

## AND NOW FOR SOMETHING COMPLETELY DIFFERENT

door Peter Visser

*In 2008, toen wij in juli onze reis naar de subtropen maakten met de OPDR CADIZ, hadden wij in februari van dat jaar een reis gemaakt met de MIDNATSOL van de HURTIGRUTEN. Het contrast kon niet sterker zijn, in de zomer naar de subtropen, in de winter rond de Noordkaap bij -20° C tot aan de Russische grens.*



*De Midnatsol*

Met de MIDNATSOL (middernachtzon) gingen wij de reis van 12 dagen uit en thuis maken. Eigenlijk had ik liever met de LOFOTEN gevaren, het kleinste en oudste schip van de vloot. Een echt ouderwets schip met een mooie zeeg, kleine ramen en een intiem scheeps interieur. De vertrekdatum van dat schip kwam echter niet overeen met onze vakantieperiode, een gelukkig toeval, bleek later.

De Hurtigruten is een maatschappij die een lijndienst per postboot onderhoudt, die van Bergen, langs de Noorse kust, langs de Noordkaap, naar Kirkenes aan de Russische grens voert en terug. De postboot voorziet de dorpen en steden langs de kust van alles wat er nodig is. Voedsel, drank, bouwmaterialen en uiteraard, post. Het is tevens een passagierslijndienst. Hurtigruten betekent 'snelle route' en in de winter is de weg over water inderdaad sneller dan over land. De boot vaart achter elkaar door. Na lossen en laden van vracht,

ont- en inschepen van passagiers vaart de boot verder. Ook hier geldt: de dienst gaat voor. Boot gemist? Zelf naar de volgende aanlegplaats zien te komen, zodat je daar weer aan boord kunt gaan. Het leuke van deze reis is, dat trajecten die op de heenreis 's nachts



*Hurtigrutenvlag*

gevaren worden, op de terugreis overdag afgelegd worden. Zo kun je als toeristisch passagier de hele afstand zien en bewust meemaken. Je kunt ook alleen de heenreis boeken en met de auto van Kirkenes of van iedere willekeurige andere aanlegplaats terug rijden. Steeds meer toeristen ontdekten deze, wat wel de mooiste zeereis genoemd wordt. Hierdoor zijn de schepen steeds groter en (helaas) luxer geworden. Maar het blijft een vracht/passagiersschip, dus ook hier géén bingo's, diner dansants, captain's table-jalouzie en meer van dat soort triestigheden. Wél kleine, maar fijne hutten en geweldige ontbijt- en lunchbuffetten met typisch Noorse heerlijkheden. 's Avonds geen buffet, maar bediening aan tafel.

Wij hadden een binnenhut op dek zeven voorin het schip. Een binnenhut houdt de reis betaalbaar. Een buitenhut is af te raden. Het is een stuk duurder, je hebt één klein raampje, waardoor je maar een kant kunt uitkijken of er staan permanent mensen voor je raampje in het gangboord. De ervaring is, dat overdag bijna iedereen die niet buiten is, in de panoramalounge zit, van waaruit je een prachtig uitzicht hebt naar alle kanten. Een hut voorin in plaats van ergens in het midden is misschien minder leuk, of juist wel, maar dat komt straks.

15 februari 23.00 uur: vertrek uit Bergen naar de eerste stop de volgende morgen in Måløy. Alle 37 plaatsen en plaatsjes die zowel op de heen- als op de terugweg worden aangedaan zal ik niet beschrijven, maar Måløy was een beetje speciaal omdat het de eerste plaats was waar we van boord konden. Na twee uren in en rond het

plaatsje gewandeld te hebben meldden we ons weer aan boord. Iedere keer dat we terug aan boord kwamen stond boordpersoneel klaar om de handen van alle passagiers in te spuiten met alcohol. Iedere keer moesten zo de handen ontsmet worden. Via Torvik kwamen we in Ålesund. Waterkoud, een harde wind, maar wat een mooie stad. In de tweede wereldoorlog voor een groot deel vernield, maar daarna weer in de oorspronkelijke Jugendstil herbouwd.



