

Vi kände oss privilegierade

REDAN NÄR VI KOM till Brasilien vid mid-sommaren 2006 och bestämde oss för att fira Annikas 50-årsdag i Amazonas djungel, funderade vi på vilka ytterligare utflykter från båten vi ville göra och dessutom ha råd med. Vattenfallen vid Iguazo stod högt på listan, men högst stod en tur med kryssningsfartyg till Antarktis. Att segla med egen båt dit över Drake Passage föresvävade vi oss inte! Det visade sig också att kryssningsfartyg var en häftigt dyr historia, flera tiotusentals kronor. Frågan las på is, man kunde ju kanske få en sista-minuten-plats i Ushuaia.

I Mar del Plata träffade vi den första segelbåten som var på väg ner till Antarktis med chartergäster. De menade att är man seglare blir det fel med ett kryssningsfartyg, en seglare

är ju van att ta den tid han behöver för att komma naturen nära och inte efter en halvtimme iland vara tvungen att hasta tillbaka till fartyget. Något att fundera på.

Sen kom Yaghan till Mar del Plata och hade Antarktis på sin rutt runt jorden. Vi funderade nu på att följa med någon annan seglare som ville ha extra besättning, men kan de segla ensamma i en plastbåt så borde ju vi också kunna, resonerade vi. Vi har ju dubbla värme-system och extraisolering.

Vi fick en hel del information om Yaghans planering, sjökort, tillståndssökning med mera och övergick sen från fundering till handling. Vi tog kontakt med Polarinstitutet och vårt försäkringsbolag – det krävs försäkring för att

få tillstånd. Detta värkte färdigt medan vi seglade vidare och när vi fick internetkontakt igen på Falklandsöarna fanns alla formella möjligheter där. Försäkringsbolaget ville ha 4 000 SEK och förhöjd självrisk för fem veckor på den Antarktiska halvön ner till latitud 6530S. Inget att säga om med tanke på kostnader för en eventuell skada i dessa otillgängliga vatten. Dessutom ska man inte glömma att detta också inkluderar två seglingar över Drake Passage (ca 500 nm enkel väg), ett nog så riskfyllt vatten.

Efter jul i Ushuaia klarerade vi ut ur Argentina och seglade till Puerto Williams i Chile (28 nm). Här fick vi ett navigationstillstånd för sträckan Puerto Williams – Kap Horn – Antarktis – Kap Horn – Puerto Williams. Nu var definitivt alla papper klara och var bara vädergudarna med oss så skulle det nog gå vägen.

Vi har hela vår tidigare segling med stor framgång förlitat oss på grib-filer som vi får med förbeställda mail via kortvågstradion och som ger oss vindriktning, vindstyrka och lufttryck för de närmaste dygnet. Grib-filen såg skaplig ut för Drake Passage, så vi seglade vidare mot Kap Horn (80 nm) för att övernatta på en av öarna norr om Hornet. Bland annat för att korta överseglingen, men framför allt för att kolla vädersituationen på en ny grib, just innan vi skulle ge oss ut på havet. Kvällens grib såg lovande ut och efter en god natts sömn gav vi oss iväg vid sjutiden för att vara i höjd med Hornet vid lunch.

Vi har under denna lite extra utsatta passage fått väder-routning från flera håll. Två kompisar i Göteborg har studerat vädersituationen och mailat oss under passagen och sen har vi haft kortvågskontakt med Bob på Falklandsöarna som läst

”Buoy weather” för oss varje morgon under hela tiden ner, i Antarktis och tillbaka till Sydamerika. Dessa tre källor var rätt överens om kommande väder, så vi vågade tro på att nåt överfallsväder inte var på gång, trots att lågtrycken kämpade om utrymmet i Drake Passage.

Första dygnet skulle vinden knappt bära på den kurs vi ville hålla, men ”som vanligt” blev det lite sämre och en hel del mer vind. Vi fick det jobbigt i ett och ett halvt dygn och hade dessutom nästan två knop motström. I såna lägen är det skönt med bra information om vad som komma skall. Vi kollade grib-filen och fick dessutom rådet att hålla oss mer åt väster för att ett lågtryck skulle hinna passera söder om oss. Detta fungerade bra och vi höll oss på rätt sida om lågtrycket. Sen fick vi, efter några timmars motorgång, en kanonvind akterifrån under nästan ett och ett halvt dygn. Snacka om bra start på det nya året!

