

Hannu Raittila
Kontinentaldrift

Hannu Raittila

Kontinentaldrift

Roman

Aus dem Finnischen

von Stefan Moster

Luchterhand

*»Gotta travel on, ain't never coming back,
oh, oh, got a one way ticket to the blues.«*

Sommersonnenwende

21. Juni 2012

Um an diese grüne Linie zu gelangen, hat Grenzschutzoffizier Johan Lampen Dienstaussweise, Akkreditierungen sowie weitere Dokumente gefälscht, die für die persönliche Identifizierung und die Einreise erforderlich sind. Er hat heimlich mit Vertretern einer fremden Macht sowie mit international agierenden Kriminellen und Terroristen verhandelt und illegale Abkommen mit ihnen geschlossen. Gestern ist er vom Flughafen Aleppo in Syrien gestartet. In dem halben Jahr seit der Wintersonnenwende hat er zigtausend Meilen in Flugzeugen und verschiedenen Wasserfahrzeugen zurückgelegt.

Als sich die Maschine, die Syrien mit mehreren Stunden Verspätung verlassen hatte, Istanbul näherte, wurde sie von der türkischen Luftaufsicht angewiesen, Warteschleifen über der Stadt zu fliegen. Johan blickte aus der Luft auf den Bosphorus, der Europa von Asien trennt und durch den er zehn Tage zuvor an Bord eines Versorgungsschiffs der russischen Schwarzmeerflotte gefahren war. Er zählte, auf wie vielen Kontinenten er in den zurückliegenden drei Monaten gewesen ist. Er kam auf fünf.

Was Johan sucht, hat er nicht gefunden, und er hat noch immer nicht ganz verstanden, was er stattdessen gefunden hat. Die nächsten Jahre, im Grunde sein ganzes restliches Leben werden die Antwort auf diese Frage sein.

Johan ist also über Istanbul und München nach Helsinki geflogen. Sein Flug von Aleppo aus war der letzte, der von Syrien in die Türkei ging. Wo Johan herkommt, herrscht Krieg. Bei sich hat er jedoch einen Frieden – beschädigt und klein, aber doch ein Frieden. Mit frei schwingenden Armen geht Johan in Uniform

und mit UN-Barett an den Zollbeamten vorbei in die Ankunftshalle des Flughafens Helsinki-Vantaa. Er wird erwartet. Sechs Menschen kommen dort nun zusammen, und sie werden eine Familie bilden.

Es ist der Tag vor Mittsommer, die Sommersonnenwende im Schaltjahr 2012. Die Sonne scheint senkrecht auf den Wendekreis des Krebses, es ist der längste Tag des Jahres auf der nördlichen Erdhalbkugel.

I

LAURA PALMEN, NEHME ICH AN?

Das Leben der Laura Palmen

1991

Laura Palmen ist eine internationale Abenteurerin. Laura Palmen fährt, wohin sie will, auch dorthin, wo sich andere nicht hintrauen. Dieses Jahr abenteuert Laura Palmen durch Afrika. Sie fliegt nach Marokko und von Tanger weiter zur Goldküste. Sie fliegt, weil man in Ain Galakka von Beduinen gefangen genommen werden kann. An der Goldküste findet sie einen Rubin, der dort zweitausend Pfund kostet. Dann fliegt sie weiter. Sie fliegt über Kongo nach Kapstadt und bekommt fünfhundert Pfund. Sie fährt in die Drachenberge und findet den Cullinan-Diamanten.

Der Cullinan hat 3106,5 Karat. Räuber versuchen ihn zu rauben, aber Laura Palmen flieht nach Mosambik und von Daressalam zurück nach Tanger. In Afrika muss man fliegen, wann immer man kann. Mit dem Schiff fährt man besser nicht, weil man dann womöglich als Gefangene nach Sankt Helena kommt. Laura Palmen fliegt von Marokko weg und damit von ganz Afrika.

Sie hat den Cullinan-Diamanten dabei, und sie hat noch neunhundert Pfund, weil sie tausendsechshundert fürs Fliegen gebraucht hat. Laura Palmen fliegt nach London und wird eine berühmte Forschungsreisende. Den Cullinan-Diamanten verkauft sie an die Königin. Er wird ins Zepter eingelassen und damit unermesslich kostbar. Jetzt hat Laura Palmen so viel Geld, dass sie sich nur noch in Abenteuer stürzt.

Laura Palmens beste Freundin heißt Lara Hayward. Lara ist Schriftstellerin und heißt in echt Sara Heinäniitty. Lara schreibt Bücher über Lauras Abenteuer. Die beiden sind unzertrennlich, und darum abenteuert Lara viel mit Laura herum, aber nicht die ganze Zeit, weil sie zwischendurch ja Bücher schreiben muss. Sie

schreibt in ihren Büchern über die Abenteuer, von denen Laura in ihren Tagebüchern erzählt.

Jetzt haben sie vor, zusammen nach Polynnesien zu fliegen, was früher die Südseeinseln waren. Sie fliegen von London nach Haiti, wo der Portoprinz regiert. Der Portoprinz ist ein brutaler Tyrann, aber das macht den beiden nichts aus, weil sie immer klarkommen. In Haiti nehmen sie ein Floß aus geflochtenem Gras und segeln in die Südsee, die eigentlich Stiller Ozean heißt. Von Ureinwohnern lassen sie sich in einem Bambuskanu auf eine Insel bringen und bauen sich eine Hütte. Sie wissen noch nicht, was für ein Abenteuer auf sie zukommt, aber sie sitzen schon mal am Strand und schauen zuversichtlich in die untergehende Sonne.

Auf den Südseeinseln können sie vielleicht Lauras Vater sehen, der Marineleutnant ist. Er ist dort vielleicht König der Ureinwohner geworden, so wie der Vater von Pippi Langstrumpf.

Sara

September 2011, Vantaa

Vorletzten Winter sah ich eines Morgens Laura. Es war mit Sicherheit Laura, und es war der 1. Februar 2010. Ich hatte ein Filmteam zur Vorfeldstraße der zweiten Start- und Landebahn gebracht, als ich einen Lieferwagen des Grenzschatzes auf ein Flugzeug zufahren sah. Das Filmteam machte eine Reihe von Flughafenaufnahmen für das Reality-Format, das gerade ange laufen war. Sie brauchten Bilder von startenden und landenden Maschinen. Darum hatte ich sie an die Stelle gebracht, von der aus sich die Flugzeuge nach der Landung auf die Gates zubewegen. Bloß dass diese Maschine nicht zu einem Flugsteig rollte.

Es war ein Airbus A 320 der Iberia aus Madrid. Er blieb einfach stehen. Das Filmteam wartete auf die nächste Landung, die laut Operation List in fünf Minuten stattfinden sollte. Durch den Knopf im Ohr hörte ich die aktualisierten Informationen zu den Flugbewegungen mit und zeigte mit den Fingern an: sieben Minuten! Der Kameramann nahm sein Gerät von der Schulter, der Tontechniker lehnte den Mikrofon galgen an die Kamera. Alle Gerätschaften waren mit Frost- und Windschutz versehen. Es herrschte eisige Kälte.

Als wir hinausfahren, hatten wir laut Monitor vier Knoten Wind aus dem Norden. Wir steckten alle in den signalfarbenen Steppanzügen und den heizbaren Stiefeln vom Medienservice und sahen aus wie Michelin-Männchen. Im Winter kann Helsinki-Vantaa das reinste Sibirien sein. Aber sogar bei so einem Wetter sieht man auf der Straßenüberführung hinter dem Gelände die Planespotter mit ihren Ferngläsern und langen Kameraröhren. Sie tragen Eisangleroveralls. Auch diese Klei-

dungsstücke sind nicht bloß Fischfreunden über vierzig vorbehalten.

Einfach um mich ein bisschen aufzuwärmen, wollte ich nachschauen, was sich bei dem Airbus tat. Die Passagiere wurden in zwei Busse verfrachtet, die nach der Abfahrt eine graue Wolke und Dieselgestank hinterließen. Noch bevor sich die Abgase aufgelöst hatten, fuhr ein Lieferwagen des Grenzschutzes an die hintere Tür der Maschine heran. Die Grenzer stiegen in den Airbus. Wenig später führten sie eine Frau in Handschellen heraus. Oben auf der Treppe öffnete einer der Grenzschilder die Handschellen und steckte sie in die Brusttasche seines Overalls.

