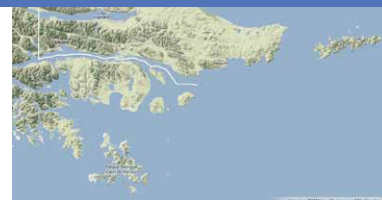


Höstsegling i Eldslandet



ANN PAULIN och Udo Bahrenberg seglar sedan ett och ett halvt år i Sydamerika och kom till Tierra del Fuego, Eldslandet på svenska, i mars i år. Seglingen söderut utefter Argentinas kust gick från Puerto Sauce, Uruguay i Río de la Plata via Mar del Plata, Quequen och Caleta Horno i Bahía Gil. De avseglade från Sverige 2010 med S/Y Orca.



Ann Paulin och Udo Bahrenberg.

Det är tidigt på morgonen och fortfarande mörkt. Sedan ett dygn tillbaka har vi tät dimma och nästan ingen vind. För motor närmar vi oss Isla de los Estados. Vi funderar på om vi ska behöva ligga och vänta på bättre sikt innan vi går in i viken, men när det är två sjömil kvar går solen upp och dimman lättar något.

Fram ur dimman träder ett fascinerande landskap med höga berg och tät vegetation. Dimman ligger kvar i stråk och det vi ser är som taget ur boken Sagan om ringen. Vi går in i den yttre delen av Puerto Hoppner. Eftersom det är vindstilla och bara lite motström fortsätter vi genom det smala sundet på ungefär sju meters bredd för att komma till en liten ö, där man kan ankra och lägga fäst med linor på land. Efter sex dygn till havs är det en härlig och nästan överklig känsla att ligga tryggt förtöjd med bergen

och skogen runt omkring. Den känslan är en av anledningarna till att vi seglar.

Isla de los Estados (Staten Island) ligger på Sydamerikas allra sydostligaste spets. Ön är obobodd och eftersom den ligger relativt långt ute till havs, i vatten kända för hårda vindar, är det inte många båtar som kommer dit. Det har funnits en straffkoloni på ön under en kort tid, men den flyttade sedermera till Ushuaia. Argentinska marinen har nu en liten station på ön. Puerto Hoppner är den bäst skyddade viken enligt segelguiden och det visade sig stämna. Vi läg som i ett badkar, även om det blåste mycket de dagar vi var där. Landskapet är vackert med höga berg, snårig skog och djup moss. Vi var illand för att hämta färskvatten från en av de otaliga bäckarna, men att vandra på ön är svårt eftersom mossan är halvmeterdjup och sluttingarna branta.

När vinden lugnade sig och vred mot nord, satte vi kurs mot Estrecho de Le Maire för att komma till fastlandet, Tierra del Fuego. Sundet är ökat eftersom bottenförhållanden, vind och strömmar gör att det kan bildas höga, branta vågor. Vi hade sett till att vi hade

medvind och låg i startroparna för att hoppa på "strömlängan" och motorseglade utan problem igenom. Vi gick in till Bahía Aguirre som är en stor, vid bukt och ankrade 150 meter från den långa sandstranden.

Ankardramatik

Enligt vår segelguide skulle bukten vara blåsig även i västliga vindar, men trots detta skyddad från sjö. Sent på kvällen började det som väntat blåsa upp från sydväst och vinden tilltog mer och mer tills vi hade mellan 25 till 30 meter per sekund i byarna. Vårt stora och tunga Rocna-ankare låg fäst förankrat i sanden och vi var inte särskilt oroliga. Det, som bekymrade oss mer, var att dyningen i viken började byggas upp och vi hade cirka en halv till en meter höga vågor. Udo satt ankarvakt och väckte mig vid midnatt eftersom vår lina, som avlastar ankarkätting och ankarspel hade gått av och han ville sätta en ny lina. Precis då hör vi hur kätting rasslar ur från ankarboxen och vi springer upp på däck. Orcas gungande i vågor och vind har gjort att kättingen hoppat av själva rullen på

ankarspelet och 70 meter kätting är på väg ut. Kättingen sitter fast endast med en tunn lina i änden för att man ska kunna kapa den i nödfall. Jag kastar mig till sittbrunnen för att starta motorn och styra upp mot vinden för att avlasta kättingen och Udo försöker få kättingen tillbaka över själva spelet. Så småningom får vi kontroll över situationen, med kättingen på plats och med nytt schackel samt lina för avlastning. Då kan jag också ta hand om Udos fingrar, som har brännskade-liknande sår efter arbetet med kättingen.

Det är fortfarande svårt att föreställa hur en 25 millimeter tjock lina kan gå rakt av utan synlig nötningskada, men det måste naturligtvis vara en svaghet som vi inte har sett. Nu har vi två linor till kättingen för säkerhets skull. Vi har också satt på en bygel som genom att hålla ned kättingen mot däck bättre ska förhindra att den kan hoppa ur rullen på spelet. Det som skrämde oss mest var, hur lätt det är att skada sig allvarigt, när något sådant här händer. Udos händer läkte relativt snabbt, men risken för att förlora fingrar är naturligtvis inte värt ett ankare.

