



**Das Hurtigrutenschiffprojekt  
Aus Spaß wurde Ernst, oder wie aus  
einer Schnapsidee ein konkretes  
Modellprojekt wurde.**

**Fortsetzung aus SMC Club-Info 2003  
Bericht und Fotos:**

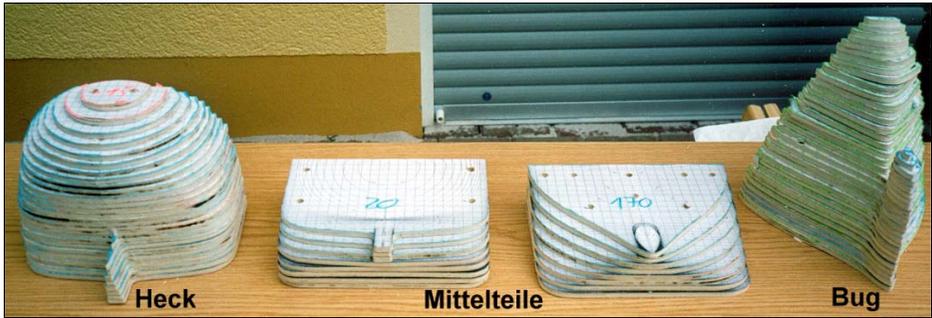
*A. Müllenschläder, R. Zielinski*

**S**eit wir den letzten Bericht für unser *Club-Info* geschrieben haben, hat sich viel getan, immer nach dem Motto: unverhofft kommt oft. Nein, keine Angst, der Modellnachbau ist nicht dem Rotstift zum Opfer gefallen, sondern wir haben bereits im Februar einen weiteren Ausflug nach Norwegen gemacht. Wir, das heißt unser Modellbaukollege

Reinhold, ich und 3 weitere Interessierte haben uns eine Winterreise entlang der Norwegischen Küste zur Beobachtung des Nordlichts und natürlich zu einer genauen Inspektion der MS Finnmarken gegönnt.

So eine Reise gibt natürlich auch den manchmal sehr vorteilhaften Motivationschub. Will man doch dem Kapitän des Originals Bilder des Modells (im Baustadium) mitbringen. So ging es voller Elan ans Werk. Dabei sind wir recht ungewöhnlich vorgegangen. Wie wir bereits im Info 2003 berichtet haben, sollen Teile des Modells in senkrechter Schichtbauweise entstehen. Diese Idee ist durch die hohe Anzahl von Spantenrissen im Plan





(über 200 Stück) entstanden. Dadurch steht für das Modell alle 6 mm ein Spantenriss zur Verfügung. Also los gings. Das Spanten kopieren war noch eine der leichteren Übungen, aber beim ausschneiden der Spanten für die Schichtbauweise an Bug und Heck zeigte sich der Nachteil der vielen Spanten. Der exakten Linie zu folgen war ohne Hilfen nicht möglich, lagen die Linien doch zu dicht beieinander. Also musste für jeden Spant die zutreffende Kontur mit einem Farbstift nachgezogen werden (eine echte Detektivarbeit)

Auch diese Hürde wurde genommen und die Spanten aus den Kopien ausgeschnitten und auf das 6 mm Sperrholz aufgeklebt.

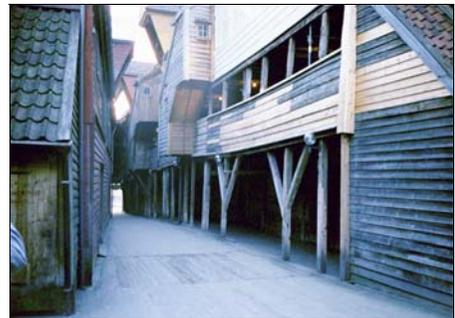
Nun mussten die Sperrholzplatten in handliche Stücke zerteilt werden. Also ging es mit der Stichsäge ans Werk und die Spanten wurden mit Aufmaß ausgesägt und anschließend mit einer kleinen Bandsäge exakt auf Kontur geschnitten zu werden. Anschließend folgte noch das „finetuning“ auf einem Schleifständer und das Bohren der Passbohrungen für die Rundhölzer.

