

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#4

29 juni 2011



ALASKABORG. Een 20-jarige scholier van het ROC in Helder wordt sinds zondag vermist op de Atlantische Oceaan. Frank Tuin kwam zondagmorgen niet opdagen toen hij wacht moest lopen aan boord van m.s. ALASKABORG van rederij Wagenborg. De ALASKABORG voer op dat moment in de buurt van Newfoundland, voor de noordoostkust van Noord-Amerika. De kapitein maakte direct rechtsomkeert om Tuin te zoeken. Hij kreeg bij de zoektocht assistentie van zeven andere schepen en enkele vliegtuigen van de Canadese kustwacht. In totaal werd vijftien uur naar de vermiste student gezocht, zonder resultaat. Dat meldt het Noordhollands Dagblad.

ALSTERDIJK 9491484, containerschip, gebouwd en proefvaart als AOSITEDEERJIE, 10-5-2011 gearriveerd te Yangzhou, 22-6-2011 opgeleverd door Sainty Shipbuilding Corp. Ltd. aan Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, vlag: Liberia, roepsein A8ZG4, 1.428 TEU, 180,00 x 20,00 meter, 30^e schip in beheer.



ESPRIT 9479943 (NB-176), aanvankelijk ALBIS, 24-1-2011 te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited, Shipbuilding Division, Goa onder bouwnummer C 0194, 11-5-2011 en 12-5-2011 technische proefvaart in de Arabische Zee voor de kust van India, roepsein PCKM, 2.998 BRT, 4.450 DWT. 20-6-2011 opgeleverd aan Esprit Shipping III B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen en JR Project Development B.V., Harlingen. (Foto: JR Shipping).



MAERSK MADRID 8808628 (NB-177-DEEL-3) 4-2011 en-bloc met MAERSK MALACCA 8904123 ex ALSIA en MAERSK MERLION 8904111 ex AROSIA verkocht aan Diana Shipping Inc., Athene met timecharter voor 2 jaar, 14-6-2011 overgedragen aan Diana Shipping Inc., Athene, ingebracht bij Ralik Shipping Co. Inc., Mashall Islands, in beheer bij Diana Containerships Inc., Athene, roepsein V7W08. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 3-11-1991, Europoort).



MAERSK MERLION 8904111, 4.714 TEU, 17-6-2011 overgedragen aan Diana Containerships Inc., Athene, ingebracht bij Ebon Shipping Company Inc., Marshall Islands. De MAERSK MALACCA is op 22-6-2011 overgedragen aan Diana Containerships Inc., Athene, ingebracht bij MILI SHIPPING CO. Inc., Marshall Islands. (Foto MAERSK MERLION: Scheepsfotoruilbeurs, 4-7-2006, Europoort).



NEDLLOYD AMSTERDAM 8218720 als SUEZ, vervolg van Zeebrief#3.

Nadat de piraten de SUEZ lieten gaan lieten de piraten het schip gaan op 11 juni 2011, kreeg het 2 dagen laten escorte van het Pakistaanse oorlogsschip PNS BABAR. Ondanks die escorte probeerden 4 bewapende piraten in een skiff op 15 juni 2011 het schip te overmeesteren. De marine schoot te hulp maar het lukte de bemanning om de aanval af te slaan waarbij 1 piraat gewond raakte.



De ETA te Salalah, Oman veranderde naar 18-6-2011 met nog maar weinig brandstof in de bunkers en in slecht weer. Daardoor kon op zee ook niet worden gebunkerd. De eigenaar besloot een sleepboot uit Oman te bestellen om eventueel het laatste stuk (circa 50 mijl) te laten slepen. De HASIK (9178977, Salalah Port Services, Oman, bouwjaar 1999, 304 BRT) voer de SUEZ tegemoet maar kreeg zelf technische problemen en kon niet vastmaken toen de SEUZ de snelheid zag teruglopen van 15 naar 8 knopen. Aan boord bevond zich nog 8 ton dieselolie, een ketel die uitviel en de hoofdmotor die er mee stopte. Op zondag 19-6-2011 begon het schip water te maken in het slechte weer en begon te zinken. De 22 bemanningsleden zijn gered door het Pakistaanse fregat PNS BABUR en daarna over gezet op de Pakistaanse F-22P class frigate PNS ZULFIQUAR. De bemanning bestond uit 11 Egyptenaren, 6 Indiase, 4 Pakistani en 1 man uit Sri Lanka. Op 22 juni 2011 maakte men te Muscat, Oman officieel bekend dat de SUEZ zonk op 20 juni 2011 in 4.900 meter diep water. De bemanning arriveerde op 23-6-2011 te Karachi om vandaar verder naar het land van herkomst te reizen. (Foto AMSTERDAM: Scheepsfotoruilbeurs, 8-1990).



NORA 9243851, 29-9-2000 opdracht tot bouw verstrekt, 7-9-2001 te water gelaten, 19-10-2001 technische proefvaart, 20-10-2001 open dag te Delfzijl, 23-10-2001 opgeleverd door Kon. Scheepswerf

Niestern Sander B.V. (908) aan C.V. Timberfleet, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl, roepsein PBDN, 25-10-2001 vertrokken van IJmuiden naar Kolding, 19-12-2001 C.V. Timberfleet (samenwerking Wijnne & Barends B.V., DVB Nedship Bank & Rabobank) volgetekend met 608 participaties, 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij Timberfleet II B.V., Delfzijl, in beheer Wijnne & Barends B.V. 21-6-2011 te Stellendam herdoopt LADY NORA. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 20-5-2008, Nieuwe Waterweg).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



SEVEN SEAS 6903333 van Rederij m.s. “Seven Seas”, Harlingen, in beheer bij Rederij Bothnia, 1968 opgeleverd door N.V. Scheepswerf & Reparatiebedrijf “Harlingen”, Harlingen (35) als SEVEN SEAS, 499 BRT, 1986 verkocht aan Estonia Shipping Ltd., Gibraltar, herdoopt WORLD PEACE, 1991 herdoopt GALSEAS, 1995 herdoopt AGIOS ANDREAS, 1996 eigenaar: Seamanship Maritime S.A., Honduras, herdoopt AGIOS ANDREAS ARI, 1998 verkocht aan Scorpion Maritime S.A., Honduras, herdoopt KHARI, 2000 verkocht naar Honduras en herdoopt JHON II, 19-2-2001 (e) eigenaar: onbekend en herdoopt SEA WAVE I, 24-9-2001 (e) herdoopt AMAZE III, 2002 herdoopt SPIRIT II, 24-11-2003 (e) vlag: Comoros en herdoopt FATEMA, 5-7-2004 (e) verkocht aan Free Spirit, Tegucigalpa, Honduras, vlag: onbekend, 2004 herdoopt PUMMY STAR, 16-8-2004 gearriveerd te Napels, 18-8-2004 als PUMMY STAR, vlag: Honduras, te Napels geïnspecteerd en 59 gebreken geconstateerd, 429 dagen vastgehouden, 27-9-2005 nog liggend te Napels onder de naam SPIRIT II (nog ingeschreven als PUMMY STAR), 25-10-2005 vertrokken naar Burgos, 8-5-2006 (e) eigenaar: onbekend, vlag: Cambodja, herdoopt STONNY, 20-12-2006 tijdens een reis van Oekraïne naar Turkije tijdens slecht weer aan de grond gelopen bij Essek Island aan de ingang van de Bosporus, de bemanning is in veiligheid gebracht vanaf de wal, romp gescheurd en machinekamer vol water gelopen, 2007 vlot gebracht en gesloopt te Aliağa. (Foto: B. van Raad, 28-5-1990, Nieuwe Waterweg).



FRISIAN OCEAN 9385922, 25-4-2011 te water gelaten bij ‘Rousse’ Shipyard onder bouwnummer 824, in aanbouw voor Boomsma Shipping B.V., Sneek, 5.765 BRT, 8.100 DWT (Foto's: Boomsma Shipping).



LEAH 9113202, 20-8-1994 kiel gelegd, 25-5-1996 te water gelaten bij Madenci Gemi Sanayi Ltd Şti., Karadeniz Ereğli onder bouwnummer 009, 8-1996 (GL) opgeleverd als CELTIC SOVEREIGN aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Bahamas, 1997 herdoopt GRACECHURCH COMET, 4.015 BRT, 1.974 NRT, 5.930 DWT, 467 TEU, 99,40 (94,25) x 17,17 x 8,20 x 6,364 meter, 4.900 kW, B&W 7S35MC, MDE-Manises Diesel Engine Company S.A., 15,5 kn., 1997 herdoopt RUTH BORCHARD, 2001 verkocht aan ING Krediet Risico, Antigua and Barbuda, in beheer bij Stieglis Maritime International, 2001 herdoopt SOVEREIGN, 4-2002 (e) verkocht aan M.S. "Vanessa" Conship G.m.b.H. & Co. K.G, Duitsland, in beheer bij Olivia Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G, herdoopt OLIVIA, 4-10-2002 herdoopt GRACECHURCH HARP, 24-9-2007 (e) in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren, 12-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren 13-6-2008 herdoopt OLIVIA, 2011 verkocht aan Beheermaatschappij B IV B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 24-6-2011 (GL) herdoopt LEAH, roepsein PCME. (Foto GRACECHURCH COMET: Scheepsfotoruilbeurs, 8-1997, Europahaven, Europoort).





SMIT NIDA 9187253, 1999 opgeleverd als SMIT MERSEY door Damen Shipyards B.V. (7934) aan Smit International (Curaçao) N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit International Harbour Towage (Panama) Inc., 3-2009 vertrokken naar Litouwen om te werken voor Towmar Towage & Marine Assistance UAB, Klaipėda (joint venture met Smit), 7-9-2009 (e) in beheer bij Towmar Smit Baltic JSC, Klaipėda, vlag: Litouwen en herdoopt SMIT NIDA, roepsein LY2450, 3-6-2011 passage Kieler Kanaal, 5-6-2011 gearriveerd bij Wärtsilä in de Wilhelminahaven te Schiedam, 16-6-2011 verhaald naar de Waalhaven, 16-6-2011 gepland vertrek uitgesteld, 22-6-2011 vlag: Liberia, roepsein A8ZW8, 22-6-2011 vertrokken uit de Waalhaven naar zee met bestemming Las Palmas, vandaar door naar Liberia. (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, 22-6-2011, Nieuwe Waterweg).



SVITZER PEMBROKE 9557927, 18-8-2010 (e) opgeleverd door Astilleros Zamakone Pasaia SL (686) als SVITZER PEMBROKE aan Banco Santander S.A., Madrid, vlag: U.K., in beheer bij Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, 734 BRT, 6.104 kW, 2 x General Electric 16V228, trekkracht 105 ton. 20-6-2011 gearriveerd te IJmuiden om de IEVOLI BLACK te gaan vervangen tijdens onderhoud en reparaties, de sleepboot zal ook ingezet worden bij Offshore-, en havenwerk. (Informatie en foto: W. Koper, 20-6-2011, IJmuiden).