Hinter dem Motor des Flugzeugs flimmerte die Luft wie in der Wüste, weshalb man die Personen an der Tür nicht deutlich erkennen konnte. Aber dann gingen sie durch den vom Gasstrom gebildeten Dunst die Treppe herab in die klare Luft am Boden, und da begriff ich plötzlich, dass ich Laura vor mir hatte. Ich stand keine zehn Meter von ihr entfernt und sah sie. Sie sah nichts. Ihr Blick war starr.

Laura trug ein weites Kleid und Sandalen an den bloßen Füßen, sie sah ausgehungert aus. Über ihrer Schulter hing eine Leinentasche wie ein kleiner Sack. Der Kopf war rasiert und hatte schwarze Stoppeln. Hastig zog sie sich ein mit verschnörkelten Mustern verziertes Arabertuch über, dessen schwarzweiße Troddeln bis auf die Erde reichten. Ein Grenzschilder im grünen Overall legte ihr eine Armeedecke über die Schultern. Als sie am Fuß der Treppe angelangt war, breitete Laura die Arme aus und neigte sich etwas nach hinten, um Decke und Tuch besser um sich zu schlingen. Da sah ich, dass sie schwanger war.

Der Grenzer, der ihr die Wolldecke gegeben hatte, stieg mit Laura hinten in den Lieferwagen ein, sein Kollege setzte sich ans Steuer und zog die Tür zu, auf der ein schwarzer Bärenkopf und ein Schwert aufgemalt waren. Sie fuhren über das Rollfeld zum Terminal 2, wo bereits ein Krankenwagen wartete.

Wir hatten ebenfalls zwei Jungs von der Grenze dabei, denn ich hatte der Produktionsfirma vorgeschlagen, auch die Arbeit des Grenzschatzes auf dem Flughafen zu filmen. Immerhin bildet Helsinki-Vantaa die Grenze Finnlands zu mehr als zweihundert Ländern. Ich stellte die Verbindung her, bekam die Genehmigungen und fand die Kontaktpersonen. Für die Grenzschatzer handelte es sich um einen »Einsatz«, und zwar um einen angenehmen. Beim Mittagessen sah ich in der Personalkantine einen von ihnen wieder und fragte ihn, wo die junge Frau hingebraht worden sei, die am Morgen in Handschellen aus Madrid gekommen war. Außerdem wollte ich wissen, wie sie hieß.

Der Grenzer sagte, er könne mir solche Informationen nicht geben. Darauf verriet ich ihm, dass ich wusste, woraus sie bei ihren Partys mit den Zöllnern die Bowle machten: aus dem Alkohol, den sie an der grünen Linie konfiszierten. Der Grenzer sagte, die Frau sei über Madrid aus Marokko gekommen und in die Poliklinik in Vantaa gebraht worden. Sie werde aber mit Sicherheit in die Psychiatrie Kellokoski eingeliefert, so durcheinander wie sie gewesen sei. Ihren Namen wollte er mir trotzdem nicht sagen. Ist auch nicht nötig, meinte ich. Den kenne ich auch so. Tatsächlich wissen die Grenzer gar nicht unbedingt, wie die Personen, die sie in Empfang nehmen, heißen, obwohl es zu ihren Aufgaben gehört, die Einreisedokumente zu kontrollieren.

Laura war von uns beiden immer diejenige gewesen, die sich traute und vorneweg marschierte und dafür sorgte, dass es weiterging. Sie wirkte gespenstisch schutzlos, als sie nun zum Paket verschnürt hier abgeliefert wurde. Vier Jahre lang hatte ich sie nicht gesehen, ich wusste nicht einmal, wo sie sich aufgehalten hatte. Sie war bei Facebook aufgetaucht, noch bevor das Medium in Finnland überhaupt richtig bekannt wurde, irgendwann 2007. Ich hatte noch nie etwas von dem Medium gehört, als in meinen E-Mails plötzlich die Aufforderung auftauchte, Lauras Facebook-Freundin zu werden.

Ziemlich bald bekam ich den Verdacht, dass ihre Statusaktualisierungen nur Bluff waren. Sie hatte nie eine Mitteilung an der Pinnwand, und wenn, dann kapierte man sie nicht. Es gab nur ein Album, und das enthielt genau ein Foto, das sich nie änderte. Es hätte jede beliebige Person darstellen können. Laura verschwand dann auch relativ schnell von Facebook und ging zu Twitter über. Laut ihren Minibotschaften hielt sie sich in den USA auf und arbeitete in der Reisebranche.

Ich weiß nicht, wer die Tweets in Wirklichkeit schrieb. Sie kamen nämlich noch im April unter Lauras Namen, obwohl sie da schon seit zwei Monaten in der geschlossenen Abteilung von Kellokoski saß. Angeblich war sie mal in New York, mal in Florida, in der Karibik oder in Mexiko. Und jetzt kommen wieder Tweets, fast anderthalb Jahre nach ihrer Flucht aus der Psychiatrie.

Darin steht, sie sei nun auf den Pazifikinseln unterwegs. Angeblich arbeitet sie als Guide einer Tauchergruppe auf dem Tuamotu-Archipel, auf einer namenlosen Insel des Marutea-Atolls. Sie sei für eine Firma tätig, die Dienstleistungen für Taucher, Surfer, Segler und Heyerdahl-Fans anbietet, und ganz allein für »die operativen Aktivitäten vor Ort« verantwortlich, behaupten die Tweets. Die Investoren mischten sich nicht ein.

Falls das stimmt, weiß ich allerdings, wer diese Investoren sind und wofür sie das Geschäft betreiben. In den Nachrichten heißt es, Palästina habe heute die Mitgliedschaft in den Vereinten Nationen beantragt, und diese symbolische Geste werde in Gaza, im Westjordanland und überall sonst im Nahen Osten und in Nordafrika gefeiert, wo Palästinenser leben.

An jenem Vormittag, an dem ich Laura sah, ging ich vor der Mittagspause ins Terminal und dort in mein Büro beim Medienservice, um eine Pressekonferenz vorzubereiten, für die sich vier Fernsehteams und über zwanzig Printjournalisten und Fotografen angemeldet hatten, weil der sogenannte »Pinselonkel« mit der Maschine aus München nach Finnland kam, laut Flugplan um

15.17 Uhr. Es handelte sich dabei um einen kurdischen Hochzeits-
sänger aus Syrien, Ebdo Mihemed mit richtigem Namen, der in
Finnland über Nacht ein Star geworden war.

Irgendein Schlauberger von Student hatte im Netz einen Clip
mit einem Auftritt von Mihemed gesehen und dabei die Über-
zeugung gewonnen, das Kurdische erinnere doch sehr an das Fin-
nische. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis hatte der Typ das
sentimentale Hochzeitslied mit einem frechen finnischen Text
untertitelt und diese Version ins Netz gestellt. Der so entstandene
frivole Jux war mehr als eine Million Mal auf YouTube angeschaut
worden. Und zwar ausschließlich von Finnen, anders konnte es
nicht sein.

Der Pinselonkel kam fast eine Stunde zu spät, weil die Syrian-
air-Maschine von Damaskus nicht rechtzeitig zum Anschluss-
flug in München gelandet war. Ich fand es auf diffuse Weise un-
heimlich, Damaskus zu sagen, als ich im Pressekonferenzraum
die Verspätung mitteilte. Den Journalisten, Kameramännern und
Tontechnikern brach wegen der Verspätung der Schweiß aus –
in umgekehrter Reihenfolge, und bei den Tontechnikern am
schlimmsten. Ich holte ihnen einen Servierwagen mit Kaffee und
Sandwiches vom Catering und überprüfte auf jeder Verpackung
das Verfallsdatum.