Zwischenzeitlich wurden die Spanten immer wieder aufeinandergestapelt, konnte man doch so bereits die Bug und Heckkontur schön erkennen.

Die nächste Aktion war das Auffädeln und verkleben der Spanten auf die Rundhölzer (Bug und Heck getrennt), bis die massiven Formklötze fertig waren. Nun folgte die Mittschiffssektion, wobei das Heckteil

auf ein Hellingbrett gespannt wurde und die Spanten auf die Rundhölzer aufgesteckt und unter Verwendung von Abstandsklötzen an die richtige Position geklebt wurden. Zum Schluss wurde noch der Bug aufgesetzt und man konnte die Rumpfform schon sehr gut erkennen. Es folgte nun eine Fotosession mit dem Rohbau, denn unser Reiseternin stand an und die Beweisfotos für den Kapitän müssen nun einmal sein.

Für die Reisevorbereitung war es natürlich neben den Fotos wichtig die Pläne zu studieren und Fragen und Unklarheiten zu notieren. Auch wurden die Originalbilder der ersten Reise sortiert und in einen Album reisefertig gemacht. Ein Maßband durfte ebenso wenig fehlen. Sogar ein Satz der gepausten Pläne wanderte in den Koffer, man kann ja nie wissen ob man sie braucht.



Bei herrlichem Wetter und guter Sicht ging es nach Bergen und schon alleine der Blick von oben auf die herrliche Land-

schaft mit schneebedeckten Bergen und Fjorden war die Reise wert. Und was kann das Flugerlebnis noch steigern ??? Unser Pilot brachte es fertig und wir sahen beim Landeanflug nach Bergen unser Schiff, die Finnmarken, beim Einlaufen in den Hafen von Bergen. Und weil es so schön war, hat unser Pilot gleich auch noch eine Ehrenrunde gedreht.



Kaum aus dem Flugzeug gestiegen hieß es Taxi entern und ab in den Hafen zum Schiff. Da es erst eingelaufen war, konnten wir unsere Kabinen noch nicht beziehen. So wurden die Koffer deponiert und auf ging es zur Stadtbesichtigung, schließlich war bis zur Abfahrt noch reichlich Zeit.

Aber konnte man in die Stadt gehen, ohne vorher noch ein oder mehrere Fotos vom Schiff geschossen zu haben? Nein, wer weiß, ob das Wetter in den nächsten Tagen noch so schön ist. Und während die ersten Bilder entstanden entdeckten wir eine Brücke, die über das Hafenbecken führte und regelrecht danach schrie, die Finnmarken von oben zu fotografieren. Die meisten ahnen es schon. Bereits wenige Minuten später war die Brücke erobert und der erste Film verknipst. Nachdem dieser „Anfall“ vorbei war genossen wir einen Bummel durch Bergen, vorbei an den alten Hansehäusern und hinauf auf den Hausberg Bergens, den Floyen. Vom Floyen aus entdeckten wir im Hafen noch einen großen Offshoreversorger, der uns Schiffsmodellbauer natürlich ma-

gisch anzog. Also statteten wir dem Versorger auch noch einen kurzen Besuch ab. Zum Glück für die etwas weniger Schifffahrt begeisterten unserer Gruppe bot der Standort des Versorgers einen traumhaften Blick auf die von der Abendsonne erleuchteten Häuser Altbergens. Von hier aus ging es zurück aufs Schiff und wir stärkten uns beim Abendessen. Die Stimmung war hervorragend. Die im Bordrestaurant herrschende lockere Atmosphäre ohne Krawattenzwang hatte es Reinhold angetan. Oder war es nur eine der hübschen norwegischen Bedienungen? Jedenfalls überlegte er später auf der Reise, wie er eine als Souvenir mit nach Hause bringen konnte. Ich glaube, zeitweise spielte er sogar mit dem Gedanken nach Norwegen überzusiedeln und als Bordelektriker anzuheuern.

