

Van de beherend vennoot

Geachte lezer,

Het is al weer enige tijd geleden dat het laatste Logboek bij u in de bus viel. Hoog tijd dus om u met deze nieuwsbrief te informeren over de operationele zaken en andere wetenswaardigheden betreffende het m.s. Frisian Lady.

Kort geleden kwam ons een kort relaas onder ogen van een jongen met ambities. Een vrije vertaling van dit vermakelijke verhaal hebben wij voor u in deze nieuwsbrief opgenomen.

Wij wensen u veel leesplezier met deze nieuwsbrief.

Namens Beheermaatschappij
m.s. Frisian Lady B.V.

Waar was het m.s. Frisian Lady?

Het m.s. Frisian Lady heeft in de afgelopen periode hoofdzakelijk reizen gemaakt met "peat-moss" vanuit de Baltische staten naar Antwerpen, afgewisseld met transport van steenslag van Noorwegen naar onder andere Amsterdam.

Daarnaast heeft het schip enkele andere reizen gemaakt, waaronder onlangs twee reizen met staal van Kaliningrad naar Rotterdam. Begin april werd vanuit een importer (groot zeeschip) 3500 ton erts geladen voor Oxelosund en Lulea.



Het m.s. Frisian Lady laadt 4200 ton erts vanuit een grote importer

Aansluitend werd één van de bovenstaande peat-moss reizen gedaan. Eind april ging het schip met kunstmest geladen in Antwerpen naar Casablanca. In Casablanca werd 4400 ton fluorspar, een zwaar soort zand geladen voor Odda in Noorwegen.

Eind mei laadde het m.s. Frisian Lady vanuit een importer 4200 ton erts in Delfzijl voor Uddevalla, Zweden.

Na de laatste staalreis van Kaliningrad naar Rotterdam werd in Antwerpen kunstmest geladen voor Noord Spanje. Vervolgens werd er in La Palice mais geladen voor Rotterdam. Aansluitend is staal geladen voor twee Zweedse havens en Stettin in Polen. In Stettin werd papier geladen voor Great Yarmouth. Hiervandaan ging het weer naar Noorwegen om steenslag voor Amsterdam te laden.

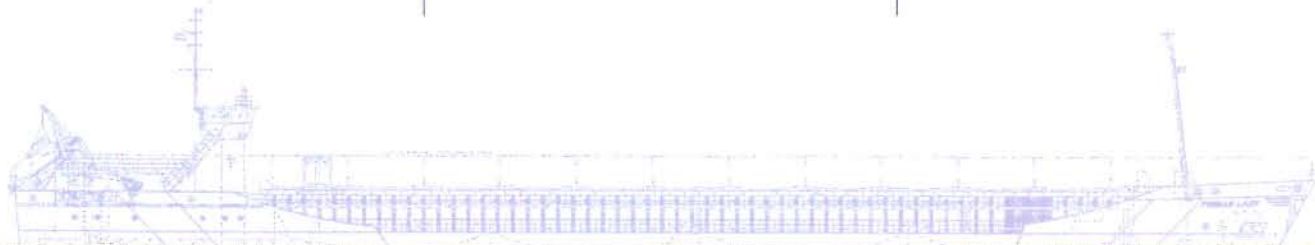
Resultaten op koers

Het m.s. Frisian Lady vaart momenteel naar tevredenheid. Over de eerste 6 maanden van 2004 is de gerealiseerde

vrachtopbrengst iets hoger dan gebudgetteerd (ruim € 50.000), ondanks de enorm gestegen olieprijs. De operationele exploitatiekosten (bemanning, verzekering, reparatie en onderhoud, etc.) zijn net onder budget uitgekomen. Scheepvaartonderneming m.s. Frisian Lady C.V. ligt daarmee voor 2004 goed op koers!

