



SMULTRONSTÄLLE

DRAMATISKT LÄNGS NORSKA KUSTEN

Den som inte har möjlighet att segla med egen båt längs den norska kusten kan åka med en kryssning. Det är ett bra alternativ och man hinner se väldigt mycket samtidigt som både kropp och själ får njuta. Text: Lars-Åke Redéen Foto: Marie-Helén Redéen



DEN NORSKA KUSTEN är unik på många sätt. Närheten till Atlanten har skapat ett dramatiskt kustlandskap med djupa fjordar och höga berg.

Längs kustlandskapet finns många levande samhällen, där pulsådern fortfarande är

båtlinjen Hurtigruten som öppnades 1893. Fartygen seglar alltså enligt tidtabell upp och ner längs kusten, från Bergen i söder till Kirkenes i norr nära gränsen till Finland och Ryssland. De tuffaste delarna av sträckan är sträckorna upp till Kirkenes samt rutten utan-

för Statt (Stadlandet) norr om Bergen, där en 1,7 km lång tunnel för fartyg ska byggas genom berget.

I slutet av maj följde Båtliv med på ett av fartygen som trafikerar av Havila Kystruten. Det är ett nyare rederi (startades 2017) som



Utsikten över Tromsø är överväldigande.

En kryssning längs den norska kusten bjuder på det mesta i naturväg. Havila Kystruten är ett av de rederier som regelbundet trafikerar hela sträckan från Kirkenes i norr till Bergen i söder. Fartygen har stora panoramafönster, däck och lounger med bra utsikt över de skiftande landskapen.



seglar med fyra av de totalt elva fartyg som trafikerar sträckan, varje dag året runt. När vi följde med var det som ljust dygnet runt, men under två månader varje år kör fartygen i becksvart mörker så det gäller att kunna navigera.

VI BÖRjade VÅR tur i Tromsø, som bjöd på ett fantastiskt försommarväder när solen inte gick ner någon gång under dygnet. Tromsø är en universitetsstad och en knutpunkt för den här delen av Norge så den är värd ett besök. Den som har tur kan uppleva midnattssolen, norrsken och arktisk vildmark under samma dygn. I Tromsø finns också mycket historik kring den samiska kulturen.

Vindarna var svaga och vi kunde kryssa ut till havs i ett stilla skärgårdslandskap med några knops fart. Eftersom den här trafiken är en viktig del av kustsamhällenas kommunikation så anlöpet fartygen en rad olika samhällen längs resan och det är detta som gör den här kryssningen unik.

Vi lämnade Tromsø 01.30 på natten och

passerade ut genom den stundtals mycket smala skärgården i ett fantastiskt väder. Ständigt nya och levande byar och samhällen och däremellan broar som förbinder de olika öarna på ett fint sätt.

Båten rörde sig lugnt och värdigt. Vi körde mestadels med 13–14 knop i de trånga farlederna. Det var gott om plats ombord och både mat och dryck höll en mycket hög kvalitet, som oftast på kryssningar. Kystruten satsar extra mycket på att vara ett miljövänligt alternativ och fokuserade bland annat på att minimera matsvinn genom bordsservering till varje måltid. Det fungerade bra och redriet reducerar svinnet med 60–70 ton per år.

Båten saktade ner till 6–7 knop i en del sund där det var ganska mycket motström. En av de mest fantastiska upplevelserna var när fartyget vek av in i Trollfjorden med sina cirka 1 000 m höga fjäll på sidorna och en 100–200 m bred infart. Det var verkligen majestätiskt. Vid infarten ligger en sommarstuga där folk solade och vinkade medan vi passerade, rena vykortsidyllen.

I vanliga fall kör Kystrutens fartyg in med eldrift i Trollfjorden, men vår kapten föredrog traditionell drift den här gången. Inne i denna märkliga fjord finns plats för att vända fartyget, men inte mycket mer.

DÄREFTER FORTSATTE VI till Lofoten och samhället Svolvær med sina knappt 5 000 invånare. Ett par veckor tidigare hade folk här sett späckhuggare utanför, men vid vår ankomst var de borta. Däremot fick vi se ett stort antal vilda havsörnar. Det var en mäktig upplevelse, trots att örnnarna förmodligen kände igen RIB-båtarna vi kom med och visste att guiderna skulle slänga lite fisk i vattnet. Det var även gott om andra fåglar, men när örnnarna gav sig ut på en flygtur försvann de andra fåglarna respektfullt.

