

# På upptäcksfärd bland

**Den 7 augusti i år lämnade Ann Paulin och Udo Bahrenberg på S/Y Orca Puerto Williams i södra Chile för att segla norrut i den chilenska skärgården. Efter 1380 sjömil och 40 ankringsvikar befinner de sig nu i Puerto Aguirre, sydost om ön Chiloé. De avseglade från Sverige 2010 och seglar sedan två år tillbaka i Sydamerika.**

Äntligen kunde vi lägga loss från segelklubben Micalvi i Puerto Williams och påbörja den långa seglatsen mot Puerto Montt. I strålning sol och svag vind motor-seglade vi västerut i Beaglekanalen till vår första ankarplats Caleta Letier. Där stannade vi två nätter och njöt av tystnaden och friden, promenerade och grillade korv på stranden.

Den sista veckan i Puerto Williams hade varit hektisk. Proviantering av diesel och mat, ta hand om livsmedel och stuva allt.

Fem gånger var vi i kommunhuset för att försöka ordna en förlängning av våra uppehållstillstånd i Chile. Den tjänstgörande immigrationspolisen var väldigt motvillig och menade att det inte gick. Först fick vi hjälp av Alejandro från Micalvi som ringde till centrala immigrationsmyndigheten i Santiago och sedan av Denis, som är anordnare av vandringsturer, för tolkning och mer telefonkontakter innan vi kunde få den eftertraktade stämpeln i passet.

Nu visste vi att vi kunde stanna fram till januari 2014 i Chile. Hos hamnmyndigheten hade vi fått vår ”zarpe”, det vill säga tillåtelse att segla i de auktoriserade kanalerna och med preliminär ankomst i Puerto Montt den 20 december.

Från Caleta Letier seglade vi vidare mot Caleta Olla. Precis som förra gången vi var i Olla blev vi liggande i nästan en vecka för att vänta på bättre väder. Det var blåsig, regnade och snöade om vartannat. En dag med något bättre väder kunde vi i alla fall vandra upp till glaciären Ventisquero Holanda.

I Chile har alla fartyg skyldighet

att uppge position dagligen till närmsta kustradiostation. Vi rapporterade till de lokala stationerna söder om Tierra del Fuego. Efter en vecka fick vi sms på satellittelefonen från min bror som undrade om allt var väl ombord. Vi hade uppgett honom som kontakt på land och han hade fått e-post från MRCC i Chile som ville veta vår position. Det räcker alltså inte att kontakta de lokala stationerna, utan man måste antingen via e-post eller via kortvågsradio rapportera direkt till MRCC i Puerto Montt.

