

# Hurtigruten-Expeditionsschiff »Fram«



»Fram« in Hamburg

Foto: Hurtigruten

gruten-Flotte zunächst in den eisigen Gewässern um Grönland. Die ersten Expeditions-Seereisen führen von Mai bis September nach Südgrönland, in die grönländische Diskobucht und dann extrem nördlich nach Thule.

In der nordischen Wintersaison – südlichen Sommersaison – nimmt der Neubau dann Kurs auf die Antarktis. In 69 Tagen legt die »Fram« von September bis November 2007 mit vielen Zwischenstopps die Überfahrt vom Nord- in das Südpolarmeer zurück. Die Reiseroute verläuft vom isländischen Reykjavik über Schottland/Irland zum kanadischen Neufundland und dann entlang der nordamerikanischen Ostküste in die Karibik. Durch den Panama-Kanal wird der Pazifik erreicht und entlang der südamerikanischen Westküste geht es bis an die südlichste Spitze dieses Kontinents.

Von November 2007 bis Februar 2008, dem Sommer auf der Südhalbkugel, wird die »Fram« zusammen mit dem Hurtigruten-Linienschiff »Nordnorge« auf der Themenreise »Expedition Antarktis« unterwegs sein und die Region rund um die antarktische Halbinsel er-

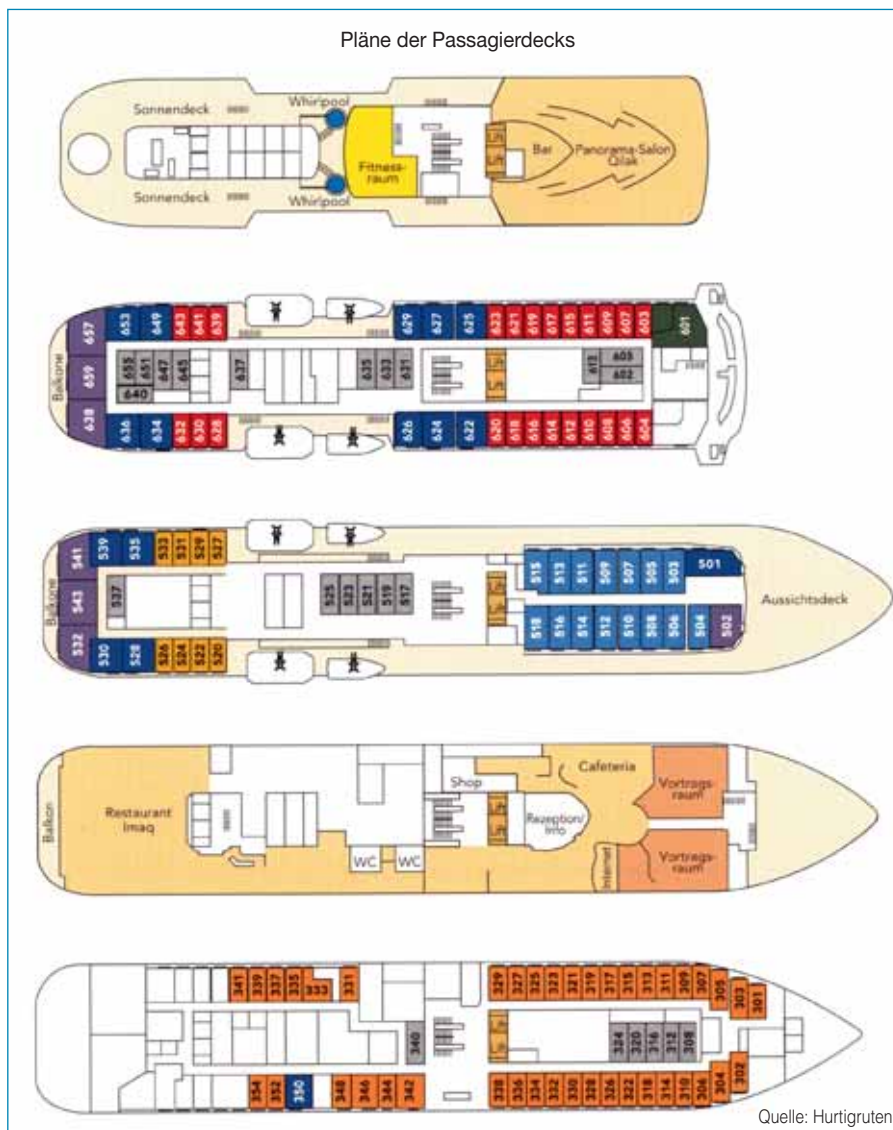
Endlich war es soweit: Am Samstag, den 19. Mai 2007, fand die Taufe des jüngsten Neubaus von Hurtigruten in Oslo am Kai unterhalb der Akershus-Festung statt. Die norwegische Kronprinzessin Mette-Marit gab diesem speziellen Expeditionsschiff den Namen »Fram«. Dieser Name hat in Norwegen einen ganz besonderen Klang. Ein Schiff dieses Namens befindet sich heute als Original im Museum auf der Halbinsel Bygdøy. Es ist das Expeditionsschiff des norwegischen Entdeckers Fridtjof Nansen (1861-1930). In direkter Nachbarschaft findet man auch das Balsaholz-Floß »Kon-Tiki« und das Papyrus-Boot »Ra II« des ebenfalls norwegischen Forschers Thor Heyerdahl (1914-2002).

