

S/Y Goldie Mälaren 2023 – Moottorin makeavesihuuhtelu

Kesän kohteeksi valikoitui loppujenlopuksi Mälaren ja kartat laitettiin tilaukseen kesäkuussa ja selvittely satamista aloitettiin samalla.

Kesäloma alkoi 3.7. ja tarkoitus oli lähteä matkaan heti maanantaina, mutta jouduimme odottelemaan, koska tuuli oli kova ja Kihdillä vastainen. Viimein pääsimme matkaan keskiviikkona 5.7 ja suuntasimme Mellan Tällholmiin. Torstaina oli tarkoitus lähteä Kihtiä ylittämään, mutta saimme Monopolin ”palaa lähtöruutuun” -kortin. Totesimme ennen Kihdille lähtöä, että Ahvenanmaan kartat olivat unohtuneet kotiin (luultiin, että ne olivat jo veneessä, mutta eivät olleet). Joten päivän aikana tuli purjehdittua 30 nm (Tällholm – Stormälö – Tällholm) ja onneksi pääsimme purjeilla.

7.7. Mellan Tällholm – Sottunga 36 mn

Perjantaiamuna pääsimme matkaan ja ylitimme Kihdin 6...7+ m/s tuulessa tiukalla kulmalla ja vähän pomppuisella kelillä. Saavuimme Sottungaan hyvissä ajoin, joten satamassa oli hyvin tilaa, mutta pian satama oli täynnä. Alkujaan suunnittelimme Bänö Ön Luonnon satamaa, mutta tuuli kiersi yön aikana niin, että päätettiin jäädä Sottungan vierasvenesatamaan.

8.7. Sottunga – Rödhamn 21 nm

Kevyessä tuulessa lähdimme kohti Rödhamnia luoteis-/pohjoistuudessa ja matka vauhti ei ollut päätä huimaavaa. Ledfrården eteläpäähän kapeassa salmessa olimme sitten Silja Linen kanssa samaan aikaan, joten siinä tuli kiire laittaa keulapurje rullalle ja kiirehtiä moottorilla vastatuuleen alta pois.

Rödhamnissa ei ollut vielä siihen aikaan paljon veneitä, joten pääsimme s/y Euforian (PVK) kanssa vierekkäin etelälaituriin. Aina kun olemme olleet Rödhamnissa (ne kaksi kertaa), niin siellä on ollut joku PVK:n vene.

9.7. Rödhamn – Gräddö 36 nm

Sää ennusteen perusteella tuulet tulisivat olemaan n. 6 m/s pohjoisesta, joten pääsimme matkaan aamulla varhain ja vauhti oli hyvä. Puolessavälissä tuuli rupesi sitten voimistumaan ja oli 8+ ja keli tuli pomppuiseksi ja vesi roiskuun, niin että sortsien takapuolet olivat märät. Saavuimme sopivasti satamaan ja saimme paikan melko täydestä satamasta, joka oli hetken kuluttua ihan täynnä. Täydensimme ruokavarastoja Gräddön ICA:sta ja kävimme ”allihop” saunassa.

10.7. Gräddö – Sjölbottna norra östra viken 17 nm

Kevyessä kaakkoistuulella suuntasimme seuraavaksi Sjölbottnan yhteen luonnonsatamaan, jossa ei ollut paljon veneitä. Rannassa oli syvyyttä hyvin, mutta kallio oli aika jyrkkä. Paikassa oli ”Skärgårdmaja” eli wc ja roskapiste.



Kuva 1 - Tilaa on vielä

11.7. Sjölbottna – Fjäderholmarna 24 nm

Seuraava etappi oli Fjäderholmarna eli ”Kunliga Djurgården”, mutta kuninkaallisesta eläintarhasta ei ollut tietoaakaan. Paikka oli Tukholmalaisten ajanviettopaikka ja ihmisiä oli todella paljon satama-alueella koko ajan jonottamassa vesibusseihin. Vierasesatamassa ei ollut ruuhkaa. Yön saimme kuitenkin nukuttua hyvin kun kaikki olivat palanneet mantereelle ja vesibussiliikenne loppui. Satama maksu oli 300 SEK (sähkö, wc ja suihkut). Tosin lähin vessa oli kaikkien käytössä. Saaren pääsi kiertämään puistopolkua pitkin.