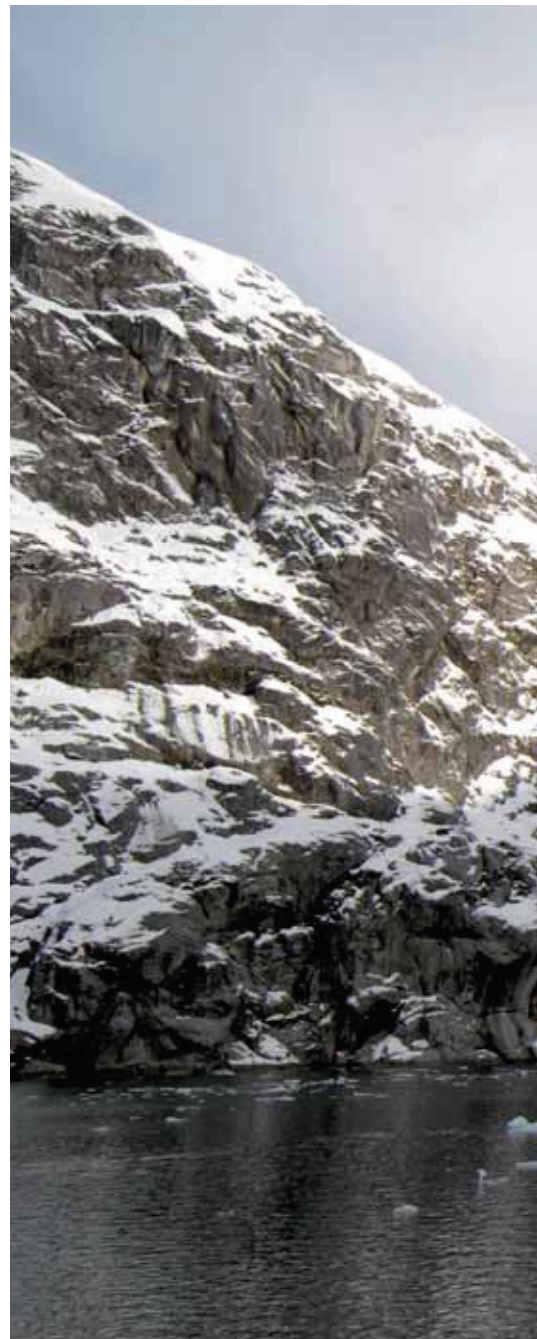
## Runt Tierra del Fuego

Så småningom lugnade sig vinden och vi kunde fortsätta seglingen västerut i Brazo Noroeste söder om fastlandet Tierra del Fuego.

Det är ett fascinerande landskap med fjordar, höga snöklädda berg och glaciärerna från Cordillera Darwin, som ofta når ända ned till sundet.

För att vara i södra Patagonien var vädret ganska bra med mestadels måttliga eller svaga sydliga eller sydvästliga vindar. Vi hade relativt mycket sol, men också korta, intensiva snöbyar med dålig sikt och använde vår radar flitigt. Bortsett från enstaka fiskebåtar finns det nästan ingen trafik, men sjökorten är ofta inte i överensstämmelse med gps-position och radarn behövs framför allt för att bestämma exakt position och avstånd till land.

I fjorden Seno Pia fick vi vår första erfarenhet av de starka fallvindarna ”williwaws” som finns här nere. En bit in i fjorden flög vattnet över vattenytan med vindar på 30 m/s. Vi stod i princip stilla och kunde



*Fiordo Alakaluf, Seno Chico, Tierra del Fuego.*

göra framfart med motor endast mellan byarna. Det blev problematiskt att lägga till i viken inne i fjorden, eftersom vinden studsade mot fjällväggen och skapade ostliga vindbyar som för oss innebar pålandsvind. Efter ett par timmars jobb med tilläggning lugnade sig

# glaciärer och ”caletas”



vinden och de närmsta två dagarna kunde vi njuta av omgivningarna runt glaciären.

I nästa ankringsvik fick vi besök av en fiskebåt. De fiskar *centollas* – kungskrabor som är delikatesen nummer ett i södra Patagonien. Med öl, frukt och kakor bytte vi till

oss några krabor och sedan blev det fest på Orca. Krabborna kokas i havsvatten och man äter endast de matiga benen och klorna. Det smakar förträffligt gott med aioli och färskt bröd. Musslor som det finns mängder av kan man tyvärr inte äta. I hela Patagonien söder

om 44:e breddgraden bär de på en sjukdom, *marea roja*, som innebär ett dödligt gift för människor även efter kokning.

I solsken på ett spegelblankt hav med en svag rullande dyning navigerade vi mellan de små skären utanför Tierra del Fuegos västra udde.

Södra Stilla Havet var nästan överkligt lugnt och förhållandena var perfekta för den ökända sträckan till Canal Cockburn och Tierra del Fuegos norra kust. Det var ungefär som att vara i ytter-skärgården i Sverige, fast med kelp (kraftig tång med stora blad) som hjälp för att identifiera grundflaken.

Vi fortsatte i solen österut i Canal Cockburn och kom ända till Puerto King, där Canal Magdalena går norrut till Magellansundet.

I Puerto King blev vi liggande i fem dagar i dåligt väder. Det var knappast möjligt att gå iland på grund av höga klippor och regnskogsliknande vegetation och det blev ganska tråkigt att vara inne ombord.

Annars har vi ofta tyckt att det är skönt med mellandagar utan segling. Seglingsdagar innebär tidiga mornar med väckarklocka, ofta intensiv navigering och aktiv segling med ständig växling av segelytan för att anpassa till vindarna.

De första veckorna gick humöret upp och ned ungefär som vädret, men efter en tid vande vi oss med svårigheten att planera och det gick bättre och bättre att ta en dag i sänder och fatta beslut efter hand. Vinter i södra Patagonien ska, enligt vad vi hade hört, innebära bra väderförhållanden med något

stabilare väder och längre perioder med svaga vindar. Jämfört med segelbeskrivningar vi läst, är vi benägna att hålla med, och generellt sett hade vi bra väder för dessa trakter.

