


# Råd och tips till läsaren

*Torbjörn Ardebrant och Jørn Engevik*

## Detta är nytt i denna utgåva

Denna fjärde upplaga av *Hamnguiden 5* är en helt omarbetad uppföljare till de tidigare upplagorna, varav den första kom ut 2007. I denna upplaga ansvarar Hydrographica för samtliga Hamnguidekartor. De bygger på den teknik som Hydrographica utvecklat för sina storskaliga specialsjökort som blivit så uppskattade och epokgörande. Alla hamnar i boken har besökts, mätts upp och bedömts av någon av Hydrographicas sjöfarande kartografer under 2019 eller 2020. Denna utgåva har utökats med 93 nya hamnar varav hela 26 är gästhamnar. En del av dessa är små och ofta bortglömda hamnar som sedan den förra utgåvan har anpassats för att ta emot gästgästande båtar. De hamnar som saknar faciliteter tar oftast igen det på charm och atmosfär, och vi är glada för att kunna ha med dessa hamnar i denna upplaga. Resten av de nya hamnarna fördelar sig på de yttre och inre delarna av skärgården. Vi har lagt möda på att ta fram fler hamnar i de inre och lugnare delarna av skärgården. På det sättet hoppas vi kunna bidra till fina naturupplevelser även dagar med blåsigt väder.

Långsidesförtöjning har blivit alltmer populärt på senare år, och topografin i Bohuskustens skärgårdar lämpar sig speciellt bra för detta förtöjningssätt. Tidvattenskillnaden är inte så stor och naturen med släta och ofta nästan lodräta klippor med bra djup ända intill berget gör det ofta lämpligt att förtöja på detta sätt. I boken har 205 av Hamnguidekartorna över naturhamnar förslag på långsidesplatser. Möjliga långsidesplatser är markerade med en svart pilspets och i bokens hamnar finns över 1000 sådana pilspetsar. Oftast markerar pilspetsen en plats men ibland ett område där flera båtar kan förtöja på rad efter varandra. Läs mer om att förtöja långsides längre ned. 

Med köpet av boken följer ett års gratis abonnemang på *Hamnguiden Online*. Det finns en kupong för detta placerad på insidan av den bakre pärmen. I appen har du tillgång till alla kartor, bilder och texter som presenteras i *Hamnguiden 5* samt alla andra böcker i Hamnguideserien. Du kan även använda appen för att översätta texten till ditt eget modersmål, spela upp drönarfilmer av hamnarna samt förhandsboka plats i de hamnar som har denna möjlighet.

## Det händer mycket i gästhamnarna

Det är mycket viktigt att påpeka, att även om bokens uppgifter samlades in och var korrekta 2020, finns ingen garanti för att de också är helt giltiga år 2021 och senare. I naturhamnarna, som ibland ligger i naturreservat, händer det kanske inte så mycket, grunden ligger där de ligger och en klippa som var bra att förtöja vid igår är det säkert i morgon också.

Gästhamnarna är däremot en annan sak. De kan ägas och drivas av privata aktörer, de kan köpas och säljas och bli föremål

för allehanda visioner som ibland uppfylls, ibland inte. Att beskriva gästhamnar är alltid en jakt på rörligt mål. Så också i denna bok, och speciellt just nu. Kommuner och EU satsar gärna pengar på utveckling för att locka båtuturister, och i ett band från Västkusten över Sverige, Åland och Finland satsas nu på utveckling av gästhamnar i flera projekt. I flera gästhamnar inom området för *Hamnguiden 5* planeras det för nya bryggor och faciliteter. Kanske finner även en och annan deltagare i projekten att myndighetsbyråkratin blev övermäktig och låter det bli vid det gamla. Användare av boken ombeds därför ha överseende med att en eller annan utlovad egenskap hos en hamn inte hunnit eller kunnat realiseras. Gläds istället åt att det här och var kan ha dykt upp en förbättring som boken (det vill säga författaren) varit okunnig om.

Vi har medvetet uteslutit information om prisnivån för övernattnings i olika gästhamnar. På de olika gästhamnarnas hemsidor brukar det oftast gå att hitta aktuella uppgifter. Trycket på gästhamnarna i Bohuslän är stort under högsäsong och stadigt fler hamnar erbjuder en möjlighet att förhandsboka en plats, vilket uppskattas av många. Hamnar som har denna möjlighet har detta redovisat i hamnens faktaruta under rubriken "Boka plats". I *Hamnguiden Online* uppdateras bokningsmöjligheter i takt med att hamnarna öppnar upp för den möjligheten.

