

Eis, soweit das Auge reicht ...

Eine Fahrt mit der *Finnjet* über die winterliche Ostsee

GTS *Finnjet* ist heute wohl das bekannteste Fährschiff in Nordeuropa. Die "große alte Dame der Ostsee" feierte im vergangenen Jahr ihren 20. Geburtstag und imponiert noch immer mit beeindruckenden Zahlen. Bei einer Länge von 215 Metern beschleunigt der Wellenriese aus dem Stand in nur 180 Sekunden auf die Spitzengeschwindigkeit von 61 Stundenkilometern (33 Knoten).

Auf ihrer Stammroute Travemünde - Helsinki hat die *Finnjet* seit 1977 mehr als 2,8 Millionen Seemeilen zurückgelegt, das entspricht 130 Erdumkreisungen! Dabei wurden insgesamt 4.682.099 Passagiere befördert - unfallfrei!

Übrigens: Die *Finnjet* erfüllt bereits jetzt über das Jahr 2005 hinaus alle neuen Sicherheitsvorschriften der maritimen Organisationen und Klassifikationsgesellschaften.

Nach 20 Jahren auf der direkten Ostseeroute ist das Schiff der Reederei Silja Line am 14. September 1997 zum vorerst letzten Mal in Richtung Finnland ausgelaufen. Während der Nebensaison verkehrt der Liner nun zwischen Helsinki und Estland. In den Sommermonaten wird die *Finnjet* aber wie gewohnt zwischen Deutschland und Finnland pendeln - in diesem Jahr vom 4. Juni bis zum 15. September.

Auch in den Sommerfahrplan ist die estnische Hauptstadt Tallin einbezogen. Einmal wöchentlich um 7.30 Uhr erreicht die *Finnjet* von Travemünde kommend Muuga, einen Vorort Tallins.

Im Laufe der zwei vergangenen Jahrzehnte konnten die Passagiere beinahe jedes Jahr im Februar und März ein fabelhaftes Naturschauspiel erleben:

Eine Eisfahrt über die gesamte Ostsee.

Das Fährschiff besitzt die höchste finnische Eisbrecherklasse 1A Super.

ser gurgelt. Das Schiff ist fast vollständig ausgebucht. Der Abstand zwischen Bordwand und Betonmauer wird schnell größer. Ein paar Eisschollen drängen sich dazwischen. Die Propeller wirbeln die Eisbrocken unter das Schiff oder wieder ins Hafenecken. Der Fährjumbo gleitet nun rückwärts in das Wendebcken, wo er einen Drehkreis von 345 Metern hat. Die hohen Aufbauten der Luxusfähre bieten seitlich einfallenden Windböen auf beiden Seiten fast 4.000 Quadratmeter Angriffsfläche. Zwei Bugstrahler, zwei Schrauben und zwei Ruder meistern das Manöver sicher. Im Oktober 1997 wurde der Fähre auch ein Heckstrahlruder eingebaut, um im engen und ungeschützten Stadthafen von Tallin besser manövrieren zu können.

Der eisige Wind beißt im Gesicht. Wir stehen auf dem abgedunkelten Außendeck und genießen das Hafenpanorama. Die Laternen der Kaianlage erstrecken sich fast endlos. Irgendwo an deren Ende sprießt wie ein Pilz das bis ins oberste Stockwerk erleuchtete *Maritim* aus dem Boden. Die vier illuminierten Masten des Segelschulschiffes *Passat* ergänzen die Szenerie prächtig.

Die *Finnjet* fährt mit 16 Knoten in die wolkenklare Nacht. Vor dem Bug bersten Eisschollen. Auf den blanken Flächen reflektiert das Licht des Vollmondes.

Die Außendecks füllen sich. Das Sonnendeck wird zum Mondscheindeck. Wer Glück hat, erobert sich einen Platz auf der Panoramabrücke. Die Scheinwerfer erfassen nur noch geschlossenes Eis. Vom Wind freigelegte Flächen schimmern smaragdgrün. Tief schwarz glänzt das Wasser in der Rinne, die das Schiff bricht. Verschwommene Lichter an der Küste begleiten uns.

