

# Reise mit MS Bianca Rambow vom 19. bis 28.05.2011

*Eine Art Reisetagebuch von J. Bruns*



*Eine Foto-Collage meiner Reise*

**Liebe Leserin, lieber Leser,**

**ich möchte Sie nicht auf die Folter spannen, deshalb schon zu Beginn ein positives Resümee, wie ich es kurz nach meiner Reise per Email an „Frachtschiffreisen Pfeiffer GmbH“ übermittelt hatte.**

***Auszug aus dieser Email vom 30.05.2011***

*Liebe Frachtschiffreisen-Crew,*

*was lange währt, wird endlich gut bzw. noch besser! Am Samstag, dem 28.05., habe ich von Bianca Rambow abgemustert und bin heil wieder nach Hause zurückgekehrt. Mein Herz und Kopf sind noch voll der guten Erinnerungen; deshalb erst einmal nur eine Kurzbeurteilung:*

*Mein Aufenthalt auf dem Schiff war toller als ich mir vorher gewünscht bzw. vorgestellt hatte, auch wenn aus den ursprünglich von mir geplanten 5 Tagen dann 9 wurden! Vor solchen Änderungen bin ich ja vorher genügend gewarnt worden. So ist das nun mal mit der Feeder-Seefahrt!*

*Zu verdanken ist das besonders der Crew mit Master Aye und Chief Engineer Dibbern und last not least dem Smutje/Cook Jose Perez. Meinen Dank an diese habe ich zum Abschied schon ausgesprochen.*

*Meine Wunschziele, eine "ruhige, nachdenkliche, maritime Erinnerungsreise mit der See um mich herum und einem ordentlichen Diesel unter mir" und dem "Kennenlernen der Container- vor allem der Feeder-Schiffahrt", wurden mehr als nur erreicht. Auf Besuche der Hafenstädte selbst (Tallinn und Helsinki) habe ich bewusst verzichtet. Den Lösch- und Ladebetrieb an der Pier zu beobachten, das war mir da wichtiger.*

*Später vielleicht ein wenig mehr.*

*Mit lieben Grüßen Ihr Jürgen Bruns*

**Heute, sehr spät im Jahr 2011** (ich hatte meinen ausführlichen Bericht lange vor mir her geschoben), stehe ich nun vor der Frage, womit ich denn anfangen soll!? Sogleich in die Reise einzusteigen, scheint mir verfrüht, habe ich doch als alter Mariner (der Bundesmarine) bei meiner Vorbereitung zu Beginn des Jahres soviel maritimes Neuland betreten, dass ich Sie an meiner Neugier auf diese Art Seefahrt teilhaben lassen möchte!

Steigen Sie also bitte in die nächsten Seiten ein!

## Wie das Ganze anfing:

Zu Allererst:

**Meine Anfrage vom 05.01.2011 über das Formular der Homepage von „Frachtschiffreisen Pfeiffer GmbH“** mit all meinen persönlichen Daten und Wünschen endete dort in Punkt 10 mit:

*„Als ehemaliger Marineoffizier mit rund 6 Jahren Seefahrtszeit (nunmehr aber 70 J. alt) möchte ich noch einmal ein Schiff unter meinen Füßen haben ...“*

Die Antwort kam prompt am gleichen Tag:

*Sehr geehrter Herr Bruns,  
vielen Dank für Ihre Anfrage.*

*Wir können Ihnen die Reise IFR 110 für ca. Mitte Mai anbieten. Verfügbar sind die Schiffe mit den Einzelkabinen. - Alle Schiffe dieser Reise fahren momentan einen etwas unregelmäßigen Fahrplan, d.h. sie machen mal einen Törn von rund 10 und mal einen von rund 5 Tagen. So sind die Termine nur sehr vage hochzurechnen und Sie sollten - zumindest mittelfristig - einige Tage zeitlichen Spielraum bei der Abfahrt haben (Solche Problem(chen) kennen Sie sicherlich). ...*

*Gerne stehen wir für Rückfragen zur Verfügung.*

*Mit freundlichen Grüßen i.A. Birgit Falkenberg ...*

**Internationale Frachtschiffreisen ...**

## Nach kurzem Hin und Her stand sehr bald fest:

Mein Schiff würde die **MS Bianca Rambow** werden - ein Schiff der Reederei Rambow.