## Bränsle

Längs Bohuslänns kust är det tätt mellan båtmackarna, men alla har inte alla bränslesorter, vilket kan ställa till förtret. I hamnarnas faktarutor framgår det om båtmack finns samt vilka bränslesorter som tillhandahölls vid tidpunkten för tryckningen av boken. Det flesta båtmackar längs kusten är automatstationer där betalkort är det enda som fungerar som betalningsmedel.

## Septiktanktömning

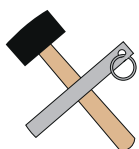
Något som många tvingats upptäcka på egen hand är hur chansartat det är med sugtömning av septiktanken. Sedan man införde förbud mot tömning av septiktank i det fria vattnet, har det satsats på tömningsstationer på många ställen, och statliga och kommunala bidrag har betalats ut för att få ett fungerande system med tillräckligt många och spridda stationer. Det är bara den lilla haken att dessa stationer är så otillförlitliga. Var därför inte alltför säker på att den utlovade stationen verkligen fungerar. I hamnens faktaruta framgår om det finns en sugtömningsstation och Hamnguidekartorna visar var de ligger. Transportstyrelsen har en bra hemsida – hamnkartan.azurewebsites.net – med kartor över befintliga stationer. Där ska också anges om stationen är fungerande eller ej. Tillförlitligheten på informationen i det systemet måste dessvärre också sägas vara en aning svajig.

## Att förtöja långsides

Att förtöja båten långsides längs en klippa är något som många undviker i tron att det skulle vara svårt eller komplicerat. Visst krävs det en smula uppfinningsrikedom, lite mer planering och lämplig förtöjningsutrustning ombord jämfört med att förtöja med stäven mot land och ett ankare i aktern, men särskilt svårt är det inte och oftast ligger man tryggare förtöjd på detta sätt än med ankare. Det är inte så konstigt att långsidesförtöjning har blivit allt populärare i takt med att fritidsbåtarna blivit större. I flertalet av bokens Hamnguidekartor över naturhamnar presenterar vi möjliga ställen för långsidesförtöjning med en liten svart pilspets. Men det skall sägas att de platser som vi tipsar om inte passar för alla båtar. Man måste söka efter en plats som passar för de egenskaper den egna båten har. Det som ofta är avgörande om platsen fungerar är om djupet vid klippan är

tillräckligt samt båten egenskaper, det vill säga om den har låga eller höga fribord, lång eller kort köl, brett eller smalt skrov och så vidare, och detta behöver bedömas på plats.

Innan du påbörjar förtöjningsproceduren går du fram till den tilltänkta förtöjningsplatsen för att bättre kunna bedöma om den fungera för din båt. Oftast är det bäst att sätta iland en eller två ur besättningen från stäven först. De som är på land sätter fast de viktigaste kilarna om det inte finns bergdubbar, och gör sig beredda på att ta emot tamparna när båten förtöjs långsides. Ibland kan det vara fördelaktigt att även lägga ankaret när man förtöjer långsides. Ankarlinan kan sedan användas för att hjälpa till att hålla båten ifrån berget om man fäster denna midskepps, och så kan man ha ankaret till hjälp när man lämnar förtöjningsplatsen.



Hammare och minst 6 bergkilar, av olika typer.



Flera långa förtöjningstampar.



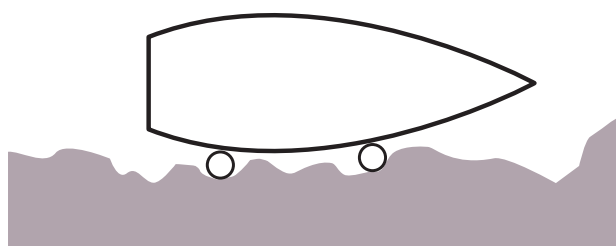
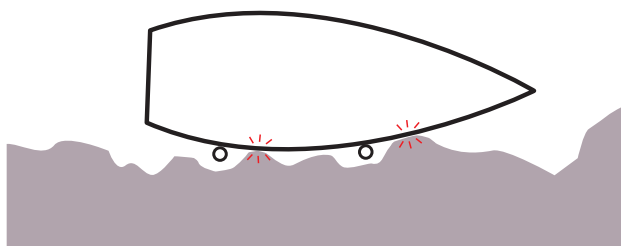
Kulfendrar.