Die hohe Motorenleistung der *Finnjet* wirkt sich im Eis vorteilhaft aus, birgt aber auch Probleme. Wenn die Propeller das Schiff mit hoher Umdrehungszahl vorantreiben, aber gleichzeitig die Eisfelder die Fahrt abbremsen, wirken ungeheuer starke Kräfte auf den 53 Meter langen Schraubenwellen. Im Eis

29. Februar 1996

18.10 Uhr zeigt meine Armbanduhr, da bewegt sich die hell erleuchtete Kaianlage in Travemünde. Was-

wird ein spezielles Fahrprogramm aktiviert, daß die Maschinenleistung um bis zu 40% drosselt. Bis Höhe Gedser bahnt sich das Schiff den Weg durch dichtes Treibeis, dann werden die Klumpen morsch, grauer und körniger. Die Eisgrenze kommt ins Blickfeld. Aus der Ferne sieht sie aus wie ein zweiter Horizont. Der Anblick ist bizarr. Kaum daß sie hinter uns liegt sind alle Fahrgeräusche verschwunden. Die offene See ist spiegelglatt.

Der Kapitän entscheidet sich für das Zuschalten einer Turbine, um einen Zeitvorteil herauszufahren - die nächsten Eisfelder erwarten wir spät in der kommenden Nacht.

Turbinen aus dem Flugzeugbau

Die Turbinenhalle der *Finnjet* ist unter allen Passagierschiffen dieser Welt einmalig. Der Antrieb besteht aus zwei Pratt & Whitney Gasturbinen (insgesamt 75.000 PS), die aus dem Flugzeugbau stammen, und zusätzlich zwei Dieselelektromotoren (insgesamt 15.500 PS).

Die neue Getriebeanlage der Fähre ermöglicht den Einsatz von Gasturbine und Diesel an einer Welle, bei zwei Schrauben also das Zusammenschalten aller vier Maschinen. "In das Autodeck mußten 1994 zwei riesige Löcher hineingeschnitten werden, um die neuen, je 90 Tonnen schweren Getriebe in ihre Position zu hieven", erläutert ein Besatzungsmitglied.

Während der Sommermonate legt das schnellste konventionelle Fährschiff der Welt die über 1140 km lange Strecke Travemünde - Helsinki in weniger als 23 Stunden zurück.

Neben den Getrieben thronen haushoch die Gasturbinen. Sie verbrauchen erheblich mehr Treibstoff als der Dieselelektroantrieb. Im Sommer, wenn beide Turbinen unermüdlich laufen, werden bis zu 320 Liter Treibstoff pro Minute verbraucht. In Helsinki werden in anderthalb Stunden mehrere hunderttausend Liter Kraftstoff an Bord gedrückt. Perfekte Logistik - enorm wichtig!

Die Hafenzeiten im Sommer liegen bei maximal zwei Stunden. 400 Fahrzeuge rollen von den Auto-decks, die gleiche Zahl steuert wieder auf das Schiff. 1800 Passagiere verlassen und betreten die *Finnjet*, alle Kabinen werden gereinigt, die gesamte Wäsche wird ausgetauscht. Lebensmittel, Getränke und Waren für den Bordverkauf und die Restaurants gelan-

gen in großen Containern über den schiffseigenen Kran an Bord.

Überwältigendes Naturschauspiel

Tief in der Nacht vor der Ankunft in Helsinki vibriert der Schiffskörper. Eisschollen krachen und bersten am Rumpf. Die gleichförmige Klangkulisse begünstigt einen lauschigen Schlaf.

Früh am anderen Morgen enthüllt sich die Ostsee dem Auge als Wintermärchen. Bis zum Horizont - der Finnische Meerbusen ist vollständig eisbedeckt. Konturen des Schiffes zeichnen sich im Schnee. Die *Finnjet* hat den Leuchtturm Porkkola bereits passiert, d. h. wir sind in den Schärengewässern vor Helsinki. Es wimmelt hier von kleinen Inseln und Felsen. Die Fahrinne ist stellenweise offen, weil der Schiffsverkehr sehr rege ist. Die Schären bieten ein ergreifendes Landschaftspanorama. Sanftwellige, schneebedeckte Schären fallen optisch von scharfkantigen, eisverhangenen Felsen ab. Himmel, Schären, Schnee und Eis fließen ineinander über. Keine Kamera könnte diese anregende Einfachheit fangen. Dimensionen von Weite und Einsamkeit werden deutlich, die viele Mitreisende verstummen läßt. Kühle, saubere Luft, beißende Kälte, froststarre Hände - es ist, als befände sich hier in Finnland die Wiege des Winters.