Kuva 2- Urbaania meininkiä vierasvenesataman tuntumassa

12.7. Fjäderholmarna – Rastaholm 20 nm – Kanavan kautta Mälarenille

Keskiviikkona sitten lähdimme Mälarenille. Danviks kanaalissa on Danviksbron – silta jonka avaamista meidän piti odottaa (alituskorkeus 11 m). Menimme kanavaan odottamaan, mutta siellä ei ollut kiinnityspisteitä, mutta meidän edellä odottavan saksalaisen veneen rouva tuli ottamaan meidän köydet ylhäällä olevien pollareiden/kaiteen ympäri. Saksalaiset olivat turvaporkaiden kohdalla, josta pääsi maihin. Muualta ei päässyt eli kannattaa laittaa vene portaiden kohdalle tai sitten odottaa sillan aukeamista kanavan ulkopuolella, jota suositelen.



Kuva 3 - Danviksbron avauksen odottamista. Avataan tasatunnein.

Kanavassa oli jatkuvasti aaltoja runsaan vesibussiliikenteen takia kanavassa ja lahdessa. Joku englantilainen kyseli, mikä lippu meillä on veneessä kun odottelimme sillan avautumista.

Seuraavaksi oli vuorossa Hammarby-slussen (sulku), jonka yhteydessä on myös avattava silta. Sillan ja sulun avaamista odottelimme odotuslaiturissa juuri ennen siltaa. Sulussa roikkui köysiä joista pidettiin kiinni kun odotettiin veden nousemista Mälaren tasolle.



Kuva 4 - Odotusta sululle



Kuva 5 - Nousu Mälaren tasolle. 60 cm nousu.

Sulun jälkeen ei ollut muita siltoja meidän veneelle ennen seuraavaa satamaa, joiden avaamista olisi pitänyt odottaa, koska voimme mennä 14 m sillan ali. Liljeholmsbronin alitus korkeus on 14.7 m, joten isommalla paatilla joutuu odottelemaan sen avautumista.



Kuva 6 - Liljeholmsbron, 14,5 m

Alkuperäinen suunnitelma oli tehdä lyhyt matka Jungfrusundin vierasvenesatamaan, mutta satamassa olisi ollut voimakas sivutuuli, joten päätimme jatkaa Rastaholmiin asti (SSS:n satamaan), josta löysimme paikan keula tuuleen. Vieraspaiikat olivat melko täynnä siinä vaiheessa. Rastaholmissa oli vanha "klubirakennus", jossa oli todella hieno "lobby" hienoilla klubisohvakalustoilla ja ravintola. WC ja suihkut olivat ihan ok ja satamamaksu oli 350 SEK.



Kuva 7 - SSS:n "klubirakennus"



Kuva 8 - Rastaholmin vierraslaituri (poijupaikat ja kylki parkki)

13.7. Rastaholm – Bryggholms Gården 26 nm

Aamulla tuuli oli vaihtanut suunnan länteen ja maininkia pukkasi satamaan keikuttaen venettä vähän.

Matka jatkuin septin tyhjennyksen jälkeen kohti Bryggholms Gårdenin vierasvenesatamaa kohtalaisessa tuulessa lännestä ja välillä piti vähän kryssiä ja pienen matkan menimme moottorilla vastatuuleen.

Bryggholms Gårdenissa saimme tietää, että maksuvaihtoehdot ovat Swiss, joka on vain ruotsalaisille tai käteinen. Emme ole koskaan aikaisemmin tarvinneet käteistä Ruotsin matkoillamme ja tällä kertaa olimme unohtaneet Ruotsin kruunut kotiin. Sataman pitäjä ehdotti, että voimmeko maksaa PayPalilla, joka oli meille ok, mutta jostakin syystä maksu ei onnistunut. Oma pankki sanoi että ei ole kortista johtuva ongelma ja PayPal sanoi, että ongelma on pankissa. Emme saaneet suoritettua maksua illan aikana, mutta lupasin maksaa tilisiirrolla jos PayPal ei toimisi paikassa jossa on hyvä mobiilikenttä. Maksun sain suoritettua myöhemmin, eli todennäköisesti varmistus ei mennyt läpi huonon kentän takia. Satamamaksu oli 160 SEK ja siitit vesivessat ja suihkut, mutta vene piti laittaa ankkurilla. Tosin olisi voinut laittaa myös kylkiparkkiin, koska olimme ainoa vene satamassa. Muita palveluita ei testattu kun maksukortti ei kelvannut (Saunalautta rannassa ja jonkinlainen kahvila).



