



Finnmarken Teil 5

Oder wie die Übergabe eines Modells an den Kapitän Türen und Tore öffnete.

Bericht: Axel Müllenschläder

Fotos: Müllenschläder/Fenner

Das Highlight seit meinem letzten Bericht ist die Reise nach Norwegen und die Fahrt mit dem Original gewesen.

Der Umstand, dass ich dem Kapitän einen Satz GFK Teile (Rumpf mit Deck und Aufbauten) übergab, öffnete uns alle Türen und es gab auch noch einige sonstige Überraschungen zu erleben. Über diese erlebnisreiche Reise will ich hier nun berichten.

Wir, d.h. ich und noch insgesamt 13 weitere Personen (darunter auch unser Modellbaukollege Ernst) hatten uns als Gruppe zusammengefunden, um ein paar

herrliche Tage in Norwegen zu erleben. Die Reise begann am Nürnberger Flughafen mit dem Einchecken und der ersten Herausforderung. Das Modell musste als Sperrgepäck (Paketlänge 1,5m) aufgegeben werden. Am Sperrgepäckschalter wurde dann das Paket geröntgt und ich war überrascht, als der Beamte mich fragte, welches Schiff das Modell darstellen sollte. Als ich ihm erläuterte, dass dies ein Modell der Norwegischen Postschiffe der Hurtigruten ist und das Modell für den Kapitän des Originals ist, war alles schon in bester Ordnung und die Reise konnte beginnen.

In Oslo am Flughafen erfolgte dann der Schreck. Während alle Gepäckstücke auf dem Band auftauchten, blieb das Modell verschollen. Also das Gepäck als verlorengegangen melden. Bei der Beschrei-



bung des Paketes erntete ich allerdings ein paar erstaunte Blicke als ich erläuterte, das ein Schiffsmodell eines Hurtigrutschiffes in dem Paket steckte. Die Dame sagte sofort, dass ein so außergewöhnliches Stück in der Regel schnell gefunden wird, und ein paar Minuten und Telefonate später wussten wir, dass das Modell in München gelandet war und mit der nächsten Maschine nach Oslo kommen sollte. Man sicherte mir zu, das Paket noch am selben Abend in unser Hotel zu liefern. Auf der anschließenden Fahrt in die Stadt und auch am Abend war „der Verlust“ natürlich das Gesprächsthema Nr. 1 (was erzählt man dem Kapitän, wenn man ohne Modell kommt).

Etwas Abwechslung brachte da unsere Stadtführerin in Oslo in die Runde, als Sie beim Anblick von 2 „Bordsteinschwalben“ den Unterschied zwischen echten und falschen Trollen erklärte. Die echten Trolle sehen hässlich aus, sind scheue, freundliche und hilfsbereite Wesen mit nur 4 Fingern an der Hand und sie platzen, wenn sie sich richtig ärgern. Die falschen Trolle sind hübsch, blond, ein teu-

res Vergnügen und sie platzen nicht wenn sie sich ärgern, sondern kriegen höchstens einen dicken Bauch.

Als ich zu später Stunde ins Hotel zurückkehrte fand ich auf dem Zimmer auch das mittlerweile eingetroffene Modell vor.

So konnte es am nächsten Morgen mit auf die nächste Etappe, der Zugfahrt nach Bergen, gehen. Allerdings machten wir noch einen Umweg.

Dieser war die spektakuläre Fahrt mit der Flamtbahn und eine anschließende Schifffahrt mit dem Expresskatamaran durch den Sognefjord bis nach Bergen. Wer uns kennt ahnt es bereits. Kurz nach der Abfahrt waren wir zu Gast auf der Brücke und auch der Maschinenraum war vor uns nicht sicher. Je ein MTU Diesel pro Rumpfteil mit Jetantrieb galt es zu inspizieren. Wer glaubt, dass es in unseren Modellen eng ist, sollte sich einmal in so einem Maschinenraum umsehen. Durch die Katamaranbauweise muss alles in den schmalen Rumpfteilen untergebracht werden und auch der Lärmpegel ist trotz der Ohrenschützer nicht von schlechten Eltern.



