

Reisebericht Indien August 2008

23.08.2008 - 29.08.2008

Nach einigen Wochen Vorbereitungszeit brach ich am 23.08.2008 von Nürnberg nach München auf, von dort sollte es mit Lufthansa weiter nach Bombay in Indien gehen, um die legendäre GTS Finnjet wenigstens noch ein letztes Mal am Strand von Alang, des weltweit größten Schiffsfriedhofs an der Westküste Indiens, zu sehen. Einige Stunden vorher waren Mathias und Martin bereits mit Qatar Airways aus Frankfurt gestartet. Während ich bereits den Klängen des Bordprogramms lauschte, machten sich dann als letzte auch noch Salomon aus Helsinki mit Finnair und Paul aus London mit British Airways auf den Weg nach Südasien.

Angekommen im schwülheißen Bombay ging es mit einem typischen Bombay-Taxi – die meisten Reiseteilnehmer waren schließlich Studenten – weiter in die Stadt in unser Budgethotel. Besonders bedrückend war hierbei die Fahrt durch den größten Slum Asiens mit 1 Million Einwohnern, direkt zur Abschreckung am Anfang. Nach einigen Stunden hatte sich die



Abbildung 2: Motorisierte Rikscha

komplette Reisegruppe im Hotel eingefunden, und wir machten uns auf den Weg Bombay zu erkunden. Durch die wenige Zeit, die uns in Bombay blieb, haben wir uns auf einige Highlights wie



Abbildung 1: "Gate of India"

das „Gate of India“ beschränkt, unserer Meinung nach war jedoch die Touristenattraktion schlechthin sowieso die Stadt selbst. Kühe auf den Straßen, tausende von Taxis, rote Ampeln, die grundsätzlich nicht beachtet werden, Rikschas, fliegende Händler, Verkaufsstände so weit das Auge reicht. Nachdem mittags ein indischer, natürlich rindfleischfreier McDonalds Besuch („Chicken Maharaja Mac“) anstand, gönnten wir uns am Abend unser erstes indisches Essen auf

indischem Boden, zugebenermaßen in einem relativ westlich anmutendem Pub-Restaurant. Aufgrund unserer kurzen Aufenthaltsdauer und der noch bevorstehenden Weiterreise, wollte keiner von uns größere Verdauungsprobleme in Indien riskieren, daher war das Restaurant sicherlich eine gute Wahl. Für etwa 3-5 Euro pro Person erhält man in Indien bereits sehr gutes Essen.

Am nächsten Tag ging es dann auch wieder zurück zum Flughafen, dieses Mal allerdings zum Inlandsterminal, von dem wir sehr angenehm überrascht wurden. Sehr modern und neu, das absolute Gegenteil zum



Abbildung 3: Paul vor der ATR von Air Deccan

internationalen Terminal, welches leider nicht internationalen Standards entspricht und einen eher abschreckenden Eindruck auf ankommende Reisende macht. Mit Air Deccan, einem indischen Low-Cost-Carrier, ging es weiter nach Bhavnagar, etwa 600km nordwestlich von Bombay. Dort lernten wir auch gleich die indische Gastfreundschaft kennen; Martin hatte sich während des Fluges mit seiner Sitznachbarin unterhalten, welche uns spontan mit ihrem Kleinbus samt Fahrer zu unserem Hotel in der Innenstadt der 500.000 Einwohner Stadt transportierte. Während der holprigen Fahrt, welche häufig durch rastende Kühe auf der Straße unterbrochen wurde, erklärte sie uns freudig, dass sie und ihre Landsleute hier noch in der Steinzeit leben würden. Sie hatte im Gegensatz zu den meisten anderen Landsleuten auf mehreren Reisen Europa gesehen. Als Fabrikbesitzerin fertigt sie Stifte für Rotring.

