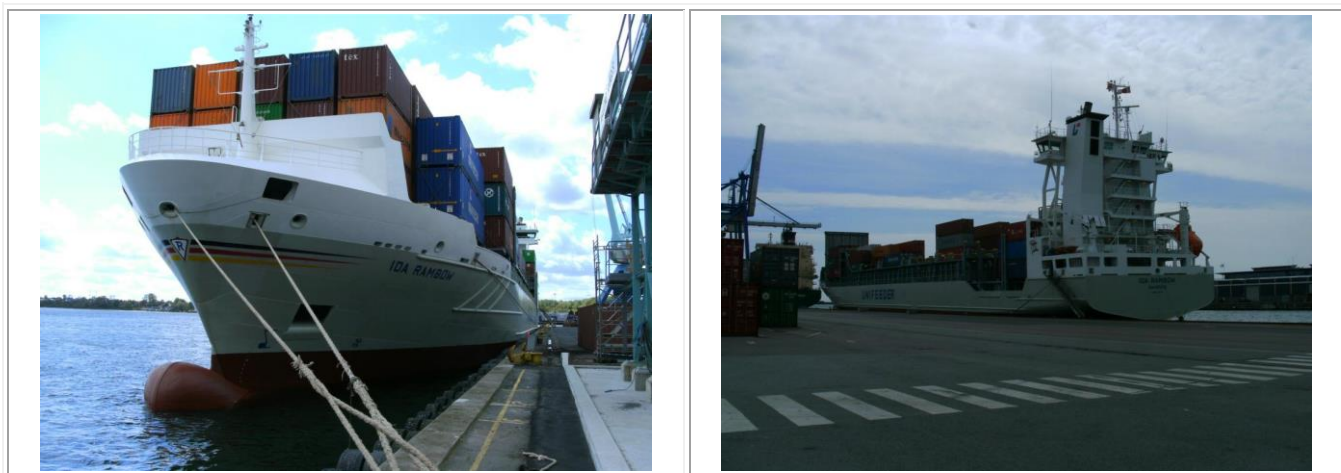


**\* Kursänderung mit 18kn \***  
**Tages-Berichte 'Frachtschiffreise mit Ida Rambow'**



Als Autor dieser Berichte und Gründer des Seglerstammtisches bin ich seit mehr als 30 Jahren der Sportschiffahrt verbunden. Auf zahlreichen Törns mit SY, Segelschonern, Plattbodenschiffen und 'Vollschiffen' (Sedov, Khersones) habe ich die unterschiedlichsten Reviere befahren. In den vergangenen Jahren ist mir das Thema 'Berührungspunkte zwischen Berufs- und Sportschiffahrt' besonders wichtig geworden. Um den seemännischen Alltag und die Sicht von der Brücke eines 'Berufsschiffes' aus in selbst befahrenen Gewässern mitzuerleben, habe ich mich für eine Frachtschiffreise eingebucht auf dem Container-Frachtschiff 'Ida Rambow'. Ich bin voller Erwartungen auf die Fahrt von Hamburg, elbabwärts, durch den NOK zu verschiedenen Häfen in der Ostsee und zurück.

**Fr, 11.05.2012**

Vor der Einschiffung habe ich mir noch auf der Meile des Hamburger Hafen-Geburtstages (wird immer größer !) ein Fischbrötchen gegönnt. Danach Fahrt über die Köhlbrand-Brücke zum Waltershofer Hafen, Erledigung der Formalitäten am Gate, Parken des Autos und Gang an Bord der 'Ida Rambow'. Nach Bezug der sehr komfortablen Kammer (mit separatem Wohn-Bereich und Nasszelle) folgten erste Gespräche mit dem Kapitän auf der Brücke; danach gab's Abendessen. Das Schiff wird zZ mit Containern beladen: dies sind schon beeindruckende Vorgänge, hinter denen eine gewaltige Logistik-Aufgabe steckt.

Ansonsten ist Eigen-Initiative mit gebührender Vorsicht gefragt; Animation gibt es hier nicht, es herrscht Seemanns-Alltag und keine Kreuzfahrt-Atmosphäre !

Um 22,15h wird die 'Ida Rambow' umgesetzt vom 'Burchardkai' im Waltershofer Hafen zum Container-Terminal 'Altenwerder' im Köhlbrand. Der Hafentotse und der Kapitän steuern das Schiff mit den 3 'Joysticks' (Maschine, Ruder und Bugschraube) mit der Backbordseite an den Kai., fest nach 1 Std. Danach werden die Ladevorgänge hier fortgesetzt.

### **Sa, 12.05.2012**

Um 06,00h wird die 'Ida Rambow' erneut umgesetzt, diesmal zum Terminal 'Tollerort'. Mittags ist die Rückkehr zum Terminal 'Burchardkai' geplant, bevor nachmittags das Auslaufen aus dem Hamburger Hafen vorgesehen ist: Ziel Fredericia (DK); Fahrtroute elbabwärts, NOK, Kieler Bucht, Großer Belt; vorgesehene Ankunft So 15h.

