

## Passenger for HANNA

### Mein Reisebericht

Am 29.07.2017 sollte es für mich an Bord gehen: Eine Woche auf dem Frachtschiff HANNA von Hamburg über Göteborg, Helsingborg, Oslo und wieder zurück nach Hamburg.

Anfangs habe ich mir natürlich auch die Frage gestellt, was macht man eine Woche auf einem Containerschiff, ohne jegliche Unterhaltungsmöglichkeiten? Denn eine Reise auf dem Containerschiff lässt sich kaum mit einer Reise auf dem Kreuzfahrtschiff vergleichen.

Der Unterschied macht sich schon bei der Anreise bemerkbar. Am 28.07.2017 bekam ich die Info von der Reiseagentur, dass die Abfahrt sich um 2 Tage, auf den 31.07.2017 verzögert, da der Fahrplan noch geändert wurde. In der Seefahrt treten kurzfristige Fahrplanänderungen, beispielsweise aufgrund von der Wetterlage oder den freien Liegeplätzen am Hafenterminal, häufig auf und so war die Verspätung keine Überraschung. Nachdem der Kapitän mir noch telefonisch die genauen Abfahrtszeiten gegeben hatte, konnte es dann endlich losgehen.

Am Containerterminal Altenwerder in Hamburg um 16:30 Uhr meldete ich mich als Passagier für die HANNA an und ein Shuttlebus brachte mich direkt zum Schiff. Im Vergleich zu den Mega-Frachtern sieht die HANNA wie ein kleines Segelboot aus. Wenn man jedoch direkt davorsteht, wirkt auch sie sehr groß.

Die HANNA ist 134 m lang, 23 m breit, fährt eine Maximalgeschwindigkeit von 18,5 Knoten, kann ca. 860 Container an Bord laden und fährt unter zyprischer Flagge.



*M/V HANNA*

Der Kadett an Bord entdeckte mich sofort und brachte mein Gepäck über die steile Gangway auf das B-Deck, auf dem meine Kabine lag. Eine kleine Einzelkabine, mit eigenem Badezimmer, einer kleinen Sitzecke, Kühlschrank und einer Luke mit Blick aufs Wasser. Der Kadett ließ mich dann auch schon wieder allein, da er Schicht hatte und für die Kontrolle der Gangway eingeteilt war. So hatte ich genug Zeit zum Auspacken und einräumen in die vielen Schränke, bevor der zweite Offizier mich zum Abendbrot und zur kurzen Rundführung über das Schiff abholte.



*Die Einzelkabine*

Auf dem sogenannten „Poopdeck“ befindet sich die Küche, die Mannschaftsmesse und die Offiziersmesse, in der das Essen eingenommen und teilweise auch die Freizeit verbracht wird.

In der Mannschaftsmesse hält sich die Mannschaft auf, die an Bord der HANNA aus sechs Filipinos (inkl. dem Koch „Cookie“) besteht, die teilweise schon seit Oktober 2016 auf der HANNA anheuern. In der Offiziersmesse gab es einen Tisch für die Passagiere und einen für die ukrainischen/russischen Offiziere (bestehend aus Captain, Chief Officer, 2. Officer, Chief Engineer, 2. Engineer und Kadett). Das Essen war kein kulinarisches Highlight, trotzdem hat es mir immer sehr gut geschmeckt und es gab auch Alternativen, wenn ich mal ein Gericht nicht mochte. Meistens gab es morgens Spiegeleier mit Speck, mittags und abends lecker gewürztes Fleisch mit einer Beilage (Reis oder Kartoffel) und Salat.

An Bord der HANNA haben zwei Passagiere Platz. Mein Mitreisender Ralph (70 Jahre) ist früher selbst zur See gefahren und konnte mir immer die spannendsten Seefahrer-Anekdoten und lustigsten Witze erzählen.



*Ralph, Ich und ein Teil der Besatzung*

Nachdem der zweite Offizier uns mit den meisten Sicherheitsvorkehrungen vertraut gemacht hatte, wie z.B. den Rettungsbooten und dem Verbot bei Lade- und Löschvorgängen im Hafen unter schwebenden Containern herzulaufen, waren wir wieder auf uns gestellt. Da man nicht ohne Weiteres das Hafengelände betreten darf, beschäftigte ich mich zunächst damit die Lade- und Löschvorgänge zu beobachten. In Hamburg werden für das Löschen und

Festmachen der Container die Hafenmitarbeiter eingesetzt. In den anderen Häfen waren die Filipinos dafür zuständig.