Aber auch an Deck gab es viel zu bestaunen. Imposante Landschaften und einen Kapitän, der mit Full Speed zwischen den Inseln und Felsen hindurch brettete. Ich glaube, bei gleichen Bedingungen im Modell, wären einige unserer Vereinskameraden mit den Felsen in Kontakt gekommen. Aber wir sind heil nach Bergen eingelaufen und haben unser Hotel bezogen. Am nächsten Morgen ging es auf Sightseeingtour durch Bergen. Unter Ausnutzung einer Wolkenlücke ging es mit der Standseilbahn auf den Aussichtsberg Floyen. Dort mussten wir feststellen und beobachten, wie sich unsere nächsten Sightseeingziele Offshoreversorger anschickten, sich aus dem Staub zu machen. Also wenigstens von oben noch ein paar Fotos mit Tele geschossen und runter in den Hafen gefahren. Auf dem Weg ins Fischereimuseum haben wir dennoch 2 dieser beeindruckenden Schiffe aus der Nähe gesehen, bevor wir das Museum besuchten. Dies war fast ein perfekter Zeitpunkt, denn draußen ergoss sich ein heftiger Regenschauer.

Auf dem Rückweg vom Museum ins Hotel haben wir noch eine kleine Hafenrundfahrt in einer Fähre (sehr klein und nur für 8-10 Passagiere) gemacht. Der Kapitän schaute nicht schlecht, als wir gleich eine Hin- und Rückfahrt am Stück machten.

Aber jetzt ging es zurück zum Hotel, wo schon unser Bus zur Stadtrundfahrt mit anschließendem Transfer zum Hurtigrutenterminal auf uns wartete.

Nun hieß es Einchecken und nichts was an Bord der Finnmarken. Diesmal ging es aber nicht über die übliche Treppe an Deck 3, sondern dank des neuen Terminals direkt auf Deck 5 an Bord. Nachdem das Gepäck auf der Kabine verstaut war wurde das Schiff von vorne bis hinten inspiziert. Dabei konnten wir feststellen, dass ein Schiff lebt, sprich sich verändert hat.

Wie in der Schifffahrt üblich, wurden beim Werftaufenthalt ein paar kleine Optimierungen, d.h. Umbauten, vorgenommen. Z.B. ist dies im Außenbereich an der Mastenanordnung für die Sattelitenanlage (Fernsehen) zu sehen. Die bisher vorhandene eine „Schüssel“ wurde wegen des toten Winkels durch den Schornstein mit einer Doppelanlage ersetzt.

Diese Umbauten sind oft der natürliche Feind des Modellbauers, denn will man den aktuellen Stand des Originals im Modell abbilden, gibt es oft schon vor der Fertigstellung des Modells Umbauten vorzunehmen.

Im Falle der Finnmarken habe ich mich, wegen der meiner Meinung nach schöneren Optik entschieden, diese im Zustand



meiner ersten Reise zu bauen.

Der Höhepunkt des nächsten Tages war für die meisten der Besuch der Hafencity Alesund, für mich jedoch ein kurzes Treffen mit dem Kapitän, wo ich ihm das Paket mit dem Modell übergab. Da er jedoch zeitlich begrenzt war vereinbarten wir, dass wir uns in den nächsten Tagen ausführlicher unterhalten würden. Die Wartezeit bis zum nächsten Treffen war keineswegs langweilig. Im Gegenteil, denn wir genossen unsere Fahrt entlang der Küste und auch an Bord gab es einiges zu bestaunen. Eines hatte es uns (zumindest der Männerwelt) angetan. Eine Statue einer Schönheit in einer Nische hinter dem Kapitänstisch. Da wir unseren Tisch direkt daneben hatten, konnten wir die Statue immer im Blick halten. Aber nicht nur die Statue war nicht von schlechten Eltern, auch unter den Bedienungen war eine, die das gewisse etwas hatte und schon kamen Erinnerungen an unseren Oslotag auf und das Stichwort „Blonder Troll“ fiel noch öfters auf der Reise.

Ein besonderes Erlebnis war auch die Fahrt mit einem Speedboot - schlauchbootähnlich mit 2 Außenbordern - zum stärksten Gezeitenstrom, den Saltraumen. Erst wurden wir in Überlebensanzüge verpackt und dann ging es mit voller Fahrt hinaus und an Seeadlern vorbei zum Gezeitenstrom. Zeitweise mussten wir uns doch sehr gut festhalten, um nicht über Bord zu gehen und das Fotografieren war nicht so einfach. Aber die Felsformationen und Landschaften sind einfach



sehenswert.

Und so kam der Tag des nächsten Treffens mit dem Kapitän. Wir sollten uns nach der offiziellen Brückenführung noch einmal auf der Brücke einfinden. Bereits bei der allgemeinen Brückenführung hielten wir uns länger als die meisten Passagiere dort auf und unsere Sonderführung (für unseren Clubkameraden Ernst und mich) sollte erst noch kommen. Also warteten wir, wie mit dem Kapitän vereinbart, nach der offiziellen Führung außerhalb der Brücke und wurden dann auch vom Kapitän persönlich abgeholt. Wieder auf der Brücke sahen wir das Modell auch schon auf einem Tisch stehen. Nun ging es gemeinsam daran das Modell zu inspizieren und ich erläuterte die einzelnen Teile und wie sie hergestellt wurden. Im Laufe des Gesprächs ergab sich auch noch die Frage, ob ich noch Wünsche hatte, bzw. etwas für den Modellnachbau benötige.

