

Några dagar på Färöarna

Nils Sjökvist

På Krister Bångskt maner åkte jag i maj 2017 till Färöarna, dels för att avverka en av de platser som jag haft på måstelistan länge och naturligtvis för att se om det fanns några intressanta fartyg att beskåda i hamnarna. Fågelöar och kulturminnen brydde jag mig inte om såvida de inte låg mitt framför näsan, nu var det stenhård **ship-spotting** som gällde

Till Färöarna flyger man lämpligen med det nationella flygbolaget Atlantic Airways från Köpenhamn vilket jag också gjorde. Kunde notera redan när jag steg ombord på planet att alla hemvändande färöingar som varit i Köpenhamn hade mycket att prata med varandra om, ljudnivån i planet innan start var ovanligt hög för att vara i Norden. Färöarna mötte redan på flygplatsen på Vágar med blåst och regn men det var jag förberedd på. Vädret här är dynamiskt och skiftar ofta och snabbt. Det är ganska lätt att ta sig fram mellan de större öarna i norr som alla är sammanbundna med broar och långa biltunnlar under vattnet. De sydliga öarna och en del mindre får man ta sig till med färja, något som jag dock inte gjorde. De öar som man kunde köra bil till räckte gott för ett par dagars tur.

Färöarna består av 18 öar av vulkaniskt ursprung med branta berg och djupa fjordar. Träd saknas helt förutom i Thorshavn där det fanns en del. Allt är grönt och överallt finns det får, tillsammans över 100 000 djur. När jag var där hade tackorna lammat och det skuttade små svarta eller vita lamm runt sina mödrar. Som bilist måste man vara försiktig, fåren har samma avslappnade attityd till biltrafik som indiska kor och bryr sig föga om bilar. Om tackan befinner sig på ena sidan av vägen medan de små är på den andra sidan får man sakta ner eller stanna helt för plötsligt vill familjen återförenas och lammen springer rakt över vägen. Biltrafiken var dock ganska sparsam så det var bara att vara en försiktig bilist.

Jag drog direkt från flygplatsen till Vestmanna som var närmaste hamn. Från den höga bergsvägen skådade jag långt ner ett passagerarfartyg vid en kaj. Det visade sig när jag kom fram vara ett franskägt Bahamasflaggat fartyg vid namn ***Ocean Diamond*** som opererar för Iceland Pro Cruises med kryssningar sommartid till Island och Grönland. Hon hade nu anlänt från Hamburg och kryssade med tyska turister runt Färöarna för att fortsätta runt Island. På årets program stod både norrskenskryssningar och valkryssningar runt Grönland.

Turisterna befann sig nu iland och gick på sedvanligt tyskt maner runt i det lilla samhället iklädda gula regnställ medan den sydländska besättningen huttrade i regnet när de bar ombord proviant.



Fartygets historia är intressant. Byggt 1974 på Kristiansands mekaniska verkstad som ett enkelt ro-rofartyg med namnet *Begonia* köptes hon 1985 av norska Faernley & Eger och byggdes om till ett kryssningsfartyg på Lloyd Werft i Bremerhafen. Övertogs av Skaugen Marine och kryssade under namnet *Song of Flower* innan hon 2003 köptes av franska intressen och döptes till *Le Diamant*. Hon har byggts om flera gånger och framdrivningsmaskineriet består numera av två Wichman/Wärtsilä-dieslar på tillsammans 7 500 bhp. Ny fransk ägare år 2012 gav fartyget dess nuvarande namn. Hon kan härbärgera 189 passagerare och kallas i reklamen en super-yacht utrustad med två stabilisatorer för lugna sjöresor. Akterut hade hon en trave med Zodiac gummibåtar avsedda att ta med turisterna till otillgängliga stränder. När man ser bilder på den ursprungliga simpla ro-robåten så ter det sig både märkligt och imponerande man kunnat bygga om den till denna kryssningsbåt.