På nyårsaftonen blev motvinden väldigt skumpig – utan skumpa! Sista dygnet fick återigen motorn hjälpa till. Vi letar ju efter moderata vindstyrkor, framför allt för att inte vågorna ska bli för höga, men det innebär ofta att det då blir för lite vind under delar av passagen. Den i huvudsak nordliga vinden och avsaknaden av vind gjorde att vi inte stötte på is förrän vi var framme bland öarna vid Melchior Islands, vår angöring och första natthamn i Antarktis. Yaghan som gått ner före julafton och nu var på återtag, låg för ankar på Melchior och väntade på oss med middagen färdig. Ett klart angenämt sätt att efter drygt fyra dygn angöra en fullständigt restaurangfri världsdell!

Dagen därpå var ”vilodag”, med en hel del snack med Arne och Heléne om deras erfarenheter från färden genom isen. Sen gick Yaghan mot Sydamerika och vi blev helt ensamma i denna tysta underbara värld. Ja, tyst och tyst. Då och då kom ett dån från omkringliggande glaciärer med åtföljande brak när is och snömassor föll ned. Sen var det naturligtvis en hel del fågel som gav ljud ifrån sig, framför allt labb och trut, men däremellan var det totalt tyst. Till detta kom en klarblå himmel från vilken solen sken 22 timmar per dygn!

Vi låg på Melchior i tre nätter och utforskade området med dingin innan vi kände oss mogna att segla vidare i ”skärgården”. Det blev fin segling med lagom vind nästan hela dagen. Först gick vi söderut in i Gerlache-fjorden och till Antarktiska halvön, egentligen fastlandet om man tror att det är ett sammanhängande land under isen. En del hävdar att detta inte är helt klarlagt.

Vi ankrade vid en pingvinkoloni på Couverville Island. Mängder med gentoo-pingviner (*pygoscelis papua*) och naturligtvis gott om skuas, den södra hemisfärens version av storlabb,

som alltid finns i närheten av föda. Födan består av gentoo-ägg och kycklingar, och det är det gott om. Gentooföräldrarna vakar så gott det går, men skuas flyger hela tiden omkring lågt över kolonin och passar på varje obevakat ögonblick.

Sent på kvällen, det är ljus nästan dygnet runt här nära polcirkeln, kom Skip Novak och hans Pelagic-Australis med chartergäster och ankrade på svaj. Vi hade två linor iland och funderade på hur det skulle fungera med den förbidrivande isen. Tidvattnet gör att isen glider fram och tillbaka även i skyddade vikar. Vi hade en del rätt stora berg runt oss, men



Lemaire-kanalen. Foto: A&B

Sedan 1928 har Baltic Varv varit ett aktivt båtvarv med gott renommé. Beläget i det idylliska Trosa, 70 km söder om Stockholm, har våra kunder sin båt mitt i Sörmlands skärgård. Vi har en bred kompetens inom båt och fartygsteknik. Många båtar av trä, glasfiber och metall kommit till under vårt tak. Vill ni ha båtuppläggningsplats, service av båt, eller bygga båt så kontakta oss gärna. Vår slip håller för ca 25000 kg. Vi säljer Yanmar motorer och all sorts utrustning.

OSK:medlemmen Mattias Lilja hälsar er välkommen
0156-130 01, info@balticvarv.se



Hovgaard Island. Foto: A&B

bedömde att vi låg lite i bakvattnet och borde klara oss. Särskilt som en så erfaren Antarktisarfare lagt sig mera, som vi tyckte, utsatt för drivande is. På morgonen var allt OK för båda båtarna och vi lättade ankar, gled fram till Pelagic för att få lite information, varefter vi gick runt ön och gjorde ett strandhugg i pingvinkolonin. Tar man det lugnt, dvs stannar och sätter sig ner, kommer pingvinerna faktiskt fram till en för att undersöka vad man är för en typ. Skuerna däremot håller sig på avstånd, och om man kommer för nära störttycker de, vilket vi senare skulle få vara med om.