Von unserem Hotel „Blue Hill“ in Bhavnagar, vermutlich mit drei Sternen und nach dem „Palasthotel“ das beste Hotel der Stadt, ging es zu einem kleinen Spaziergang durch die nähere Umgebung. Im Vergleich zum verrückten Bombay offenbarte sich uns hier wirklich die Steinzeit. Trotz der allgemein sehr freundlichen Menschen – hier allerdings in der Regel ohne Englischkenntnisse – merkten wir sehr schnell, dass wir uns nicht länger alle auf einem Fleck aufhalten sollten. Fünf Europäer mit Digital- und Videokameras behangen, ziehen eben eine gewisse Menge an Bettlern an. Eine besonders bittere Erfahrung hierbei waren kleine Kinder, nur in Kleidungsfetzen bekleidet und barfuß, bettelnd um Geld für ein bisschen Reis.



Abbildung 4: Kuh auf der Straße in Bhavnagar

Aufgrund mehrerer schlechter

Telefonverbindungen zu "Rishi", der Abwrackwerft in Alang an der Küste, hatte zumindest ich, und andere wohl auch, große Zweifel, ob wir je das Schiff noch einmal sehen würden. All unsere Anfragen bei der indischen Botschaft und Ministerien in Delhi bezüglich einer Genehmigung Alang zu besuchen, blieben im Vorlauf der Reise sowieso unbeantwortet. Die Abwrackzone in Alang dürfen Ausländer seit massiven Umweltprotesten der westlichen Welt schließlich nur gegen Zahlung von 25 USD und nach Einholung sämtlicher Genehmigungen besuchen. Am zweiten Tag in Bhavnagar war es jedoch soweit, wir erreichten schließlich einen Vertreter Rishis über unsere europäischen Handys, im indischen Festnetz brach das Gespräch vorher immer wieder ab.

Ein Fahrer, empfohlen von unserer Freundin aus dem Flugzeug, brachte uns schließlich mit einem für indische Verhältnisse relativ luxuriösem Jeep gegen fünf Uhr nachmittags nach Alang. Die circa 50km lange Strecke nach Alang nahm 1 ½ Stunden in Anspruch, führte zwar über eine durchgehend asphaltierte, dennoch etwas holprige Straße quer durch die westindische Pampa. Mehrmals wurde die Fahrt durch Kühe, einmal auch durch einen Stier, der uns bei circa 80km/h vor das Auto sprang, unterbrochen. Kommentiert wurde dies durch den Fahrer, dessen drei Zähne nun zum Vorschein kamen, mit einem freudigen, lautem „THIS IS INDIA!!!!“. Wer einmal in Indien war, weiß was ich meine. Dennoch trieb es einigen von uns fast Schweißperlen auf die Stirn, als der Fahrer ständig in Kurven überholte, Fahrzeuge, die gerade andere Fahrzeuge überholten, überholte und sich so zeitweise circa drei Fahrzeuge, diverse Kühe und Fahrradfahrer als auch Mopeds nebeneinander auf zwei Spuren befanden. Die Hupe, in Indien das wichtigste Teil an einem fahrenden Vehikel, wird zudem gerne benutzt, obwohl weit und breit kein anderer Verkehrsteilnehmer zu sehen ist. Nach einiger Zeit hat man sich jedoch auch an diese Sonderheiten gewöhnt.

