

Förbi Medelhavet med Lindisfarne

– eller hur vi hamnade på Antarktis

TEXT & BILDER ANNIKA KOCH & BJÖRN CHRISTENSSON

VÅREN 1998 KÖPTE vi segelbåt efter många år utan egen båt. Första sommarsemestern seglade vi bara från Stockholm till Göteborg för att sedan år för år utöka turerna till att omfatta norska Vestlandet, Skottland, Shetland och Färöarna.

Ganska snart vaknade en tanke om att "längreseglare", både i tid och rum. För att verkligen pröva denna tanke samt testa båten och oss själva, gjorde vi 2002 och 2003 två femmånadersseglingar till och i Medelhavet. Efter detta test, som utföll positivt för besättningen, och med en del kompletteringar av utrustningen, påbörjades planering, kalkylering och inte minst en hel del arbete på båten.

När kan man i livet ha råd att börja segla på heltid? Svaret är naturligtvis mycket individuellt och beroende på hur man levt sitt liv. Det viktiga är väl att inte vänta för länge på de ekonomiska resurserna, med risk för att de kroppsliga resurserna då kanske sinat.

Vi sålde hus och hem under 2003 och bodde i båten från och med semestern 2004,

dels som test av båtens kompletteringar och dels för att inte ha panik med försäljningen inför avseglingen. Vi sparade naturligtvis dessutom en hel del pengar på denna boendeform, vilket kom väl till pass med tanke på all inköp av reservdelar och andra bra och ha grejor till båten.

Lust och hälsa styrde

Vi hade inga begränsningar i tid. Lust och hälsa skulle styra hur länge vi skulle segla. Vi ville också få med Lofoten för att ha hela Norderopa som referens innan vi gav oss ut i övriga världen. Därför startade vi mot Norge. Efter Lofoten skulle vi gå mot Island, Grönland, Labrador och vidare söderut längs USA:s ostkust. Vi hade ju redan under vår testsegling till Medelhavet gjort Kielkanalen, Engelska kanalen, Biscaya och Portugal. Vi fann det inte meningsfullt att planera längre; färdplaner har ju en tendens att vara "färskvara" och är till för att ändras, beroende på omständigheter på vägen och då inte minst vädret.

Vi kom iväg den 1 maj 2005 med en mycket rolig "avsegling" under tre dagar i Lilla Bommen mitt i centrum av Göteborg,

där vänner och arbetskompisar kom och vinkade av oss. Precis som alla andra avseglare var vi naturligtvis inte klara med allt, men vi som var på väg norrut hade ju många fina ankringsställen där vi kunde meka färdigt. Vi bestämde dock att vi inte fick lämna Norge innan alla restposter var åtgärdade. Vi kom därmed att ligga stilla flera dagar på åtskilliga platser efter den svenska och norska kusten.

Detta var bra för vår omprogrammering från arbetslivet till "arbetsfrilivet", en omställning som inte är allt för lätt. Hjärnkontoret låter sig inte styras hur som helst. Delar av besättningen har haft problem med detta under lång tid ...

Vägvalet gjorde också att det inte riktigt kändes som om vi kommit iväg på allvar, detta var ju normala semester mål, men långsamt trängde sig verkligheten på. Vi var verkligen på väg och på en resa som kunde leda vart som helst.

Fel rutt för årstiden

Efter Lofoten och en sväng upp till 70:e breddgraden vände vi söder ut. I höjd med Ålesund tog vi skuttet över till Island. Vädret



Brasilianska kusten har många fina stränder.

var gynnsamt men efter hand gjorde sig den första av årets höststormar påmind. Cirka 100 nm från Island fann vi att detta inte var rätt rutt och rätt årstid. Grönland skall nog helst nås i medvind från Kanada, och med vår flexibla resplan skulle en sådan segling kunna förverkligas om några år.

I grov sjö och 35 knops motvind vände vi mot Färöarna och hamnen *Ejde* som låg 140 nm söderut. Vinden ökade ytterligare och det var skönt att vara på väg i medvind mot en hamn som vi besökt tidigare. I *Ejde* träffade vi två norska seglare på hemväg från Grönland. De berättade om isläget där. Vårt beslut att vända och revidera våra resplaner var helt ok även med dessa nya informationer. (Vädret under hösten blev i dessa områden en rad av nästan oupphörliga stormar och kulingar från väster.)

