

Ein Schoß voll Trost

Noch gut zwei Monate und ich bin 50. Zum ersten Mal fahre ich anstatt mit dem Auto mit der Bahn von Hamburg nach Travemünde – zum Finnjet-Terminal! Es wird auch das letzte Mal sein, denn eine Ära, deren Kind ich geworden bin, geht zu Ende. Trübsinnig und mit Wehmut starre ich in eine Landschaft, die ich sonst ganz anders bloß von der Autobahn wahrgenommen habe. Der Nachmittag ist düster und der Himmel voll dunkler Wolken an diesem 15. September 1997. Die "Idylle" huscht nur so vorbei, fast teilnahmslos starren die Augen auf die Auen, in meinem Kopf aber schießen Gedanken durch wie in einem Film, der versucht Erlebnisse von 30 Jahren in dieser Dreiviertelstunde irgendwie nachvollziehbar darzustellen, mit der Angst, etwas Unwiederbringliches doch zu vergessen.

Mit 14 Jahren fuhr ich als jüngster Teilnehmer einer Schüleraustauschgruppe nach Deutschland im Jahre 1961. Die Seestrecke Turku - Stockholm erfolgte mit der S/S Aallotar und die Weiterfahrt nach Deutschland durch Schweden und Dänemark mit der Eisenbahn. Damals wusste ich noch nicht, ob eine Reise nach Deutschland überhaupt noch erfolgen würde. Der Keim des Interesses war allerdings gesät.

Jahre später las ich zu Hause in Jämsänkoski in der Zeitung, dass die Reederei FINNLINES ihr Passagierschiff "HANSA EXPRESS" auf der Hansa-Linie Helsinki-Travemünde mit einem Neubau ersetzen will. Es erging ein Aufruf zu einem Namensfindungswettbewerb für das neue Schiff. Bedingung war, dass der Name das Land "Finnland" und die "Hansa-Route" einprägsam ausdrücken sollte. Nach kurzer Überlegungszeit schickte auch ich meine Teilnahmekarte mit dem Namensvorschlag "FINNHANSA" an die Reederei. - Auf der Wärtsilä-Werft wurde das neue Schiff 1964 von Frau Sylvi Kekkonen auf den Namen "M/S FINNHANSA" getauft und 1966 fertiggestellt!

Bald bekam die M/S FINNHANSA (Länge 134 Meter) noch ein Schwesterschiff, die M/S FINNPARTNER. Zu diesen zwei Finnlines-Schiffen kam letztlich noch als drittes die 1967 ebenfalls bei Wärtsilä gebaute M/S FINLANDIA der Finnlands Dampfschiffahrtsgesellschaft auf die Hansa-Route. Es ähnelte den Finnlines-Schiffen, war aber fast 20 Meter länger (153 Meter).

Ein Ferienjob im Sommer 1966 ermöglichte mir die zweite Deutschlandreise. Dieses Mal direkt über die Ostsee mit der neuen FINNHANSA drei Monate nach ihrem Dienstbeginn auf der Strecke Helsinki – Nynäshamn – Karlskrona – Lübeck – Slite - Helsinki. (Einige Jahre später fuhr sie nur noch die Strecke Helsinki – Nynäshamn - Travemünde.) Fortan bestimmten diese drei Schiffe ein gut Teil meines Lebens, insbesondere als ich 1968 (bisher) endgültig nach Deutschland kam, um mit meinem Studium zu beginnen. (Ein stundenlanger Aufenthalt der FINNLANDIA in Kopenhagen ermöglichte gar einen Abstecher zu den dänischen "Freizügigkeiten", die Deutschland noch nicht erreicht hatten, aber alle Männer reizten ...)