Kuva 9 – Ruotsissa kaikissa satamissa ei ole ruuhkaa

14.7. Bryggholms Gården – Västerås – Sundbyholm 34 nm

Alkuperäinen suunnitelma oli mennä Enköpingiin, mutta ennen sitä piti soittaa satamamestarille (puh. 0171-62 75 79) ja tiedustella vedenkorkeutta satamassa. Satamamestarin vastaus kuulosti epävarmalta, että vettä on 2 m ja paikkoja olisi vain kaksi kappaletta johon voisimme mennä. Päätimme, että ei mennä Enköpingiin vaan Västeråsiin.

Västeråsin matkan varrella on Hjulstabron, joka avataan tasatunnein. Sillalle oli n. tunnin matka ja lähdimme ajelemaan kohti siltaa. Meille meinasi tulla kiire sillan avaukseen ja laitoimme vähän lisää vauhtia loppumatkasta, jotta olisimme sillalla ennen tasaa. Sillalla ihmettelimme muiden veneiden kanssa, kun silta ei auennutkaan tasalta klo 12 ja oletimme että joku meitä aikaisemmin tullut vene olisi tilannut avauksen. Sitten tarkistin omia muistiinpanoja ja siellä se oli, että siltaa ei avata klo 12, joten odottelimme tunnin verran klo 13 avausta. Nautimme kahvit ja pullaa siinä odotellessamme. Veneelle ei ollut kiinnityspaikkoja. Soitin ennen klo 13 varmuudeksi, että onko joku jo tilannut sillan avauksen. Klo 13 sillalle tuli myös rahtialus, jonka vanavedessä menimme.



Kuva 10 - Hjulstabron

Vaihtelevissa tuuliolosuhteissa matkasimme kohti Västeråsia ja pääsimme sitten lopulta perille ja saimme kuulla laiturin päässä olevalta veneiltä, että muihin paikkoihin ei pääse alhaisen veden takia. Kokeilimme paikkaan nro 14 johon pääsimme mutaa kyntäen laituriin. Sitten kävin kysymässä onko paikka vapaa, koska laiturin kaikki paikat olivat "Docspotin punaisia" eikä missään ollut mitään lappuja mitkä paikat ovat vapaita. Kävin satamatoimistossa kyselemässä asiaa ja tietenkin paikka nro 14 oli varattu. Joten jouduimme lähtemään. Kun perutimme paikasta mutaa kyntäen, niin tietenkin löysimme jonkun poijupainon kölillä (klonk). Sitten vaan mutaa kyntäen sitä kiertämään ja pääsimme lopulta selville vesille ja päätimme sitten jatkaa matkaa Sundbyholmiin, joka on n. 10 nm päässä. Sinä päivänä Docspotissa 1.8 m syvyyksellä olisi voinut varata minkä tahansa paikan Västeråsin laiturista.

Matkasimme auringonpaisteessa ja tiukassa tuulikulmassa ja pääsimme Sundbyholmiin ja löysimme vieraspaikat uloimman laiturin ulkopuolelta. Ravintolassa maksettiin satamamaksu, jossa oli todella paljon ihmisiä syömässä ja kuuntelemassa terassin elävää musiikkia. Pitkän jonotuksen jälkeen sain kuulla, että laituri paikan numero piti tietää, niin ei muuta kuin veneelle ja takaisin. Lisäksi sähkö oli "full booked" ja jakosovitinta ei saanut käyttää. Satama maksu 250 SEK ja suihku tiloissa oli myös sauna, jota ei nyt ehditty testaamaan, koska oli jo ilta ja hääpäivän pihvit piti paistaa pitkän päivän

päätteeksi. Ruotsalaisilla oli hyvät bileet laiturilla, koska oli perjantai. Olisihan sitä voinut hääpäivän viettää myös toisella tavalla.