Nu blev det en mera "vanlig" resrutt, *Hebriderna, Irland, Spanien, Portugal* osv. På grund av vår sväng upp i Norge var vi i mitten av augusti lite sena i förhållande till andra semesterseglare. Vi såg väldigt få seglare under vår färd. På *Scillyöarna*, vårt enda stopp i England hade vi planer på att stanna några dagar, men ett lågtryck över Biscaya rörde sig

på en fördelaktig bana. Vi som haft motvind stora delar av resan passade naturligtvis på att utnyttja denna prognos. Men prognoser är prognoser. Lågtrycket ändrade bana och fördjupades, varför vi hamnade i *Camaret*, vid *Brest*, istället för i *La Coruña*.

Vindkantring med mersmak

Efter månader i Norge, Skottland och Irland är det en lisa för gommen att handla i de franska butikerna ... Ibland kan man ha tur med vindkantringar. Två dagar senare seglade vi över Biscaya i ryggen på lågtrycket med fina akterliga vindar. Tillbringade några veckor i *Galicien* och utefter Portugalkusten ner till *Lagos* som vi anlöpte i slutet av oktober.

Av många skäl valde vi att övervintra i *Lagos*. Vi behövde lämna båten under november–december, varför Kanariöarna med alla ARC-båtar inte kändes som ett bra alternativ. Att jaga vidare till Kanarieöarna och Brasilien i januari var inte heller aktuellt.

Nu fick vi den tid vi tidigare inte haft för att planera och läsa på om de resmål vi har framför oss. En hel del litteratur

som saknades, införskaffades via Internet från Amazon. Många nya vänner skaffade vi oss också under sex månader i *Lagos*. Flertalet av de nya vännerna var visserligen på väg in i Medelhavet, men vi har fortfarande e-postkontakt med åtskilliga. Var man träffar långseglare härnäst vet man aldrig.

I slutet av april var vi redo att ta första språnget västerut. *Madeira* angjordes efter en rekordsnabb men lite jobbig segling. Första havsseglingen efter sex månaders stillaligande är nästan alltid besvärlig, särskilt om man som här ger sig rakt ut i grov Atlantsjö. Sen blev det *Kanarieöarna, Kap Verde* och slutligen Atlantskuttet på dryga 2 100 nm och 16 dygn till *Salvador* i Brasilien.

Mycket har sagts om vilken rutt man skall välja till Brasilien. Vi har fått flera rekommendationer om att lämna Fernando de Noronha därefter och gå söderut så långt det är möjligt och därefter, när sydpassaden kommer, följa den och vika av mot Brasilien. Om man har litet tur så kommer man till *Salvador* utan att ha gjort en enda stagvändning. Flera vittnesmål om den alternativa rutten vittnar om en eländig kryss →

Lindisfarnes färder 1998–2007



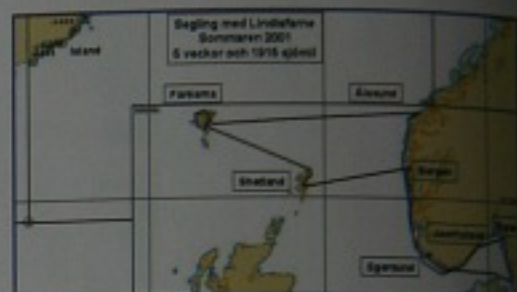
1998



1999



2000



2001



2002



2003



2004



2005



2006



2007

i motström utefter Brasilienkusten ner till Salvador.

Jimmy Cornells bok *World Cruising Routes*, talar om rutten från Kanarieöarna till Brasilien som användbara hela året, till skillnad från rutten mot Karibien. Brasilien är dessutom ett land som saknar tropiska oväder, vilket gör att man med fördel kan segla i dessa vatten hela året.

Bekymmersfri ankring

Vi kom till *Salvador* i slutet av juni, dvs. mitt i dess vinter, just som regnperioden slutat. Vädret var betydligt varmare och klarare än under en svensk högsommardag. Vi stannade i *Salvador*området en månad, med bl.a. en utflykt med flyg till Amazonas.

I början av augusti startade vi seglingen söderut. Vi gjorde dagseglingar med fina ankringar i floder med åtskilliga öar. Höga hamnavgifter var ett okänt begrepp i dessa far-

vatten. När vi gästade någon yachtklubb var besöket antingen helt fritt, eller belagt med en symbolisk avgift. Vi var aldrig bekymrade över att ankra helt ensamma i någon vik eller utanför någon liten by. När vi var i närheten av stora städer valde vi att lägga oss i stadens yachtklubbs hamn med tillhörande bevakning. Storstäder över hela världen har sin procent av tvivelaktiga personer, så även Brasilien.