Estancia Haberton

Efter fem veckor utefter Argentinas kust med bara varandra som mänskligt sällskap var det roligt att komma till Estancia Haberton vilken är en av de äldsta gårdarna på Tierra del Fuego. Släktingar till den första brittiska familjen bor kvar på gården, som nuförtiden är inriktad på turism. Det finns restaurang, café, gårdsmuseum samt ett museum för däggdjur i haven. Vi var så glada att få prata med de unga guiderna och servitörerna och vi följde med på guidningar på gården samt på museet. I anslutning till museet finns en forskningsgrupp som arbetar med paleontologisk forskning. Kadaver av valar, delfiner och andra djur som hittas på stranderna transporteras till museet och vi fick se hur de i stora grytor kokar och rengör benen. Det luktade illa och var lite obehagligt, men samtidigt intressant. Efter rengöring av benen katalogiseras och sparas alla skelettdelar för senare analys. Med hjälp av våra foton och filmer fick vi också hjälp av personalen på museet att arbestamma de valar, som vi sett tidigare och det visade sig vara vikvalar.



Lekfulla sjölejon.



Orca i Caleta Olla.

Ushuaia

Lagom till påsk kom vi äntligen fram till Ushuaia. Vi lade oss vid Club Nautico, mitt i stan, och njöt av att vara i civilisationsliten igen. I Ushuaia finns det mesta som man kan behöva som seglare. Välsorterade livsmedelsbutiker, båtillbehör, diesel, verkstäder och liknande. Ushuaia har cirka 50 000 invånare och är en relativt välmående stad. Arbetslösheten är lägre och man tjänar betydligt mer än i norra Argentina. I princip alla kryssningsfartyg på väg till Antarktis lägger till i Ushuaia och det är fullt av turister från Europa och Sydamerika. Efter tre veckor hade vi provianterat klart och dessutom tröttnat på stadslivet och turisterna och klarade ut. Det är en relativt enkel process med argentinska mått mått, trots antalet papper som ska fyllas in. Immigration och passkontroll är på samma ställe som hamnyndigheterna och tullen ett stenkast därifrån.

Över gränsen till Puerto Williams i Chile

Puerto Williams ligger på andra sidan Beaglekanalen bara 25 nautiska mil sydost om Ushuaia. Man kan inte segla mellan argentinska och chilenska vikar och hamnar som man vill, utan man måste klara in och ut i respektive land och eftersom det finns ganska mycket militär aktivitet i gränsområdet är det svårt att obemärkt ta sig in någonstans.

Beaglekanalen bujer på omväxlande vindar och väder. Vi har gått för motor i strålände sol, men även kryssat i hård motvind. Vindväxlingarna går fort. En gång har vi länsat i 15 meter per sekund medan en vänbåt två distansminuter framför oss har gått för motor i lätt motvind. Beaglekanalen har ett rikt djurliv och man har alltid sällskap av stora flockar sjöfågel, pingviner, sjölejon, sälar och delfiner.

I Puerto Williams ligger man vid Micalvi som ursprungligen är en lastbåt från Rhön i Tyskland. På 1920-talet användes

Micalvi för att transportera ammunition från Europa till Chile som då var i krig med Argentina. Efter kriget användes hon som transport till chilenska hamnar runt Estrecho de Magellanes och Tierra del Fuego. Sedan slutet av 1970-talet står hon på grund och utgör en bra och stabil brygga för segelbåtar. Salongen och bryggan har gjorts om till en charmig klubblokal och bar och är rikligt dekorerad med flaggor, tröjor och bilder från besökande båtar. Vedkaminen värmer skönt nu på hösten och det är mysigt att på kvällarna sitta och prata med andra seglare. Micalvi drivs av radarparet Alejandro och Francisco. De gör en hel del renoveringar och förbättringar för klubbens räkning. Puerto Williams är troligen södra Sydamerikas säkraste hamn och räcker inte riktigt till för alla segelbåtar varav mer än hälften är charterbåtar och resten "vanliga" långseglare som vi. Vi låg först som femte båt i paket och så småningom som nummer två. När någon ska iväg är det ett pyssel med förtöjningar och manövrerande, men det går för det mesta mycket smidigt eftersom alla är tillmötesgående och hjälps åt. På vintern är det lite färre seglare ombord på båtarna eftersom flera har lämnat Puerto Williams för att flyga hem.

Vi trivs väldigt bra i Puerto Williams. Det är litet och alla hälsar på gatorna och i affä-

erna och det gör att man som seglare och främling fort blir igenkänd och känner sig välkommen. Puerto Williams ligger på ön Navarino och är relativt isolerad från övriga Chile. Livlinan är flyget och färjan till Punta Arenas. Att gå till det lilla biljettkontoret för flyget är en upplevelse i sig. Det fungerar som en social institution. Folk kommer in för att hämta biljetter eller paket och pratar om familjen och vädret. När vi var där, fick vi dessutom fick en liten lektion i Puerto Williams historia. Färjan kommer oftast in på fredag förmiddag och då passar alla på att handla eftersom det innebär färiska grönsaker, frukt och kött. På onsdag eller torsdag finns oftast bara lite läk och halvt ruttade tomater kvar, men konserver, torrvaror och fryst mat går alltid att köpa. Det finns en tre, fyra livsmedelsaffärer och man får lära sig sortimentet och gå till flera för att få det man vill ha. För proviantering för längre tid kan man beställa varor i förväg så sedan levereras till Micalvi.