Seglade sen över Gerlache till Nuemayerkanalen. Där dog vinden och det mulnade på. Det var tur, för kanalen var ganska full med is långa sträckor och vi fick snirkla oss fram under ständigt letande efter luckor bland isflaken och isblocken. Bitvis fick vi tränga igenom ”packis”, dvs småblock som låg ihop utan lucka emellan. Då var det skönt att vi efter vår övervintring i båten i Göteborg vet hur is låter mot båten utan att det blir skador!

Dagen avslutades i Port Lockroy, som numera är en ”Historic Site and Monument” och därmed skyddat enligt The Antarctica Treatment. Det var en gång britiska Base A (1948-1962) där man framför allt sysslade med att mäta solfläckar och solens inverkan på jonosfären för att finna optimala radiofrekvenser. Detta var långt före satellittelefonernas tid. Men vi som fortfarande använder den abonnemangsfria kortvägstekniken har ju nytta av denna tidiga forskning. Detta är dessutom världens sydligaste postkontor! Basen återöppnades 1996 och sommaren 2003-04 sändes 40 000 vykort härifrån. I princip är det försäljning av T-shirts och vykort som

av strandade gigantiska isberg. Området är fullt av småöar och grundområden och dessutom inte sjömått. Läger man till att isbergen naturligtvis inte finns på sjökortet och ofta döljer öarna, inser man lätt vilken mardröm detta kan vara för en navigatör. GPS fungerar bra, men öarna ligger inte precis där koordinaterna säger att de skall göra, så den är bara till viss vägledning. Det blåste rejält så vi bestämde oss för att gå till en ögrupp som vi bedömde skulle ge vindlä.

Genom en trång kanal, 5-6 m bred och 1,5-4 m djup vid lågvatten, och med stora grundstötta isblock träcklade vi oss in i en skyddad vik utan is och i rimligt lä. På grund av att det blåste en del ansåg vi att dingen hade det bättre i lä bakom akter-

spegeln än om vi krånglade med upphissning på däck och fastknopning i den hårda vinden. Tyvärr var detta en kraftig missbedömning! På morgonen när vi kom ut fann vi en delvis havererad dinge. Två av tre luftceller var utan luft. Under noggrann undersökning fann vi nio (!) mindre och större hål strax över och under avbärarlisten.

Nu efteråt vet vi att leopardsälen är ökad



Slörsegling bland valar i Gerlachesundet. Foto A&B

för att ge sig på gummibåtar. Vi har till och med hört historier om angripna dingar med passagerare i! Man kan inte heller släpa dingen efter båten, leopardsälen jagar ju pingviner som är duktigt snabbare än 6-7 knop.

Utän dinge står man sig slätt vid förtöjningar, så nu var frågan vad vi skulle göra. Laga i detta klimat och hade vi material tillräckligt? Dingens reparationsats innehöll fem lappar, lim och en instruktion som talade om hård rulle, bra underlag, 20 grader osv. Limmet var dessutom för gammalt och ville inte ens ur tuben! Räddningen blev varmluftpistol och två cykelrepsatser. Samtliga lappar sattes dit med vanligt kontaktlim. Sen fick dingen vila på däck ett dygn innan vi vågade testa den. Med reducerat tryck och pumpen med i dingen hankar vi oss nu fram, och det fungerar trots att det nog finns ytterligare något litet hål som läcker.

Vi blev kvar två nätter på grund av intermezzot med dingen. Andra dagen dog vinden som tydligen tryckt ut isen som nu kom tillbaka. Vi befann oss snart omgärdade av is, så det blev lite omständligt att lossa alla förtöjningstampar och sen finna en väg ut. Vi hade



Kejsarpingviner. Foto A&B

vissa funderingar på om vår lilla kanal skulle vara helt blockerad av is..., men då hade vi väl ”bara” fått vänta till nästa nordvind.

