

Bland hamnar och leder

Lars Granath

Hamnguiden 7 är en direkt fortsättning på *Hamnguiden 8* som kom ut år 2016 och som täcker Stockholms skärgård mellan Arholma och Landsort. Hydrographica svarar i *Hamnguiden 7* för området från Landsort till Påskallavik. Presentationstekniken är densamma som i *Hamnguiden 8*. Kartorna får en egen presentation i kapitlet "Mellan raderna i Hydrographicas kartor" så att alla ska kunna tillgodogöra sig finesserna och kunna hämta ut extra information ur kartbilden. Övriga hamnguidekartor bygger på annan befintlig information och på officiella sjökort men är inte sjömätta av Hydrographica.

Från Påskallavik och söderut till Skanör, liksom längs Bornholms, Ölands och Gotlands kuster är det Kenneth Skoogh som svarar för informationen. Del 2–5 bygger på den tidigare *Hamnguiden 7* men är uppdaterad och delvis kompletterad med nytagna flygbilder samt nya och uppdaterade kartor. Kartorna bygger i de flesta hamnarna på officiellt underlag men ett mindre antal hamnar är sjömätta av Hydrographica.

"Båten är frihetens instrument"

Det finns en skärgårdsskildrare som vi fortfarande tycker är oöverträffad. Sven Barthel. Fastän det gått mer än ett halvt sekel sedan han berikade skärgårdsälskarna med sina lågmälda och insiktsfulla funderingar och naturskildringar kan man ta till sig hans tankar än i dag. Man kanske rentav borde, snarare än "kan". Sven Barthels tanke "segelbåten är frihetens instrument" citeras ofta, även om man idag kanske hellre skulle säga "båten är frihetens instrument". Men Barthels uttalande ska ses mot bakgrunden av att det skrevs under andra världskriget, då motorbåtar låg i malpåse på grund av bensinransonering. Och att han avskydde motorer...

Fundera gärna lite på detta med hur båten i vår tid är – eller inte är – frihetens instrument. Vi har ett materiellt välstånd som tillåter många att skaffa båt, en alldeles utmärkt bobar segelbåt som på 1970-talet var höjden av lyx kan man idag köpa för en tiondedel av vad en ny bil kostar. Men numera går trenden mot lätt-skötta, snabba – och mycket dyrare – motorbåtar för att kunna komma fort ut och fort hem. Närmaste vägen. Det är naturligtvis också en slags frihet. Men är inte friheten egentligen att kunna välja en omväg, att åka åt ett annat håll än man tänkt, att ligga kvar en dag till i en fin hamn, att prova vägar man aldrig vågat prova eller kanske rentav att kunna avstå från ett efterlängt mål för att vädrets makter var starkare än man själv?

Lämna farleden!

Vi som arbetat med boken tänker oss att den kan fungera som en trygg ledstång att hålla sig till när man använder beprövade leder och beprövade hamnar. Vi hoppas också att den trygghet som boken ger skulle kunna inspirera till avvikelser och utflykter längs andra vägar och till andra hamnar än dom som står i boken. För är det något vi vet, så är det att det åtminstone i skärgårdsområdena mellan Landsort och Påskallavik finns obegränsade möjligheter att hitta andra bra naturhamnar än de som redovisas här. Vi hoppas också att en del av de lite mer

avsidets belägna hamnar som presenteras i boken lockar till utflykter vid sidan av farlederna. Många tror att vattnen utanför farlederna är osäkra och svårnavigerade. Så är det inte alls. Möjligen i de yttre delarna av Misterhults skärgård, men på de flesta andra håll stämmer sjökorten mycket bra, och hela Sankt Annas och Gryts skärgårdar har detaljerade specialsökort från Hydrographica liksom en stor del av Sörmlandsskärgården. Så varför "tänka bil" när man är på sjön? Lämna trängseln och svalen på "sjöfyran" och far ut i oprickade farvatten! Med dagens navigationshjälpmedel är det kanske bara slentrian som gör att man väljer en trång farled där man utsätter sig för många väjningssituationer och blir blodtryckshöjande omkörd på bil-vis. Därför vill vi slå ett slag för alternativa vägar och trevliga passager i de olika områdena här nedan. De alternativa färdvägar som nämns finns inritade i bokens översiktsskarta, men de exakta sträckningarna måste man förstås identifiera i båtsportkortet eller i Hydrographicas specialsökort där sådana finns. Vi har valt att lyfta fram några beprövade och lättnavigerade leder med långa traditioner, men kanske kan de väcka intresse för att ta steget att välja helt egna vägar. Lämna lederna och upptäck nya farvatten! Det är då man fullt ut kan utnyttja frihetens instrument!

Landsort–Arkö

(Hamn nr 1–66, översiktsskarta blad 1–6)

Kommer man från Stockholms skärgård väljer många raka spåret över Krabbsfjärden och går via Asenskallen vidare mot Sävösund som är porten till Sörmlandsskärgården. Men det är öppna vatten, och en mer skyddad väg för båtar med mindre djupgående än 2 meter finns i Dragets kanal och vidare norrut mot Tottnäsbron som är öppningsbar. Därifrån är vägen norr om Fifång till det mycket vackra Bokösundet betydligt mer skyddad. Även för den som kommer från Södertäljeviken borde Bokösundet bli det självklara valet. Från Sävö via den välkända Västra Stendörren fram till Espskärsklubb finns inte så många andra leder att välja på, men vid Espskärsklubb kan man spåra in på den gamla "Victoria-leden" döpt efter den ångbåt som gick i reguljär trafik här för länge sedan. Den går norr om Lilla och Stora Äpskärs, över Backafladen och genom Backasundet som är mycket trevligt att åka igenom, men vattendjupet är begränsat till 2,5 meter. Man kommer fram i Rågsundet och kan koppla på de vanliga lederna ut mot Örsbaken och Oxelösund. Den lilla sidoledden norr om Hertigö är inte att förakta, där är lugnt och vackert.

