

Eine Landratte auf der BIANCA RAMBOW - und ein paar Merksätze Oktober-2019

Na endlich, die große Reise auf einem Containerschiff.

Am Montag sollte es losgehen, ab Hamburg auf der BIANCA RAMBOW. Eine Woche noch ...

In der Woche zuvor kam ein Anruf vom Reisebüro: „Das Schiff fährt schon am Samstagnachmittag, aber nun von Bremerhaven.“ Auch gut. Die Fahrkarte hatte ich noch nicht gekauft. Am Donnerstag vor der Abfahrt ein neuer Anruf: „Das Schiff wird schon 12:00 ablegen.“ – na gut, also besorgte ich mir eine neue Fahrkarte.

Gegen 9:00 war ich in Bremerhaven (mit 2h Zugverspätung), mit dem Taxi zum Terminal. Die Kräne, die Schiffe, das Meer, alles in Sicht, jetzt geht es endlich los! Die Anmeldung am Terminal – hm, mein Name war auf den Listen nicht zu finden. Die einfache Lösung: man hatte im Namen die Umlautpunkte einfach nur weggelassen. Also doch alles in Ordnung, ich darf zum Schiff. Ein Shuttle-Bus fuhr mich zum Liegeplatz.

Aber das Schiff war kaum zu sehen. In Bremerhaven herrschte gerade Ebbe und soooo groß ist die BIANCA nun auch wieder nicht. Ich wollte gern noch ein erstes Foto vor der Fahrt vom Schiff machen – aber der Fahrer des Shuttles hupte: „An Bord!“

Na gut. Von einem Mitglied der Crew wurde ich ganz schnell zu meiner Kammer geführt, denn es gab gerade viel zu tun im Hafen. Und: „Leise!“, denn irgendjemand schläft hier immer aufgrund der rollenden Schichten.

Die Kammer stellte sich als angenehme kleine, aber recht geräumige Wohnung heraus. Sehr komfortabel, eine riesige Koje, mehr als genug Platz für die nächste Woche. Mit meinen Passagier-Kollegen machte ich mich auch gleich bekannt, Andreas – ein sehr angenehmer Mitfahrer.

Auf der Kammer lagen zum Glück ein paar hilfreiche Hinweise für die Gegebenheiten und das Verhalten an Bord.

12:00 gab es das erste Mittagessen, und wir sahen auch gleich den Koch: „Just call me Cookie!“ Das Essen hier an Bord war nicht aufregend, aber all die Tage sehr lecker und wirklich haltvoll. Also abgenommen haben wir in der Zeit nicht.

Währenddessen wurde das Schiff beladen. Container um Container wurde auf dem Schiff verstaut. Alles war erst mal ungemein aufregend, neu und einiges noch unverständlich. Das Schiff rumpelte und wackelte, dabei waren wir noch gar nicht auf Fahrt. Nach 16:00 waren wir dann endlich so weit, daß die BIANCA RAMBOW mit uns an Bord ablegte.

MERKE: Zeitangaben zur Fahrt sind nicht mehr als grobe Richtwerte. Man muss wirklich einigermaßen flexibel sein.

Dann ging es aber nun wirklich und endlich los. Und ich war mit auf dem Schiff, welches mit einem beeindruckendem Tempo den Hafen verließ. Die Kranreihen wurden schnell immer kleiner. Irgendwann war nur noch Wasser um uns herum.

Beim Abendbrot lernten wir dann auch die Crew kennen, zumindestens erst mal die Offiziere. Die Passagiere saßen in der Messe mit dem Kapitän und dem Chief am Tisch. Kapitän Plett war ein wenig kurz angebunden – manche Fragen der Passagiere kommen offenbar immer wieder. Eigentlich macht er hier nur seinen Job.

