

Segling med Lindisfarne i Antarktis januari 2007

När vi på hösten 2006 låg i Mar del Plata under vår segling söderut utefter Brasiliens och Argentinas kust började vi undersöka möjligheterna att besöka Antarktis med egen båt. Vi har ju dubbla värmesystem och extraisolering. Så vissa grundförutsättningar fanns redan på plats. Tillstånd söks i det "egna landet". Vi tog kontakt med Polarinstitutet som beviljar tillstånd 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 hinder undanröjda. Försäkringsbolaget ville ha 4000 SEK och förhöjd självrisk för fem veckor på den Antarktiska halvön ner till latitud 65,30S. 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. (Idag, 2015-2016, är förhållandena annorlunda och en försäkring går knappt att uppbringa!)

Efter jul i Ushuaia klarerade vi ut ur Argentina och seglade till Puerto Williams i Chile (28 nm). Här klarerade vi in och fick 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 gribfiler som vi får med förbeställda mail via kortvågsradion och som ger oss vindriktning, vindstyrka och lufttryck för de närmaste dygnen. 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 hade under denna lite extra utsatta passage väder-routing från flera håll. Två kompisar i Göteborg studerade vädersituationen och mailade oss under passagen. Dessutom hade vi kortvågskontakt med Bob på Falklandsöarna som läste "Bouy 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 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 innan det "nya" vädret kom, en kanonvind akterifrån under nästan ett och ett halvt dygn. På nyårsaftonen blev det motvind och väldigt skumpigt – 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 ibland 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 återtåg 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 världsdel!

Dagen därpå var "vilodag", med en hel del snack om Arne och Helénes 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 när omkringliggande glaciärer sprack, 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 dingen 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 Cuverville Island. Mängder med åsnepingviner och naturligtvis gott om skuas, den södra hemisfärens version av storlabb, som alltid finns i närheten av föda. Födan består av pingvinägg och kycklingar, och det är det gott om. Pingvinföräldrarna vakar så gott

det går, men skuas flyger hela tiden omkring lågt över kolonin och passar på varje obevakat ögonblick. Sent på



*Vår favorit i Antarktis; Melchior Island.
Annika njuter av solen och fotar vårt hem*

kvällen, det är ljus nästan dygnet runt här nära polcirkeln, kom Skip Nowak 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 bedömde att vi låg lite i bakvattnet och borde klara oss. Särskilt som en så erfaren Antarktisarare 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 och snack med Skip, 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, men om man kommer för nära deras bo störtdyker dom, vilket vi senare skulle få erfara.

Seglade sen över Gerlachefjorden till Nuemayerkanalen. Där dog vinden och det mulnade på. Det var tursamt att vinden dog, 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 pressa

Lindisfarne 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 skrovet 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 Brittiska Base A (1948-1962) där man framför allt sysslade med att mäta solfläckar och solens inverkan på jonsfären för att finna optimala radiofrekvenser. Detta var långt före satellittelefonernas tid. Men vi som fortfarande använder den abonnemangsfria kortvågstekniken har ju nytta av denna

tidiga forskning. Detta är dessutom världens sydligaste postkontor! Basen återöppnades 1996 och sommaren 2003-04 sändes 40000 vykort härifrån. I princip är det T-shirt försäljning och vykortförsäljning som finansierar museet som inte har några statliga stödpengar. De flesta vykortköparna kommer naturligtvis från kryssningsfartygen, vissa med över 300 passagerare, och det kommer åtskilliga per vecka, ibland flera per dag. Vi kom på kvällen och seglade vidare på förmiddagen därpå och hade turen att bara "trängas" med tre chartersegelbåtar. Basen har under flera år hållit koll på hur pingvinerna klarar all närgången publik. Ett



Fullt ös in i Lemaire

museet. Från Port Lockroy bjöds vi på en stark nordan som med full fart tog oss söder ut ner genom Peltier-kanalen till den mycket omtalade Lemaire-kanalen med sina branta bergväggar och faktiskt riktig smala sund, bara knappt hundra meter. Inne i kanalen gick det inte att segla. Vi hade bara revad stor och gjorde trots det 6-7 knop fram till kanalen, men väl där blev det kaotiska vindar från alla håll och däremellan vindstilla. Så det blev att rulla in och gå för motor genom den smala delen, där det lyckligtvis bara var några isberg som var lätta att undvika. Veckan innan



Issegling i kuling ner mot Lemaire sundet

område är avspärrat för turister som kontrollarea. Man har under åren inte märkt någon skillnad i uppfödning av ungar mellan de två områdena. Otroligt med tanke på hur nära pingvinbona man går för att komma in i

när Yaghan försökte passera kanalen var det fullt med is så dom och kryssningsfartygen fick vända.

Vi har naturligtvis läst "Vinterskepp", om Rolf och Deborahs övervintring

med Northern Light i Antarktis och deras lyriska beskrivning av området och då inte minst Lemaire-kanalen.



Hovgaarden där Northern Light övervintrade

Nu var vi på väg mot deras vinterkvarter vid Hovgaard Island, ett fullständigt fantastiskt område med mängder 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 mar-dröm detta kan vara för en navigatör. GPS fungerar bra, men öarna ligger inte precis där koordinaterna säger att dom skall befinna sig, så GPS 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 1,5–4m djup vid lågvatten, och med stora grundstötta isblock tråkade vi oss in i en skyddad vik utan is och i rimligt lä. På grund av att det blåste kuling ansåg vi att dingens hade det bättre i lä bakom akterspegeln 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 ding. Två av tre luftceller var utan luft. Under noggrann undersökning fann vi nio (!) mindre och större

hål strax över och under avbärrarlisten. Nu efteråt vet vi att leopardsälen är ökad för att ge sig på gummibåtar. Vi har till och med hört historier om angripna dingar med passagerare i!



Vår salskadade jolle är helt nödvändig för att hantera linor för landförtöjning

Man kan inte heller släpa dingan efter båten, leopardsälen jagar ju pingviner som är duktigt snabbare än 6-7 knop!

Utan dinga står man sig slätt vid förtöjningar, så nu var frågan vad vi skulle göra. Laga i detta klimat och hade vi material tillräckligt? Dingens reparations-sats 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 dingan vila på däck ett dygn innan vi vågade testa den. Med reducerat tryck och pumpen med i dingan hankade vi oss sen fram, och det fungerade trots att det nog fanns ytterligare något litet hål som läckte.

Vi blev kvar i ankarviken två nätter



*Lindisfarne ankrad vid Cuverville Island
med åsnepingviner i förgrunden*

på grund av intermezzot med dingan. Andra dagen dog vinden som tydligen tryckt ut isen som nu kom tillbaka. Vi befann oss snart fullständigt omgärdade av is, så det blev lite omständligt att lossa alla förtöjningstampar och sen finna en väg ut. Vi hade 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 kobbar, (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 kryssnings-skep-pens 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.

Annika & Björn, s/v Moon

Forts. i nästa nummer