Zur „inneren“ Vorbereitung meiner Reise habe ich erst einmal „herum-gegoogelt“, mich also hinsichtlich der Schiffsdaten und –aufgaben schlau gemacht. Nachfolgend eine kleine Übersicht dazu:

### MS Bianca Rambow

**Baujahr:** 2004

**Werft:** J. J. Sietas Schiffswerft, Hamburg, Typ: 168

**Länge / Breite / Tiefgang:** 134,44 m / 22,50 m / 8,71 m

**Tragfähigkeit:** 11.360 tdw

**Containerstellplätze:** 868 TEU (= Twenty-foot Equivalent Units)

**Geschwindigkeit:** 18,5 kn


**IMO Nummer:** 929 75 91

**Maschine:** MAK 9 M 43

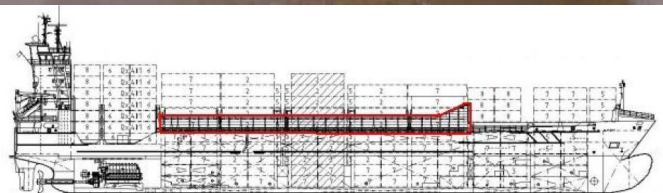
**Maschinenleistung:** 7.900 kW

**Besonderheiten:** Eisklasse E 3, Open Top Containerschiff (s. u.)



das Schiff im NO-Kanal (Foto bei „marinetraffic“ v 2010 J.Dohrn) 

Längsschnitt des beladenen Schiffes 



Die Bianca Rambow gehört zu den Feederschiffen (kurz. Feeder)

Hierzu bei Wikipedia:

*„Ein **Feederschiff** (englisch feeder vessel oder feeder ship; von englisch to feed ‚füttern‘, ‚versorgen‘) ist ein speziell für Container- oder Autotransporte gebautes Frachtschiff, das als Zulieferer und Verteiler für große Seeschiffe und Seehäfen tätig ist. Die Beladung erfolgt an den Containerterminals. Feederschiffe können mit einem eigenen Ladegeschirr ausgestattet sein und damit auch kleine Häfen ohne leistungsfähige Containerbrücken oder Kräne anlaufen. Feederschiffe sind eine moderne Form der Küstenmotorschiffe.*

*Dieser Schiffstyp arbeitet als Zubringer und Verteiler für die großen Container- und Autoterminals in Seehäfen und Tiefwasserhäfen, die von großen bis sehr großen Schiffen angelaufen werden können. Von und zu diesen Häfen transportiert ein Feeder Frachten zu kleinen Küsten-, Kanal- und Binnenhäfen.“*

Das besondere an der *Bianca Rambow* ist, dass die beiden großen Laderäume (s. rot gekennzeichnete Bereiche in obiger Skizze) keine Ladeluken haben, deshalb der Begriff „Open Top Containerschiff“; so kann das Schiff schneller be- und entladen werden.

## Wie steht es nun mit den Einsatzgebieten?

Zur Erkundung war „[www.marinetraffic.com/ais/de/...](http://www.marinetraffic.com/ais/de/)“ sehr hilfreich!

Das Kürzel **AIS** steht für **Automatic Identification System** (Automatisches Identifikationssystem). Entsprechende Anlagen an Bord senden in festem Zeitrahmen zum einen **statische Schiffsdaten** zur Erkennung der Schiffe (Name, IMO & MMSI-Nr., Rufzeichen, Schiffstyp und -abmessungen), zum anderen **dynamische**, mit dem GPS-Empfänger synchronisierte **Daten** (ob in Fahrt oder vor Anker/im Hafen, Position, Kurs ü. Grund, Geschwindigkeit ü. Grund, Fahrtrichtung). Hinzu kommen die von der Schiffsführung eingegebenen Reisedaten (aktueller Tiefgang, Gefahrgutklasse der Ladung, Reiseziel und Ankunftszeit (ETA)).

Die UKW-Wellen, mit denen o. a. Daten übertragen werden, haben eine Reichweite von etwa 50-100 km, also wird der Empfang von Signalen von nur relativ küstennahen Schiffen möglich sein. Selbst in der „kleinen“ Ostsee kommt es zu „Übertragungslöchern“, von der Nordsee bzw. Atlantik usw. ganz zu schweigen. Um die **Bianca Rambow** über einen längeren Zeitraum zu begleiten, war seit Ende Januar dies mein Favorit (über den man die Schiffsdaten, die aktuelle Schiffsroute, den Aufenthalt des Schiffes sowie den bisherigen Routenverlauf erhält):