Ålesund

In Trondheim hadden we enkele uren de tijd om de stad te bekijken. Het is raadzaam om een rondrit met een bus te boeken, je komt op de mooiste plekjes met prachtige vergezichten. De oude brug en de Nidarosdom zijn zeer de moeite waard. Onderweg naar Bodø passeerden we 's nachts de poolcirkel (de foto is op de terugweg genomen). De exacte plaats wordt gemarkeerd door een gestileerde globe op een eilandje. Op dat traject werd aan kleine groepjes passagiers toegestaan om tegen betaling van Nkr 8,- per persoon een kijkje op de brug te nemen. De boot bleek volkomen automatisch gestuurd haar weg tussen de eilandjes langs de Noorse kust te vinden. Het enige wat de roerganger, in dit geval de kapitein zelf, moest doen, was de wendingen op waypoints bevestigen door op een knopje te drukken. Onderweg naar het Noorden ontmoetten we dagelijks andere schepen van de Hurtigruten die Zuidwaarts voeren. Naarmate we noordelijker kwamen werd het ook steeds kouder, op de dekken van de Midnatsol begon zich een dun laagje

stuifsnieuw te vormen. Op het land kwam een witte waas.

“What meat do you have on your plate?”, vroeg een dame mij bij het lunchbuffet. “I think it's reindeer, or elk perhaps”, antwoordde ik. Toen plotseling een zware stem achter mij zei: “Nein, das ist Wahl ... !” Oei, dat was niet de bedoeling, ik houd van wild, rendier- of elandbiefstuk is heerlijk, maar walvisvlees eten was tegen mijn principes. Alleen Noorwegen en Japan hadden tot op dat moment geweigerd de conventie voor het stoppen van de walvisvangst te ondertekenen, ondanks zware internationale druk. Maar nu lag die mooie lap vlees op mijn bord, terugleggen kon niet meer, dan dus toch maar mee naar onze tafel brengen en proberen ... en ik moet zeggen: het was heerlijk, lekkerder, malser en intenser van smaak dan een runderbiefstukje. Toch heb ik mij voorgenomen nooit meer een stukje walvis te eten. Het is moreel onverantwoord.



Passeren van de Poolcirkel

De witte waas op het land was inmiddels een dikke sneeuwlaag geworden. Via Tromsø en Hammerfest waar we het museum bezochten, naderden we Honningsvåg, de noordelijkste aanlegplaats van onze reis. Van hieruit was er tijd om met een bus naar de Noordkaap te rijden. Voor de bus uit reed een tractor met een sneeuwplough. Op sommige plekken hadden zich hoge sneeuwduinen gevormd. En het was er KOUD! -20 C en een gierende wind. Bij het monument van de Noordkaap had de wind de sneeuw weggeblazen. Het is wel

een aparte gewaarwording om in deze tijd van het jaar hier te zijn.



### *Hammerfest*

Nadat de MIDNATSOL haar lading in Honningsvåg gelost had ging de reis door naar Kirkenes. Tot nu toe hebben we, door de warme Golfstroom, ijsvrij gevaren. Het laatste stukje om Noorwegen heen naar het zuidoosten richting Kirkenes was echter bevroren, hier is geen invloed van de Golfstroom meer. Ook hier stond voor de liefhebbers een bus klaar om je naar de Russische grens te rijden. De grens werd aangegeven door een gesloten slagboom met daarachter een vriendelijke, doch zeer besliste Noorse grenswacht, die je zelfs niet toestond een hand over de slagboom te steken. Terug in Kirkenes, dat pal langs de grens ligt, was het verval van de Russische marinevloot goed zichtbaar. Vele schepen lagen schots en scheef half gezonken weg te roesten.

Na Kirkenes ging de reis weer even naar het noordwesten, om daarna weer in zuidwestelijke richting af te buigen. De reis ging, net als de heenreis voorspoedig en aangenaam. Geen sneeuwjachten meer, de temperatuur steeg weer, maar de wind nam wat toe. Na Bodø begon de wind door te zetten tot 8, tot 9 uit het zuidwesten. Golven begonnen zich op te bouwen en door de deining kon de boot niet meer onder de bruggen door die sommige eilandjes met elkaar verbinden. We moesten dus buitenom over open zee. Een zuidwester storm op de Noord Atlantische Oceaan is spectaculair. Niet gehinderd door enige