Frisch gestärkt folgte die nächste Pflichtaufgabe. Das Beobachten des Ablegens und die Ausfahrt aus dem Hafen Bergens.



Kaum auf See erfolgte die obligatorische Rettungsübung, bei der wir die Schwimmwesten und den Gebrauch der Überlebensschutzanzüge gezeigt bekamen. Während für mich die Schwimmwesten nichts neues waren, stellte für mich der Gebrauch der Schutzanzüge zum Überleben im kalten Wasser doch etwas neues und interessantes dar und ich verfolgte die Vorführung sehr gespannt. Man lernt doch nie aus.

Der nächste Morgen begrüßte uns eben-

falls mit herrlichem Sonnenschein und so war das kleine Wettrennen, das wir uns auf dem Weg nach Alesund mit einem Offshoreversorger lieferten, ein herrlicher Anblick. Wir gewannen!! In Alesund wurde der Aussichtsberg der Stadt erklimmen (wie klein doch die Schiffe sein können) und anschließend durch die Stadt gebummelt.

Hier begann unsere spezielle Leidensgeschichte zum Thema Flagge. Hatten wir uns doch in den Kopf gesetzt eine original Postschiffflagge zu erwerben. Bei unserem Bummel haben wir dann auch den ersten Laden für Schiffsausrüstung entdeckt und, wie zu erwarten, gestürmt. Das Ergebnis: keine Flagge. Und auch im zweiten Laden das Gleiche. Um das Ende vorweg zu nehmen, bis zum Ende unserer Reise ist es uns nicht gelungen, eine derartige Flagge zu organisieren.



Am Nachmittag auf der Fahrt zum nächsten Hafen stand dann noch eine Modellbauerpflichtübung an, nämlich sämtliche Schiffsdetails zu inspizieren, fotografieren und zu vermessen.

Zunächst zogen wir los mit dem Album der Detailfotos von der ersten Reise. Deck für Deck wurde an jeder Stelle ge-

prüft, ob schon alles auf Fotos gebannt war. Das Ergebnis war ernüchternd. Obwohl von der ersten Reise schon über 200 Fotos existierten, fehlten doch noch viele Details. So entstanden noch einmal Unmengen von Fotos, und aus meiner Erfahrung heraus wird es trotzdem so sein, dass beim Modellbau immer noch Fotos von bestimmten Details fehlen. Nebenbei haben wir auch noch das Schiff, genauer gesagt viele Details, vermessen. Dies waren z.B. Durchmesser der Bullaugen, Relingshöhe und die Höhen der Durchzüge, Schanzkleidhöhen, Feuerlöschkästen und vieles mehr.

Da die ganze Aktion während dem normalen Schiffsbetrieb stattfand, wurden wir von anderen Passagieren sehr erstaunt oder misstrauisch beobachtet. So manch einer hat uns sicher für verrückt erklärt oder für eine Art *Schiffs-TÜV* gehalten. Aufgrund der Vielzahl der Details und Decks und Unterbrechungen durch Landgänge hat sich diese Aktion über mehrere Tage hinweggezogen. Der Vollständigkeit halber muß ich noch erwähnen, dass diese Aktion auch in den Häfen fortgesetzt wurde. Galt es doch die MS Finnmarken auch von außen aus allen erdenklichen Winkeln zu fotografieren und auch zu vermessen (Breite und Stärke der Scheuerleisten).

Was sich hier schon fast nach Stress und Hektik anhört war durch die Verteilung auf mehrere Tage nur halb so wild. Wir haben noch genug Zeit gefunden, um die landschaftlichen Schönheiten auf uns wirken zu lassen. Natürlich wurden auch die angelaufenen Städte wie Trondheim, Bodo, Tromsø usw. von uns besichtigt. Neben den Städten waren lohnende Besichtigungsziele auch die zahlreichen Museen. Für technisch Interessierte und Schiffsfahrtsliebhaber sind hervorzuheben das Luftfahrtmuseum, das Kriegsmuseum auf den Lofoten und das Polarmuseum in Tromsø.