<http://www.marinetraffic.com/ais/de/shipdetails.aspx?MMSI=211141000>

Spätestens im März 2011 - nach 9 Reisen der Bianca Rambow – waren zwei i. d. R. aufgesuchte Regionen zu erkennen (gilt auch für den Rest des Jahres 2011):

### 1. Dänemark, von der Ostküste Jütlands bis Seeland und die Westküste Schwedens

(mögliche Häfen: Fredericia, Århus, Göteborg, Helsingborg, Kopenhagen, Malmö)

**Reisedauer: ca. 5 Tage**

### 2. Finnland

(mögl. Häfen: Rauma (Bottnischer Meerbusen), Helsinki (CT Vuosaari), weiter im Osten: Kotka u. Hamina)

**Reisedauer: ca. 7-8 Tage**



### 3. Weitere Häfen:

Sehr selten (1-2 x im Jahr 2011) wurden folgende Häfen in der Ostsee angelaufen:

**Gdynia, Gdansk, Szczecin, Kaliningrad (Baltiysk), Klaipeda und Tallinn (CT Muuga)**

### 4. ... mal seh'n, wohin mich die Reise führt?!

**Jetzt wird's ernst** - mit der Email vom 13.05.2011:

*Guten Tag Herr Bruns,*

*kurze Zwischennachricht: die **MS Bianca Rambow** wird planmäßig am 19.5.11 in Hamburg erwartet. **Das Schiff plant laut aktuellem Fahrplan eine Reise nach Bremerhaven und Helsinki, zurück in Hamburg ca. 27.5.11.** Änderungen sind noch möglich.*

*Genauere Informationen haben wir im Laufe der nächsten Woche und melden uns dann.*

*Mit freundlichen Grüßen Nina Pfeiffer*

**Internationale Frachtschiffreisen Pfeiffer GmbH**

Am 17./18. Mai noch kurzes Telefonat von Pfeiffer GmbH: Hinweis, dass Bianca Rambow am Do., 19. Mai nachmittags ablegt und ich deshalb morgens mit Kapitän Aye telefonisch Verbindung aufnehmen sollte wegen Zeitpunkt und Terminal zur Einschiffung.

Meine einwöchige Erkältung ist soeben im Abklingen.

Am 19. Mai morgens telef. mit Aye gesprochen und Einschiffung ab 14:30 Uhr am Burchardkai vereinbart

**Nun endlich geht's weiter mit den Original-Aufzeichnungen meines Kurztagebuchs:**

**19.05.** 11:50 h mit PKW nach **Hamburg/Burchardkai**, 14:45 h PKW auf dem großen Parkplatz abgestellt, 15:30 h per Shuttle zur Bianca und dort eingeschiff. Bin ziemlich aufgeregt.

Beobachtung des Ladebetriebes – alles ein unruhiges Hin und Her.

19:45 h Ablegen, Fahrt die Elbe hinunter der untergehenden Sonne entgegen in Richtung Cuxhaven. Ich: 20:30.-21:45 h auf der Brücke, dann in die Koje.



**20.05.** ~03:45 h Beginn des Anlegemanövers an der **Stromkaje Bremerhaven** (natürlich bin ich dabei wach geworden).

~ vormittags „sparsamer, tröpfelnder“ Ladebetrieb;

~ nachmittags ebenso; abends dann eine Art „Endspurt“.

~ 22:15 h Ablegen Bremerhaven. Ab in die Koje. Nachts geht's in Richtung Brunsbüttel; dort müssen wir vor der Schleuse warten (nur eine Kammer in Betrieb).



**21.05.** ~07.30 h in **Schleuse Brunsbüttel**

~08:00 h in den **NO-Kanal** = „durch die Felder und Auen“ bei Sonnenschein.

*Hinweis: Zwei Steuerleute teilen sich das Rudergehen im Kanal (im Wechsel Steuern bzw. Ruhen), beide kommen mit einem der nächsten Schiffe in Gegenrichtung zu ihrem Einsatzort/Hafen zurück), die Lotsen werden auf etwa der Hälfte der Strecke ausgetauscht (bei km ~50 an der Lotsenstation Rüsterbergen)*

~15.00 h in **Schleuse Holtenau**

~18.00 h nördlich Fehmarn, ruhiges Sonnenwetter bis ~21.30 h auf der Brücke, dann in die Koje.



