

På långfärd med Lindisfarne

I chilenska Patagonien 10 februari – 30 april 2007

Att segla i den chilenska skärgården är inte helt lätt, framför allt inte från söder till norr. Den förhärskande vinden kommer norr-ifrån under hela året, med en viss vridning mot nordväst under sommaren. Klimatvariationen är relativt liten. Visst det är lite kallare under vintern, men både vind och nederbörd är tämligen konstant. Det blåser över 12 m/s sju dagar av tio och till detta kommer fallvindar (williwaws) från dom höga bergen på 20-30 m/s. Det regnar ofta och mycket, i snitt 15 mm per dag! Temperaturen ligger kring 10 grader på sommarhalvåret, något varmare på dagen, men klara nätter är det betydligt kallare. Vintertid är det några grader kallare, men sällan under noll någon längre tid, annat än längst i söder.

Skärgården börjar vid Kap Horn och sträcker sig ända upp till Puerto Montt, en sträcka som motsvaras av Malmö - Treleås, 850 sjömil. Från Puerto Montt upp till gränsen mot Peru är det ytterligare ca 1400 sjömil utan skärgård. Söder om en linje något norr om Puerto Montt och tvärs över Sydamerika ligger det enorma område som kallas Patagonien.

Namnet kan härledas tillbaka till de första europeiska upptäckarna, som i början av 1500-talet mötte de infödingar som bodde i denna ogästvänliga trakt. Patagon betyder "storfoting" vilket syftar på indianernas primitiva skodon av skinn med stoppning av mossa som gjorde fotavtrycken enormt stora. Urbefolkningen invandrade till denna sydliga del av Sydamerika ganska snart efter

senaste istiden, som tog slut för ca 15 000 år sen.

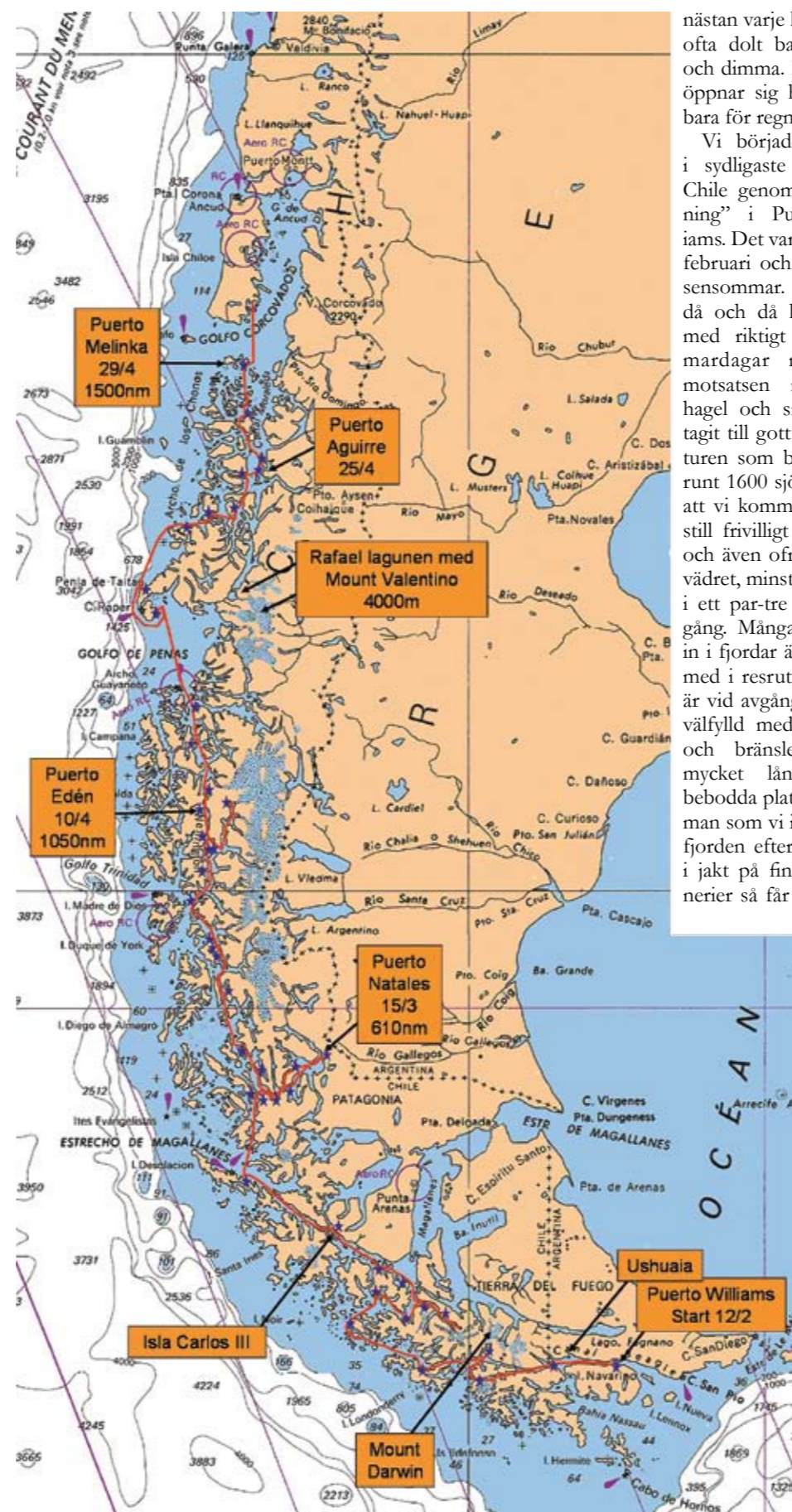
Sedan sjöfarande börjat upptäcka södra Sydamerika har många folkslag försvunnit, dels på grund av fientligheter mellan vita och indianer, dels för att indianerna inte var rustade för alla de sjukdomar som nybyggarna förde med sig. Väldigt få lämningar finns kvar efter dessa folk. De tre mest kända indianstammarna var Yamana (eller Yaghan), Ona och Alakaluf. Idag påstås inga individer finnas kvar från dessa ursprungliga indianstammar.