Utanför *Vitoria* ligger ögruppen *Abrolhos*, känd bland annat för att Knölvalen föder sina kalvar där. Vi tillbringade två dygn där bland valarna. Dessa dygn och dygnet ner mot *Vitoria* när vi "kryssade" mellan valar kommer förmodligen att alltid finnas i vårt minne. En fullständigt fantastisk upplevelse att ha dessa gigantiska och livliga djur alldeles inpå sig.

Fullmåne och stadens ljus

Seglingen söderut mot *Rio* tog flera dygn. Vi anlöpte *Rio* vid tretiden på morgonen. Fullmåne och stadens ljus bakom *Sockertoppen* och *Corcovado* (Kristusstatyn) var återigen en upplevelse som vi aldrig glömmer. Vissa saker kan inte köpas för pengar, de finns bara där ibland.

Vi "gjorde" storstaden *Rio* under några dagar och "flydde" sedan ut i *Rios* och *Santos* fantastiska skärgård, *Ilha Grande*, ett område med mängder av öar och ankringsplatser som under lågsäsong är helt fantastiskt. Mängder av just den där fantastiska

viken med klarblått vatten och lagom temperatur nästan hela året. Annars finns gränsen för våra begrepp vinter/sommar strax norr om *Rio*, men i september är det för nordbor helt ok sommarväder här. *Brasiliarna* har inte semester förrän i januari/februari så det var gott om plats.

Tyvårr ligger priserna i yachtklubbar och marinor numera på europeisk nivå. Det är inte ovanligt med priser på 200–300 kronor för en natt. Men vem vill ligga i en marina? Det är egentligen bara säkerhetsaspekten i storstäderna som gör att vi ibland använder



Lindisfärne är en Forgius 37. Hon är byggd 1995 i Henån på Orust.

Björn och Annika.

marinor och så förstås om vi vill lämna båten några dagar för en utflykt.

Vi lämnade Brasilien med en långsegling på fem dygn ner till *Piriapolis* i Uruguay, en liten badort för argentinare som byggdes på 1930-talet. Där finns en bra marina. Sydamerikas kraftigaste travellift (70 ton) finns här. Bra priser under lågsäsong.

Marknaden har varit argentinsk men sedan landets ekonomi försämrats och därmed dess valuta försvagats de senaste åren, är till och med svenska kronor hårdvaluta! Brasilien upplevde vi som billigt, men Uruguay och Argentina är ännu billigare.

I *Mar del Plata* tillbringade vi några veckor med att förbereda båten och oss själva för de tuffa breddgrader som låg framför oss.

Långa linor och tjocka fendrar

Efter vår kursändring uppe i Nordatlanten tyckte vi att det var onödigt med en detaljplan, den ändras förmodligen ändå. Huvudspåret blev sydsydväst – alltså inte till Karibien och Panama, utan runt Sydamerika. *Patagonien* har alltid lockat med sina fjordar och höga berg, nåt som även i ursprungliga planen fanns nästan i fjärran.

Så i *Mar del Plata* gällde det att rusta för dessa blåsiga och karga områden. Flera hundra meter långa förtöjningslinor säckades på akterdäck och stora runda fendrar införskaffades. Man kan inte bara ligga för ankar utan måste ha linor i land när fall-

vindar med 40 till 50 knops fart vrålar nerför bergen som inte sällan är flera tusen meter höga. Fendrar behövs när man någon gång anlöper en hamn, där flera båtar ligger i bredd. Hemma i Sverige är vi vana vid normala fendrar och normala vindar, men om det brallar på är en vanlig fenderkorv inte mycket att lita på ...

Under tiden i *Mar del Plata* hann vi med en veckas utflykt till *Buenos Aires* och *Iguazú* med sina enorma vattenfall.

Vi lämnade *Mar del Plata* i början av december och seglade 800 nm rakt söderut till *Falklandsöarna* istället för att följa Argentinas kust. Den erbjuder endast ett fåtal hamnar eller ankringsplatser på vägen mot *Eldlandet* och *Ushuaia*.