Linnan puistoon ei päässyt koska siellä oli lauantaina Gyllende Tidenin (sommartiden hej hej ...) keikka.



Kuva 11- Sundsbyholm Slott



Kuva 12 - Punaiselle matolle pääsee harvoin.



Kuva 13- Gyllende Tidenin esiintymislava linnan pihalla

15.7. Sundbyholm – Strängnäs 17 nm

Emme jääneet kuuntelemaan Gyllende Tidenin keikkaa backstagen puolelta laiturissa vaan jatkoimme matkaa Strängnäsiin, jossa sitten olimme kaksi yötä. Laituri oli torin laidassa ja koska oli lauantai, niin lähimmän baarin tiskijukka/esiintyjän ohjelma kuului hyvin kannelle. Rannan melkein jokaisessa ravintolassa oli elävää musiikkia.



Kuva 14- Venepaikat torin reunalla



Kuva 15- Lauantain musiikkiviihdettä

Täydensimme taas ruokavarastoja ja tutustuimme pieneen idylliseen kaupunkiin. Caffè Grassgårdenissa oli todella hyvät smörgåsit, jotka tarjottiin vanhoista Arabian lautasilta. Läheisen pizzerian pizzakin oli kelvollista.



Kuva 16- Caffè Grassgården



Kuva 17 - Strängnäsins kirkko ja vanhoja puutaloja

Docspotin tietojen perusteella ei kannata luoda käsitystä kuinka paljon veneitä satamassa on, koska sitä käytettiin vain ennakkovaraukseen ja varattuihin paikkoihin laitettiin lappu laiturilla.

17.7. Strängnäs – Mariefred 18 nm

Septin tyhjennyksen jälkeen menimme klo 9 sillan avaukseen Strängnäsissä (Tosteröbron, jonka avaus pitää tilata) ja siitä moottoriajolla seuraavalle sillalle (Stallarholsbron) kapeata salmea pitkin (n. 5 nm).



Kuva 18- Tosteröbron Strängnäsissä

Sitten ajoimme vähän purjeilla ja sitten loppumatka moottorilla kovaan vastatuuleen sateen saattamana. Mariefrediin sai varattua paikan SMS:llä ja satamamestari oli henkilökohtaisesti ottamassa vastaan, hyvä palvelu. Satamassa oli illallakin vielä vapaita paikkoja.

Mariefredissä täydensimme varastoja Systembolagetista, jossa kaikki on paljon halvempaa kuin Suomessa. Kiva pieni vanha kaupunki, jossa kaikki oli lähellä. Satamamaksu oli 300 SEK (wc ja suihku). Paikallista "fika"-paikkaa emme pääset testaamaan, koska joimme kahvit veneessä odotellessa sateen loppumista.



Kuva 19- Mälarenin luoto



Kuva 20 – Mariefredin Vierasvenesatama



Kuva 21 - Gripsholm Slott vierasvenesatamaa vastapäätä



Kuva 22- Mariefredin kirkko



Kuva 23 - Taloja 1700 luvulta



Kuva 24 -Kahvila joka olisi pitänyt testata

18.7. Mariefred – Södertälje 20 nm

Myötätuulella jatkoimme aamulla kohti Södertäljen klo 15 sulutusta ja matkaan varasimme reilusti aikaa. Olimme n. 4 h kuluttua sululla hyvän matkavauhdin takia, joten 1 h jäi aikaa odotteluun, jonka olimme varanneet puskuriksi.



Kuva 25 - Tässä kohtaa pitää varmaan purjeet ottaa viimeistään pois

Mälarbronin avaamista meidän ei tarvinnut odottaa, koska alitus oli 15 m.



Kuva 26 – Mälarbron, 15 m

Sulutusmaksu oli mahdollista maksaa odotuslaiturin automaatissa, jossa pitää vaan aloittaa maksaminen ja järjestelmä pyytää puhelinnumeroa tai sähköpostia kuittia varten. Sulutuksen voi maksaa myös lähimaksulla sulussa.



Kuva 27- Sulutusta odottelemassa. Laiturilla automaatti sulutuksen maksamiseksi

Maksun kerääjä ei edes katsonut meidän puhelinta vaan puhelimen vilautus riitti. Sulutus maksoi 220 SEK.