landmassa werden de golven hoger. De boot begon aardig te stampen, recht tegen de zeeën in. Gelukkig hebben we beiden geen last van zeeziekte waardoor we konden genieten van alles wat er gebeurde. Rond 19.00 uur kwamen we in Rørvik aan. De wind bleef toenemen en was inmiddels 10 Bft. geworden. Hoewel we om 23.00 uur zouden vertrekken besloot de kapitein te wachten tot de wind wat zou afnemen. Om die tijd gebeurde er echter niets, geen siddering door het schip van startende motoren, niets. Wel nam de wind nog meer toe tot kracht 11. Toen kwam de LOFOTEN binnenlopen. Op weg naar het noorden. De boot waarop ik zo graag gereisd zou hebben... Tegelijkertijd kwamen er ziekenwagens de kade oprijden. De LOFOTEN had de storm achterop gehad en de passagiers die waren gaan lopen, waren in de lounge als knikkers in een knikkerspel tussen het vaststaande meubilair heen en weer geknikkerd, waarbij een aantal mensen verwondingen had opgelopen. Gebroken armen, ribben en een heup werden van boord gehaald en door de ziekenwagens afgevoerd. Fijn, zo'n leuk, klein klassiek schip. Om 02.00 uur had het onze kapitein kennelijk lang genoeg geduurd en besloot hij toch uit te varen. Of had hij gewacht tot iedereen sliep? Direct toen we op open zee waren begon de heisa. We hadden vaker in zwaar weer een oversteek met een ferry gemaakt, maar dit hadden we nog nooit beleefd. Het werd mijn vrouw te erg. Zij is de hut uitgegaan en heeft een slaappleats gezocht op een bank in een lounge in de midscheeps. Zelf bleef ik in de hut voorin. Ik lag in mijn bed, mij vastklampend met klamme handen te tellen als de boot tegen een golf oplom. Eenentwintig, tweeëntwintig, drieëntwintig, wanneer gaat die schuit nou eens naar beneden?, vierentwintig, vijfentwintig, .... Beangstigend! Een moment een gevoel van gewichtloosheid ... en daar ging ze, na vier seconden met een enorme dreun neerkomend in het golfdal. Dit was niet leuk meer. Toch bleek het allemaal goed te gaan. Op de monitor in de hut was te zien dat de MIDNATSOL met een achtmijls vaartje doorstoomde. Nu zou ik het allemaal meemaken ook! Ik ben mijn bed uit gestapt

en naar het panoramadek op dek negen  
gegaan. Trappen lopen op zo'n stampend  
schip is een kermis. Dat zo'n groot schip zo  
tekeer kan gaan! Boven was niets te zien.  
Het was aardedonker. Wel kon je zien dat  
enorme bakken massief waren tegen de  
ramen sloegen. Op dek négen!

's Morgens zat mijn vrouw alweer om zeven  
uur helemaal alleen aan het ontbijt. De wind  
was afgezakt tot negen en het schip  
stampte nog lekker na op de voortzettende  
oceaandeining. Het begon weer licht te  
worden. Het was een prachtig gezicht de  
hoge golven langs te zien rollen. Nu was ik  
tocht wel benieuwd wat wij 's nachts  
meegemaakt hadden. Navraag aan de brug  
leerde dat er een storm had gestaan van  
windkracht 11 tot 12 met uitschieters in de  
vlagen.

De gemiddelde golfhoogte was 14(!) meter  
geweest. Dat is net zo hoog als waar ik  
woon op de vijfde verdieping van ons  
gebouw. Dit zie je alleen maar op Discovery  
tv en dan hoop je daar nooit in terecht te  
komen. Nu hadden we het zelf  
meegemaakt. Mijn vrouw bleef er vrij  
nuchter onder, maar ik voelde me een hele  
piet. In het begin was ik bang, *maar* toen  
alles goed bleef gaan vond ik het geweldig.  
Het stormde nog te hard om sommige  
havens binnen te lopen. Mensen die hier  
moesten afstappen gingen noodgedwongen  
mee naar de volgende aanlegplaats, van  
waaruit ze via vervoer over land, of na het  
gaan liggen van de storm weer terug  
konden varen.

De rest van de reis verliep rustig en op 26  
februari meerden we weer af aan de  
Hurtigrutensteiger in Bergen.

De schepen van de Hurtigruten varen altijd  
door, weer of geen weer. In al de 120 jaren  
dat de Hurtigruten bestaat is er nog nooit  
een schip vergaan, met één uitzondering  
tijdens WO-2.

Ik schreef dat onze reis met de  
containerboot een aanrader was, voor deze  
reis geldt dat niet minder, en in de winter is  
het SOMETHING COMPLETELY  
DIFFERENT.