Det finns också ett mycket angenämt alternativ i utskärsmiljö om man väljer att vika av söderut från farleden i höjd med Kittelö. Där går en mycket gammal led som numera upphöjts till båtsportled och fått trygg utprickning av alla faror. Den mynnar också ut i Örsbaken.

Från Örsbaken till Bråviken är det nog mest lockande att välja den yttre leden, en förbifart utanför Oxelösund, om man inte har ärende in till stadens gästhamnar. Vill man vidare över Bråviken för att så småningom hitta in till Arkösund finns flera alternativ beroende på hur mycket vind och sjö man vill utsät-



Sävsundet från öster

ta sig för. Tar man raka vägen öster om Penningskärsbådan har man 7–8 sjömil med öppna vatten, en och annan har nog ångrat det valet, där kan det bli grinigt i fel vindar. En lindrigare passage hittar man längre västerut mellan Munken och Marö, där är det bara hälften så lång bit över öppet vatten. Och den som går ytterligare längre in mot väster får det ännu snällare genom Fläskösund och innanför Gränsö.

Sankt Anna och Gryt (Hamn nr 67–149, översiktskarta blad 6–8)

Sankt Anna skärgård räknas från Aspöja och söderut till Missjö-Väggö, där Gryts skärgård tar vid. Må det tillåtas författarna att ge vår samfälliga hyllning till Sankt Annas och Gryts skärgårdar. Vi har svårt att hitta någon annan svensk kuststräcka med vackrare skärgård. Då är det väl tur att det finns fler alternativa vägar än den enda som anbefallts i det nutida sjökortet. Här har det nämligen funnits minst två andra beprövade leder som använts sedan urminnes tid och långt in på 1900-talet. Tyvärr faller de fort ur minnet när de stryks ur sjökorten. Men äldre seglare kan dem, och de kallas för "Yttre" och "Inre" Skutleden. Många röster har höjts för att återuppliva dem, men det vill liksom inte bli av. Nu är dessa leder med indragen utprickning inte särskilt komplicerade att använda ändå, öar och skär kan ingen myndighet dra in, och några oupptäckta grund behöver man inte vara orolig för. Den som är van att navigera klarar sig lätt.

Den nutida – och ordentligt utprickade – farleden är inte på något vis sämre eller fulare, bara mer trafikerad och kanske mer stressande. Och finns det något man absolut skall undvika i denna vackra skärgård så är det stress. Visst, även en långsam båt kan passera mellan Gryt och Arkö på 5–6 timmar eller mindre, men det är 5–6 dagar eller mer man borde lägga här.

Den Inre Skutleden börjar i norr vid den välkända pricken "Kejsaren". Det hörde till seglarvidskepelsen att man måste utbringa en skål för Kejsaren när man passerade. Andra tider – andra seder... Men med Sjöfartsverkets goda minne får Kejsaren ha en krona, och den som tar den därifrån drabbas osvikligt av evig förbannelse.

Från Kejsaren går den inre leden öster om Ormöarna och mot kumlet Snäppan som fortfarande står kvar som en del av den

äldre ledutprickningen. Leden fortsätter genom Rotsund väster om Norrholm och vidare mellan Inre och Yttre Olsön och väster om Missjö, där man kan återknyta till dagens farled vid Väggö. Längs denna inre skutled finns gott om naturhamnar som redovisas i hamnguiden, och ledens dragning framgår av bokens översiktskarta.

Den Yttre Skutleden går över vatten med mer av ytterskärgårdskaraktär men den är fortfarande skyddad från havssjön. Detta är ett mycket vackert alternativ till den ordinarie leden, och här finns en hel del fasta och flytande sjömärken kvar som navigationshjälp för fritidssjöfarten. Leden finns inritad i bokens översiktskarta. Från norr kan man söka sig på valfri sida om Lånjö-Marö, en vanlig lösning är att från den officiella farleden söder om Kopparholmarna gå via sundet mellan Höga Kornskär och Västra Kornskär och vidare genom sundet mellan Aspöja och Marö. Mot sydost är vattnen fria och djupa, man passerar väster om Dromhals och ser snart kumlet på Månggrenarna. På Gröskärsklabben står sedan nästa fasta sjömärke. Även fortsättningen mot Röbraskär och Krokskär är lättnavigerad med flera fasta märken och även flytande utprickning. Vid Entose är man åter i den officiella leden.

Vill man fortsätta som frifräsare utanför "sjöfyran" finns en enkel smitväg ut mot Harstena via ett område med många utomordentliga naturhamnar. Man lämnar då leden norr om Fågelö och tar sig först mellan Mansö och Kupan och sedan vidare mellan Skogsbirskär och Hamnklumpen. Båda sunden är djupa och lättnavigerade. Efter passagen öster om Tällskären öppnar sig Turmulefjärden och vägen till Harstena är valfri.

Söder om Harstena finns hur många vägvalsmöjligheter som helst, det enda som kan vara värt en extra puff är sundet mellan Stora Skällö och Grönsö, det är djupt och mycket användbart som förbindelse mellan skärgårdarna nordväst och sydost om Harstens öbarriär.

De södra delarna av Gryts skärgård mellan Häradskär och Kvädö är välförsedda med officiella leder och de alternativa möjligheter som finns ger sig själva.



Sankt Annas skärgård (Dösa)

Tjusts skärgård

(Hamn nr 149–200, översiktskarta blad 8–10)

Till Tjusts skärgård brukar man räkna området mellan Kvädö i norr till Blankaholm och Eknö i söder. Tjusts skärgård har också många vackra passager, och här finns flera officiella farleder som ger valfrihet, men som på så många andra ställen är det lite dåligt med tvärförbindelser. Här är några tips:

En lång – men mycket trevlig – omväg förbi de öppna vattenen söder om Storkläppen och över Knöldjupet som kan vara nog så knöligt, är leden norr om Rågö-Smågö-Björkö och för mindre båtar kanske vidare genom Gränsö kanal. En smitväg som förkortar vägen mellan den leden och "sjöfyran" finns mellan Hallmare Skackel och fyren Finnhällan. En del av den vägen täcks av Hamnguidekartan 165, Kalvö-Lindö. En annan användbar tvärförbindelse kan man också hitta i sundet mellan Björkö och Solidö, det är smalt men tillräckligt djupt för de flesta fritidsbåtar. Den vägen är nyttig om Hasselö står på besökslistan, då kan man fortsätta i faret vidare söderut mellan Hasselö och Norra Malmö och ner mot Äskeskär.