När jag efter en lång undervattenstunnel närmade mig Thorshavn kunde jag på avstånd se ett passagerarfartyg på väg in till hamnen. Det var det fartyg som jag skulle se flera gånger kommande dagar och beundra för det snabba och eleganta sätt som hon vände inne i den trånga hamnbassängen innan hon förtöjde med babordssidan till kaj och samtidigt fällde ner akterrampen. På morgonturen hade hon skolbarn med och det tog bara någon minut från det att hon smällde mot kajen och sidolandgången fälldes ner i terminalen till dess att barnen satt i bussar på väg till skolan.



Det var Smyril, som förbinder den stora södra ön Sudröy med Thorshavn, en linjeskön ro-rofärja byggd 2005 på spanska Izar Construcciones Navales i San Fernando. Hon gör 2–3 dagliga turer och kan ta max 975 passagerare och 200 bilar på en tur som i varje riktning tar 2 timmar. Turnaround i Thorshavn låg på under halvtimmen och allt verkade väl inövat. Hon har fyra B & W MAN-motorer typ 7L 32/40 på tillsammans 18 275 bhp kopplat till två c/p-propellrar. Till den goda manöverförmågan bidrog säkert också två KaMeWa-thrusters. Färjorna på Färöarna ägs och drivs av Strandfaraskip Landis; så även denna.

En annan mindre färja som kom och gick från hamnen dagarna i ända var *Ternan* som förband Thorshavn med den närliggande ön Nolsoy. Här var det inte fråga om smäckra spanska linjer utan inhemskt grovdoppa, kantiga och raka plåtar, byggd 1980 på Thorshavnar Skipasmidja. En liten bilfärja med akterramp och två Deutzmaskiner på 1 260 bhp i maskinrummet. Någon månad senare kunde jag se på rederiets hemsida se att hon var ur trafik på grund av ett växelhaveri. Delar fanns inte på lager men Rolls-Royce skulle börja tillverka. Obekant när hon skulle vara åter i drift. Förhoppningsvis har man satt in någon annan färja.



Thorshavnar Skipasmidja, vilket fint namn på ett skeppsvarv, ligger mitt emot färjeterminalen och den gamla regeringsbyggnaden som i sin tur ligger på en klippa som sticker ut i hamnbassängen. Färöarna är som alla vet självstyrande inom kungariket Danmark med världens minsta huvudstad och världens äldsta parlament. Varvet hade inte gjort som våra hamnar och verkstäder, nämligen stängslat till om sig och skrivit Tillträde Förbjudet. Nej, här kunde man vandra in och bese vad som pågick på slip och vid kajer, vilket jag också gjorde. En svartmålad bogserbåt tilldrog sig intresset direkt. Man kunde se det övermålade namnet *Sagla* med hemmahamn Port Sultan Qaboos, allt dubblerat med arabiska skrivtecken.

Bogserbåten hade framlevt sitt liv i Muscat i Oman, som hamnbogserare i Muscats hamn Port Sultan Qaboos men nu skulle det istället bli kalla nordatlantiska vindar. Hon skulle bli hamnbogserare i Thorshavn under nya namnet **Samson**. Levererad 1999 från Damen Shipyard i Gorinchem. Även skrovet verkade vara byggt i Polen. I maskinrummet fanns en Caterpillarmaskin på 2 030 kW

På slipen låg uppdragen en stor pelagisk trålare, **Hoffell**, med hemmahamn Faskrudsfjordur på Island. Den var också nyinköpt, denna gång från Norge och gjorde nu klart en del klassningsarbeten inför kommande fiskesäsong. Skrovet visade sig även här vara byggt i Gdansk i Polen men därefter utrustad och levererad av Solstrand A/S i Norge år 1999. Hon hade ställbar propeller i dysa och thrusters både fram och bak.





En dansk bevakningsfregatt, *Triton*, fanns också inne i hamnen. Hon tillhör den danska marinen och har till uppgift att övervaka och skydda fiskevattnen runt Färöarna och Grönland, antagligen från engelska och spanska fiskare, och att vara ett räddningsfartyg för fiskeflottan. Utrustad med både kanoner, sjunkbomber och helikopter. Byggt 1991 på Svendborgs varv med tre MAN B & W V28/32-motorer på tillsammans 9 000 kW. Dagen efter var hon borta och istället hade ett av Färöarnas egna bevakningsfartyg, *Brimil*, löpt in under natten. Ett "vaktar- og bjargingarskip" ritat av Knud E Hansen A/S i Helsingör och byggt på Klevens varv i Ulsteinvik 2001 för Fiskimalastyrid på Färöarna. Ytterligare ett mycket vackert färöiskt fartyg.



