

## VAN DE REDERIJ

### *Geachte lezer,*

*Ik weet niet hoe u het ervaart, maar elk jaar lijkt wel sneller voorbij te zijn! Zo met de kerst in het verschiet altijd een mooi moment om eens terug te blikken naar het afgelopen jaar. Zakelijk gezien hadden we hoge verwachtingen voor dit jaar. Toen echter de lente begon en normaliter de zon begint te schijnen, was er een terugval in de vrachtenmarkt. Uiteindelijk kunnen we gezien de omstandigheden toch nog terugkijken op een redelijk jaar. Inmiddels worden er vanuit Sneek door ons negen schepen gemanaged en komen we tot nu toe zonder al te grote problemen deze magere tijd door.*

*Natuurlijk waren er ook dit jaar weer een paar gedenkwaardige momenten. Een revisie van een schip (ms Leah) en twee maal een doop (ms Frisian Ocean en ms Marfaam)! Ook hadden wij dit jaar onze eerste jubelaris: Rudolf Roozendaal, 12 ½ jaar in dienst als kapitein! Van de heer Roozendaal leest u ook met enige regelmaat, en ook deze keer weer, iets in het LogBoek.*

*Boomsma Shipping BV, J.E.A.T. Boomsma*

## Doop ms Frisian Ocean

Er was nog geen Friesche Oceaan maar nu is er één met thuishaven Sneek. Om een schip op Amsterdamse grond te dopen voelt vreemd aan voor Friezen. Maar Amsterdam voelt toch als een "thuishaven" want in opdracht van Rotim vervoerden wij afgelopen jaren vele honderdduizenden tonnen naar Amsterdam. Ook nu kwam het ms Frisian Ocean met een lading steentjes voor de kant voordat ze klaargemaakt werd voor de doop.



Fotografie: André Minkema

Vele mensen waren aanwezig om getuige te zijn van de doop door mevrouw Cuperus, de partner van Ton Boomsma.

De doop van een schip is en blijft altijd een bijzonder en feestelijk moment. Na de officiële plechtigheden, waarbij ook kapitein Roozendaal nog een penning van de Amsterdamse haven kreeg uitgereikt, kon een ieder het schip uitgebreid bezichtigen.

Een dag na de doop ging het ms Frisian Ocean in ballast naar Moermansk om te laden voor Rotterdam. Het ms Frisian Ocean wordt bevracht door NedNor BV dat inmiddels 15 schepen in bevrachting heeft.

### *Donatie Kika fonds*

De doop van het ms Frisian Ocean heeft voor de Stichting Kinderen Kankervrij een prachtig bedrag opgeleverd: ca. € 6.000,- Deze Stichting is geheel afhankelijk van donaties van particulieren, bedrijven, scholen en service clubs etc. Alle opbrengsten gaan naar onderzoek om de genezingkans versneld te verhogen en de kwaliteit van behandeling te verbeteren. Graag willen we een ieder nogmaals hartelijk danken voor deze fantastische bijdrage

## POSITIES VAN DE SCHEPEN op 19 december 2011

MS Frisiana	: te Limasol
MS Frisian Ocean	: onderweg naar Annaba
MS Marfaam	: onderweg naar Salerno
MS Frisian Spring	: te IJmuiden
MS Frisian Summer	: te Vasteraas
MS Leah	: onderweg naar Rotterdam
MS Frisian Lady	: onderweg naar Oslo
MS Frisium	: te Calais
MS Noest	: onderweg naar Methil

## Doop ms Marfaam

Met de doop van het ms Frisian Ocean nog vers in het geheugen werd op 19 november jl. wederom een 8000 tonner gedoopt. Dit schip is in eigendom van kapitein-eigenaar Steven Visser en vaart vanuit

Lemmer. Het ms Marfaam werd in Harlingen door scheepswerf Damen afgebouwd en overgedragen. Boomsma Shipping verzorgt in opdracht van de heer Visser het volledige management en NedNor bevracht het ms Marfaam. Vrij vertaald vanuit het Fries staat Marfaam voor zeemeermin!



Fotografie: Flying Focus



## OVERBODIGE UITRUSTING

*“Attention.....Stop!”, roept de Filippijnse leerling mij toe. Terwijl ik op de GPS ontvanger kijk, schrijf ik de tijd op. Eerst de seconden, dan de minuten, dan de uren. Aldus noteert men het nauwkeurigst de aanwijzing van een tijdmetr, zo heb ik geleerd. De stand (afwijking) van ons instrument is nul en het verschil met GMT een heel aantal uren.*

*De leerling stapt de stuurhut in om de aflezing van de sextant te laten controleren. We zijn een zonsbestek aan het maken. Dat moet van de leerling zijn 'onboard training record book'. Na aflezing van de sextant volgt een hele cyclus van toepassen en interpreteren van correcties en tekenregels en het uitrekenen van goniometrische formules met gedaanten als:  $\sin Hc = \sin b \sin d + \cos b \cos d \cos P$ . We houden ons hier bezig met boldriehoeksmeting; nogal taai wiskunde, waar geen middelbare scholier tegenwoordig weet van heeft.*