Misterhults skärgård

(Hamn nr 201–215, översiktskarta blad 10)

När man från norr passerat infarten till Blankaholm i höjd med Tunnholmen är man i Misterhults skärgård, och det fortsätter man att vara tills man passerat Figeholm. Misterhults skärgård har av någon anledning blivit lite styvmoderligt behandlad av sjömätningen. Det är en fascinerande värld, och man ska inte låta sig avskräckas, man ska bara ta det lite extra försiktigt när man är utanför farlederna. Även här, liksom i Sankt Anna, finns det gamla beprövade men numera nedlagda lotsleder som kan användas. En av dem är till exempel Djupesundsleden som går innanför Eknö. Entrén från norr till denna led går tämligen valfritt över Vistingsdjupet och lika valfritt väster eller öster om Skjortö med sin lilla arkipelag. Längre mot söder blir det mera tvingande, då söker man sig till sundet mellan Porsholmen och Eknö/Järsö. Utfarten sker genom den smala och roliga ravinen Djupesund. En annan och mer krävande led går i skärgårdens östliga delar, från Alhällans fyr ner till Strupö. Den kallas Ölandsleden och har använts under hundratals år, men den får nog sägas höra till de leder som kräver lite extra navigationserfarenhet.

Från norr går Ölandsleden enligt följande: man lämnar den officiella farleden i höjd med Förö och söker sig ned öster om öräcken norr om Krokskär och Nötgårdsö. Håller man sig sedan till Krokskärs ostsida klarar man grunden väster om Örö, men sedan ser det svårt ut mellan obehagligheterna sydväst om Örö. Dessbättre har goda krafter ordnat en enslinje med två tavor på Krokskärs södra del, den leder fritt mellan grunden 1,4 och 1,9. Ölandsleden går vidare runt moraset öster om Svinskär och fortsätter mot sydväst mellan Stora Torsholmen och Stora Sjäholmen för att slutligen passera Strupös västsida och knyta an till huvudleden över Strupdjupet.

I Misterhults mellersta delar, norr om Kråkelund finns en trång arkipelag som absolut är värd en liten omväg. Kommer man



Misterhults skärgård (Mjölksund)

från norr viker man av mot väster strax innan Galten och fyren Galtbådan. Sedan slingrar man sig väster om Stora Berktullen och Skärvarp (hamn nr 205 i guiden), fortsätter genom "Bysundet" mellan Marsö och Kuggen, där det ser mycket trångt ut, men det ser värre ut i sjökortet än vad det är i verkligheten. Kommer man från norr går man in i Bysundet på cirka 20 meters avstånd från Marsö-sidan, då har man åtminstone 2,5 meters djup. Men i utgången av sundet går man tätt intill Marsöstranden för att undvika bränningen. Sedan slingrar leden mellan bränningar och undervattensstenar. Rännan mellan bränningarna i söder har en enslinje, två vita fläckar på den södra stranden av Marsö (Venholmen). Resten av vägen följer den officiella leden norr om Upplångö och mynnar ut vid Kråkelund.

I fortsättningen söderut från Kråkelund och mot Oskarshamn börjar det bli magert med alternativa leder. Skärgårdarna här är smala och grunda. Man får finna sig i att följa John i den officiella farleden. Men man har tillräckligt med sysselsättning ombord ändå. Det är inte en slump att denna led fått smeknamnet "plockepinn". Mängden prickar är stor, och det gäller att hålla reda på var man är. Att hamna på fel sida om en prick i detta stenröse är sällan särskilt lyckat.

Oskarshamns skärgård

(Hamn nr 216–233, översiktskarta blad 10–11)

Nu börjar det bli svårare att tala om "skärgård". Man når med blicken både havshorisont och fastland var man än är, och öarna är låga och mycket steniga. Även mellan Oskarshamn och Påskallavik fortsätter farlederna med karaktär av "prickstaket mellan stenar". Men här går man så nära fastlandet att det hela tiden finns spännande saker att se. Inte minst de tydliga bevisen för att brott lönat sig. Här finns mängder med små och stora stenbrott från en tid när småländsk granit såldes dyrt på export.

Gästhamnskusterna

I höjd med Påskallavik och Kalmar kommer vi nu in i ett nytt område. Dels när det gäller hamnguidens upplägg, i det följande är det Kenneth Skoogh som svarar för informationen. Dels avviker området stort även ur hamnsynpunkt; längs den föregående kuststräckan går det sex naturhamnar på en gästhamn, från och med Påskallavik är förhållandet exakt det omvända. Och naturhamnarna finns i stort sett bara i Blekinge.

Kalmarsund och Öland

(Hamn nr 234–256 och 304–306, översiktskarta blad 10, 11 och 14)

Det smärtar att behöva konstatera, men Kalmarsund tillhör inte båtlivets höjdpunkter ur seglingssynpunkt. Motvind, motström och krabb sjö. Oftare än det statistiskt borde vara... Och inte mycket att titta på mer än Ölandsbron som alltid finns i synranden längre tid än man tänkt sig. Tur då att det på Öland och på fastlandssidan finns så pass många trivsamma små och stora hamnar att fly in till. Till de mindre och trivsamma på fastlandssidan kan man räkna Pataholm och Ekenäs, de mellanstora är Bergkvara och Kristianopel, och så finns förstås Kalmar. Alla är sevärdar. På Ölandssidan finns ett tiotal förträffliga hamnar på lagom avstånd från varandra, det finns alltid saker att se och göra i byn eller i närheten. Avstånden mellan sevärdheterna på Öland är inte stora.

