

# Dansk design bag Hurtigrutens nye 'Spitsbergen'

Arktisk ekspeditions krydstogt er i vækst og sikrede stor opgave til Knud E. Hansen fra den gamle kunde Hurtigruten.

## KRYDSTOGT

Af Søren L. Hviid

6. juli navngav Hurtigruten, den ikoniske norske passager- og fragtrute langs den norske vestkyst, et nyt kombineret ekspeditions- og kystpassagerskib. Skibsdåben fandt sted på Lofoten, og skibet fik officielt navnet 'Spitsbergen' efter den største ø i øgruppen Svalbard.

Hurtigruten overraskede mange sidste år, da rederiet meddelte, at det havde købt den portugisiske færge 'Atlântida'. Meldingen lød på, at Hurtigruten skulle bruge færgen som ekspeditions-krydstogtskib i dele af året, mens skibet også skulle indgå i fartplanen langs vestkysten.

Efter overtagelsen blev 'Atlântida' midlertidigt omdøbt 'Norway Explorer' og sommeren sidste år så sejlet fra Portugal først til Landskrona i Sverige og siden til Rissa i Norge, efter Fosen Yard havde vundet udbuddet på at ombygge færgen til den nye rolle.

## Kontor i færge- og krydstogtknudepunkt

Knud E. Hansen har været med som konsulent for Hurtigruten på projektet. Mere præcist siden Hurtigruten inspicerede skibet for anden gang, mens det på sjette år lå oplagt ved først dets byggeværft Estaleiros Navais i portugisiske Viano do Costelo og siden en flådebase, fortæller Filippo Iliopoulos til Søfart.

Filippo Iliopoulos er skibsingeniør i Knud E. Hansens projektafdeling i græske Piræus. Det er fra denne lokation, midt i færge- og krydstogtknudepunktet for Det Ægæiske Hav og den østlige del af Middelhavet, at Knud E. Hansen har anvendt virksomhedens know-how og projektstyring på 'Spitsbergen', supporteret af eksperter fra firmaets andre kontorer i verden.

"Vi kom ind i billedet, da rederiet stort set havde lagt sig fast på valget af skib. Efterfølgende hjalp vi dem med at projektere, hvad der skulle og kunne gøres for at omdanne ro/pax-færgen 'Atlântida' til et dual-purpose arktisk ekspeditions-krydstogtskib," forklarer Filippo Iliopoulos.

## Svær fødsel

'Atlântida' havde aldrig sejlet andet end prøvetur fra værftet tilbage i 2009. Her havde rederiet Atlanticoline afvist at tage levering af den nybyggede færge, som var tiltænkt regional trafik på Azorerne,

da den havde en for stor letvægt, stak for dybt – og dermed ikke kunne opfylde fartspecifikationen. I det senere retslige efterspil viste det sig dog, at det offentligt ejede rederi langt henne i byggeprocessen havde forlangt ændringer, der bidrog til vægtforøgelsen.

Året efter var nybygningen tæt på at blive købt af den venezuelanske stat, efter at

*"Vi hjalp med at projektere, hvad der skulle og kunne gøres for at omdanne ro/pax-færgen 'Atlântida' til et dual-purpose arktisk ekspeditions-krydstogtskib"*

landets præsident, Hugo Chávez, personligt havde besøgt det oplagte skib. Handlen blev dog aldrig gennemført. Siden havde værftet, indtil Hurtigruten dukkede op, forgæves forsøgt at sælge nybygningen på det åbne marked.

"Den største del af projektet for os var at optimere skibet til dets reelle dybgang. Det gjorde vi ved at lave en helt ny bulb. Samtidigt har vi også tilføjet skroget en ducktail og isforstærket det til ice class 1C. Alt sammen selvfølgelig efter grundige hydro-

dynamiske beregninger, så vi opnår en fornuftig effektivitet på skroget," understreger Filippo Iliopoulos.

## De to største opgaver

Han forklarer, at en anden væsentlig del af projektet har været etableringen af HVAC (central heating ventilation and air-conditioning) i de nye passagerområder.