Der Lockruf des Nordens

Aus der Ferne steigt von den bewaldeten Schären wie ein Lockruf das Geschrei der Möwen empor. Dichtgedrängt stehen die Passagiere auf den Außen-decks. Backbord türmt sich die mächtige Silhouette der Festung Suomenlinna auf, die wir querab passieren. Unser Schiff fährt nun auf die einzige Hafeneinfahrt zu, die der natürliche Felsengürtel offen gelassen hat.

Knapp 80 Meter breit ist diese Felsenlücke. Da bleiben für die Fähre gerade noch 25 Meter Luft auf beiden Seiten. Gespannt blicken die Passagiere auf das Felsentor, das sich, je näher wir herankommen, immer weiter zu öffnen scheint. Eine unsichtbare Kraft zwingt das Schiff hindurch.

Die Gefahr, hier aufzulaufen, ist minimal. Auf der *Finnjet* ist das elektronische Seekartensystem ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) installiert. Die traditionelle Papiersseekarte hat aus-

gedient. Der Wachhabende erhält auf dem Monitor alle Tiefenlinien, Seezeichen, Landmarken und Leuchttürme des augenblicklichen Seengebietes zur Ansicht. "Durch eine optische Überlagerung von Radarbild, der elektronischen Seekarte sowie der eigenen Schiffsposition auf einem Monitor, dem sogenannten Multipiloten hat der Wachhabende alle wichtigen Informationen im Blickfeld", erklärt der diensthabende Offizier.

Das Hafenbecken von Helsinki liegt vor uns. In der Ferne schimmern die Konturen des Doms. Am Hafenanrand leuchten bläuliche und rötliche Töne, als habe ein warmer Sonnenstrahl dem Boden trotz Kälte und Schnee Hunderte von Blüten entlockt. Aber es sind Menschen, die sich dort tummeln. Auf dem Marktplatz herrscht trotz der lausigen Kälte geschäftiges Treiben.

Das Anlegemanöver beginnt. Der Kapitän steuert das Schiff zunächst parallel am Anlegekai vorbei. Wie von Geisterhand schwingt das Heck jetzt an den vorderen Teil des Anlegers, so dicht, daß zwischen Heck und Kai kein Eis bleibt. Die zwei Verstellpropeller ziehen das Schiff rückwärts bis an die Heckrampe.

Wenige Minuten nach uns erreichen die Superfähren *Silja Serenade* und *Mariella* den Hafen. Sie fahren seit Stockholm im Konvoi, um Treibstoff zu sparen. Die Fahrt durch das Eis ist sehr energieaufwendig. Einen atemberaubenden Anblick bietet die 58.000 BRZ große *Serenade*, als sie sich im engen Hafenbecken auf der Stelle dreht. Wir haben uns zu einer Besichtigung auf diesem Schiff angemeldet.

Schiff oder Einkaufsstraße?

Unser Weg führt einmal um den Hafen herum. Im Terminal geht es zu wie auf einem Flughafen. Große Schilder in englischer, finnischer und schwedischer Sprache erklären, wie sich der Passagier auf der Riesenfähre zurechtfindet. Über die große Gangway erreichen wir eine kleine Pforte. Eine Einkaufsstraße öffnet sich dem Betrachter. 160 Meter lang, vier Stockwerke hoch mit einer Glasbedeckung nach oben und hinten präsentiert sich das Herz der *Serenade* - der längste Boulevard der Kreuzfahrtgeschichte. Der Boden besteht aus Teakholzplatten. Gläserne Aufzüge in gläsernen Schächten gleiten lautlos herauf und herunter. Restaurants, Bars, Ca-

fes, Boutiquen und viele Geschäfte reihen sich aneinander. Hinweisschilder verraten, daß es zu dieser oder jener Einrichtung noch 120 oder 70 Meter sind - *Weltstadtflair auf dem Meer*. Hinter den vielen Fenstern in den oberen Stockwerken verbergen sich Kabinen. Insgesamt stehen 2700 Betten zur Verfügung. Im vorderen Bereich des Promenadendecks befindet sich das Atlantis Palace, ein zweistöckiges Unterhaltungszentrum für aufwendige Showprogramme.

Auf dem Oberdeck, 32 Meter über dem Meeresspiegel, können die Fahrgäste auf den Steinen des Grottenbades entspannen und durch große Fenster auf die Freidecks schauen, wo die Passagiere unter Laternen flanieren. Unterhalb des Schornsteins befindet sich die Nobeldiskothek Stardust. Dieses Hochplateau liegt so weit über den Wellen, daß es dort nicht möglich ist, deren Scheitelpunkt zu erkennen.