På fastlandssidan är kusten stenig och grunduppfylld, här finns bara de utprickade lederna in till hamnarna, och det gäller att hålla sig noga i dessa leder som kan vara ett par sjömil långa, med massor av grund utanför prickarna. När det gäller att hitta första inseglingspricken till dessa rännor är man ofta tacksam för sin gps-navigator.

På Ölandssidan är kusten om inte brant, så i alla fall mindre långgrund, ett eller annat prickpar brukar räcka för att visa vägen in i hamn. På Ölands ostsida är det mer långgrund, och hamnmöjligheterna inskränker sig till Böda och Kårehamn, om man vill ha någorlunda skydd och utrymme. Men på Böda finns ju den fantastiska sandstranden...



Kalmarsund (Grönhögen)

Gotland

(Hamn nr 257–283, översiktskarta blad 12)

Gotland är "Landet Annorlunda". En kust och ett landskap som avviker totalt från allt annat. Kusten ska man ha stor respekt för, det har hänt många olyckor på "Pallen", den grunda sockeln som sträcker sig långt, långt ut från land. Det händer också att uppvällande kallt djupvatten ger överraskande dimma när det blåst nordostvind en tid. Men Gotland är inte ogästvänligt. Soltimmarna är fler än på de flesta andra ställen, det finns gott om gästhamnar och mycket att se. Att ta sig de 50 – ibland strapatsrika – sjömilerna från fastlandet bara för att stanna

någon eller ett par dagar på Gotland är ingen smart strategi, man behöver mer upplevelsetid än så. Möjligen är det också en mindre smart strategi att välja Visby under högsäsongens så kallade "Stockholmsvecka", då kan det vara stökigt och bullrigt både i hamnen och i staden. Men under övrig tid är Visby underbart att uppleva, och den som aldrig varit här kommer att bli begeistrad.

Det kan även löna sig gott att välja några av de övriga gästhamnarna på Gotland. Även om några är små och bara skyddade av en enkel pir, har många andra ett förflutet som fiskehamnar. De är bra skyddade, oftast rymliga och de har numera gott om gästplatser.

Bornholm

(Hamn nr 284–302, översiktskarta blad 13)

Ingen som gästar Bornholm behöver tvivla på att man kommit till Danmark. Landskap, byggnadsstil och kultur talar sitt tydliga språk. Men människornas språk är inte den svåraste danskan. Här är det lättare att förstå öborna och göra sig själv förstådd än det är på fasta Danmark. Det har förstås att göra med Bornholms band till Sverige och Tyskland, och att det är turistindustrin som tagit över efter fiskeindustrin som tidigare var levebrödet för Bornholmarna. Turister är välkomna på Bornholm, och det görs mycket för att alla ska trivas. Många håller sig till de större orterna, men hyr en cykel och trampa ut på landsbygden! Bornholm är inte större än att man hinner besöka en stor del av sevärdheterna på ett par dagar. Och sevärdheter finns det gott om, för alla smakriktningar. Den som kommer med båt har ett stort antal gästhamnar att välja på, men till skillnad från Gotland där de flesta av hamnarna är ganska rymliga, är merparten av Bornholms gästhamnar små och rymmer inte så många båtar. Men de är i stället mycket pittoreska.

Bornholm är en rund granitö som stiger upp från den omgivande 50 meter djupa Södra Östersjön, här behöver man minnsann inte oroa sig för grund eller komplicerade inseglingar. Det som kräver uppmärksamhet är i stället all tung fartygstrafik i korridorerna runt omkring, en höghastighetsfärja kan dyka upp otäckt nära medan man själv intet ont anande pysslar med kaffet ombord. Inte heller alla är medvetna om att en oskyldig "handelstramp" numera kan hålla farter på uppåt 20 knop. På avstånd ser de ut att snigla sig fram. Medan man närmar sig hamn på Bornholm kan man kanske låta barnen ombord räkna vrak i sjökortet, här ligger vraken tätare än någon kunde tro.

Blekinge skärgård

(Hamn nr 307–369, översiktskarta blad 14 och 16)

Man brukar tala om Blekinge som "Sveriges trädgård". Det gäller även skärgården. Blekinges skärgård är inte så bred, och den som anser sig vara "på transportsträcka" väljer inte sällan att gena över Hanöbukten och passera utanför Blekingekusten. Snabbare, men mycket, mycket tristare, även om ett besök på Utklippan kan lysa upp. Så ta åtminstone någon gång den extra tiden att utnyttja den inre farleden genom Blekinges lummiga och vackra skärgård, där finns så mycket ögongodis

och flera fina naturhamnar. Gästhamnarna i de större orterna kan också rekommenderas, städerna har en rimlig storlek och är mysiga att vandra omkring i.

Från öster gör man entré mellan Torhamns udde och Långören via en grund farled med "staketutprickning". Med 2 meters djupgående och en masthöjd under 18 meter far man tryggt i denna led, och får då se de grönskande inre delarna av Karlskrona skärgård. Marinmuseet i Karlskrona gör heller ingen besviken. Väster om Hasslö dyker leden ut och in mellan hav och land, men följ de slingerbultarna, där är vackert. Och så får man se fyren Gåsfeten, fyren där Gustaf Dahln på prov fick installera sin allra första gasbesparande klippfyr. När man närmar sig Karlshamn blir det svårt. Inte att navigera, det är enkelt och leden är bra utprickad, men att välja besöksmål. Här finns både Tjärö och Tärnö att gästa, var och en med sina speciella företräden. Välj båda!

Hanöbukten och kusten utanför Skåne betraktar många som en transportsträcka över öppna vatten, och Hanöbukten är definitivt ett öppet vatten. Under sommaren är det sydliga och sydvästliga vindar som överväger, vindstyrkan är i medeltal kring 6–7 meter per sekund, men i juli-augusti förekommer starkare vindar än 10 m/s under 10 % av tiden, och då kan vågorna bygga upp sig till närmare två meters höjd. Det låter kanske inte mycket, men jämför med hur hög den egna båten är... Särskilt höga blir vågorna i sydvind när de närmar sig Blekingekusten där det grundar upp, våglängden bromsas och vågorna blir tvingas i höjden och blir brantare. Blekinges allmogebåtar utvecklade ett mycket karakteristiskt bärande akterskepp, just för att tryggt kunna surfa hemåt i den branta sjön efter dagens fiske.