Spätabends verließen wir dann den Hamburger Hafen über die Elbe in Richtung Nordsee. Das war ein ganz besonderer Moment. Die glitzernde Skyline Hamburgs wurde immer kleiner und kleiner und tauchte letztendlich in die schwarze Nacht.

Da der ganze Tag so aufregend war schlief ich trotz der Motorengeräusche schnell ein und verschief auch prompt das Frühstück. Der nächste Tag war der sonnigste und wärmste der ganzen Reise. Sofort nach dem Aufstehen erkundete ich erstmal das Schiff. Im vorderen Bereich, am Bug des Schiffes, befinden sich die Anker und Leinen für das Festmachen im Hafen. An Steuerbord- und Backbordseite des Schiffes sind schmale Gänge wodurch man das ganze Schiff umrunden kann. In der Mitte befindet sich natürlich die Ladung, die bei der HANNA aus Container verschiedenster Arten bestand.



*Sonniger See-Tag*

Da wir einen See-Tag hatten, plante die Mannschaft mit Erlaubnis des Captains ein BBQ. Pünktlich um 11:30 Uhr trafen Ralph und ich uns zum Mittagessen auf dem A-Deck, wo die Filipinos einen Grill aufgestellt hatten und schon fleißig grillten. Es gab überwiegend Fleisch (Grill-Fackeln,

Hähnchenflügel und Kotelett), dazu Kartoffeln und Salat. Der Captain und die Offiziere sponserten die erfrischenden Kaltgetränke. Abschließend hatte der Cookie noch einen hervorragenden Schokoladenkuchen aufgetischt. Danach war ich erstmal satt!

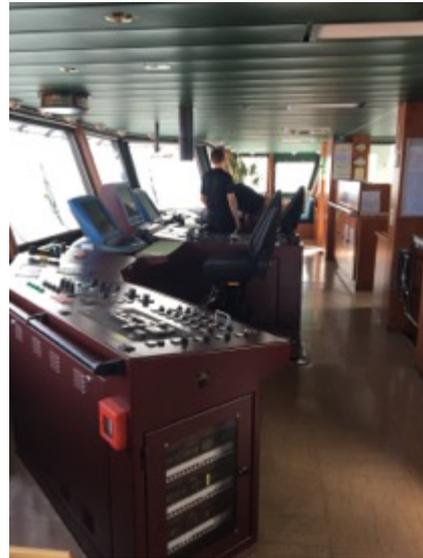


*BBQ*

Bei dieser lockeren Atmosphäre mit Musik und Essen kamen wir auch mit der Mannschaft und den Offizieren ins Gespräch.

Es kommt eher selten vor, dass Mädels in meinem Alter (25 Jahre) eine Frachtschiffreise buchen und daher waren alle sehr daran interessiert, warum ich mir gerade diese Reise ausgesucht hatte. Durch meinen Job als Speditionskauffrau im Bereich Luft- und Seefracht habe ich einen direkten Bezug zu der Thematik und wollte die Seefahrt hautnah erleben. Den Mittag verbrachten Ralph und ich mit dem zweiten Offizier und dem Kadett auf der Brücke, auf der sich alle wichtigen nautischen Geräte zum Manövrieren des Schiffes befinden, wie z.B. der Fahrstufenregler, Radarbildschirme, Kommunikationseinrichtungen oder Steueranlage. Auch die Seekarten konnte ich bis ins Detail studieren und uns wurde erklärt, dass nicht nur die Meere und Küsten aufgezeichnet sind, sondern beispielsweise auch jedes bekannte Leuchtfeuer mit Kennung (Boje, blinkt in

15 Sekunden, zweimal) oder auch Wracks eingetragen sind. Der zweite Offizier war u.a. für die Korrekturen der Seekarten zuständig.