Weil sich nun eine Wartezeit ergeben hatte, ließ ich meine
Assistentin bei den Journalisten und ging in mein Büro, um mir
auf den Monitoren die Flughafenrumtreiber anzusehen. Es waren
Mädchen, so wie früher. Auch zu meiner und Lauras Zeit hatten
die Jungen nicht kapiert, was es für einen Glamourfaktor haben
konnte, auf dem Flughafen abzuhängen. Den meisten Mädchen
war es allerdings auch nicht klar gewesen. Sie fanden uns ziemlich
seltsam und auch ein bisschen unheimlich. Das isolierte uns bloß
noch mehr von dem, was normale Jugendliche so trieben.

Wahrscheinlich hat es mit den verschärften Sicherheitsvorkeh-
rungen nach WTC zu tun, dass die Rumtreiber heute oft nicht

einmal mehr in den Abflugbereich hinter der Sicherheitskontrolle kommen. Wir waren damals ständig dort. Sind mit den Angestellten durch die Staff-Türen rein und haben uns wer weiß wo die Zeit vertrieben: bei den Verladern in der Gepäckabfertigungsanlage, in den Frachtterminals, wo die Exportgüter in den Flugzeugen verstaut wurden. Wir wussten, wann die Mitarbeiter dort Stress und wann sie Zeit zum Reden und Rumalbern hatten. Und wir haben bestimmt zig Kilometer in Bauchlage auf Gepäckförderbändern zurückgelegt.

Wir kannten auch die Männer vom Ramp-Agent-Team und durften auf ihren Anhängerschlangen über den ganzen Flugplatz fahren, unter den Gepäckstücken versteckt, wie in der Geisterbahn. Manchmal rannten wir auf eine Fluggastbrücke und standen vorne am Rand, wenn sie von einem Gate zum anderen versetzt wurde. Auch in den Tower haben sie uns oft gelassen, weil wir so was wie die Flughafenmaskottchen waren.

Manchmal sind wir schon ganz früh morgens hin, um vier oder fünf, und wer weiß wie oft haben uns die Stewardessen dann auf Extraplätzen in den Morgenmaschinen mitgenommen: nach Joensuu, Oulu oder Rovaniemi, zweimal sogar nach Stockholm und Kopenhagen. Wir flogen Hunderte Kilometer weit, kamen zwei Stunden später zurück und schafften es anschließend sogar noch, uns in der Schule blicken zu lassen.

Inzwischen hatten die Flughafenrumtreiber anscheinend eine neue Methode entwickelt, Geld zu verdienen, wie die Kamera verriet, die in der Abfertigungshalle die Check-in-Automaten filmte. Die Mädchen beobachteten die Reisenden, die ratlos vor den Automaten standen. Vor allem alte Leute wissen oft nicht, was sie tun sollen. Die Dankbarkeit der Passagiere verhält sich proportional zu der Panik, die entsteht, wenn die Zeit knapp wird, und so konnten die Mädchen, wenn es gut lief, mit einer Minute Knöpfchendrücken richtig hohe Summen verdienen.

Essen zu organisieren war schwieriger geworden, seit zwei

Typen vom Flugpersonal wegen der Verteilung übrig gebliebener Catering-Brötchen ihren Job verloren hatten. Beide waren natürlich Stewards gewesen. Schon Laura und ich hatten festgestellt, dass die ein größeres Herz hatten als die Stewardessen. Einer der entlassenen Flugbegleiter war nicht nur mit den belegten Broten sparsam umgegangen, sondern hatte in der Businessklasse auch die Reste aus den Weinflaschen zusammengeschüttet. Seinen Verstoß gegen die Wegwerfvorschriften hatte er mit Vernunft und ökologischen Prinzipien begründet. Es gibt Stewardessen, die sich die Hände mit Champagner waschen, aber das wird nicht moniert, weil sie das Zeug dabei vorschriftsgemäß in den Ausguss kippen.

Heute scheinen die Rumtreiber in den Terminalcafés Sandwiches mit abgelaufenem Verfallsdatum zu bekommen. Die darf man kostenlos hergeben, ohne zur Verantwortung gezogen zu werden, obwohl schlechte Mayonnaise Lebensmittelvergiftungen verursachen kann. Gehaftet wird nur für verkaufte Ware, nicht für verschenkte.

Es hat Fälle gegeben, in denen Cafégäste Schadenersatzprozesse angestrengt haben. Ein Prozess schaffte es sogar bis in die Schlagzeilen, weil ein Promi aus einer Tanzshow im Fernsehen Salmonellen abbekam. Seitdem nimmt die Vorsicht der Cafébetreiber fast schon hysterische Züge an. Und davon scheinen die Rumtreiber zu profitieren. Die Cafés sparen sich die Mühe der regelgemäßen Entsorgung, indem sie die Lebensmittel an die Mädchen verschenken.

Ich hatte keine Lust, dem Filmteam etwas von den Flughafenrumtreibern zu erzählen, obwohl sie als Reality-TV-Macher garantiert daran interessiert gewesen wären. Aber zur Rumtreiberkultur gehört die stolze Abgrenzung, die Verachtung gewöhnlicher Touristen und anderer Zivilisten und eine gewisse Härte, die fast emotionslos wirken kann. Das Letzte, was diese Mädchen wollen, ist, ins Fernsehen zu kommen und sich von Spießern an-

glotzen zu lassen. Sie sind mir trotz allem irgendwie sympathisch, auch wenn ich ihnen am liebsten sagen würde, geht nach Hause, solange ihr es noch könnt.

Laura Palmens Tagebuch

11. September 2001

Jetzt geht's los. Wir sitzen schon in der Maschine nach New York, in einer MD-11 von Finnair. Wir haben zum letzten Mal die Abfertigungshalle durchquert, eingecheckt, sind durch die Sicherheitskontrolle in die Abflughalle und zum Gate. Dann ging das Boarding los, die Leute sind in die Maschine und wir hinterher.

*Boarding completed. Arm your doors and cross-check. Anschnallzeichen. Sicherheitsdemo. Cabin crew, take your positions. Probe-
lauf. Bremsen lösen. Startbeschleunigung. TAKE OFF!*

Sara

September 2011, Vantaa

Schließlich traf der Pinselonkel ein, und alle bekamen ihre Bilder und Interviews. Hier ist es kalt, so kalt, sagte der Onkel und schlang die Lederjacke über dem dünnen Hemd enger um sich. Der Nachrichtenredakteur vom Öffentlich-Rechtlichen sagte, sie würden »Phänomen-Journalismus« machen. Die Privaten waren bloß auf der Jagd nach kuriosen Geschichten für den Schluss ihrer Nachrichtensendungen.

Als der Pinselonkel gerade aufbrechen wollte, sah ich durch die Glastüren, wie der kaffeebraune Labrador vom Zoll auf einen jungen dunkelhäutigen Mann ansprach. Er wurde zur Kontrolle herausgepickt und sträubte sich, weshalb ein Polizist, der zur Sicherung an der Linie stand, dem Hundeführer zu Hilfe kam. Sie mussten dem Mann Handschellen anlegen. Es entstand Durcheinander und ein Stau, darum konnte ich nicht genau sehen, was danach im Einzelnen passierte. Auf jeden Fall hatte der Polizist den Mann zu Fall gebracht und drückte ihm das Knie ins Kreuz. Die Leute, die ringsum stehen blieben, wurden weiterscheucht. Eine Flasche war zu Bruch gegangen, eine große, braune Weinpfütze breitete sich auf dem Fußboden aus.

Die Journalisten vergaßen den Pinselonkel und versammelten sich vor der Glaswand. Die Kameramänner filmten, und der Hund mit den grünen Augen, der das gewohnt war, kam schwanzwedelnd an die Scheibe heran. Durch den Knopf im Ohr hörte ich, dass der Zoll eine Reinigungskraft anforderte. Sofort tauchte von irgendwoher eine chinesisch aussehende Frau mit Putzwagen auf. Eigentlich war es wohl eine Vietnamesin, bestimmt sechzig Jahre alt. Sie fegte die Scherben auf und wischte den Boden.

Der Hundeführer vom Zoll nahm den Labrador an die Leine und folgte dem Polizisten und dem Festgenommenen.