I Östersjön behöver man normalt inte bekymra sig särskilt mycket om strömmar, de är sällan starka. Den vanliga riktningen på ytvattnet längs sydkusten är ut mot Öresund, men visst kan det vända då och då om lufttrycket är oroligt. Värsta

strömhålet är Kalmarsund, där kan det vara ström åt ena hållet i södra änden medan det i norra änden strömmar tvärt om.

Skånekusten

(Hamn nr 370–377, översiktskarta blad 15 och 16)

I höjd med Karlshamn är det definitivt slut med skärgård. Efter Hanö och Åhus finns inte en enda ö förrän Måkläppen vid Falsterbo. Och den är bara en ö vid högvatten... Trööstlöst för en skärgårdsfantast. Men ge inte upp. Längs skånekusten finns gott om gästhamnar i små och stora orter, på ostsidan finns Kivik och Brantevik som är idylliska små skepparsamhällen, och Simrishamn är minst lika idylliskt om än större. Nog bör man också någon gång ha besökt Ale Stenar vid Kåseberga även om hamnen är liten och infarten mellan sandrevlarna en aning varierande. Ystad och Trelleborg är större hamnstäder med mera trafik. Ystad är sannolikt den av städerna som har mer att ge, det är en vacker och pittoresk stad med gammal bebyggelse och stor charm. Längst i väster väntar Falsterbokanalerna, det finns ingen större anledning att runda Falsterborev i kusttrafikzonen, kanalen är lite rolig att fara igenom. Med en kringgående rörelse norr om Falsterbonäset kan man sedan nå gästhamnen i Skanör, och där blir det dags att plocka fram *Hamnguiden 6* för den fortsatta resan...



Skånekusten (Stenshuvud)

Den tillgängliga kusten

Lars Granath

Frågan är om det finns någon kuststräcka i Sverige som har en större andel tillgängliga stränder än ostkusten söder om Stockholms skärgård. Det finns ungefär lika många öar på ostkusten som i Stockholms skärgård, men i Stockholms skärgård är väldigt många av dem bebyggda och privatiserade. Längs skärgårdskusten mellan Södertälje/Landsort och Oskarshamn finns det – mycket lågt räknat – 800 mil strand. Det skulle räcka för två miljoner fritidsbåtar att kunna förtöja med 4 meters lucka. Så nog finns det plats för oss alla...

Och som om inte det var nog, har naturvårdsmyndigheterna skött sig riktigt bra längs den här kuststräckan. Här finns inte mindre än 113 olika naturreservat som tillsammans täcker ungefär 20 % av land- och vattenytan utanför kusten. Tänk om det hade varit så välförsett med naturreservat inne på land! Och längs samma kuststräcka har man avsatt närmare 180 stycken fågelskyddsområden av varierande storlek. Så kom inte och säg att det är ont om natur i skärgårdarna här.

Och när nu myndigheterna har dragit sitt ganska stora strå till stacken vilar det ett stort ansvar på oss användare att inte missbruka den goda intentionen. Vi får ju så otroligt mycket tillbaka i form av välbefinnande och återhämtning från vår alltmer stressade vardagstillvaro när vi av naturen får en chans att hitta tillbaka till det eftertänksamma tempo som vi en gång tillverkades för. Kluckande vågor mot en strand gör människan lugn och naturen kan läka sargade psyken bättre än kemiska substanser.

Så var rädd om naturen. Det är helt riktigt att jordbrukets gödning gör Östersjön oändligt mycket mer illamående än vad en olagligt tömd toatank från en fritidsbåt gör, men varför öka belastningen på ett redan överansträngt ekosystem? Det finns nu allt fler tanktömningsanläggningar som gör lagen lätt att följa, och nog känns det väl bra att göra det om man vet att en liter urin dumpad i sjön innehåller godsaker som räcker till att föda upp ett helt kilo(!) blågrönalger och cyanobakterier. Som tidvis förvandlar skärgårdarna till en rabarbersoppa som sedan ska brytas ner med hjälp av den fattiga syreresserv som finns i vattnet.

Eftersom en så stor del av kustområdet upptas av naturreservat kommer de flesta förr eller senare i kontakt med de bestämmelser som gäller i reservaten. Det är egentligen inget annat än vanligt folkvett, som självklart ska gälla även när man inte befinner sig i ett avgränsat naturreservat. Det handlar ju bara om att inte vålla skada. Att inte hugga träd eller buskar, att inte elda på berg eller mark eller att störa djurlivet. Hundägare har ett extra stort ansvar i det avseendet.

Men framför allt handlar det väl mest om att hamnplatsen alltid är ett lån. Någon annan kommer snart dit, kanske redan till kvällen. Man skulle själv vid ankomsten bli väldigt nedstämd och besviken av att hitta sopor, tömda grillar och toapapper i buskarna. I vår tid har det uppstått många -ismer, i det här fallet är nog "nånannanismen" det största hotet, en rörelse vars ideologi går ut på att det alltid finns någon annan som tar rätt på det jag själv inte har lust att återställa.

Fint sätt i hamnen...

Lars Granath

Sjöfolk har i alla tider dragits med en stämpel att vara ett konservativt släkte. Det är nog en bra överlevnadsstrategi. Att hålla sig till det som bevisligen fungerar och att inte klåfingrigt hålla på och "laga" sådant som inte är trasigt. Och att med sund skepsis ta till sig andras erfarenheter om beprövade leder och skyddade hamnar. Bland sjöfolket fanns en sammanhållning världen över. Börjar den sammanhållningen möjligen luckras upp idag när tekniska hjälpmedel gör att alla kan klara sig själva utan hjälp av andra? Då riskerar vi att förlora en viktig del av båtlivet: gemenskapen. Det finns mängder av exempel på hur livslång vänskap har uppstått ur en vänligt hjälpende hand vid en tilläggning i en naturhamn, eller bara en vink om att "här kan du ligga, jag tar tampen"!