Nach einiger Zeit kündigte sich der für uns bisher mysteriöse Ort Alang auch schon an, indem wir einen schmalen Wald- und Wiesenweg befuhren, offensichtlich, um nicht zu viel Aufsehen zu erregen. Aus den Fenstern konnten wir eine Art Gewerbegebiet beobachten, spezialisiert auf Teile von Schiffen. Leider waren hier keine Fotos möglich, für jedes denkbare Teil eines Schiffes existiert hier ein eigener Händler. Von Rettungsbooten auf einem Hof, die von lokalen Fischern genutzt werden, bis zu Glastüren und kompletten Edelstahlgroßküchen ist alles zu haben. Auf ein zunächst etwas unverständliches aber zunehmend konkreter werdendes Handzeichen des Fahrers mussten wir uns nun für die kommenden fünf Minuten bücken, so dass unsere Oberkörper durch die Fenster nicht zu sehen sein würden. Kurz davor konnten wir bereits durch Palmen, Bruchbuden und ähnlichem einen kurzen Blick auf den oberen Teil Finnjets inklusive der bekannten Schornsteine erhaschen. Dies erinnerte mich persönlich an frühere Fahrten mit meinen Eltern nach Travemünde. Auch hier habe ich noch gut in Erinnerung, wie plötzlich während der Fahrt auf norddeutschen Alleen für mich als Kind der Finnjet Schornstein, in der Dunkelheit beleuchtet, zu sehen war. Dies markierte für mich den Beginn der Reise nach Finnland, begleitet von einer unglaublichen Vorfreude. Dieser gleiche Anblick sollte mich nun also dieses Mal während der Anreise nach Alang im indischen Bundesstaat Gujarat anstatt im beschaulichen Travemünde ein letztes Mal ereilen. Nach einer Weile, immer noch den Kopf hinter den Vordersitzen versteckt,



Abbildung 5: Blick auf Finnjet aus Jeep während Anfahrt

gingen die Türen unseres Jeeps auf und wir hörten hektische indische Gespräche. Vor meinem geistigen Auge sah ich wie wohl auch die anderen Teilnehmer bereits indische Polizisten mit Maschinengewehren stehen – die Grenze zu Pakistan ist nicht weit – aber nun wurden wir aufgefordert, uns schnell durch den wellblechernen Eingang der Rishi „Werft“ in den Innenhof zu bewegen. Dort, völlig perplex, waren wir nun am Ziel unserer langen Reise angekommen und sahen die Finnjet, oberflächlich leicht angerostet und ohne Silja Logos auf dem Strand stehen. Da jedoch noch nicht vollständig Ebbe war, mussten wir circa eine Stunde vor Rishis kleiner Bude warten. Hätte Rishi Finnjet mit Gasturbinen und voller Kraft auf den Strand gefahren, würde vermutlich, wie Mathias richtig mutmaßte, die gesamte Bude nicht mehr existieren. Dadurch, dass beide Gasturbinen bereits vorher ausgebaut wurden, wurde Finnjet nur mit der Kraft der zwei Dieselmotoren (12,5 Knoten) auf den Strand gefahren, ansonsten wären dies bis zu 33 Knoten gewesen. Nachdem die Ebbe vorangeschritten war, ging es für uns samt Rucksäcken über den Strand in Richtung Schiff. Erst hier wurde mir klar, dass wir das Schiff nicht per Boot, der hintere Teil des Schiffes schwamm ein bisschen, sondern per Leiter betreten würden. Plötzlich sahen wir uns mit einer 10 Meter hohen Leiter, bestehend aus drei einzelnen verschiedenen Leitern, zusammengebunden mit Stoffketten, konfrontiert. Kurz darauf stand ich auch schon auf dieser wackligen Leiter und kletterte nach einiger Zeit durch ein offensichtlich mit Schneidbrennern gebranntes Loch auf das Autodeck der Finnjet.

Von hier aus ging es mit unserem indischen Führer mit Taschenlampe – schließlich war das Schiff ohne Strom – durch das Schiff. Er stellte uns die verschiedenen Bereiche des Schiffes vor, die wir natürlich auch schon selber kannten. Im Schiff selbst fiel vor allem die drückende Hitze und der chaotische Zustand auf. Traurig stimmte uns auch der Anblick der Brücke. Sämtliches Navigationsequipment war zerstört worden, wie wir später erfuhren vom indischen Zoll. Die zwei Monate, die das Schiff bereits in Alang verbracht hatte, hatten dem Schiff bereits deutlich zugesetzt. Pünktlich zur Monsunzeit hatte das Schiff im Juni Alang erreicht und seitdem ohne Klimatisierung am Strand gelegen. Sämtliche Materialien wie Teppich, Holz, Leder hatten seitdem langsam aber sicher das Schimmeln begonnen. Ein krasser Gegensatz zum quasi neuwertigen Zustand einige Monate vorher, 2004 wurde das Schiff noch von Silja Line für 15 MEUR renoviert. Bis auf schnell verwertbare Gegenstände wie Monitore, EDV und Entertainment Equipment, Stühle, Gläser, etc. war das Schiff im Innenbereich ansonsten unangetastet, abgesehen von dem unglaublichen Chaos, in Kabinen wie in öffentlichen Räumen. Später kamen wir auf die Idee, dass auch hier vermutlich der indische Zoll schnell das Schiff durchsucht hatte. Die Grenze zu Pakistan ist nicht besonders weit von Alang und ein Schiff wie die Finnjet eignet sich natürlich gut zum Schmuggeln von allerlei Gütern. In manchen Bädern hängen die Handtücher und Duschvorhänge noch an Ort und Stelle, als ob Finnjet einen Tag später wieder Richtung Helsinki aufbrechen würde. Ein kurzer Blick aus dem Fenster der Commodore Class in Richtung Alang Strand und das nächste Schiff brachte uns schnell auf den Boden der Tatsachen zurück.