*Die Brücke*

Nachdem der zweite Offizier seine Schicht beendet hatte, zeigte er Ralph und mir das „Sonnendeck“ am Schiffsbug, meinen Lieblingsplatz auf der HANNA. Über eine etwas rostige Leiter kletterten wir auf das türkise Deck und sobald ich oben war, hatte ich ein Gefühl von Freiheit (vergleichbar mit Jack und Rose in „Titanic“). Die Sonne wärmt die Haut und die Seeluft hat etwas unvergleichbar Erfrischendes.



*Das „Sonnendeck“*

Macht aber auch ganz schön hungrig und um 17:30 Uhr war zum Glück auch schon wieder Essenszeit. Das Abendbrot bestand

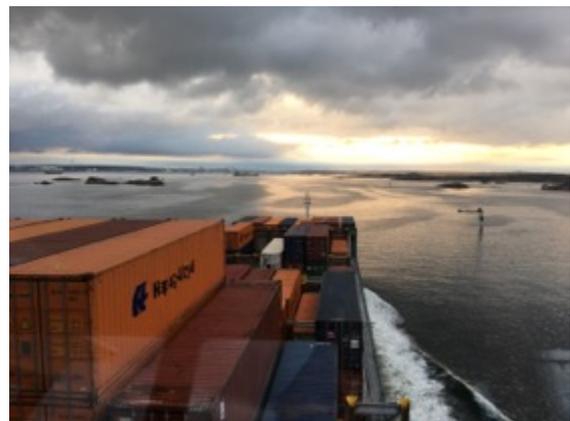
aus den Resten vom Mittagessen, also wurde quasi nochmal gegrillt. Gegen Abend statteten wir dem Chief Officer noch einen Besuch auf der Brücke ab und er erklärte uns auch noch ein paar Dinge. Ich durfte sogar das Schiff lenken und den Kurs über die Steueranlage ändern. Wer kann schon von sich behaupten mal ein Frachtschiff gesteuert zu haben?



*Abendstimmung*

So ein Tag auf dem Frachtschiff geht schnell vorbei und da ich am nächsten Tag sehr früh aufstehen wollte, um das erste Einlaufen in den Hafen von Göteborg zu beobachten, ging ich zeitig ins Bett. Um 03:30 Uhr klingelte der Wecker. Um 05:00 Uhr sollte der Lotse an Bord kommen und das wollte ich nicht verpassen. Der Captain löste den zweiten Offizier um 04:00 Uhr ab und so hatte ich die Chance alle meine Fragen an den Captain zustellen. Es kann z.B. durchaus passieren, dass Ladung über Bord geht und gerade bei Schiffen, die Holz transportieren, kann es bei starkem Seegang dazukommen, dass sich die Ladungssicherung löst und das Holz ins Meer fällt. Der Captain hatte aber noch nie Ladung verloren. Wenn das Schiff einen bestimmten Bereich in Hafennähe durchfährt, muss der „Pilot“ (Lotse) angefordert werden. Der Captain kann für einige Häfen eine Art Lizenz bekommen, so dass er ohne Hilfe einlaufen darf. Manchmal ist es aber auch zwingend vorgeschrieben, dass ein Lotse an Bord ist.

Auf die Minute genau konnte ich das Lotsen-Boot am Horizont erkennen und nach mehreren (sehr spektakulären) Versuchen, kletterte der Lotse über die Strickleiter an Bord. Das war schon fast filmreif! Im Stillen beobachtete ich die Einfahrt nach Göteborg und das Anlegemanöver. Der Lotse kommuniziert mit dem Hafen über Funk auf schwedisch, leider habe ich davon nichts verstanden. Sobald wir der Captain das Schiff zum Anlegeplatz manövriert hatte, ging ich runter zum Frühstück. Es gab Spiegeleier mit Würstchen und da Spiegeleier nicht zu meinen Leibspeisen gehört, verzichtete ich und aß stattdessen nur ein Brot.



*Einlaufen in Göteborg*

Ein aufregender Tag stand uns bevor denn Ralph und ich wollte von Bord gehen und uns die Stadt angucken. Doch vorher kamen wir noch auf die glorreiche Idee, ein bisschen auf dem Terminal „spazieren“ zu gehen, um uns das Schiff auch nochmal von Land anzuschauen und uns die Beine zu vertreten. Wir gingen also die steile Gangway runter und schossen seelenruhig Fotos vom Heck der HANNA. Allerdings stellte sich heraus, dass dies keine gute Idee war, denn der Chief Officer folgte uns, gab jedem von uns einen Helm und machte uns klar, dass Spazieren am Terminal nicht erlaubt sei. Beim Mittagessen hielt uns der zweite Offizier noch eine Standpauke und ich entschuldigte mich für die Unannehmlichkeit. Natürlich hat die Besatzung besseres und wichtigeres zu tun, als die Passagiere wieder einzufangen.