Kuva 28- Laskeutuminen takaisin meren pinnalle

Södertäljen vierasvenesatamassa oli todella paljon tilaa.



Kuva 29- Vierasvenesatama liikenneyhteyksien läheisyydessä (bussit ja junat)

Satamamestari oli humalassa, mutta pystyi kuitenkin kytkemään meille sähkön, joka oli koodin takana tolpassa. Kävimme katsomassa keskustaa ja täydensimme taas ruokavarastoja. Kun menimme nukkumaan, niin joku ”maailmanlopun juna” meni ohi ja piti kauheata meteliä. Onneksi niitä junia meni vain kaksi ja saimme nukkua rauhassa yön. Satamamaksu oli 300 SEK (wc, suihkut ja sähkö).

19.7. Södertälje – Fifång norra laden luonnonsatama 22 nm

Septiä ei voinut tyhjentää Södertäljessä, koska sen käyttökytkimet olivat jossakin piilossa ja aamulla satamahenkilöstö ei ollut paikalla, mutta laitoimme tankin täyteen dieseliä. Tiukassa tuulikulmassa jatkoimme matkaa ja ennen Fifångia ajoimme moottorilla reippaaseen 8+ m/s vastatuuleen sateen uhatessa, mutta onneksi sateet menivät edestä ja takaa ohi. Fifångissa saimme hyvän rantautumispaikan ja vietimme siellä kaksi yötä 28 muun veneen kanssa.