Prompt forderten die Journalisten, sie in die Ankunftshalle zu lassen. Ich sagte, das gehe nicht, und das Material, das sie durch die Scheibe gefilmt hätten, dürften sie nicht benutzen, weil sie keine Dreherlaubnis dafür besaßen. Ich musste ihnen ins Gedächtnis rufen, dass sie auf dem Gelände des Flughafens Helsinki-Vantaa mit Genehmigung arbeiteten und dass für Filmaufnahmen immer eine Erlaubnis vorliegen musste, in der Ort und Objekt der Aufnahmen getrennt aufgeführt sind.

Die Journalistin von MTV3 fragte, ob ich wisse, wie der Zollhund hieß. Alma, sagte ich und erzählte, die Hündin habe sich während der Dreharbeiten zur Flughafenserie des Vierten Programms zu einem richtigen Filmstar gemausert. Allerdings könne man aus einem Labrador keine Diva machen. Die Journalistin sagte, das wisse sie. Sie hatte Tränen in den Augen.

Das vierte Kamerateam bestand lediglich aus einer Recherche-Journalistin von der Fernsehspielabteilung des Finnischen Rundfunks YLE. Ihre Kamera war nicht viel größer als eine Packung Butter, und sie hatte damit mehr das Filmen des Pinselockels durch die anderen als den Onkel selbst aufgenommen. Die Verspätung und das Aufsehen, das die Zollkontrolle erregt hatte, gäben gutes Material ab, sagte sie, aber das werde auf keinen Fall öffentlich gezeigt. Sie hatte eine Produzentin dabei, die erklärte, es sei eine Fernsehserie in Planung, die auf dem Flughafen spielte. Ich sagte, von der Sorte gebe es ziemlich viele auf der Welt, sogar hier werde schon eine gedreht. Das Vierte Programm investiere ganz groß in den Flughafen.

Die Produzentin meinte, sie wollten gar kein Reality-Format machen, sondern eine ehrgeizige Serie, eine wie *Clocking Off* von Paul Abbott oder *The Street*. Der Flughafen sei nur das Ambiente, in dem man das Schicksal verschiedener Menschen zeige. In jeder Folge solle eine Person, die am Flughafen arbeitete, oder

ein Passagier, der am Flughafen etwas Entscheidendes erlebte, im Mittelpunkt stehen. Der Arbeitstitel der Serie laute *Das Terminal*.

Die Produktion befand sich erst in der Planungsphase, und die Frau wollte ein andermal zum Medienservice der Flughafengesellschaft Finavia kommen, um sich unsere Vorschläge und Ideen anzuhören. Als sie ging, ließ sie ihre Visitenkarte da. Ich warf einen Blick darauf, aber sie löste keinen Alarm bei mir aus. Am Abend sah ich, dass mir die Frau eine E-Mail geschickt hatte, und erst da erschrak ich. Die Adresse lautete `pirjo.lampen@yle.fi`. Dem Namen nach war sie Lauras Mutter. Ich war so daran gewöhnt, an Laura als Laura Palmén zu denken, dass ich ihren ursprünglichen Namen beim Blick auf die Visitenkarte nicht erkannt hatte.

Es war bestimmt fünfzehn Jahre her, seit ich Lauras Mutter zuletzt begegnet war. Sie hatte damals gerade als Produzentin der neuen Serie *Unsere Straße* angefangen und war öfter mal zu Hause, aber wir schauten uns die Serie nicht an und waren zu der Zeit auch schon nicht mehr so viel bei Laura. So lange ich denken kann, hat Lauras Mutter Pirjo beim Fernsehen gearbeitet. Wir guckten immer die Nachrichten und warteten gespannt, ob wir sie sahen, und verfolgten jeden Magazinbericht und Dokumentarbeitrag von ihr wie die Abendandacht.

Bevor sie Produzentin in der Fernsehspielabteilung wurde, war sie Redakteurin und immer irgendwo im Ausland unterwegs. Damals fanden wir das wahnsinnig toll. Ich bewunderte Pirjo, und Laura war stolz auf ihre Mutter. Sie war anders als die meisten anderen Eltern, sie war witzig und schien alles zu wissen. Sie redete und alberte mit uns herum, als wären wir ihr ebenbürtig. Zu der Zeit war es noch üblich, dass Väter und Mütter irgendwie Distanz hielten und zumindest zu den Freunden ihrer Kinder keinen natürlichen Kontakt herstellten, und die Beziehung zu den eigenen Kindern war nicht unbedingt besonders kameradschaftlich, auch wenn das allmählich für erstrebenswert ge-

halten wurde. Pirjo Lampen war nett und natürlich, aber sie war eben auch oft weg.

Wir kamen uns fast wie Erwachsene vor, weil wir auch über Nacht allein bleiben und uns um den ganzen Haushalt selbst kümmern durften. Das war viel spannender, als normal bei einer Freundin zu übernachten. Mir wäre nie eingefallen, dass man diesen Vertrauensvorschuss aus einem anderen Blickwinkel schlicht und einfach als Vernachlässigung betrachten konnte.

Laura wohnte mit ihrer Mutter in einem großen Holzhauskomplex in der Viipurinkatu, den eine Gruppe von Künstlern, Schauspielern und Journalisten zusammen gekauft hatte. Ende der Achtzigerjahre waren der verwinkelte Dachboden und der Keller des Gebäudes für uns Gören interessanter als das Labyrinth im Vergnügungspark Linnanmäki nebenan. Das Haus befand sich in einem Zustand der Dauerrenovierung. Es wohnten mehrere Familien mit Kindern dort, und es gab viele Gemeinschaftsräume. Wahrscheinlich hatte Lauras Mutter die damals weitverbreitete Idee verinnerlicht, man müsse sich gemeinschaftlich um Kinder kümmern. War jemand aus dem Haus auf Reisen, passten eben die anderen auf den Nachwuchs auf. So hatten sie es wohl vereinbart. Lauras Eltern waren geschieden, und ihr Vater wusste nichts von diesen Dingen. Genau genommen verhielt es sich wohl eher so, dass Lauras Vater von seinen Aufgaben entbunden worden war.

Zur gleichen Zeit hing Riitta völlig breit irgendwo herum oder lag bei uns daheim im dunklen Schlafzimmer, vollgepumpt mit Diazepam oder anderem Zeug. Ich schlief mal hier und mal da, wie es gerade kam, wenn ich nicht bei Opa und Oma in Martinlaakso übernachtete. Meistens war ich aber bei Laura in dem Holzhaus in der Viipurinkatu. Dort konnten wir uns schon als Zehnjährige austoben, da gab es Kinder von Schauspielern, die jeden Abend und ab und zu auch nachts unter sich waren. Damals nannte sich Laura bereits seit zwei Jahren Laura und verbat

es sich, anders genannt zu werden, und irgendwann konnte man sich für sie auch keinen anderen Namen mehr vorstellen.

Riitta wiederum verbot mir, die Wörter »Mama« und »Zuhause« zu benutzen. Sie hieß Riitta, und wenn wir zu Hause waren, dann waren wir in unserer Bude oder in der Aleksis Kiven katu. Oma und Opa waren »unsere Leute«. Auch sie hatten kein Zuhause, sondern wohnten einfach in Martinlaakso.

Eigentlich hatte mir Riitta nicht verboten, Mama, Opa, Oma oder Zuhause zu sagen, aber sie benutzte diese Wörter selbst nie. Darum wusste ich, als ich in den Kindergarten kam – der auf Finnisch »Tages-Zuhause« heißt –, auch nicht, wohin man mich brachte. Ich verstand lediglich, was Tag bedeutete, erinnere ich mich. Das hieß, dass es nicht dunkel war. Noch weniger wusste ich, was Vater bedeutete. Vom Kindergarten an hatten Laura und ich unsere eigene Familie.

Es konnte unmöglich Zufall sein, dass zuerst Laura und dann ihre Mutter in Helsinki-Vantaa auftauchten. Andererseits gewöhnt man sich am Flughafen daran, Menschen zu treffen, die man seit Jahren nicht gesehen hat, schließlich kommen hier Reisende aus dem ganzen Land und der ganzen Welt zusammen, fast zwanzig Millionen im Jahr.