Für uns zum Glück: die Frau des Kapitäns fuhr auch mit und der Chief war neu an Bord als Urlaubsvertretung (der alte Chief verließ in Kiel an der Schleuse das Schiff). Kapitän Plett und Chief Blaauw kannten sich von früher – wodurch es zwischen den beiden viel zu erzählen gab – sehr interessant für uns! So kamen wir doch an manche Geschichte und Information, die sonst an diesem Tisch vielleicht nicht erzählt worden wäre.

MERKE: Als Passagier bist du nur mit dabei und musst deinen Platz in dem Gefüge finden.
Lieber einmal mehr gucken als fragen.

Was in solchen Fällen interessant wäre: ein kleines Büchlein häufig gestellter Fragen. Diese hängen sicher auch von der seefahrerischen Vorbildung und Erfahrung des Passagiers ab (die wir beide nicht unbedingt hatten), auf anderen Schiffen ist auch einiges anders, aber vieles gilt bestimmt allgemein. So etwas würde die Mannschaft vor den ewig gleichen Fragen schützen.

(Leider) in der Nacht durchfahren wir den Nord-Ostsee-Kanal. Viel war dadurch nicht zu sehen. Als wir ihn in Kiel wieder verließen (schon beeindruckend wie ein so großes Schiff in die Schleusenkammer manövriert wird), graute der Morgen. Auf der Ostsee ging es dann zum ersten Hafen: Helsingborg/Schweden. Dort kamen wir am Abend an. Es regnete in Strömen. Das Ent- und Beladen dauerte gerade mal 4h, und schon ging die Fahrt weiter.

In der Nacht landeten wir in Kopenhagen/Dänemark. Siehe obiger Merksatz: geplant war eine Liegezeit bis Mittag, letztendlich gefahren sind wir erst wieder in der Nacht.

Die Aufenthalte in den Häfen sind aber auch alles andere als langweilig. Und wir nutzten das Angebot zur Besichtigung der Maschine. Chief Blaauw ist solche Führungen gewöhnt: in seiner Freizeit (!) fährt und arbeitet er auf der CAP SAN DIEGO in Hamburg oder auf einem Dampf-Eisbrecher in Bremerhaven – Museumsschiffe mit neugierigem Publikum (und den ewiggleichen Fragen ... ;-)). Hier auf der BIANCA bekamen wir eine Führung durch einen durchaus faszinierenden Maschinenraum. Zum einen durch die Technik an sich (allein die Dimensionen sind für einen Nicht-Seefahrer schon beeindruckend) aber zum anderen auch durch die Sauberkeit und Ordnung. Als Maschinenbauer kenne ich Industrieeinrichtungen an Land – hier dagegen konntest du vom Boden essen! Man liest das ja immer wieder auch in anderen Berichten, aber das mit eigenen Augen zu SEHEN, ist noch einmal etwas ganz anderes.

Ich weiss nicht, wie es in anderen Schiffen aussieht. So manches Exemplar, das an uns unter welcher Flagge auch immer vorbeifuhr, sah wenigstens von außen nicht so sonderlich gepflegt aus, wie „unsere“ BIANCA.

Die Zeit in den Häfen waren, wie schon erwähnt, auch immer sehr interessant, wie riesige Wimmelbilder. Mit jedem neuen Hafen stieg das Verständnis über all das Be- und Entladen, viele Aktivitäten, die gestern noch seltsam anmuteten, bekamen ihren Sinn. Schauen, beobachten, und dann eben auch wieder fragen. Hier war uns auch der Auszubildende eine sehr große, freundliche und geduldige Hilfe.

Ich lernte das Prinzip des Container-Anlieferns, -Aufnehmens und -Stapelns kennen – riesige Bauklötze, die auch bei Wind und Mistwetter aufgeladen und abgeladen werden. Arbeiten mit viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Gut, wenn man dabei in einem Kran sitzen kann, dessen Fahrerkabine sich stets über dem Container befindet. Schwieriger, wenn man in der Kabine an Land sitzt und der Container dann im Schiffsbauch oder hinter anderen Containern verschwindet. Und dabei muss das Ganze noch schnell gehen.