Natürlich hatte ich noch Wünsche und kaum hatte ich geäußert, dass ich noch Bilder vom Brückenaufbau und dem Mast (Ist für Passagiere nicht zugänglicher Bereich) benötige, schnappte er uns und sagte kein Problem, gehen wir. Aber vorher erhielt noch der erste Offizier die Order das Radar abzuschalten, damit wir dort ungefährdet agieren konnten. So genossen wir eine Sonderführung mit dem Kapitän und viele wertvolle Bilder konnten gemacht werden.

Zurück auf der Brücke wurde ein weiterer Wunsch prompt erfüllt. Auf die Frage, wo man eine Postschiffflagge erwerben kön-



ne, sagte er: „Die gibt es nicht zu kaufen“ und zog eine aus dem Flaggenschrank und überreichte sie mir. So verflog die Zeit und der Kapitän musste wieder zurück an die Arbeit. Bei der Verabschiedung versprach er uns noch eine Führung im Maschinenraum zu organisieren.

Als ich später durch das Schiff schlenderte, sprach mich der Gästebetreuer an. Er hatte die Geschichte mit dem Modell und dem Kapitän mitbekommen und fragte mich, ob ich bereit wäre eine wichtige Tätigkeit bei der Polarkreistaufe an Bord zu übernehmen. Ich sollte als Neptun verkleidet die Hauptrolle spielen und den Damen und Herren die Eiswürfel in den Nacken stecken, während er mit dem Kapitän die Taufrede hielt und die Polarkreiszertifikate überreichte. Ich sagte sofort zu, denn wann darf man ungestraft den anderen Eiswürfel in den Nacken stecken. Dann wurde ich noch zur absoluten Geheimhaltung verpflichtet.

Jetzt kam die schwierigste Aktion dabei. Wie erläutere ich den anderen, dass ich bei der Taufe nicht dabei sein kann ohne dass es auffällt. Aber auch dies gelang und ich habe es auch geschafft, Ernst meinen Foto zu übergeben um Bilder von der Taufe zu machen.

Die Polarkreistaufe am Abend war dann natürlich richtig interessant und alle holten sich brav ihre Eiswürfel im Nacken ab. Zwei Damen bevorzugten sogar eine Eiswürfelgabe ins Dekolletée.

Als ich dann nach dem Rückzug und dem Umkleiden wieder an den Ort der Tat zurückkehrte erläuterten mir die anderen,

was ich alles verpasst hatte, ohne es zu ahnen, dass ich live dabei war. Die letzten merkten es erst nach ein paar Tagen und ein paar Hinweisen, was sich abgespielt hatte.

Auch die nächsten Tage hatten viel zu bieten, so auch die Besichtigung von Tromsø, Kirkenes und eine Busfahrt zum Nordkap. Neben diesen allgemeinen Besichtigungen hatten wir noch 2 weitere Termine: eine Besichtigung auf dem Auto und Ladedeck mit dem Bereich der Müllsortierung und Müllverbrennung und eine Besichtigung im Maschinenraum.

Die Besichtigung des Maschinenraums förderte viele interessante technische Details zu Tage. So wird der Schottel am Achterschiff nur bei Geschwindigkeiten unter 8 Knoten ausgefahren und zum Manövrieren eingesetzt. Bei normaler Fahrt wird er eingezogen und die Klappen geschlossen, um den Fahrtwiderstand zu verringern. Beeindruckend war auch die Aufenthaltsecke in der Kontrollwarte, in der es sehr gemütlich eingerichtet war. Hier kann man es aushalten und es hatte nichts mehr mit dem lauten Arbeitsplatz des Maschinisten in klassischen Maschinenräumen zu tun.

Von der Kontrollwarte wird fast alles am Bildschirm überwacht und gesteuert. Über Knopfdruck kann der Maschinist alle Betriebsdaten, wie z. B. Öl, Kraftstoffverbrauch, Zylindertemperaturen etc. abrufen und muss nicht mehr zur Kontrolle direkt in den eigentlichen Maschinenraum gehen. In den Maschinenraum wird nur noch zu Reparaturen und Wartungsarbeiten



ten gegangen.