VOS BALTIC 8841565, 22-1-1971 besteld, 13-12-1971 kiel gelegd, 20-10-1972 te water gelaten, 8-1-1973 proefvaart, 15-2-1973 opgeleverd door Amels Holland B.V., Makkum (324) als BREEVEERTIEN aan Loodswezen, 's-Gravenhage, 1.982 EPK, 1.458 kW, 3 x Bolnes 6DNL150/600, 1980 als BREEVEERTIEN over naar Directoraat Generaal Scheepvaart & Maritieme Zaken, 's-Gravenhage, thuishaven: Den Helder, 5-1997 verkocht aan Diamond International Navigation Inc., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Telco Marine B.V., Den Helder, herdoopt TELCO BALTIC, 8-8-2002 verkocht aan Telco Baltic Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Telco Marine B.V., 10-2004 verkocht aan Offshore Support Vessels I B.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, 11-2004 herdoopt VOS BALTIC. 2011 verkocht, 6-2011 te IJmuiden herdoopt ATLANTIC SURVEYOR. (Foto: P. Jager, 26-5-2011, opgelegd Noorderkade in Zijkanaal A te Beverwijk).

Holland America Line zwaait m.s. ROTTERDAM uit met optreden Lee Towers voor Klassieke Overtocht naar New York

Holland America Line laat het vertrek van ms ROTTERDAM voor de jubileumcruise 'Klassieke Overtocht' op 3 juli a.s. niet ongemerkt voorbij gaan en zwaait de passagiers en bemanning uit met een feestelijk optreden van Lee Towers. Gedurende de namiddag en avond zijn er tevens optredens van het Shanty Koor Barend Fox en het Betty Foks koor op de kade. Daarnaast laat Holland America Line de uitzwaaiers en andere belangstellenden kennismaken met haar historische en het hedendaagse cruiseproduct. Om 9 uur 's avonds gaan de trossen los en zet ms ROTTERDAM, dat in 2012 Rotterdam als haar vaste thuishaven heeft, koers richting New York.



De Wilhelminakade in Rotterdam biedt zondag 3 juli een bijzondere aanblik met twee schepen van Holland America Line aan de kade, ms RYNDAM en ms ROTTERDAM. De feestelijke Sail Away activiteiten op de Wilhelminakade beginnen rond 18.30 uur, nadat de ms RYNDAM om 17.00 uur is vertrokken voor haar cruise naar de Noorse Fjorden. De film Holland America Line Cruise Experience neemt het publiek mee in de wereld van het hedendaagse cruisen. Een historische fototentoonstelling laat het cruisen en leven aan boord in de vorige eeuw zien. Wie wil, kan zich laten fotograferen als Holland America Line cruise-passagier. Het optreden van Lee Towers vindt plaats tussen 20.00 uur en 21.00 uur. De exacte aanvangstijd is nog niet bekend.

‘Deze afvaart betekent veel voor Holland America Line en Rotterdam. Wij zijn trots op de historische banden tussen Holland America Line en Nederland’, vertelt Nico Bleichrodt, director Sales & Marketing Benelux, Duitsland & Scandinavië van Holland America Line.

‘Dit is niet alleen een eerbetoon aan het verleden maar ook een voorbode van de toekomst. Vanaf zomer 2012 krijgt ons schip ms ROTTERDAM gedurende het hele jaar Rotterdam als vaste thuishaven en vertrekt vanuit de Maasstad voor haar cruises naar Noord-Europa, de Middellandse Zee, de Canarische Eilanden, het Caribisch Gebied en zelfs naar Indonesië.’

Als eerbetoon aan het verleden voert Holland America Line dit jaar nog eenmaal de Klassieke Overtocht van Rotterdam naar New York v.v. uit. Dit jaar is het precies 40 jaar geleden dat deze overtocht voor het laatst werd gevaren. In de decennia daarvoor zijn vele duizenden Nederlanders met een schip van Holland America Line de Atlantische Oceaan over gereisd. Sommige om te emigreren naar de Verenigde Staten, andere voor een plezierige cruise-ervaring. Op 3 juli vaart ook Hendrik Verbree met zijn vrouw mee naar New York. Hij won eerder dit jaar de Verhalenwedstrijd die Holland America Line in het kader van de Klassieke Overtocht heeft uitgeschreven. (Bron: Navingo/Holland America Line 24-06-2011, foto: Scheepsfotoruilbeurs).

Patrouillevaartuig Rijkswaterstaat (RWS78) gedoopt op 30 juni

24-06-2011 | Zeeland | persbericht

Het nieuwe patrouillevaartuig van Rijkswaterstaat, de RWS 78, wordt op donderdag 30 juni gedoopt door de Commissaris van de Koningin in Zeeland mevrouw Karla Peijs. De doop en tewaterlating vinden plaats op de scheepswerf De Haas in Maassluis om 15.30 uur. De RWS 78 is een patrouillevaartuig en wordt na de doop overgedragen aan Rijkswaterstaat Zeeland. Het vaartuig kan ook als commandovaartuig worden ingezet bij calamiteiten op de Westerschelde. Een tweede commandovaartuig wordt binnenkort opgeleverd en zal ook de Westerschelde als thuisbasis krijgen.

De RWS 78 is uitgerust met extra faciliteiten. De extra faciliteiten hebben het voordeel dat een eventuele calamiteit op de Westerschelde sneller en efficiënter kan worden afgehandeld. Hiervoor dient het vaartuig 24 uur per dag, zeven dagen per week en binnen een redelijke opkomsttijd voor de hele Westerschelde beschikbaar te zijn.



Accommodatie voor vijf personen

De RWS 78 heeft een extra opbouw om aan minimaal vijf personen accommodatie te verschaffen. Deze accommodatie is mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van de Rijksoverheid, provincie Zeeland, Zeeland Seaports en Veiligheidsregio Zeeland. De extra opbouw maakt het mogelijk om samen met Veiligheidsregio Zeeland en het KLPD vanaf dit schip een calamiteit in goede banen te leiden.

Apparatuur en systemen

Daarnaast is de RWS 78 uitgerust met een 'dynamic positioning system'. Dit is een systeem dat het vaartuig geheel automatisch op de stroming van het getij in dezelfde positie kan houden. Ook is er extra nautische en communicatie apparatuur aan boord. Hiermee kunnen de beelden vanaf de incidentlocatie rechtstreeks worden weergegeven in de diverse crisiscentra.

Voordelen commandovoering ter plekke bij incident

- De mogelijkheid om snel en eenvoudig contact te leggen met de kapitein, de bergers, de sleepdiensten en het loodswezen (informatiestromen rondom het schip in nood). Het doel is om eenduidige communicatie tussen alle betrokkenen (hulpverleningsdiensten en particuliere partijen) op het water te waarborgen.
- Het multidisciplinair afstemmen en visueel waarnemen van de feiten ter plaatse ten behoeve van een eerste inschatting van het gevaar en de benodigde slagkracht.
- Het adequaat (kunnen) inzetten en aansturen van eenheden op het water.
- De noodzaak van een snelle, vakkundige en gezamenlijke inschatting en de beeldvorming van de situatie ter plaatse als basis voor operationele en beleidsmatige besluiten. (Bron: Rijkswaterstaat, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 27-4-2011, Maassluis).

d.m.s. RWS78 9479137 patrouille- commandopostvaartuig PBSM PH4943

Gebouwd 2010, J. Schlieker & Zn. B.V., Sliedrecht (1023)

23,95 x 5,64 x 2,93 x 1,200 meter.

24,16 kn.

1.770 EPK, 1.302 kW. 1.800 omw/min., 2 x Caterpillar C18 ACERT.

9-8-2010 te water gelaten en vetrokken van de werf.

17-8-2010 gearriveerd bij de Haas Maassluis B.V. te Maassluis.

2011 afgebouwd door De Haas Maassluis B.V. te Maassluis onder bouwnummer 191, week 23 (6-2011) proefvaarten op de Nieuwe Waterweg en Europoort.



V.N.S. Charter



s.s. / m.s. SAPAROEA vrachtschip PRSB PHIK, roepsein in 1934
Gebouwd 1920, N.V. Rotterdam Droogdok Mij., Rotterdam (71)
6.713 BRT 4.225 NRT 9.480 DWT
G 476.000 Cubic Feet, 13.479 m³, B 434.000 Cubic Feet, 12.289 m³. 12 kn.
3.600 IPK, T 3 cyl, T.E.M., de werf.
9-10-1920 te water gelaten, 15-1-1921 officiële proefvaart en opgeleverd als SAPAROEA aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam.
20-2-1930 opgelegd te Amsterdam.
1922 reis 1 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn. 1923 reis 2 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn.
1923 reis 3 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn. 1924 reis 4 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn.
13-4-1927 te Amsterdam voorzien van een nieuw brandmerk: 244 Z AMST 1927.
1931 verbouwd bij N.V. Nederlandsche Dok Maatschappij, Amsterdam tot motorschip, 6.668 BRT, 4.120 NRT, 8.931 DWT na verbouwing. 4.000 EPK, Sulzer NE-1925/26 afkomstig uit de PIETER CORNELISZOOM HOOFT die zwaardere motoren kreeg, 12,5 kn.
1946 reis 1, rondreis in de Holland-Afrika Lijn.
1-1950 t/m 10-1950 in charter in de Holland-West-Afrika Lijn, 1950 reis 2, Holland-West-Afrika Lijn.
3-6-1950 t/m 8-10-1950 in combinatie-charter V.N.S.
195- reis 3. 1951 reis 4, Holland-Perzische Golf Lijn.
1951 reis 5, Holland-Bengalen-Burma Lijn.
13-11-1951 t/m 31-12-1952 in charter V.N.S., Holland-West-Afrika Lijn.
1952/3 in charter V.N.S. krachtens de Combinatie-Overeenkomst 1952, in het boekjaar 1953 op participatie-basis.
1953 3 reizen in de Holland-West-Afrika Lijn.
13-9-1953 t/m 15-2-1954 P.O. charter V.N.S., reis 11, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 156 dagen.
16-2-1954 t/m 31-7-1954 P.O. charter V.N.S., reis 12, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 166 dagen.
1-8-1954 t/m 7-1-1955 reis 13, Holland-Perzische Golf Lijn, 160 dagen.
8-1-1955 t/m 5-6-1955 reis 14, Holland-Perzische Golf Lijn, 149 dagen.
5-6-1955 uit Participatie Overeenkomst V.N.S.
1955 verkocht aan N.V. Reederij "Amsterdam", Amsterdam, 8-11-1955 overgedragen en herdoopt AMSTELVLIET.
8-6-1957 verkocht aan Cathay Shipping Co. Inc., Panama, herdoopt SINCERITY.
1958 verkocht voor sloop naar Japan, 28-7-1958 gearriveerd te Osaka, gesloopt door Okada Salvage Co. Ltd. in 1958. (Foto: A. Duncan).