### Snö, is, kyla

Problemet är förstas kylan. Det är kallt om händerna trots dubbla vantar och gummihandskar. Det går också långsammare att jobba på däck när man är påbyltad och man måste se upp så man inte halkar. Ofta lade sig isen i ett tunt lager på natten. Med vår stålbåt är det inga större problem att gå genom centimetertjock is, men det blir krångligt om de långa linorna till land fastnar i isen.

Av och till har vi haft ganska mycket snö på däck och har fått börja morgonen med att skotta. Det är lite besvärligt, men vi föredrar egentligen snö framför regn, och vi har haft några mycket stämningfulla upplevelser med segling i snöfall.

En av de mest dramatiska segelbeskrivningarna härifrån är Joshua Slocums berättelse om sin segling genom Magellansundet för att komma ut i Stilla havet. För honom tog det två månader att ta sig västerut till öppet hav. Vid första försöket drevs han söderut

av en storm och han fick gå in i Canal Cockburn och börja om från början.

I jämförelse med Slocum har vi rena lyxseglingen. Vi har förutom bättre väder haft motor, detaljerade sjökort, väderleksrapporter som stämmer någotsånär och vi behöver inte vara rädda för ”vilda indianer”.

I södra Patagonien har det funnits invånare som levtt på jakt och fiske under lång tid. Tyvärr är historien densamma som på många andra platser att den vite mannen kom med våld, alkohol och sjukdomar och det finns i princip ingenting kvar av den indianska kulturen.

Innan vi skulle gå norrut i Canal Magdalena ville vi gå in i Seno Chico och till Fiordo Alakaluf. Vi hade svag vind, men dålig sikt och navigerade försiktigt in i fjorden.

Längst in i Alakaluf finns en spektakulär glaciär. Den är inte så stor, men ovanligt brant och där den slutar ner i fjorden är det möjligt att gå ända intill med båten. En halvtimme innan vi kom fram till glaciären slutade det snöa och solen sken på isen som skiftade i alla blå och vita toner. Det var en magisk upplevelse och vi cirklade runt och njöt av äventyret.

Allt fick ett abrupt slut då vi plötsligt inte längre hade någon styrfart. Det visade sig att propelleraxeln hade lossnat! På något sätt måste vi ha fått en isbumling mellan rodret och propellern. Lyckligtvis konstaterade vi att propellern var oskadd. Våra vänner på Santana kom snabbt till undsättning och kunde långsamt bogsera oss bort från isen. Udo klarade av att få fast axeln och efter en halvtimme gick vi för egen maskin. Allt gick bra, men läxan var att aldrig backa om det finns risk för is.

### Estrecho de Magallanes

Magellansundet nådde vi strax söder om Punta Arenas och efter fyra dagsseglingar var vi på södra kusten vid mynningen mot Stilla havet.

Det var som vanligt mest västvindar och motström, men vin-



*Ann på däck, väl påklädd. Kylan var ett problem för besättningen på Orca. Vissa mornar fick de börja dagen med att skotta snö innan de kunde ge sig i väg.*



*S/Y Orca är en 45 fot segelbåt i stål. Modell: Modifierad Super Secura. Konstruktör: Reinke. 17 ton, 1,20/2,80 djupgående, 14 m LÖA.*

darna var relativt svaga och vi tog oss fram med motor. Det blir lite tradigt att timme efter timme gå för motor, men det finns flera fina ankringsvikar utefter sundet.

Att lägga till i de små "caletorna" (caleta betyder ungefär liten vik) kan vara knixigt och ställer en del krav på samarbetet ombord, men så småningom fick vi bra rutin på tillägningarna. Först går vi in och gör några rundor för att i lugn och ro bestämma hur vi vill lägga till och därefter lägger vi i jollen. Jag står till rors medan Udo lägger i ankaret.

Vi backar sedan in ankaret med aktern mot land och därefter ror Udo i land med linor. När man väl fått en lina i land kan man stänga av motorn och ordna resten av linorna. Vi har två linor på 120 meter vardera samt tre linor på cirka 60 meter och oftast har vi två till fyra linor iland. Linorna sitter på fyra rullar, två strax för om masten och två i aktern, så det går smidigt att rulla ut och in.

