

VAN DE REDERIJ

Geachte lezer,

Inmiddels zit de R alweer in de maand. De markt is nog steeds erg zwak en de tariefsontwikkeling van de vrachten heeft de opwaartse trend van de olieprijs nog niet kunnen volgen.

Ook wij hebben daar natuurlijk last van en moeten helaas vaststellen dat de tekenen van herstel die er vorig jaar waren niet tot de gewenste marktverbetering hebben geleid. Uit de kranten heeft u kunnen lezen dat dat tot onvermijdelijke faillissementen heeft geleid. Dergelijke omstandigheden bieden, hoe gek dat ook klinkt, ook kansen. Zo slagen we er bijvoorbeeld nu beter in om goed gekwalificeerde (Nederlandse) officieren aan te trekken waarmee we ook met een gerust hart naar de toekomst kunnen kijken. Focus ligt evenwel op het efficiënt opereren van de schepen. De eerder genoemde kansen hebben geleid tot de aankoop van het ms Fransica. Hierover en over de niet alledaagse bezigheden van een kapitein kunt u meer lezen in dit LogBoek.

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

POSITIES VAN DE SCHEPEN op 1 september 2012

| | |
|-------------------|------------------------------|
| MS Frisiana | : IJmuiden |
| MS Frisian Ocean | : Gdansk |
| MS Marfaam | : onderweg naar Baybulla |
| MS Frisian Spring | : onderweg naar Londonderry |
| MS Frisian Summer | : Vyborg |
| MS Leah | : onderweg naar Straumsvik |
| MS Fransisca | : onderweg naar Rotterdam |
| MS Frisian Lady | : Bilbao |
| MS Frisium | : onderweg naar Raynes Jetty |
| MS Noest | : onderweg naar Verdal |

Een tropische verrassing

“Op een koude winderige avond werd mij tijdens de nieuwjaarsreceptie van Boomsma Shipping verteld dat ik gepland stond voor een reis aan boord van het ms Frisium. We zouden van Cabo Verde naar Curaçao varen. Hier was ik niet rouwig om, dus vol goede moed stapte ik in januari met een koffer vol zomerkleren in het vliegtuig naar de Tropen.

Na een redelijk vlotte reis met twee overstap-pen kwam ik op de Cabo Verde aan. We zouden hier wat materiaal lossen en een kabel bijladen. Na een paar dagen wachten arriveerde het kabelschip. Na de nodige (bureaucratische) misverstanden met de lokale havenautoriteiten mochten we uiteindelijk langszij het kabelschip om de kabel aan boord te nemen. Al na een paar uur was dit gereed en kon het kabelschip weer vertrekken. Ook wij waren ondertussen klaar voor vertrek. Net voor het losgooien kwamen de ladingeigenaren erachter dat deze kabel eigenlijk voor Cabo Verde bestemd was! Er werd besloten om een container te regelen, zodat de kabel daarin gelost kon worden. Helaas had men op de Cabo Verde geen beschikbare container voorhanden. De ladingeigenaren instrueerden ons om terug te varen naar Brest, want daar lag een ander kabelschip dat weer naar de Cabo Verde zou vertrekken. Zo gezegd, zo gedaan. In Brest hebben we gelost en vervolgens in Calais een nieuwe kabel bijgeladen. Het lossen in Brest ging tamelijk vlot. In Calais aangekomen werd het ruim van de Frisium gedeeltelijk omgebouwd om de kabel te kunnen bijladen. Na 10 dagen Calais had ik mijn tropische verwachtingen inmiddels bijgesteld, maar uiteindelijk zat de kabel erin, waren bunkers, water en proviand geladen

en was het schip klaar voor de oversteek. De wind was inmiddels gedraaid van noord-oost naar zuid-west, maar we kwamen vooruit en langzaam maar zeker naderen we de Azoren. Na de nodige calculaties en overleg met kantoor betreffende onze bunkers en de nog resterende afstand naar Curaçao, besloten we de oversteek in 1 keer te doen op eco-speed. Het werd nog even spannend toen er na de Azoren weer een depressie over kwam, maar geleidelijk aan werd het weer steeds beter.