NEDLLOYD MADRAS 7423172, aanvankelijk in aanbouw als ARISTIPOS voor Karageorgis Group, Griekenland (M.A. Karageorgis), 4-4-1977 kiel gelegd, 5-11-1977 te water gelaten, 4-6-1978 opgeleverd door Marine Industries, Sorel (427) als MARINDUS QUEBEC aan Panatlantica Armadora S.A., Monrovia-Liberia. 11.527 BRT, 6.085 NRT, 17.524 DWT, 159, 13 (147,49) x 22,86 x 13,21 x 10,030 meter, 13.600 EPK, M.A.N., 17,5 kn. 4-1979 verkocht aan Amstelstad Navigation C.V., Rotterdam, in beheer bij Nedlloyd Bulk B.V., herdoopt AMSTELSTAD, 6-1980 verkocht aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam, herdoopt NEDLLOYD MADRAS, 1980 verbouwd voor het vervoer van containers en verlengd bij Nippon Kokan K.K., Yokohama, 187,15 (173,74) meter, 10.186 BRT, 6.445 NRT, 16.927 DWT, 594 TEU, 12-1980 in de vaart. 19-12-1993 verkocht aan Aqua Superiority S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Nicos Vernicos-Eugenides, Vevey, in charter Nedlloyd Lijnen B.V., 1994 uit charter Nedlloyd en herdoopt SKYROS, 1998 vlag: Panama, 9-4-2001 gearriveerd te Rouen vanaf Eleusis, daarna enige tijd gelegen te Rouen, 4-3-2002 van Kaapstad naar Griekenland, 2002 verkocht voor sloop naar India, 28-3-2002 passage Suez Kanaal naar India vanaf Griekenland, 15-4-2002 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden, gesloopt in 2002. (Foto: Airfoto Malacca, Scheepsfotoruilbeurs).



STENA TRANSPORTER 7528661, 1978 opgeleverd door Hyundai Yard, Ulsan (652) als STENA TRANSPORTER aan Stena Cargo Line Ltd., Londen-U.K., 6.455 BRT, 8.704 DWT, 1979 herdoopt FINNROSE (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Maas t.h.v. Pernis, invarend Eemhaven), 1980 herdoopt STENA TRANSPORTER, 1980 verkocht aan Monarch S.S. Co. Ltd., Bahamas, herdoopt BALTIC FERRY, 1981 verkocht aan Stena Line Ltd., U.K., 1985 verkocht aan Monarch S.S. Co. Ltd., U.K., 1988 verkocht aan P&O Ferries Ltd., U.K., 1992 verkocht aan BMPF (No.15) Ltd., U.K., herdoopt PRIDE OF SUFFOLK, 8-2001 (e) in beheer P&O Ferries Ltd., 10-2001 (e) herdoopt EUROPEAN DIPLOMAT, vlag: Bermuda, 29-1-2005 (e) verkocht aan Celtic Link Ferries Ireland Ltd., 2005 (e) herdoopt DIPLOMAT, 29-5-2006 (e) in beheer Celtic Link Ship Management Ltd., 31-3-2011 (e) verkocht aan Argo Systems FZE, Dubai, 4-2011 (e) voor de sloopreis herdoopt PAVILION, vlag: St. Kitts/Nevis, 9-5-2011 (e) verkocht voor sloop, 15-6-2011 gearriveerd te Kaapstad voor bunkers, 19-6-2011 vertrokken.



LANGERY 7922300, rig support/supply vessel, 25-9-1980 opgeleverd als TENDER TROUT door Ulstein Hatlo A/S, Ulsteinvik (167) aan P/R Wilhelmsen Offshore Services, Noorwegen, 1.116 BRT, 10.560 EPK, 1990 verkocht aan Far Shipping A/S, Noorwegen, herdoopt FAR TROUT, 1993 vlag: Bahamas, 1993 herdoopt RED ROOSTER (foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs), 1997 verkocht aan Seabulk Rooster Inc., St. Vincent & the Grenadines, 1.608 BRT, 1998 verkocht aan Red Rooster Shipping Corp., St. Vincent & the Grenadines, 1999 verkocht aan Seabulk Rooster Inc., St. Vincent & the Grenadines, 2001 verkocht aan Offshore Marine Management Inc., Liberia, herdoopt SEABULK ROOSTER, 23-5-2006 (e) verkocht aan Femcoborg B.V., Delfzijl, vlag: Rusland, (e) in beheer bij Femco-Management LLC, Yuzhno-Sakhalinsk, Rusland, 5-2006 herdoopt LANGERY, 24-6-2010 (gerapporteerd) verkocht voor sloop.



Damen legt kiel Karel Doorman

GALATI, 23 juni 2011 18:10 Met het vastlassen door schout-bij-nacht Klaas Visser, directeur Wapensystemen van Defensie Materieel Organisatie, van een gouden tientje op de kielbalk van de nieuwe bevoorraders KAREL DOORMAN is op de Damen-werf in het Roemeense Galati de kiellegceremonie gevierd. In 2015 zal het schip in dienst worden gesteld.

Het gouden tientje komt uit 1889, het geboortjaar van Karel Doorman, de naamgever van het nieuwe vaartuig. Hoofdaannemer van de bouw van dit zogenoemde Joint-logistic Support Ship (JSS) is Damen Schelde Marinebouw, met Thales als één van de belangrijke onderaannemers. Damen verwacht dat de 204 meter lange en 30 meter brede bevoorraders in de zomer van 2013 zover klaar is dat het naar Vlissingen kan worden geslept. Daar heeft de verdere afbouw en indienststelling plaats. De Karel Doorman krijgt aan boord onder meer een hospitaal met twee operatiekamers. De proeftochten staan voor 2014 gepland.

Volgens Defensie kan het vaartuig voor meerdere hoofdtaken worden ingezet. Dit zijn de bevoorrading op zee van andere marineschepen met onder meer munitie, brandstof en voeding, het strategisch zeetransport inclusief het in- en ontschepen van personeel en materieel als er geen of beperkte havenfaciliteiten aanwezig zijn en de logistieke ondersteuning uit zee (seabasing) waarbij het schip als basis op zee fungeert bij het uitvoeren van operaties op land. De KAREL DOORMAN krijgt hiervoor capaciteit om tanks, pantservoertuigen en grote Chinook-helikopters mee te nemen. Het vaartuig gaat

ook als vervanger dienen voor de bevoorrader Hr.Ms. ZUIDERKRUIS, die dit jaar na 37 jaar trouwe dienst uit dienst wordt gesteld en de bevoorrader Hr.Ms. AMSTERDAM die in 2014 wordt afgestoten. Voordat de KAREL DOORMAN wordt opgeleverd zit de Koninklijke Marine ruim een jaar zonder eigen bevoorrader. De bouwkosten bedragen ruim 365 miljoen euro. (Bron: PAS, Schuttevaer).



Phs. van Ommeren in Duitsland (2) 1945-1950



Na de oorlog duurde het enige tijd voor alle binnenvaartschepen weer beschikbaar waren. Als laatste kwamen in 1953 de tanklichters HAVALIA en ELBIA terug die met oorlogsschade te Maagdenburg lagen. Op de CALIFORNIA na stuurde van Ommeren alle tankschepen naar de Rijn.

Daarnaast ging Hamburg voor Bureau Afwikkeling Restitutie Binnenvaartschepen helpen met de opsporing en expediëren van na de oorlog in Duitsland achter gebleven schepen. Het kantoor nam de schepen van Behncke & Mewes in Hamburg over en regelde daarvoor alles tot en met het transport naar Delfzijl. Eind 1951 kwam het kantoor met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een bedrag per behandeld vaartuig overeen.

Bij het stijgen van de vraag naar olie kwamen de tankers weer terug naar het noorden van Duitsland. Naast het bevoorraden van de verschillende tankinstallaties ging men zich ook toeleggen op het bunkeren van zeeschepen in de haven van Hamburg. Daartoe kwam in 1957 de door Theodor Buschmann te Hamburg gebouwde LÜDERODE in de vaart.

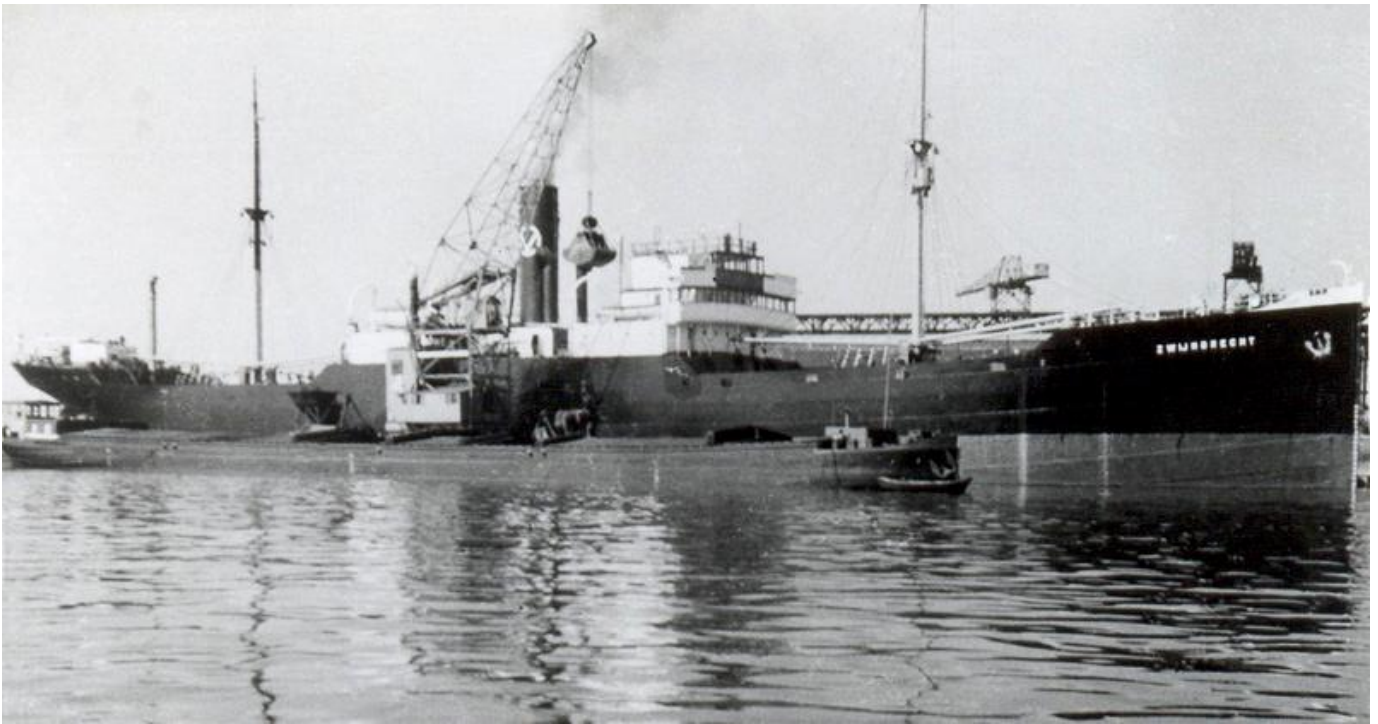


In 1946 werd het kantoor heropend en binnen 2 jaren had men weer de agenturen van voor de oorlog terug. Twee jaar na de heropening kreeg het kantoor het agentschap van de Holland Oost Azië Lijn van de V.N.S. en een jaar later van de Israëliische Zim Cargo Lines. In 1952 volgde het agentschap van de Holland Perzische Golf Lijn (V.N.S.). Rond 1955 was VO Hamburg weer volop actief in de binnenvaart. Het bedrijf is later gevestigd in een statig pand aan de Damtorstrasse 14 in het centrum van de havenstad. Aan het eind van de jaren '50 kon de vertegenwoordiging verkregen worden van Black Star Line Ltd. te Accra en Burma Five Star Line en in 1962 van Société Navale de l'Quest te Parijs.