*Blick vom Terminal*

Gegen Mittag baten wir den zweiten Offizier um einen Shuttle zu bestellen. Wir wollten nicht noch mehr „Ärger“ bekommen.

In Hamburg hatte ich bereits Euros in Schwedische Kronen gewechselt, da man häufig nur mit dem Taxi vom Hafengelände in die Stadt fahren kann. Aber ein Bus der örtlichen Seemannsmission sammelte uns und zwei Filipinos ein und brachte uns zur Mission. Auch das war alles andere als in Ordnung, wie die Mitarbeiterin der Mission dem Captain mitteilte. Passagiere sollten nicht mit deren Shuttle-Bus fahren. Nach einer kurzen Diskussion war alles doch nur halb so wild und die Mitarbeiterin beschrieb uns noch den Weg mit dem Bus in die Stadt und duldete auch, dass wir gemeinsam mit der Crew im „Missions-Shuttle“ zurück zum Hafen fahren konnten.

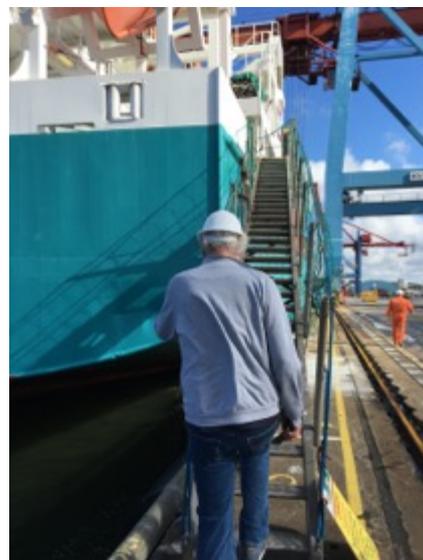
Der Captain bestand darauf uns zur Bushaltestelle zu bringen und so langsam bekamen wir das Gefühl, dass die Besatzung uns zutrauen würde, dass wir (wieder) ausbüxten. Denn als wir durch die Innenstadt liefen, bekamen wir Anrufe und Nachrichten, wann wir wieder an der Seemannsmission zu sein hätten. Natürlich waren wir, nach unserem Stadtbummel pünktlich zurück und hatten sogar noch Zeit um dort ein schwedisches Bier zu trinken.

Die Seemannsmission ist für viele Seefahrer eine willkommene Abwechslung

zum Schiffsalltag. Oftmals sind die Seeleute Monate an Bord und können nur in den Missionen mit ihrer Familie in der Heimat über das Internet sprechen. Zudem gibt es dort häufig eine Möglichkeit um Sport zu treiben oder Kleinigkeiten einzukaufen.

Der „Missions-Shuttle“ brachte uns zum Port Entry zurück, dort mussten wir uns mit unseren Reisepässen anmelden, um wieder zum Schiff zurückzukommen. Es handelt sich um eine Sicherheitsvorkehrung, so dass keine unbefugten Personen das Hafengelände betreten können.

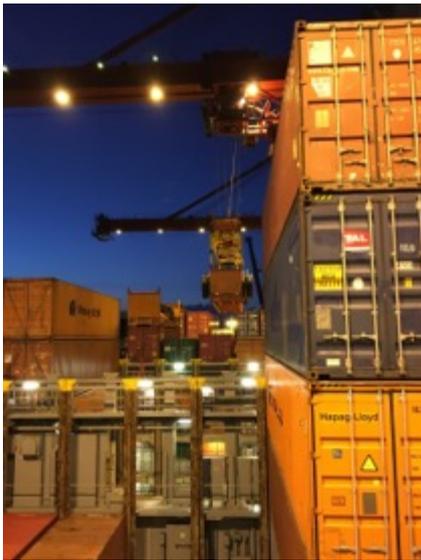
Als ich an der Reihe war, sagte der Beamte nach 10-minütiger Suche in seinem Computer-System: „Not on the list.“ Ich wurde gleich nervös, denn Ralph und ich hatten vorher herumgealbert, dass wir von Göteborg mit dem Flugzeug wieder nach Hause fliegen müssten, weil wir das Schiff verpassen würden. Ich rief den zweiten Offizier zum Schalter, um die Sache zu klären. Dieser sagte nur: „Passenger for HANNA“. Der Beamte suchte wieder im Computer nach meinen Daten und nach gefühlten Stunden nickte er und druckte mein Ticket für den zweiten Shuttle-Bus zum Schiff aus.