Jag besökte naturligtvis omedelbart bokhandeln i Thorshavn för att köpa Skipalisten 2016, en tjock bok med bilder och beskrivningar på de flesta fartygen som utgör Färöarnas handels- och fiskeflotta. Kunde där notera det förvånansvärt stora inslaget av ex-svenska fartyg som numera har Färöarnas flagga i aktern, ett tiotal Svitserbogerare som till största delen opererar i Sverige, sex Thunbåtar och inte minst ett antal Donsötankers med *Furetank* i spetsen.

Nästa dag hade Färöarnas stolthet, ro-paxfärjan *Norröna*, anlänt till Thorshavn från Danmark och låg inne vid kaj medan passagerare embarkerade och långtradare

lastade med fisk kördes ombord. När hon levererades 2003 från Flender Werft i Lübeck blev hon det sista fartyg som byggdes på det varvet. Efter att ha byggt två Superfastfärjor för grekiska beställare, med stora förluster som resultat, gick varvet senare i konkurs. Hon trafikerade tidigare även UK-hamnar men nu går färjan på den antagligen hårdaste färjelinjen i vår del av världen och trafikerar omväxlande Hirtshals och Seydisfjörður på Island. På Youtube kan man finna filmer som visar vad som menas med hårtväderresor på vintern i Nordatlanten.



Norröna ägs av Smyril Line i Thorshavn och är även hon designad av Knud E. Hansen A/S medan inredningen ritats av svenska Figura i Göteborg. Hon kan ta cirka 1 500 passagerare och bilkapaciteten är 1 870 lanemeter eller 800 bilar. I maskinrummet har hon fyra MaK 6M43-maskiner på totalt 29 400 bhp som driver två propellrar med ställbara propellrar av märket Schottel. I Skipalistin kan man se att hon därmed har mest "maskinorka" bland öarnas fartyg. Redan ett år efter leveransen var hon utsatt för ett tillbud i Torshavn då hon i dåligt väder kolliderade med hamnpiren och rev upp ett stort hål i bordläggningen. När jag ser henne lämna hamnen mot kvällningen gick det dock bättre när hon med ganska hög fart sladdade ut ur hamnbassängen.



När man ger sig ut på vägarna och följer fjordarna kan man notera att i de flesta skyddade vikar och fjordar håller man på med fiskuppfödning eller fish farming. Jag kunde på en karta räkna till uppemot 40 anläggningar där man föder upp fisk. Norska Marine Harvest och Bakkafrøst Farming står för merparten. Många hamnar finns det också med kraftiga vågbrytare, 22 stycken "störri havnir" med djup på mer än fem meter, de flesta avsedda för fiskefartygen, men även en del större i anslutning till fiskeriföretag och kylhus. Flera mindre kylfartyg låg och lastade eller väntade till ankars. De vita kylfartygen var alla norskflaggade och hade namn som *Silver Copenhagen* och *Silver Bergen*. De tillhörde Silversea A/S i Bergen, en stor kyltransportör i Nordsjön. Fartygen är relativt små, lastade 4 000 ton och var byggda i slutet på 1990-talet på Euroflex Marine varv i Århus.



Dag två drog jag mig upp mot de norra öarna Eysturoy och Bordoy. Jag passerade några rostiga tankar vid vattenkanten som vid ett närmare studium visade sig vara resterna av ett gammalt valkokeri i Hosvik. Ångpannor och tankar för valolja stod fortfarande upprätt och gamla ångvinschar för att vinscha upp valar låg utspridda i nejden. Själva slipen där man drog upp valarna hade nu blivit parkeringsplats för bilar och istället för valkokeri hade det nu blivit en anläggning för säkerhetsträning av sjöfolk, komplett med livbåtsdävertar och brandmurar. Jag träffade en man som laddade andningsluft i flaskor och han kunde berätta lite om stället. Annars fanns inte en människa att se.