“Porta” Hamburger Reederei G.m.b.H.

Opricht op 8 december 1950 had “Porta” Hamburger Reederei G.m.b.H. te Hamburg al gelijk 2 schepen in dienst, de stoomschepen ALSTERTOR en MILLERNTOR. Al voor de oprichting zijn de voormalige van Ommeren schepen OSSENDRECHT en ZWIJNDRECHT onder Duitse vlag gebracht, herdoopt en ingezet ten behoeve van “Porta”. Duitse reders hadden destijds een groot gebrek aan tonnage en de Geallieerden stonden slechts toe een beperkt aantal schepen te kopen of te laten bouwen. Daarbij hadden die reders voorrang die in de oorlog schepen hadden verloren boven Duitse reders die met het exploiteren van schepen wilde aanvangen. Fisser & van Doornum bezat v or de oorlog 12 schepen die alle verloren gingen. In 1950 voeren 4 schepen voor de rederij en bezig om een schip van 2.600 DWT aan te schaffen. Het had dus voordeel in zee te gaan met een firma die aan die voorwaarden voldeed. Van Ommeren achtte het niet wenselijk haar naam aan de nieuw op te richten firma te verbinden zodat voor een onafhankelijke naam is gekozen.



Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. ging deelnemen in "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H. met DM 1.5 M., Fisser & van Doornum voor DM 1.375 M. en de met Fisser & van Doornum gelieerde Reunert & Co. te Hamburg voor DM 125.000, wat kwam neer op 50% voor beide maatschappijen.



Fisser & van Doornum nam het technisch beheer op zich en verzorgde de bemanningen, het commercieel beheer ging naar van Ommeren Hamburg. Als agent verzorgde Fisser & van Doornum de bevrachting voor het ertsvervoer van Klöckner en bezat zelf de kolenfirma Reunert & Co. Werk genoeg dus voor de oude trampschepen die op 27 oktober 1950 en 2 november 1950 in dienst zijn gesteld. De rood-groene rederijvlag met witte letter P is afgeleid van Fisser Schiffahrt en Fisser & van Doornum die z'n vlag hadden met de beginletters van de rederij erin.

TRANSATLANTA

Ten behoeve van de exploitatie van een vrachtschip is "Transatlanta" Schiffarts-Ges.m.b.H. te Hamburg opgericht op 22 mei 1951 met een kapitaal bijeen gebracht door Porta van 22½%, Fisser & van Doornum 32½%, Hoesch 22½% en het Belgische Cobelfret met eveneens 22½%. Als eerste werk deed de rederij een schip bestellen bij Nordseewerke Emden G.m.b.H. te Emden. Nog voor de oplevering op 11 augustus 1953 is de verdeling van de aandelen veranderd en kreeg "Porta" een belang van 40,95%, Fisser & van Doornum 31,75% en Cobelfret 27,3% in de rederij. Het 6.160 BRT metende schip dat op 19 mei 1953 de naam TRANSATLANTA kreeg, zou tot 1959 voor de gelijknamige rederij varen.

Met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1955 trok "Porta" zich terug uit Transatlanta" Schiffarts-Ges.m.b.H. vanwege de financiering van nieuwbouw ten behoeve van de eigen vloot. Deze investering ging op 25 april 1955 te water scheepswerf Nordseewerke te Emden als MILLERTOR (2).

De rederij "Transatlanta" Schiffarts-Ges.m.b.H. te Hamburg kreeg in januari 1955, via Fisser & van Doornum, de beschikking over het vrachtschip ST. KATHARINA. Dat in 1952 door H.C. Stülcken Sohn te Hamburg opgeleverde schip voer nog geen jaar voor de rederij, op 21 december 1955 kocht Bremer Reederei Merkur G.m.b.H. te Bremen waarna het in februari 1956 de naam FATIMA kreeg. Als vervanger kwam de ST. MICHAEL in de vaart, een zusterschip van de ST. KATHARINA en eveneens gebouwd door H.C. Stülcken Sohn te Hamburg. Opgeleverd op 21 mei 1952 aan Gebr. Ulmann te Hamburg nam Fisser & van Doornum het schip in januari 1956 over nadat de verkoop naar België niet doorging. Na verkoop van het zusterschip is het in januari 1956 verkocht aan "Transatlanta" Schiffarts-Ges.m.b.H. die er precies 2 jaar mee voer. Fisser & van Doornum hield zelf nog met de ST. MICHAEL in de vaart tot aan de verkoop aan F.A. Vinnen & Co. te Bremen in 1965 die het schip herdoopte in CHRISTINA VINNEN.

NICOLAI

Op 22 december 1951 kwam het tot de oprichting van Nicolai Tankreederei G.m.b.H. & Co. met een kapitaal van DM 100.000 waarvan 15% is ingebracht door "Porta". Voor de nieuwe rederij is een tankschip besteld bij Theodor Buschmann Schiffswerft te Hamburg van 1.183 DWT die op 4 juni 1953 in de vaart kwam als NICOLA. Voor de bevrachting droeg van Ommeren Hamburg zorg terwijl het beheer is toevertrouwd aan Fisser & van Doornum. Per 31 december 1957 is de rederij omgezet in Nicolai Tankreederei Morgenstern & Co. K.G. Het "Porta" aandeel van 15% is in 1961 overgedragen aan dhr.

Morgenstern. Tot aan de verkoop in 1963 aan Lars Rej Johansen bleef van Ommeren Hamburg de bevrachting verzorgen.

BLOCKLAND

Op 16 oktober 1952 liep bij Jos L. Meyer te Papenburg bouwnummer 459 van stapel die de werf als BLOCKLAND nog in 1952 opleverde. In de rederij had Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. een belang van 25%, Fisser & van Doornum eveneens 25% en de N.V. Eerste Nederlandsche Scheepsverband Mij. Ter Financiering van het m.s. "Blockland" te Rotterdam de resterende 50%. Het beheer ging naar Fisser & van Doornum en de bevrachting naar "Porta". De maatschappij is opgericht op 15 oktober 1951 onder de naam See-Reederei "Weserland" G.m.b.H. en gevestigd te Bremen. Na 6 reizen gemaakt te hebben kreeg de BLOCKLAND op 9 juni 1953 een charter bij Compania Naviera Cubamar S.A. te Havana, Cuba tot het einde van dat jaar. De BLOCKLAND, uitgerust voor de vaart in de tropen, kon de ruimen elektrisch ventileren. Gedurende 1953 en 1954 behaalde ze geen gunstige resultaten, pas in 1955 voer ze economisch. Het schip beschikte niet over een goed ballastsysteem en daardoor eigenlijk ongeschikt voor de trampvaart. De BLOCKLAND ging in januari 1956 over naar Smith & van Ommeren om in te charter te gaan varen bij British & Continental Steamship Co. als WULP. Na de verkoop per 27 januari 1956 trok N.V. Eerste Nederlandsche Scheepsverband Mij. zich terug uit See-Reederei "Weserland" G.m.b.H. en bleef "Porta" als enige eigenaar over. De over 1953 en 1954 gemaakte verliezen zijn niet goedge maakt in 1955, die zijn door de verkoop gecompenseerd.

FERDINANDSTOR

In het voorjaar van 1953 keken de partners in "Porta" naar nieuw te bouwen schepen en bestudeerden de grootte en type schip dat economisch goed ingezet zou kunnen worden. De keuze viel op schepen van 1.30 BRT, 1.950 DWT en bestelde daarvan een tweetal bij Jos L. Meyer te Papenburg.

Ten tijde van de oorlog in Korea (1950-1953) liepen de vrachtprijzen aardig op en daarvan kon ook "Porta" profiteren. De gemaakte winsten investeerde het bedrijf in See-Reederei "Weserland" G.m.b.H., "Transatlanta" Schiffarts-Ges.m.b.H. en eigen schepen zoals de FERDINANDSTOR. Deze liep 3 juni 1953 van stapel bij Jos. L. Meyer te Papenburg onder bouwnummer 461 en is opgeleverd op 8 augustus 1953 aan Partenreederei "Ferdinandstor" te Hamburg. Aanvankelijk zou Porta niet deelnemen in de Partenreederei, de zeer ingewikkelde financiering maakte dat niet aantrekkelijk. Wel verstrekte "Porta" een lening aan Fisser Schiffahrt G.m.b.H. te Emden voor de bouw van het schip waarvoor het een deel in de DAMMTOR verkreeg. Het vrachtschip DAMMTOR is op 24 oktober 1953 in dienst gesteld, het beheer en bevrachting vertrouwde de eigenaar toe aan Fisser & van Doornum. Van Ommeren kreeg een deel in Partenreederei "Dammtor" via een lening aan Partenreederei "Ferdinandstor". Dat gebeurde vanwege belastingtechnische redenen via Rhein-Seevracht te Düsseldorf, van Ommeren (Hamburg) nam dat deel van 13,73% over per 1 januari 1959. In 1955 bestond de deelneming in Partenreederei "Dammtor" uit: Porta 74,54%, VO Hamburg 12,73% en Fisser & van Doornum eveneens voor 12,73%.



De oude stomers ALSTERTOR ex OSSENDRECHT (Foto: NN) en MILLERTOR ex ZWIJNDRECHT zijn op 1 oktober 1953 en resp. 28 april 1954 voor sloop verkocht.

Een tweede schip met de naam MILLERTOR kwam op 23 juni 1955 in dienst bij "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H. te Hamburg. Het door Nordseewerke te Emden gebouwde vrachtschip van 9.848 DWT is in 1963 verkocht naar Liechtenstein en daarna naar Bulgarije.