Kuva 30 - Saimme olla ihan rauhassa meidän rantautumispaikassa



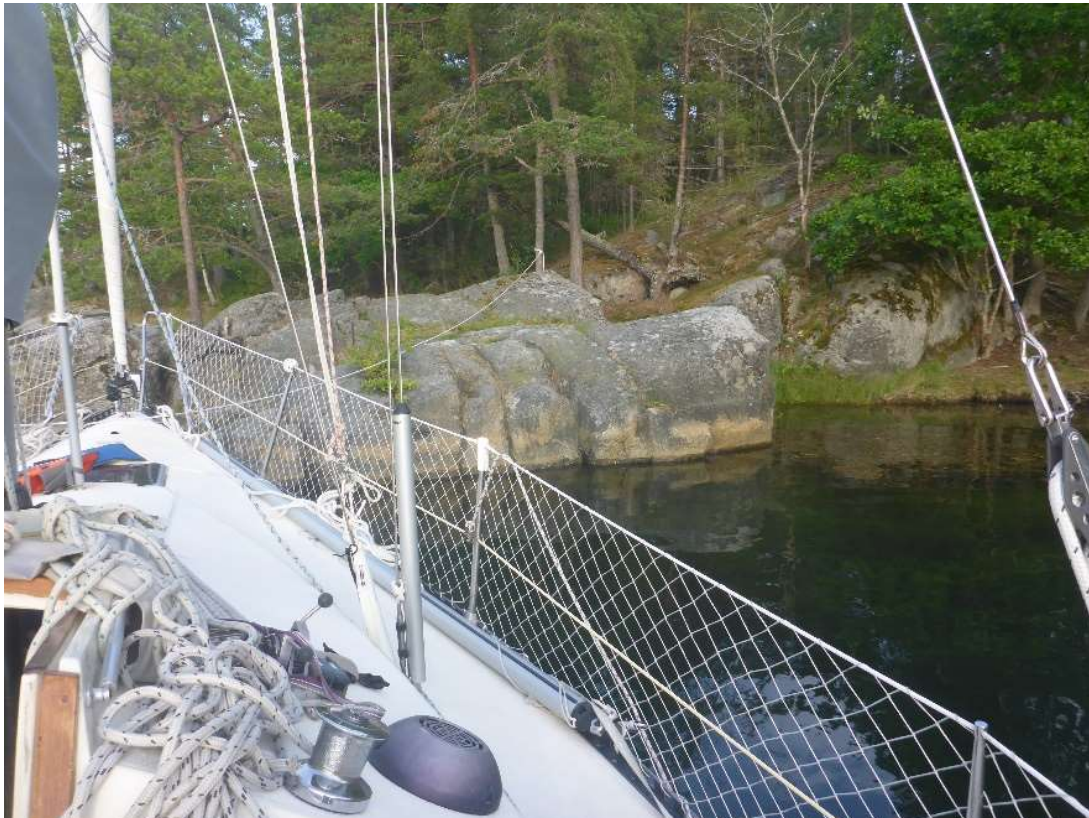
Kuva 31- Fifång oli suosittu lahti

21.7. Fifång – Nynäshamn 17 nm

Aluksi tiukassa kulmassa ja loppumatka myötätuulella ja auringon paisteessa pääsimme Nynäshamniin ja septin tyhjennyksen jälkeen aisapaikalle keula tuuleen. Kun kävimme kaupungilla, niin sillä aikaan saksalainen varmaan 36...40 jalkainen purjeverne tuli väkisin meidän kanssa samaan aisaväliin vaikka se näytti selvästi olevan liian kapea ja sitä se olikin. Vapaita satamapaikkoja kylläkin oli muuallakin. No sitten oli fendarit tosi puristuksessa ja seuraavana aamuna vene ei sitten liikkunut mihinkään edes moottorilla. Pienen jumppauksen ja saksalaisten veneen siirtämisen jälkeen vene saatiin lopulta ahtaasta paikasta ulos ja jatkoimme matkaa.

22.7. Nynäshamn – Björnö luonnonsatama 30 nm

Kun olimme saaneet veneen irti saksalaisten puristuksesta, niin matka jatkuin reippaassa myötätuulessa kohti Björnön luonnonsatamaa, jossa olemme olleet joskus aikaisemminkin. Nyt lahdessa oli runsaasti veneitä ja Bavaria -veneestä tuli hyvä vinkki rantautumispaikasta, joka oli todella hyvä paikka jopa isommalle veneelle ja lisäksi ilta-aurinko paistoi siihen hyvin. Illalla pienessä ja suojaisessa lahdessa oli 12 venettä. Alueelta löytyy myös kaksi Skrägårdstiffelsen ylläpitämää leirintäaluetta nuotiopaikkoineen, mutta niiden vessat olivat koodin takana (ainakin sen toisen jossa kävin koiran kanssa lenkillä). Ennen Björnön lahtea näimme septin tyhjennyspaikan Kalvholmarna saarten välissä, jossa on myös rantautumispaikkoja, mutta sen ohi kulkee paljon veneitä.



Kuva 32 - Luonnon laituria vähän isommallekin veneelle

23.7 Björnö – Själbottna luonnonsatama 25 nm

Matka jatkui kohti Själbottnaa reippaassa myötätuulessa Själbottnaan, jossa olimme tulomatalla. Nyt lahdessa oli paljon veneitä, mutta mahduimme hyvin mukaan. Skrägårdmajan wc oli tupaten täynnä, joten sen palveluksia ei voinut käyttää, joten niiden huolto ei välttämättä toimi lomasesonkien aikana yhtä hyvin kuin suomessa PSS:n paikoissa.



Kuva 33 - Tällä kertaa veneitä oli enemmän kuin mennessä

24.7. Själbottna – Gräddö n. 17 nm

Matka jatkui sivu ja myötätuulessa kohti Gräddöä aurinkoisessa kelissä ja saimme paikan laiturin ”sisäpuolelta”, jossa on paljon rauhallisempaa kuin ulkopuolella, johon ohi ajavien veneiden aallot tulevat. Täydensimme ruokavarastot loppumatkaa varten. Olimme Gräddössä myös seuraavan päivän, koska keli ei ollut hyvä ylitykseen ja lisäksi satoi vettä.

Gräddössä meripelastus toi hienosti veneen poijupaikalle.



Kuva 34- Meripelastus saattaa venettä poijupaikkaan

26.7. Gräddö – Rödhamn 36 nm

Aamulla varhain lähdimme kevyessä myötä tuulessa kohti Ahvenanmaata. Merellä oli vanhaa aallokkoa ja purjeet hakkasivat koko ajan, koska tuuli oli heikkoa, joten matkaa tehtiin konevoimilla melkein koko matkan ilman purjeita. Muuten keli oli puolipilvistä ja enemmän tuulta oli vasta loppumatkasta. Rödhamnissa oli vielä hyvin tilaa ja menimme samaan poijuun kuin olimme lähtiessä etelälaiturin eteläpuolella ihan rannan tuntumassa. Samassa laiturissa oli myös kaksi muuta PVK venettä eli aina kun olemme olleet Rödhamnissa, niin siellä on ollut joku toinen PVK venekunta.