Vår segling blev helt fantastisk, vi seglade ju i "the roaring forties", men av detta märkte vi nästan ingenting. Det var som att segla i Skagerack en fin julivecka, fränsett att nätterna var kallare. Tack

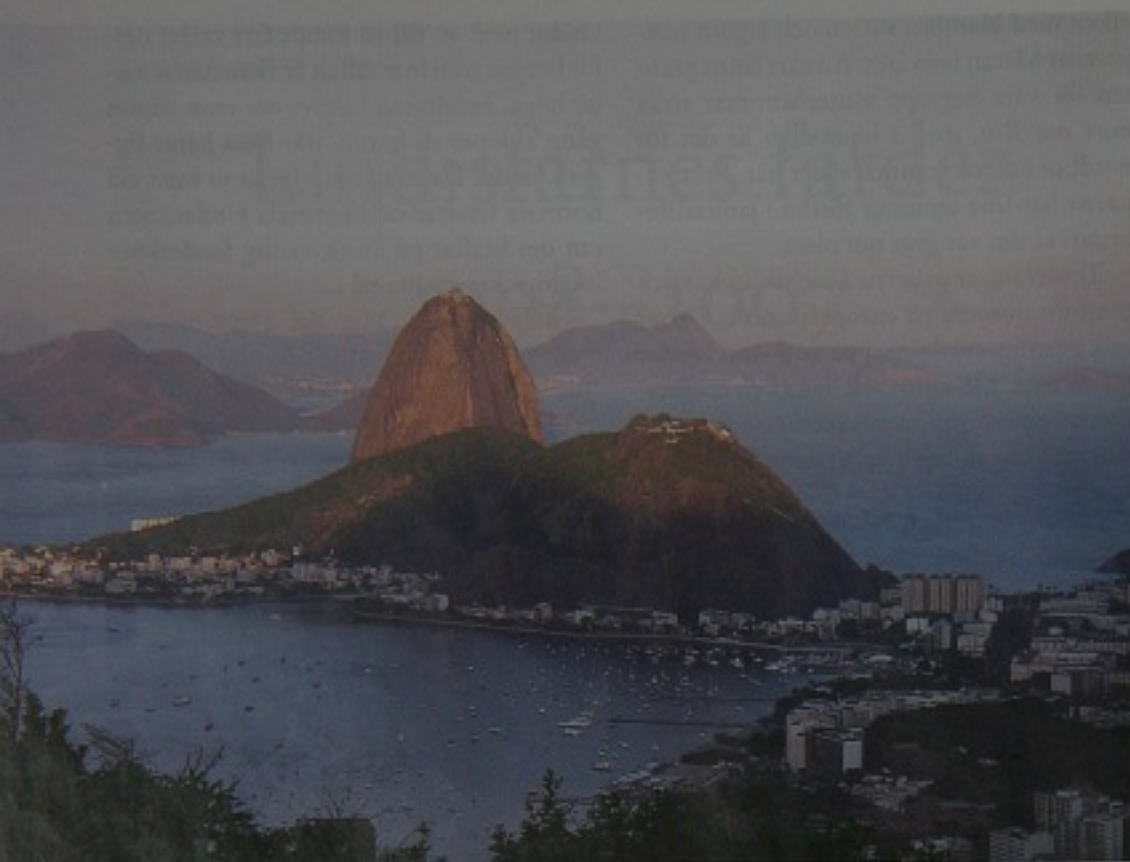
vare kortvågsradion och de väderfiler vi fick två gånger om dygnet, och som bekräftade väderutvecklingen, kunde vi njuta och slapp vara oroliga för vad som skulle kunna komma.

Fantastiska Falklands

Falklandsöarna var en mycket positiv upplevelse. Fantastisk natur och trevliga människor. Vi blev mycket väl omhändertagna av ett radioamatörpar som vi fått kontakt med på vägen från *Mar del Plata*. Gästande båtar är inte precis vardagsmat här och några faciliteter finns det inte. Dusch och tvättmaskin i ett privathem, Internet m.m. Vad mer kan man önska sig.

Trots detta stannade vi bara en dryg vecka, under vilken vi fick en hel del av *Falklands/Malvinas* historia oss till del. Åtskilliga sandstränder runt *Stanley* är fortfarande fulla av argentinska truppminor och här och där i landskapet ser man inhägnader med minskyltar. Ett stort problem är att fårens små klövar har ett så stort yttryck att de utlöser minorna, varför inhägnaderna inte bara är markeringar utan även avser att hålla fåren utanför de minerade områdena.

Om man seglar mot den "normala" vindriktningen, gäller det att passa på när det blåser åt rätt håll, och dessutom inte alltför hårt. Sträckan *Falkland-Ushuaia* inkluderar rundningen av *Eldlandet* och passagen av sundet *Le Maire* mellan *Staten Island* och



Rio de Janeiro sett från höjderna vid Kristusstatyn.