STEINTOR

Over 1956 behaalde Porta goede resultaten wat de bestelling van een 10.000 tons vrachtschip voor de wilde vaart rechtvaardigde. Deze order ging naar Howaldtswerke Hamburg A.G. te Hamburg voor oplevering in 1961. Op 28 april 1961 leverde de werf het schip op als bouwnummer 949 aan "Porta" die het tot 1971 in de vaart hield als STEINTOR.

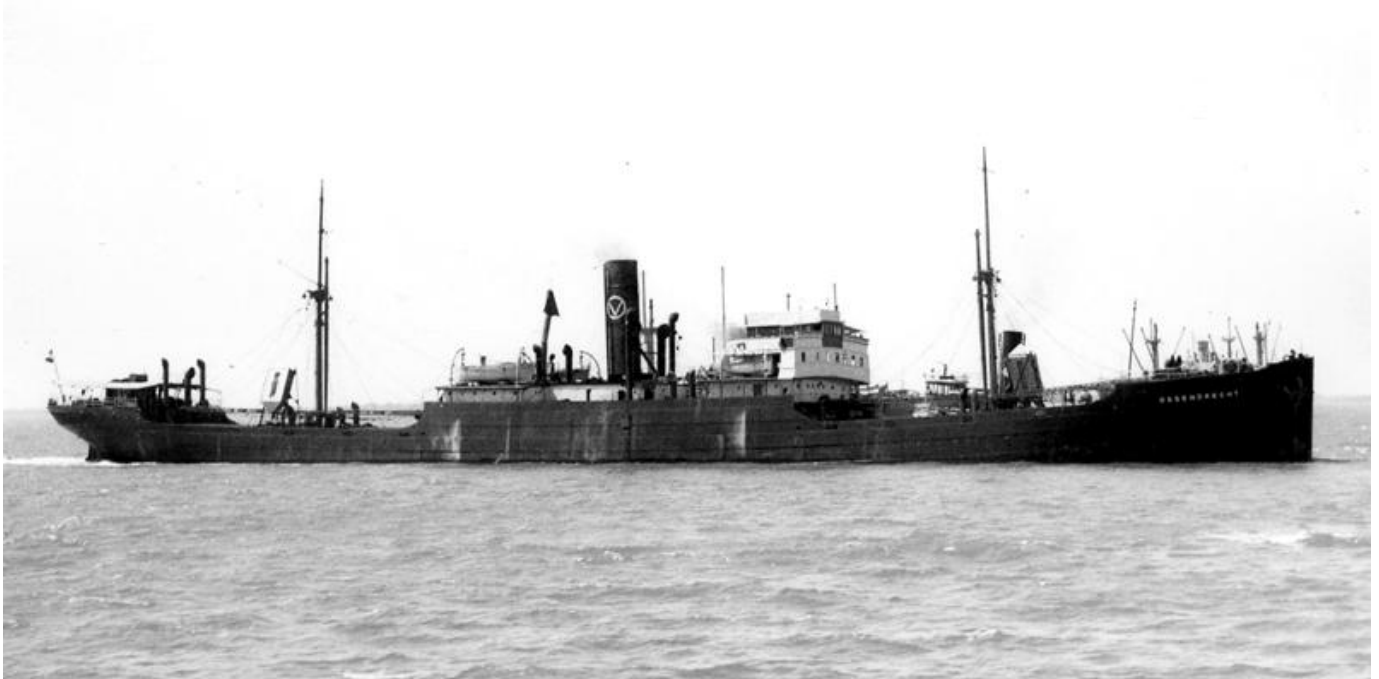
KLOSTERTOR en BROOKTOR

Gedurende 1959 kwam het tot de oprichting van 2 Partenreedereien om 2 aangekochte schepen in onder te brengen. Op 27 januari 1959 kocht "Porta" de WILLEM MENNEN aan van Hendrik Fisser te Emden en is op 13 mei 1959 ingeschreven in het schepenregister als BROOKTOR. Per 16 juni 1959 kocht Partenreederei m.s. "Klostertor" de in 1955 gebouwde HENDRIK OKKO FISSER en voorzag het schip met de nam KLOSTERTOR. In die Partenreederei investeerden Fisher & van Doornum voor 50%, van Ommeren Hamburg voor 20% en van Ommeren Bremen voor 30%. Zodoende nam van Ommeren in deze 2 ondernemingen deel voor 50%. De 2 schepen, BROOKTOR en KLOSTERTOR, kwamen ook in beheer te varen bij Fisser & van Doornum en zijn ingezet in de algemene vrachtvaart.

Net als bij andere, vergelijkbare scheepvaartmaatschappijen verging het in de zestiger jaren ook bij Porta. In 1970 bezat de rederij alleen nog de KLOSTERTOR en STEINTOR, de andere verkocht Porta in de jaren 1962 t/m 1964 en 1967.

De 2 vrachtschepen behaalden over 1970 goede resultaten in de trampvaart. Doordat de vrachtprijzen op een redelijk niveau lagen ontstond er ook een goede markt voor tweedehands tonnage. Gebruik makend daarvan kon de KLOSTERTOR tegen een gunstige prijs gesleten worden aan Allseas Shipping Co. te Genève die het schip in februari 1971 overnam.

Als laatste schip verkocht "Porta" de STEINTOR in november 1971 aan Yemelos Bros. General Enterprises S.A. te Piraeus. Een maand later nam deze het schip over waarna de naam in YEMELOS veranderde.



PORTA 1 s.s. ALSTERTOR 1950-1953 vrachtschip DKFO / DHKW

Gebouwd 1921, Bartram & Sons Ltd., Sunderland (254)

5.207 BRT, 3.090 NRT, 8.230 DWT

(121,91) x 15,91 x 9,45 x 7,682 meter.

vrachtschip, G 12.629 m³, B 12.034 m³, 1.365 ton bunkers, 11 kn.

3 ketels: v.o. 714 m², 12,6 atm.

2.200 IPK, 3 cyl, T.E.M., 700, 1157 en 1905 x 1220, J. Dickenson & Sons Ltd., Sunderland.

Historie:

1-9-1921 te water gelaten, 10-1921 opgeleverd als RAMSAY aan Bolton Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij F. Bolton & Co., Londen.

1929 verkocht aan N.V. Scheepvaart Mij. "Millingen", Rotterdam, in beheer bij G.A. Spliethoff, Rotterdam, herdoopt KERKPLEIN.

15-10-1929 tijdens een reis van Rotterdam naar Narvik viel het stuurgerei uit waarna het schip op de Noorderpier voer, op eigen kracht vlot gekomen, de voorpiek maakte water, teruggekeerd naar Rotterdam voor reparatie.

12-11-1930 vertrokken van Rotterdam voor een reis in ballast naar Narvik, 16-11-1930 bij slecht zicht (sneeuwbuien) in de buurt van Narvik tegen de rotsen gevaren en weer vrij gekomen, door de surveyor een bewijs van zeewaardigheid gegeven voor de terugreis naar Rotterdam met een lading ijzererts.

18-10-1935 in ballast vertrokken van Amsterdam naar Rotterdam om daar te gaan dokken, wegens kolengebrek om sleepboothulp gevraagd, 19-10-1935 door de sleepboot DRENTHE (Bureau Wijsmuller, bouwjaar 1894, 1.000 IPK) geprobeerd vast te maken maar deze kreeg bij een 2e poging vast te maken de sleeptros in de schroef waarna beide schepen bij Egmond aan Zee op het strand verdaagden, vlot gebracht en door de WITTE ZEE en EBRO naar Rotterdam gesleept, de sleepboot DRENTHE moest ter plaatse gesloopt worden.

14-5-1940 te Rotterdam, 5-8-1940 gevorderd door de Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam voor de operatie "Seelöwe" als RO 23.

31-8-1941 ingedeeld bij de KMD (Kriegsmarine) te Stettin.

25-11-1940 naar Antwerpen

4-4-1941 vertrokken naar Hamburg en overgedragen aan KMD.

7-4-1941 in beheer bij Bock, Godeffroy & Co., Hamburg.

12-1-1944 in beheer bij Oldenburg-Portugiesische Dampschiffs-Rhederei A.G., Oldenburg.

9-5-1945 vrijwel zonder schade terug gevonden te Kristiansand, 8-8-1945 te Oslo terug gegeven aan Nederland, 21-9-1945 gearriveerd bij N.V. Dok & Werf Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam voor te herstellen van de opgelopen schade en terug gegeven aan eigenaar N.V. Scheepvaart Mij. "Millingen", Rotterdam.

10-4-1946 tijdens een reis van Cardiff naar Havana in ballast op de noordzijde van Hogsty rif gestrand, het Amerikaanse stoomschip JAMES H. PRICE (type Liberty, U.S. War Shipping Administration, Savannah) wilde assistentie geven maar dit was geen succes, dezelfde dag vlot gebracht met eigen middelen, alle bodemtanks bleken te lekken en naar Norfolk gevaren voor reparatie.

1947 reis 1, charter V.N.S. voor rondreis in Holland-Perzische Golf Lijn.

1947 reis 2, charter V.N.S. voor rondreis in Holland-Bengalen-Burma Lijn/Holland-Bombay-Karachi Lijn.

1947 ingevolge de bepaling van het Besluit Vijandelijk Vermogen in eigendom overgegaan aan de Staat der Nederlanden, onder beheer gebracht bij Het Nederlands Beheerinstituut.

22-5-1947 (VO) en-bloc met WESTPLEIN (ZWIJNDRECHT) voor f 1.855.000 verkocht aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, 3-7-1947 ingeschreven als OSSENDRECHT onder nummer 4175Z ROTT 1929 met als eigenaar N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

1947 N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht" omgezet in N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas".

5-3-1948 tijdens een reis van Huelva naar Amsterdam met een lading pyriet op de Noordzee na passage van boei I.M. 5 bij slecht zicht in aanvaring gekomen met het voor anker liggende stoomschip EEMLAND (N.V. tot Voortzetting van den Koninklijke Hollandschen Lloyd, Amsterdam, bouwjaar 1906, 4.188 BRT), er ontstond alleen schade boven de waterlijn.

18-9-1950 verkocht aan "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, 27-10-1950 onder Duitse vlag gebracht, in dienst gesteld en herdoopt ALSTERTOR, 12-10-1950 doorhaling teboekstelling.

1-10-1953 verkocht voor sloop aan Eisen u. Metall K.G. Lehr & Co., 18-9-1953 gearriveerd te Bremerhaven om gesloopt te worden, gesloopt in 1953. (Foto: M. Lindeborn, foto collectie Marhisdata).