Nu gick allt bra och vi navigerade oss mellan isbergen de fem sjömil till Northern Lights vinterkvarter vid Hovgaard. Ett öppnare landskap än vår förra vik, men minst lika skyddat. Det gäller att ha tillräckligt med grundområden omkring sig där isbergen fastnar för att man skall kunna sova lugnt, och här vid Hovgaard var det väl försörjt med öar och grund. Vi fann tre rostfria bergöglor på kobarna, (som inte härrör från Northern Lights övervintring) men i övrigt nästan inte ett spår av människor. Finessen med att ge sig ut vid sidan av ”allfarvägen”, dvs kryssningsskeppens och charterbåtarnas rutt, är att man får uppleva och känna hur isolerad och naturligtvis därmed utsatt man är om något fallerar. Det är en underbar känsla att ha hela naturen för sig själv och känna att man bemästrar situationen helt utan support.

Vid Hovgaard gick det fint att komma iland. Här gjorde vi nu flera vandringar på omkringliggande öar. Första utflykten hade vi glömt ta med skuaskydd och blev flitigt attackerade. Fåglarna har som väl är inte lärt sig att störtbomba som trutarna hemma, men de är desto aggressivare. Flera gånger klippte

Lindisfarne är en Forgas 37. Vikt 7,5 t (över 9 t utrustad).
Läs även resebrevet på sidan 24 som handlar om Lindisfarnes resa från Itaparica i Brasilien till Ushuaia i Argentina.

de till oss med vingar eller klor. När man såg attacken närma sig var det inga problem att höja en arm men man har ju inte ögon i nacken! På nästa tur tog vi med en vandringstav som vi höll stilla med handtaget och dess rem någon meter över huvudet. Knepig nog uteblev attackerna och oron bland fåglarna nästan helt, trots vår närvaro. Vi undvek vid båda tillfällena att komma nära deras bon, så det var bara stavarna som var skillnaden. Möjligt kan det vara så att när några fåglar börjar attackera jagas stämningen upp och andra följer reflexmässigt beteendet.

Efter fyra mulna dagar i denna fantastiska ö- och isbergsvärld (Rolf och Deborah kallar det träffande för ”isbergskyrkogård” i boken ”Vinterskepp”) kom sydvinden och vi gav oss av norr ut, väster om Booth Island, som är Lemaire-kanalens västra begränsning, in i isbergskyrkogården och träcklade oss sen fram till öppet vatten norr om Lemaire. Vi hade information som beskrev att det skulle vara möjligt att ta sig denna väg.

Dels tack vare att stora isberg är ännu större under vatten och det därmed måste finnas vatten tillräckligt för oss i närheten av dem även om de var strandade, och dels tack vare vårt framåtseende ekolod gick det hela utan några som helst problem. Ekolodet fungerar utmärkt under dessa förhållanden, med stora djup och väl avgränsade grund. Det blir mycket bra eko från de branta sidorna på grunden och man ser dem på mer än 50 meters håll om omkringliggande djup är mer än 30 m. Vid långgrunda förhållanden är vår erfarenhet att man nästan lika gärna kan ha ett vanligt ekolod. Vi gick för motor hela dagen

i den svaga vinden, men de sista timmarna bland isbergen i Paradise Bay hade vi en fin, långsam och tyst framfart under segel. Det var en mäktig upplevelse bland annat för att de enormt stora omkringliggande glaciärerna smälde och dånade värre än när åskan går.

Vi var nu lite försiktiga med att gå nära isbergen efter att ha sett hur ett stort isberg plötsligt ”rullade runt”. De ser otroligt tunga och stabila ut, men ofta smälter och eroderar undervattensdelen mycket snabbare än delen över vattnet. Som seglare vet man ju hur viktigt det är med tyngdpunkten. Tar man bort kölen så rullar båten runt. Men skrämmande är det, helt utan förvarning och på några sekunder välter flera hundra ton runt. Isbergen är inte precis symmetriska, så även om man har tio-tjugo meter till godo, kan man lätt befinna sig inom isbergets nya form. Effekterna av en sån kollision vågar vi inte ens spekulera i.

