

Flaskpost från Randivåg

Argentina och Chile januari - 5 februari 2015



Januari

Årets första dag hade en bra väderprognos för att fortsätta. Vi hade inte varit länge på Staten Island, men eftersom man skall ha tillstånd för att vara här, vilket vi inte hade, var det lämpligt att fortsätta. (Tillståndet söker man i Ushuaia dit vi ännu inte hade kommit.) Det var lite tankearbete för att hitta rätt avgångstid, först skulle vi över grundet vid inloppet till Puerto Hoppner, sen skulle vi komma i rätt tid för seglingen genom Le Maire sundet. Vi lyckades nästan få det rätt, vi tog i botten lite vid grundet och kom lite tidigt till Le Maire, vi fick lite motström i början. Men då det var helt platt vatten, inte en vindkåre och vi gick för motor, gjorde motströmmen inte så mycket. Speciellt som vi fick sällskap av



Här visar en delfin sina konster i Le Maire-sundet.

både hoppande delfiner och hoppande pingviner! Vinden tilltog fram på dagen och till slut hade vi ca 20m/s rakt emot. Vi ankrade i närmaste vik och det tog ytterliggare två dagar innan vi kunde tuffa in i Ushuaia, Argentinas sydligaste stad. Vi la oss vid bryggan som båtklubben AFASYN har. Här samlas charterbåtar med oss långseglare.



Klipphopparpingviner tar sig fort fram genom att simma och hoppa.

Charterbåtarna var av två slag, en del seglade runt Kap Horn och i den Chilenska skärgården och andra seglade till Antarktis. På klubben tyckte de att det var ovanligt få långseglare som besökt dem i år och vi kunde konstatera att det var fler charterbåtar än långseglare vid bryggan när vi var där.



Randivåg vid AFASYN-bryggan med Ushuaia i bakgrunden.

Ushuaia är en trevlig stad som ser ut lite som en vinterort i fjällen. Här bor ca 50 000 personer och här är många turister, en del kommer hit för att fortsätta med båt till Antarktis, andra för att se på omgivningarna. Här finns restauranger, butiker med det senaste modet och de senaste mobiltelefonerna, museer och turistfällor, allt i en skön blandning.

I Buenos Aires hade vi träffat Eduardo som arbetar i Ushuaia och vi tog kontakt med honom. Han visade oss staden och omgivningarna samt hjälpte oss att tanka diesel (med dunkar) och fylla gas.

Han och hans flickvän tog

hand om oss och när vi åkte fick vi några gåvor av dem, från Ushuaia, bland annat marmelad av bär från Calafatebusken. Det sägs att om man äter Calafatebären kommer man tillbaka till Patagonien. Vi får väl se.

I Ushuaia passade vi på att handla mat, utbudet är stort här. Då många fartyg och båtar seglar runt i området och ner till Antarktis finns många företag som specialiserar sig på bra produkter i stora mängder. Vi köpte bland annat 10 kg morötter, 20 kg apelsiner, 20 kg äpplen, 20 kg potatis, 20 kg lök, vin och mycket mer. Allt såg fint ut och vi hoppades det skulle hålla i flera månader.

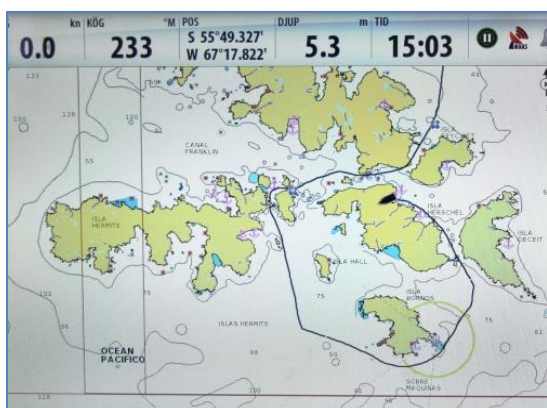


Apelsiner, morötter, potatis, lök och vin – mat för flera månader!



Den skyddade marinan i Puerto Williams där båtarna ligger förtöjda utanpå ett fartyg – Micalvi – som ligger på botten.

Den 21 januari seglade vi över till Puerto Williams i Chile och klarerade in. Det var fort och lätt gjort, vi fick tre månaders uppehållstillstånd och båten ett år. I både Chile och Argentina använder man ordet Puerto (hamn) både för en anlagd hamn och för en naturhamn. I Puerto Williams finns egentligen inte någon hamn, i varje fall inte för fartyg. Marinan Micalvi ligger i en skyddad vik och är väl det närmaste



Här syns vår väg runt Kap Horn den 26 januari.

hamn man kan komma. Några väderutsatta bryggor finns för marinens fartyg och det lastfartyg som kommer en gång per vecka.