Abbildung 7: Finnjet in Alang, © Martin Rogge 2008

Da das Schiff ohne Strom war, konnten wir auch sämtliche Bereiche betreten, die früher der Crew vorbehalten waren, sämtliche vorher gesicherten Türen waren nun geöffnet. Die Offiziersmesse, stilecht in der Einrichtung der 70er Jahre, die Großküche für das ehemalige „Helsinki Restaurant“, die wir allerdings aufgrund bestialisches Gestanks nach Sekunden wieder verließen, den Maschinenraum (Gasturbinen bereits ausgebaut und zurück an Pratt & Whitney verkauft) oder das Sonnendeck der Crew unter dem Radarmast. Hier machten wir es uns in alten Liegestühlen bequem, um uns kurz auszuruhen. Der Gang durch das Schiff bei über 30 Grad und einer Luftfeuchtigkeit nahe 100% mit Gepäck war unglaublich anstrengend. Zusätzlich nur das schwache Licht einer Taschenlampe. Ein Unfall wie ein Beinbruch an Bord hätte uns vor größere Probleme gestellt, schließlich gab es nur den Weg über die Leiter zurück an Land. Auch einige andere Gefahren, über die wir uns oft gar nicht besonders bewusst waren, lauerten auf einem solchen „Geisterschiff“. Als es im Maschinenraum plötzlich nach Gas roch, trat der indische Führer instinktiv relativ flott den Rückweg nach oben an.



Abbildung 6: Brücke der Finnjet

Nach einer kleinen Pause an Deck mit indischen Chips und vielen Litern Wasser ging es wieder auf die Brücke und in die Räume der Offiziere und des Kapitäns, die sich gleich hinter der Brücke befinden. Hier waren wir sehr erstaunt, alle möglichen alten Dokumente aufzufinden. Selbst ausgedruckter E-Mail Schriftverkehr und genaue Fahrpläne aus diesem Jahr (2008) waren an Ort und Stelle vorzufinden. Von Sicherheitsplänen bis zu Aktenordnern mit Dokumentationen über jeden Werftaufenthalt oder alte Videobänder konnten wir nach



Abbildung 8: Blick aus dem Fenster des Stardust Nachtclubs

stundenlanger Arbeit einiges retten und der Abwrackwerft für circa 5 USD / Kilo am nächsten Tag abkaufen. So verbrachten wir eigentlich die ganze Nacht auf der Finnjet mit dem Sortieren und Durchsuchen von alten Akten und Plänen. Am Morgen gegen 05:30 Uhr war am Strand von Alang wieder Ebbe, so dass man das Schiff über die sehr wackelige Leiter wieder verlassen konnte. Zu unserem Erstaunen wartete hinter der Hütte des Abwrackers auch bereits ein Fahrer unseres Taxiunternehmers, der uns über die Holperpiste wieder Richtung Bhavnagar brachte. Erschöpft aber glücklich – wir hatten schließlich endlich das wahre Ziel unserer langen Reise erreicht – wurde erst einmal ein wenig Schlaf im Hotel nachgeholt.

