KOMT"

"De Nederlandse vlag op de Boomsma schepen hing halfstok van 3 tot en met 6 november. Halfstok als teken van rouw. Halfstok uit eerbied en respect voor Kapitein Anne Boomsma.

Met Anne Boomsma is een opmerkelijk zeeman heengegaan. Dan denk ik niet in de eerste plaats aan hoe de rederij is opgebouwd van klein naar groter, van binnen naar buitenvaart, steeds de grenzen opzoekend en verleggend. Nee, dan zie ik eerder Anne achter het roer van één van de schepen staan en een manoeuvre uitvoeren waarvan je denkt - daar moet ik straks nog eens over nadenken, dat ging me even te snel -, of ik zie hem op Marstein afstormen, het pookje van de Frisian Lady is er nog krom van, want we moeten voor dat andere schip de loods gepasseerd zijn!



"Een vlakke einder over zee en zand de nevel wist de scherpte van de lijnen. Je moet het hebben van de bakens en de seinen wil je in goede haven zijn beland."

Zo ken ik Anne op zijn best, zo was Anne in zijn element, vol energie en alles en iedereen om hem heen meenemend in beweging. En natuurlijk wordt dat opgemerkt door wie daar getuige van is. En doorverteld, want aan boord worden opmerkelijke verhalen keer op keer verteld" (Kapitein Rudolf Roozendaal over Anne Boomsma).

Anne Boomsma, de grondlegger van Boomsma Shipping, is op 2 november 2009 op 73 jarige leeftijd overleden.

SKÛTSJES WAREN SNELLE ZEILENDE VRACHTSCHEPEN

Op de Friese binnenwateren (en daarbuiten) werd vroeger het skûtsje als zeilend vrachtschip gebruikt. Origineel was het een houten schip. Met een lengte van veelal tussen de 10 en 14 meter kon 8 tot 16 ton lading vervoerd worden. De skûtsjes hadden een klein dekhuis en de romp had zowel voor als achter ronde vormen. Voorop werd een boegspriet geplaatst om een groot voorzeil te kunnen voeren. Later werden iets grotere skûtsjes gebouwd met een groter dekhuis zodat er ook op gewoond kon worden.

Rond 1890 begonnen Friese scheepswerven stalen "geklonken" skûtsjes te bouwen. De lengte varieerde tussen de 15 en 19 meter. Door de toegenomen lengte werden de skûtsjes minder elegant, maar de ronde vormen bleven. Met de skûtsjes werd vooral turf, aardappelen, suikerbieten, mest en bouwstoffen vervoerd. Thans worden de skûtsjes nog gebruikt voor het Skûtsjesilen. Ook onze voorvaders hebben nog met skûtsjes hun geld verdiend. (bron: Skûtsjekrant 2008)

Boomsma Shipping BV

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

NOSTALGIE

Op een Limburgse werf werd het typisch "Tielrode" gebouwde achterschip van de eerste "Frisiana" gespot.

Na al die jaren is de opgelaste naam en thuishaven zelfs bewaard gebleven!



HET MS NOEST VAN DRACHTEN NAAR BOULOGNE



Foto: Dhr. Kramer

Een van onze relaties meldde zich met een grote kraan gebouwd in Drachten die verscheept moest worden naar Boulogne. Aanvankelijk was het plan deze op een ponton te laden en in Amsterdam over te laden op een zeeschip. Wij konden een alternatief aanbieden; het MS Noest, waarmee wij rechtstreeks naar Boulogne kunnen. Daar ging echter wel een gedegen voorbereiding aan vooraf. Er moest goed nagedacht worden over hoe de kraan te laden en vast te zetten. Ook moest er toestemming bij de Provincie Fryslan gevraagd worden. Nadat alle seinen op groen gingen kon de reis ingepland worden. Inmiddels is het transport naar volle tevredenheid van de klant afgerond. Uiteraard leveren dergelijke transporten voldoening en leuke plaatjes op!



Foto: Dhr. Kramer

REISVERSLAG MS FRISIAN SPRING ROTTERDAM-FERROL(SPANJE)-ALBANY(USA)

Aan boord gekomen in Vlaardingen op het MS Frisian Spring die juist was aangemeerd, komende van Guyana (Zuid-Amerika) met een volle lading bauxiet. De 24 uur dat het schip, na lange tijd, weer eens in Nederland lag werden maximaal benut. Gelijk met het lossen van 6300 ton bauxiet werd een gedeeltelijke bemanningswissel gedaan, werd er voor 3 maanden proviand ingeslagen en werd 300 ton brandstof geladen. De volgende dag vertrokken we uiteindelijk om 15.00hrs in ballast naar zee met bestemming Ferrol waar 6150 ton betonstaaldraad lag te wachten voor verscheping naar de USA.

In deze mooie natuurlijke haven in het Noord Westen van Spanje lagen we drie dagen te laden. De werktijden vld stuwadoors waren "scheepsvriendelijk" zodat de bemanning 's avonds toch ook nog een van vele terrasjes op de boulevard konden vereren met een bezoek.

Na een goede oversteek van ruim 12 dagen met na-zomerse omstandigheden op de Noord-Atlantic lieten we ons anker vallen op "Gravesend Roads" nabij New York. Alvorens 130 mijl de Hudson rivier op te mogen stomen naar onze eindbestemming Albany (N.Y.), werd de Frisian Spring eerst uitvoerig gecontroleerd door de grenspolitie en vervolgens door de altijd kritische US Coastguard. Het eerste team (6 gewapende gasten) doorzocht het gehele schip. Ikzelf werd uitvoerig gehoord over onder andere onze laatste haven, Ferrol, en met name hoe "ISPS-proof" die naar mijn mening was. Nadat de Coastguard (3 personen) het schip nautisch, technisch en ook qua certificaten in

orde bevond, kon de loods worden besteld. Van het vrijheidsbeeld en even later Manhattan was voor de crew weinig te zien door de hardnekkige mist maar..., we zouden toch ook weer eens terug moeten... Op de kaart zijn overigens nog duidelijk de Nederlandse sporen te herkennen uit het verleden, zich kenmerkend in onder andere Nederlandse plaatsnamen.

Na 14 uur rivier vaart werd aangemeerd te Albany (hoofdstad van de staat New York); wederom werd het schip bezocht door de autoriteiten. Ditmaal 3 man van de "immigration" die paspoorten en visa controleren. Geen visum is ook geen benen strekken aan de wal. Zelfs wachtlopen bij de "gangway" is verboden ook al ben je op een Nederlands schip!! De kok werd ook nog vereerd met een bezoek in zijn domein (kombuis en voorraadruimte). Nadat deze ook vrij bleek van enig insect en vuiligheid, we in de juiste landen groenten en fruit hadden gekocht, vriezers en koelkasten op de juiste temperatuur hun werk deden en onze kok de vuilnis ook nog keurig gescheiden hield met dichte deksels, was het schip ingeklaard.

Na zes dagen in Albany te hebben gelegen en te zijn gelost weer vertrokken en werd afvarend in de namiddag -en deze keer met prima zicht!- Manhattan, het Vrijheidsbeeld en Staten-Island gepasseerd. Op naar de volgende reis!

Kapitein Henk Joustra aan boord van het MS Frisian Spring.