Natten tillbringade vi för ankar innanför den obemannade Argentinska basen vid Paradise Bay. Klockan sex på morgonen vaknade vi av en helikopter i masthöjd! Argentinarna hade bestämt sig för att bemanna sin bas just den här morgonen. Det blev över en timmes helikopter-skytteltrafik med hängande last från ett militärfartyg. Sen var allt lugnt igen så när som på några vinkande argentinska soldater som i is och snö försökte bringa reda i kaoset av luftlandsatt materiel. Här vid Paradise Bay var det gott om kryssningsfartyg, även om de försöker undvika varandra för att passagerarna skall få uppleva den ”tomma kontinenten”. Vi hör här hela tiden på VHF hur de kommunicerar för att passa in ”sin” tid i Paradise Bay. Vi såg ett litet fartyg med bara 80 passagerare ”valla”

sina gäster i snön på den argentinska basen.

När vi någon timme längre norrut passerade en Chilebas låg Marco Polo där med bortåt 300 passagerare. Lämmeltåg är kanske att ta i, men nog var det gott om folk på och kring basen. Vi kände oss otroligt privilegierade som fick glida omkring i egen båt i detta jungfruliga landskap, ja jungfruligt när kryssningsfartygen försvunnit förstas.

Vår plan var nu att segla norrut och träffa Deborah och Rolf i Northern Light någonstans i höjd med ön Deception. Vi hade haft mailkontakt de senaste dagarna och visste att de sakta var på väg från Syd-Shetland mot söder och sitt Hovgaard. Nu ville vädret annorlunda och här nere är det mer än på andra ställen vädret som bestämmer. Ett möjligt väderläge för Drake Passage började skymta på grib-filerna, så vi seglade ut till havsbandet vid Melchior Island igen för att vara beredda, om vädret höll vad det lovade. Vår båt har inte bränsleförbehåll för mer än en månad i dessa vatten, så vi ville inte riskera att missa ett väderläge och sen kanske få vänta på nästa läge utan möjlighet att hålla båten varm. Det hade under nästan hela vår tid nere i Antarktis blåst hårt i de norra delarna av Drake Passage, så om nu en väderförändring var på gång så ville vi ligga i startgroparna.

Det blev finfin slörsegling över Gerlache i frisk vind. Vi såg flera valar, förmodligen knölval, på lite håll i det skarpa solskenet. I sundet ut mot Melchior var det nästan väl frisk vind. I vind förstärkt av fallvindar rusade vi fram, bara för att efter någon sjömil vara nästan utan vind. Vädersystemen i Antarktis är verkligen

lokala och styrda av de mycket höga bergen på öar och fastland, ofta mer än 1 500 m!

Tillbaka på Melchior, en av de absolut säkraste ankringsställena i hela Antarktis. Bra ankarbotten, smalt z-format sund, inte tillräckligt djup för isberg och lagom höga öar som gör att vinden blåser över sundet och inte ger fallvindseffekt. Visst drar det lite is med tidvattnet fram och tillbaka, men inte värre än det vi är vana vid från vinterboende i båt i Göteborg och inget som skadar båten eller rubbar förtöjningarna.

Vi fick vänta ut ett lågtryck som passerade rakt över ön med ordentligt snöfall under 10-12 timmar, men sen bar det iväg vid tretiden på morgonen den 16 januari för att hinna fram till norra Drake Passage just som den hårda västvinden bedarrade och innan den ersattes med nordost.

Vi hade några förskräckligt obekväma första tolv timmar i obefintlig vind och gammal hög sjö (sex meter) från minst två håll. Det var en välsignelse när vinden kom fram på eftermiddagen och sjön blev lite jämnare. Fin segling under ett och ett halvt dygn, men med brant hög sjö på läringen. Vi fick en kraftig rullning med lite vatten i sittbrunn och med lök flygande omkring i salongen.

Vid elvatiden på kvällen sista dygnet upptäckte vi en enorm komet i söder. Den låg nästan stilla och hade en fin lång vid svans. Senare har vi fått fakta. Den kallas McNaught och är på väg att runda solen i en bana nästan parallell med jorden. Strax efter att vi beundrat kometen dog vinden nästan ut och vi fick motorsegla för att nå fram.

