



VAN DE REDERIJ

Geachte lezer,

Na een voorzichtige verbetering van de vracht tarieven in het eerste kwartaal van 2010 zette deze zich in het tweede kwartaal door. Dat de markt nog fragiel is, was goed te merken aan de immer zwakkere zomermaanden. Inmiddels nemen we echter voldoende tekenen van herstel waar en gaan we weer richting het niveau van het tweede kwartaal; een niveau waarbij we opbrengsten rond budget kunnen realiseren. Na een moeizaam 2009 komen we daarmee langzaam maar zeker weer op koers naar de beoogde rendementsdoelstellingen.

Afgelopen maanden is veel tijd en energie gestoken in de oplevering van het ms Frisiana, een schip van ruim 8.000 ton. Op 19 augustus jl. was het dan zo ver en vond in Varna (Bulgarije) de overdracht plaats. Met recht een nieuwe mijlpaal voor onze rederij omdat dit de 5^e Frisiana is! Daarover kunt u in dit LogBoek natuurlijk meer lezen.

Boomsma Shipping BV

INVESTEREN IN HET MS FRISIANA

Samen met de "Vereenigde Compagnie Scheepsinvesteringen BV" zal de mogelijkheid geboden worden deel te nemen in het ms Frisiana en daarmee te participeren in een voortzetting van de succesvolle historie.

POSITIES VAN DE SCHEPEN OP 2 SEPTEMBER 2010

MS Frisiana, onderweg naar Gijon
MS Frisian Spring,
onderweg naar Baltimore, USA
MS Frisian Summer, aan de werf
in Reimerswaal voor intermediate survey
MS Frisian Lady, lossen in Hull
MS Frisium, lossen in Verdal
MS Noest, laden in Grimsby

OPLEVERING MS FRISIANA



Al in 2005 werd het contract getekend voor het ms Frisiana met Rouse Shipyard in Bulgarije. Aanvankelijk zou het ms Frisiana al in 2008 geleverd worden. Op 19 augustus 2010 was het dan zover! Het eindresultaat mag er zijn; het is een modern, goed uitgerust en degelijk gebouwde schip geworden met enkele eigenschappen die haar een goede concurrentiepositie geven. Zo is bijvoorbeeld aan het lijnenplan grote zorg besteed waardoor dit schip met slechts 3.000 kW en een deadweight van ruim 8.000 ton voortgestuwd wordt met een snelheid van 14,5 mijl per uur. Hierdoor is het brandstofverbruik per verplaatste ton-mijl vooruitstrevend te noemen. Met een verbruik van ca. 4 gram brandstof per ton-mijl behoort dit schip tot de absolute top!!

De naam 'Frisiana' is gezien de geschiedenis onlosmakelijk verbonden met Boomsma Shipping. Het ms Frisiana is het vijfde schip dat onder deze naam in de vaart is gekomen. De eerste Frisiana (een 47 meter spits van 413 ton) werd in 1967 in de vaart gebracht. Daarmee werd voornamelijk in de 'Hamburgervaart' gevaren. De tweede Frisiana werd in 1972 aangekocht (550 ton). Daarna werd in 1979 een in 1978 gebouwd schip aangekocht en als Frisiana in de vaart genomen (1.100 ton). In 1991 werd een schip van 1.960 ton gebouwd dat als vierde Frisiana dienst deed tot december 2005.



NOSTALGIE

In het vorige LogBoek maakten wij melding van het feit dat het achterschip van de eerste Frisiana op een Limburgse werf werd gespot. Inmiddels is er een duwboot van gemaakt en gaat het achterschip van de eerste Frisiana een nieuw leven tegemoet.



BUT CAPT'N, THERE IS ICE!!



Wij lagen met het ms Noest een weekend in Hamburg. Omdat we pas maandags zouden laden had ik me voorgenomen om de maandelijkse oefeningen te doen. Op zaterdagmorgen net na het ontbijt ben ik om 0800 naar de brug gegaan om het alarm "schip verlaten" af te laten gaan. De gehele bemanning kwam direct naar de brug met hun reddingsvesten en de zogeheten "immersionsuits". Ik vertelde dat we het schip gingen verlaten. Na alle hoofden geteld te hebben én te hebben gecontroleerd of de reddingsvesten op de juiste manier gedragen werden, zijn we naar buiten gegaan en heb ik verteld hoe je een vlot moet lanceren. Om het ook leuk te maken hebben we tevens een competitie wie het snelst zijn "immersionsuit" aan kan trekken. Het record staat op naam van een stuurman die dit binnen 26 seconden kan. Degene die het record verbreekt wint een Boomsma t-shirt. Weer deden we allemaal mee maar helaas, 33 seconden was deze keer de snelste tijd. Eenmaal aan dek is er verteld hoe men te water moet gaan wanneer men zo'n pak draagt. De Filippijnse bemanning werd steeds stiller en dacht dat we echt zouden gaan zwemmen! De loodsladder hing er namelijk al... Eerst kwam er een matroos: "Captain, I can't swim"; toen de kok: "But captain, there is ice in the water! You cannot be serious". Tegen de matroos gezegd dat wanneer je niet kan zwemmen, je te laten zinken tot de zeebodem en dan zo snel als je kunt naar de wal te rennen. Toen kregen ze in de gaten dat ik ze beet had genomen. Al met al was het een goede oefening. Iedereen is zich goed bewust van het feit dat we beter maar niet het schip hoeven te verlaten, zelfs niet in de zomer.