Auf dem Weg in die Maschinen werden sie vom Flughafen am Check-in, an der Sicherheitskontrolle und an den Gates gefiltert. Jeden Tag kommen einem auf den Gängen bekannte Gesichter entgegen, und man sieht sie ständig auf den Kontrollmonitoren. Alle Menschen auf der Welt seien nur sechs Klicks voneinander entfernt, heißt es. Auf dem Flughafen begreift man täglich, dass das stimmt. Der Flughafen ist heute das enge Tor, durch das jeder einmal gehen muss.

An jenem Abend lag ich lange wach und sah die Schneeflocken um die Straßenlampe herumwirbeln. Seit vier Jahren lebte ich allein wie in einem Zeugenschutzprogramm, wie jemand, der eine neue Identität erhalten hat und in einer abgelegenen Gegend

einquartiert worden ist. Jetzt trat in Lauras Gestalt die Vergangenheit unverhofft wieder hervor. Am meisten erschütterte mich, dass Laura ein Kind erwartete. Nie hätte ich mir vorgestellt, nur vier Monate später selbst schwanger zu sein und nicht mehr in die Vergangenheit zu starren, sondern nach vorne zu schauen.

Schließlich schlief ich mit dem Dröhnen der startenden und landenden Maschinen ein. Zwei Jahre zuvor hatte ich meine Ersparnisse in eine billige Zweizimmerwohnung in einer Gegend gesteckt, für die bis 2020 weiter zunehmender Fluglärm prognostiziert wird. Das Haus liegt innerhalb der Lärmdiagramme aller drei Start- und Landebahnen. Es wurde in den Achtzigerjahren gebaut, seine Lärmisolierung entspricht nicht den heutigen Normen, dafür sind die Wohnungen wirklich günstig, gemessen an den durchschnittlichen Quadratmeterpreisen im Großraum Helsinki. Mich beruhigt das Geräusch der Düsenmaschinen.

Am nächsten Morgen rief ich die Produzentin vom Vierten an und schlug eine Änderung im Drehplan vor. Es hatte die ganze Nacht geschneit, und daran sollte sich laut Wetterbericht vorläufig nichts ändern. Es würde sich lohnen, Aufnahmen vom Schneeräumkommando des Flughafens zu machen. Wie das bei uns organisiert ist, sorgt in ganz Europa und der übrigen Welt für Erstaunen, zumindest dort, wo schwere Winterstürme die Flughäfen lahmlegen. Die Produzentin war begeistert, fragte mich allerdings, ob Finnland und Helsinki-Vantaa meiner Meinung nach nicht Teil Europas und der Welt seien.

Ich wusste ihren Spott nicht auf Anhieb zu kontern. Hätte ich nachgedacht, wäre mir keine ehrliche Antwort mehr eingefallen. Ich setzte mich mit der Verkehrsleitung in Verbindung und fragte, in welcher Reihenfolge der Winterdienst die Startbahnen und die Rollfelder räumen würde.

Laura Palmens Tagebuch

11. September 2001

Wir sind in Kanada. Fünf oder sechs Stunden waren wir in der Luft, da sagte der Pilot durch, es wäre etwas Außergewöhnliches passiert, und wir könnten nicht in New York landen. Auf den Monitoren konnte man sehen, wo wir waren und wie hoch und wie schnell wir flogen. Wir befanden uns irgendwo zwischen Grönland und Amerika, und der Kapitän meinte, wir könnten nicht mehr umdrehen. Die Luftfahrtbehörde der USA würde uns zu einem anderen Flughafen umleiten. So hat er es erklärt, und er hat auch gesagt, wir hätten keine Probleme, aber es sei was Außergewöhnliches passiert.

Plötzlich tauchte neben unserem Flieger ein Düsenjäger auf. Eine Zeitlang flog er ganz dicht neben uns her, aber dann drehte er schlagartig nach unten ab und verschwand. Er war so dicht an uns dran, dass man den Piloten deutlich sah. Der weiße Helm hatte ein schwarzes Visier, hinter dem man die Augen nicht erkennen konnte. Den unteren Teil des Gesichts verdeckte eine Maske, von der ein Sauerstoffschlauch herunterhing, der aussah wie eine Luftröhre. Der Pilot erinnerte an ein Rieseninsekt. Sein Düsenjäger trug einen Stern und die Aufschrift U.S. NAVY. An den Tragflächen hingen Bomben und Raketen.

Johan

September 2011, Vantaa

Vorletzten Winter bekam ich Anfang Februar eine E-Mail, an die ein Dokument mit dem Namen »Laura Palmens Tagebuch 2001« angehängt war. Ein Begleitschreiben oder eine Unterschrift gab es nicht, nur eine kryptische Ziffern- und Buchstabenfolge. Das Dokument ließ sich nicht öffnen. Ich rief den EDV-Spezialisten des Stabs, der den Verdacht hatte, der Anhang könnte ein Schadprogramm sein.

Aber wie hätte das durch die Firewalls des Grenzbewachungswesens in meinen Dienstcomputer eindringen sollen? Das konnte der Techniker nicht auf Anhieb sagen. Er nahm den Rechner mit und brachte ihn zwei Stunden später zurück. Er war ein gesprächiger junger Mann und erklärte mir, er habe den Rechner »komplett neu gebootet«. Laura Palmens Tagebuch hatte er »durch einen Bug-Test laufen lassen«, in eine RTF-Datei umformatiert und auf CD gebrannt.

Im Radio kam ein Lied, dessen Refrain der junge Mann beim Verkabeln des Rechners mit der unfassbar klaren und hohen Frauenstimme mitsang: »Papa, ich bin auf der anderen Seite der Welt ... Mama, hab keine Angst, ich pass schon auf mich auf ...« Die Band hieß angeblich Haloo Helsinki, und das Lied erzählte von einer jungen Frau, die alles hinter sich lässt, ins Ausland geht und ihr eigenes Leben lebt.

Der Techniker erzählte, die E-Mail sei aus dem Ausland gekommen. Ich fragte ihn, woher er das wusste, und er sagte, er benutze ein in Mozilla Firefox installiertes modifiziertes schwedisches Programm namens Fradar. Und das melde, wenn ein ausländischer Server oder Router den Televerkehr übertrage. Aus wel-

chem Land genau die Post kam, verriet das Programm nicht, aber sie stammte auf jeden Fall von jenseits der Staatsgrenzen.

Der EDV-Spezialist hatte Fradar aus dem Netz heruntergeladen und auf alle Rechner des Grenzschutzes überspielt, nachdem der Nachrichtendienst der Schwedischen Streitkräfte damit begonnen hatte, den gesamten Datenverkehr zu überwachen, was mit Inkrafttreten des neuen Teleüberwachungsgesetzes Anfang vorigen Jahres möglich war. Ein großer Teil des finnischen Televerkehrs laufe über Schweden und lande somit bei Försvarrets Radioanstalt, dem Nachrichtendienst zur Kommunikationsaufklärung, sagte der junge Mann. Ihm sei aufgetragen worden, die technischen Voraussetzungen zu entwickeln, weil eine Grenzschutzbehörde auch auf grenzüberschreitende Information reagieren musste. Ich wusste davon nichts und verstand auch nicht viel davon, war im Prinzip aber der gleichen Meinung. Ich dankte dem Mann für seine Eigeninitiative.

Er erzählte, er sei von den Streitkräften zum Grenzschutz gewechselt, weil es hier neuerdings bessere Chancen auf internationale Einsätze gebe und weil man bei den europäischen Grenzschutzbehörden andere Jobs angeboten bekomme, als immer nur zu Fuß auf Patrouille zu gehen, Checkpoints zu belauern oder in einem Container hinter Sandsäcken und Stacheldraht rumzuwarten. Ich fragte ihn, ob er schon mal an Friedenseinsätzen teilgenommen habe. Er sagte, er habe seinen Wehrdienst bei der Spähkompanie der Grenzbewachung auf dem Flugplatz Immola abgeleistet und sei danach in Bosnien und Äthiopien gewesen. Für solche Einsätze wolle er sich aber nicht mehr bewerben, weil er dann nach Afghanistan käme, als Bombenfutter für die Taliban.