Vid Hornet var det rätt kraftig dnyning men vi frågade på VHF om vi fick komma iland och visst fick vi det. Precis innan vi skulle angöra ropade en båt på Lindisfarne över VHF:en. Det var Wanderer III med Kicki och Ties som legat i elva dagar bakom Hornet och väntat på väder för Antarktis! Nu såg de oss och ville få förmedlat information om sin position och dessutom en färsk femdygnsprognos. De kan bara lyssna på kortvägsradio, så vi lovade att läsa en ny rapport över kortväg till sen kväll och informera ”väder-Bob” om deras position.

När allt detta var klart satte vi vår tilltufsade dinge i sjön. Den läckte nu ännu mer efter att varit hopvikt på däck under överseglingen. Dnyningen var för kraftig för ankring, så Björn höll båten medan Annika rodde in och klättrade upp till fyren.

De gamla träbyggnaderna är förutom kapellet helt utbytta till en modern villa klädd med fusksten. Den gamla fyren står nu ”inne” i den nya byggnaden.

Vi fick fina stämplor i passet och Jordanruntssegelarklubbens vimpel (vi hade tyvärr ingen OSK-vimpel) överlämnades till Hornetsamlingen. The Golden Book, gästboken, fick sig naturligtvis en notering och stämpel om Lindisfarnes resa till Hornet med Last Port Antarctica. Så nu är det verkligen förvägigt för ”eftervärlden”.

Dingen höll ända ut till Lindisfarne och med Annika och dengen väl ombord gick vi för motor inåt skärgården några tiotal sjömil till en fin, välskyddad ankarvik, Puerto Maxwell, nr 10.82 i vår verkligt förnämliga italienska pilot över Patagonien och Eldlandet. Man kan inte vara utan denna bok om man tänker navigera i de här farvattnen.

Just som vi dragit fast ankaret i Puerto Maxwell och stängt kapellet kom regnet. Vi hade inte fått en droppe på oss förutom snöfallet vid Melchior sen vi lämnade Ushuaia den 29 december och nu var det den 19 januari! Vädergudarna var verkligen på vår sida och nu var vi dessutom glada åt ett mildt regn som blötte upp vår saltimpregnerade båt.

Döm om vår förvåning när vi vaknade till klarblå himmel och en bitvis fantastisk segling, delvis motorstödd, de 80 sjömil in till Puerto Williams som vi angjorde nio på kvällen, samtidigt som norska Empire kom från Ushuaia. Yaghan låg där och var startklar för färden västerut efter en omfattande bunkring i Ushuaia. Det blev naturligtvis en hel del snack om våra gemensamma upplevelser i den vita världen till långt fram på natten. Detta kändes nästan som en debriefing (modern psykologi!) efter alla starka upplevelser under de gångna veckorna och en naturlig ändpunkt på det Antarktiska äventyret, som fransett leopardsärens intresse för vår dinge, förslutit utan några som helst problem eller svårigheter.

Morgonen därpå drog Yaghan iväg och vi klarerade ut ur Chile för att gå till Ushuaia och bunkra för kommande västfärd.

Vi funderar redan på när vi kan komma tillbaka och hur vi ska planera och bunkra för att stanna minst en månad där nere i Antarktis.

Annika Koch och Björn Christensson



Fakta om Antarktis

ANTARKTIS ÄR ETT GEMENSAMT NATURSKYDDSSOMRÅDE enligt internationella överenskommelser. Det är världens första och enda demilitariserade kontinent och får bara användas för fredliga ändamål. Med begreppet Antarktis avses såväl kontinenten som omkringliggande hav och öar söder om 60:e breddgraden. Tillstånd krävs för att få besöka Antarktis. Med ca 14 milj km² är Antarktis större än Europa. Djur och växter finns huvudsakligen i de isfria områdena (ca 2 % av kontinenten) och här finns de flesta av de 82 forskningsstationerna.