Visst finns det många som med båtens hjälp söker ensamheten och friheten, det är en enastående upplevelse att hitta en avsides belägen skyddad vik där man i enskildhet får njuta av frid och ro. Respektera dem som söker lugn och avskildhet! Besvikelsen kan bli stor när någon annan målmedvetet närmar sig med uthängda fendor. Det är en svår balansgång att söka hamn tätt inpå en redan förtöjd båt i ett enskilt läge. I de allra flesta fall finns det andra lägen där man kan förtöja i närheten, och båda besättningarna kan bli tillfreds med respektavståndet. Och grogrunden för vänskap uppstår.

En helt annan sak är att utnyttja de välkända naturhamnarna som redovisas i boken. Dit ska man kanske inte söka sig om man hör till de ensamvargar som till varje pris vill vara ifred. I de stora naturhamnarna finns i stället förutsättningarna för gemenskap och samarbete. Här ska man kunna få tryggheten i att veta att man omges av hjälpsamma händer och vänliga ögon. Så länge man inte förverkar denna rätt genom att bryta mot naturhamnens oskrivna lagar... Vill man snabbt bli hamnens hatobjekt är det bara att dra på favoritmusiken på högsta volym, slå igång motorn på hög tomgång för att ladda batteribanken, motorn kan få gå sedan man sjösatt vattenskotern eller ribben för att visa hur fort och fint man kan manövrera mellan andras ankartampar. Soppåsen slänger man iland och låter någon annan ta hand om. Fyllefest är ett annat effektivt sätt att få andra att sorgset lämna hamnen...

Nej, slå ett slag för konservatismen! Det finns en natur- och gästhamnskultur som är värd att bevara. Ta emot inkommande båtar som om det vore de egna eller barnens bästa vänner som var på ingående, de kan mycket väl visa sig bli sådana. Visa bra plats, ta emot tamparna och hjälp till vid förtöjningen. Nog vore det väl en bra början på kvällen i en naturhamn att själv få bli bemött på det sättet?

Författare och kartografer

Ann Ardebrant är kartograf och specialist inom geografiska informations-system (GIS) och trivs som bäst på sjön tillsammans med Torbjörn i den egna segelbåten. Ann har ritat två tredjedelar av Hamnguidekartorna från Hydrographica, översiktskartorna samt varit med under delar av sjömätningen under framställningen av *Hamnguiden 7*. Totalt har Ann ritat över 1000 av Hamnguidekartorna i *Hamnguiden 5, 6, 7, 8, 9 och 10*.



Torbjörn Ardebrant har ett förflutet i IT-branschen och är seglare sedan barnsben. Numera arbetar han tillsammans med Ann med att ta fram hamnguides och specialsökort för Sveriges kuster och insjöar. I *Hamnguiden 7* har Torbjörn skrivit gästhamntexterna i del 1, sjömått två tredjedelar av Hamnguidekartorna från Hydrographica samt stått för teknisk produktion av kartmaterialet.



Lasse Granath grundade 1983 sjökortsföretaget Hydrographica som ett resultat av hans forskning om hur flygfoton kan användas för sjömätning. När Sjöfartsverket gjorde nya sjökort över Stockholms skärgård i slutet av 1980-talet var Lasse anställd där för att leta okända grund. Man hittade mer än 5000. Lasse är skärgårdsbo, född och uppvuxen i båt och har i tjänsten och på fritiden utforskat de flesta skrymslena längs den svenska kusten. År 2012 utsågs han av Stockholms



universitet till hedersdoktor för sina insatser för båtsporten och för sitt expertkunnande och sin utbildningsverksamhet inom kartografi. Svenska Båtunionen har tilldelat Lasse sitt förtjänsttecken i guld, Svenska Kryssarklubben i silver och av Svenska Kartografiska Sällskapet har han fått Innovationspriset. I den populära serien av hamnguides från Nautiska Förlaget som gavs ut i början av 2000-talet har Lasse medverkat i samtliga, och erfarenheterna från den kartproduktionen och *Hamnguiden 8* har han tagit med sig och förädlat till den nya *Hamnguiden 7*, där Lasse svarar för samtliga textbeskrivningar av naturhamnarna mellan Landsort och Påskallavik.

Torunn Jansson är biolog specialiserad inom kartografi och flygbildstolkning. Torunn har tidigare arbetat med vegetationskartering innan hon började med sjökortsproduktion åt Hydrographica. Stockholms norra ytterskärgård är Torunns hemmavatten där hon är tredje generationens sommarboende. I *Hamnguiden 7* har Torunn karterat och sjömått hamnarna i skärgården utanför Trosa.



Johan Nordström är kartograf och har sedan tonåren tillbringat mycket tid på sjön men insåg först efter 30 år inom stålindustrin att båtlivet inte bara är ett stort fritidsintresse utan även en trevlig arbetsmiljö. I den här boken har Johan ritat merparten av hamnguidekartorna mellan Tärnö och Åhus.



Kenneth Skoogh startade sitt Hamnguidearbete med att korrekturläsa *Hamnguiden 9*, *Hamnguiden 5* och *Hamnguiden 6*. I *Hamnguiden 10* författande han större delen av hamntexterna. Sedan en tid arbetar han med löpande uppdateringar av gästhamnsinformationen på Hamnguiden Online. I



Hamnguiden 7 ansvarar Kenneth för texterna om alla hamnar på Öland, Gotland och Bornholm samt alla hamnar mellan Påskallavik och Skanör. Utifrån sitt stora intresse för segling och sjöliv tillbringar han gärna mycket tid på segelbåten och läser i kapp de båttidningar som inte hunnit bli lästa under vinterhalvåret. Några sommarveckor brukar han också rekog-

nosera gästhamnar runt om i Sverige för att inhämta underlag till en bok i Hamnguideserien och/eller Hamnguiden Online. Parallellt med Hamnguideuppdragen arbetar Kenneth deltid som gymnasielärare i svenska och franska.