Eine Überfahrt von 36 Stunden war für mich stets ein Horror, denn ich habe keine Konstitution des Seemanns. Einen kleinen Seegang, der mich beim Gehen in den Gängen die Schrittbreite ausdehnen ließ, um halbwegs gerade den Weg zu steuern, genoss das Gros der Passagiere schlemmend an den üppigen Buffets, die die Schiffe wahrlich boten. Damals lachte auch der Preis des Bieres und des Schnapses so, dass man mit Fug und Recht sagen konnte, der Urlaub beginne schon an Bord. Bloß, mein Ziel bei diesem leichten Seegang war das Klo, dessen eingesperrte Enge mir die Sicherheit gewährleistete, ungestört zu erbrechen, so lange ich es für nötig hielt. Die Schiffe verfügten zwar angeblich über Wassertankstabilisatoren, die das Schaukeln kompensieren sollten, aber fast auf jeder Fahrt war ich seekrank, egal welches dieser Schiffe ich benutzte. Es gab auch windstille Fahrten, die ich in vollen Zügen ausgekostet habe, egal ob in einer Vierbettkabine schlafend oder auf dem Deckplatz unter einer Decke. Das Letztere war aus Kostengründen Usus bei uns jungen Leuten und auch eine "Kontaktbörse" ohnegleichen. Es waren klasse Zeiten, solange mir das Wetter gnädig war. Aber auch 36 schöne Stunden auf einer Strecke waren trotzdem zu viel des Guten.

Im Mai 1977 fahre ich mit dem Auto von Hamburg nach Travemünde – zum Finnjet-Terminal! Die GTS FINNJET (Gasturbinenschiff), die neue schnellste Passagierfähre der Welt wartet am Anleger auf ihre Passagiere für die erste Reise von Travemünde nach Helsinki. Die Jungfernfahrt von Helsinki nach Travemünde endete mit einer leichten Kollision mit dem Anleger in Travemünde, die eine beschädigte Bugklappe zur Folge hatte. Der Schaden war behoben und das GTS steht an der Kaianlage von der ganzen Welt bestaunt bereit für die erste Rückfahrt.

Der Anblick von dem hochgelegenen Strandweg in Travemünde hinunter auf den Hafen ist sehr eindrucksvoll. Im ersten Augenblick denke ich, ein riesiger Bürokomplex in einer Länge der ganzen Kaianlage sei errichtet worden. Aber es ist die FINNJET! Sie ist unglaublich groß: hoch und lang. Die FINNJET mit ihrer Länge von 215 Metern füllt den gesamten Anlegerplatz alleine aus.

Ich kann meine Begeisterung kaum noch zügeln, obwohl die Autoschlangen an den Eincheck-Häuschen unendlich lang erscheinen. Ich will auf das "Weltmeisterschiff", von dem alle reden, um nach 22 Stunden in Finnland wieder festen Boden zu betreten. Mein Erbrechenrisiko hätte sich immerhin um sagenhafte 14 Stunden reduziert. Billig ist die Reise nicht, denn es gibt keine Deckplätze, sondern nur Kabinen.

Wer mein Kabinenpartner auf dieser ersten Reise war, weiß ich nicht mehr. Ich weiß aber, dass ich von Anfang von dieser Schöpfung und ihrer Größe total begeistert war. Die vielen Bars und Restaurants, Kino, große runde Sauna, die Sonnendecks, aber vor allem der große Tanzsalon auf dessen Parkett ständig tolle Shows dargeboten wurden, und das Tanzen selbst die Stimmung der Tanzrestaurants im Lande in den Schatten stellte.

An Bord begab ich mich durch die Menschenmengen direkt zum Infostand, um zu erkundigen, wie das Wetter auf der See werden sollte. Und gleich der erste Schock: Es sollte recht heftig wehen und ein "schöner" Seegang war zu erwarten. Nicht schon wieder! habe ich gedacht, nur mit dem Quantum Trost, dass es in der Kabine eine Toilette gab. Sich in einem öffentlichen Klo einzusperrern, wäre nicht mehr nötig ...

Es wurde eine Reise, nach der ich mich wie neugeboren auf der Ostsee fühlte. Die Fahrgeschwindigkeit von 30 Knoten ließ den Wind auf dem Sonnendeck so gegen Gesicht und Kleidung durchpeitschen, dass ich froh wahr, noch mein echtes Haupthaar auf dem Kopf zu tragen. In dem Tanzsalon an den runden Tischen wanderten Getränkegläser wie von Geisterhand gegeneinander klirrend hin und her. Es vibrierte überall ungewöhnlich stark, aber das Schiff überholte normale Ro-Ro-Liner wie ein Rennboot.