Navarino är en vacker ö med skog och berg. Bortsett från Puerto Williams bor det bara några få personer runt kusterna och inlandet är helt obeboet. Det finns fina vandringsstigar för dagsturer eller längre vandringar. Vi har gått dagurer i fjällskog och upp på bergen. På många sätt påminner skogen om den

hemma i Sverige, men träd och undervegetation är helt olik den nordiska. Det finns inga barrträd, däremot vintregrova lövträd och träd som tappor sina blad och nu på hösten brinner bergssluttningarna i höstfärg.

Väder och vind

Sammanfattningsvis skulle man kunna säga att vädret växlar mycket och snabbt. Vindarna bestäms av högttrycken över Atlanten och Stilla Havet och de lågtrycken som passerar mellan Sydamerika och Antarktis. Det verkar dock som om isobarna vidgar sig över land. I Beaglekanalen kan det blåsa 5-10 meter per sekund, medan det runt Kap Horn, bara 50 nautiska mil därifrån blåser 15 till 20 meter per sekund. Det kan också vara stor skillnad mellan medelvinden och byvindarna. När vi läser Grib-filer tittar vi numera mest på byvinden som ger en bättre uppfattning av hur den upplevda vinden kommer att bli. Vindarna kommer till 75 procent från nordväst till sydväst och är oftast starkare på eftermiddagarna, så det gäller att utnyttja timmarna precis efter det blivit ljus. Temperaturen sedan vi varit här under april och maj har varit ungefär mellan fem och tolv grader och frost några nätter. Ju längre västerut man kommer desto mer regnar det. Det räcker med att man kommer en dagsegling västerut

från Puerto Williams, så är det betydligt mer regn.

Naturligtvis har vi också fått kämma på det beryktade dåliga vädret här nere. Vi hade tänkt ta en kortare segeltur till glaciömrådet väster om Ushuaia, men kom bara till Caleta Olla, där vi låg en vecka med regn, snö och hård blåst.

Armada i Chile har bra väderleksrapporter och vi tar emot väderfax samt talad prognos på kortvägsradion. De lägger också ut all information på sin hemsida på internet. De ger endast 12 och 24-timmarsprognoser, så Grib-filer för lite längre period är bra för planeringen. Prognoserna ändrar sig dock snabbt och efter tre dagar framåt är tillförlitligheten ganska låg.

Litteratur och information

Den absolut bästa segelguiden är Patagonia & Tierra del Fuego Nautical guide av Mariolina Rolfo och Giorgio Ardrizzi. Det är ett italienskt par som seglat här nere i femton år. Alla seglare som vi träffat använder sig av deras utomordentliga information och skisser över ankringsplatser och sund. Det är till och med så att, när vi pratar på kortvägsradion om positioner med varandra, använder vi deras numrering på ankarplatser i stället för namnet.

En annan bok som alltid ligger framme är vårt spansk-svenska lexikon. Väderleksrapporter och kommunikationen i hamnar och över VHF sker till största delen på spanska. Vi kunde ingen spanska tidigare, men har lärt oss efter hand för att hjälpligt kunna förstå och uttrycka oss. Det är roligt att lära sig ett nytt språk och vi har aldrig upplevt någon irritation om vi inte förstått, utan om man ber att till exempel radiostationen upprepar och talar långsamt går det väldigt bra.

Som komplement till den nautiska guiden har vi Lonely Planets bok över Argentina, som inkluderar chilenska Patagonien. Det är bra för att orientera sig i städer, få tips om allt från museer, restauranger och vandringsstigar till var man hittar post och bank.

Fortsatt segling i Patagonien

I början av augusti börjar vi segla väster- och norrut utefter Chiles kust. Vi räknar med att vara i norra delen av Chilenska Patagonien runt juldag, ungefär 1200 nautiska mil från Kap Horn. Vädret under en vintersegling i Chile blir naturligtvis kallt, med medeltemperaturer runt noll grader till en början, så det gäller att värmanerna fungerar bra. Däremot sägs det att vindarna är mer stabila och förutsägbara och de lugna perioderna längre. Vi ser fram emot seglingen och återkommer med ett resebrev om hur det har gått.

Text: Ann Paulin

Foto: Ann Paulin och Jan van Weeghel



Ankeringsviknen i Puerto Hopper.



Ushuaias hamn i kvällsljus.



Ann Paulin och Udo Bahrenberg seglar S/Y Orca, 45 fot segelbåt i stål. Modell: Modifierad Super Secura. Konstruktör: Reink. Fakta: 17 ton, 1,20/2,80 djupgående, 14 m LÖA. Hemsida www.sy-orca.com