Naturen är delad i nord- sydlig riktning genom bergskedjan Anderna. Öster om Anderna, i Argentina, ligger det vidsträckt, vindpinade och torra stäpplandet som når ända till Atlankusten. Norr om argentinska Patagonien ligger det frodiga Pampas. På den västra sidan av Anderna, där regnet från lågtrycken västerifrån faller, är växtligheten mycket yppig. Närmast att likna vid regnskog och oftast lika ogenomtränglig. Träden har små blad och barrträd finns nästan inte alls. Det växer överallt utom på de mest vindutsatta platserna där kalberget kommer fram.

Där inte träden trivs tar mossor över i en sådan utsträckning att marken är helt täckt av tjocka, stora 1,5m höga kullar och tuvor av mjuk men hållfast vegetation.

Att det är svårt, nästan omöjligt att ta sig fram i denna täta växtlighet eller mossterräng behöver väl inte påpekas.

Det på en karta skärgårdslika landskapet är förvillande. Visst finns det en massa öar, men i och med bergskedjans närhet till kusten liknar den mest ett alplandskap. Topparna reser sig över tusen meter och är ofta täckta av glaciärer. Högsta topparna når sig 3 000 meter med ett undantag på 4 000 meter. Skärgården är alltså ett gytter av berg med fjordar, fjärdar och sund. Fantastiska scenerier öppnar sig bakom



nästan varje krök, tyvärr ofta dolt bakom moln och dimma. Men ibland öppnar sig himlen inte bara för regn och då...

Vi började vår resa i sydligaste änden av Chile genom "incheckning" i Puerto Williams. Det var i början av februari och alltså tidig sensommar. Vädret kan då och då klämma till med riktigt goa somardagar men även motsatsen med både hagel och snö. Vi har tagit till gott om tid för turen som beräknas bli runt 1600 sjömil. Vi vet att vi kommer att ligga still frivilligt då och då och även ofrivilligt pga. vädret, minst 3-4 gånger i ett par-tre dygn varje gång. Många avstickare in i fjordar är dessutom med i resrutten. Båten är vid avgången mycket välfylld med både mat och bränsle. Det är mycket långt mellan bebodda platser och går man som vi in i den ena fjorden efter den andra i jakt på fina naturscenerier så får man räkna

med att vara självförsörjande i minst 5-6 veckor till första påfyllningsstället.