Jesper Sannel är kartograf och VD för Hydrographica AB. Jesper har tillbringat somrarna i Stockholms skärgård sedan barnsben och har nu skärgården som sitt arbetsområde. Sedan 2000 har Jesper medverkat i all produktion inom Hydrographica och arbetat längs de flesta av Sveriges kuststräckor. I *Hamnguiden 7* svarar Jesper för ett 60-tal av kartorna.



Hamnguidekartorna i *Hamnguiden 7*

I denna hamnguide finns tre typer av kartor som beskriver hamnarna. Dessa kartor har olika egenskaper som kan vara bra att känna till innan de börjar användas för navigation.

Hamnguidekartor från Hydrographica

Dessa kartor är sjömätta och skapade från grunden och är de mest noggranna i denna hamnguide och de är helt anpassade till fritidsbåtars behov. Typiska kännetecken för Hydrographicas hamnguidekartor är 2- och 3-meters djupkurvor, höjdkurvor och terrängskuggning. Dessa kartor finns främst i del 1 men även ett fåtal kartor i Karlskronaområdet (del 5). Använt referenssystem för djup och höjdangivelser är RH2000. Dessa hamnguidekartor från Hydrographica beskrivs närmare i nästa avsnitt.

Hamnguidekartor från Skagerrak Forlag

Dessa kartor baserar sig på underlag från Sjöfartsverket och andra källor, men har en nyritad strandlinje som är anpas-

sad till de större skalorna som kartorna har. Dessa kartor förekommer runt Öland, Gotland, i Kalmarsund, samt längs Blekinge och Skånes kuster. Kartorna saknar helt höjdkurvor och terrängskuggning och har endast en 3-meters djupkurva. Symbolerna i dessa kartor följer de som presenteras i avsnittet symboler. Använt referenssystem för djup är det av Sjöfartsverket tillämpade referensnivån i respektive aktuellt sjökort i störst skala över området, RH2000 eller medelvattenstånd.

Hamnguidekartor från Geodatastyrelsen

Hamnkartorna runt Bornholm baserar sig på den danska Geodatastyrelsens hamnspecialer men med tillägg av hamnsymboler för gästhamnsinformation och förtöjning som framgår av avsnittet symboler.

Mellan raderna i Hydrographicas Hamnguidekartor...

Lars Granath

På Hydrographica vill vi gärna tro att de kartor vi utvecklat för Hamnguiderna hittills är oöverträffade för sitt ändamål. De har utvecklats under lång tid, och vi fortsätter att utveckla dem. Det betyder att kartorna innehåller många små detaljer och finesser, och den som är medveten om finesserna kan få ut betydligt mer ur kartorna än vad som syns vid en flyktig översikt. Så ägna en stund åt nedanstående lilla kartläsningskurs och få ut mer av *Hamnguiden 7*. Alla kartsymboler finns avbildade det följande avsnittet med kartsymboler. Kartorna förekommer i ett antal fasta skalor, beroende på behov av detaljrikedom. På kartorna i de större skalorna finns ovanför skalstrecket en skalenlig bild av en 30 fots segelbåt, det kan ge en bättre uppfattning om svängrummet i den aktuella hamnen.

Strandkonturen



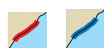
Normalt ritas strandlinjen som en heldragen svart linje. Men där stranden är låg och odefinierad och ändrar läge med vattenståndet görs den streckad. Inte aktuell som bra landningsplats, alltså. Med grön färgyta markeras vassområden, inte heller bra landningsplatser.

Topografin



De officiella sjökorten saknar redovisning av höjdförhållanden på land. Det är synd, eftersom det finns mycket nyttigt att hämta i information om branta berg, höga öar eller låga näs. Vi har därför satsat extra på sådan redovisning. Baserat på lasermätta data har vi beräknat höjdkurvor med 2,5 meters ekvidistans och lagt på en skuggning som får topografin att framträda extra tydligt. Då blir det mycket lättare att ana var man kan ligga i bra lä, eller om vinden riskerar att få fart genom dalar eller över låga näs. Vi som tillbringar dagarna i en tvådimensionell värld på en platt vattenyta har också många gånger en närmast sjuklig benägenhet att lockas till öarnas högsta punkt. Den blir lätt att hitta nu.

Tilläggsplatserna



En röd linje längs stranden visar var respektive kartograf tyckt att det kan fungera att komma in till land. Det är alltså personliga bedömningar även om de bygger på omfattande erfarenhet, men alla kanske inte delar den åsikten. Det finns ofta ställen utan markering som duger alldeles utmärkt för den som skruvat ner sina anspråk eller har vältränade ben. Markeringarna ska ses som förslag.

Med röd linje markerar vi sådana platser där vi tror att de flesta segelbåtar ska kunna komma in utan större svårighet. Men har man en segelbåt som kräver så pass mycket djup

som 2–2,5 meter kan man inte utgå ifrån att det ska fungera i alla lägen. Man får inte glömma att naturhamnar på ostkusten ofta är grunda.

Med blå linje markerar vi ställen där vi ger motorbåtar bästa oddsen att komma till land. Det betyder inte att alla segelbåtar är utestängda, även för båtar med ett djupgående på 1–1,2 meter finns det säkert möjligheter att utnyttja många av de blåmarkerade platserna. Grundgående segelbåtar behöver alltså inte räkna bort dem.

I gästhamnarna används enbart den röda linjen för att visa var gästplatserna finns.

Förtöjning i hamnen



I en naturhamn är förtöjningsmetoderna lika många som antalet båtar... I kartorna och i bilderna försöker vi hjälpa till med att visa om det finns fasta bergöglor och ungefär var de är belägna. På ostkusten är inte bergöglor lika vanliga som på västkusten, man ska därför inte förvänta sig att alltid kunna utnyttja sådana. De flesta har egna bergkilar med sig, och de kommer ofta till användning. I skärgårdens inre delar är det vanligt att det finns större träd inom räckhåll, då är det ofta säkrare än bergkilar, men det kan kräva långa linor, se till att ha sådana i beredskap. I ytterst skärgården får man som regel klara sig med egna kilar. För naturhamnar gäller alltid att man får "laga efter läge", men om hamnen är speciell i något avseende, till exempel med branta klippor eller med uppenbara krav på egna kilar försöker vi informera i texten om detta.