Från Tierra del Fuegos sydvästra spets gick vi över Magellansundet norrut mot Canal Smyth. Väderleksutsikterna var bra med måttliga ostliga till nordostliga vindar. Det

visade sig inte stämma vad gällde vindstyrkan och i korssjön mellan den sydvästliga dyningen och vindvågor från ost åkte vi berg- och dalbana i en ständigt ökande vind. I vindar över kulingstyrka seglade vi bidevind in i Canal Smyth och kunde utan större problem lägga till.

### Tillbaka till östra sidan

Angostura Kirke är ett trångt, vindlande sund som är en av två möjligheter att ta sig till den östra sidan av patagonska bergskedjan. Efter att noggrant ha studerat segelguiden och tidvattentabeller seglade vi igenom det strömmande sundet med vändande tidvatten.

På andra sidan mötte oss ett helt annorlunda landskap med torra slätter och bergslandskap. Från östra sidan av Cordillera des Andes sträcker sig pampas ända mot Argentina och Atlanten. Vi hade god vind i seglen och ankrade på västra sidan i sundet mittemot staden Puerto Natales.

Morgonen efter lade vi i jollen och tog oss över sundet som är cirka en sjömil brett. Först och främst besökte vi hamnmyndigheterna, Capitania del Puerto, för att

fylla i alla papper och småprata med den trevliga personalen och sedan tog vi en promenad runt för att orientera oss.

Det var omtumlande till att börja med. Vi hade varit mer än sex veckor i ödemark och med alla människor, bilar, hus och flygplan blev det nästan för mycket intryck att ta in. Den lätt förvirrade känslan gick dock fort över och dagen efter kunde vi beställa diesel, börja proviantera, använda internet och uppskatta bekvämligheten i civilisationen.

Varje morgon deltar vi i radionätverket *Patagonien cruisers net* på kortvågsradion. Genom nätverket visste vi att det finns ett schweiziskt par som sedan några år tillbaka bor på en katamaran i Puerto Consuelo, cirka 15 sjömil från Natales. Vi kontaktade dem på VHF:en när vi kom till Natales och bestämde oss för att gå dit.

I två veckor låg vi i Puerto Consuelo och hade semester från Patagonienseglingen. Tillsammans med besättningen från katamaranen åkte vi några dagar till nationalparken Torres del Paine och tältade och vandrade vid glaciärsjöarna.

Vi hade torrt, vackert väder och

kunde tvätta och torka ur vår fuktiga båt och solen värmdde våra vinterfrusna kroppar. Natales är bara 25 kilometers bilväg från Consuelo och med taxi eller lift kunde vi lätt komma till stan när vi ville handla eller äta god mat på restaurang.

### Norrut i kanalerna

Efter vår avstickare till Puerto Natales återvände vi västerut och fortsatt norrut i kanalerna. Flera seglingsbeskrivningar från Patagonien vi läst om hade beskrivit det dåliga vädret, men vi kunde inte riktigt instämna i det tidigare. Under veckorna vi seglade upp mot Puerto Eden fick vi dock vår beskärda del. Vi hade många dagar med motvind, motström och regn. De bra dagarna var dagar med endast två av de tre faktorerna uppfyllda. Vi kryssade, gick för motor eller låg i någon av de många vackra vikarna och väntade.

Det är ett otroligt frodigt landskap med en djungelliknande skog som är i det närmaste ogenomtränglig. Skogen växer dessutom nästan lodrätt uppför bergsväggarna. Med våren på väg blommade buskar och träd och fåglarna började sjunga i gryningen.

Att vandra i denna typ av landskap betyder oftast att plumsa omkring i mossa och klättra över eller under buskar och nedfallna träd. Det finns inte några större landdaggdjur som trampar upp stigar och urskogen gör skäl för sitt namn.

I Puerto Mayne kunde vi komma igenom den strandnära skogen och upptäcka Isla Evans fjällandskap med sjöar och vattenfall. Glädjen över att vara i orörd mark och komma till en vacker bäck eller en fors är mycket starkare än det vi erfart i organiserade turistbesökta nationalparker.