Ushuaia, världens sydligaste stad.



Eldlandet, ett sund lika beryktat som Penland norr om Skottland.

Vi kunde inte gå söder om Staten Island för att undvika sundet med sina hemiska strömmar. Falklandsströmmen sätter nästan fyra knop från Hornet runt Staten Island och upp öster om Falkland. Det gällde alltså att hålla sig norr och väster om denna ström för att få någon vettig framfart.

Nu blev sundet något av en antiklimax tack vare halvmåne som gjorde att tidvatenskillingnaderna som driver strömmen var minsta möjliga. Vindarna var mycket beskedliga under hela passagen. Vi motorerade hela sträckan om 20 nm genom sundet och hade högst två knops motström under några sjömil. Så var det med det beryktade sundet.

Men man skall ha respekt för hur det ser ut under ogynnsamma förhållanden med stark vind och ström på åtta knop mot vinden. Då gör man sig inte besvär med en liten segelbåt! Som vanligt gäller det att ha tid att vänta in rätt tillfälle.

Ren transportsegling

Resten av tredygnetappen mot Ushuaia upp i Beagelkanalen var ren "transport". Förutom att vi inte visste om det var OK att färdas i gränslandet, Beagelkanalen är gräns mellan Chile och Argentina. Nattetid var det inga konstigheter. Vinden var fortfarande nästan frånvarande, så vi motorerade nästan hela vägen från *Strecho Mare* till Ushuaia.

Det enda "dramatiska" var de chilenska bevakningsfartygen. Vid två tillfällen såg vi dem som grå skuggor i nattskymningen. Ingen anropade oss, så vi antog att det var OK att segla nattetid till inklareringshamnen.

Vi visste att man inte får färdas nattetid i Chiles skärgård, men det är mest av säkerhetsskäl. Ett av de viktigaste navigeringshjälpmedlen i Chiles kanaler är *kelpen*, en flera meter lång tångväxt, som växer på alla djup mindre än åtta meter. Den syns naturligtvis inte nattetid och det är huvudanledningen till förbud mot nattsegling. Kelp i propellern är en nästan osviklig orsak till svåra haverier, vilket också bidrar till att självbevaringsdriften hindrar nattsegling i grunda farvatten.

Ushuaia blev en mycket positiv upplevelse. Marinen är inte mycket att skriva om, framförallt inte i sydostlig vind som gör den till ett guppande inferno. Men det finns vatten och el, även om spänningen är så låg som 190–200 volt. Moderna switchade batteriladdare som inte bryr sig om ingående spänning är att föredra på utlandsresor! Vi har en "gammaldags" med järnkärna, men också en skyddstransformator som kan fixa spänningen genom att vi lägger om några kablar. Vips har vi 220 volt.

Staden och omgivningarna kan bäst beskrivas som Lofoten med en alpby, om liknelsen tillåts. Vintersport är det som gäller, men cykling, vandring och skärgårdsturer står också på menyn, så det är en ort som i hög grad lever året runt. Kryssningsfartyg till Antarktis utgår från Ushuaia som även har en internationell flygplats.

I Ushuaia blev vi nästan en svenskkoloni, fyra båtar av tjugo från tio nationer. Julen firades med alla svenska, en norsk och en dansk båt. Det är lite speciellt att träffa skandinaver så här långt hemifrån.

Hur var det nu med Antarktis? Jo hela vägen ner efter Sydamerika hade vi funderingar på hur vi för rimliga pengar skulle kunna komma till Antarktis.

Det visade sig att även en resa med sista-minuten-pris med kryssningsfartygen skulle bli extremt dyr. Att hänga med någon chartersegelbåt skulle heller inte bli billigt. Efter en del snack med andra seglare, framför allt Yaghan, sökte vi och fick tillstånd från svenska polarinstitutet att med vår egen båt besöka Antarktis. (Antarktisfördraget stipulerar att besökare måste ha tillstånd från sitt medlemsland.) Försäkringsbolaget (Yachtsure i London) accepterade mot ett tillägg och höjd självrisk.

Strax efter jul lämnade vi Sydamerika och seglade de 500 nm över *Drake Passage* till Antarktis. Knappt halvvägs firades nyåret på ett skumpande hav men utan skumpa. Men detta är en annan historia som finns att läsa om på vår webbplats. ■

Januari 2007
S/Y Lindisfarne
www.sailaround.info



Kungspingviner vid Volunteer Point, Falklandsöarna.

Knölval i djupdykning.