Das Kriegsmuseum auf den Lofoten ist ein kleines privates Museum, mit viel Lie-

be und Begeisterung geführt. Hier haben wir zum ersten mal in einem Museum etwas über die Sprengboote des 2. Weltkrieges gefunden, was natürlich unseren Reinhold besonders gefiel. Hat er doch ein solches als Modell. Aber wir wollten mehr besichtigen. Wer uns kennt ahnt es schon, die Schiffsbrücke fehlte noch in unserer Sammlung. Und als es hieß: Brückenbesichtigung, waren wir sofort dabei. Auf der Brücke wurden wir vom Kapitän mit Handschlag begrüßt. Anschließend wurde die Brücke genau inspiziert und viele Fragen gestellt, man will es schließlich genau wissen. Nach etlichen Fragen mussten wir schließlich den nächsten Brückengästen platz machen und verließen die Brücke. Am Ausgang sahen wir gerade noch die Schlange, die auf die Besichtigung wartete. Also gleich kehrt und wieder hinten angestellt. Wieder beim Kapitän angekommen begrüßte er uns mit einem Lächeln und der Frage „Zwillinge??“, was wir ebenso verschmitzt lachend mit einem ja beantworteten.



Tja, sind wir doch bei unserem ersten Durchgang etwa aufgefallen? Nichts desto trotz, wieder wurden viele interessante Details, wie die Scheibenheizung, das Powermanagement etc. entdeckt. So verging die Zeit, ohne das es langweilig wurde. Wir hatten bereits Tromsø hinter uns gelassen und Kurs auf Hammerfest und Honnigsvag gesetzt. An diesem Morgen offerierte uns der Blick aufs Deck eine geänderte Farbgebung des Schiffes. Das grüne Deck war nun weiß und auch die



orangefarbenen Rettungsboote hatten einen weißen Überzug erhalten. Über Nacht hatte es geschneit und an Deck lagen ca. 10 cm Schnee. Ein interessantes Laufgefühl. Beim Halt am frühen Morgen in Hammerfest entdeckte ich einige besonders schön geräumte Bürgersteige. Bei der näheren Betrachtung stellte sich heraus, das die Menschen hier oben einfallreich sind. Hatten diese Gehsteige doch eine Art Fußbodenheizung und das Schneeräumen ist kein Thema mehr.

Weiter ging es nach Honningsvag, wo die Besichtigung des Nordkaps anstand. Unsere Reiseleiterin an Bord erklärte uns, daß die Strasse zum Nordkap im Winter bei derartigen Straßenverhältnissen normalerweise gesperrt ist. Aber für unsere Reisebusse sei ein extra Schneepflug organisiert worden, der uns den Weg zum Nordkapfelsens bahnt. Daß dies auch nötig war, zeigte sich später auf dem letzten Stück zum Nordkap, als der Pflug nur noch an der weißen Staubwolke zu erkennen war. Demzufolge waren wir auch die einzigsten Gäste dort und es gelang uns, den bekannten Globus ohne Touristen im Bild zu fotografieren. Die Landschaft hier ist im Winter von einer besonderen Stimmung, die einen Besuch lohnt. Trotzdem wollte keiner von uns hier länger bleiben. Warum wohl?

Zurück an Bord hieß es erst einmal auftauern. Hierfür eignet sich doch der wohltemperierte Whirlpool auf dem Achter-

deck im Freien, der ebenso wie der Swimmingpool während der Reise meistens gefüllt war. Nur der Weg von den Umkleieräumen über das schneebedeckte Deck war etwas frisch. So verwundert es auch nicht, daß die Verweildauer im Pool verlängert wurde. Wartete doch auf die, die ihn verließen, ein eisiger Wind und Schnee auf dem Weg zur Umkleidekabine. Also beobachtete man lieber aus dem warmen Kochtopf die Kinder beim Schneemannbauen und genoss das Leben. Irgendwie habe ich es dann doch geschafft mich in die Kälte Richtung Umkleieräume hinaus zu wagen, wartete doch schließlich das Abendessen auf uns.

