

Die Schiffe

Hier finden Sie Informationen zu den aktuellen und ehemaligen Schiffen im Linien- und Expeditionsdienst der Reedereien der Hurtigrute.

Schiffe der klassischen Postschiffroute

Hurtigruten AS

- MS KONG HARALD
- MS NORDKAPP
- MS NORDLYS
- MS NORDNORGE
- MS POLARLYS
- MS RICHARD WITH
- MS VESTERÅLEN

Havila Kystruten AS

(die Schiffe befinden sich teilweise noch im Bau auf der Tersan-Werft)

- MS HAVILA CAPELLA
- MS HAVILA CASTOR
- MS HAVILA POLARIS
- MS HAVILA POLLUX

Expeditionsschiffe/Postschiffe

(Schiffe, die teilweise die klassische Route, die Norwegen-Expeditionen oder sonstige Expeditionen fahren - Hurtigruten AS)

- MS OTTO SVERDRUP (ex. FINNMARKEN)
- MS MAUD (ex. MIDNATSOL)
- MS SPITSBERGEN
- MS TROLLFJORD



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

Reine Expeditionsschiffe

(Hurtigruten AS)

- MS FRAM
- MS FRIDTJOF NANSEN
- MS ROALD AMUNDSEN

gecharterte Schiffe

- MS NORDSTJERNEN (1956) (Vestland Marine Sp. z o.o.)
- MS SANTA CRUZ II (Metropolitan Touring)

Ehemalige Hurtigruten-Schiffe, noch existierend

- MS FINNMARKEN (1956)
- MS HARALD JARL (1960) / ANDREA / SERENISSIMA
- MS KRONPRINSESSE MÄRTHA (1929)
- MS LOFOTEN
- MS MIDNATSOL / 2 / LYNGEN (1982) / NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER
- MS NARVIK (1982)/ MS GANN
- MS RAGNVALD JARL (1956/ ab 2020) / MS GANN / MS SJØKURS
- MS SALTEN (1953), MS GAMLE SALTEN

ehemaliges Expeditionsschiff

- MS POLAR STAR

Ehemalige Hurtigruten-Schiffe nach 1945, nicht mehr existierend

Alle nicht mehr existierenden Schiffe die ausschließlich nach 1945 für Hurtigruten unterwegs waren, auch wenn sie zum Teil früher gebaut wurden (Baujahr falls vor 1945/erstes Hurtigrutenjahr).

- MS ALTA (1950)
- MS BARØY (1952)
- DS DRONNINGEN (1894/1945)
- MS ERLING JARL (1949)
- MS HÅKON JARL (1952)
- MS INGØY (1950)



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

- DS JUPITER (1915/1953)
- MS KONG OLAV (1964)
- DS LYNGEN (1931/1945)
- DS LYRA (1912/1945)
- MS METEOR (1955)
- MS MIDNATSOL (1949)
- MS NORDLYS (1951)
- MS NORDNORGE (1964)
- DS OSLO (1929/1948)
- DS OTTAR JARL (1929/1947)
- MS POLARLYS (1952)
- DS SALTDAL (1884/1946)
- MS SANCT SVITHUN (1950)
- DS SKJERSTAD (1925/1945)
- MS SØRØY (1949)
- MS VESTERÅLEN (1950)

Ehemalige Hurtigruten-Schiffe vor 1945



DS ANDENÆS (1903)	DS ARIADNE (1930)
DS ASTRÆA (1900)	DS BARØY (1929)
DS CAPELLA (1885)	DS CHRISTIANIA (1895)
DS DRONNING MAUD (1925)	DS ERLING JARL/BODØ (1895)
DS FINMARKEN (1912)	MS HADSEL (1940)
DS HAAKON ADALSTEIN (1873)	DS HAAKON JARL (1879)
DS HAAKON VII (1907)	DS HERA (1889)
DS IRMA (1905)	DS JUPITER (1856)
DS KONG GUDRØD (1910)	DS KONG HALFDAN (1874)
DS Kong Halfdan (1921)	DS KONG HARALD (1890)
DS KONG HAAKON (1904)	DS LOFOTEN (1884)
DS LOFOTEN / VÅGAN (1932)	DS LYRA (1905)
DS MERCUR (1883)	DS MIDNATSOL/SYLVIA (1910)
DS MIRA (1891)	DS MOSKEN (1924)
DS NEPTUN (1890)	DS NORDNORGE (1924)
DS NORDNORGE (1883)	DS NORDSTJERNEN (1937)
DS NOVA (1925)	DS OLAF TRYGVESØN (1876)
DS OLAV KYRRE (1886)	DS ORION (1874)
DS PRINSESSE RAGNHILD (1931)	DS PRINS OLAV (1908)