Efter dom första dygnens försmak av vad som komma skulle av regn, motvind, 'choppig' sjö och dimma hade vi funderingar på om detta verkligen var så lockande trots allt. Väder- och vindväxlingarna tar på humöret och det där med att segla blir det inte mycket med. Vissa sträckor måste helt enkelt passeras snabbast möjligt när tillfälle bjuds, och då är det oftast järngenuan som gäller. Som väl är kompenseras en dags regnande av några få solglimtar, så fantastiska är vyerna.

En hel dags segling i solsken med vinden i ryggen förtränger lätt en hel veckas regnande! Under dessa tuffa och blöta förhållanden trixade vi oss upp till Magellans sund och därmed hade vi rundat ön Tierra del Fuego, eller Eldslandet, en ö som inom parentes är lika stor som Irland.

Under resan har vi stiftat bekantskap med en utmärkt segelbeskrivning som visar ankringsbara vikar och seglingsbara bergvägar mm. Den är skriven av ett italienskt seglande par som gjort Patagonien under åtta år. En enda gång har en segelbåt legat ankrad på vår utvalda plats, så trångt är det inte.



Ankringsplats över Coloane



Foto över ankringsviken taget vid krysset (se skiss nedan), mot nordost

Vi har varit inne i flera fjordar för närsynt titt på glaciärer och vid ett tillfälle fick vi skrämshicka då vi kom tillbaka till båten. Normalt när vi ankrar sätter vi en säkerhetskrok på ankarkättingen för att inte belasta ankarspelets broms och axel när draget blir stort i dom ofta förekommande fallvindarna. Men denna gång skulle vi ju bara iland en liten stund och det blåste inte särskilt mycket.

Det som hänt var att spelets broms släppt och all kätting löpt ut. Som tur var satt kättingen fastknopad med en tillräckligt stark tamp, och det var den hela båten nu hängde i! Visserligen utgjorde 60 m kätting en bra dämpare för vindkast, men ändå... Numera gäller inget 'ska-bara-resonemang'. Vi fick i alla fall en fin närtitt på två glaciärer i samma dalgång. Vi kunde jämföra med ett bara fem år gammalt fotografi i segelbeskrivningen och notera att isen dragit sig tillbaka över hundra meter. Tyvärr en iakttagelse som gäller flertalet glaciärer i området.

Magellans sund upptäcktes av spanska sjöfarande i början av 1500-talet, kaptenen var en portugis vid namn Fernandez Magellan. Vi som nu seglar i dessa vatten förvånas många gånger över namnen på både öar, sund och bergstoppar. Dom speglar den tid då upptäckarna letade farbara vatten och undersökte både flora och fauna. Från 1500 och fram till början av 1900-talet var det en livlig trafik av både äventyrare

och mer seriösa forskare. Namnsättningen hänger ofta kvar från dom första knapphändiga sjökorten som ritades av den som var först på plats. Namnen speglar alltså väldigt ofta vad det var för landsmän på det skepp som just då beskrev omgivningarna. Kap Horn till exempel kommer från en holländsk båt vars kapten kom från Hoorn i Holland. Den vattenvägen runt Sydamerika upptäcktes 100 år efter Magellans sund.

Vi kom ut nästan mitt i det 300 sjömil långa sundet och väderläget såg verkligen gynnsamt ut. När nordvästen är kraftig och strömmen går mot vinden blir Magellan ett rent helvete och vi har flera målande beskrivningar av folk som blivit liggande i många dagar i väntan på gångbara förutsättningar. Nu såg det alltså ut på prognoserna som om vi hade tur att vara på rätt plats vid rätt tid, så vi gick långa etapper och hann ända till sundets västra del utan annan störning än några kraftiga snöbyar första dagen, vindstilla och sol andra dagen. Tredje dagen går nog till historien, sol och medvind av lagom styrka för segling med fulla ställ en hel dag!



Knölval vid Isla Carlos

En av dagarna i Magellan belönades vi dessutom med fiskeuppvisning. Det var flera knölvalar som jagade ihop med sjölejon. Eller kanske var det så att sjölejonen åkte snålskjuts på valarnas jaktmetod och fick sig ett skrovsmål? Roligt såg det i alla fall ut med ett tiotal sjölejon som hoppar och skuttar runt en mäktigt stor val som vi bara ser ryggen och ibland stjärtfenan på. Magellan är ordentligt brett utom på ett ställe där Isla Carlos delar sundet i två smalare och därmed mer strömmande delar och det är här valarna jagar. Vi tog natthamn på ön och på morgonen hade vi två stora knölvalar i yttre delen av ankringsviken!