Ähnlich wie jetzt die gerade abgelieferte »Fram« befand sich vor 113 Jahren ein viel kleineres Schiff gleich Namens auf dem Weg in polare Regionen. Der norwegische Forscher, Entdecker und Diplomat Fridtjof Nansen ließ das zur damaligen Zeit stärkste Holzschiff der Welt von Collin Archer bauen. Dieses nur 35 m lange Polarschiff aus Eiche widerstand den stärksten Eisdrücken und wurde infolge seiner besonderen Rumpfform vom Eis eher nach oben gehoben als zerquetscht.

Auf dieser »Fram« brach Nansen mit nur zwölf Begleitern 1893 in Richtung Arktis auf, um als erster Mensch den Nordpol über eine von ihm vermutete Strömung bzw. Eisdrift durch die nordsibirischen Inseln zu erreichen. Roald Amundsen (1872–1928) lieh sich den dickleibigen Dreimastschoner aus, um u. a. an den Rand der Antarktis vorzustoßen, von wo aus er 1911 im Wettlauf mit dem Engländer Robert Scott (1868–1912) als erster Mensch zum Südpol gelangte. In Erinnerung an diese bedeutende Zeit der Polarforschung nennt die Hurtigruten ASA ihr neues Schiff deshalb »Fram«.

## Fahrtgebiet

Premiere für das neue Expeditionsschiff »Fram« wird in Anlehnung an die Historie also die Fahrt in polare Gewässer sein. Die erste Sommersaison der nördlichen Erdhalbkugel verbringt das neue Mitglied der Hurti-





Taufgesellschaft mit Prinzessin Mette Marit (2.v.l.) und Übergabe des Admiralitätswappens durch Hafenskapitän Pollmann (r.) an Kapitän Andreassen



Fotos: Hurtigruten

kunden. Punta Arenas, Chiles Zentrum für die internationale Antarktis-Forschung, und Ushuaia, die argentinische Hauptstadt der Provinz Feuerland sind die Basishäfen für die 19- bzw. 21-tägigen Reisen in die antarktischen Gewässer und die Fjorde um das Kap Hoorn.

### Neue »Fram«

Die neue »Fram« stellte sich noch vor ihrer Taufe am 19. Mai 2007 in Oslo auf ihrer Überführungsfahrt von der Bauwerft Fincantieri in Triest in verschiedenen Häfen vor, so auch am 15. Mai in Hamburg. Deutsche und speziell Hamburger gehören zu den potentiellen Kunden, die gerne auf den Hurtigruten-Schiffen entlang der norwegischen Westküste zu allen Jahreszeiten fahren. So konnte eine limitierte Anzahl – rund 500 – dieser Hurtigruten-Fans das neue Expeditionsschiff schon einmal im Vorwege besichtigen.