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

DS POLARLYS (1912)	DS RICHARD WITH (1909)
MS RAGNALD JARL / HARALD JARL (1930)	DS RYFYLKE (1917)
DS RØST (1898)	DS SANCT SVITHUN (1927)
DS SIGURD JARL (1894)	DS SIGURD JARL (1942)
DS SIRIUS (1885)	DS TORDENSKJOLD (1906)
DS VESTERAALEN (1891)	

Hurtigruten-Ersatzschiffe

Nach dem Sinken der **Richard With** vor Rolvsøya 1941 sah man ein, dass es zu gefährlich wurde Hurtigrutenschiffe bis nach **Kirkenes** zu senden. Es wurde beschlossen ein Büro in **Tromsø** einzurichten, welches die administrative Verantwortung für die Beförderung von Last, Post und Passagieren nördlich über **Tromsø** hinaus haben sollte. Das Büro in **Tromsø** wurde von der **VDS-Administration** in **Stokmarknes** geleitet. Über 40 kleinere und größere Kutter wurden in der Periode 1941 - 1944 für den Hurtigrutenbetrieb **Tromsø - Finnmark** ausgeliehen, auch Erstatnings-Hurtigruten genannt.

MK QUEEN of the Fleet	MK Brødrene Nygaard	MK MAIBLOMSTEN	MK MØLLERGUTTEN	MK Fiskarjenta
MK SKANDFER	MK MIL 33	MK VAALAND	MK MORILD I	MK TRYGG I
MK ULØY	MK SVANHILD	MK Juno	MK Flid III	MK Driveren
MK POLARFJELL	MK BLÅSEL	MK WELCOME	MK YNGVARD	MK GRINNØY
MK ETHEL MAY	MK Gry III	MK Harbakk	MK Nordfisk	MK Heet
MK ÅSE	MK HEIMDAL II	MK MODER II	MK ANGLE I	MK HELT
MK JANA	MK Meløy	MK Einar II	MK Vårsild	MK Drott
MK NORDLYS III	MK BILBAO	MK HAVNES	MK RINGØY	MK HANSNES
MK Fræmad	MK Karoline	MK ALTENFJORD		

Legende

- BRT = BruttoRegisterTonnen,
- NRT = NettoRegisterTonnen,
- kn = Knoten,
- tdr. = Tonnage Distribution Roster,
- (LKMN) = Rufzeichen (Beispiel),
- (ST-22-T) = Kennung für Fischereifahrzeuge (Beispiel),
- HSi = auch IHP (Indicated HorsePower) errechnete Leistung ohne Reibungsverluste (bei Dampfmaschinen),
- NHP = Nominal HorsePower, ein nach einer Faustformel errechneter (z.T. geschätzter) Leistungswert bei Dampfmaschinen
- BHP = Brake Horsepower (entspricht DIN-PS, also Messung ohne Getriebe und Antriebseinheit)
- LüA = Länge über Alles,
- RegL = registrierte Länge (bei Lloyds bis 1940 verwendet - Mittelmaß zwischen Wasserlinie und Länge zwischen den Loten)
- tdw = tons death weight, Tragfähigkeit, errechnet sich aus der Differenz der Verdrängung des



unbeladenen und des voll beladenen Schiffes

- IMO = International Maritime Organization
- MMSI = (Maritime Mobile Service Identity - Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes)

Die Reedereien

- **ADS** Arendals Dampskibsselskab
- **BDS** Bergenske Dampskibsselskab
- **DSD** Det Stavangerske Dampskibsselskab
- **FFR** Finnmark Fylkesrederi og Rutebilselskap
- **HDS** Det Helgelandske Dampskibsselskab
- **NDS** Nordlandske Dampskipsselskap
- **NFDS** Nordenfjeldske Dampskibsselskab
- **ODS** Ofotens Dampskibsselskab
- **SDS** Saltens Dampskipsselskap
- **VDS** Vesteraalens Dampskibsselskab