Vilka upplevelser och vilka vyer! Efter sol kommer regn, ja vi vet, och regnade gjorde det i en dryg vecka efter Magellan. Under tiden flyttade vi oss bit för bit närmare första samhället, Puerto Natales, en liten stad med runt 17 000 invånare. Vi tankade diesel, fyllde alla förråd med kött, färskas grönsaker och frukt. Läste mail på ett Internet-café. Att tvätta själv går ju bra med ständig tillgång på färskvatten, men hur i hela friden ska man få den torr? Vid inlämningen hos tvätteriet fyllde vi lätt fyra maskiner och fick tillbaka tvätten torr och fin. Allt lyckades vi hinna med på ganska precis 24 timmar. Puerto Natales

har inte någon bra hamn, men vi hade tur med en tvådygns lucka i vädersystemen, dvs. vindstilla och solsken.

Vi var nu framme i mitten av mars och hade avverkat 650 sjömil och ankrat på 18 platser. Alla väl skyddade och med bra ankarbotten. En enda gång har vi ankrat om för att få bra fäste. Siktet är nu inställt på fjordsystemet norrut och nästa samhälle ungefär 400 sjömil bort. Första veckan efter Puerto Natales blev framfarten näst intill noll. Efter att ha kommit tillbaka till det nord/sydgående fjordsystemet 40 sjömil från "inlandsstaden" Puerto Natales fastnade vi i fyra dygn på en liten ö tillsammans med tre fiskebåtar. Att ta sig norrut mot vinden var bara inte att tänka på. Tredje dagen lämnade en av fiskebåtarna sin plats men kom tillbaka efter två timmar! Efter denna blås- och regnperiod följde ett par dagar med riktigt hyfsat seglingsväder, även om det nästan alltid betyder kryss mot vind och vågor.

Det går inte någon nöd på oss vad gäller kyla. Vår båt är välutrustad med

*Lindisfarne är en Forgas 37.
Vikt 7,5 t (över 9 t utrustad).*

ordentlig uppvärmning och det betyder en hel del för trivselen, särskilt när regnet öser ned. Vi har också ett lätt applicerbart kapell över sittbrunnen som hjälper till att förstora båtens innervolym och där kan vi förtorka våra blöta regnkläder. Vidare har vi en sprayhood som i bakkant har en nedrullningsbar "vägg". Denna bildar ett litet "pilothouse" där vi sitter helt väderskyddade under gång. Endast rorsman är exponerad för väder och vind under segling.

På väg mot Puerto Edén, en liten by mer än 200 sjömil från annan bebyggelse, tog vi en avstickare in i en fjord, Seno Eyre, för att när-titta på en glaciär med tre kilometer bred front. Ännu en gång lyckades vi pricka in några högttrycksdagar med solglimtar och svag vind. Fantastisk upplevelse att gå riktigt nära en isfront på upp mot 50 meters höjd. Isen har så fantastiska färger och vattnet skiftar från slamgrått till turkos.

Tillbaka i nordgående riktning igen och den eviga motvinden. Efter högttryck kommer lågttryck, behöver man säga mer...



Glaciär Pio XI i Seno Ayre

Väl framme i Puerto Edén parkerade ett svagt högtryck över området och vi kunde njuta av flera dagars vindstilla. Dom dagliga regnskurarna har man lättare att tackla när det inte blåser. Vi var nu framme i mitten av april och vår hemsida fick några timmars uppdatering via satellitinternet som fanns att tillgå gratis i den sen några år nybyggda skolan. Tekniken tränger sig på även här ute i ödemarken.

Samhället har inte gator utan alla hus är hopbundna med gångbryggor och trappor av trä. Konstigt lite halkiga i den eviga blötan. Vi kunde räkna in sex små supermercados och två matserveringar, egentligen bara "normalhem" med något extrabord. Vi provade nästan alla butiker och åt på båda "restaurangerna".