Das Abendessen war dieses mal von einem besonderen Höhepunkt geprägt, dem Geburtstagsständchen der Bedienung für eine Teilnehmerin unserer Reisegruppe. Darüber hinaus gab es eine Geburtstagstorte, die so groß und gut war, daß wir die Reste uns am nächsten Tag noch mal servieren ließen.

Der nächste Morgen verhieß noch ein



weiteres, besonderes Erlebnis. Sollten doch auf unseren Weg nach Kirkenes Eisschollen warten. Wir waren richtig heiß

## **MODELLBAU exklusiv**



**Siegfried Brüttling**  
**Herrnholzweg 8**

**95447 Bayreuth**

**Tel: 0921-30681**

**Fax: 0921-31553**

**Mobil: 0174 4858935**

*Auftragsarbeiten  
für Vereine*

*Messing-Scharniere*

*Edelholz-Zuschnitte in  
Miranti und Mahagoni*

*Holzbrettchen für  
Modellpräsentation  
und als Wandbild*

## **Vertretung von SPIES INDUSTRIES**

*Löt- u. Schweißtechnik, Boote - Zubehör  
Spezial-Lötpasten für Messing, Kupfer, Elektronik, Aluminium  
Knetmetall, Megametall, Gigametall, Alu Weich- u. Hartlote  
Silber-Lote, Edelstahl-Lote, Wood'sches Metall  
Planen zum Selbstbau nebst allem Zubehör*



auf das Feeling einer Fahrt durchs Eis. Jedoch verlief die Fahrt durch die Eischollen sehr unspektakulär. Außer ein bisschen Rumpeln am Schiffsrumpf war davon nichts zu spüren. Wenn es nach uns gegangen wäre, hätte es durchaus mehr und stärkeres Eis sein dürfen. Ich habe mir sagen lassen, daß hierfür eine Fahrt mit den Finnischen Eisbrechern wesentlich interessanter wäre. Solche Fahrten durchs Eis kann man auch buchen.

Im Hafen von Kirkenes gibt es wenig zu sehen. Empfehlenswert ist hier die Fahrt zu den Erzabbaugebieten, wo die Erze im Tagebau gefördert werden und die gewaltigen „Löcher und Schluchten“ beeindruckend.

Der nächste Tag war ideal um die Seele

baumeln zu lassen. Aber der folgende war genau das Richtige fürs Modellbauerherz. Stand doch das Anlaufen von Stokmarkness mit dem Hurtigrutenmuseum auf dem Programm. Bereits beim Anlaufen des Hafens klickte der Fotoapparat, konnte man doch von Bord optimal die Vorgängerin unserer MS Finnmarken, das Hurtigrutenschiff MS Finnmarken Baujahr 1956 bewundern. Dieses Schiff wurde als Museumsschiff vor dem Hurtigrutenmuseum an Land gesetzt und ist heute ein Teil des Museums.

Nach dem Anlegen ging es direkt und zügig ins Museum, denn die Zeit ist begrenzt und will schließlich genutzt sein. Im Museum gibt es etliche Modelle der Hurtigrutenschiffe, Teile von Kabinen, eine Schiffsbrücke und vieles mehr aus der Vergangenheit und Gegenwart der Hurtigrute zu bewundern. Natürlich wurde auch dem Museumsschiff ein ausgiebiger Besuch abgestattet. Wie doch das Ambiente eines 60er Jahre Schiffes zu unserem heutigen Liner unterschiedlich ist!