Die Besatzung der 'Ida Rambow' besteht aus 15 Mitgliedern: Kap., I.WO, II.WO, III.WO und Masch.Chief, Bootsmann, Mannschaft, 2 Azubis. Kap., Masch.-Chief und Azubis kommen aus D, ansonsten sind an Nationalitäten Rußland, Litauen und Phillipinen vertreten.

Um 16,30h verlässt die 'Ida Rambow' den Hamburger Hafen und steuert 3 h elbabwärts nach Ri Nordsee. Von der ca. 23 m hohen Brücke werden bei der Fahrt Blankenese und dann die Elbufer beobachtet. Die AIDA BLUE und AIDA SOL begegnen uns. Bei NW-Wind 5-6bft wird die 'Ida Rambow' unter Lotsen-Begleitung (wie bei sämtlichen Manövern im HH-Hafen auch) in die NOK-Schleuse Brunsbüttel gesteuert. Der NOK-Lotse und 2 Steuermänner, die im NOK das Ruder übernehmen, kommen an Bord. Um 21,30h beginnt die Kanal-Durchfahrt mit max 7,5kn.

### **So, 13.05.2012**

Nach der NOK-Durchfahrt erreicht die 'Ida Rambow' Kiel-Holtenau gegen 04,15h. Um 05,15h liegt Kiel-Leuchtturm querab und die Fahrt wird Richtung Südspitze Langeland bei NW-lichem Wind 6bft mit 14kn fortgesetzt. Die Sicht ist sehr gut und die Sonne kommt über den Horizont.

An der Südspitze von Langeland wird der Kurs für die Fahrt in den Großen Belt geändert. Die Die Große-Belt-Brücke wird erreicht und gegen 12h wird an der Nordspitze von Fünen Kurs W gen Fredericia angelegt; der Hafen wird um 14,15h erreicht: Anlege-Manöver mal ohne Hafenlotse ('HALO').

Die Stadt hat den Charakter einer typischen dänischen Hafenstadt: heute am Sonntag sind die Fußgängerzonen leergefegt, nur der Discounter-Markt 'fakta' ist geöffnet. Sehenswert sind die Festungsanlagen, die offensichtlich seinerzeit die Meeres-Durchfahrt in den Kleinen Belt schützen und verteidigen sollten.

Nach den Ausladearbeiten beginnt abends die Weiterfahrt nach Kopenhagen. Der dortige Hafen muß bis Mo-Morgen 6h erreicht werden. Ablegen in Fredericia um 22,30h; Fahrtroute südlich Samsö ins Kattegat-Fahrwasser, dann nördlich Seeland vorbei nach Süden in den Öre-Sund. Kopenhagen fest um 05,30h.

Während der Fahrt habe ich ausgiebig auf der Brücke die anderen Schiffsbewegungen beobachtet und die Vorzüge von AIS, Radar, jeweils untereinander mit GPS und elektronischer Seekarte gekoppelt, im praktischen Gebrauch bewundert.

### **Mo, 14.05.2012**

Nach dem Frühstück habe ich einen Landgang nach Kopenhagen unternommen: 3 S-Bahn-Stationen von Nordhavn bis Hbf, Fußmarsch am Tivoli vorbei durch die noch verschlafene Haupt-Fußgänger-Meile zum Store Nyhavn; danach vorbei am Fähr-Kai zum Amalienborg-Schloß mit Wachwechsel-Beobachtung, Kaffeepause in der Storegade, Fußmarsch durch die Store Kongensgade und mit der S-Bahn zurück. In Kopenhagen wird an einer U-Bahn gebaut, mit den entsprechenden zahlreichen Baustellen überall in der Innenstadt. Auf dem Freihafen-Gelände habe ich ein freies WiFi in der 'Crew-Corner' der CMP (Copenhagen-Malmö-Port-Gesellschaft) zum Hochladen von Dateien entdeckt.

Nachmittags hat mich der Eng.-Chief durch die Maschinen-Räume geführt: es ist einfach überwältigend, diese Anlagen zu sehen. Die Maschine ist 24Std-wartungsfrei und wird computerüberwacht und -gesteuert. Sie hat ca. 12000 PS, die Tanks fassen bis 700 to Schweröl, der Verbrauch bei voller Fahrt liegt ungefähr bei 1 to/h.

Die 'Ida Rambow' hat eine eigene Trinkwasser-Aufbereitungsanlage mit einem 3-Kammer-System. Ansonsten habe ich die zig anderen Aggregate, die Antriebswelle, die Ruderanlage und die Auspuffanlage bestaunt.