Medan vi låg i viken kom fyra andra seglare, också på gång norrut, och det verkade vara något av ett rekord. En av dagarna kom också färjan som förser ön med färskvaror och det passade oss utmärkt. Frukt och grönt har en tendens att ta slut lite för fort, och vi har inte lärt oss än vad som håller sig länge så vi handlar när det finns tillfälle.

Strax efter att vi lämnat Puerto Edén och gick i de smala, starkt strömmande sunden norrut, fick vi en stor kelpruska i propellern. Kelpen var så stark att motorn knappt orkade dra runt propellern. Det gick inte heller att få ur backväxeln när vi försökt "backa loss" kelpen. Vi gick för motor utan segel på grund av motvind och kraftigt strömmande vatten. Dessutom hade vi hört ett lastfartyg varna på VHF att dom var på väg in i sundet där vi nu låg och drev,



Segling i Canal Errázuriz



Puerto Edén

så upp med seglen fort som tusan. Efter den adrenalinlickan och några slag lyckades vi ankra i lä för vind och ström. Nu vidtog ett komplicerat arbete med att i det kalla vattnet skära bort kelpen. Lyckligtvis hade vi förberett en tre meter stång på vilken vi skruvar en stor kniv avsedd att skära kelp från kättingen i samband med ankarupptagning. Denna kniv på stång, tillsammans med cyklop och dykarhuva på en energisk Annika liggande på magen i dinggen fixade problemet på en halv timme. Kelpen är så stark att det inte går att dra av den med handkraft, så ett successivt avverkande med kniv var enda lösningen. Vi hade läst om hur eländigt besvärlig kelp kan vara, framför allt i samband med ankring. Vår erfarenhet fram till denna händelse var att den snarare är till hjälp då den markerar grundområden i dessa ofta dåligt sjömätta områden.

Nu var propellerkelpen av en för oss ny sort som vi inte sett längre söderut. Den kelp som vi ser som en vän liknar mest en lång bladranka som visserligen kan bli över 30 meter lång och har blad stora som dasslock, medan denna nya sort ser ut som en 30-armed bläckfisk med superstarka, fingertjocka armar på upp till 3 meters längd.



Kelp i propellern

Från starten i Puerto Williams till första längre och nästan alltid tuffa havspassagen Golfo de Penas har man avverkat lite mer än hälften av raka sträckan till Puerto Montt, men 3/4 av den verkliga sträckan, därför känns det efter "Pinan" som om bara upploppet är kvar. 100 sjömil norr om Puerto Edén är man framme vid Golfo de Penas, en stor bukt som i norr begränsas av en stor halvö som tvingar ut all fartygs- trafik i havet. Kortaste sträckan över är ca 50 sjömil, men för att komma runt halvön och in i fjordsystemet

får man räkna med nästan det tredubbla. Framme vid avstampet för "Pinan" hade vi en riktigt bra väderprognos för passagen. I verkligheten blir det sällan den vindstyrka som prognosen säger utan gärna lite mer. Riktningen kan man inte heller lita på, särskilt när man rör sig så kustnära som vi gör. Dyrning, vind, närhet till en brant kust och ström i dessa vatten skapar dessutom en sjö som mest kan liknas vid ett segla i en tvättmaskin. Vårt försök att komma väster om halvön misslyckades med 20 grader, så vi fortsatte in i lä bakom halvön och ankrade i en bra vik för att tidigt dan därpå passa på innan eftermiddagsvinden blev för stark igen för ta oss runt. Ankringsmanövern fick göras i kolmörker. Solen går ner vid 18-tiden och utan måne eller stjärnor blir det verkligen becksvalt. Räddningen heter radar och valgjorda ankringsskisser. Fjärde dagen då vi var i skydd från Stilla Havets mäktiga dyrning från sydväst, fick vi höra om en jordbävning som drabbat fjorden Aysén och samhället vi var på väg till. Uppgifterna var knapphändiga men vi kunde senare konstatera att när det hände var vi ca 100 sjömil därifrån ute på fria havet och där märkte vi ingenting. Vårt behov av diesel började bli akut och vi hade räknat med att besöka denna fjord där det finns flera större samhällen med förnödenheter. Våra visum var också i behov av förlängning och det hade vi också tänkt fixa där, men vad gör vi nu då? Rapporterna om skador som kom efter några dagar gjorde att vi bestämde oss för att istället försöka få bränsle på en ö utanför den berörda fjorden.