*Gangway zum Schiff*

Als wir endlich wieder auf dem Schiff waren und wir schnell noch etwas gegessen hatten, konnten Ralph und ich uns in aller

Ruhe die Ladevorgänge beobachten. Wenn man daran Interesse hat, kann es schon sehr spannend sein, wie die verschiedenen Container auf das Schiff verladen werden. Es waren nicht nur Standard-Container an Bord, sondern auch viele Kühlcontainer, Tankcontainer und Flatracks mit Projektladungen. Den Inhalt der Container kennt die Besatzung nicht, es sei denn es handelt sich um Gefahrgut. Dann muss das Schiff natürlich für den Ernstfall vorbereitet sein.



*Ladevorgang*

Sobald die Verladung abgeschlossen war und wir das „GO“ für die Abfahrt hatten, machten die Filipinos, mithilfe der Hafentarbeiter die Leinen los. Wir legten nur ungefähr einen Meter von der Pier ab, bis das Kommando rückgängig gemacht wurde und die Leinen wieder festgemacht wurden. Was war denn nun schon wieder los? Nikko, der philippinische „Able Seaman“, kam zu uns und erzählte, dass es einen Feueralarm am Schiffsbug gegeben hätte und das Rauch aufgestiegen wäre. Man müsste jetzt erstmal die genaue Ursache herausfinden. Die Besatzung lief eilig über das Schiff und Ralph und ich standen erstmal ratlos rum und spekulierten, was passiert sein könnte. Irgendwann ging der Lotse von Bord und ich hatte schon die Befürchtung, dass wir heute nicht mehr losfahren würden und dass ich eventuelle doch einen Rückflug

von Göteborg nach Hamburg buchen müsste.

Nach einiger Zeit kam Nikko wieder und sagte, dass der Bow Thruster (das Bugstrahlruder, zur Seitwärtssteuerung) kaputt ist und deswegen der Alarm losging.

Der defekte Bow Thruster hat zur Folge, dass das Schiff nicht mehr seitwärts steuern kann und wir somit für die weiteren Häfen einen Schlepper benötigen. Für die Reederei ist das natürlich mit hohen Zusatzkosten verbunden, aber ohne die Steuerung ist das Anlegen in den Häfen nicht möglich.

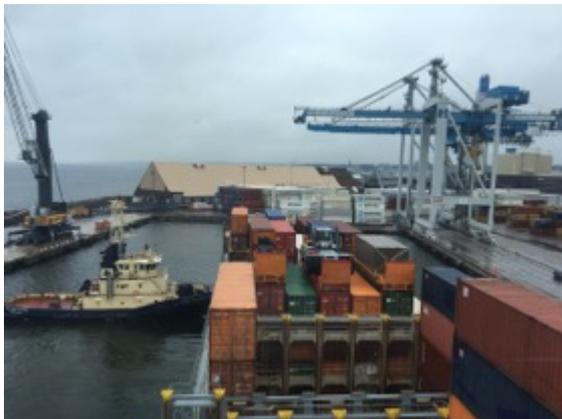
Als nächster Hafen stand Helsingborg auf dem Fahrplan. Da die Strecke zwischen Göteborg und Helsingborg nur 98 Meilen beträgt und wir erst gegen 16 Uhr anlegen konnten, lagen wir noch bis 15 Uhr kurz vor Helsingborg auf Reede. Bei meinem Schiffsrundgang kam ich gerade am Bug an, als der Anker heruntergelassen wurde. Drei der Filipinos sind für diese Arbeit eingeteilt. Einer steht in Funkkontakt mit dem Captain, der anweist wie weit die Ankerkette runtergelassen werden soll. Die beiden anderen Filipinos kümmern sich um das Herablassen, das abhängig von Wind, Wetter, Wellen und Strömung ist. Nicht nur der Anker dient zum Festmachen, sondern auch die schwere Kette spielt dabei eine wichtige Rolle. Das Runterlassen des Ankers ist furchtbar laut und überall fliegen Rostpartikel rum. Ohne Schutzbrille und Oropax geht da gar nichts.



