# Resebrev från Bodö

*Nils Sjökvist*

Bodö eller Bådåddjo som det samiska namnet lyder ligger nio mil norr om polcirkeln där Norge är som smalast. Det var i början av 1800-talet en litet samhälle i Norges utkanter, något som kom att ändras på 1860 – talet då sillen gick till och sillfisket fullständigt exploderade här. Även om fisket avtog efter några decennier så fortsatte staden att växa och blev kommunikations centrum för Nordnorge. Från 6000 innevånare år 1900 är det nu Nordnorges andra stad efter Tromsö. I maj 1940 utsattes staden för våldsamma tyska bombangrepp och större delen av centrum lades helt i ruiner. Återuppbyggnaden startade 1945 och var klar en bit in på 1950 – talet. Och idag pågår en ny stor omdaning av centrum och man får kryssa mellan stora gropar där det nya Bodö växer upp.

Hurtigruten var en gång den enda reguljära förbindelsen som fanns med omvärlden och ångbåtskajen, som byggdes 1904, var central i handeln mellan Syd- och Nordnorge. Bodö blev navet, eller hubben som vi säger på nusvenska, för transporterna till Lofoten och mindre orter. Inrikesflyget startade efter kriget och har varit där mycket betydelsefullt. Och järnvägen, Nordlandsbanan, förbinder Bodö med Trondheim. Norge förstår, till skillnad från Sverige, vikten av att bibehålla en levande landsbygd.

Ångbåtskajen av idag är något annat. Nybyggda hotell och kontorshus ligger tätt in på kajen och man ser mest hotellbarer. Och Skanska har en stor byggnad under uppförande som blockerar tillträde och passage. Visserligen ligger det fortfarande fartyg vid kajen men den har gått samma öde tillmötes som många liknande sjöfartsmiljöer. Den aktiva och livgivande sjöfarten har flyttat ut från centrum, i detta fall till nya terminaler i Rövik, lite norrut.

Och Hurtigruten anlöper fortfarande Bodö. Linjens äldsta fartyg, den nostalgiska *Lofoten* såg jag under mitt besök. Hon byggdes 1964 på Akers mekaniska verkstad i Oslo och har modifierats flera gånger, senast 2002. Hon kan ta maximalt 400 passagerare och ”med sin klassiska maritima stil ge en känsla av genuin nostalgi”, påstår reklamen.

 © Länspumpen 2019

Men den båt som storleksmässigt dominerade kajen i staden var det Maltaflaggade ro–ro fartyget *Capucine* som låg helt overksam med landgången upphissad. Hon hade kommit till Norge i förbindelse med den stora NATO övningen, antagligen med tung rullande militär utrustning och väntade på att övningen skulle ta slut. Hon är byggd i Japan 2011 för belgiska Cobelfret och har tidigare varit på lång timecharter till Stena Line. Nu var hon på charter till italienska krigsmakten. Det är en ganska stor ro-ro båt med ett gross tonnage på 16 350 och 1760 ”lane meter” för rullande last.

Annars är Bodö mest viktig som färjehamn för transporterna till den västra och yttre delen av Lofoten. Platser som Moskenes, Vaeröy, Röst och Helgeland trafikeras av Torghatten Nord A/S med en mängd höghastighetsfartyg. Torghatten tog 2009 över Hurtigrutens hela division med färjor och höghastighetsfartyg, totalt 45 stycken, och driver nu

 © Länspumpen 2019

båttransporter i Nordland och Troms. De större färjorna är imponerande fartyg-skonstruktioner och verkligen byggda för de svåra väderförhållanden som gäller här. Dessutom drivs de med LNG, ett område där Norge ligger långt före Sverige, speciellt vad gäller färjor. Norge hade 2015 46 LNG – drivna fartyg under norsk flagg, idag antagligen många fler. De båda som opererade från Bodö under mitt besök var *Vaeröy* och *Landergode,* båda byggda 2012 på polska Remontowa som levererat många färjor till Norge. Båda är 96 x 16,8 meter och klarar 390 passagerare plus 120 personbilar alternativt 12 långtradare och 30 personbilar. Huvudmaskineri från MTU eller Rolls Royce Bergen på 5250 kW avsett för LNG bränsle. Tanken med LNG på 150 m3 är placerad under inredningen vilket kändes lite ovanligt. Ställbar propeller och dessutom två sidopropellrar förut och en i aktern plus fenstabilisatorer att använda i dåligt väder. Farten anges till 19 knop i gott väder. När de mullrade ut ur hamnen gav de ett intryck av kraft och stor sjövärdighet.