Een beetje overmoedig geworden door de hogere temperaturen en de rustige zee, besloot ik mijn patrijspoort een beetje open te doen. Na een nacht op de bank geslapen te hebben omdat mijn matras in de douche lag te drogen, besloot ik wat dat betreft toch voorzichtiger te zijn.

Een week voor Curaçao werd het nog even echt mooi weer en kon de bemanning 's ochtends genieten van vliegende vissen bij het ontbijt en een barbecue op zondagavond.

Na 22 dagen varen bereikten we Willemstad en kon de tropische pret voor de bemanning beginnen. Na 2 dagen regen op Curaçao vloog ik terug naar het zonnige Nederland en zat ik in korte broek te genieten van het mooie voorjaar.”

G. de Boer, kapitein ms Frisium



Fotografie: G. de Boer

Dekladingen



Dekladingen zijn altijd interessant voor de bemanning en zien er imposant uit. De foto van ms Frisian Summer met windmolen



bladen is recentelijk gemaakt door de kapitein. Zij hebben deze lading begin augustus geladen in Esbjerg, Denemarken en was



bestemd voor Pitea, Zweden. De overige foto's, 2x een weergave van ms Frisian Spring met deklust, komen uit ons archief.



Fotografie: S. Visser

Ik vroeg hem waar de pijn zat en ik kwam al gauw tot de conclusie dat het wel eens een blindedarmonsteking kon zijn. Ik besloot eerst maar eens wat paracetamol te proberen, iets wat aan boord gecombineerd met bedrust meestal bij de meest vreselijke ziektes helpt. Nadat ik zijn pols en temperatuur had opgenomen en concludeerde dat die normaal

DE NEDERLANDSE KUSTWACHT

"Dinsdagmorgen 8.00 uur, wisseling van de wacht, positie circa 35 mijl ten noorden van Den Helder. Het weer is goed, iets wat ik niet kon zeggen over de gezondheid van mijn Chief Officer Pavel Strelkov. Hij had last van zijn buik, had bijna niet geslapen en hij had ook nog eens overgegeven.

waren, stuurde ik hem dan ook met een paar paracetamol naar bed.

Nadat de stuurman op bed lag, heb ik de boeken erop nageslagen; hoe een buikonderzoek te doen, hoe was de procedure ook al weer? Dit is gelukkig voor de meeste van ons geen dagelijkse kost. Na de koffie kwam hij weer boven en naar zijn gezicht te oordelen wist ik genoeg, hij zag er beroerd uit.

Ik belde de Nederlandse kustwacht en werd doorverbonden met een arts van de Radio Medische Dienst.

Van de arts moest ik een buikonderzoek doen en nogmaals zijn temperatuur opnemen.

Het buikonderzoek was eigenlijk overbodig, want als ik er naar keek, kreeg ik al een moor-

dende blik terug. De dienstdoende arts was zeer resoluut en gaf aan de stuurman onmiddellijk van boord te halen.

Het laatste contact met de arts was om 11.45 uur en om 12.05 uur kreeg ik de melding van de kustwacht dat er een helikopter vanaf Vlieland was opgestegen. De helikopter kwam om 12.15 uur in zicht en om 12.45 uur vloog deze weer weg met mijn stuurman aan boord.

Later die dag kreeg ik bericht dat hij al geopeerd was; het was inderdaad een doorgebroken blinde darm.

Bij deze wil ik de Nederlandse kustwacht bedanken voor de zeer snelle en professionele actie."

S. Visser, Kapitein ms Marfaam

Vlootuitbreiding met ms Francisca

In samenspraak met de eigenaren voert Boomsma Shipping het management over het ms Francisca uit. Tevens zijn wij mede-eigenaar geworden van het schip.

Het ms Francisca is een zusterschip van het ms Leah en vaart in dezelfde lijndienst tussen Rotterdam en Straumsvik, IJsland. Voor deze dienst heeft NedNor in de zomer van 2011 een meerjarig contract gesloten. Het ms Francisca is gelijktijdig met het ms Leah gestart. Het commercieel management van het ms Francisca was destijds al ondergebracht bij NedNor.

Specificaties

| | |
|---------------|------------------|
| Lengte | : 100m |
| Breedte | : 17m |
| Diepgang | : gemiddeld 6,3m |
| Gross tonnage | : 4015 T |
| Deadweight | : 5930 T |
| Snelheid | : 15 knopen |



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