Am Nachmittag und Abend gab es eine gemeinsame Veranstaltung des norwegischen Generalkonsuls Morten Paulsen und des Geschäftsführers der Hurtigruten GmbH Bernd Stolzenberg. Gästen aus Politik, Wirtschaft und Presse wurden das Schiff und die erweiterten Ziele der Reederei vorgestellt. Hafenskapitän Jörg Pollmann überreichte dem norwegischen Kapitän, Rune Andreassen, traditionsgemäß das Admiralitätswappen der Freien und Hansestadt Hamburg. Dieses erhalten Schiffe, die sich auf Jungferreise befinden und zum ersten Mal den Hamburger Hafen anlaufen.

Am 16. Mai verließ der Neubau Hamburg, um durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kopenhagen und später nach Oslo zu gelangen. Der Taufe wohnten viele norwegische Künstler bei, wie z.B. Sissel Kyrkjebø, Nils Petter Molvær und Rasmus Lyberth, die die Gäste mit einem ansprechenden Programm unterhielten. Zusätzlich wurde ein speziell für diese Taufe geschriebenes Theaterstück uraufgeführt, das von Norwegens frühen Entdeckern und Expeditionsleitern Fridtjof Nansen und Roald Amundsen handelt.

Das 114 m über alles lange, 20,20 m auf Spanten breite und 5,10 m tief eintauchende

Schiff ist mit 12.700 GRT vermessen und damit vergleichbar groß wie die in den 1990er in Deutschland (3) und Norwegen (2) gebauten. Nur die zuletzt in Norwegen erstellten Super-Linienschiffe »Midnatsol« (2003; 16.151 GRT; Fosen Verft), »Trollfjord« (2002; 16.140 GRT; Fosen Verft) und »Finnmarken« (2002; 15.530 GRT; Kleven Verft) sind größer.

Grundsätzlich sieht der Entwurf für alle Schiffe vor, dass sie alle auf der traditionellen Route entlang der Westküste Norwegens zwischen Bergen und Kirkenes einsetzbar sein müssen. Besonders die überaus engen

| Hauptdaten der jüngsten Hurtigruten-Neubauten |       |                    |           |                        |                                       |                        |
|---|-------|--------------------|-----------|------------------------|---------------------------------------|------------------------|
|   |       | Fram<br>Trollfjord | Midnatsol | Finnmarken<br>Nordkapp | Polarlys<br>Richard With<br>Nordnorge | Nordlys<br>Kong Harald |
| Baujahr                                       |       | 2007               | 2002/03   | 2002                   | 1996/97                               | 1993/94                |
| Bauwerft                                      |       | Fincantieri, I     | Fosen, N  | Kleven, N              | Ulstein/Kleven, N                     | Volkswerft, D          |
| Länge über alles                              | m     | 114,00             | 135,75    | 138,50                 | 123,00                                | 121,80                 |
| Breite a. Spt.                                | m     | 20,20              | 21,50     | 21,50                  | 19,50                                 | 19,20                  |
| Tiefgang                                      | m     | 5,00               | 4,90      | 4,80                   | 4,70-4,90                             | 4,90                   |
| Tragfähigkeit                                 | t     | ~800               | 1180      | 904                    | 850                                   | 902                    |
| Vermessung                                    | GT    | 12.700             | 16.151    | 15.530                 | 11.341                                | 11.205                 |
| Pass. in Kabinen                              | Pers. | 318                | 650       | 639                    | 479                                   | 482                    |
| Besatzung                                     | Pers. | 70                 | 74        | 85                     | 59                                    | 59                     |
| Autostellplätze                               |       |                    | 45        | 47                     | 45                                    | 45                     |
| Maschinenleistung                             | kW    | 4 x 1980           | 2 x 4140  | 4 x 3450               | 2 x 4500                              | 2 x 4500               |
| Energieerzeugung*                             |       | d-e                | d-e       | d-e                    | d-m                                   | d-m                    |
| Geschwindigkeit                               | kn    | 16,0               | 16,0      | 18,0                   | 17,5                                  | 18,0                   |