"Vi har skullet omdanne



FILIPPO ILIOPULOS,  
KNUD E. HANSEN

et af vogndækkene til dels besætningskamre og cargo-dæk, og et andet til et fuldt passagerkahyttdæk. Her har udfordringen været at få integreret alt det krævede air-con og ventilation, da frihøjden på et vogndæk oprindeligt tiltænkt personbiler ikke er særligt højt," forklarer Filippo Iliopoulos.

Knud E. Hansen har også skullet lave både skibets nye generalarrangement og eksteriør-design i transformationen mellem de to meget forskellige passager-

skibstyper. Selve designet af interiør-delen, der spiller en helt central rolle i passagersegmentet, er udført af det svenske arkitektfirma Robert Tillberg. Samme firma er også konsulenter på Hurtigrutens igangværende opdatering af passagerfaciliteterne på en række af rederiets skibe fra 1990'erne.

Den aktuelle opgave med 'Spitsbergen' er Knud E. Hansens anden opgave for Hurtigruten. Tilbage i 2007 var det danske ingeniørfirma også med som konsulenter på Hurtigrutens første purpose-byggede arktiske ekspeditions-krydstogtskib 'Fram'. Siden er ekspeditionssegmentet, i lighed med krydstogtmarkedet generelt, vokset betragteligt. Hvilket også er baggrunden for, at Hurtigruten gik i gang med det aktuelle projekt.

'Spitsbergen' skal nemlig ikke alene i perioder opereres i det arktiske ekspeditionssegment, skibet frigiver også eksisterende nyere tonnage fra kysttrafikken til anvendelse i det eksklusive marked.

## Tidligt ude med 'Lindblad Explorer'

Fleksibiliteten til at kunne operere med de samme skibe både i kysttrafikken og som krydstogtskibe i arktiske områder danner også grundlaget for Hurtigrutens kommende generation af nybygninger. Et nybygningsprogram, der blev lanceret april i år med fore-

løbigt to kontraheringer hos et norsk værft på 140 meter lange og 300 passagerer store skibe, designet af Rolls-Royce Marine.

Knud E. Hansen var helt tilbage i 1960'erne blandt de første skibsdesignere, der udviklede målrettet arktisk ekspeditions-passagertonnage med den 118 passagerer finsk-byggede 'Lindblad Explorer'. Dette skib sejlede frem til 2007, hvor det under et antarktisk krydstogt forliste efter kollision med en isflage. Samtlige ombordværende blev bjærgede af Hurtigrutens 'Nordnorge', der

lykkeligvis også befandt sig i området.

Markedsudviklingen gjorde, at Knud E. Hansen sidste år lancerede et nyt design-oplæg på et 300 passagerer stort krydstogtskib, målrettet ekspeditionssejls bl.a. i arktiske og antarktiske havområder. Designet er basis for et par projekter, som Knud E. Hansen nu er i gang med i segmentet.

## FAKTA

### 'Spitsbergen' NOR (Norsk Ordinært Register), LEIF, Tromsø

- Type: Passagerskib
- Klasse: DNV GL
- Notation: 1A1 PASSENGER SHIP, COMF(V-1) E0 ICE-1C
- Byggeværft: Estaleiros Navais, Viano do Costelo, Portugal
- Ombygningværft: Fosen Yard, Rissa, Norge
- Længde o.a.: 100,5 m Længde lbp.: 87,2
- Bredde: 18 m
- Dybgang: 5,2 m
- Bruttoton: 7.344
- Nettoton: 2.345
- Dødvægt: 687 tons
- Maskineri: Dieselelektrisk, 2 X ABC 16VDZC + 2 X ABC 8VDZC, i alt 10.638 kW.
- Maksfart: 16 knob
- Passagerer: 338
- Kahytscapacitet: 203 passagerer



'Spitsbergen' starter hos Hurtigruten med at sejle på kysttruten fra Bergen til Kirkenes.