Der lebhafteste, höfliche junge Mann hieß Leinonen und redete mich mit »Herr Kommandant« an, was aus seinem Mund mehr nach guter Kinderstube als nach Militär klang. Wir hielten uns ohnehin nicht sklavisches an die Anredebestimmungen, und von

Mitarbeitern mit zivilem Dienstverhältnis wurde das auch gar nicht verlangt. Ich war praktisch bereits zum Kommodore befördert worden. Die Liste mit den zu Befördernden war vom Innenministerium zurückgekommen, und wir hatten zu dem Anlass auch schon zusammen Kaffee getrunken, aber der junge Mann schien zu wissen, dass die Sache erst offiziell war, wenn der Präsident sie bestätigt hatte.

Schmeichlerische Untergebene können ihren Vorgesetzten mit dem künftigen Rang ansprechen. Marschall Mannerheim hatte als Oberbefehlshaber angeblich die Angewohnheit, Blitzbeförderungen außerhalb des Dienstwegs vorzunehmen und verlangte von allen sofort die dem neuen Rang gemäße Anrede, auch wenn die Beförderung per Feldtelefon und vor dem offiziellen Tagesbefehl gekommen war. Wenn Frieden herrscht, muss man sich jedoch ans Gesetz, die Verordnungen und die Dienstregeln halten. Ich versprach dem cleveren Techniker, an ihn zu denken, wenn Leute für internationale Einsätze gesucht würden.

Ich sollte an diesem Tag zum 24-Stunden-PZG-Bereitschaftsdienst und konnte daher nur einen kurzen Blick auf den Text werfen, der nun auf CD gespeichert war. Das Tagebuch fing am Tag des Anschlags auf das World Trade Center an. Es stammte von einem Mädchen oder einer jungen Frau, die mit ihrer Freundin auf dem Weg von Helsinki nach New York gewesen war, als die Flugleitung die Maschine aus Sicherheitsgründen angewiesen hatte, auf dem nächstmöglichen Airport zu landen.

Ich erinnerte mich, gelesen zu haben, dass die amerikanischen Behörden den Luftraum der Vereinigten Staaten, eine Stunde nachdem das erste gekaperte Flugzeug gegen den Nordturm des World Trade Center geprallt war, gesperrt hatten. Sämtliche Zivilflugzeuge bis hin zu Fesselballons wurden heruntergeholt. Es musste eine riesige Menge gewesen sein, wenn man bedenkt, was sich außer Fracht- und Passagiermaschinen an Kleinflugzeugen am amerikanischen Himmel bewegt, von Cessnas, die Schäd-

lingsbekämpfungsmittel verbreiten, bis hin zu Taxiflügen in abgelegenen Regionen und Segelfliegern.

Im leeren US-Luftraum patrouillierten damals Kampfflugzeuggeschwader mit dem Befehl, jedes fliegende Objekt abzuschießen. Maschinen der Luftwaffe und der Marine starteten von Flugzeugträgern und von den Stützpunkten in Island und auf den Pazifikinseln, um jedes Flugzeug, das in die Vereinigten Staaten flog, zu identifizieren und mit Anweisungen zu versehen. Laura Palmens Tagebuch beschreibt einen solchen Identifikationsflug irgendwo über dem Nordatlantik.

Es waren damals allein viereinhalbtausend Passagiermaschinen auf Inlandsflügen in der Luft, und jedes davon wurde auf einen Flugplatz umgeleitet, dessen Landebahnen und sonstige Anlagen ausreichten, um die Maschinen aufzunehmen, in denen sich insgesamt mehr als eine halbe Million Passagiere befanden. Außerdem waren von der Sperrung des Luftraums all die internationalen Linienflugzeuge auf dem Weg in die USA betroffen, die nicht mehr umkehren konnten. Die Maschine, in der die Tagebuchschreiberin saß, befand sich offenbar näher am amerikanischen Kontinent als an Island. Sie wurde nach Halifax, Nova Scotia, geschickt.

Mir gingen diese Dinge noch durch den Kopf, als ich am Flughafen ankam und von Kommissar Väänänen die Aufgaben des PZG-Diensthabenden übernahm. Die Kooperationsgruppe von Polizei, Zoll und Grenzschutz hat Dienststellen an allen größeren Grenzstationen, und die wichtigste davon ist der Flughafen Helsinki-Vantaa. Alle drei Behörden setzen immer abwechselnd für vierundzwanzig Stunden einen verantwortlichen Diensthabenden ein. Von uns wird ein Staboffizier abgestellt, der mindestens Major oder Korvettenkapitän ist. Die Jüngeren trifft es im Schnitt einmal im Monat, ich mache diese Dienste ein paar Mal im Jahr, weil es sowieso zu meinen Aufgaben gehört, die Abläufe am Flughafen zu beobachten und weiterzuentwickeln.

Zunächst sah ich mir die Lagemitteilungen von Polizei und Zoll und den Bericht des Zolls an. Auf der Passagierliste des Flugs, der am Nachmittag aus Paris kommen sollte, stand ein junger Palästinenser, der am Abend schon wieder zurückflog. Am Vortag war er in Oran in Algerien gestartet. Bei der Zoll- und Grenzkontrolle von Helsinki-Vantaa wurde ein Filtersystem benutzt, das automatisch verdächtige Fälle aus dem Passagierstrom herauspickte. Es handelt sich um eine angepasste Version des von den Amerikanern entwickelten CAPPS-Programms. Die Abkürzung steht für »Computer Assisted Passenger Prescreening System«.

Das Programm registriert als Erstes das Ausgangsland und gleicht es mit der Risikoklassifizierung ab. Der zweite Parameter erfasst die Aufenthaltsdauer des Passagiers. Bei Ankunft und Abflug am selben Tag wird ein Überkreuzvergleich von »Terrorist Watchlist«, »No Fly List« und weiteren Datenbanken, die Personen beobachten, die krimineller Handlungen oder des Terrorismus verdächtig sind, aktiviert. Der Mann, der mit der Maschine aus Paris kam, stand im Register von Interpol. Er hatte schon einmal Cannabis von Nordafrika nach Frankreich eingeführt, und so ein Schmuggel kann etwas mit der Finanzierung des internationalen Terrorismus zu tun haben.

Palästinensische Aktivisten finanzieren sich seit Jahrzehnten durch die streng bewachten Cannabis-Plantagen in der Bekaa-Ebene. Der größte Teil des nach Europa eingeschmuggelten libanesischen Haschischs stammt aus diesem von der PLO kontrollierten Hanfanbaugebiet. Auf den Straßen von Helsinki und anderen Universitätsstädten wurde schon in den Siebzigerjahren »Roter Libanese« verkauft. Ein großer Teil des im Straßenhandel gezahlten Endpreises ging an den Anfang der Kette. Dort war der internationale palästinensische Widerstand aktiv, der damals vor allem in Form von Flugzeugentführungen in den internationalen Medien Schlagzeilen machte.

Ware kommt noch immer, aber heutzutage führt bei Anbau und Transithandel die islamistische Hisbollah das Regiment, und die unterstützt die Hamas. Die säkularisierten Palästinenserorganisationen mit marxistischem Hintergrund waren nach zwei Intifada gezwungen, ihre Aktivitäten nach Syrien und Nordafrika zu verlegen. Unter dem Eindruck des arabischen Frühlings stehen sie inzwischen auch dort immer mehr unter Druck.

Sicherheitsshalber lud ich damals ein Foto des Palästinensers auf meinen Rechner. Unsere Meldungen und den Wochenüberblick von Frontex war ich bereits im Stab durchgegangen. Ich testete noch die Verbindungen zum Kontrollbereichszentrum, das für die Lage im Luftraum zuständig war, zur Fliegerdivision Satakunta, die Aufklärungsflüge im südfinnischen Luftraum vornahm, sowie zum Flughafenrettungsdienst und zum Rettungswesen der Region. Die Wettervorhersage prophezeite ab Nachmittag starken Schneefall, der jedoch den Flughafenbetrieb vermutlich nicht beeinträchtigte. Ich war gespannt, was die Schicht bringen würde.