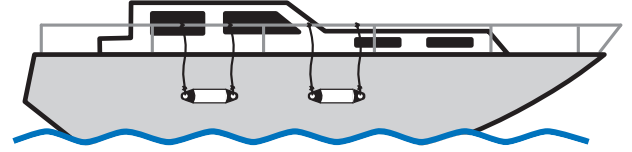
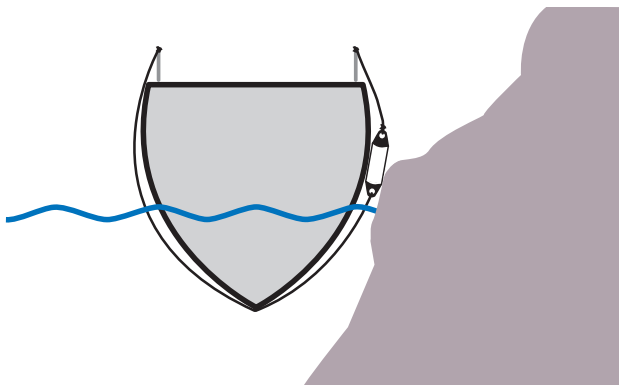
Fendrar där en tamp kan fästas i båda ändar. Eventuellt en stegfender.



En cirka 2 meter lång fenderplanka med ett hål i varje ände.

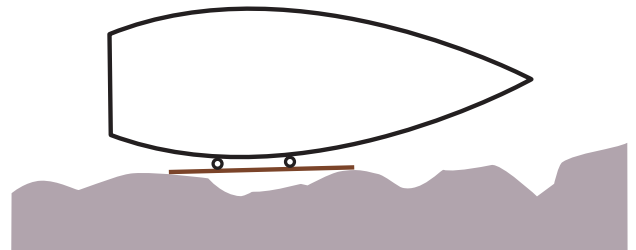
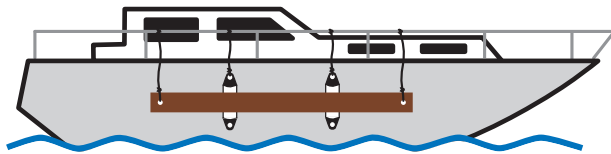


Kulfendrar skapar avstånd till skrovet vid ojämna klippor, där en vanlig fender kommer till korta. Kulfendern är långsidesförtöjarens bästa vän. Försök att få plats med minst två ombord.



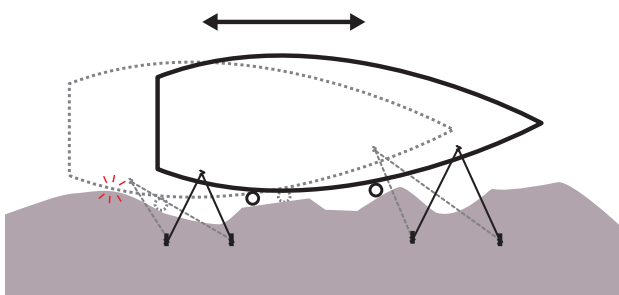
I stället för att en fender blir hängande vid en inbuktning i berget kan du fästa en tamp i andra änden på fendern och hänga den horisontellt. En stegfender kan också användas.

När klippan är flack eller om berget är lågt kan man förhindra att fendern glider upp genom att fästa en tamp i nederkant på fendern och trä tampen under båten till andra sidan av skrovet. Använd tågvirke som sjunker eller sätt en tyngd på tampen för att få den under båten.

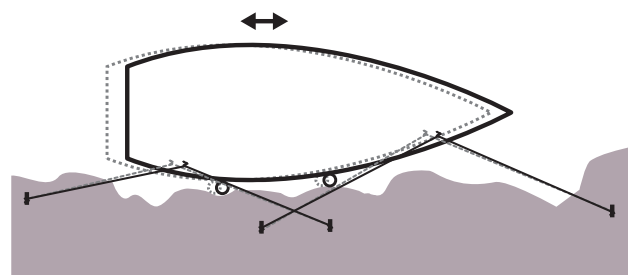


Om inbuktningen i berget är för stor för att en kulfender skall fungera kan man använda en fenderplanka utanpå två fendrar. Plankan stödjer då mot berget på sidorna av inbuktningen.