*Schiffsbug, Ankerwinde*

Bis zur Einfahrt in den Hafen hatte ich endlich Zeit für mein Buch gefunden und den besten Kaffee der Welt. Eigentlich gibt es für die Besatzung und die Passagiere in der Messe immer eine Thermoskanne mit frischem Kaffee. Wenn man sich allerdings mit dem zweiten Offizier gutstellt, so kriegt man auch auf der Brücke einen extra zubereiteten Kaffee aus der guten Siebträgermaschine. Die Kaffeezeit fand dann auf der Brücke statt.

Im kleinen Hafen von Helsingborg hatten wir leider keine Möglichkeit HANNA zu verlassen und so haben wir wieder gespannt die Lade- und Löscharbeiten beobachtet, bis wir nachts in Richtung Oslo ausgelaufen sind.



*Helsingborg*

Die Nacht verlief relativ ruhig aber am folgenden Tag hatte ich das erstmal mit einer leichten Seekrankheit zu kämpfen, da der Wind und die Strömung ziemlich stark waren. Wir wollten uns aber nicht vom Wind abhalten lassen und trotzdem nach dem Mittagessen ums Schiff spazieren. Schließlich kam der Wind von Steuerbord und demnach dachten wir uns nichts dabei Backbord eine kleine Runde zu gehen. Tja, wir hatten nicht mit dem zweiten Offizier gerechnet. Er beobachtete uns schon die ganze Zeit und als wir unseren Spaziergang antraten, lief er uns nach und rief uns zurück, denn es sei viel zu gefährlich herumzulaufen. Wie zwei Kleinkinder, die ständig ausbüxen. So kann man die Besatzung auf jeden Fall auch auf Trapp halten.

Das Wetter besserte sich im Laufe des Tages und um 18 Uhr konnten wir am Horizont schon Norwegen entdecken. Auf die dreistündige Fahrt durch die Fjorde hatte ich mich besonders gefreut und tatsächlich war die Landschaft einfach nur schön. Perfekt untermalt wurde die Kulisse mit einem doppelten Regenbogen und einem gold-glitzernden Sonnenuntergang.



*Rangieren in Oslo*



*Sonnenuntergang*

Während die Besatzung den späten Abend bis in die Nacht hinein mit den „Cargo Operations“ beschäftigt waren, machten Ralph und ich uns noch einen gemütlichen Abend mit Schokolade und lustigen Geschichten.

Leider lies mich die Seekrankheit nicht komplett in Ruhe. Die Rückfahrt nach Hamburg hatte es nochmal in sich und ich verbrachte den ganzen See-Tag lesend auf der Brücke oder liegend in meiner Kabine.

Dafür wurde der letzte Tag meiner aufregenden Reise zum schönsten: Die Einfahrt nach Hamburg über die Elbe bei strahlendem Sonnenschein auf dem „Sonnendeck“.

Die Schiffsbegrüßungsanlage „Willkommens Höft“ in Wedel spielte die zyprische Nationalhymne als wir vorbeifuhren und viele kleine Boote, Segelboote, große Frachter und Tankschiffe passierten unseren Weg.



*Burchardkai, Hamburg*

Die Hamburger Skyline wird nach und nach sichtbar und während wir Blankenese und Airbus passieren sind die Containerbrücken schon zum Greifen nah. Ein besonderes Gefühl Hamburg aus einem anderen Blickwinkel zusehen.



*In Richtung Köhlbrandbrücke*

Die letzte Station der Reise: Containerterminal Altenwerder. Nachdem

Ralph und ich uns von der ganzen Besatzung verabschiedet hatten, kam schon unser Shuttlebus. Noch ein letzter wehmütiger Blick zurück zur HANNA und schon war mein Abenteuer Frachtschiffreise vorbei.



6 Tage auf hoher See. Eine unvergesslich schöne Reise.