

NORDLAND

IMO No: 8601549 GENERAL CARGO 1986 / 7562 GT

COMPANY:

Nordenhamer
Bereederungsgesellschaft mbH &
Co. KG (Baum & Co GmbH & Co
KG), Germany

YARD INFORMATION:

Martin Jansen GmbH & Co KG
Schiffswerft und Maschinenfabrik,
Leer (Germany) 179

DEMOLITION:



© S. Wiedner collection

1997: To Scanscot Shipping Services (Deutschland) GmbH (to be employed on international trades).

1999: Flag changed from Germany to Antigua & Barbuda.

2000: Grounded 29/8/2000 at Dragonares, Kithira Island, and her engine room was reported to be flooded.

The vessel sank consequently despite efforts to tow her off by the salvage tug MATSAS STAR.

BASIC DATA:

Paper Products Carrier
GT: 7562
DWT: 9050
TEU:
Loa: 127.00
B: 20.11
Draft: 8.08
Engine: 1x oil MaK 8M551AK
Power: 4432 kW
Speed: 16.0 kn
Cranes: 2x30t, 2x20t

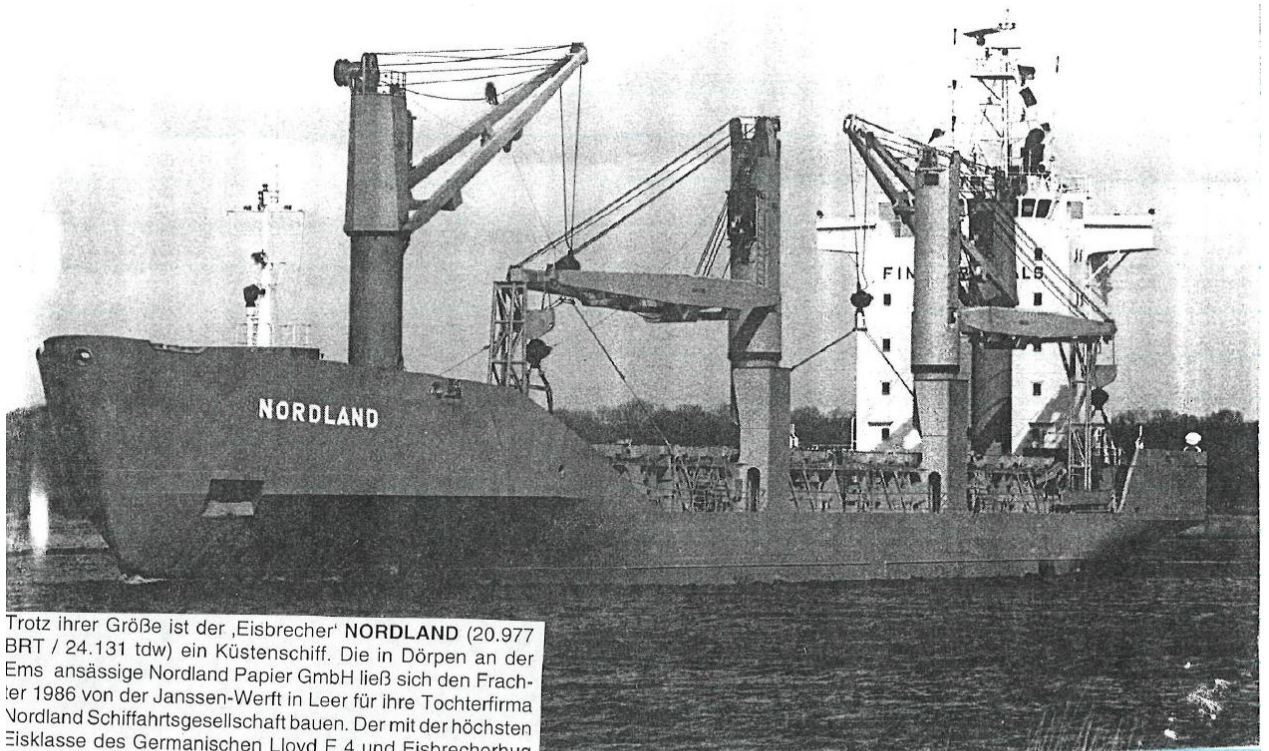
OWNER & FLAG HISTORY:

NORDLAND since 1986
Flag Date of record Source
Antigua and Barbuda during 1999
Registered owner Date of record Source
SCANSCOT SHIPPING 25-10-1997 LRF
Ship manager Date of record Source
SCANSCOT SHIPPING 25-10-1997 LRF

NAME HISTORY:

