

## Neue Fernost-Services

**LINIENDIENSTE.** Die Grand Alliance richtet einen zusätzlichen Service zwischen Europa und Fernost ein und strukturiert gleichzeitig zwei bestehende Asiendienste um. Im neuen EU5-Service mit wöchentlichen Abfahrten werden auf der Route Amsterdam–Hamburg–Southampton–Singapur–Shanghai–Ningbo–Xiamen–Singapur acht Containerschiffe mit jeweils rund 5500 TEU eingesetzt. Mit Aufnahme des neuen EU5-Service wird der EU3-Dienst den chinesischen Hafen Xiamen, der EU4 Ningbo auslassen. Durch diese Maßnahme können Zeitverzögerungen besser kompensiert werden, was sich positiv auf die Einhaltung des Fahrplans auswirkt.

Foto: Hafen Mannheim



**Richtiges Näschen:** Mit dem Bau des Containerterminals im Jahre 1968 setzte der Hafen Mannheim früh auf den Containerverkehr.

## Historisches Wachstumsgespür

### ► Mannheimer Hafen setzte früh auf Container

**BINNENHÄFEN.** In vielerlei Hinsicht hatte der Mannheimer Hafen im Lauf der Geschichte eine Vorreiterrolle eingenommen.

Bereits 1247 wurde mit der ersten urkundlichen Erwähnung von Wasserzöllen an der Neckarmündung die Binnenschiff-Fahrt in Mannheim quasi „aktenkundig“. Bis Ende des 19. Jahrhun-

derts war Mannheim zudem faktisch Endpunkt der Großschiff-Fahrt auf dem Rhein und somit auch Warenumschlagplatz für ganz Südwestdeutschland, Elsaß-Lothringen, die Schweiz und Teile Österreichs. 1968 errichtete das Staatliche Hafenamts am Südennde des Mühlauhafens ein Containerterminal mit dem Portalkran „Titan“, der eine automati-

## Fahrzeugshuttle mit MAN Diesel

## Neue RoRo-Fähren für Wilhelmsen und Wallenius



**Größer und umweltfreundlicher:** Eine neue Generation RoRo-Fähren für Wilhelmsen und Wallenius.

Foto: MAN B&W

**ANTRIEBE.** Wilh. Wilhelmsen ASA und Wallenius Lines haben mit Mitsubishi Heavy Industries einen Vertrag zur Konstruktion und zum Bau einer neuen Generation von vier RoRo-Carriern unterzeichnet, die zu den größten der Welt zählen werden. Gebaut werden die RoRo-Riesen auf der Mitsubishi-Werft in Nagasaki, die Ablieferung ist für die Jahre 2011 und 2012 geplant.

Der Antrieb der Schiffe wird jeweils durch ein Kawasaki-MAN-B&W-7L70ME-C8-Aggregat erfolgen, das zur neuen, elektronisch gesteuerten MAN Diesel-Generation gehört. Die Motoren sind insbesondere auf einen sparsamen Verbrauch und reduzierte Abgasemissionen hin konzipiert worden und liefern dabei jeweils 22.890 kW bei 108 U/min bei einem MEP von 20 bar. Die geplanten Schiffe werden ein Ladevolumen von 138.000 m<sup>3</sup> besitzen, zehn Prozent mehr als die derzeit von Wilh. Wilhelmsen ASA und Wallenius Lines eingesetzten RoRo-Fähren. In der Hauptsache sind die RoRo-Schiffe für den Transport von volumi-