Auf unserer To-Do-Liste sah ich noch, dass mit der Maschine aus Madrid eine psychisch kranke Person eingetroffen war, eine finnische Staatsbürgerin. Die Botschaft in Marokko hatte beschlossen, die Frau aufgrund eines in Rabat erstellten medizinischen Gutachtens in ihr Heimatland zurückzuschicken. Ein Sicherheitsbeamter der Botschaft hatte die Person begleitet und das Paket unmittelbar nach der Landung unserer Verantwortung übergeben. Die Aufgabe war auf der Liste bereits als erledigt gekennzeichnet. Man hatte die betreffende Person in die psychiatrische Abteilung der Poliklinik in Vantaa gebracht.

Da aktuell nichts Außergewöhnliches anlag, ging ich über Links, die ich auf der Homepage des Flughafenbetreibers Finavia fand, der Frage nach, wie sich die Anschläge vom 11. September auf den internationalen Luftverkehr ausgewirkt hatten. Die Vereinigten Staaten sperrten um 9.45 Uhr Ostküstenzeit den Luftraum. Da flogen etwa fünfhundert Maschinen mit insgesamt hundert-

tausend Menschen an Bord das Land an. Fast die Hälfte hatte den Punkt überschritten, an dem eine Umkehr noch möglich gewesen wäre. Diese Maschinen wurden zu kanadischen Airports gelenkt. Man gab der Operation den Namen »Yellow Ribbon«, Gelbes Band.

Je nach Treibstofflage wurden die für die amerikanische Ostküste bestimmten Flüge nach Toronto, Montreal, Gander oder Halifax gelotst. Die Flughäfen in Neufundland und Nova Scotia waren die ersten möglichen Notlandeplätze für Maschinen, die den Atlantik überquert hatten. Der internationale Flughafen von Halifax in Nova Scotia nahm siebenundvierzig Maschinen und mehr als sechstausend Passagiere auf.

Zwei Maschinen forderten eine dringende Landung an. Sie mussten Goose Bay, den Stützpunkt der kanadischen Luftwaffe auf der Labrador-Halbinsel, ansteuern. Am schwersten war allerdings der Airport von Gander an der Nordostküste von Neufundland betroffen. Es war der erste Zivilflughafen für Transatlantikflüge, der über eine Landebahn von mehr als drei Kilometern Länge und eine ausreichend große Fläche zum Parken der Maschinen verfügte.

Die sonstigen Einrichtungen entsprachen allerdings überhaupt nicht der Lage. Mit einem Schlag musste der Kleinstadtflughafen achtunddreißig große Langstreckenflugzeuge aufnehmen. Als diese leer waren, befanden sich auf dem Airport von Gander mehr Menschen, als die Stadt Einwohner hatte. Die Evakuierten wurden in Schulen, Feuerwehr- und Polizeistationen sowie im Rathaus untergebracht. Manche übernachteten in Privathäusern. Die meisten verbrachten die nächsten Tage jedoch auf dem Flughafen, der mit Feldbetten, Proviant und sonstigem Zubehör für die Notunterbringung aus den Beständen der Armee beliefert wurde.

Auch die Wartung und das Betanken der mit einem Schlag vom Himmel gekommenen zig großen Passagiermaschinen war

eine riesige logistische Operation für den Flughafen, der auf einer abgelegenen Insel lag. Man musste Kerosin und Enteisungsmikalien dorthin verfrachten sowie alles andere, was benötigt wird, um ein Flugzeug startklar zu machen.

Eine entsprechende Operation wurde in Labrador gestartet. Kolonnen von Tankwagen und Lkws fuhren über die Halbinsel zu den Flughäfen im Süden. Nach Nova Scotia musste man Tank-schiffe und Frachter schicken, damit die überraschend in Halifax gelandeten Passagierflugzeuge sicher starten konnten, sobald das Fliegen im US-Luftraum wieder erlaubt war.

Auf der anderen Seite des Kontinents befanden sich die großen Flughäfen Kaliforniens in der Flugverbotszone. Die Maschinen, die über dem Pazifik die internationale Datumsgrenze überflogen, hatten mehr als die Hälfte ihres Treibstoffs verbraucht und keine andere Möglichkeit mehr, als auf dem internationalen Flughafen von Vancouver zu landen. Es war der einzige Airport an der Westküste Kanadas, der die im Pazifikverkehr eingesetzten Jumbojets aufnehmen konnte. Mehr als achttausend Flugreisende aus dem Fernen Osten versammelten sich dort.

Durchschnittlich erreichten zwei Maschinen pro Minute den kanadischen Luftraum. Innerhalb weniger Stunden landeten fast zweihundertfünfzig Flugzeuge auf den verschiedenen Häfen und mit ihnen dreißig- bis vierzigtausend Menschen. Eine exakte statistische Erfassung der Passagierzahl war nicht möglich. Halifax nahm die meisten Maschinen auf. Unter ihnen die MD-11 der Finnair auf dem Weg nach New York.

Laura Palmens Tagebuch

13. September 2001

Wir sind jetzt fast zwei Tage und zwei Nächte in Halifax und haben es geschafft, einen Job zu kriegen! Hier herrscht ein Wahnsinnschaos, und weil ich behauptet habe, wir hätten eine von der finnischen Luftfahrtbehörde anerkannte Finnair-Ground-Staff-Ausbildung, hat es geklappt. Sie fragten nach der Personal Card, und ich sagte, hey, Leute, wir sind im Urlaub! Da sagte der Personalchef yes und heuerte uns an.

Der Typ engagierte uns als »Emergency Serviceanbieter«. Die haben nämlich so ein Gesetz, dass man in Notsituationen auch Leute ohne Arbeitserlaubnis einstellen kann. Wenn Menschenleben auf dem Spiel stehen oder wenn Eigentum geschützt werden muss. Jetzt haben wir eine Notsituation, die tatsächlich Menschenleben und Eigentum gekostet hat, weil zwei der größten Gebäude der Welt dem Erdboden gleichgemacht worden sind. Der Boss knallte ein paar Stempel auf die Unterlagen und sagte, sie könnten jede Hilfe gebrauchen, und bloß wegen der Bürokratie werde er nicht nein sagen.

Er wollte wissen, ob wir eine Signalausbildung und Erfahrung an der Rampe hätten. Ich sagte, wir hätten hauptsächlich an verschiedenen Desks im Terminal gearbeitet. Die Signale haben wir trotzdem gelernt. Die lernen alle, die auf einem Flughafen arbeiten. Wir kannten die Signale des Ramp-Agent-Teams.

Also bekamen wir Gehörschützer und Overalls mit Signalfarben und gingen aufs Vorfeld, um uns beim Marshaller zu melden. Gestern halfen wir dann den ganzen Tag dem Team, das Parken der gelandeten Maschinen zu organisieren. Wir legten Radkeile hin oder nahmen sie weg, so wie es uns der Fahrer des

Pushback-Schleppers sagte. Damit hatten wir genug zu tun, weil die Maschinen auf der zweiten Landebahn in einer Reihe aufgestellt wurden und ständig versetzt und gedreht werden mussten, wenn die Wartungsfahrzeuge kamen. Die Maschinen waren ja alle über den Atlantik gekommen, in denen waren die Klos voll, das Catering nicht entsorgt und auch sonst nichts gemacht, was zur Bodenwartung für den Rückflug gehört.

Die erste Nacht haben wir auf einer Bank im Terminal geschlafen. Ich weiß nicht, wie viele Leute hier sind, aber sie liegen überall herum. Am Abend studierten wir das Ground Operations Manual, damit wir nicht bei irgendeiner Dummheit erwischt wurden. Keile hinlegen ist einfach, da kann man keine Fehler machen, aber woher wollen wir wissen, was wir morgen für Aufträge haben? Das ist alles unglaublich cool.