Söder om Puerto Eden går fjorden Seno Eyre norrut mot en av Chiles största glaciärer och vi ville gärna se den 3 500 meter breda Ventisquero Pio XI. Jag tycker att något av det mest fascinerande när man seglar i vatten nära glaciärer är färgerna. Det klara svarta



*Lago Gray i nationalparken Torres del Paine.*

eller djupblå vattnet blir grönt och mjölkaktigt och om det inte blåser är det som att segla på glas. Isbumlingarna som flyter omkring har alla färgtoner från vitt till turkost till svartbrunt. Vid Pio XI finns det så mycket sediment att vattnet närmast glaciären är helt grumligt har en vitgrå ton.

Puerto Eden har knappt hundra invånare, varav en eller två familjer med ursprunglig härkomst från Kaweskarindianerna. Det finns inga vägar, däremot träbryggor, som utefter stranden bildar gata mellan husen, men de små motorbåtarna av trä är huvudsakliga transportmedel.

Livlinan till övriga Chile är färjan som anländer två gånger per vecka i sin rutt mellan Puerto Natales och Puerto Montt. Färjan gör bara ett kort stopp för ankar, medan de små fiskebåtarna samlas runt omkring för att lämna och hämta proviant eller passagerare.

Byinvånarna var väldigt trevliga och hjälpsamma. Det är sällsynt med turister i Puerto Eden och de få segelbåtar som stannar här innebär ett välkommet avbrott. I skolan kunde vi använda internet och vi hade möjlighet att handla begrän-

sade mängder med färska grönsaker och frukt, samt köpa färskt bröd bakad i vedeldad ugn.

Vi tror att invånarna för sin försörjning är mycket beroende av Santiago. Det pågår nybyggnad och reparationer av träbryggor, kajer och hus, men vad vi fick höra finns i princip inget fiske. Om det beror på att det inte finns någon fisk eller om det har andra orsaker vet vi inte. Vi har i alla fall inte lyckats fånga någon fisk, men vi ser ofta delfiner och säl så det borde finnas en del tycker man.

### Utanför huvudfarlederna

Från familjen på Camiros, en tysk båt vi träffade i Puerto Williams, hade vi fått tips om möjligheten att gå i fjordar och kanaler längre österut än den sedvanliga farleden. Vi hade några gps-punkter, men för övrigt ingen information. Området är inte djupmätt och det finns inte detaljerade sjökort, men korten visade sig stämma relativt bra då det gällde kustlinjen. Navigationen var inte något större problem och det är djupt nästan överallt alldeles intill strandkanten.

Vi kan verkligen rekommendera andra som seglar här att gå utanför

huvudfarlederna. Det är inte svårt att hitta bra ankringsvikar och efter ett tag lär man sig vad som ger bäst skydd. Det bästa är om man hittar en liten vik med skogklädd strand och inte för höga berg. Om det finns en stenstrand längst in innebär det oftast att det grundar upp, vilket innebär att man kan lägga ankaret på ett rimligt djup.

Bortsett från Puerto Eden hade vi inte sett ett enda hus på en månad så vi blev mycket förvånade då vi inne i Fiordo Bernardo, nästan framme vid glaciären, såg en grå liten stuga. Vi gick nyfiket närmare och blev mötta av en gummijolle med utombordare.

I jollen satt Fernando som arbetar som vakt för nationalparken Bernardo O'Higgins. Fernando bor med sin familj i stugan och blev väldigt glad för besöket. Vi var välkomna att ankra utanför stugan, men tyvärr var det bara några timmars dagsljus kvar och eftersom vi väntade sämre väder ville vi hinna till en mer skyddad plats.

### Bekvämlighet ombord

Det bästa med att segla i kalla vatten är att mat håller sig länge. Allt som kan förvaras utomhus eller under durkarna håller kylskåps-temperatur. Vi använde knappt några konserver utan hade kött, ost och grönsaker i minst fem veckor. Även känsligare grönsaker som till exempel paprika håller sig dubbelt så länge som när vi varit i tropiskt klimat. Äpplen, apelsiner, pumpa, kål kan förvaras nästan hur länge som helst. Kött och ost vakuumpackar vi och då kan vi ha kött i tre till fyra veckor.