En av de smalaste passagerna kom söder om Brønnøysund, där vi slingrade oss ut från den lilla staden under broar och via en smal farled. Längs farleden passerade vi bland annat ett par större båtklubbar. Det är gott om fritidsbåtar i de här vattnen och båtarna



Samhället Svolvær är levande med en befolkning på cirka 5 000 personer.



Torghatten med sitt karakteristiska hål.



Utsikten söderöver från Torghatten.



Skjergårdslandskapet längs med hela sträckan är dramatiskt med höga klippor och lika djupa fjordar.

används året runt i de oftast isfria vattnen.

Vi passerade de Unesco-listade Vega-öarna med över 6 500 öar i alla storlekar och kom så småningom till Torghatten, som är en mycket speciell plats. I den enorma klippan skapade naturen under istiden ett hål som är 35 m högt och 20 m brett. Vid hålet finns en utsiktsplats, varifrån man ser söderöver mot en enastående vacker skjergård. Torghatten har varit en religiös plats för vikingar och andra sedan 800-talet. Hålet skapades under istiden och är 160 m långt, 35 m högt och 20 m brett.

VÄGEN UPP TILL Torghatten är värd ett eget kapitel. Trappan upp till klippans hål består av 1 001 trappsteg i sten som har byggts av sherpa från Nepal under nästan ett år. De hade burit upp de flesta av stenblocken medan de allra största flögs upp med helikopter.

Färden söderöver mot Trondheim blev om möjligt ännu lugnare, men havet kan variera väldigt mycket med vind och dimma så vi hade tur. Tyvärr hann vi inte besöka den stora Nidarosdomen, det får bli vid ett annat tillfälle. ☺



Kapten Tom Rune Einarsen med bergskedjan De sju systrarna söder om Sandnessjøen i bakgrunden.

Andra besöket i Tromsø

EN AV DE fritidsbåtar som låg i hamnen i Tromsø vid vårt besök i maj tillhör Klaus Nadler från Tyskland. Tillsammans med sin fru hade han seglat till Tromsø med sin Hallberg-Rassy 43 MKIII.

– Vi startade för tio år sedan efter leverans vid varvet i Ellös i Sverige. Därefter seglade vi till Medelhavet och därifrån till Karibien. Vidare via USA:s östkust till Kanada och Labrador. Därifrån till Grönland och Skottland, där vi lämnade båten över vintern, berättar Klaus.

– Förra året seglade vi till Florø i Norge och därifrån till Spetsbergen. I år ville vi göra det igen för att det var så vackert, men vi drog oss till varmare vatten. Nu har vi besökt Tromsø för andra gången. – Det är svårt att köra bil i Norge, men med båt



Klaus Nadler och hans fru med sin Hallberg-Rassy 43 MKIII med namnet Saphir.

går det bra. Vi seglar omkring och bara njuter. Vi seglar 6–7 månader per år och däremellan är vi hemma och jobbar, säger Klaus.

Naturgas och el som framdrift

KYSTRUTENS FARTYG ÄR relativt nybyggda och så miljövänliga som det går med dagens teknik. Den båt vi kryssade med – "Havila Capella" – har dubbla framdrivningssystem med flytande naturgas (LNG) och eldrift som driver stora Azipods.

– Motorerna går på flytande naturgas och eldrift via ett stort batteripack. Hur mycket el respektive LNG som används styrs från bryggan, men det går att bara köra på batteri upp till cirka en timmes drift. Det innebär en bränslesparning och är bättre för miljön. Elsystemet förser även fartygets Azipod, säger kapten Tom Rune Einarsen.

I fören sitter två bogpropellrar som drivs med el. Fartyget laddar batterierna med sina huvudmaskiner när det ligger vid kaj. Allt fast avfall körs iland medan det flytande släpps ut i havet efter att det har rensats. Dricksvatten hämtas från land, men fartyget kan även producera sitt eget dricksvatten.

Besättningen jobbar 22 dagar i sträck och är där efter ledig lika länge.

Info: www.havilavoyages.com