 © Länspumpen 2019

Och det fanns många fler av Torghattens lite mindre high speed båtar som kom och gick från hamnen, alla av lite olika design. *Bodö* var byggd 1998 i Australien och hade haft ett tidigare liv som *Tamarii Moorea* och då trafikerat Papeete – Moorea. Inte underligt att hon fick byggas om för att klara Vestfjordens väder. Hade 4 stycken MTU motorer på totalt 7900 kW och kunde ta ombord 450 pax och 80 bilar. *Salten* var ett annat Australienbygge från 2003, en aluminium katamaran med två vatten-jet aggregat och två 16 cylindriga MTU motorer på 2320 kW vardera. *Steigtind* var ytterligare en katamaran från samma varv i Australien, Image Marine, Henderson. Lite mindre, 215 pax, men samma maskineri och vatten – jet aggregat från KaMeWa. Farten utlovades till 32 knop.

Och så fanns det naturligtvis norskbyggda katamaraner byggda av aluminium i hamnen. *Ofoten*, en katamaran byggd på Fjellstarand A/S och en annan, *Fjordprinsessen*, byggd på

 © Länspumpen 2019

Oma i Stord, båda med fyra stycken 12 cylindriga MTU maskiner som verkar var den motortyp som passar på den här typen av båtar. Mycket hästkrafter på liten motorvikt.

Vad fanns mer att beskåda i hamnområdet i det blåsiga och regniga vädret? Jo *Gamle Salten,* en gammal avlösningsbåt i Hurtigruten som efter olika öden nu är ett musei- och hotellfartyg. Byggdes 1965 på Trosviks varv och i maskinrummet står fortfarande en Atlas Diesel maskin på 870 hk. Och *Acc Mosby,* ett fiskepatrull fartyg som också är ett norskt forskningsfartyg. Och Tärntanks *Ternsund* som kom till Bodö för att leverera petroleumprodukter.

 © Länspumpen 2019

På fiskebåtsfronten noterade jag *Asbjörn Selsbane* komma stävande utanför hamnen. Ett modernt fartyg, byggt 2013 på Karstensens varv i Skagen. Fast skrovet var som vanligt byggt i Baltikum, denna gång på Western Baltija i Litauen. Hon har ett så kallat hybridmaskineri och kan antigen köras konventionellt med en MAK maskin på 2500 kW eller dieselelektriskt med en motor på 500 kW.

 © Länspumpen 2019

Att måla fartygsskroven i djärva mönster har blivit vanligt och det har nu nått ända till bunkerfartygen vilket illustrerades av *Kystbunker 11,* en bunkerbåt byggd i Turkiet som lastar 700 ton.

 © Länspumpen 2019

Det enda som idag påminner om det stora sillfisket som fanns här är Bodö Sildoljefabrikk på motsatta sidan av hamnen. Producerar stora mängder fiskmjöl, fiskolja och fish protein concentrate. Det är den nordligaste fabriken i en dansk koncern som verkar gå ekonomiskt bra just nu.

Saltens Dampskibsselskab hade en gång i tiden sitt huvudkontor i Bodö och startade redan 1868, Rederiets första egna nybygge var *Salten* som byggdes 1870 vid Akers Mekaniska i Oslo. Redan 1897 såldes hon till Sverige och finns än idag kvar i Stockholmsområdet under namnet *Stjärnorp.* Rederiet gick senare upp i ett annat bolag men fortfarande pryder namnskylten ett av de större husen i staden.

 © Länspumpen 2019

En turistfälla några mil öster om Bodö är Saltstraumen, som enligt reklamen har världens starkaste tidvattenström med vattenhastigheter på upp till 22 knop. Här kan man åka ribb-båt och fiska eller också dyka för att riktigt känna den strida strömmen. Men den enligt min mening bästa turistfällan är Norsk Luftfartsmuseum som ligger lite utanför staden. Ett otroligt innehållsrikt museum som skildrar norsk luftfart allt från polarexpeditioner till nutida civil- och militärflyg. Museet är byggt på den plats som en gång var tyskarnas provisoriska flygfält under ockupationen. En stor del handlar om det militära flygets utveckling här, Bodö har en central plats i NATO:s flygstyrka och det var hit det berömda U2 planet var på väg när det blev nedskjutet över Sovjetunionen. Det lär vara Nordens största flygmuseum och ett besök kräver en heldag om man skall tillgodogöra sig allt.

Bodö är väl värt ett besök av den sjöfarts- eller flygintresserade även om vädret under mitt besök inte var det bästa.

 © Länspumpen 2019