Den antarktiska inlandsisen, som är upp till 4 500 m tjock, innehåller omkring 90 % av världens is och 75% av världens sötvattenreserver. Då och då lossnar stora tillplattade isberg som flyttar några tusen kilometer ut i havet. Det tar ibland många år tills ett stort isberg smälter helt. Ofta bryts ett isberg i många mindre delar under sin tid på havet.

Klimat

I kontinentens mitt är temperaturens medelvärde -55°C. Vid kusterna ligger den under vintern (juni) omkring -18°C och under sommaren (januari) något över noll.

Vanligtvis faller nederbörd i Antarktis som snö. I kontinentens mitt ligger det årliga genomsnittet vid 40 liter per m² (40 millimeter). Enligt definitionen är sådana områden att beteckna som öken. Den låga temperaturen håller avdunstningen nere. Vid kusterna är nederbörden betydligt större.

I juli 1972 mättes vid den franska stationen Dumont d'Urville en vindhastighet på 327 km/h (91 m/sek).

Djurliv

I havet runt Antarktis lever mängder av krill och plankton, som bildar basen i matkedjan för fiskar, bläckfiskar, pingviner, valar och sälar.

På kontinentens centrala del häckar två pingvinarter, kejsarpingvinen och adeliepingvinen. Ytterligare 19 andra fågelarter häckar här. Deras bon ligger på isfria berg som sticker upp ur isen. På sommaren kommer mer än 100 miljoner flyttfåglar till området och de lever på isflaken och på de närliggande öarna. Sälararter i Antarktis är till exempel weddellsälen, krabbätarsälen och sjöleoparden. Runt kontinenten lever några av de största valarterna.

Territoriella anspråk

De flesta stater, som har forskningsstationer på kontinenten, har anlagt dem på landområden som man gör anspråk på. Dessa territoriella anspråk godkänns inte av de flesta andra stater och tilläts heller inte i Antarktisfördraget, som ratificerats av 45 länder. Dock förbehåller sig både USA och Ryssland rätten att göra sådana anspråk.

Lagar

Eftersom Antarktis inte har någon egen lagstiftande församling och inte tillhör något land, kan man tro att lagar och domstolar inte finns. Men i praktiken gäller lagar från de olika basernas hemländer, ungefär som i fartyg till sjöss. Många länder med baser har också lagar som uttryckligen skyddar naturen i Antarktis.

Naturrikedomar

I Antarktis finns till exempel järn, krom, koppar, guld och platina. Dessutom finns kol, petroleum och naturgas. Men i Antarktisfördraget är det fastlagt att ingen stat får utvinna dem. 1998/99 fångades officiellt 120 000 ton fisk i Antarktiska oceanen.

Turism

Turismen i Antarktis ökar trots att det kostar mycket att resa dit och kräver omfattande förberedelser. Antalet turister ökade från 1990/91 till 2002/03 med 13 000 personer. Kryssningsfartyg fördrar Antarktiska halvön, det område som ligger närmast Sydamerika.

Källor: Polarforskningssekreteriatet, Wikipedia

Den första svenska icke-komersiella båt som seglade till Antarktis var Northern Light med Dag Bjelke och Deborah Shapiro ombord. Deras första resa skildras i boken Arktis–Antarktis som utkom 1985.

Den andra svenska privata segelbåten som seglade från Sverige till Antarktis blev Yaghan med Arne och Heléne Mårtensson ombord.

Som nummer tre bland svenska segelbåtar till Antarktis kom Lindisfarne, strax efter Yaghan.

Läs mera här

- Bjelke & Shapiro/Vinterskepp; Streifferts förlag
- Bjelke & Shapiro/Arktis–Antarktis; Streifferts förlag
- Mariolina Rolfo & Giorgio Ardrizzi/Patagonia & Tierra del Fuego Nautical Guide – Chilean and Argentine coasts from Valdivia to Mar del Plata ISBN 88-85986-34-X
- www.polar.se
- www.ipy.se
- Lindisfarne: www.sailaround.info; sm6yxb@winlink.org; mail@sailaround.info
- Yaghan: www.yaghan.com



Port Lockroy, numer ett historiskt minnesmärke. Foto: A&B