(Erst zwanzig Jahre später erfuhr ich vom Geschäftsführer der Silja-Line, dass die flache Ostsee – Tiefe unter 50 Metern – die Stoßwellen der mit 30 Knoten fahrenden Riesenmasse so stark von dem Meeresgrund zurückreflektierten, dass es zu den Vibrationen führte.)

Trotz einer Windstärke mit einer Menge Metern pro Sekunde, die mir auf den alten Schiffen das Leben zur Hölle machte, spürte ich nur ein subtiles Taumeln hin und wieder. Ansonsten behielt das Schiff seine Lage ohne jeden Wackler. Das Emetische im Magen war lediglich die Folge einer Dummheit, denn meine Augen aßen am Büfett mehr als der Mageninhalt zuließ. Ein Genuss pur allemal, wie ich es kaum noch kannte. Nach 22 Stunden am Ziel angekommen, ein Gefühl neuer Freiheit und Genüsslichkeit entfaltet sich und offenbart den Anfang einer neuen epochalen Ära.

So vergingen Jahre und man fühlte sich an Bord schon wie zu Hause. Es blieb nicht aus, dass man auch die Besatzung zum Teil recht gut kennen lernte. An der Bartheke sowieso, aber auch im Restaurant und in der Küche, vom Zahlmeisterbüro ganz zu schweigen.

Die FINNJET war ein nicht mehr wegzudenkendes Element in der Reiseplanung. Zeitlich war es gleich, ob man über die Vogelfluglinie durch Dänemark und Schweden von Hamburg nach Turku fuhr oder mit der FINNJET von Travemünde nach Helsinki – beides dauerte 22 Stunden. Kostenmäßig war die Vogelroute nicht zu schlagen, aber wer wollte noch die Fahrstrapaze auf sich nehmen.

Wohl doch viele, denn auch die FINNJET musste zusehen, dass die Kunden an der Stange bleiben. Das Schicksal dieses Schiffes war die internationale Ölkrise, die gerade aufbrach als die FINNJET in den Dienst kam. Die tolle Vision, kraft der Gasturbinen die Ostsee mit 30 Knoten in 22 Stunden hin und zurück zu befahren, blieb von Anfang an eine Vision. Die hohen Treibstoffkosten zwangen die Reederei, das Schiff mit zwei zusätzlichen Dieselaggregaten auszurüsten, um kostengünstiger zu fahren. Die Gasturbinen "flogen" die FINNJET in 22 Stunden in die eine Richtung, die Dieselaggregate aber zurück in 36 Stunden wie in alten Zeiten!

Das Highlight in der Preisgestaltung wurde Anfang der 80er Jahre eingeführt, als die FINNJET noch im Besitz von Enso-Gutzeit war. Besonders für Vielfahrer ausgedacht, wurde ein ganzes Fahrscheinheft mit 20 Einzelfahrten (10 mal Hin und Rück) angeboten – für 4000 mk. Die Bedingung war, den ganzen Block auf einmal einzukaufen. Für die Verwendung dieser Tickets gab es keine Einschränkungen, denn jeder konnte sie benutzen. Auch ich habe gemeinsam mit zwei Kollegen zwei solche Fahrscheinblöcke ausgenutzt, insgesamt 40 Einzelfahrten innerhalb von zwei Jahren. Die Konditionen dieser Tickets waren wirklich klasse. Eine Hin- und Rückfahrt kostete 400 mk. Eine B2-Kabine stand für die Person alleine zur Verfügung und das Auto war umsonst wie auch die Sauna. Für das Buffet zahlte man den halben Preis. Wenn man

geschäftlich mit dem Auto unterwegs war, war dies das Nonplusultra. Leider wurde dieser Luxus nach zwei Jahren wieder abgeschafft. Durch die neuen hohen Preise erlebte die "Vogelroute" durch Dänemark und Schweden eine neue Renaissance, wenn man öfter fahren musste.