Det här att det inte fanns några människor att se blev ett genomgående tema framöver. Jag körde ända till nordspetsen av Eysturoy till en liten by som hette Gjógv. Jag gick genom byn, inte ett liv, men jag hörde någon som spikade någonstans. Och så här var det på flera andra ställen. Jag blev aldrig klok på om husen bara beboddes av sommargäster eller om man allmänt höll sig inne bakom gardinerna.

Efter en lång biltunnel kom jag till slut till Klaksvik som är Färöarnas stad nummer två och främsta ort för fiske och fiskeindustri. När jag kom till hamnen kunde jag konstatera att förutom alla fiskebåtar vid kajerna låg det obligatoriska färöiska bevakningsfartyget vid kaj, gråmålat som de jag sett tidigare. Här hette hon *Tjaldrid* och var lite äldre än sina kamrater, byggd på Svolvaer Mek. Verksted 1974 och till formen mer av ett bogserfartyg, utrustad med en MWM diesel på 1 764 kW i maskinrummet.

Ett annat fartyg fångade mitt intresse och då främst skorstensmärket som var en stiliserad bok med inskriften JOH 3.16., det berömda bibelord i Johannesevangeliet som börjar "Ty så älskade Gud världen att han utgav sin enfödde son...". Det var väckelsefartyget *Juvel II* som under sommartid besöker små samhällen efter Grönlands västkust och sprider kristen tro. Fartyget var ursprungligen ett danskt patrullfartyg byggt i Svendborg 1974. Hon ropades in på auktion 2008 av en färöisk bibelgrupp som sedan 1977 sprider väckelse på Grönland. Med tjugo frivilliga

besättningsmän ombord tar man sig sommartid till Grönlands västkust. Ligger stilla i upp till fem dagar i varje samhälle samtidigt som man håller väckelsemöten samt distribuerar biblar, kläder och skor, speciellt då till barn som har det svårt i familjer med alkoholiserade föräldrar. En verksamhet som måste betecknas som mycket hedrande.

Fartygets maskinorka var blygsamma 750 hk men hindrade inte att hon även tog sig till Shetland och Orkneyöarna för att missionera emellanåt.



Även ett grönländskt forskningsfartyg låg inne i hamnen, *Pamiut*, med Nuuk som hemmahamn. Ursprungligen en trålare byggd 1971 i Fredrikshavn men hade byggts om till ett forskningsfartyg som undersöker räk- och fiskebestånden mellan Grönland och Kanada. Utrustad med forskningstrålar, laboratorier, hydrografisk utrustning och dessutom med möjlighet att fotografera havsbottnar på stora djup.

Därtill en massa fiskefartyg i olika storlekar inne i hamnen; återkommer till det senare. På återvägen stannade jag i Runavikar hamn där tre större fartyg som låg "trippel-banked" vid en kaj väckte mitt intresse. Det visade sig vara två ryska kylfartyg som låg på varsin sida av ett ryskt fiskefartyg. Kylfartyget närmast kajen kände jag igen från Kirkenes förra året då ett likadant systerfartyg låg och lastade fisk vid ett fryshus. Den här hette *Frio Arkhangelsk* och var byggd 1993 i Nikolayev, Ukraina, och med en dödvikt på 7 900 ton. Rederiet heter Arctic Shipping i Sankt Petersburg, vars fartyg mest verkar lasta fisk i öppen sjö från fabrikstrålare som opererar i nordliga vatten. Hon var vackert blåmålad och hade som hemmahamn Basseterre vilket betyder att flaggan var från Saint Kitts & Nevis i den karibiska övärlden. I mitten låg en factory trawler vid namn *Mekhanik Kovtun*, byggd på

Factorias Vulcano i Vigo 1994. Att hon var stor ser man på dödvikten som var hela 6 435 ton. På utsidan hade hon ett litet vitt, smäckert kylfartyg, döpt efter den starkaste fixstjärnan, nämligen *Sirius*. Hon var byggd redan 1978 på Neues Schlichting Werft i Lübeck. Hon lastade bara 1 700 ton och var minst, ägd av Karelian Shipping i Petrozavodsk.



