

## VAN DE REDERIJ

### *Geachte lezer,*

*Sneeuw wordt afgewisseld met regen. Het ene moment schijnt de zon en dan kruipt ze weer achter de wolken. Zo ervaren wij de markt ook. Afgelopen maanden leek de zon weer tussen de wolken door te komen maar inmiddels schuiven er weer een aantal dikke wolken voor de zon. Helaas hebben wij nu ook één schip binnen de vloot dat onder een dik wolkendek zit met forse tegenwind. Alle zeilen zijn bijgezet om ook dit schip uiteindelijk een veilige haven in te loodsen. Er is veel begrip en steun van de betrokkenen om dit ook daadwerkelijk te realiseren. Steeds reken je op een kentering of zoals de Engelsen zo mooi zeggen 'a change for the better' die ook echt doorzet. Is het hopen tegen beter weten in? Rapporten van diverse onderzoekers laten zien dat er in 2014 een andere situatie ontstaat omdat dan de vraag naar scheepsruimte het aanbod weer gaat overstijgen. Wij blijven optimistisch en geduldig. In dit LogBoek neemt Kapitein Roozendaal ons mee terug naar eind 19<sup>e</sup> eeuw: het ontstaan van de diesel motor. Uiteraard moet die kennis overgedragen worden en daarom wordt jongeren in de zomermaanden gelegenheid geboden aan te monstren. Ook daarover meer in dit LogBoek.*

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

## POSITIES VAN DE SCHEPEN op 11 december 2012

MS Frisiana	: onderweg naar Szczecin
MS Frisian Ocean	: ten anker in Swansea
MS Frisian Spring	: onderweg naar Gdansk
MS Frisian Summer	: Vyborg
MS Leah	: Belfast
MS Francisca	: Rotterdam
MS Frisian Lady	: onderweg naar Vyborg
MS Frisium	: onderweg naar Verdal
MS Noest	: onderweg naar Le Legue

## Zeebenen gezocht

Boomsma Shipping werkt al enige jaren mee aan het project "Zeebenen gezocht", opgezet door de Nederlandse Redersvereniging. Met dit project bieden verscheidene Nederlandse reders jongeren de gelegenheid om voor korte tijd mee te varen aan boord van een koopvaardijship.



Fotografie: Flying Focus

De intentie van het project is om jongeren te stimuleren om een opleiding in de zeevaart te kiezen. Het project loopt nu een aantal jaar en de resultaten zijn bemoedigend. Gemiddeld per jaar plaatsen wij, veelal gedurende de zomermaanden, 4 tot 6 jongeren die deelnemen aan dit project. De deelnemers die aanmonstren zijn vaak nog onbekend met de veiligheidsregels aan boord, maar wel zeer enthousiast en ondernemend. Naast de extra gezelligheid die de deelnemers met zich meebrengen, vraagt het ook om een goede begeleiding van de vaste bemanning. Wij zijn er trots op dat onze zeevarenden bereid zijn deze te bieden en zijn voornemens nog lang deel te nemen aan dit project.

Meer informatie hierover is te vinden op:  
[www.zeebenengezocht.nl](http://www.zeebenengezocht.nl)

*"Afgelopen zomer heb ik een maand meegevaren op ms Frisian Summer. Tijdens deze reis heb ik veel gezien, gedaan en beleefd. Zo zijn we onder andere naar Rusland geweest, wat voor mij een totaal nieuwe ervaring was. Aan boord heb ik het super goed naar mijn zin gehad. Alle bemanning was erg aardig en behulpzaam. Ook had ik mijn eigen verblijf. Wel moest er wat gedaan worden. Ik werkte samen met de Filipijnse bemanning en samen hebben we het schip onderhouden. Uiteindelijk heeft deze reis mij aangezet om de Marof opleiding MBO 4 in Zwolle te gaan volgen. Ik kijk met veel plezier terug op deze reis en de samenwerking met Boomsma Shipping."*

Mick Rozemuller



Fotografie: archief Boomsma Shipping

## Nieuwjaarsgroet



Met dankbaarheid is vorig jaar onze donatie ontvangen door KiKa. Wij hebben er ook dit jaar voor gekozen geen kerstkaarten 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 2013 toe.

# Flying Focus in de lucht

Flying Focus maakt foto's van schepen vanuit de lucht. Ook onze schepen zijn door Flying Focus diverse malen gefotografeerd.

De eerste fotovlucht maakte Herman IJsseling in februari 1985. Tijdens deze elfstedenwinter was de Waddenzee bedekt met ijs, zodat hij wat opnamen maakte van veerboten tussen de ijsschotsen. Dit was meteen een groot succes. Ruim 20 jaar is met speciale luchtfotocamera's gewerkt met negatieven van 10x12 cm. De films hiervoor zijn echter niet meer leverbaar, zodat er momenteel met



Fotografie: Flying Focus



Fotografie: Flying Focus

professionele digitale camera's gewerkt wordt. Er wordt gevlogen met vier eigen vliegtuigen, gestationeerd op respectievelijk Den Helder, Hilversum en Rotterdam. Voor elk doel is een ander vliegtuig beschikbaar. Op Den Helder staat bijvoorbeeld de tweemotorige Cessna Skymaster, geschikt voor de lange afstanden en de vluchten met zwaar weer, soms zelfs met windkracht 10!