- **OVDS** Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab
- **TFDS** Troms Fylkes Dampskibsselskap

- **HR** Hurtigruten AS
- **Havila** Havila Kystruten AS

Entwicklung der gebauten und geplanten Hurtigruten-Schiffe

(Der folgende Text ist eine sinngemäße Übersetzung des englischen Originaltextes von Mike Bent)

Im Jahr 1889 wurde August Kriegsman Gran Dampfschiffskonsul im Innenministerium. Er hatte schon immer die Idee, eine Schnellverbindung zwischen **Trondheim** und **Hammerfest** herzustellen, man kann ihn also getrost als den eigentlichen Gründer der Hurtigrute bezeichnen. Doch erst am 18. April 1891 gab es im Parlament die erste große Debatte um die Einführung eines Express-Services der Süd- und Nordnorwegen verbinden sollte. Es sollte aber noch zwei weitere Jahre dauern, bis die „Hurtigrute“ wirklich eingeführt wurde. Es ist daher höchst unwahrscheinlich, dass die **DS Vesteraalen**, die ja bereits am 1. Februar 1889 bei der Akers Werft geordert wurde, speziell für den Einsatz in der Hurtigrute gebaut wurde.

Die **DS Vesteraalen** war nicht wie die anderen Küstenschiffe für den kombinierten Verkehr, Passagiere und Fracht, ausgelegt, sondern hatte ihren Schwerpunkt ganz klar in der Frachtbeförderung. Darauf deutete auch ein großer Kühlraum für Fisch hin. Ihr Kapitän, Richard With, war nicht sonderlich an der Beförderung von Kreuzfahrtpassagieren interessiert, zumal auf der Strecke **Tromsø - Bergen** die Fracht eine höhere Priorität hatte, als Passagiere und Post.

BDS und **NFDS** lehnten zuerst den Betrieb der Schnellverbindung ab, da sie nicht über ausreichendes



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

Kartenmaterial der Küste verfügten. So übernahm die **VDS** mit ihrem Gründer und Kapitän Richard With und seinem Steuermann Anders Holte den Betrieb der Route, zumal die Reederei aus **Stokmarknes** bereits damals in der Lage war, diese Route auch bei Dunkelheit zu fahren.

Das erste Schiff, welches ausschließlich für den Einsatz in der Hurtigrute konstruiert und gebaut wurde, war die **DS Erling Jarl** von 1895. Mit ihren beiden vorne liegenden Frachträumen war das Schiff auch beispielgebend für die **DS Richard With** von 1909, eine größere Ausführung des Typs, die ebenfalls auf Trondhjems Mekaniske Værksted gebaut wurde. Im realen Betrieb bewährte sich diese Konzentrierung der Fracht auf einen Bereich des Schiffes aber nicht sonderlich, da die Schiffe bei stark beladenem Zustand dazu neigten, mit dem Bug sehr tief im Wasser zu liegen, was ihre Manövrierfähigkeit bei hoher Geschwindigkeit stark beeinträchtigte. Trotzdem wurde diese Anordnung auch bei den Schiffstypen **MS Nordlys** (1951) und **MS Nordnorge** (1964) wieder bevorzugt. Erst bei den Schiffen von 1982/3 wurde der Frachtraum in den achternen Bereich verlegt, eine sehr vernünftige Regelung, da sich dieser Bereich bei Motorschiffen durch die Vibrationen nur bedingt als Passagierbereich eignet.

Bis 1900 wurden keine Schiffe speziell für die Hurtigrute gebaut, dann kam die **DS Astræa** und fünf Jahre später die **DS Lyra**, die sich äußerlich sehr glichen. Der Speiseraum wurde bei diesen Schiffen vom achternen Bereich mittschiffs ins Hauptdeck verlegt. Bei der **Midnatsol** wanderte der Speiseraum nach oben ins Schellderdeck und bei der **DS Polarlys** und **DS Finmarken** unter das Brückendeck, da das Schellderdeck als Panoramabereich benutzt wurde.

Obwohl die **NFDS** die erste Gesellschaft war, die ein Schiff für den Einsatz in der Hurtigrute bauen ließ, lag sie doch bei Ausbruch des ersten Weltkrieges deutlich hinter **VDS** und **BDS** zurück, was die Benutzung neuer Tonnage anging. Man hatte sich darauf verlegt, Schiffe aus bestehenden Küstenrouten für die Hurtigrute zu benutzen und sah auch vorerst keinen Grund, diese Firmenpolitik zu ändern.