\* d-e = diesel-elektrisch d-m = diesel-mechanisch

## Solutions for shipbuilding and industry






- Compressed-Air Receivers
- TDI-Engine Air Starters
- Gastight Bulkhead Penetrations

- Compressors
  - starting air
  - control air
  - working air



Neuenhauser Kompressorenbau GmbH  
 Hans-Voskaar-Str. 5 · D-49828 Neuenhaus  
 Germany  
 Phone +49 (0) 59 41/604-252  
 Fax +49 (0) 59 41/604-202  
 e-mail: nk@neuenhauser.de  
 www.neuenhauser.de



Rezeption/Empfang mit Kaminimitation (Deck 4), Blick vom Treppenhaus in die Panoramalounge (Deck 7) (M.), Treppenhaus auf Deck 3 Fotos: Hurtigruten

bzw. flachen Passagen durch den Raftsundet und die Risøyrenna begrenzen die Schiffsabmessungen und verlangen sehr gute Manövrierfähigkeit auch bei niedrigsten Schiffsgeschwindigkeiten von nur 5 kn bei starker Mit- und Gegenströmung. Die Tiefgänge sollten 5 m nicht wesentlich übersteigen. Die vergleichende Auflistung der Hauptdaten der jüngsten Neubauten lässt erkennen, wie nahe man an die Grenzen gegangen ist.

Alle Hurtigruten-Schiffe erreichen maximale Tiefgänge um 5 m. Haupt- und Ladendeck ist das Deck 2 bzw. 3, das dann knapp 1 m über der Wasserlinie liegt. Die Laderäume und das Autodeck sind über eine nach oben aufklap-

pende Seitenpforte mit in der Höhe verstellbaren Paletten-Plattform zugänglich. Diese Ladepforte liegt immer an Backbord, ebenfalls der Zugang zum Autolift und zum Passagier-Eingang. Deshalb lag die »Fram« mit dem Bug stromaufwärts an der Überseebrücke.

Auch die »Fram« hat einen Laderaum mit einer nach Backbord öffnenden Ladepforte. Der Zugang an Bord erfolgt für Passagiere ebenfalls an Backbord und landet über eine aufwärts strebende Treppe in der Rezeption auf Deck 3 (im Bereich roter Rumpfanstrich). Auf diesem Deck befinden sich die ersten Passagier-Kabinen. Über das gesamte Deck 4 (Beginn weißer Rumpfanstrich mit großen Fens-

tern) erstrecken sich von hinten nach vorne das Restaurant »Imaq«, eine Seitenpassage an Stb. neben der Hauptküche und anderen technischen Einrichtungen, das Foyer mit Treppenhaus, Shop und Rezeption, Information und Internet-Corner. Weiter nach vorne schließt sich an Bb. eine Cafeteria und ein Konferenzzentrum mit zwei variablen großen Vortragsräumen an.

Die Anker- und Verholeinrichtung liegt vorne auf Deck 4 und hinten auf Deck 3. Deck 5 ist im Evakuierungsfall das Ausbootungsdeck. Jeweils ein großes geschlossenes Rettungsboot sowie ein schnelles Einsatzboot hängen in Davits unter Deck 7 und sind außerbords bis auf Deck 5 bzw. dann gefüllt bis auf die

## Progress by Innovation

**Filtration of:**  
**Lubrication oil**  
**Fuel oil**  
**Gas**  
**Ballast water**



Visit us at:  
 NorShipping, Oslo, 12.-15. June '07  
 NEVA, St. Petersburg, 24.-27. September '07  
 Kormarine, Pusan, 24.-27. October '07  
 Europort, Rotterdam, 6.-9. November '07  
 Marintec, Shanghai, 27.-30. November '07

BOLLFILTERs are first choice in the marine industry because they are well known for their superior quality, reliability, precision performance and progressive Research & Development. At BOLLFILTER innovation and R&D not only apply to the product but also to the company's operating philosophy. R&D is directed to meeting our customers' requirements now and in the future to provide the service they need.