Niels Bazuin, kapitein ms Noest

ZEEHAVEN WAGENINGEN

"We liggen met het ms Frisium te lossen in Wageningen. Dat betekent dat we een beetje uit de toon vallen. Ons forse, helder blauw geschilderde schip steekt opvallend af tegen het zwart-wit van de ranker gebouwde binnenvaartschepen. Het is eind december en volgens de havenmeester zijn we de tweede coaster dit jaar. De reis begon in Rostock aan de Oostzee, waar we 1.320 ton raapzaadmeel geladen hebben. Dat is raapzaad waar de olie, hier ten behoeve van biodieselproductie, uit geperst is. Het vermalen restant wordt in veevoer verwerkt. Via het Kieler Kanaal zijn we in twee dagen naar IJmuiden gevaren. Vandaar via het Noordzeekanaal en Amsterdamse havengebied naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Na de sluis Wijk bij Duurstede is het dan nog dertig kilometer de Neder Rijn op tot Wageningen. Ik herinner mij dat bij de doop van de Frisian Lady een participantenechtpaar mij vertelde aan de Neder Rijn te wonen. Ze vroegen zich af of de Frisian Lady wellicht eens bij hen langs zou varen. Ik moest toen antwoorden dat dat onwaarschijnlijk was gezien de afmetingen van het schip en omdat de grotere schepen bij voorkeur via de Waal oostwaarts varen. Maar nu vaart er dan toch een Boomsma schip over de Neder Rijn. Het laatste stuk vanaf Wijk bij Duurstede is nieuw voor mij en de stuurman. Het liefst zouden we dat bij daglicht varen. Boven de eilanden hebben we door tegenwind echter een paar uur verloren, zodat we net na zonsondergang de Neder Rijn opdraaien. Omdat men morgenochtend vroeg wil beginnen met lossen en omdat er mist voorspeld is, wachten we niet bij de sluis op daglicht, maar varen we door. Sluis Amerongen wordt gepasseerd en ook de gierponten met hun bovenstrooms geankerde bootjes worden allemaal ontweken. De Grebbeberg is een donkere schaduw tegen de nachthemel. Daarna valt het een paar keer dicht van de mist, maar de rivieradar geeft vertrouwd zijn haarscherpe beeld. Bij het invaren van de haven van Wageningen kunnen we nog vierhonderd meter vooruit kijken. De haven is een lang kanaal met aan het einde een zwaairom, waarin aan weerszijden schepen gemeerd liggen. In het midden is af en toe een behoorlijk smal weggetje open. Rustig aan dus. Volgens onze informatie moeten we aanleggen over bakboord bij de tweede draadkraan. Na enig zoeken vinden we die. Afmeren aan een kade gemaakt voor binnenschepen betekent met een coaster vrijwel altijd improviseren. Bolders en dukdalven zitten op

voor ons onhandige plaatsen en zijn zo van vorm en afmeting dat onze trossen er makkelijk afschieten. Als we een tros op de winch doorhalen moeten we oppassen niet te hard te trekken. Als we tenslotte veilig in lospositie gemeerd liggen kunnen we een tevreden zucht slaken. Het is weer gelukt. Na het lossen de volgende dag is het nog steeds potdicht van de mist. Omdat er geen directe vervolgdorders zijn mogen we van de havenmeester een plekje langs de gemeentelijke loswal zoeken. Er liggen nog andere schepen en we steken een stukje uit, maar met wat passen en meten lukt het. Eenmaal betaald havengeld geeft recht op veertien dagen ligplaats, maar na kerst vindt de havenmeester het welletjes en maakt ons duidelijk dat het tijd wordt om op te krassen. We liggen in de weg. Het bericht van kantoor dat we ons richting zee mogen begeven is dan ook welkom. Er zijn twee mogelijkheden om hier weg te varen. De eerste is doornaan tot de zwaairom, daar draaien en dan vooruit de haven uit. In de zwaairom draaien volgens de havenmeester binnenschepen tot negentig meter. Hij kijkt bedenkelijk als ik zeg dat wij zevenentachtig meter lang zijn. De tweede mogelijkheid is achteruit langs alle gemeerde binnenschepen de haven uitvaren. De stroom op de rivier zal het achterschip dan mooi helpen de rivier op te draaien, alleen liggen we dan precies verkeerd om. Dat is op te lossen door vervolgens het achterschip achteruit varende de haven weer in te manoeuvreren, waarna de stroom helpt het voorschip om te duwen in de goede richting. We kiezen voor de eerste mogelijkheid. De haven van Leer (Dld) is negentig meter breed, net als het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van onze oude losplaats Maarssen en daar draaiden we ook, heel voorzichtig, als dat nodig was. Het gaat goed. De stuurman helemaal voorop kijkt recht naar beneden vrijwel aan dek bij gemeerde binnenschepen, terwijl het achterschip statig op een metertje langs de meerpalen draait. Er verschijnen gezichten in stuurhutten, hier en daar gaat zelfs een stuurhutdeur open, een ouder echtpaar op de kade neemt foto's. Als we de rivier opdraaien valt op hoe mooi het winterse rivierenlandschap is. Hoewel mijn zeemanshart zich verheugt op de weidsheid van de zee, zou ik dit binnenvaren voor geen goud willen missen. Ik hoop dat onze participanten thuis waren en de Frisium hebben zien varen."

Rudolf Roozendaal, kapitein ms Frisium