Ein Grund für diese Einstellung war sicherlich auch, dass die Hurtigrute mit ihrem ganzjährigen, auch nächtlichen Betrieb immer noch als Risikoprojekt eingestuft wurde. Dies wurde noch dadurch verstärkt, dass die beiden anderen Reedereien zwischen 1914 und 1918 einige Schiffe durch den Krieg verloren, die bis zu diesem Zeitpunkt auch nur ungenügend versichert waren. Es war also wirtschaftlich vertretbarer, alte, gebrauchte Schiffe zu verlieren, statt die teuren Neubauten zu riskieren und diese auch noch entsprechend hoch zu versichern.

Zudem hatte die **NFDS** kurz nach der Jahrhundertwende bereits in drei neue Schiffe investiert, **DS Tordenskjold**, **DS Kong Gudrød** und **DS KONG ERIK**, die aber aufgrund ihrer hohen Frachtkapazität zu limitiert im Passagierbereich waren. Daher wurden auch nur zwei dieser Schiffe später als Ersatzschiffe auf der Hurtigrute eingesetzt. Dies trug dazu bei, die Einsatzdauer älterer Schiffe wie beispielsweise die **DS Haakon Adalstein**, **DS Haakon Jarl**, usw. in der Hurtigrute zu verlängern.

Es scheint so, dass die **NFDS** die letzte der drei Gesellschaften war, die das künftige Prestigepotential der Hurtigrute erkannte, was sich aber Mitte der 1920er Jahre radikal änderte.

Einige der ersten für die Hurtigrute konstruierten Schiffe waren deutlich kleiner als vergleichbare Schiffe auf den anderen Küstenlinien. Es gab vor 1914 die verbreitete Meinung, dass ein Volumen bis maximal 1000 BRT für den Einsatz in der Hurtigrute die ideale Größe sei. Daher waren diese Schiffe meist nicht länger als 61 Meter (200 feet).



Die Geschwindigkeit der Schiffe war schon immer ein Grund für Diskussionen. Die Verwaltung der Finnmark (Kommunikasjonskomité) hätte gerne die Reisezeit zwischen Süd- und Nordnorwegen verkürzt, zumal sich zwischen 1893 und 1914 dort nichts verändert hatte, und schlug die Anschaffung einer Schiffsflotte vor, deren Schiffe eine Reisegeschwindigkeit von 19 bis 20 Knoten schaffen. Im praktischen Liniendienst hingegen war die Reisezeit vom langsamsten Schiff der Flotte abhängig. Dadurch war der Anreiz Schiffe anzuschaffen, die mehr als 14 oder 15 Knoten fahren konnten, nur gering, solange in der Flotte noch Schiffe fuhren deren Reisegeschwindigkeit bei maximal 11 oder 12 Knoten lag. Vorschläge wonach die langsameren Schiffe weniger Häfen anlaufen sollten und die schnelleren mehr, stießen auf wenig Gegenliebe, auch wenn es diesbezüglich Feldversuche in den 1930er und 1960er Jahren gab.

Die Debatte über Schiffsbau von 1920 bis 1922 zwischen dem Ingenieur E. Mowinckel-Larsen und dem NFDS-Kapitän Andreas Aarøe (der ab 1916 auch Verwaltungsdirektor der FFR war) sorgte dafür, dass offen über das künftige Design der Hurtigrutenschiffe diskutiert wurde, auch wenn dies zu keinem Ergebnis führte. Beide favorisierten Schiffe mit einer Länge von etwa 74 Meter, also deutlich länger als die bisherigen Hurtigrutenschiffe. Ansonsten hielten sie sich aber an die traditionelle Bauweise der Schiffe, erste Klasse achtern, dritte Klasse mittschiffs und die Laderäume vorn. Der Hauptstreitpunkt ihrer Debatte stellte die Art des Antriebs dar.