**BOLL** **BOLLFILTER**  
 Protection Systems

Marine & Power

BOLL & KIRCH Filterbau GmbH • Postfach 14 20 • D-50143 Kerpen • Tel. (+49) (0) 22 73-562-0 • Fax (+49) (0) 22 73-562-22 3 • e-mail: info@bollfilter.de • www.bollfilter.de

# Shipbuilding

## Nor-Shipping 2007

Wasserlinie kontrolliert abfrierbar. Zusätzlich sind Rettungsinseln und Marine Evacuation Systeme (MES; Rutschen) vorhanden. Deck 5 beherbergt besonders hinten die aufwändiger gestylten Kabinen und Suiten. Unter den Booten, nach vorne und auf dem Vordeck über den Bugankerwinden liegt ein herrliches, umlaufendes Außen- und Promenadendeck.

Auf Deck 6 befindet sich vorne die Kommandobrücke mit den entsprechenden nautischen Einrichtungen und weitere, eher luxuriöse Außenkabinen und Suiten. Insgesamt verfügt das Schiff über 136 Kabinen mit maximal 318 Betten. Es sind 39 Suiten mit 16–40 m<sup>2</sup> Größe und 97 Innen- und Außenkabinen mit 10–12 m<sup>2</sup> vorhanden. Zugelassen sind max. 400 Passagiere in der See- und max. 500 in der Fahrt nahe der Küste. Je nach Fahrt- und Einsatzgebiet sind bis zu 70 Besatzungsmitglieder an Bord.

Die modern-klassische Inneneinrichtung wurde in Anlehnung an das Fahrtgebiet Grönland entworfen, so spiegelt z.B. das Design der Kabinen und öffentlichen Räume die drei Elemente Himmel, Land und See in unter-



Restaurant »Imaq«

Foto: Hurtigruten

schiedlichen Jahres- und Tageszeiten wider. Zudem ist das Schiff mit Werken norwegischer und grönländischer Künstler dekoriert. Auf acht Decks mit Sauna, Fitnessraum, Whirlpools auf den Außendecks und einer Lounge mit Panoramablick sowie modernen Konferenzräume für Lektorenvorträge und Lesungen können Gäste die legere und trotzdem komfortable Atmosphäre an Bord genießen.

Das Unterhaltungsprogramm an Bord ist eigentlich immer die Landschaft, die das Schiffe gerade durchfährt. Der wichtigste Raum an Bord ist deshalb der Panorama-Salon »Qilak« auf Deck 7 mit einer nahezu Rundumsicht mit starkem Blickwinkel auch nach oben. Hier stört keine laute Musik und keinerlei Animation, man kann tatsächlich seinen eigenen Gedanken nachhängen und still für sich alleine die Landschaft genießen.



## Energieerzeugung und Propulsion

Die »Fram« operiert in polaren Fahrtgebieten, die zum größten Teil vom Menschen noch fast unberührt sind. Es kommt also darauf an, keinerlei Umweltschäden zu erzeugen oder möglicherweise zu hinterlassen. Das Schiff als System muss also völlig autark und in sich geschlossen operieren. Es darf kein Abgas, Abwasser oder gar Abfall nach außen gelangen und wenn, dann muss es gereinigt, gefiltert und neutralisiert sein.

Die elektrische Energie an Bord wird von vier Dieselgeneratoren des Motortyps MaK 6 M 25 mit einer motorischen Leistung von 4 x 1.980 kW erzeugt. Die so gewonnene Energie wird über das Bordnetz an die Hauptbedarfsstellen verteilt. Der Schiffsantrieb erfolgt also diesel-elektrisch und zwar auf zwei Rolls-Royce Ruderpropeller Typ Aquamaster AZP 120 FP NBC RR mit 2 x 2.200 kW Leistung. Beim Manövrieren helfen zwei Bugstrahler mit 2 x 1.000 kW Leistung. Das Schiff erreicht eine Geschwindigkeit von 16 kn. Der Neubau ist klassifiziert nach LR + 100A1 + LMC, Ice class 1B. KN