Pirjo

September 2011, Lissabon

Diesen Herbst verbringe ich mit einem Stipendium aus dem Weiterbildungsfonds des Finnischen Rundfunks in Lissabon. Nie zuvor habe ich die vielfältigen Förderungsangebote des Hauses in Anspruch genommen, die den Mitarbeitern Möglichkeiten zum Auftanken und zur Weiterbildung bieten sollen. Aber inzwischen ist das Chaos am Arbeitsplatz, das unter dem Namen Strukturereuerung angerichtet wird, so weit fortgeschritten, dass ich tatsächlich eine Auszeit brauche, um mir zu überlegen, was ich mit meinem weiteren Leben anfangen will.

Es begann nach und nach und phasenweise. Vor drei Jahren wollte man *Unsere Straße* »in die Gegenwart bringen«. Ich war mit den Ideen, die der Intendant und der Fernsehspielchef präsentierten, nicht einverstanden. Das führte dazu, dass ich aus der Serie ausstieg und man einen verantwortlichen Produzenten aus dem Lager der Konkurrenz holte – von der Soap *Geheime Leben*. Eigentlich habe ich ganz gern damit aufgehört, denn ich hatte die Neverending-Serie seit mehr als zehn Jahren gemacht und wollte lieber kürzere Formate entwickeln.

Dabei wollte ich von meinen Erfahrungen aus der Nachrichtenarbeit und den aktuellen Magazinsendungen profitieren, die ich früher gemacht hatte. Ich entwickelte die Idee für eine Serie über die Nachrichtenberichterstattung von Ende der Siebzigerjahre bis Ende der Achtzigerjahre, also ungefähr in dem Zeitraum, in dem ich dort arbeitete. Die zehnteilige Serie sollte zehn Jahre Geschichte Finnlands und der Welt abdecken. Jede Folge würde sich auf ein dramatisches Ereignis konzentrieren, das in repräsentativer Weise das Fortschreiten der großen Veränderung

charakterisierte. Ich meine die Veränderung, durch die Finnland wieder ein Teil Europas und der Welt wurde.

Eine ähnliche Idee hatte ich schon einige Jahre zuvor dargelegt, und der damalige Fernsehspielchef war begeistert gewesen. Ich kam jedoch nicht dazu, die Produktion selbst voranzutreiben, und sonst stieg niemand ein. Als ich das Thema vorletzten Herbst bei der Konferenz der Fernsehspielredaktion präsentierte, stieß es erneut auf Begeisterung. Also bereitete ich das Ganze vor und stellte ein Produktionsteam zusammen. Ich bekam einen guten Drehbuchschreiber, mit dem ich anfang, Material zu sammeln. Wir interviewten pensionierte Rundfunkmitarbeiter, die uns vieles erzählten, was ich gar nicht gewusst hatte, obwohl ich selbst dabei gewesen war.

Vor etwa zehn Jahren ging der Finnische Rundfunk zum sogenannten Auftraggeber-Produzenten-System über. In dem Zusammenhang konzentrierte sich die Entscheidungshoheit über das Fernsehspielprogramm der öffentlich-rechtlichen Sender auf den mit großen – meiner Meinung nach diktatorischen – Befugnissen ausgestatteten Fernsehspielchef. Als sich unser Projekt in dem Stadium befand, dass es weiterverkauft werden konnte, brachte ich dem neuen Fernsehspielchef ein Treatment, das die künftige Serie vorstellte.

Er äußerte sich mit keinem Wort dazu. Als ich versuchte, das Thema anzusprechen, wich er irgendwie gereizt aus. Der Grund für sein sonderbares Verhalten wurde deutlich, als mich einer der Nachrichtenveteranen, die wir interviewt hatten, anrief und sagte, er könne uns noch mehr über den Druck erzählen, die Kekkonen und das Präsidialamt im Herbst 1972 nach der Sawidowo-Affäre ausgeübt hatten. Er hatte in seinem Privatarchiv Notizen und Dokumente gefunden, deren Inhalt er nicht aus der Erinnerung hatte referieren können.

Ich wunderte mich sehr. Wir hatten gar nicht nach Sawidowo gefragt, und das Jahr 1972 lag außerhalb des Zeitrahmens unse-

rer Serie. Unsere Idee bestand darin, über die Nachrichtenredaktion des Fernsehens zu beschreiben, wie Finnland internationaler wurde und sich nach Europa hin öffnete, und zwar so, dass der zentrale Wendepunkt beim Zusammenbruch des Sozialismus und dem verrückten Jahr 1989 lag. Und nun tat der pensionierte Nachrichtenchef so, als würde sich unser Interesse auf Kekkonen, Breschnew und die Zeit des Stillstands richten.

Zuerst glaubte ich, der Mann sei einfach dement oder so von seinen eigenen Erinnerungen gefangen, dass er eben zu den Ereignissen und Situationen zurückkehrte, die ihm selbst wichtig waren. Als wir uns trafen, war er jedoch vollkommen klar. Er behauptete, unsere Recherchedakteure hätten ihn nach vielen Dingen von Ende der Sechziger-, Anfang der Siebzigerjahre gefragt. Wir hatten aber gar keine Recherchedakteure.

Schließlich stellte sich heraus, dass Jarowskij, ein finnisches Tochterunternehmen des schwedischen Zodiak-Konzerns, zeitgleich eine Serie über die Nachrichtenredaktion des Finnischen Rundfunks in den Sechziger- und Siebzigerjahren machte und dass der Fernsehspielchef sich verpflichtet hatte, sie zu produzieren. Außerdem verlagerte er ohnehin den Schwerpunkt der Fernsehspielproduktionen, mit der Absicht, in Zukunft das meiste bei unabhängigen Produktionsfirmen außerhalb des Hauses in Auftrag zu geben. Wir mussten die Arbeit an unserem Projekt einstellen. Die Serie, die stattdessen eingekauft wurde, begann im Herbst 2009 unter dem Titel *Die Redaktion*. Ich war, offen gesagt, angefressen.

Trotzdem sah ich mir *Die Redaktion* an. Die von Krista Kosonen gespielte Hauptfigur war eine ehrgeizige junge Redakteurin, der es gelang, die in der Arbeitswelt damals herrschenden patriarchalischen Praktiken aufzubrechen. Sie erinnerte unbestreitbar an mich. Sogar die Frisur war die gleiche, die ich damals hatte: gerade, lang, in der Mitte gescheitelt. Juho Milonoff, ein Junge, den ich noch aus der Zeit im Holzhaus in der Viipurinkatu kannte,



Hannu Raittila

Kontinentaldrift

Roman

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag, 416 Seiten, 13,5 x 21,5 cm
ISBN: 978-3-630-87449-4

Luchterhand Literaturverlag

Erscheinungstermin: Oktober 2014

Wenn Familien auseinanderdriften: Gibt es einen Weg zurück?

Sie waren beste Freundinnen, Paula und Sara, zwei vernachlässigte Mädchen, die alles teilten, die erste Liebe, die Träume vom Leben, die Wünsche nach Glück. Als Teenager hingen sie auf dem Flughafen Helsinki herum, machten ihre Leidenschaft für fremde Länder und weite Reisen schon bald zum gefährlichen Job – und verloren sich schließlich aus den Augen.

Doch dann, Jahre später, beobachtet Sara zufällig, wie ihre ehemalige Schulfreundin, hochschwanger und in Handschellen, aus einer Iberia-Maschine in einen Grenzschutzbus geführt wird. Was sie nicht weiß: dass man Paula in die Psychiatrie bringt und dass sie von dort bald verschwinden wird. Wenig später erhält Paulas Mutter Pirjo per Email Tagebücher zugesandt. Es dauert eine Weile, bis sie das eigene Kind darin erkennt. denn die Verfasserin bezeichnet sich nach einer Figur in Twin Peaks als Laura Palmer. Als Pirjo das begreift, macht sie ihren früheren Mann ausfindig, Johan Lampen, Offizier der Küstenwache, der sich vor Jahren dazu entschieden hat, keine Rolle im Leben seiner Tochter spielen zu wollen. Nun begibt er sich auf die weltweite Suche nach ihr – um wieder zusammenzuführen, was vor Jahren aufgrund von Missverständnissen und Sprachlosigkeit auseinanderdriftete wie vor Urzeiten die Kontinente ...