Kuva 35 - Vakiopoiju Rödhamnissa

27.7. Rödhamn – Sottunga 21 nm

Aamulla lähdimme kohti Sottungaa konevoimalla, koska ei tuullut juurikaan. Ihan loppumatkasta oli tuulta ja pääsimme vähän fiilistelemään purjeilla.

Seuraavan aamun sadetutkan ennusteet näyttivät, että mereltä tuleva sadealue salamoineen olisi tullut Kihdin reitille. Myöhempi tuuliennuste oli erittäin kevyttä tuulta, niin päätimme jäädä vielä yhdeksi yöksi. Seuraavaksi päiväksi luvattiin kunnon myötätuulta. Tällä kertaa kaikki ennusteet eivät pitäneet paikkaansa ja yli olisi päässyt kuivana.

Salterietin schnitzel oli todella hyvin tehty ja maukas ja täyttävä, suosittelen!



Kuva 36 - Schnitzel maistu täällä



Kuva 37- Vähän vanhempaakin kalustoa kävi Sottungassa.



Kuva 38 - Vene Hollantilaisesta kuninkaallisesta pурсiseurasta

28.7. Sottunga – Mellan Tällholm 36 nm

Reippaassa myötätuulessa lähdettiin Kihtiä ylittämään. Matkalla yhden isomman ohittavan purjeveneen oli ihan pakko tulla ihan kylkeen (alle 10 m päähän), niin lopuksi katsoin parhaaksi väistää itse, koska kaverilla oli jo vahinkojiippi. Ymmärsiköhän kaveri ollenkaan koska vene on ohittava?

Korpoströmmiin kohdalla tuli saaristoveneiden joukko kryssien vastaan (varmaan joku kisa), joiden läpi jouduimme pujottelemaan.

Loppumatkan pienen sateen jälkeen saavuimme sitten Tällholmaan, jossa olikin useita veneitä.

29.7. Mellan Tällholm – Stormälö 15 nm

Matkan viimeinen etappi tehtiin edelleen myötätuulessa ja lämpimässä kelissä.

Yhteenveto

- Koko matkaan meni 26 päivää ja 533 nm.
- Mälarenilla on isoja aukkoja eli ei ole mikään pikku järvi.
- Satamat eivät olleet ihan täynnä Mälarenilla paitsi Rastaholmissa.
- Melkein kaikki moottoriveneet ajoivat hiljaa, olikohan joku nopeusrajoitus koko järvellä?
- Käteistä on hyvä olla mukana.
- Paljon saksalaisia veneitä Ruotsissa ja Ahvenanmaalla kuten myös Mälarella.
- Tuulet olivat koko ajan etelän ja lännen välistä Mälarenilla
- Ruotsissa valkoinen vesi ei ole suomen valkoista vettä, vaan se voi olla paljon matalampaa.
- Enköpingin ja Vesteråsin veden korkeudet on hyvä tarkistaa etukäteen.
- Docspotin tiedot eivät ole kaikissa paikoissa ajan tasalla.
- Hellettä ei ollut matkalla.
- Paluumatkalla Nynäshamnista asti oli pääsääntöisesti koko ajan myötätuulta kotiin asti
- Luonnon satamiakin löytyy Mälarenilla, mutta niitä emme käyttäneet. Muutama esimerkki:
 - Lindön pohjoiskärjessä kalliopaikka, kartta sivu 26
 - Fagerö, jossa on laituri, kartta sivu 22. Ajoimme sen ohi ja veneitä oli muutamia
 - Hangskär ennen Mariefrediä on kahden venekerhon saari jossa uloin laituri on vierailijoille ja kun menimme ohi, niin se oli tyhjä molemmilla kerroilla
 - lisää löytyy ainakin täältä
<https://marinwiki.se/ports.php?pt%5B%5D=1&pt%5B%5D=3&pt%5B%5D=1000>

Sirpa & Pentti & koiramme Ava