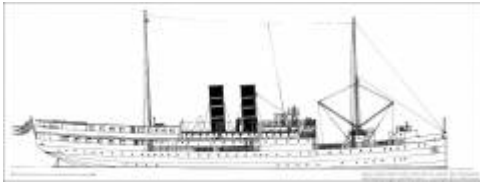
Man stritt sich darüber, ob ein Dieselmotor oder eine Dampfturbine die richtige Antriebsart sei. Während ein Schiff mit Dieselmotor völlig auf importierten Kraftstoff angewiesen war, konnte man mit der Dampfturbine neben der Kohle aus England auch auf die heimische Kohle aus Svalbard zurückgreifen. Dies war gerade in Kriegszeiten, wenn die Importe stoppten, ein großer Vorteil. Weiterhin sprach für den Dampfturbinenantrieb auch, dass es zu dieser Zeit noch der Standardantrieb war. Gegen den Dampfturbinenantrieb wurde die Hitze unter Deck, der Mangel an Wendigkeit in den engen Küstengewässern und die kurzen Distanzen zwischen den Häfen vorgebracht, da eine Dampfturbine immer eine Weile benötigte, um ihre Leistung voll zu entfalten. Man hielt dagegen, dass Schiffe mit Dampfturbinen zufriedenstellend zwischen Frankreich und England, sowie im Küstenverkehr in England eingesetzt würden, wo die Distanzen zwischen den Häfen auch nicht größer waren.

Die folgenden zwei Profile zeigen Vorschläge, die im Magazin Skibsbygning publiziert wurden. Einmal ein Dampfturbinenschiff (mit Schornstein) und das gleiche Schiff als Motorschiff (ohne Schornstein):



Als Mike Bent diese Zeichnungen Mitte der 1980er Jahre angefertigt hat, wollte er auch aufzeigen, wie die weitere Entwicklung der Dampfturbinenschiffe ausgesehen hätte. Er hatte eine gute Vorstellung davon, da es in England Schiffe ähnlicher Dimensionen auf dem Clyde gegeben hatte. Diese hatten meist zwei Schornsteine. Schiffe mit mehr als einem Schornstein waren aber mehr als ungewöhnlich an der norwegischen Küste. Es gab lediglich zwei solcher Schiffe, die 1925 in Sassnitz gebaute Sætre, die ihre Karriere als Passagierschiff aber später mit nur einem Schornstein beendete, und die DS Christiania, auch ihr wurde später ein Schornstein entfernt. Vergleicht man die englischen Schiffe mit den norwegischen, weisen diese einen größeren Frachtraum auf, wodurch der Maschinenraum noch weiter achtern liegt.





Zurück zu den tatsächlich geplanten und gebauten Schiffen hatte diese Antriebsdebatte keine wirklichen Auswirkungen auf die Neubauten der 1920er und 1930er Jahre. Auch die bis dato üblichen Größenbeschränkungen der Schiffe wurden bald ignoriert, wie die **NFDS** mit dem Einsatz der **DS Haakon VII** und der Order für die **DS Dronning Maud** zeigte. Das Design der Dampfturbinschiffe gipfelte in der Konstruktion der **DS Nordstjernen** durch das Konstruktionsbüro der **BDS**, die die Grundlage bildete für die vier 1949/50 in Ancona gebauten Schiffe.

Im Folgenden einige Beispiele (Projekte 82, 86, 89 und 94) der Planungen in den 1940er Jahren. Alle basieren auf einer Schiffslänge von etwa 80 m, einem Tiefgang bis maximal 5 m und einer Breite zwischen 11,7 und 12,2 m. Die Hauptunterschiede der Schiffe lagen in der Anordnung der Frachträume und der Lastenbäume bzw. -kräne, der Neigung der Masten und des Schornsteins sowie der Höhe des Brückendecks, ein halbes oder komplettes Deck oberhalb des Bootsdecks.



Es folgen zwei Vorschläge der **NDS** von 1951 und 1956, die darauf zielten die **DS Skjerstad** zu ersetzen. Bei dem 1956er Projekt sollte der Maschinenraum weiter nach hinten verlagert werden um mehr Platz für öffentliche Räume zu schaffen. Allerdings war diese Idee auch nicht ganz neu. Bereits die **DS Finnmarken** von 1864 der Reederei **BDS** hatte die Maschine und den Schornstein weit nach hinten verlagert, was ihr für die damalige Zeit ein sehr ungewöhnliches Aussehen gab. Das 1956er Design der **NDS** erscheint etwas angenehmer als die Designs der **VDS** und **NFDS**, die letztlich angenommen wurden für den Bau der **MS Finnmarken** und **MS Ragnvald Jarl** im gleichen Jahr.