PORTA 2 s.s. MILLERNTOR (1) 1950-1954 vrachtschip DHLB
 Gebouwd 1920, Deutsche Werft A.G., Hamburg-Finkenwarder (32)
 4.531,75 BRT 2.786,88 NRT 7.250 DWT
 125,71 (119,33) x 15,34 x 8,21 x 7,117 meter.

vrachtschip, 2 dekken, 4 laadruimen, G 10.194 m³, B 9.514 m³, 773 ton bunkers, 11 kn.
 3 Schotse ketels: v.o. 612 m², 14 atm., Ottensener Eisenwerk A.G., Altona.
 2.300 IPK, 3 cyl, T.E.M., 675, 1100 en 1770 x 1200, Gute Hoffnungshütte, Sterkrade.

Historie:

11-9-1920 te water gelaten als WESTPLEIN, 11-1920 opgeleverd aan N.V. Stoomvaart Mij. "Millingen", Rotterdam, in beheer bij G.A. Spliethoff, Hillegersberg. 4.370 BRT, 2.780 NRT, 7.250 DWT.
 15-3-1930 tijdens een reis van Rotterdam naar Narvik in ballast onder de Noorse kust t.h.v. Strömhellen in aanvaring gekomen met het Noorse schip STANJA (A/S Standard, Oslo (J.B. Spang), bouwjaar 1915, 1.845 BRT) waarbij aan beide schepen schade ontstond, reis vervolgd naar Bergen voor noodreparatie, 27-3-1930 gearriveerd te Rotterdam voor de definitieve reparatie.

13-7-1936 tijdens een reis van Rotterdam naar Luleå, Zweden bij slecht zicht in aanvaring gekomen met het lichtschip SNIPAN bij het Finse eiland Norrskar in de Botnische Golf, de WESTPLEIN liep daarbij lichte schade op.

14-5-1940 te Rotterdam door de Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam gevorderd, 5-8-1940 door de Kriegsmarine ingedeeld bij operatie "Seelöwe" als RO 22.

25-11-1940 naar Antwerpen voor landingen.

12-4-1941 ingedeeld bij Erprobungsverband Ostsee, later ingezet als moederschip voor de 24 en 27 Landungsflottille.

194- in gebruik als logementschip voor Sicherungsstreitkräfte.

30-7-1944 in dienst als troepentransportschip.

9-5-1945 bij de capitulatie te Kopenhagen.

9-8-1945 gearriveerd te Rotterdam en teruggeven aan de eigenaar, 12-1945 in dienst als WESTPLEIN.

12-12-1945 hermeten, 4.531,75 BRT 2.786,88 NRT

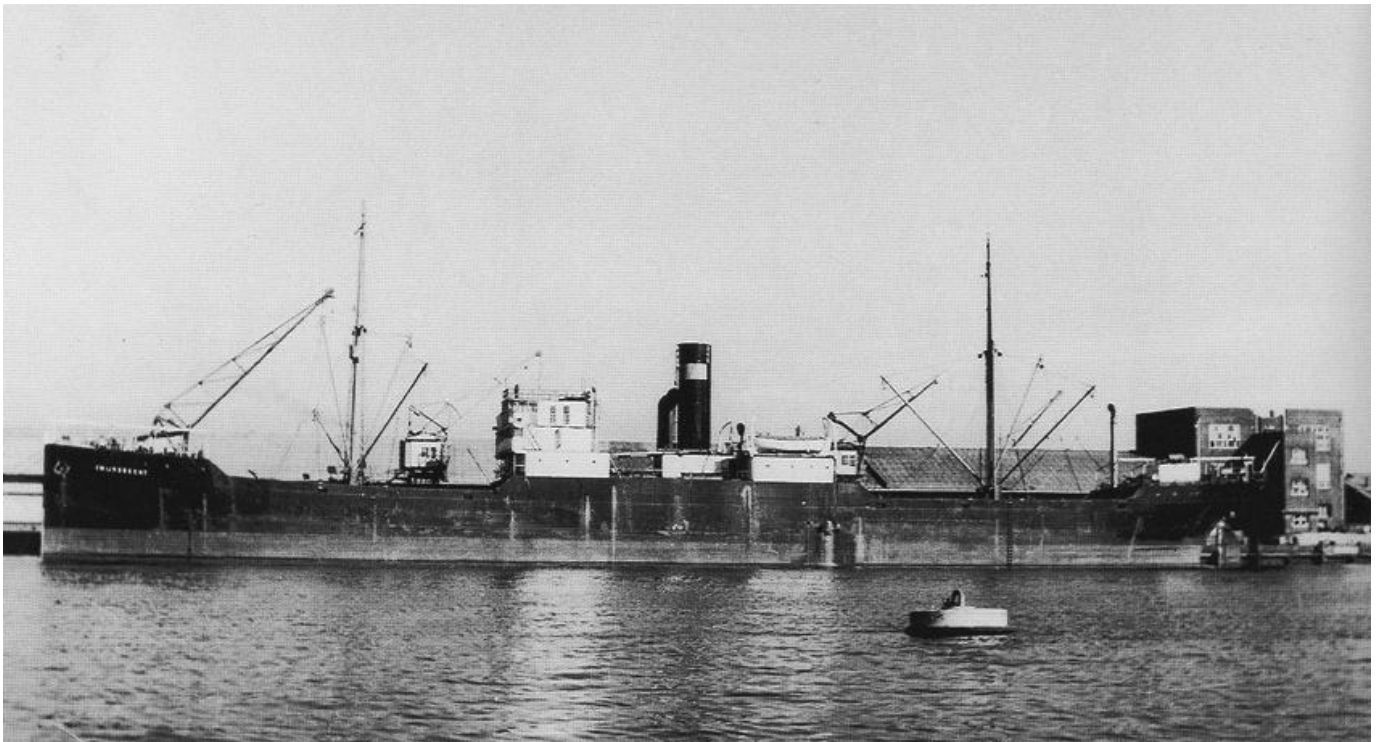
1947 ingevolge de bepaling van het Besluit Vijandelijk Vermogen in eigendom overgegaan aan de Staat der Nederlanden, onder beheer gebracht bij Het Nederlands Beheerinstituut.

1947 reis 1, charter V.N.S. voor 1 reis in de Holland-Perzische Golf Lijn.

22-5-1947 (VO) en-bloc met KERKPLEIN (OSSENDRECHT) gekocht voor f 1.855.000

door N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, 11-4-1947 te Rotterdam overgedragen, 1-7-1947 te boekgesteld te Rotterdam onder nummer 4175 ROTT 1929, 3-7-1947 ingeschreven bij Kantoor van Bewaring der Scheepsbewijzen als ZWIJNDRECHT van N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht", Rotterdam, roepsein PIZU, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

1947 N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht" omgezet in N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas".

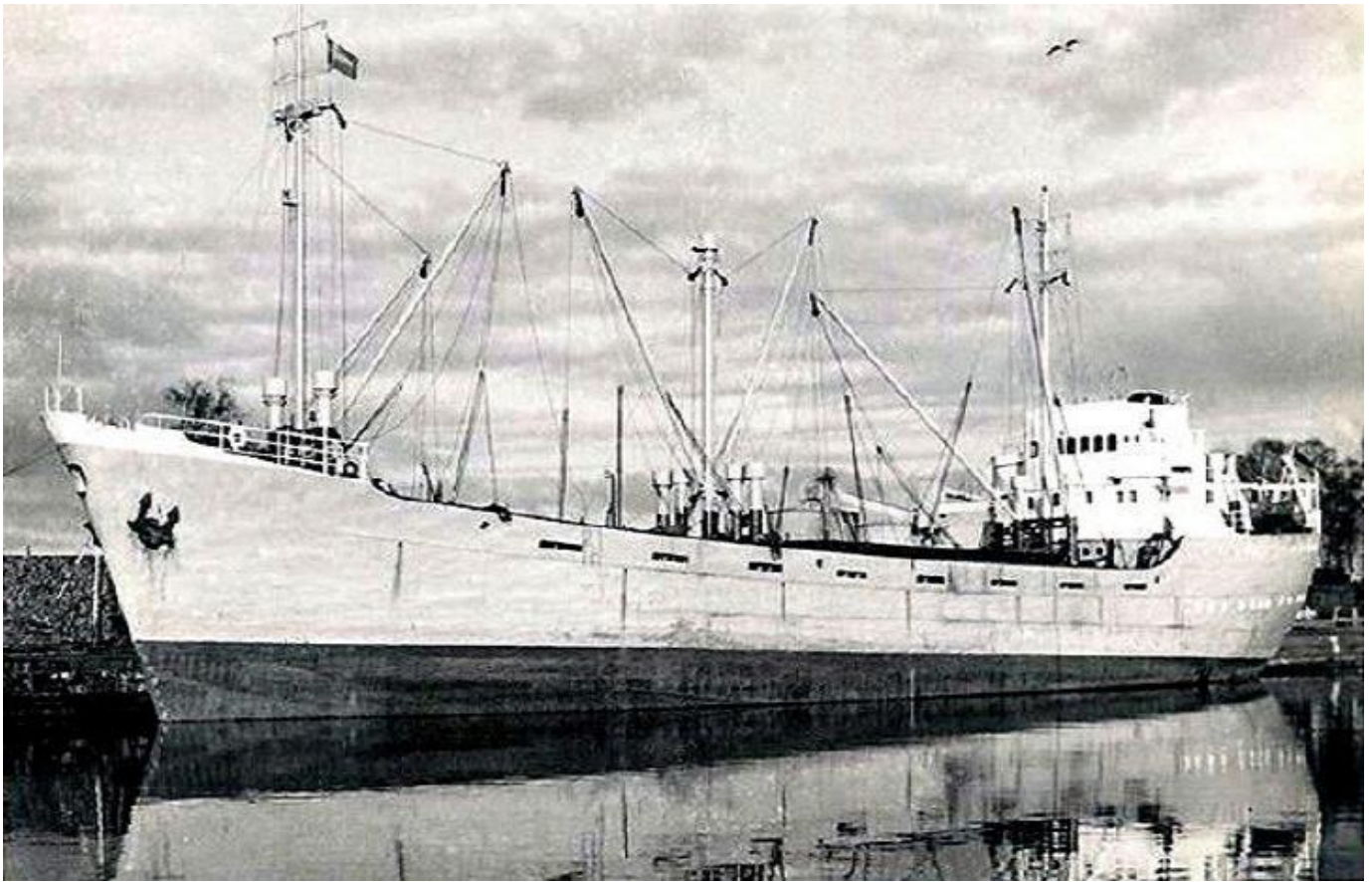


1947 reis 2, charter V.N.S. voor Holland-West Afrika Lijn.

1948 reis 3, charter V.N.S. in Holland-Perzische Golf Lijn.

9-9-1950 verkocht aan "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, 19-10-1950 doorhaling teboekstelling te Rotterdam, 2-11-1950 onder Duitse vlag gebracht, in dienst gesteld en herdoopt MILLERNTOR.