Zurück ins Eis

Fasziniert kehren wir zu unserem Schiff zurück. Die Ostsee erwartet uns.

Der Kapitän steht im landseitigen Brückennock und bedient vorsichtig die Maschinentelegraphen. Zunächst drehen beide Querstrahlruder die *Finnjet* weg vom Kai. Nun ziehen die Heckpropeller das 33.000 Tonnen große Schiff 600 Meter rückwärts in das Wendebecken. Dort behindern große Eisschollen das Manöver. Die erprobte Kraft der Querstrahlruder dreht das Fährschiff langsam gegen das stellenweise übereinandergeschobene Eis, so daß für kurze Zeit eine freie Fläche von der Größe eines Fußballplatzes entsteht. Der Wind schiebt die riesigen Schollen schnell wieder zusammen. Die Bugspitze der *Finnjet* zeigt nun Richtung Felsentor. Mit sechs Knoten Fahrt bewegen wir uns langsam darauf zu. Von dieser Seite sieht das Tor noch kleiner aus als heute früh. Die 32.940 BRZ große Fähre wird über einen fünf Zentimeter kleinen Joystick auf den Meter genau hindurchnavigiert!

Schnell nimmt die *Finnjet* Fahrt auf. Beide Diesel und eine Turbine arbeiten jetzt auf Hochtouren. Mit 24 Knoten bahnt sich die "Königin der Ostsee", wie die *Finnjet* respektvoll von Stammgästen genannt wird, den Weg durch das Eis.

Zu sehr später Stunde treibt der Wind eisige Hagelschauer vor sich her. Plötzlich flackert ein Lichtmeer mitten in der dunklen See. Hell erleuchtet präsentiert

sich Visby, die Hauptstadt Gotlands. In diesen Breiten ist die Ostsee wieder eisfrei. Durch die Wassertiefe von über 100 Metern werden im Sommer große Wärmereservoirs gespeichert. Der Winter ist meist zu kurz, um diese Reserven aufzubrechen.

Ganz von selbst steuert das Schiff die Inselküste entlang, denn die Kommandobrücke hat nichts von einem gewöhnlichen Steuerstand. Drei topmoderne Monitore in deren Mitten erinnern an das Cockpit eines Flugzeugs. Der kleine Joystick hat das klassische Steuerrad lange ersetzt. Seine Dienste sind aber nur in Häfen gefragt. Auf hoher See steuert Nacos 45 (Navigation and Command System) das Schiff auf einer vor der Fahrt einprogrammierten Route und korrespondiert ständig mit aktuellen Informationen des Anti-Kollisions-Radars. Mit dessen Hilfe wird die Geschwindigkeit und Position aller im Umkreis von 72 Seemeilen anwesenden Schiffe überwacht. Nacos berechnet auch die jeweils benötigte Geschwindigkeit für die pünktliche Ankunftszeit, unter Einbeziehung aller Besonderheiten wie Schiffsverkehr, Windstärken und Untiefen.

Zwischen Travemünde und Gedser ist die Ostsee kaum mal tiefer als 30 Meter. Wenn die *Finnjet* mit hoher Geschwindigkeit über den flachen Grund liefe,

entstünde durch die Schraubendrehung ein starker Unterdruck. Der Widerstand unter Wasser steigt. Das Achterschiff saugt sich fest und beginnt zu vibrieren.

Zur technischen Ausrüstung gehört auch das Satellitennavigationssystem DGPS (Differential Global Positioning System), das 1992 an Bord der *Finnjet* installiert wurde. Es bestimmt die eigene Position bis auf einen Meter genau und ermöglicht den Kursstrahl, den sogenannten "Track", auf dem Nacos das Schiff wachsam hält. Selbst minimale Abweichungen werden sofort erkannt und korrigiert. Die auf vielen Schiffen übliche Kurszurufe entfallen. Für einen Rudergänger gibt es an Bord der High-Tech-Fähre keine Aufgabe. Auf der Brücke herrscht Ruhe. Die vom Computer befohlenen Kursänderungen während der gesamten Überfahrt bestätigt der Wachoffizier jedesmal per Knopfdruck. Der neue Kurs wird nun automatisch gesteuert.

Als die "Königin der Ostsee" am anderen Tag pünktlich auf die Sekunde mit der Bugklappe an den sechsten Fähranleger in Travemünde geht, ist das faszinierende Wintermärchen vorbei.

Martin Rogge