

Doppeltaufe für Hanseatic Lloyd in China

Die 25 Knoten schnellen Panmax-Containerfrachter der 4700-TEU-Klasse sind zwölf Jahre bei APL beschäftigt

In China werden morgen die letzten beiden von vier neuen Containerfrachtern für die Hanseatic Lloyd Reederei (Bremen) getauft.

Taufpatinnen sind Petra Mackenthun, Ehefrau des geschäftsführenden Gesellschafters der Hanseatic Lloyd Reederei, Thorsten Mackenthun, und Erik Abegg, Ehefrau des stellvertretenden Beiratsvorsitzenden der Hanseatic Lloyd AG (Uttwil) und ehemaligen geschäftsführenden Gesellschafters der Bremer Firma C. Wuppessahl & Co. Assekuranzmakler, Georg Abegg.

Als „APL Denver“ beziehungsweise „APL Atlanta“ sind „HLL Pacific“ und „HLL Adriatic“, wie schon ihre im April/Mai in Fahrt gesetzten Schwestern „HLL Arctic“ („APL Oakland“) und „HLL Caribic“ („APL Los Angeles“), für zwölf Jahre an APL Bermuda Ltd. verchartert. Die Bauwerft New Centu-



„HLL Pacific“ und „HLL Adriatic“ sind als „APL Denver“ und „APL Atlanta“ verchartert

ry Shipbuilding in Jingjiang ist das viertgrößte Schiffbauunternehmen in China und nach ISO 9002 zertifiziert. Ab Juli werden alle vier Schiffe voraussichtlich zusammen mit der 1995 auf der Hyundai-Werft in Ulsan entstandenen, etwa gleich großen „HLL Baltic“ („APL Costa Rica“) in den Express-

Dienst SAX von Fernost nach Mexiko eingebracht. Er verbindet Singapur, Kaohsiung und Chiwan mit San Pedro. Mit den vier im August 2004 in Auftrag gegebenen Panmax-Neubauten der 4700-TEU-Klasse verwirklicht Hanseatic Lloyd ein Schiffdesign, das durch eine Vielzahl von Verbesserungen op-

timiert wurde. So verfügen diese 267,20 Meter langen und auf 13 Metern Maximaltieftgang 56 500 Tonnen tragenden 43 071-BRZ-Frachter über ein wartungsfreundliches Becker-Ruder, das den Treibstoffverbrauch reduziert. Die Brückenausrüstung beinhaltet ein Monitoringsystem für den Be-

trieb von 450 Kühlcontainern à 40 Fuß. Diese können von vier Dieselgeneratoren à 1680 kW neben den anderen Schiffsaggregaten gespeist werden. Um die Emissionen der Hauptmaschine zu senken, wird neben schwefelarmen Treibstoffen eine voll-elektronische Regelung für die Einspritzung und damit eine effiziente Zuführung der Treibstoffe genutzt.

Zudem wurde auf den mit einem 45 680 kW leistenden MAN B&W-Motor Typ 8K98MC-C (Mark6) bis zu 25 Knoten laufenden Schiffen ein Alpha Lubricator eingebaut, der den Verbrauch der Schmierstoffe für den Hauptmotor regelt. Die einzelnen und unabhängig voneinander zu öffnenden Lückendeckel ermöglichen einen zügigen Umschlag. Auch beim Anstrich setzten die Schiffe umweltbewusste Maßstäbe: Es kamen nur TBT-freie Antibewuchsmittel zum Einsatz. ed