



**Das Hurtigrutenschiffprojekt,
frei nach dem Motto:
Aus Spaß wurde Ernst, oder wie
aus einer Schnapsidee ein konkretes
Modellprojekt wurde.**

*Bericht: Axel Müllenschläder
Fotos: Thilo Bubek*

Dass Schiffsmodellbauer beim Durchblättern von Schifffahrtszeitschriften und Reisekatalogen oft nur die Schiffe bewundern (Die Reiseziele sind Nebensache), lässt sich ja leicht erklären. Wenn aber dann bei der großen Anzahl von Kreuzfahrtschiffen die Gespräche zweier Modellbauer immer wieder auf die Schiffe der Hurtigrute zurückkommen, dann müssen diese Schiffe schon etwas besonderes haben. Für dieses gewisse Etwas sorgt zum einen, dass sie sich in ihrer Farbgebung mit dem rot-schwarzen Rumpf und ihrer eleganten Form deutlich von den großen weißen Kästen anderer Kreuzfahrtschiffe unterschei-

den. Zum anderen ist auch noch das Modell im Maßstab in 1:100 in einer transportgerechten Größe. Wie so oft bei derartigen Diskussionen, Träumereien und Gesprächen fiel auch hier irgendwann der Satz „Ich würde das Modell ja sehr gerne bauen, aber ich habe keine Baupläne“. Dieser Satz führte zu weiteren Diskussionen wie „sind Dir die Risse im Katalog nicht genug“ oder „wo ein Wille, da ist ein Weg“ und so stachelte man sich gegenseitig an, bis folgende Wette abgeschlossen war: „Wenn Du es schaffst, mir die Plä-





ne zu besorgen, dann baue ich das Schiff als Modell“. Damit war erst einmal der Ehrgeiz geweckt, die Pläne zu besorgen. Aber wer schon einmal versucht hat, von Reedereien oder Werften Pläne zu bekommen, der weiß, dass das nicht ganz einfach ist.

Nach ein paar erfolglosen Telefonaten reifte dann im Hinterkopf eine Idee. Wollte man nicht sowieso in Skandinavien Urlaub machen? Und so wurde flugs in die Reiseroute eine Fahrt mit dem „Postschiff“ eingebaut, nicht ohne vorher noch die exakten Termine und Fahrpläne der Schiffe zu studieren, an welchem Tag unser Traumschiff fährt. Als Ergebnis wurde die gesamte Reise im Fahrtablauf und Termin angepasst.

Einige Modellkameraden schüttelten nur den Kopf, nach dem Motto „glaubst Du wirklich, dass du da oben Pläne bekommst“. Aber derartige Kommentare stachelten nur noch weiter an, getreu dem Motto: „Nun erst recht“.

Nach weiteren Urlaubsvorbereitungen und der Anreise nach Norwegen war es schließlich so weit. Man hatte den Einschiffungshafen Tromsø erreicht und wartete sehnsüchtig auf das Einlaufen des Schiffes.

Die Tatsache, dass das Schiff erst kurz vor Mitternacht einläuft, ist nicht gerade wartezeitverkürzend. Von Vorteil war

hier aber der Umstand, dass die Mittsommernacht erst kurz vorbei war und die ganze Nacht ziemlich taghell war. So konnte das schöne Städtchen ausgiebig erkundet werden. Auch diese Stunden gingen vorbei und das Bild des einlaufenden Schiffes war einfach super. Spätestens jetzt war eines sicher, das Schiff musste als Modell gebaut werden, egal wie. Das anschließende Ein-

checken an Bord wurde erledigt, die Koffer auf die Kabine gebracht und schon konnte es losgehen. Das Schiff wollte ja schließlich erkundet werden. So wurde Deck um Deck umrundet, bis wir schließlich auf dem Oberdeck angekommen waren, gerade noch rechtzeitig, um das Ablegen zu beobachten. Obwohl es bereits nachts kurz vor zwei Uhr war, das Lichterspiel beim Ablegen ist traumhaft. Von der Sonne wurde der Hafen wie in der Dämmerung erleuchtet und die Lichter von der Küste spiegelten sich auf dem Wasser. Trotz aller Faszination hieß es jetzt ab in die Kabine, wollte man am nächsten Morgen ja die Fahrt durch die Lofoten erleben; und ein bisschen Schlaf kann nicht schaden. In der Kabine wurde sich flugs in die Koje gehauen. Hier spielte mir dann die Mittsommernacht einen Streich. Während bei uns ein Blick zum Fenster hinaus genügt um zu wissen ob der Morgen da ist, und man abschätzen kann, wie spät es ist, war es hier dauernd hell. Also musste jedes Mal die Uhr gesucht werden, schließlich wollte man ja nichts verpassen. Vorsichtshalber wurde auch noch der Wecker gestellt, was auch gut war, denn irgendwann überkommt einen ja doch der Schlaf.

Nach einer mehr oder weniger langen Nacht war es soweit. Durch das Bullau-

ge konnte man bereits die Felsen und Inseln der faszinierenden Küste sehen, was das Überwinden des inneren Schweinehundes zum Aufstehen deutlich erleichterte.