Vi fortsatte nästan direkt ner mot Kap Horn, vädret var lugnt och vi fick en fin tur ner till de allra sydligaste öarna i Sydamerika. Från Puerto Williams är det 90 sjömil till ön Isla de Hornos, en stor del av vägen över öppet vatten. Den chilenska marinen (Armada) bestämmer vilka vägar som vi får segla och vilka vikar som är tillåtna för ankring. Som tur är tillät de fler ankringsvikar för några år sedan, så nu finns det flera säkra vikar att välja mellan. Innan man ger sig ut i chilenska vatten måste man ha tillstånd, en s.k. Zarpe, som man får av Armada. I dag är allt datoriserat så det räcker att

säga vart man vill segla och listan med tillåtna vattenvägar och ankringsplatser kommer ut på ett papper. De förhör sig också om hur mycket mat, vatten och diesel som finns ombord och vilken säkerhetsutrustning vi har. Vi måste ha tillräckligt för den resa vi skall göra. Armada gör inte besök ombord längre som de gjorde tidigare.

Vi seglade med god vind ner mot Wollastonöarna och efter två nattankringar var det så dags för seglingen runt Kap Horn. Vi visste vi skulle ha vinden med oss, mellan 10 och 15 m/s och regn. Det var den 26 januari och vi lämnade den skyddade ankringsviken och styrde ut i Drake Passage, vattnet som ligger mellan Sydamerika och Antarktis. Det kändes lite spännande att segla i de historiska vatten runt Kap Horn och lite speciellt att ropa



Sven-Gösta och Lisa med Kap Horn i bakgrunden

upp stationen. ”Cabo de Hornos, Cabo de Hornos, aqui velero Randivåg”. Det är inte var dag man pratar med Kap Horn! Vi fotograferade, filmade och försökte segla så bra det gick i de höga vågorna. ”Vill ni gå i land”, frågade killarna på Hornet. ”Nej tack”, sa vi, ”vi fortsätter till nästa ankringsvik”. Det går inte att ankra båten vid Kap Horn utan en får vara ombord när den andra går i land. Inget kul, tyckte vi, så vi fortsatte, ankrade i en skyddad vik längre fram och firade lite tillsammans med en fransk båt som också rundat ”Hornet”.



En Albatross cirklar runt båten med Kap Horn i bakgrunden.

Ön heter på spanska Isla Hornos och själva klippan Cabo de Hornos, dvs Kap Horn. Det var en holländsk expedition som fann seglingsrutten runt Horn år 1616 och de namngav ön efter sin hemstad Hoorn i Holland. När denna seglingsväg blev känd valde de stora segelfartygen denna väg runt Sydamerika i stället för genom Magellan sund (som varit känt sen 1520). Magellan sund är för smal för att de stora segelfartygen säkert skulle färdas där, det var säkrare att segla på havet. Magellan sund blev inte populär igen förrän i slutet av 1800-talet då

ångbåtarna tog över efter segelfartygen men när Panamakanalen invigdes 1914 innebar det slutet på fartygströmmen runt Sydamerika. I dag är det endast transporter till och från södra Sydamerika som går i Magellan sund – och så fritidsbåtar. Runt Kap Horn går numera endast turistbåtar, fritidsbåtar och kappseglingar.

Väl tillbaka i Puerto Williams la vi oss igen vid det berömda sjunkna fartyget *Micalvi* som utgör marina i Puerto Williams, tittade på den lilla byn (ca 2 000 invånare), besökte det fina Guisinde museet, vandrade i omgivningarna och utförde arbete på båten. Samt umgicks med andra besättningar förstås. Vi träffade bland annat den båt som tidigare hette *Searcher*, byggd av Alve Henricsson i Stenungsund som forskningsfartyg. Båten har också ägts av Ola Skinnarmo under namnet *Explorer of Sweden*. De nya ägarna från Nya Zeeland och Kanada fortsätter i samma anda och de gav sig iväg på ett uppdrag i den chilenska skärgården efter några dagar.

Båten heter i dag *Saoirse* (som är gaeliska) vilket uttalat låter ungefär som *Searcher* och betyder också ungefär det samma. De kunde inte registrera båten under namnet *Searcher*, det var redan upptaget, så de tog ett namn som låter så lika som möjligt.

Lisa och Sven-Gösta



Vår seglingsväg från Staten Island (Isla los Estados) till Ushuaia (Argentina) och Puerto Williams, Kap Horn och tillbaka till Puerto Williams (Chile). Denna seglingssträcka är knappt 400 sjömil.