Ab 18h führt uns die Fahrt nördlich um Seeland herum nach Kalundborg. Die dortigen Löscharbeiten sind für Di-Morgen geplant. Hier werden in erster Linie 'Tank-Container' gelöscht, die Lösungsmittel-Flüssigkeiten für eine dort ansässige Firma zur Weiterverarbeitung enthalten.

### **Di, 15.05.2012**

Ab 10h geht die Fahrt weiter südlich und westlich um Samsö herum nach Aarhus, das um die Mittagszeit erreicht wird. Der dortige Aufenthalt ist bis in die Abendstunden geplant. Daher ist ein Landgang möglich; leider ist die Entfernung zur City ca. 3,5km, da fast die gesamten vorgelagerten Hafenanlagen umrundet werden müssen.

Aber diese 'Wanderung' mit einem Gang durch die belebte Fußgängerzone und angrenzende Altstadt-Gassen lohnt sich und verschafft die nötige Bewegung. Allerdings gibt es auch an Bord durch das ständige Treppensteigen über die 6 Etagen (Decks) entsprechend 'Auslauf'.

Wieder zurück an Bord legt die 'Ida Rambow' beladen mit 507 Containern um 19,30h ab mit Ziel Fredericia, Entfernung 52sm. Dies ist bei 17-18kn Fahrt noch vor Mitternacht geschafft.

### **Mi, 16.05.2012**

Nach Beendigung der Ladearbeiten beginnt die Heimreise nach HH und damit nähert sich auch das Ende meiner Frachtschiff-Reise.

Abfahrt Fredericia 07h, **und dann kommt vor der Kursänderung an der Nordostspitze Fünens die Titel-Situation:** 2 Frachter kommen von Steuerbord her in Sicht, Fahrtrichtung Großer Belt - Kattegat. Die 'Ida

Rambow` erscheint ausweichpflichtig. Aber es steht ja eine Kursänderung nach Steuerbord, also in die Richtung, aus der die zwei Frachter kommen, an, bevor die Kurslinien der Frachter gekreuzt werden. Nur das wissen die Kapitäne auf den Frachtern natürlich so nicht. Also greift einer von den beiden Kapitänen zum Mikrofon und spricht die ‚Ida Rambow` an. Unser Kapitän erläutert die vorgesehene Kursänderung und leitet sie bereits jetzt, vor Erreichen des Wegepunktes, ein: mit 18kn Fahrt schwenkt die ‚Ida Rambow` in Richtung Großer Belt ... und für die Frachter-Kapitäne ist die Welt wieder ok. Dank AIS können solche Situationen sofort geklärt werden; ich bin von dieser Art Nutzung moderner Navigations- und Kommunikationseinrichtungen begeistert !

Passieren der Große-Belt-Brücke 10h, Südspitze Langeland 12h, NOK-Schleuse Kiel 16h.

Das Wetter war klar, sehr windig (Kieler Bucht 8bft von vorne), teils Regen-Schauer. Vom Wellengang war auf der 'Ida Rambow' so gut wie nichts zu spüren. Ich habe mich auf der Brücke ausgiebig mit der Radarpeilung von kleinen Objekten (Fischerboote oder SY, die nur vereinzelt unterwegs sind) beschäftigt.

Jetzt beginnt die NOK-Durchfahrt (ca. 7 Std), die ich teilweise bei Helligkeit erleben kann. Der Kanal-Lotse und 2 Steuerleute sind schon an Bord. Dies ist für Schiffe der Größenordnung der 'Ida Rambow' (Verkehrsklasse 5) vorgeschrieben. Interessant sind die Fahr-Regeln im NOK und die Signalisierung in den 'Weichen' (verbreiterte Ausweichstellen für Begegnungen).

Brunsbüttel-Schleuse kann um 00,30h verlassen werden; HH Hafen CCT (Container-Terminal Tollerort) fest um 03,30h.

**Do, 17.05.2012**

Heute endet für mich die Reise auf der 'Ida Rambow'. Es war für mich eine 'Studienreise' mit sehr interessanten Tagen, die mir beeindruckende Einblicke in das Seemannsleben und die nautischen und seemännischen Bordabläufe gewährt haben. Die Fahrtstrecke von HH, elbabwärts, NOK, Kieler Bucht, Großer Belt, Fredericia, Kopenhagen, Kalundborg, Aarhus, Fredericia und zurück nach HH mit insgesamt 793sm führte bei unterschiedlichen Wetterlagen durch ein mir bekanntes Revier; dies war so beabsichtigt.

Die 'Ida Rambow' ist ein modernes, gut ausgestattetes Schiff, das einen ausgezeichneten Komfort für Frachtschiff-Passagiere bietet. Der Kapitän ist mir keine Antwort schuldig geblieben, die Mannschaft war immer freundlich und hilfsbereit. Ich habe mich wohlgefühlt

**feS -.-.-.**