Puerto Aguirre är ett liten by med dryga 1 000 invånare och precis som Puerto Edén ett riktigt ruckel-samhälle. Även här fanns flera super-mercados, så frukt och grönt var lätt att få, men diesel – nix!

På vår knappa spanska lyckades vi dock fråga oss fram och lättningen var stor då vi fick köpa några dunkar diesel från en transportbåt. Några dunkar blev till slut drygt 120 liter så humöret steg flera grader, och inte fick vi betala något överpris heller. Vårt 90-dagars visum är som sagt nu på väg att gå ut och i Puerto Aguirre kan inte det förlängas. Nästa möjliga ställe är Castro som ligger på den stora ön Chiloe, ytterligare 150 sjömil norrut. Till saken hör att ryktet säger att det kostar nästan en tusenlapp att förlänga, men det är gratis om man passerar gränsen och får en ny stämpel i passet. Argentina ligger ju nära och det är lätt att ta bussen dit från både

Chacabuco och Puerto Montt. Vi kommer inte att hinna till Puerto Montt innan tiden gått ut och därför var planen att detta skulle göras i från Chacabuco som alltså ligger i den jordbävningdrabbade fjorden Aysén. Nu sitter vi där vi sitter och har en bit kvar till huvudstaden Castro på ön Chiloe där vi nog är dagen innan våra visum går ut, den 10 maj. Man är lite slav under alla formaliteter.

Apropå formaliteter, Chiles marina militär har ansvar för sjösäkerheten och naturligtvis bevakning. Detta innebär bland annat ett ständigt rapportering om position och tillstånd ombord. Detta låter förfärligt, men är mycket enkelt om man har mail ombord. Vi sänder samma mail, med ny position förstås, där vi talar om att allt är ok varje dag vi förflyttar oss.

I de 44 natthamnar vi använt har vi legat ensamma i 40. Under tre månaders färd har vi sett 30-talet andra båtar, fiskebåtar, lastfartyg och segelbåtar inräknade. Norr om Golfo de Penas ökar mängden båtar, här är det gott om fiskodlingar och fiskebåtar. Det finns dessutom flera små samhällen ute i skärgården, en klar skillnad mot ödemarken i söder. Djurlivet har hela sträckan varit förvånansvärt begränsat. Att fiska från båten har inte fungerat alls, dom som försökt har bara fått albatross och annan sjöfågel på kroken! Vi har dock sett åtskilligt med sjölejon, delfiner, skarvar, trutar, albatrosser, några magellanpingviner, knölval, fenval, späckhuggare, havsutter, pelikaner, kolibri samt vid två tillfällen kondor. Vandringsalbatross och kondor har ungefär samma vingbredd och är verkligen mäktiga att se röra sig så fantastiskt i luften. Bägge rör sällan vingarna, utan utnyttjar luftströmmarna fast med helt olika tekniker och förutsättningar.

Vi har inte berört det här med tidvattnet, helt enkelt för att det inte är mycket att skriva om. Skillnaden mellan maximum och minimum är bara strax över två meter söder om Chiloe och det ställer inte till några problem. Tidvattnet när kusten från väst och trycker in i fjordarna och då huvudriktningen på kusten är nord-syd blir strömriktningen i nord-sydgående fjordar beroende av hög- och lågtryck i kombination med vind. Vi har gett upp försöken att begripa när vi borde ha motström och ändå lyckats gå på medström för det mesta...

Denna berättelse slutar söder om ön Chiloe. Vi har haft tre fantastiska månader i detta fascinerande område. Vi umgås med tanken att efter visum-fixningen gå tillbaka 250 sjömil söderut för att besöka ytterligare en spektakulär glaciär, Rafael, som rinner ner från sin 4 000 meter höga topp. Om nu inte vädret gör att vi kommer på andra tankar, vi har haft sol i flera dagar nu.



April 2007
Annika & Björn

Resebrev från Rosalinda

Hej allihopa, här kommer en hälsning från St Martin. Vistelsen på Martinique blev kortare detta år, då vi beslutade oss för att segla norrut. Från St Anne seglade vi till St Pierre, som ligger på Martiniques nordvästkust. St Pierre ligger mycket vackert vid foten av vulkanen Mont Pelé, och staden var fram till 1902 Martiniques huvudstad och en stor utskippningshamn av bl.a socker och rom.