Beim Frühstück fiel es schwer sich auf das Essen zu konzentrieren, da immer wieder der Blick durch die Fenster nach draußen schweifte um die Landschaft zu bestaunen. So zog das Frühstück sich in die Länge, bis ich auf einmal bemerkte, dass wir in einen Hafen einliefen. Jetzt hieß es sich sputen, wollte ich doch im Hafen (wir hatten 30 min Aufenthalt), kurz von Bord und das Schiff bei Tageslicht von außen fotografieren.

Rechtzeitig von Bord gekommen entstanden so einige Aufnahmen vom Schiff. Auch nach der Rückkehr an Bord entstanden am Oberdeck nebenbei noch einige Detailaufnahmen vom Schiff, was beim Modellnachbau sehr hilfreich ist. Aber fehlte da nicht noch was, die Pläne. Jetzt hieß es dieses offene Problem zu lösen und so wurde ich an der Rezeption vorstellig. Die Dame an der Rezeption war

verständlicherweise leicht überfragt und so versprach sie, den Kapitän zu kontaktieren. Bei dieser Gelegenheit übergab ich auch ein Exemplar unserer Vereinszeitschrift, was der Sache doch sehr hilfreich war.

Jetzt war der Kontakt zum Kapitän da, aber die Antwort war: „Wir haben zwar einen Satz Pläne an Bord, aber die braucht der 1. Ingenieur und sie sind unentbehrlich“. Er versprach noch zu überlegen, wie ich doch noch an Pläne kommen könnte.

Abends wurde ich dann zur Rezeption gerufen. Dort übergab man mir einen

Satz Pläne mit dem Hinweis, dass wir am nächsten Morgen in Trondheim wären und ich in dem ca. 3stündigen Aufenthalt die Pläne in einem Copyshop kopieren sollte, da dies die Originale des 1. Ingenieurs sind. Anschließend erklärte man mir, wo in Trondheim ein Copyshop ist. So hatte ich dann einen Satz Pläne in den Händen, nicht ohne mich noch vorher zu bedanken und das Versprechen abzugeben, sie nach dem Kopieren zurückzubringen.

Es versteht sich fast von selbst, dass ich dann gleich auf die Kabine gestürmt bin, um meine „Beute“, wie ein kleiner Junge sein neues Spielzeug, erst einmal zu begutachten.

Dass ich am nächsten Morgen einer der ersten war, die von Bord gingen ist klar, denn schließlich war ich in wichtiger Mission unterwegs. Nachdem ich den



Copyshop gefunden hatte kam die Ernüchterung, hier konnte ich nur in DIN A3 kopieren, was für die Pläne ein Stückeln bedeutet hätte. Nachdem ich meine Kopierwünsche in mehr oder weniger gutem Englisch erläutert hatte, schickte man mich zu einem zweiten Laden. Dieser war eine Firma, die eine eigene Pauserei hatte und mir freundlicherweise die gewünschten Planpausen anfertigte. Da die Mitarbeiter der Firma erkannt hatten, dass dies die Pläne des neuen Postschiffes waren, wurden diese neugierig betrachtet und ich musste ausführlich erläutern, was ich

damit vorhatte. Dass ich davon ein Modell bauen wollte wirkte sich sehr positiv auf den Kopierpreis aus. Nicht mal 10 Euro. Jetzt hieß es sich sputen, da diese Aktion doch einige Zeit in Anspruch genommen hatte und ich schließlich noch das Schiff erreichen musste. An Bord gab ich dann auch gleich die Originale wieder ab, nicht ohne mich vorher noch einmal recht herzlich zu bedanken.

Jetzt war die größte Hürde für den Modellnachbau genommen. Während der weiteren Reise studierte ich zwischen durch immer wieder die Pläne. So reiften bereits bei der Heimreise die ersten genauen Vorstellungen von Akkulage, Decksöffnungen usw. Hier ist es nun an der Zeit, das Schiff genauer vorzustellen.

Das Original:
MS Finnmarken
Baujahr: 2002
Kapazität: 1000 Passagiere
624 Betten

50 Autostellplätze
BRT: 15.000 t
Länge: 138,5 m
Breite: 21,5 m
Geschwindigkeit: 18 kn

Zwischenzeitlich habe ich mit dem Bau der Positivform für den Rumpf begonnen. Hierbei kam ich nach dem Studieren der Pläne auf die Idee, die Bug- und Hecksektion in Schichtbauweise auszuführen. Dies aber nicht in der klassischen waagrechten Version, sondern als senkrechte Spanten. Der Grund hierfür ist die Tatsache, dass in den Plänen über 200 Spanten gezeichnet sind und diese beim Modell genau im Abstand von 6 mm liegen. Daher habe ich einfach den Spantenriss vielfach kopiert und jeden Spant aus 6 mm Sperrholz ausgeschnitten. So entsteht zur Zeit die Positivform für den Rumpf.

Über den „Modellnachbaufortschritt“ werde ich im nächsten SMC Club-Info berichten.