Mein Zug hält in Travemünde auf dem Bahndamm an. Gemeinsam mit ein paar anderen steige ich die Treppen hinunter auf das Hafengelände, überquere es und reihe mich in der Schalterhalle an die Schlange vor dem Ticketschalter an. Im leisen Stimmenwirrwarr herrscht das Thema: FINNJET's letzte Abfahrt. Nach zwanzig Jahren regulären Ganzjahresdienstes soll es nun ab Travemünde Schluss sein.

Hinter dem Schalter treffe ich eine gute Bekannte, eine Finnin, die mir in vielen Jahren dort die Tickets ausgehändigt hat. Maipe Niehoff's Gemüt ist wie meins, auch sie wird keine "boarding cards" mehr an diesem Schalter für die FINNJET reichen. Nach einem letzten Plausch sucht sie mir eine schöne Kabine aus, eine B2 Außen – nur für mich alleine. Mit dickem roten Filzstift schreibt sie darauf "Gute Fahrt!" und umschließt den Wunsch mit einem großen roten Herzen ...

Das Schiff ist fast ausgebucht. An Bord ist eine Menge einflussreicher Menschen aus der finnischen Schifffahrtswirtschaft zu einer Tagung, verbunden mit der letzten Kreuzfahrt gemeinsam mit einer Gruppe Parlamentsabgeordneter. Manch ein Gesicht kommt mir bekannt vor aus dem öffentlichen Leben.

Gleich am ersten Abend im Tanzsalon treffe ich an einem Tisch Wasser trinkend einen Reporter von der Zeitung "Länsi-Suomi", den ich ein halbes Jahr zuvor am Rande des Hamburg-Marathons kennengelernt hatte. Mit ihm am Tisch als Passagier ein Mann, den ich vom Sehen sehr gut kenne, aber noch nie in der Lage war, mit ihm zu sprechen – der legendäre erste Kapitän von der FINNJET, Carl Sviberg, "Sviba", wie ihn die Mannschaft nannte. Im Gespräch erwähnte ich, dass ich seit zwanzig Jahren auf diesem Schiff unterwegs bin, aber noch nie auf der Kommandobrücke war! "Rentner-Sviba" drehte sich zu Asko Tanhuanpää, dem Reporter, und sagte, es sei nun höchste Zeit, das Versäumte nachzuholen. Er besorge für uns beide am nächsten Tag eine Audienz zum Kapitän auf der Kommandobrücke.

Und so ging ein großer Traum von mir in Erfüllung, mit einer Erinnerung, auf die ich etwas stolz bin: Auf einem Foto, von Asko Tanhuanpää aufgenommen, genieße ich den Moment mit dem ersten Kapitän, Carl Sviberg, und dem letzten, Lars Sjölund auf der letzten Fahrt von der FINNJET auf dieser Strecke. (Dass das Schiff fast ein Jahr später noch für eine kurze Zeit diese Strecke fuhr, war damals noch nicht geplant, und es zählt "gefühlshistorisch" nicht.)

Am frühen letzten Abend (es war ja eine 36-Stunden-Dieselaggregatenfahrt) nippe ich an meinem Wein an der Bar. Zwei junge Männer drei Hocker weiter trinken Bier, reden (glaub ich) über Politik und Journalismus und verfolgen aufmerksam den Rummel. Neugierig frage ich, warum sie heute ebenfalls an Bord sind. Sie sind Reporter von der Zeitung "Iltasanomat" und sie reisen mit der Gruppe der Parlamentarier, um eine Reportage über die Seefahrtstagung und die letzte FINNJET-Fahrt zu schreiben.

Die Show auf der Tanzfläche wird angekündigt. Die Gruppe "Starlight Express", eine Augenweide schöner Frauen und gut trainierter Männer aus Moskau treten auf die

Bühne. Eine tänzerische Show vom Feinsten (und auch Schönsten) wird dargeboten und mein Fotografenherz fängt an zu rasen, denn ich kenne diese Gruppe schon von einer Fahrt ein Jahr zuvor. Diese Shows vor dem eigentlichen Tanzabend waren oft Genüsslichkeiten, die dem Flair auf der FINNJET eine Sondernote gaben.