Aber die größte Hürde wartete noch auf uns. Wie in vielen Museen üblich, gibt es am Ausgang einen Museumsshop mit allerlei maritimen Schnickschnack. Und



welcher Schiffsmodellbauer kennt nicht das Gefühl, die magische Anziehungskraft, wenn man in einem Laden ein interessantes Modell entdeckt. So stand in einer Ecke ein Modell eines Hurtigrutenschiffes aus den 60er Jahren auf einem Stapel Kartons. Diese Kartons waren, so verriet es der Aufdruck, Modellbaukästen für dieses Hurtigrutenschiff. Wir (Reinhold und ich) schauten uns verwundert an, hatten wir Baukästen dieser Schiffe noch in keinem Katalog gesehen. Eine kurze Nachfrage ergab, daß diese Modelle von einer kleinen Modellbaufirma in Norwegen hergestellt und auch nur dort vertrieben werden. Vier ehemalige Hurtigrutenschiffe im Maßstab 1:100 stehen zur Auswahl. Der Baukasten enthält ABS Tiefziehrumpf, Aufbauten und Beschlagteile zu einem vernünftigen Preis. Man ahnt es bereits, das Unheil nahm seinen Lauf. Wir inspizierten den Baukasten in allen Details, selbst das Ausstellungsmodell wurde genau inspiziert. Und natürlich wurde diskutiert, soll man hier die Gelegenheit nutzen und kaufen (man weiß ja nicht, ob man noch mal herkommt), welches von den 4 Schiffen das interessanteste ist, wie soll man es transportieren usw. Und als dann noch feststand, daß man mit EC-Karte bezahlen konnte war es passiert. Wir verließen mit einem großen Karton den Shop. So kam meine heimische Modellbauwerkstatt durch eine schwache Minute zu einem weiteren zeitaufwendigen Projekt, der MS Finnmarken Baujahr 1956. Wobei es später, nach Fertigstellung der Modelle, sicher interessant ist die zwei Hurtigrutenschiffe unterschiedlicher Baujahre gegenüber zu stellen. Aber zurück aus der heimischen Werkstatt zu unserer Reise. Zurück an Bord wurden noch schnell ein paar Detailfotos von der alten MS. Finnmarken geschossen. Wieder ein Film voll, obwohl die Fahrt durch die Lofoten noch anstand. So mussten die Filmvorräte für den nächsten Tag geplündert werden. Diesbezüglich war ich noch in der glücklichen Lage Re-

serven zu haben, während Reinhold sein Filmmaterial bereits gänzlich verknipst hatte.

Die Fahrt durch die Lofoten ist sicher eines der Highlights der Reise, das mit Wortennicht zu beschreiben ist. Man muß es einfach erlebt haben, auch wenn wir bei unserer Reise wegen Lawinengefahr nicht in den engen Trollfjord einfahren konnten. Wenn mir einer früher erzählt hätte, das Lawinen die Schifffahrt bedrohen, ich hätte laut gelacht. Aber hier war es ganz anders. Mit dem Blick vom Schiff nach oben auf die Schneebedeckten Gipfel konnte ich mir sehr gut vorstellen, daß eine Lawine selbst ein 15.000 Tonnen Schiff ernsthaft in Gefahr bringen kann. Mit einem kurzen Aufenthalt in Svolvær auf den Lofoten ging ein ereignisreicher Tag zu Ende.

Der nächste Tag war ebenfalls interessant. Zum einen bekam ich vom ersten Ingenieur eine Liste mit den Schiffsfarben, leider konnte er mir keine RAL Bezeichnungen nennen, da diese in Norwegen scheinbar nicht verwendet werden. Zum anderen stand für die in Kirkenes zugestiegenen Passagiere eine Brückenbesichtigung auf dem Programm. Waren wir nicht erst in Kirkenes zugestiegen??? Auf jeden Fall ließen wir uns diese Chance nicht entgehen und enterten erneut die Brücke, wo uns der Kapitän mit einem Lachen und der Frage „Drillinge“ empfing. Bei dieser Besichtigung stellte sich heraus, daß der erste Steuermann ebenfalls Modellbauer ist und ein Modell der alten Finnmarken gebaut hat. Und obwohl wir bereits das 3. mal auf der Brücke waren verging die Zeit doch zu schnell, waren doch die Gespräche mit der Besatzung und die Technik einfach zu interessant.