Genauso das Anliefern der Container: entweder mit den hochbeinigen Portalstaplern (mit dem Fahrerhaus mehrere Meter über der Erde) oder mit kleinen Krangreifern. Die Häfen, die wir anfahren, unterschieden sich da sehr. Das reichte von echt gigantischen Dimensionen und Ausstattungen wie Bremerhaven oder gar Hamburg, über noch recht große wie Kopenhagen, bis zu eher kleinen „Poststationen“ wie Halmstad/Schweden oder Skagen/Dänemark.

Fakt ist, überall ist die Arbeit im Hafen keine einfache, durchaus verantwortungsvoll und fordert neben Sorgfalt und Ausdauer auch echt Können.

So wurde die Zeit an Bord eigentlich nie lang. In den Häfen sowieso, aber auch auf See war es kaum langweilig. Oft ging die Route recht nah an Land vorbei. Darüberhinaus sieht man auf der

vielfahrenen Ostsee immer wieder vorbeifahrende Schiffe. Daher

MERKE: Auf dem Schiff ist definitiv ein eigenes Fernglas und ein Handy mit Navigations-App hilfreich, sowie ein gutes, dickes Buch.

Die BIANCA RAMBOW ist ein Feeder-Schiff, im Prinzip also eine Art Container-Lieferdienst in einem für Hochsee-Schiffe recht kleinen Gebiet. Die Fahrten sind nicht sehr lang, immer ungefähr eine Woche, die Häfen im Prinzip immer die Gleichen, was die Fahrten sehr überschaubar macht. Aber für einen Passagier optimal, der die Mitfahrt auf einem Containerschiff einfach mal kennenlernen und ausprobieren will.

Die Liegezeit in Skagen/Dänemark, dem nördlichsten Hafen Dänemarks, nutzten wir auch mal zu einem richtigen Landgang. Ein schöner Fußweg durch einen hübschen Ort mit einem recht großem Fischerei-Hafen (oh ja, man hat gerochen, womit sich hier beschäftigt wird).

Dann ging es noch weiter nach Norden, nach Fredrikstad/Norwegen. Das war eine sehr interessante Fahrt durch die Schären vor der Stadt. Wenn man bedenkt, dass so ein Schiff wie die BIANCA eben nicht so wendig wie ein Kleinwagen ist, muss man das Führen eines Fahrzeugs in dieser Gegend echt können. Dazu noch ohne Lotse, denn Kpt. Plett hat den Lotsenschein für einige der Häfen, die das Schiff befährt.

Von Fredrikstad ging es dann auf der Nordsee zurück nach Bremerhaven. Das Wetter war uns gnädig, die Wellen waren sehr moderat. Wirklich Seegang und auch einen kleinen Sturm mit Regen, Blitz und Donner erlebten wir dagegen fast am Ende der Reise in Bremerhaven selbst. So sehr, dass sogar mal für ein paar Minuten das Laden eingestellt wurde.

Eigentlich waren wir hier am Ende unserer Reise. Aber das Schiff sollte nun noch nach Hamburg weiterfahren, „und wenn Ihr Lust habt, könnt Ihr mitfahren.“ Aber klar doch, gerne!

Die Elbmündung erreichten wir so gegen 9:00, so dass wir die Fahrt auf dem (wirklich anfangs sehr breiten) Fluss bei Tageslicht genießen konnten. Einschließlich einer Einfahrt in Hamburg bis zum Containerterminal Tollerort, dem letzten, direkt vor der Stadt. Wunderbar. Noch die Krönung der Reise!

Es war eine Woche, in der ich sehr viel gesehen, erlebt und gelernt habe, wovon ich zuvor bestenfalls eine vage Ahnung hatte. Eine Woche, die sich wirklich gelohnt hatte, und die ihr Geld und ihren Aufwand durchaus wert war.