**För liten vinkel mellan tamparna**



**Bra vinkel mellan tamparna**



Det är viktigt att begränsa båtens möjlighet att röra sig fram och tillbaka längs klippan. När berget är ojämnt riskerar du att båtens rörelser leder till att fendrarna kommer i en position där de inte har något att fendra av mot. Förtöj därför med en vid vinkel mellan förspring och respektive akterspring och akterända och använd långa förtöjningstampar. Med långa tampar minskar även tidvattnets påverkan på förtöjningen och båten kan flyta fritt utan att bli hängande eller klämmas mot berget.

## Att förtöja i smala vikar och sund

I många naturhamnar kan du förtöja med tampar ut från båda sidor av båten i trånga vikar. Det är för det mesta en fördel att fästa en eller flera förtöjningstamper till motsatt sida av viken. Med en lång förtöjningstamp kan du med fördel lägga tampen dubbel till bergdubben på andra sidan av viken. Det blir lättare att lägga ut då, eftersom det bara är att hala hem tampen. Med en tamp till andra sidan av viken kan du enkelt dra ut båten lite från klippan. Finns det plats för fler båtar är det att föredra att den som kommer först lägger sig längst in. Annars måste du vara beredd på att slacka på förtöjningarna för att släppa in båtar som vill passera och gå längre in i viken.



På andra ställen är det lite bredare men samtidigt för smalt för att lägga ut tillräckligt med ankarlina. Då kan du förtöja med bogen eller stäven mot berget och en akterända tvärs över till motsatt sida av viken. När du ska förtöja på detta sätt är det bäst att först sätta i land någon ur besättningen för att fästa akterförtöjningen. Besättningsmedlemmen tas därefter ombord igen och du förtöjer med stäven mot berget där du vill ligga. Om du förtöjer med bogen snett mot land kan det ibland vara bra att använda akterankaret som komplement. På så vis får du två akterförtöjningar. Tänk på att lägga dig så långt in i viken som möjligt så att båtar som kommer senare kan förtöja längre ut. Annars måste du vara beredd att slacka på förtöjningarna så att båtar som vill komma längre in kan passera.



## Sjökort över området

Det är inte särskilt länge sedan ett sjökort var ett sjökort, punkt slut. Gult på land, blått på grunt vatten. Gjorda och sålda av Sjöfartsverket. För 20 år sedan vändes allt på ända. Digitala versioner av Sjöfartsverkets sjökort började framställas av internationella producenter, och de såg sällan likadana ut. Här hemma dök också Hydrographica upp, specialisten på sjökort över grunda och krångliga vatten. Sjökortsdjungeln är nu ett faktum. Fortfarande är Sjöfartsverket och Hydrographica i största sämja de enda svenska sjökortsproducenterna. De kompletterar varandra, och deras respektive produkter finns i alla möjliga analoga och digitala versioner. Det finns också sjökort över området producerade av det tyska förlaget NV charts, men de svenska sjökorten är de mest använda.

Sjöfartsverket har i sin senaste upplaga av de traditionella tryckta båtsportkorterna en indelning av området för *Hamnguiden 5* med två båtsportkort. Det gäller alltså att välja det/de kort som täcker det område du tänker gå genom. Stäm av mot Sjöfartsverkets täckningsområden på deras hemsida. Det går även med viss svårighet att få tag i Sjöfartsverkets klassiska sjökort på papper över 930-serien och 9330-serien, men de flesta väljer de smidigare spiralbundna båtsportkorterna i A3-format.

Det ska sägas att Sjöfartsverkets sjökort vid sidan av farlederna oftast är baserade på äldre mätningar i större delen av området för *Hamnguiden 5*. När du tar dig fram med dessa kort utanför farlederna i skärgårdsområdena gör du klokt i att navigera med en extra säkerhetsmarginal, speciellt om du navigerar med plotter. Hydrographicas specialsjökort är däremot baserade på nya sjömätningar från 2012 och framåt, och sjömätning för Hamnguidekartorna i denna bok har utförts 2019 eller 2020.