Klasse

Alle schepen dienen van klassecertificaten te zijn voorzien alvorens te mogen varen. Voor het m.s. Frisian Lady controleert Lloyds Register regelmatig of het schip aan alle eisen voldoet. Lloyds en andere klassebureaus werken volgens vergelijkbare principes. Er zijn certificaten die na een jaar verlengd moeten worden maar er zijn ook certificaten met een langere looptijd. Het is van belang goed preventief onderhoud te plegen, zodat de periodieke controles positief uitvallen en certificaten tijdig kunnen worden verlengd.





Op weg voor een lading steenslag in een Fjord

Een jongen met ambities

**"When I grow up,
I want to be a Captain"**

Dit verhaal van een tienjarige jongen is in 1993 in de Lloyds List gepubliceerd. Hij vertelt waarom hij graag kapitein wil worden.

"Ik wil kapitein worden als ik groot ben omdat het een leuke baan is en makkelijk om te doen. Kapiteins hebben niet veel schoolopleiding nodig; ze hoeven alleen maar wat nummers te leren zodat ze de instrumenten kunnen lezen.

Ik denk dat ze in staat moeten zijn om kaarten te lezen zodat ze niet verdwalen. Kapiteins zouden dapper moeten zijn zodat ze niet bang worden als het mistig is en niet alles kunnen zien, of als er een schroef af valt dat ze kalm blijven en weten wat ze moeten doen.

Kapiteins zullen ogen moeten hebben om door de wolken te kunnen zien en ze mogen niet bang zijn voor donder en bliksem omdat ze er dichterbij zijn dan wij. Het salaris dat een kapitein verdient is iets dat ik ook leuk vind. Ze verdienen meer dan ze kunnen uitgeven.

Dat is omdat de meeste mensen denken dat het gevaarlijk is om kapitein op een schip te zijn. Behalve kapiteins zelf omdat die weten hoe gemakkelijk het is. Er is niet veel dat ik niet leuk vind, behalve dan de meisjes die alle kapiteins leuk vinden, zodat je ze weg moet jagen om niet lastig gevallen te worden.

Ik hoop dat ik niet zeeziek word omdat ik wagenziek ben omdat ik dan geen kapitein kan worden en dan ander werk moet doen".

Wanneer je zo jong bent ziet het leven er simpel en eenvoudig uit. Zou de schrijver er nu, elf jaar later, er nog steeds zo over denken?

Cementgaten

In de luiken van het m.s. Frisian Lady zijn cementgaten aangebracht. Zoals de naam al zegt worden deze gaten met een diameter van 40 centimeter over het algemeen gebruikt voor het laden van cement. Uiteraard kunnen er bijvoorbeeld ook granen door geladen of gelost worden. Groot voordeel is dat het laden en lossen via deze gaten gewoon door kan gaan als het regent. Elk cementgat is afgesloten met een deksel dat met bouten bevestigd en verwijderd kan worden.

ISPS

Zoals in de laatste nieuwsbrief aangekondigd is er de afgelopen periode veel aandacht voor de verplichte ISPS code geweest. Deze code vereist dat er plannen en procedures beschikbaar zijn die de kans op terroristische aanslagen moeten beperken. Inmiddels zijn voor het m.s. Frisian Lady deze plannen (een openbaar en confidencieel deel) beoordeeld en goedgekeurd. Een certificaat is derhalve afgegeven.

Flaproer

Bij zeeschepen worden verschillende soorten roeren toegepast. Zo zijn er bijvoorbeeld balansroeren, waarbij het roer om een as draait en een klein deel van het roer zich voor en een groter deel zich achter de as bevindt. Het m.s. Frisian Lady is uitgerust met een flaproer. Achter het vaste deel van het roer zit een klein verlengstuk in de vorm van een scharnierende flap. Deze slaat uit in de richting waarin ook het roer is gedraaid. Dit geeft een extra roeruitslag waardoor beter gemaneuvreerd kan worden. Met name in de binnenwateren en plaatsen met weinig manoeuvreerruimte is dit nuttig.



Het laden kan beginnen

**Beheermaatschappij
m.s. Frisian Lady B.V.**

Postbus 369
8600 AJ Sneek
T 0515-411627
F 0515-431148
E info@boomsmashipping.nl
W www.boomsmashipping.nl