Likasa försöker vi informera i texten om ankarbotten är av mindre vanlig beskaffenhet, den kan vara brant eller täckt av växtlighet, den kan bestå av sand eller av klippig/blockig botten som gör att man vill vara lite förberedd med lämpligaste ankartypen och tillräcklig längd på ankarlinan. I kartorna visas också med en symbol var man bäst kan svajankra. Oftast rymmer flera båtar även om det bara redovisas en symbol i kartan. Svajankring är ett säkert och bra ankringsalternativ i naturhamnarna även om man behöver en jolle för att ta sig iland.

I gästhamnskartorna används en rad olika små båtsymboler för att illustrera vilken typ av förtöjning som används. Det kan vara eget ankare, Y-bommar, bojar, pålar, fasta bottenlinor eller långsides bryggan.

Djupkurvorna



I officiella svenska sjökort används djupkurvor för 3 respektive 6 meter. Hydrographica, som helt är inriktade på fritidssjöfarten, använder i stället 2 respektive 3 meter. Principerna är

dock desamma; på den mörkblå ytan innanför 2-meterskurvan kan vattendjupet lika gärna vara 0,2 som 2 meter. På ljusblått vatten ska djupet normalt variera mellan 2–3 meter, men det måste tydligt sägas att ingen sjömätning kan ge hundra procentigt korrekta resultat. Håll alltid extra uppmärksam utkik särskilt inom eller i närheten av kartans blå områden. Det kan finnas grund som inte upptäckts vid mätningen.

Här vill vi också rikta uppmärksamheten på en farlig teknisk fälla. Hydrographicas sjökortsdata finns i alla större digitala navigationssystem. Men när dessa navigationssystem med automatik växlar över sin visning från Sjöfartsverkets underlagsdata till Hydrographicas när man kommer in i ett område där sådana mer detaljerade kort finns, blir i många sjökortsplottrar djupkurvorna växlade till de detaljerade utan att färgerna ändras. Det ljusblå vattnet i navigatorns bild som nyss var 3–6 meter kan plötsligt ha blivit 2–3 meter! En mycket farlig ändring som sker utan föregående varning. Se upp för den fällan genom att i förväg kontrollera hur båtens navigationssystem hanterar Hydrographicas data.

Djupsiffrorna 17 2,3 (4)

Alla djupsiffror avser vattendjupet vid medelvattenstånd. Men det finns olika typer av djupsiffror. Den "vanliga" djupsiffran är kursiv och redovisar ett allmänt vattendjup under eller kring siffrans position. Men det finns också djupsiffror i rak stil som anger djupet på ett specifikt grund eller en sten. För läsbarhetens skull placeras sådana djupsiffror alltid bredvid grundet i fråga, och siffrorna signalerar sin sidoplacering just genom den avvikande raka stilen. Normalt är dessa sidoplacerade djupsiffror ett resultat av en noggrann mätning på det aktuella grundet för att fastställa minsta djup vid medelvatten, men ta aldrig djupsiffran för given. Att välja väg rakt över ett grund för att grundet anges vara 2 meter och den egna båten bara sticker 1,5, kommer förr eller senare att ta en ände med förskräckelse. Håll alltid undan för blått vatten.

Det händer ibland att man av utrymmesskäl inte kan placera en djupsiffra i vattenområdet i ett smalt sund. Då placerar man den på land, inom parentes. Siffran anger vilket maximalt djup man skulle kunna hitta i en passage, men den säger förstås ingenting om exakt var detta största tröskeldjup finns. Försiktighet och utkik... Återigen.

Grund och stenar



Hur farligt ett grund är beror förstås på vad för slags båt man befinner sig i. Men det säkraste är ju att åka runt det, sjömatrare är inte ofelbara. I kartorna kan man i alla fall få en vink om graden av farlighet. En sten eller häll som vid medelvatten alltid



Undervattenssten

är synlig över ytan redovisas med en svart punkt. Symbolen är liten och lätt att missa, men den hör till sjökortstraditionen. Nästa traditionella symbol är bränningstecknet, ett betydligt lömskare grund. I Hydrographicas kartor försöker vi hålla definitionen +/- 0,3 meter i förhållande till medelvattenstånd. Där kan alltså ibland uppstå en definitionsmässig knäckfråga gentemot övervattensstenen, särskilt när vattenståndet avviker från medel.

Ännu farligare är undervattensstenarna som redovisas med det likaså traditionella plustecknet i sjökorten. I Hydrographicas kartor reserverar vi plustecknet för "värstingarna", de som är 1,5 meter eller grundare. Är grunden djupare än så, och alltså lite mindre farliga, nöjer vi oss med den mörkblå 2-meterskurvan. Ibland finns en sidoplacerad djupangivelse på grunden, men det gäller oftast de som ligger illa till i hamn eller insegling.

Referensnivå

Hydrographicas hamnkartor som presenteras i denna bok är alla anpassade till den nya referensnivån – RH2000 – som gradvis införs i den svenska sjökorten och som på sikt kommer bli gemensam för alla sjökort i Östersjön.

Inom det svenska Sjöfartsverket pågår ett arbete med att anpassa sjökortens djupangivelser till en ny referensnivå som blir gemensam för hela Östersjön. Håll noga reda på vattenståndet, i bokens hamnkartor redovisas ibland passager in till hamnar där marginalerna är små, och en vattenståndssänkning kan ge en tråkig överraskning. Östersjön har inget tidvattnet att tala om, men snabba lufttrycksförändringar kan skapa vattenståndsförändringar som man definitivt inte tänkt sig. Efter en nattlig frontpassage kan man mycket väl vakna och upptäcka att vattnet sjunkit en decimeter eller två. Eller stigit, men det vållar sällan problem annat än om man har en fast bro att passera, eller om man tagit sig över en tröskel med otillräckligt djup om vattenståndet sjunker.