Färskvatten är inte något problem i Patagonien. I de flesta vikar går det att fylla dunkar med gott, friskt källvatten från forsar och vattenfall, på några ställen direkt från jollen. Eftersom det regnar upp till 6 000 millimeter per år på vissa ställen kan man också lätt samla regnvatten för att fylla tanken med.

Värme ombord är förstås viktigt. Vi har en Webasto airtop som går på diesel med varmluft. Den har

fungerat tillfredsställande, men har behövt ganska mycket underhåll. Om vi skulle byta ut värmesystemet skulle vi ha en kamin typ Reflex som är enkel, inte kräver någon ström och i princip är underhållsfri.

Ett annat alternativ är en traditionell liten vedkamin. Det finns mycket torra träd för ved och kan man lösa förvaringen av vedsäck är det antagligen billigast och bäst. När vi går för motor har vi en värmefläkt som värms upp av motorns kylvatten. Det fungerar mycket bra och fläkten ger effektiv luftcirkulation.

### Ständig kamp mot kondens

Största problemet för oss och alla segelbåtar vi träffat är hur man gör med fukt och kondens ombord. Den väsentligaste orsaken till kondens är temperaturskillnaderna. När vi kom längre norrut och medeltemperaturen gick från cirka noll till åtta grader per dygn minskade kondensen betydligt, trots att det regnade mycket ibland.

Orca är välisolerad från början, men det verkar inte hjälpa hur bra isolerad båt man än har, det finns alltid ställen där kondens bildas. Orca har ganska stora ventiler och där har vi gjort innerfönster med kapellplast som hålls på plats med hjälp av lister och det har fungerat bra. Att undvika kondens på våra fem skylightfönster har varit svårare. Vi har klippt till "bubbelplast", som används till förpackning, och tejpat med luftspalt emellan. Det hjälper ett tag, men blir det tillräckligt mycket fukt så släpper tejpén i alla fall.

Stuvutrymmen mot skotten är svårast att åtgärda eftersom det inte blir tillräckligt med luftcirkulation. Vi har gjort extra isolering inifrån med liknande material som används till liggunderlag. Det fungerar hjälpligt, men känsliga saker som sängkläder, handdukar och extra täcken har vi lagt i vakuumpåsar.

Rätt vad det är upptäcker man nya ställen där det droppar vatten. Det värsta var nog när vi upptäckte

att våra loggböcker från fyra år tillbaka var alldeles fuktiga. De går fortfarande att läsa som tur är, även om själva pärmarna har blivit uppblöta.

### Två båtar genom Patagonien

Den holländska segelbåten Santana med besättningen Trees och Jan har vi träffat av och till sedan vi var på Kap Verde. När vi visste att vi hade ungefär samma tidsplan och målsättning för att segla norrut i Chile bestämde vi oss för att segla tillsammans. Vi hade inte planerat för att segla hela sträckan ihop, men det har fungerat så bra att vi har fortsatt.

Framsta anledningen var nog till en början att det känns tryggare att vara två båtar och man kan hjälpa varandra om något händer. Det har varit roligt att ha flera att umgås med och göra upptäckter tillsammans. Lika viktigt är att respektera att man vill vara i fred och det har gått dagar då vi inte träffats utan endast haft radiokontakt.

Denna seglingsetapp genom Patagonien har varit det bästa vi gjort sedan vi lämnade Sverige. Det har ibland varit krävande fysiskt och psykiskt, men det har uppvägs många gånger om av fantastiska naturupplevelser. För oss var det också en alldeles speciell erfarenhet att vara så långa tider i obobodda trakter.

Vår slutsats, efter egna erfarenheter och efter att ha pratat med andra som gjort denna segling, är att det är väsentligt att ha gott om tid på sig. Det innebär att man kan invänta bra väder i lugn och ro och det finns utrymme att göra utflykter till intressanta områden.

Nu ska vi gå till Chiloé och hitta ett bra ställe för några arbetsmånader på Orca. Vi har ganska mycket underhåll som ska göras innan vi känner oss redo att gå över Stilla havet till Franska Polynesien dit vi vill komma i maj 2014.

*Text: Ann Paulin*

*Foto: Jan van Weeghel  
och Ann Paulin*

[www.sy-orca.com](http://www.sy-orca.com)