Am nächsten Tag ging es mit unserem indischen Billigflieger zurück nach Mumbai. Hier ging es dieses Mal in ein anderes Hotel, vermeintlich näher gelegen am Flughafen, der tagtägliche Stau machte uns hier allerdings einen Strich durch die Rechnung. Dafür befanden sich allerdings gleich gegenüber dem Hotel relativ hochwertige Restaurants, so dass wir am Abend hier auch gleich einkehrten um noch einmal wirklich authentisches indisches Essen zu genießen. Zu unserer täglichen Ration gehörte mittlerweile fest „Garlic-Nan“, eine Art Knoblauch Weissbrot. Erstaunlicherweise führte, wie man von einigen Teilnehmern hörte das letzte, teuerste Essen (für europäische Verhältnisse immer noch sehr günstig) auf der Rückreise zu kleineren Magenverstimmungen. Während der gesamten Reise hatten wir diesbezüglich keine größeren Probleme zu vermelden. Gegen 22 Uhr trat ich meine Reise Richtung Chhatrapati Shivaji International Airport an. Natürlich hatte ich meinen einzigen Kugelschreiber dieses Mal tief in meinem Koffer verpackt, so dass ich für das benötigte Ausreiseformular mehrmals quer durch den Flughafen laufen musste, um einen Kugelschreiber zu organisieren. Das Chaos setzte sich am Gate fort, welches innerhalb von zehn Minuten drei Mal geändert wurde und nicht nur mich störte, da sich jedes mal ein Haufen Passagiere von einem Gate zum anderen bewegte. Ich war also relativ froh als ich schließlich in meiner Austrian Maschine zu Mozart mein Abendessen, individuell von Do & Co zubereitet, zu mir nahm. Die anderen tranken derweil noch ein Bier in unserem Restaurant in Mumbai und folgten mir Richtung Europa mit ein paar Stunden Verzögerung in anderen Flügen.

Um 9 Uhr erreichte ich am nächsten Morgen mein Zuhause, und wie so oft kommt einem das erlebte nach einer so langen Reisestrecke etwas surreal vor. So ist es immer noch, eigentlich täglich denke ich noch an die relativ kurze Reise (knapp sechs Tage) und das dort Erlebte und wie ich höre geht das



Abbildung 9: (v.l.n.r.) Martin Rogge, Kai Knocke, Paul Byrne, Mathias Saken, Salomon Kaukiainen – © Martin Rogge 2008

auch den meisten anderen so. Letztendlich haben wir neben Finnjet auch ein Stück Indien erlebt, wenn auch nur ein kleines.

Wie dem auch sei – nachdem nun das Schicksal der Finnjet endgültig besiegelt ist, sind wir sehr froh, die Gelegenheit genutzt und den langen Weg auf uns genommen zu haben. Mit dem Schicksal der Finnjet, dem jährlichen Reisehöhepunkt meiner Kindheit, habe ich mich indes abgefunden. Ich möchte an dieser Stelle kurz Juha Rautavirta, ehemaliger Finnjet Kapitän, aus einer Mail an Mathias zitieren: natürlich ist es traurig, aber immerhin hat Finnjet ihr ganzes „Leben“ lang Crew und Passagiere sicher von Ort zu Ort gebracht, ohne größeren Unfälle mit vielleicht hunderten Verletzten oder gar Toten. Für mich war Finnjet 24 Jahre lang die Verbindung von Deutschland in meine zweite Heimat Finnland, für andere 31 Jahre, für wieder andere nur eine oder zwei Fahrten - egal: die schönen Erinnerungen werden allen Freunden der Finnjet erhalten bleiben.

In diesem Sinne: Hyvästi, GTS FINNJET!¹

Kai Markus Knocke

Erlangen im September 2008

Alle Bilder © Kai Knocke 2008 außer extra gekennzeichnet. Mehr Informationen gibt es auf meiner Homepage www.kailino.de und auf Mathias www.finnjetweb.com.

¹ Mach es gut, Finnjet!