Die letztgenannten Schiffe wirkten durch die Anordnung des Schornsteins für viele fast so, als würden sie auf dem Wasser hocken. Mit einer noch mehr gestreckten Version dieses Typs verschonte uns die **NFDS** bei der **MS Harald Jarl**. Ein früher Entwurf (datiert 1958) zeigt das Schiff mit je drei Rettungsbooten pro Seite und einem Schornstein der noch dahinter angeordnet war. Dies wirkte dann fast so, als habe man den Schornstein noch nachträglich aufgesetzt. Wenn man dann das Schiff von vorn nach hinten betrachtete, meinte man es sagen zu hören: „Hier bin ich, mein Schornstein ist noch unterwegs.“

Abschließend noch eine Reihe von Projekten, die dem Bau der **MS Midnatsol**, **MS Narvik** und **MS**



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

Vesterålen 1982/3 vorangingen. Mit diesen Schiffen ändert sich das Design (und die Größe) der Hurtigrutenschiffe dermaßen radikal, dass es nicht länger möglich ist, die Trends in der Entwicklung der Schiffe zu erkennen. Diese Entwürfe repräsentieren eine komplett neue Generation von Schiffen, auch wenn im Wesentlichen die Decksaufbauten im Achterbereich umgebaut wurden. Sie stellen die allgemeine Grundlage dar, nach der in den 1990er Jahren die Schiffe entworfen wurden.



Eine 1975 von Ulstein Trading den Hurtigruten Reedereien vorgestellte Studie eines 3000 BRT Schiffes mit 400 tdw Tragfähigkeit und rund 20 Knoten Geschwindigkeit.



Der Vorschlag des Samferdselsdepartement's (Transportministerium) von 1976 war wesentlich bescheidener. Das 17 Knoten schnelle Schiff mit einer Tragfähigkeit von 700 tdw sollte 93 m Länge, 16 m Breite und einen Tiefgang von 6,1 m

haben.



Die Vestlandske Fartybyggjarlag Werft kam 1977 mit einem Entwurf, bei dem die Kapazität des Frachtbereiches zugunsten von mehr Passagier-Unterkünften geopfert wurde. Aus heutiger Sicht fast schon ein prophetisches Konzept, hat die Beförderung

Reisender doch längst die Fracht- und Postbeförderung in den Hintergrund gedrängt.



1978 präsentierten die Hurtigruten Gesellschaften den Entwurf eines 108,6 m langen, 16,5 m breiten 600 tdw tragenden Schiffes mit einem Tiefgang von 6.1 m. Das Schiff sollte Kojen für 203 Passagiere haben und im Küstenverkehr für 450 Passagiere zugelassen sein. Der größte Teil der Ladung sollte im achternen Bereich sowie mittschiffs untergebracht werden, ebenso wie das Autodeck.



Ebenfalls 1978 erschien der Entwurf des Samferdselsdepartement, bei dem der Kran komplett vom Vordeck verschwunden war. Dieses Schiff war jedoch wesentlich kleiner als der Schiffsentwurf der Hurtigruten-Gesellschaften. Bei

einer Tragfähigkeit von 350 tdw wäre es im Küstenverkehr nur zugelassen für 375 Passagiere und böte nur 85 Betten.

Wer sich für die Entwicklungsgeschichte der Hurtigrutenschiffe interessiert, dem seien die Artikel [Hurtigruteskipene gjennom 90 år](#) im Jahrbuch des Norwegischen Schifffahrtsmuseum von 1982 und



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

[Unborn Babies – Etterkrigsprojekter for Hurtigruten](#) veröffentlich im Magazin Skipet in den späten 1970ern von Bård Kolltveit* empfohlen, dem Mike Bent auch die Informationen zu diesem Thema verdankt.

Ebenso soll sich eine Abteilung des Schifffahrtsmuseum in [Bergen](#) dieser Thematik widmen.

* [Bård Kolltveit](#) war lange Jahre Kurator, Direktor und später Leiter der Forschungsabteilung des Norwegischen Schifffahrtsmuseums in Oslo. Neben zahlreichen maritimen Büchern, die er geschrieben hat, betätigt er sich auch oft als Lektor bei Hurtigruten-Themenreisen.

From:

<http://hurtigwiki.de/> - **HurtigWiki**

Permanent link:

<http://hurtigwiki.de/schiffe>

Last update: **14.04.2022 09:31**



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.