Att det var läktringsfartyg runt moderfartyget kunde man förstå av alla Yokohamafendrar som låg i vattnet och på däck. Varför de här fartygen låg och vilade sig vid en kaj så här mitt i högsäsongen gick inte att få reda på, det fanns som vanligt ingen att fråga. Den lilla kylbåten hade haft lite trassel med Port Statekontroll i Amsterdam en tid tillbaka och blivit kvarhållen på grund av icke fungerande brandpumpar. Detta kunde jag senare se i detentionlistan.

Via krokiga vägar och tunnlar återvände jag mot kvällen till Thorshavn. Det hade varit strålande vackert väder under dagen men på någon timme gick det över till storm och regnskurar. Det är inte för inte som engelsmännen under kriget myntade uttrycket "The land of maybe" om Färöarna. Det var inte för att landets innevånare

var speciellt veliga utan helt och hållet kopplat till vädret. All planering av aktiviteter fick tillägget "kanske" för att betona det lokala vädrets snabba ombytlighet.

Efter en natt med skakande fönsterrutor lugnade det sig och jag åkte på morgonen ner till färjeläget Gamlaraett för att se färjan som går till Sandoy. Färjan, som heter *Teistin*, dök upp mellan de höga vågbrytarna, gjorde en elegant piruett innan hon backade in till kajen. Snabb turnaround även här och efter bara några minuter var hon lossad och lastad och på väg ut. *Teistin* var "smidad" 2001 på Skipasmidjan á Skála enligt min trogna bok Skipalistin. I maskinrummet skötte en Deutz på 2 292 hk om framdriften i blåsten.





Under resan såg och fotograferade jag en del fiskefartyg. Väl vetande att Krister Bång fick en resa till Färöarna som en present vid förra årsmötet antar jag att det kommer i detalj att bli skrivet mycket om färöiska fiskebåtar framöver så därför lämnar jag detta ämne med varm hand till honom. Några noteringar gjorde jag dock bland de fiskebåtar som jag såg. Av ett fyrtiotal fiskefartyg med brutto över 12 ton var tio träbåtar, av lerk, eik eller fura, medan resten var stål. Av träbåtarna var merparten byggda i Danmark i mitten på 1900-talet medan de äldsta var byggda på Färöarna redan 1917. Av ståltrålarna var merparten byggda i Norge och på Färöarna medan någon udda båt var byggd på Island eller i Polen. Efter år 2008 har inga fiskefartyg byggts mer på Färöarna.

Skipalisten 2016 visar för övrigt att det finns 366 fartyg större än 12 grt som för färöisk flagg. Under 2015 tillkom 15 nya fartyg, förutom några andrahandsfiskefartyg och lastfartyg två ex-svenska tankfartyg, *Fure Ferder* och *Fure Fladen*. De mest intressanta som anslöt 2015 var nog de båda LNG-drivna ro-robåtarna *Kvitnos* och *Kvitbjörn* som gjorde sin jungfruresa från nybyggnadsvarvet i Kina till Norge helt med LNG-drift. Detta innebar bunkringar i Kina, Singapore, Cochin och Cartagena innan man nådde fram till Bergen. Fartygen som lastar 5 000 ton har Rolls-Royce gasmotorer och är avsedda enbart för drift med gas. Som säkerhets- och take-me-homeutrustning kan de dieseldrivna hjälpmotorerna via en

axelgenerator driva fartyget och då fungerar axelgeneratorn som elmotor. Fartygen är avsedda för fart på norska kusten och kontinenten.

När jag skulle resa hem rådde fullt stormväder och piskande regn och med svenska erfarenheter av klass 1, 2 och 3-varningar var och varannan dag var jag nog klar över att flyget temporärt var inställt. Eftersom jag checkat ut från mitt lilla hotellrum åkte jag i alla fall ut till flygplatsen för att kontrollera läget. Framkommen dit kunde jag bara konstatera att allt gick som vanligt, inga förseningar och att Köpenhamnsflyget var på ingående om en halvtimme. Sålunda var jag efter någon timme på väg hemöver med Atlantic Airways som planerat. Dåligt väder är man van vid på Färöarna och bryr sig inte så mycket om det. I kön till flyget såg jag förresten de första turisterna under mina tre dagar på öarna.