28-4-1954 verkocht voor sloop aan Eisen und Metall K.G. Lehr & Co., 26-4-1954 gearriveerd te Bremerhaven, 13-9-1954 geschrapt uit het register., gesloopt in 1954. (Foto MILLERNTOR: NN, foto ZWIJNDRECHT in V.N.S. charter: NN, collectie D. Gorter)).



PORTA 3 m.s. DAMMTOR 514364. 1953-1962 vrachtschip DGQR

Gebouwd 1953, Jos L. Meyer, Papenburg (463)

1.338 BRT 664 NRT 1.959 DWT

71,06 x 11,06 x 5,74 x 5,464 meter.

12 kn.

1.250 EPK, 6 cyl, 4 tew, 420 x 660, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

Historie:

29-8-1953 te water gelaten, 24-10-1953 opgeleverd als DAMMTOR aan Partenreederei m.s. "Dammtor", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

13-3-1962 verkocht aan "Ophir" Cargo Vessels Ltd., Haïfa-Israël, herdoopt HASHLOSHA.

21-1-1967 vertrokken van Kimolos Island naar Marseille, 24-1-1967 laatste contact op 80 mijl ten westen van Napels en na die tijd vermist, vergaan in positie 40.25 NB. en 12.30 OL. tijdens een reis van Kimolos Island naar Marseille met een lading klei, 27-1-1967 tijdens een zoektocht door een Italiaans vliegtuig zijn 2 gkapseide reddingsboten gezien, 1-3-1967 het schip en de 21 opvarenden als vermist opgegeven. (Foto: L. Eberhardt, internet).

PORTA 4 m.s. FERDINANDSTOR 5401235 1953-1963 vrachtschip DGIH

Gebouwd 1953, Jos. L. Meyer, Papenburg (461)

1.365 BRT 673 NRT 1.969 DWT

71,91 (64,01) x 11,05 x 6,48 x 5,464 meter.

2 laadruimen, G 2.552 m³, B 2.397 m³, 6 passagiers, 6 laadbomen van 3 ton SWL, 93,5 ton bunkers, 12 kn.

1.250 EPK, 933 kW, 6 cyl, 4 tew, 420 x 660, RBV6M366, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

Historie:

3-6-1953 te water gelaten als FERDINANDSTOR, 8-8-1953 opgeleverd aan Partenreederei "Ferdinandstor", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg voor "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg.

2-12-1958 als FERDINANDSTOR ingebracht bij "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

2-1963 verkocht aan Atid Cargo Lines Ltd., Haïfa-Israël in beheer bij Barnett Bros. & Borchard Ltd., Haïfa, herdoopt ATID.

1969 verkocht aan M. Vettas & D. Carapanos, Piraeus-Griekenland, in beheer bij P. Manthos Vettas, Piraeus, herdoopt POSEIDON.

1974 als POSEIDON verkocht aan Eos Shipping Co. S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij D.A. & Elisabeth D. Carapanos, Piraeus.

1974 verkocht aan Louis Timoleon, Piraeus-Griekenland, in beheer bij Constantin Perrakis, Piraeus, herdoopt TELEMAQUE.

1977 verkocht aan Pleias Shipping Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij S. Yannacopoulos, herdoopt VASSILO.

1981 verkocht aan A. Aziz Halabi, Beirut-Libanon, herdoopt AZIZ.

26-2-1983 tijdens een van Tripoli en Beirut naar Limassol met 800 ton stukgoed op de rede van Beirut ernstige schade opgelopen doordat brand uitbrak in de machinekamer, 26-2-1983 de haven van Beirut binnen gesleept, 5-1983 "constructive total-loss" verklaard en opgelegd te Beirut in afwachting om gesloopt te worden, 1985 verkocht voor sloop aan Konitsa Navigation Co. Ltd., Limassol, 6-8-1985 gearriveerd te Limassol achter een sleepboot en een dag later overhandigd aan de slopers.



PORTA 5 m.s. NOBISTOR 5254228 vrachtschip 1954-1964 DHKW

Gebouwd 1954, Nordseewerke Emden G.m.b.H., Emden (261)

4.723 BRT 2.482 NRT 6.710 DWT

121,49 (111,72) x 15,57 x 9,35 x 7,354 meter.

4 laadruimen, G 9.068 m³, B 8.363 m³, 6 passagiers, laadbomen: 1 van 25 ton, 2 van 5 ton en 8 van 3-5 ton SWL, 410,5 ton bunkers, 13.5 kn.

3.000 EPK, 2.238 kW, 5 cyl, 2 tew, 700 x 1200, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

Historie:

14-4-1954 te water gelaten als NOBISTOR, 26-6-1954 opgeleverd aan Partenreederei "Nobistor", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg voor "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg.

12-1958 als NOBISTOR ingebracht bij "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

1964 verkocht aan Vera Cruz Compania Naviera S.A., Callao-Peru, in beheer bij Ferraro Hermanos Callao S.A., Callao, herdoopt STELLA MARIS.

6-6-1969 tijdens een reis van Callao naar New Orleans bij het opvaren van de rivier Pascagoula op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten, in zinkende toestand aan de grond gezet, 15-6-1969 vlot gebracht en naar Pascagoula om te lossen, 25-9-1969 gearriveerd te Mobile voor de reparatie.

1971 verkocht aan Catherine Steamship Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij P.G. Callimanopulos, Piraeus en Hellenic Lines Ltd., Piraeus, herdoopt IRAKLION.

1977 als IRAKLION ingebracht bij Hellenic Lines Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij P.G. Callimanopulos, Piraeus.

1979 in beheer bij G.P. Callimanopulos, Piraeus.

1980 verkocht voor sloop naar India, 14-1-1981 vanaf Iraklion gearriveerd te Calcutta, de sloop door Jain Chowdhury & Co. te Calcutta begon 7-1981. (Foto IRAKLION: Scheepsfotoruilbeurs).

PORTA 6 m.s. MILLERNTOR (2) 5235246 1955-1963 vrachtschip DIKK

Gebouwd 1955, Nordseewerke Emden G.m.b.H., Emden (278)

5.498 BRT 3.138 NRT 9.848 DWT

144,18 (133,99) x 17,63 x 10,98 x . meter.

3 laadruimen, G 16.402 m³, B 15.059 m³, laadbomen: 1 van 15 ton en 10 van 3-5 ton SWL,

4.000 EPK, 2.984 kW, 6 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

Historie:

25-4-1955 te water gelaten als MILLERNTOR, 23-6-1955 opgeleverd aan "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

1963 verkocht voor DM. 3 M. aan IMEXTRACOM Etablissement Vaduz, Liechtenstein, 30-12-1963 te Rotterdam overgedragen en in bare-boat charter gegeven aan Texim, Sofiam en herdoopt ALTAIR.

30-12-1963 als ALTAIR ingebracht bij IMEXTRACOM Etablissement Texim, Bourgos-Bulgarijė.

1968 als ALTAIR verkocht aan Navigation Maritime Bulgare, Bourgos-Bulgarijė.

1970 herdoopt VASIL APRILOV.

1980 herdoopt ALTAIR.

1994 verkocht voor sloop naar India, 14-3-1994 gearriveerd te Bombay om gesloopt te worden door Singhal Swaroop Ispat Ltd., de sloop begon 12-9-1994.



PORTA 7 m.s. BROOKTOR 5053818 1959-1967 vrachtschip DCBS

Gebouwd 1954, Nordseewerke Emden G.m.b.H., Emden (271)

4.996 BRT 2.611 NRT 7.072 DWT

121,57 (111,72) x 16,62 x 9,35 x 7,345 meter.

5 laadruimen, G 9.228 m³, B 8.528 m³, 1 laadboom van 25 ton en 10 van 5 ton SWL, 444 ton bunkers, 13 kn.

3.000 EPK, 5 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

Historie:

3-7-1954 te water gelaten, 15-9-1954 opgeleverd als WILLEM MENNEN aan Hendrik Fisser A.G., Emden-West Duitsland.

30-4-1959 verkocht aan Partenreederei m.s. "Brooktor", Emden-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, herdoopt BROOKTOR.

14-8-1967 verkocht aan Astro Reinante Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Chios Navigation Co. Ltd., Londen, herdoopt ARISTIDES.

1970 verkocht aan Pocitos Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Athenian Star Compania Naviera S.A., Piraeus, herdoopt ATHENS SUN.

1974 verkocht aan Carasco Navigation Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, herdoopt SARONIC.

1975 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus.

1976 herdoopt ATHENS SUN.

1978 als ATHENS SUN verkocht aan Hexisia Inc. of Liberia, Monrovia, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Athenian Star Compania Naviera S.A.

3-1979 verkocht voor sloop naar China, 30-9-1979 vertrokken van Djibouti naar China, gesloopt te China in 1979. (Foto SARONIC: Robtur, Shipspotting).

PORTA 8 m.s. KLOSTERTOR 5190238 1959-1971 vrachtschip DDAB

Gebouwd 1954, Nordseewerke Emden G.m.b.H., Emden (275)

6.104 BRT 3.025 NRT 10.047 DWT

144,29 x 17,89 x . x 7,930 meter.

3 laadruimen, G 16.272 m3, B 14.730 m3, laadbomen: 1 van 30 ton, 1 van 15 ton en 12 van 5 ton SWL, 813 ton bunkers, 14,5 kn.

5.400 EPK, 4.028 kW, 6 cyl, 2 tew, 780 x 1400, M.A.N. K6Z78/140, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

Historie:

5-10-1954 te water gelaten als HENDRIK OKKO FISSER, 4-1-1955 opgeleverd aan Hendrik Fisser A.G., Emden-West Duitsland.

29-6-1959 verkocht aan Partenreederei m.s. "Klostertor", Emden-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, herdoopt KLOSTERTOR.

10-1965 verbouwd, 6.169/8.171 BRT, 3.052/4.805 NRT, 10.208/ 11.440 DWT, 144,20 (133,99) x 17,89 x 11,41 x 7,770/9,130 meter.

4-2-1971 verkocht aan Danaos Cia. Nav. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Allseas Shipping Co., Genève, herdoopt PELOPS.

1973 als PELOPS verkocht aan Danaos Cia. Nav. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Allseas Shipping Co., Genève.

25-5-1982 gearriveerd te Piraeus en opgelegd.

1982 verkocht aan Ares Shipping Corp., Piraeus-Griekenland, bleef opgelegd te Piraeus als AEOLIS (het is niet zeker dat het schip is verkocht en de naam AEOLIS ook heeft gekregen).

1983 als PELOPS verkocht aan Mofarrij Shipping Ltd., Valletta-Malta.

1983 verkocht voor sloop naar Pakistan, 17-4-1983 vertrokken van Piraeus naar Jeddah, het was de bedoeling het schip de naam INTERARABIA I te geven voor de sloopreis, 27-5-1983 gearriveerd te Gadani Beach, 1963 gesloopt door Adam Steel Ltd., Gadani Beach, de sloop begon 9-6-1983.



