

## GTS FINNJET



Die Finnjet fährt für Finnlines und in den Farben der Silja Line  
Fotos: Christian Westerback / HS (l.) und Tor Wennström / Lehtikuva (r.)

Die GTS Finnjet war ein Gasturbinenschiff, das bis September 2005 auf der Ostsee zwischen Rostock und Sankt Petersburg verkehrte. Es ist auch als Eisbrecher konzipiert (skandinavische Eisklasse 1A Super). Von der finnischen Reederei Finnlines für den Dienst zwischen Deutschland und Finnland konzipiert, begann ihre Karriere im Jahr 1977. Durch eine allmähliche Änderung der Eigentumsverhältnisse wechselte die Finnjet 1987 in die Flotte der Silja Oy Ab. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 33 Knoten (knapp 61 km/h) war sie die schnellste konventionelle Fähre der Welt.

Das in der Wärtsilä-Werft in Helsinki fertiggestellte Schiff bot 1686 Passagieren und fast 400 Pkw Platz. 565 Kabinen mit 1.550 Betten standen zur Verfügung. Das Schiff war 215 Meter lang, 25 Meter breit und hatte eine Tonnage von 32.975 BRZ.

Für die Überfahrt von Rostock nach St. Petersburg benötigte die Finnjet mit einem Zwischenstopp in Tallinn 36 Stunden.

Das  
waren  
die  
Ideen  
zum  
Bau  
der  
FINNJET



Bild: Kimmo Kaivanto, Tampere 1977  
Yksityiskohtia collage-sarjasta "Idean kehittäjä"

### Geschichte

Ursprünglich wurde die GTS Finnjet von 1977 bis 1997 auf der Strecke Travemünde-Helsinki eingesetzt. Hier erreichte man

dank der hohen Geschwindigkeit eine Halbierung der Fahrzeit gegenüber ihren Vorgängerschiffen auf 22 Stunden. Besonders im Winter erwies sich der teure Antrieb aber nicht als effizient, daher baute man zusätzlich zu den Gasturbinen 1981 in Amsterdam Diesel-Maschinen ein, die auch die langsameren Winterfahrten profitabler gestalten sollten. Durch die Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ wurden in Finnland Kurzkreuzfahrten in die estnische Hauptstadt Tallinn beliebt, was 1997 zu einer Änderung der Finnjet-Route führte: Beförderte man im Sommer weitere Touristen

auf der schnellen Verbindung Deutschland-Finnland, so wurde ab 1997 im Winter lediglich Helsinki-Tallinn bedient. Ab Juni 1999 wurde dann in Deutschland statt Travemünde der Hafen Rostock angelaufen und Tallinn als Zwischenstopp in den Fahrplan aufgenommen. Durch den Wegfall der Regelungen für den Duty-free-Einkauf auf Strecken innerhalb der EU, eine grundsätzlich veränderte Marktsituation (u.a. bedingt durch neue Konkurrenz, aber auch durch Verlagerung von Reisewegen auf Billigflieger) und steigende Treibstoffkosten wurde die Strecke unrentabel und durch die neue, langsamere Verbindung ins Baltikum und nach Russland ersetzt.

Der Liniendienst auf der Ostsee wurde von der Silja Line wegen unbefriedigender Betriebsergebnisse und finanzieller Schwierigkeiten des Mutterkonzerns im September 2005 eingestellt.

Im Zusammenhang mit dem Hurrikan Katrina wurde die Finnjet schließlich von der Louisiana State University in Shreveport angemietet. Sie lag zwischen Oktober 2005 und Juni 2006 vertäut an einer Pier im Hafen von Baton Rouge (Louisiana, USA) im Mississippi River und diente als Notunterkunft für die medizinische Fakultät. SeaContainers verkaufte im Juni 2006 ihre Anteile an der Silja Line an die estnische Tallink Gruppe, behielt aber einige Schiffe aus der Silja-Flotte, um sie separat zu verkaufen; darunter auch die Finnjet.

## Aktuelles

Die Finnjet wurde Ende Dezember 2007 für rund 11 Millionen US-Dollar an die niederländische Reederei Club Cruise verkauft und am 16. Januar 2008 in M/V Da Vinci umbenannt. Die Da Vinci verließ Freeport am 25. Januar 2008 in Richtung

Genua.(...)

Anfang Mai wurde bekannt, dass die Da Vinci für 9,85 Millionen US-Dollar zum Abwracken an ein Unternehmen nach Indien verkauft wurde.(...)

Das Schiff verließ Genua am 6. Mai mit Ziel Dschidda. Am 24. Mai 2008 meldete US Shipbrokers, dass die Da Vinci in M/V Kingdom (unter panamesischer Flagge) umbenannt wurde und am 25. Mai Dschidda Richtung Indien verlässt.(...)

Die Kingdom erreichte am Freitag, den 13. Juni 2008 das indische Alang, wo das Schiff am 19. Juni auf den Strand gesetzt wurde.

## Rettungsversuche

Nach Aussage der indischen Abwracker hätte das Schiff aus der aktuellen Position noch immer schadlos zurück in tiefere Gewässer gezogen werden können. Da auch mit der Demontage der Inneneinrichtung noch nicht begonnen wurde, gab es immer noch Bemühungen, hauptsächlich in Finnland, die Finnjet für die Nachwelt zu erhalten.

Konkret war die Initiative der Organisation „Pro Finnjet“ in Turku. Das Schiff sollte dort im Hafen mit einem kombinierten Nutzungskonzept erhalten bleiben. Geplant war, einen Großteil der Kabinen als Studentenwohnheim zu verwenden. Darüber hinaus sollte es Sitz verschiedener Unternehmen werden und als Veranstaltungsort dienen, um in Würde zu altern. Zu dieser Zeit gab es zahlreiche Spekulationen in Bezug auf den aktuellen Zustand des Schiffes. Um diesbezüglich Klarheit zu schaffen und auch die Möglichkeiten einer Wiederflottmachung zu untersuchen, wurde am 21. August 2008 ein dreiköpfiges Expertenteam nach Indien entsandt.

## Das Ende der FINNJET

Am 12. September 2008 gab Pro Finnjet bekannt, dass alle Bemühungen das Schiff zu retten gescheitert seien. Noch am gleichen Tag begannen in Indien die Abbrucharbeiten des Rumpfes.

Helsingin sanomat berichtet am 01.10.08 über das Abwracken der Finnjet in Indien.

Antti Pilke

Finnjetin romutus  
täydessä kynnissä Intiassa

DHIRAJ SINGH/POLARIS



Frauen tragen Betten der Finnjet

Naiset kantavat Finnjetin sänkyä



Arbeiter zerlegen das Mobiliar der Kabinen

Työntekijät purkavat hyttien irtamistoa



"Vetäkää, vetäkää", työntekijät huutavat pysyäkseen rytmissä. Suomen ja Saksan liput paistavat vielä entisen keulakannen möhkäleessä, jonka purkajat raastoivat tiistaina vinnseillä aluksesta irti kymmenen metriä alempana olevalle rantahietkille.

Ziehen, ziehen", rufen die Arbeiter im Rhythmus. Die finnische und deutsche Flagge leuchtet noch am Block des ehemaligen Vorderdecks, das die Zerleger am Dienstag mit Winden aus dem Schiff auf den zehn Meter tieferen Sandstrand rissen.

## Anfang ...



## ... und Ende



Quellen: Bericht und Bilder aus dem Internet (Wikipedia: HS.fi)  
Landungskarte und Matkalippu: Archiv Walter Schünke