**22.05.** vormittags **östlich Öland**

~11.30 h Gotland in Sicht (wir bleiben östlich davon)

13 h bis 14 h Maschinenführung mit Chief Engineer Dibbern

~16.00 h **an Gotland und Fårör vorbei**,

jetzt weit und breit nur noch Horizont! - nachts nur rund 12 kn, da in Tallinn/am Muuga Container-Terminal noch kein Platz frei ist.



**23.05.** ~08.30 h festgemacht am **Muuga Container Terminal** bei Regen

~10.30 h der erste Container von Bord;

bis nachmittags Regen, dann Sonne

~16.30 h abgelegt – ab nach Helsinki!

~18.00 h auf der Brücke bis zum Anlegen

~20.30 h Hafentotse an Bord,

~21.30 h festgemacht am Vuosaari Container Terminal (Helsinki)



**24.05.** den ganzen Tag am **Vuosaari Container Terminal** (Helsinki)  
ab 06:00 h Löschbetrieb, Schiff wird fast leer geräumt,  
~12 h -- 13 h alte Ladung ist von Bord, danach neue Container.  
~14 h ein zweiter Maschinenrundgang zwecks Fotografierens,  
danach kleine Sicherheitseinweisung, Erklärung eines Stauplanes  
und der Befestigungspunkte („Twistlocks“) von Containern  
untereinander (durch einen „Cadet“); im Laufe des Nachmittags nur  
noch eine Container-Brücke in Betrieb (von vorher zweien);  
zögerliches Beladen bis in die Nacht.



**25.05.** 00:30 h **Auslaufen (Helsinki)**  
8 h bis 9 h Fotospaziergang an Bord, die See wird etwas unruhiger  
am Ausgang des Finnischen Meerbusens. 10 h bis 11 h auf der Brücke:  
wenig Schiffsverkehr, wir bleiben **östlich von Gotland**;  
~14:45 h bis 15:30 h auf der Brücke; ~18:00 bis 19:30 h und  
~20:30 bis 22:00 h auf der Brücke (**Höhe von Öland**)



**26.05.** 8 h bis 12 h auf der Brücke („Smalltalks“ mit Master Aye),  
an **Møn mit Kreidefelsen** vorbei, dann **Falster**, durch **Kadetrinne**.  
**Rügen** an Bb. in der Ferne, östlich von **Lolland** große Felder mit  
Windrädern (ca. 162 Stück), **Kieler Bucht** nähert sich. Kleine Siesta  
(wie fast jeden Tag); ~15:15 h **Kiel Holtenau**, 16:00 h durchge-  
schleust in den **NO-Kanal**; ~16:30 h Gewitter mit starken Böen,  
schöne Regenbögen; bis nachts im Kanal mit etlichen Wartepausen  
in den Weichen, ~20 h Lotsenwechsel bei ~52 km (Lotsenstation  
Rüsterbergen), wenige km an Rendsburger Hochbrücke vorbei,  
danach kommt die Fähre Breiholz.  
*(Die Kanallänge beträgt ca. 100 km, die einzelnen Kanal-Kilometer  
werden von Brunsbüttel aus gezählt)*



**27.05.** ~02:00 h Durchschleusen in **Brunsbüttel**  
~9 h fest an **Stromkaje Bremerhaven**  
Schiff wird größtenteils entladen, wenige Container bleiben an Bord  
18:30 h bis 19:00 h verholen zum **Eurogate Terminal**, nur einige  
Container werden geladen; ~23 h Ablegen



**28.05.** ~07:00 h fest in **Hamburg CT Tollerort**  
~10:00 h verholen **zum CT Eurogate**  
~10:30 h von Bord, mit Shuttle zum Ausgang des Terminals,  
zu Fuß zum Parkplatz Burchardkai 11:10 h Abfahrt mit PKW  
~13:30 h Ankunft **zu Hause - Schluss der Reise**  
**Dort die Bemerkung meiner Frau:**  
*„Nach dieser Reise siehst Du ja sehr glücklich aus!“*



### **Zu guter Letzt:**

Wie ich zu Beginn anmerkte, habe ich mir viel Zeit mit dem Bericht genommen (rund ein halbes Jahr).  
Deshalb habe ich ein kleines Bonbon für Sie fertiggestellt – ein „Filmchen“ als Antwort auf die Frage  
"Wie stelle ich ein Schiff per Video vor, auf dem ich mich selbst befinde?"

Hier können sie meine Antwort bei YouTube sehen:

<http://www.youtube.com/watch?v=EcA3iH15rQk>

Mit freundlichen Grüßen!

Ihr