Als die Reporter meinen Werdegang erfuhren, luden sie mich in ihre Kabine ein, um ein kleines Interview auf ein Diktiergerät aufzunehmen. Dabei entsprang ihnen eine Idee, was das Motto ihres Berichtes werden könnte. - Das letzte Getränk auf der FINNJET! Sie meinten, es wäre doch ein schöner Abschluss, wenn ich als Teilnehmer auf der ersten Fahrt und jetzt auf der letzten nach über hundert Einzelfahrten auch den letzten Drink offiziell einnehmen würde.

Wir gingen zu Aulis Virtanen, einem Barkeeper, den ich ebenfalls schon seit Jahren kannte, und erzählten ihm die Story. Er war gleich mit von der Partie und bat uns um 02.30 Uhr an die Bar zu kommen, denn dann würde er schließen.

Wir kommen eine Minute später und Aulis hat die Jalousie schon halbwegs runter, um dem Publikum zu zeigen, dass jetzt Schluss sei. Für uns zieht er die Jalousie wieder hoch und fängt an zu mixen. Es soll ein Getränk werden, das auch optisch klasse aussieht – und es wird eins: Das schönste Cocktail FINNJET's, "Vaahtopää" (die "Schaumkrone"). Mit einem langen Knickstrohhalm die Schaumkrone durchdringend und einer Zitronenscheibe auf dem Glasrand, auf dem Glas der Aufdruck "20 Jahre FINNJET", setzte ich zum Schluck. Es blitzt ein paar Mal und die Geschichte ist im Kasten. (Ob daraus wirklich etwas wird, weiß ich in dem Moment noch nicht.)

Wir bedanken uns bei Aulis, und er zieht den Rollladen zu – für immer. Just in dem Moment kommen noch drei Leute von der Gruppe der Parlamentarier an die Theke und sie sehen, dass ich noch an meinem Cocktail nippe. Sie wollen auch noch trinken. Einer klopft mit der Faust auf die Jalousie und begehrt hörbar angeheitert artikulierend noch den Zugang. (Ich kenne ihn vom Sehen, den "V-V", Insider mögen wissen, wen ich meine ...) Die Bar bleibt geschlossen und auch wir wollen schlafen gehen. Das inzwischen leere Cocktailglas nehme ich mit in die Kabine. Es ist immer noch bei mir zu Hause.

In einem Gang unterwegs in die Kabine sehe ich erstaunt, wie zwei Crewmitglieder einen Mann, der es auf eigenen Füßen nicht mehr geschafft hat, auf einer Schubkarre in die Kabine frachten. Erst später erfahre ich ganz zufällig, dass er kein Russe war (wie ich zuerst dachte) und auch kein Deutscher. Er war ein Finne – ein Abgeordneter des Parlaments ...

Zwei Wochen später erhalten wir einen Brief von meiner Schwägerin mit einem Zeitungsausschnitt. Ein ganzseitiger Bericht über die letzte Fahrt der FINNJET war drei Tage nach der Reise in "ILTASANOMAT" erschienen. Ein großes Farbfoto in der Seitenmitte war betitelt mit dem Text: Viimeinen drinkki Finnjetillä, 'Vaahtopää', cocktail, jonka joi Hampurissa asuva Markku Nurminen.

Stimmungsbilder von der FINNJET-Ära auf den Seiten 9-11
Fotos: Markku Nurminen



Markku Nurminen, Lars Sjölund, Carl (Sviba) Sviberg - die letzte Fahrt, September 1997



Tschüß, Travemünde ...

... zum letzten Mal!

Rudi's letzte kleine Nachtmusik



Aulis Virtanen, Barkeeper



Es ist leer geworden - in der letzten Nacht





Eine FINNJET-Show im Sommer 1983

Urlaubstimmung 1995





Aus Moskau die Gruppe STARLIGHT EXPRESS - die letzte Show der FINNJET, September 1997



Katajanokka hat sie wieder ...
Vielen Dank für alles, Alte Dame!



Auf Wiedersehen, Anna!

“Die Schaumkrone” ist ausgetrunken ...

(Alle Fotos: Markku Nurminen)