PORTA 9 m.s. STEINTOR 5340089 1961-1971 vrachtschip DAOZ

Gebouwd 1961, Howaldtswerke Hamburg A.G., Hamburg (949)

6.133 / 9.101 BRT 3.532 / 5.415 NRT 10.480 / 12.680 DWT

149,36 (137,45) x 19,21 x 11,87 x . meter.

5 laadruimen, G 18.576 m3, B 16.633 m3, laadbomen: 1 van 30 ton, 4 van 10 ton en 12 van 5 ton SWL, 15 kn.

6.750 EPK, 5.036 kW, 6 cyl, 2 tew, 780 x 1400, M.A.N. K6Z78, de werf.

Historie:

16-1-1961 gedoopt door mevr. Imela Fisser en te water gelaten als STEINTOR, 28-4-1961 opgeleverd aan "Porta" Hamburger Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

1961 als STEINTOR ingebracht bij Partenreederei m.s. "Steintor", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.

12-1971 verkocht aan Byzantine Marine Enterprises Ltd., Limassol, thuishaven: Famagusta-Cyprus, in beheer bij Yemelos Bros. General Enterprises S.A., Piraeus, herdoopt YEMELOS.

2-11-1972 verkocht aan Compagnie de Navigation Transocéanique Suisse S.A., Genève, thuishaven: Bazel-Zwitserland, in beheer bij Keller Shipping Ltd., Bazel, herdoopt DAVOS.

9-1-1985 verkocht aan Navegadora Panoceanica S.A., Dubai, thuishaven: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, herdoopt AVOS.

1985 verkocht voor sloop aan Chinese slopers, 15-5-1985 vertrokken van Kaohsiung naar Busan, 5-1985 van Busan vertrokken naar Yantai, arriveerde te Yantai op 27-5-1985. (Foto: Brian Fisher. 7-1984, Dakar, Shipspotting).



m.s. BLOCKLAND 5111165 1952-1956 vrachtschip DECF

Gebouwd 1952, Jos L. Meyer, Papenburg (459)

832,278 BRT 335,021 NRT 1.240 DWT

71,63 (68,19) x 10,85 x 6,41 x 4,879 meter.

shelterdeck, 2 laadruimen, 6 laadbomen van 3 ton SWL, 95,5 ton bunkers, 11,5 kn.

1.000 EPK, 746 kW, 8 cyl, 4 tew, 385 x 580, 300 omw/min., M.a.K. MA-581, M.a.K. Maschinenbau Kiel A.G., Kiel #10546.

Historie:

30-1-1952 kiel gelegd, gebouw onder toezicht van Dammers & van der Heide, 16-10-1952 te water gelaten als BLOCKLAND, 20-12-1952 proefvaart en opgeleverd aan Seereederei "Weserland" G.m.b.H., Bremen-West Duitsland, in beheer bij Fisser & v. Doornum, 26-12-1952 tijdens een reis van Emden naar Hirtshals met een lading cokes, problemen met de machine gekregen en naar Cuxhaven gesleept voor reparatie, 31-12-1952 vertrokken naar Hirtshals.

19-12-1955 verkocht aan V.o.F. Smith & van Ommeren, Rotterdam, 25-1-1956 bij Blohm & Voss te Hamburg geïnspecteerd, 27-1-1956 bij Blohm & Voss te Hamburg overgedragen, herdoopt WULP, in beheer bij N.V. P.A. van Es & Co., 27-1-1956 in dienst bij British & Continental Steam Shipping Co. Ltd., Liverpool.

4-3-1957 tijdens een reis van Duinkerken naar Rotterdam, geladen met stukgoed, op de Nieuwe Waterweg bij Rozenburg in aanvaring gekomen met de DOMBURGH (N.V. Wm.H. Müller & Co., Rotterdam, bouwjaar 1949, 991 BRT), de WULP liep daarbij een groot gat op aan bakboord boven de waterlijn maar maakte geen water en meerde, na de reis vervolgd te hebben, te Rotterdam af.

1960 nieuwe motor geplaatst: 1.250 EPK, 933 kW, 6 cyl, 4 tew, 390 x 680, Werkspoor TMABS396, N.V. Werkspoor, Amsterdam NE-60, 11 kn.

5-7-1961 verkocht aan "Eyal" Mediterranean Seaways Ltd., Haïfa-Israël, 12-7-1961 geïnspecteerd, zou nog 1 reis gemaakt voor Briticon, 26-7-1961 geplande overdracht, uitgesteld door reparatie aan de hoofdmotor, 24-8-1961 overgedragen, herdoopt EYAL.

1967 als EYAL verkocht aan Mano Seaways Ltd., Haïfa-Israël.

1974 verkocht aan Evangelos Spr. Angelopoulos, Patras-Griekenland, in beheer bij Chr. M. Sarlis & Co., Piraeus, herdoopt SPARTI.

1975 als SPARTI verkocht aan Patreus Maritime Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Chr. M. Sarlis & Co., Piraeus.

1980 als SPARTI verkocht aan Angelopoulos & Sarlis, Piraeus-Griekenland.

1981 thuishaven en vlag: Panama.

1981 herdoopt CAPTAIN DIMOS.

7-1981 verkocht aan A. SS. Shipping Co., Genua-Italië, zou aanvankelijk de naam LUGANO PERGUINS krijgen.

1981 verkocht aan Afrotrade S.A., Panama, in beheer bij Mazal S.A., Genève, herdoopt PENGUINS.
19-- half gezonken en in verlaten toestand achtergelaten bij Aliağa, Turkije, gelicht en gesloopt te Aliağa, de sloop begon in maart 1986. (Foto WULP, A. Duncan).

m.t. NICOLA 6176253 1953-1963 tankschip DIFS
Gebouwd 1953, Theodor Buschmann Schiffswerft, Hamburg (29)
909 BRT 460 NRT 1.183 DWT
65,36 (59,04) x 10,04 x 4,60 x 4,295 meter.
8 ladingtanks, 1.756 m³, 90,5 ton bunkers, 10 kn.
850 EPK, 634 kW, 6 cyl, 2 tew, 350 x 550, Wumag Z55, Ottenser Eisenwerk A.G., Hamburg-Altona.
Historie:
26-2-1953 te water gelaten, 4-6-1953 opgeleverd als NICOLA aan Nicolai Tankreederei G.m.b.H. & Co., Bremerhaven-West Duitsland, in beheer bij Fisser & van Doornum, in bevrachting bij Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H.
31-12-1957 verkocht aan Nicolai Tankreederei Morgenstern & Co. K.G., Bremerhaven-West Duitsland, herdoopt NICOLA.
1-2-1958 als NICOLA in beheer bij Graue & Co., Bremerhaven.
11-1958 als NICOLA in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg.
7-1963 verkocht aan I/S Jotank, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Lars Rej Johansen, Oslo herdoopt JOTANK.
1965 als JOTANK verkocht aan I/S Lars Rej Johansen & Knut A. Knutsen, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Lars Rej Johansen, Oslo.
1968 verkocht aan Deutsch-Nordische Schifffahrtsges.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij H.F. Cordes & Co., Hamburg, herdoopt, IDUN.
1969 verkocht aan Gulf Metal Trading Co., Dubai-V.A.E., herdoopt DEIRA.
1992 DEIRA, eigenaar onbekend.
1996 geschrapt uit Lloyd's Register; bestaan twijfelachtig.



VOBD m.s. TRANSATLANTA 5294929 1953-1955 vrachtschip DGIR
Gebouwd 1953, Nordseewerke Emden G.m.b.H., Emden (254)
6.160 BRT 3.305 NRT 9.900 DWT
143,57 (133,99) x 17,69 x 10,95 x 7,625 meter.
5 laadruimen, G 16.380 m³, B 14.389 m³, 8 pass., laadbomen: 1 van 30 ton, 1 van 15 ton en 12 van 5 ton SWL, 806,5 ton bunkers, 13 kn.
3.350 EPK, 2.499 kW, 6 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.
Historie:
19-5-1953 gedoopt TRANSATLANTA door mevr. Bertha Fisser (echtgenote van Carl Fisser van Fisser & van Doornum) en te water gelaten, 11-8-1953 officiële proefvaart en opgeleverd aan "Transatlanta" Schifffahrtsgesellschaft m.b.H., Hamburg-West Duitsland, belanghebbenden: Fisser & van Doornum,

Hamburg, Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Rotterdam en Cobelfret, Antwerpen, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, 14-8-1953 vertrokken op de eerste reis naar Luleå, Zweden om erts te laden voor Emden.

1-9-1959 verkocht aan Aquila Reederei A.G., Bazel-Zwitserland, in beheer bij Alpina Transport & Affrètements S.A., Antwerpen voor Alpina Reederei A.G., Bazel, herdoop RIGI.

1968 als RIGI verkocht aan Alpina Reederei A.G., Bazel-Zwitserland.

11-9-1968 verkocht aan Euroshipping Corp., Monrovia, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij General Marine Agency Ltd., Londen, herdoopt ATTICON.

26-5-1979 vertrokken van Ras Al Katheeb naar Hodeidah, 19-6-1979 verkocht voor sloop en vertrokken naar Kaohsiung, 9-7-1979 daar gearriveerd, gesloopt door Nan Jong Iron & Steel Co. te Kaohsiung in 1979. (Foto RIGI: A. Duncan).



Treinen door CELEBRITY SILHOUETTE aan de kant

Zaterdag 25 juni 2011 14:30, Leer (Dld) / Bad Nieuweschans - In het Oldambt. Van woensdag 29 juni tot en met zaterdag 1 juli ligt het treinverkeer tussen Bad Nieuweschans en Leer stil. De route wordt ingevuld door busdiensten. Het stilleggen van het treinverkeer heeft te maken met de doorvaart van het nieuwe cruiseschip de CELEBRITY SILHOUETTE. Het schip moet door de Eems richting de Eemshaven. Om het schip een vrije doorvaart te geven zal de spoorbrug bij Leer tijdelijk worden weggehaald.

Met de CELEBRITY SILHOUETTE als decor van een popfestival, krijgt de Duitse stad Papenburg vandaag, zaterdag 25 juni, veel mensen uit het Oldambt op bezoek. Op het terrein van de Meyer Werft wordt het popfeest vanavond afgesloten met een concert van The Scorpions. De organisatie verwacht zo'n 25.000 bezoekers, waaronder veel Nederlanders. Het schip zelf ligt keurig op de achtergrond. De CELEBRITY SILHOUETTE is 315 meter lang en 37 meter breed. Het schip telt 2850 gasten, als de cruiseactiviteiten binnenkort gaan starten. (Bron: inhetoldambt.nl, Foto: Meyer Werft).