Wie die moderne Technik das Seefahrerleben verändert konnten wir auch im Laderaum bewundern. Neben modernen Autoliften und Kühlräumen inspeziierten wir auch die Müllentsorgung. Die eingelaufenen Abfälle werden sortiert und Metall, Glas, Kunststoff und Papier aussortiert. Die Kunststoffe werden z.B. geschreddert und in Behälter gepresst. Der übrig bleibende Restmüll wird anschließend in der Bordeigenen Müllverbrennungsanlage verbrannt. Die Zeiten, in denen alles über Bord gekippt wurde, sind Gott sei Dank vorbei.

Dass moderne Technik aber auch ihre Tücken hat, konnten wir bei unserem Aufenthalt in Kirkenes feststellen. Als wir von unserem Ausflug zurückkehrten sahen wir die Rettungsboote der Steuerbordseite heruntergelassen und die Mannschaft mit Hochdruckreinigern diese vom Schmutz und Dreck (Salz) reinigen. Dabei wurden auch die Davits und anderen Anlagenteile unbarmherzig mit Hochdruck bearbeitet. Als dann die Abfahrt anstand sah man auf einmal die Techniker zu den Davids laufen. Ein Rettungsboot wollte sich nicht mehr einholen lassen. Ein elektrisches Bauteil der Antriebe hatte scheinbar zuviel Wasser abbekommen und musste getauscht werden. Das Ergebnis: Die einzige nennenswerte Verspätung des Schiffes auf der Reise. Die 30 Minuten wurden im nächsten Hafen durch eine verkürzte Liegezeit wieder eingeholt.

Auf unserer Fahrt Richtung Süden haben



wir noch einen Busausflug über die Vesteralen gemacht, während das Schiff eine Station weiter fuhr. Neben den landschaftlichen Highlights durften wir u.a. eine interessante Fährüberfahrt mit Imbiss erleben. Der Höhepunkt für uns war jedoch das Fotofinish. Kurz vor dem Hafen, wo wir wieder an Bord der Finnmarken gehen sollten, hielt der Busfahrer am Straßenrand vor einer Brücke und wartete. Die Frage auf was klärte sich, als die vorderen Gäste im Bus auf dem Wasser die Finnmarken ausmachten, die auf die Brücke zuhielt. Der Busfahrer startete dann auch und fuhr im Schritttempo über die Brücke, während die Finnmarken unter uns hindurchdampfte. Ein herrlicher Anblick von oben. Die Geschichte fand die Fortsetzung im Hafen, in dem wir zuerst eintrafen und das Einlaufen und Anlegen beobachten konnten.

Am Nachmittag wartete dann der nächste Höhepunkt auf uns. In Stokkmarkness erwartete uns das Hurtigrutenmuseum mit der alten MS Finnmarken als Museumschiff und vielen Modellen. Ein sehenswertes Museum und wichtig, Fotomaterial nicht vergessen! Als nächstes durften wir die hervorragenden Manövriereigenschaften des Schiffes und die nautischen Fähigkeiten des Kapitäns bei der Fahrt durch den Raftsund und in den Trollfjord hinein bewundern. Es ist erstaunlich, wie nahe und präzise man an den Felsen vorbeifährt.

Am Abend legten wir noch einmal auf den





Lofoten an. Hier hatten wir auf der Hin- fahrt einen außergewöhnlichen Besuch in einer Tiefkühlhalle gemacht. In dieser Halle gibt es viele Eisskulpturen zu be- staunen und am Eingang erhält man Handschuhe für einen speziellen Drink. Dieser wird serviert in einem Eisglas (ein aus gefrorenem Wasser geformtes Trink- gefäß). Man muss nur aufpassen, das die Lippen nicht anfrieren.

Nach diesen vielen Erlebnissen kam es wie es kommen musste. Die Reise geht

zu Ende und am Abend vor Trondheim stand das Kapitänsdinner an. An diesem Abend saßen wir besonders lange im Re- staurant und einige von uns nutzen die Gelegenheit, als der Kapitänstisch bereits leer war, die Statue genauer zu betrach- ten (incl. Fotos und ein paar Streichelein- heiten).

Am nächsten Morgen hieß es dann Ab- scheid nehmen und ein Bus brachte uns nach einer Stadtrundfahrt durch Trond- heim zum Flughafen.

TRAINCOLOR

050 0627

050 0627

050 0627

Inkl. ausführlicher "Step-by-Step" Alterungsanleitung

AV
vallejo

TRAINCOLOR Paint Set zur Modelleisenbahn-Alterung

weitere Infos unter: www.modellbaufarben.de

Copyrightkomitee BR 051, DR (AG)-Nr. 27041; Mit freundlicher Genehmigung der Firma MÄNKBLA, Alterung von Heinz Schreyer