Am Abend vor der Ankunft in Trondheim folgte dann noch das Kapitänsdinner, da bereits in Trondheim viele (auch wir) ausstiegen und nicht bis Bergen weiterreisten. Dies war auch unser letzter Abend an Bord.

Solche Abende haben immer zwei Seiten.

Zum einen ist es ein herrlicher Abend auf der Reise, zum anderen schwingt auch etwas Wehmut mit. Heißt es doch Abschiednehmen vom Schiff. Aber wir waren uns alle einig: Wir kommen wieder. Am nächsten Morgen brachte ein Teil unserer Gruppe die Koffer zum aufbewahren zum Bahnhof, um anschließend wieder an Bord zurückzukehren. Vom störenden Ballast befreit, genossen wir die letzten Minuten an Bord bis kurz vor der Abfahrt. Von Bord gegangen durften, oder besser gesagt mussten, wir nun das Schließen der Ladeluke und der Passagiertreppe von außen beobachten. Nachdem die Leinen losgemacht wurden hieß es schnell bis zum Ende der Mole laufen, wollten wir doch noch ein paar Fotos vom fahrenden Schiff machen. Wir waren auch gerade am Ende der Mole angekommen, da kam die MS Finnmarken auch schon angerauscht. Die Fotoapparate klickten bereits, als auf einmal das Schiff einen Haken auf uns zuschlug und dichter als üblich dort vorbei fuhr. War da nicht auf der Brücke ein lachender Kapitän zu sehen? So derart noch begrüßt und verabschiedet blickten wir wehmütig dem dahin ziehenden Schiff hinterher.

Die letzten Stunden unserer Reise verbrachten wir in Trondheim, wo wir eine außergewöhnliche Straßenbahnfahrt genossen. Diese Straßenbahn erinnerte uns doch mehr an eine Gebirgsbahn, führt die Strecke aus dem Stadtzentrum in die nahegelegenen Berge, wo wir dann Skilangläufer und auf einem zugefrorenen See Schlittschuhfahrer beobachten konnten. Nach der Rückkehr in die Stadt und einem kleinen Bummel durch den Hafenbereich vor dem Bahnhof, hier befinden sich viele alte Yachten und Schiffe, ging es mit dem Bus zum Flughafen. Dort wurde noch beim Einchecken die Frage geklärt, wie der Baukasten zu transportieren ist. Also die metallenen Beschlagteile in den Koffer und den eigentlichen Baukasten als übergroßes Handgepäck, was mir angesichts der Bruchgefahr sehr entgegen

kam, mitgenommen.

Jetzt hieß es nur noch beim Boarding einer der ersten zu sein, damit man den sperrigen Baukasten noch in den Ablagefächern verstauen konnte. Auch diese Hürde wurde genommen und die Heimreise konnte beginnen. Nach einer Zwischenlandung in Oslo, wo wir angesichts des Schneetreibens schon fast mit einer Flugannullierung rechneten, erreichten wir doch noch am späten Abend Nürnberg, und eine Reise voller Eindrücke und Erlebnisse ging zu Ende.

Zurück in der heimischen Werkstatt ging es mit frischen Elan an den Modellnachbau der MS Finnmarken.

Als eine der ersten Aktionen wurden Beutestücke wie Fotos, Farbenliste, Meßergebnisse etc. sortiert und den einzelnen Schiffsdetails zugeordnet. Parallel dazu wurde noch an der Positivform die Maße überprüft und Überstände an den Füllklötzen im Mittschiffsbereich abgeschliffen. Die nun erforderlichen Spachtel- und Schleifarbeiten wurden jedoch zugunsten des traumhaften Sommers und privater



