

Freerk Attema van het mcs Lahringen maakte gebruik van MER franchising



Freerk Attema geflankeerd door Frans Bolt (r) en Martijn van Hurck.

“Ik kan het iedereen aanraden”

Tien jaar geleden was Freerk Attema in loondienst als kapitein van een binnenvaarttanker. Nu is hij kapiteineigenaar van het containerschip Lahringen. Zijn loopbaan heeft een vlucht genomen, mede dankzij de samenwerking met Mercurius Scheepvaart. “Ik kan het iedereen aanraden.”

De uit Harlingen afkomstige Freerk Attema is wel afkomstig uit een varensfamilie, maar niet uit de binnenvaart. “Uit de visserij. Maar ik voelde weinig voor de visserij, ging elke vakantie mee met een buurman die op een tanker van de Gebr. Broere voer.” Dat werd zijn toekomst. Een baan op een tanker kreeg hij via Adbemar, het bureau voor werving en selectie van personeel in de binnenvaart, onderdeel van Mercurius Scheepvaart. Nog voor hij definitief besloot zelf een bedrijf te willen beginnen, was hij dus al vertrouwd met de filosofie van Mercurius. Dat moment kwam in 2000 toen hij volgens de MER franchising formule de Bea D kocht, een nieuwe, dubbelwandige, gecoate chemietanker. “Laten we eerlijk zijn. Als je begint, kun je niet zomaar uit jezelf een nieuw schip kopen. Dus deed ik dat samen met Mercurius. Die formule heeft voor mij echt gewerkt. Drie jaar later kon ik het hele schip al overnemen van Mercurius. Zo goed was het gegaan.” Freerk Attema heeft de coaching door Mercurius nooit als hinderlijk ervaren. “Ik doe graag alles zelf. Dat vinden ze ook prima, maar als je ze nodig hebt, staan ze voor je klaar. En het is prettig om af en toe een klankbord te hebben.”



MCS Lahringen

Containers

Freerk Attema zou zeven jaar met de Bea D blijven varen. “Ik was al een tijdje met Robert-Jan Zimmerman van Mercurius in gesprek over een nieuw schip toen ik de Bea D goed kon verkopen. We zagen wel tankers maar die vond ik ofwel te duur ofwel het contract ervoor was niet toereikend. Totdat we kwamen te spreken over een containerschip. We hadden al eerder over een vrachtschip gesproken als een soort tussenstop.”

Het was in de periode dat Mercurius de scheepswerf Begej in Servië overnam van Damen. “Ze konden snel leveren. Dat hebben ze ook waargemaakt, met een paar maanden vertraging. Het was het eerste zelf getekende schip dat Mercurius op die werf liet bouwen. Alle voorgaande schepen waren overgenomen van de oude eigenaar. Er zat ongeveer een jaar tussen het tekenen voor het schip en de levering.”

Het werd de Larhingen (Volgens Simon Vestdijk de naam van Harlingen) en die werd bij Smits Machinefabriek in Capelle afgebouwd. Anders dan nu werden er toen nog geen schepen afgebouwd in Begej. “Ik vaar er nu vier maanden mee, en ik ben er heel tevreden over”, zegt Freerk Attema in augustus 2009. De economische crisis heeft wel veel vooruitzichten voor de containervaart bedorven, maar de nuchtere Fries laat zich niet uit het veld slaan. “We hebben een goed contract met Lucassen (containerbevrachter, dochteronderneming van Mercurius – red.) en de zaken gaan goed. Het werkt ook prettig binnen dat bedrijf. De lijntjes zijn kort en ook tijdens de bouw heeft Mercurius mij goed terzijde gestaan. Ik moet zeggen dat ik de containervaart nu heel leuk vind.”

De boekhouding wordt nog steeds door Mercurius gedaan. “Maar van de coaching maken we niet veel gebruik meer bij de bedrijfsvoering. Tijdens de nieuwbouw hebben we wel een goede begeleiding gehad. En ik brainstorm graag met Robert-Jan over de toekomst.”

Op de Lahringen varen vier man. “Op de Bea D voeren we 14 dagen op/14 dagen af, maar hier ben ik alleen de weekenden vrij. Je wilt er toch bij zijn op een nieuw schip.”

De vier zijn behalve Freerk Attema zelf, Eelco van der Schaaf, Frans Bolt en Martijn van Hurck.