*"Met slecht weer vliegen is het vooral lastig starten en landen. Meestal kiezen we een vliegveld waar de wind goed op de baan staat. Tijdens het stormvliegen is het vooral zaak om handig gebruik te maken van de wind. Met 45 knopen tegenwind blijft er weinig grondsnelheid over en hebben we voldoende tijd om een mooie foto te maken", aldus IJsseling.*

Zie ook: [www.flyingfocus.nl](http://www.flyingfocus.nl)

## DIESEL EN ZIJN MOTOR

Alle Boomsma schepen zijn voor de voortstuwing uitgerust met dieselmotoren. Zeer betrouwbare motoren, zoals de fraaie negen cilinder Stork-Wärtsila op de ms Frisium heeft laten zien door kort geleden de 100.000 draaiurengrens te doorbreken. Terugkijkend met weinig grote problemen.

Eind negentiende eeuw is één van de grootste ergernissen van werktuigbouwkundigen het tergend lage rendement van stoommachines. Het lukt maar niet het rendement van een stoommachine boven de 10% te krijgen. IJsmachineconstructeur Rudolf Diesel denkt over een ammoniakmotor, eigenlijk een verbeterde stoommachine, terwijl Otto en Langen werken aan een lagedruk gasexplosiemotor. Als Diesel inziet dat hij met de ammoniakmotor geen grote winst kan boeken, omarmt ook hij het idee van de gasexplosiemotor. In tegenstelling tot Otto en Langen, die om zelfontbranding van de brandstof te voorkomen proberen een motor te ontwikkelen met een lage compressiedruk, gelooft Diesel echter

in een gecontroleerde zelfontbranding door hoge compressiedruk met bijbehorende hoge temperaturen. Diesel heeft gelijk, het lukt om een werkende lagedruk gasexplosiemotor te maken, maar het schort aan rendement.

In 1897 is het dan zo ver. Na een langdurige proefperiode, waarbij men regelmatig snel moet bukken om rondvliegende motoronderdelen te ontwijken en na het ontwikkelen van een betrouwbaar brandstofinspuitmechanisme in samenwerking met Bosch, kan de eerste echt goed werkende dieselmotor met een revolutionair laag brandstofverbruik van 258 gram petroleum per pk uur aan de wereld gepresenteerd worden. Een wereld die in eerste instantie sceptisch tegenover de motor staat. In Europa is de petroleum erg duur, wat invoering van de motor in de weg staat. Dit in tegenstelling tot de Verenigde Staten, waar de petroleum te goedkoop is (relatief dure motor die weinig goedkope brandstof verbruikt). Zo is er altijd wat. Toch wint de motor langzaam terrein, vooral omdat het een compacte betrouwbare krachtbron blijkt. In 1912 kost de motor zo'n 250 Mark per pk en is het wereldwijd operationeel geïnstalleerde vermogen 1,7 miljoen pk. We kunnen het huidige brandstofverbruik vergelijken met dat van de eerste motor: de ms Frisiana jaagt per etmaal 13 ton



Bron: Wikipedia

brandstof door de schoorsteen om 82% van het geïnstalleerde cavalerie-equivalent vermogen van 2999 kW te ontwikkelen. Dat komt neer op  $(13.000 \times 1000) / (24 \times 0,82 \times 2999 \times 1,36) = 162$  gram brandstof per pk uur. De huidige dieselmotoren gebruiken nog tweederde van de hoeveelheid brandstof die het prototype nodig had.

Met Diesel zelf loopt het niet goed af. Roem, rijkdom en geluk zijn wel zijn deel, maar met de rijkdom staat het op een gegeven moment zo problematisch dat hij, als hij in 1913 met de Belgische industrieel Carels van Gent per stoomboot onderweg is naar London om een hopeloze zaak te klaren, onder onopgehelderde omstandigheden overboord raakt en verdrinkt. De Nederlandse loodsboot Coertsen ziet enige dagen later zijn lichaam ter hoogte van de Zeehondenplaat in de monding van de toen nog open Oosterschelde drijven en ontdoet het van persoonlijke voorwerpen. Men was in die tijd niet gewoon in open water aangetroffen stoffelijke overschotten te bergen. Horloge, portefeuille en manchetknopen worden later aan de familie teruggegeven. Aldus wordt de Zeehondenplaat, ook nu nog aangegeven op de zeekaart (BA 1630 en 110), de laatste rustplaats van de man die de wereld de dieselmotor bracht. Een plek om in het voorbijvaren het hoofd even respectvol te buigen.

*(Gegevens ontleend aan het boek van zoon Eugen Diesel, 'Roman van een motor', al meer dan een halve eeuw niet meer in druk, maar via: [www.boekwinkelstjes.nl](http://www.boekwinkelstjes.nl) voor de liefhebber verkrijgbaar)* Rudolf Rozenaal, kapitein



Bron: Wikipedia

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