NORDLAND	1986-97	Nordland Schiffahrtsgesellschaft ..., Germany
NORDLAND	1997-99	Scanscot Shipping Services (Deutschland) GmbH, Germany
NORDLAND	1999-00	Scanscot Shipping Services (Deutschland) GmbH, Antigua and Barbuda

GENERAL VESSEL INFORMATION:



Trotz ihrer Größe ist der ‚Eisbrecher‘ **NORDLAND** (20.977 BRT / 24.131 tdw) ein Küstenschiff. Die in Dörpen an der Ems ansässige Nordland Papier GmbH ließ sich den Frachter 1986 von der Janssen-Werft in Leer für ihre Tochterfirma Nordland Schiffahrtsgesellschaft bauen. Der mit der höchsten Eisklasse des Germanischen Lloyd E 4 und Eisbrecherbug versehene Spezialfrachter fährt kontinuierlich zwischen Kotka und/oder Hamina und Bremen mit Zellstoff und Salz von Defizijl nach Finnland. Deshalb ist das einzige in Dörpen heimatisierte Seeschiff auch ständiger Gast im Nord-Ostsee-Kanal. Auf den bislang über 150 Reisen transportierte das Schiff 1,2 Millionen Tonnen Zellstoff.

*EISBRECHER / Zellstoff
Schiffe dt. Register*

400 000 Tonnen Zellstoff auf dem grünen Wasserweg

Fracht aus Finnland wird in Bremen auf Binnenschiffe umgeladen

„Pönen während der Fahrt nicht verboten!“, heißt es auf dem Binnenschiff „Belinda“, wenn es den Hafen von Bremen verläßt und mit einer Ladung von 1150 Tonnen Zellstoff auf dem Küstenkanal Kurs auf die emsländische Papierfabrik in Dörpen nimmt. In aller Ruhe kann der Matrose den Anstrich seiner „Belinda“ verschönern, während sich mehr als 50 Lastwagen über Bremens und Niedersachsens Straßen quälen müßten, würde dieser Transport nicht auf dem Wasserweg erfolgen.

Seit sechs Jahren löscht der eigens für diesen Zweck gebaute 8800-Tonnen-Frachter „Nordland“ alle zehn Tage in Bremen eine Ladung Zellstoff aus Pietarsaari, die direkt in Binnenschiffe umgeladen wird. Sechs Binnenschiffe mit Tragfähigkeiten zwischen 100 und 1300 Tonnen pendeln regelmäßig zwischen Bremen und Dörpen. Wenn zusätzlich zu der in Dörpen registrierten „Nordland“ auch noch die beiden niederländischen Küstenmotorschiffe „Marie Christine“ (3000 Tonnen) und „Helene“ (3284 Tonnen) in der Fahrt von Hamina im Einsatz sind, müssen

drei bis vier weitere Binnenschiffe zugechartert werden.

Weltweit einmalig ist, daß die Zellstoff-Pakete unverpackt auf den grünen Wasserweg gehen. Zum Schutz gegen Regen werden sie lediglich mit einer Plane abgedeckt. Der gesamte Jahresbedarf von 400 000 Tonnen wird mit Binnenschiffen angeliefert. Auch kleinere Mengen, die nicht aus Finnland, sondern aus Übersee kommen, erreichen die Fabrik auf dem umweltfreundlichen Transportweg.

„Es ist gar keine Frage, daß dieser Weg kostengünstiger ist“, betonen die Verantwortlichen der Papierfabrik, die wegen der Wasseranbindung an der Mündung des Küstenkanals in die Ems gebaut wurde. Die Papierprodukte der Fabrik werden jedoch nur zu einem sehr kleinen Prozentsatz auf dem Wasser abtransportiert. „die Mengen sind für den Massengutverkehr zu klein“, heißt es dazu. Deshalb gehen knapp zwei Drittel der Produktion auf die Bahn, den Rest übernehmen Lastwagen. Auch das über die Seehäfen exportierte Papier wird mit der Eisenbahn oder auf die Straße angeliefert.

W/Regulation 15.1.92

1986-97:

Operated as conventional cargo vessel for the transport of paper products and salt "locally" between Germany - Finland - NL.

2000:

towed to Kithira. She was on passage from Kithira to Kithira.
NORDLAND* 7,562/86 - general cargo, owned by Scanscot Shipping Services (Deutschland) GmbH, Antigua & Barbuda. Grounded 29/8/2000 at Dragonares, Kithira Island, and her engine-room was reported to be flooded. The salvage tug MATSAS STAR was on the scene but unable to prevent fuel oil seeping out and polluting local beaches. She continued to take water and her stern is now resting on the bottom. She was on passage from Saint John for Gemlik with pearlite.



NORDLAND

H. & L. Van Ginderen

(WSS Marine News - Nov 2000)

Last update: 28/11/2022