År 1902 hade vulkanen ett våldsam utbrott, som ödelade hela stan med omgivning. En överlevande - en internerad fånge inom läs och bom. F.d. fången blev senare berömd och turnerade runt i världen och visades upp som den "store överlevaren". Ett femtontal fartyg som låg ankrade fattade eld och sjönk i samband med utbrottet. Idag är det ett museum på plats, som beskriver katastrofen.

Till nästa ö, Dominica, är det en dryg dagssegling. Dominica är nog en av vackraste och mest bevarad av öarna om man gillar regnskog, vandra i bergen, uppleva svalkande vattenfall och bada i varma källor. Dessutom en fantastisk fauna med ett stort utbud av alla tropiska frukter man kan tänka sig. Vi stannade dock bara övernatt och sparade utflykterna till ett annat år.

Nästa dag kom vi till franska

domäner igen, ögruppen Iles de Sain-tes, som hör till Guadelope. Huvudön är bebyggd med mycket pittoreska och exklusiva byggnader. Även priserna ligger på en "allsvensk" nivå, två små öl 100 SEK. Vi låg ankrade utanför en närliggande ö. Här bodde bl.a en stor sköldpadda, som simmade runt bland båtarna och vi tror att när hon dök så kollade hon att ankarna var riktigt nergrävda.

Efter några dar seglade vi norrut utefter Guadelopes västsida till DesHayes. Byn är väl inte så mycket att orda om



annat än att det är turistiskt och mycket båtar, som ankrar för en natt eller två, på färd norr eller sydvart.

Därefter blev det ett dygns segling, den bästa vi upplevt på länge till St Martin. Under segel passerade vi Montserrat, som är en aktiv vulkan. Vi såg några mörka rökpuffar, som steg upp från vulkanens topp. Så det är att rekommendera att passera ön på lovartsidan, annars är det stor risk att seglen blir fulla av sotigt nedfall.

Vi hade tänkt stanna till på St Barts,

den gamla svenskon, som såldes tillbaka billigt till Frankrike år 1878. Men då det inte hunnit dagas, så passerade vi. Tidigare har vi besökt ön, där vi svenskar kan känna historiens vingslag. Utanför museet sitter ett gammalt sjökort, med nollmeridianen genom Stockholm. Där finns en trevlig liten bar som heter le Select. Utanför den hänger en skylt där det står SYSTEMBOLAGET. Inne på baren hänger foton på vår kungafamilj. I dag är ön ett exklusivt tillhåll för folk med guldbyxor.

St Martin är både fransk och holländsk. På 1700-talet så ledsnade man på att kriga om ön. Man löste gränsfrågan på ett praktiskt sätt:

En fransman och en holländare skulle vandra från var sin ände på ön tills de möttes. Där skulle gränsen dras. Fransosen, som startade från norr fick en flaska vin som färdkost och holländaren, som startade syd mot norr utrustades med en flaska genever. Genevern och bergen gjorde att holländaren var tvungen att vila ofta, så när mötet skedde så hade fransosen tillbringat en mycket längre vandring. Så den franska sidan är idag den största delen.

Idag är St Martin, som är mindre än Färö, dels Västindiens största båtmetropol, dels en mycket besökt turistö. Hundra tusen invånare och mer än en miljon besökare årligen. Valutan är både US\$ och Euro. De flesta affärer likställer valutorna, så för vår del så tjänar vi 30% genom att betala med dollar. Nu går Heinekenregattan av stapeln. Det är den största attraktionen på ön. Det är mer än 250 startande båtar i olika storleksklasser. Och de största båtarna är verkligen stora. När de ligger

ankrade på kvällen så är de tvungna att ha röda topplanternor, som varning till flyget. Masthöjd mer än 25 meter. Så det är mycket "ös", så mycket man orkar och förmår, men naturligtvis även tid för ett sunt leverne.

Klimatet häruppe är betydligt svalare än nere på Trinidad så kanske passar det oss nordbor lite bättre. På kvällarna kan det t.o.m. kännas lite burrigt i vinden.

Många hälsningar
Janne o Inger