*Het resultaat van alle inspanningen is het vinden van een lijn, relatief ten opzichte van de aangenomen positie ten tijde van de waarneming, waarop het schip zich zou kunnen bevinden.*

*Door het herhalen van de hele procedure enige uren later, vindt men een tweede positielijn. Na enig gemanipuleer geeft het snijpunt van beide lijnen de MWS (Meest Waarschijnlijke Standplaats). Het gebruik van hoofdletters kan gezien worden als beloning voor alle gedane moeite.*

*Ook beloning voor een goed uitvallend bestek is het gevoel van voldoening dat de noeste arbeid van de combinatie hoofd, handen en ervaring oplevert. Men weet te staan op de schouders van generaties navigators, astronomen, wiskundigen, geografen en instrumentmakers die in de loop der eeuwen de astronomische navigatie tot de huidige hoogte hebben gebracht. Het is een elegante manier om uit de ogenschijnlijke chaos aan gegevens om ons heen een geografische positie af te leiden.*

*Enigszins in contrast hiermee staat het gebruik van GPS. De eenvoud van aflezing en de nauwkeurigheid zijn verbluffend, maar verder is er niks aan. Waar de nauwkeurigheid bij astronomische navigatie uitgedrukt wordt in mijlen, is dat bij GPS in meters. Dat verandert de praktijk van het navigeren wezenlijk.*

*Op de zeevaartschool leerde ik dat je een koerslijn best over een boei kunt trekken, omdat de kans dat het schip zich tijdens de reis precies op de koerslijn bevindt erg klein is. Tegenwoordig moet men dat bij een schip met geïntegreerd elektronisch navigatiesysteem uit zijn hoofd laten. Op de computer wordt dan op elektronische kaarten een reis gepland en met behulp van onder meer GPS gegevens wordt het schip automatisch zo gestuurd dat er al gecorrigeerd wordt als het schip twee meter naast de koerslijn zit. Als dan de koerslijn over een boei loopt is het bijna zeker dat het schip de boei wél een kusje zal geven. Er zijn al Boomsma schepen waar de sextant door de installatie van dit soort geavanceerde systemen niet meer als verplichte uitrusting aan boord is. En dat is eigenlijk vreemd, want hoewel er meerdere GPS ontvangers aan boord zijn, is er voor het GPS systeem zelf geen back-up voorhanden.*

*Hoewel ik moet bekennen nog nooit met een haperend GPS systeem te maken hebben gehad, herinner ik me wel dat het systeem eerst een privé aangelegenheid van de Amerikaanse defensie was. Later werd het vrijgegeven voor civiel gebruik, maar met een ingebouwde onherkenbare fout, waardoor de onnauwkeurigheid tot honderd meter kon bedragen. Later is die fout uit gezet, met als gevolg de huidige hausse in GPS toepassingen. Om niet afhankelijk te zijn van de mogelijke willekeur van een vreemde mogendheid, heeft Rusland zelf het GLONASS systeem ontwikkeld. Ook Europa is bezig met een eigen satellietnavigatiesysteem, maar dat lijkt vooralsnog aan Noord/Zuidlijn-achtige complicaties te lijden. Overigens heeft men voor elk systeem aparte ontvangers nodig.*

*Voorlopig zijn de leerling en ik in het zonnetje de tweede waarneming aan het uitwerken. Het gemis van een rekenmachine met goniometrische functies wordt opgelost als we ontdekken dat de scheepstelefoon een functie 'scientific calculator' heeft. De leerling is erg handig met intikken en ik lepel de gegevens op.*

*Om te kijken of onze inspanningen nut hebben, kiezen we als uitgangspositie voor de berekening een positie die vijftien mijl van de GPS positie afligt. Ons gereken zou dan een MWS moeten opleveren aanmerkelijk dichterbij die GPS positie. Als dat inderdaad het geval is staan we beiden van oor tot oor grijnzend achter de kaartentafel. De leerling stopt de berekeningen in een apart mapje en wil op de foto terwijl hij een zonnetje schiet. Als bewijs voor thuis dat het allemaal echt gebeurd is. De inspanning heeft zin gehad.”*

*Rudolf Roozendaal, kap*



*Nieuwjaarsgroet*

Wij hebben er ook dit jaar voor gekozen geen kerst/nieuwjaarskaarten te versturen, maar in plaats daarvan een donatie over te maken aan het KiKa fonds. De gehele Boomsma Crew wenst iedereen een mooie kerst en een gezond 2012 toe.

SHIPPING

**Boomsma Shipping BV** Harste 15 Sneek **Postal address** Postbus 369  
NL-8600 AJ Sneek The Netherlands **T** +31 (0)515 411627 **F** +31 (0)515 431148  
**E** info@boomsmashipping.nl **W** www.boomsmashipping.nl