Alla Hamnguidekartor i *Hamnguiden 5* är producerade med alla djupuppgifter angivna i förhållande till nollnivån i RH2000. Detta är den referensnivå som används för vattenståndsuppgifterna i sjörapporten sedan en tid, och inom ett par år kommer alla sjökort också att vara anpassade till detta sätt att redovisa djup och vattenstånd. På Västkusten är skillnaden liten mellan de två redovisningssätten. Nollnivån i RH2000 är cirka +5 centimeter över medelvattenytan (MVY), vilket är av mindre betydelse för fritidsbåtar i de flesta sammanhang.

Sjökortsutgivare	Typ	Sjökort	Förkortning i Hamnguiden
Sjöfartsverket	Båtsporkort A3	Västkusten Södra	SjöV VS
		Västkusten Norra	SjöV VN
Hydrographica	Specialsjökort A2	932-01 Härmanö	Hg932-01
		932-02 Vallerö–Saltö	Hg932-02
		932-03 Käringön–Måseskär	Hg932-03
		932-04 Kråksundsgap	Hg932-04
		932-05 Mollösund	Hg932-05
		935-01 Koster NV	Hg935-01
		935-02 Koster NO	Hg935-02
		935-03 Koster SV	Hg935-03
	Översikts- och planeringskort	HG93 Bohuslän	

Hydrographica gjorde tidigare sina specialsjökort som lösa blad, de flesta i A2-format, och vanligtvis i skala 1:10 000. Dessa omfattar utvalda områden, vanligtvis grunda skärgårdar som till exempel Kosterskärgården, där båtsporten uppskattar och har glädje av noggrannare sjökort. Med tiden har antalet specialsjökort över Sveriges ytterskärgårdsområden blivit många och från och med 2018 har även Hydrographica påbörjat en övergång till spiralbundna A3-block – specialbåtsporkort – som samlar de tidigare lösbladen till större sammanhängande områden, men fortfarande i skalan 1:10 000. De kommande åren kommer övergången till A3-format för specialsjökorten att påbörjas även på Västkusten och först ut blir Kosterskärgården.

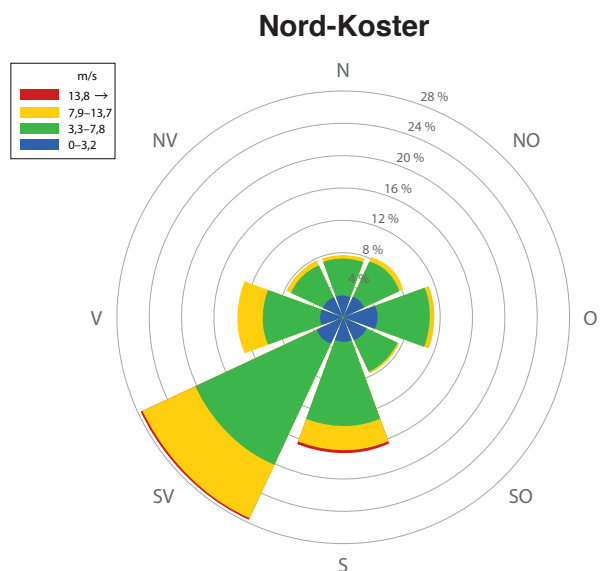
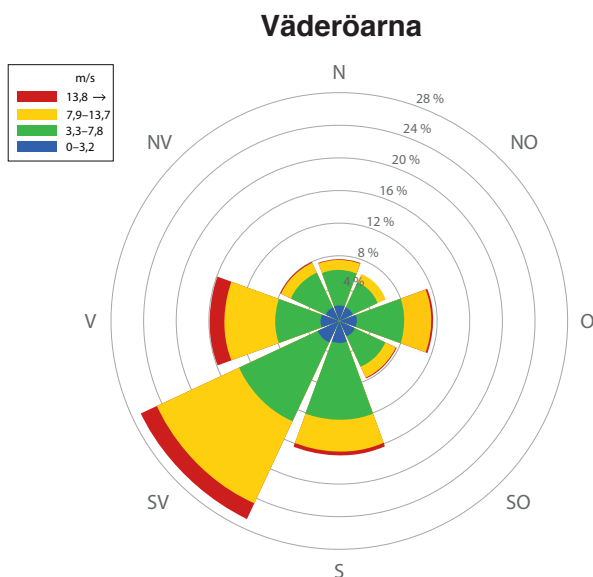
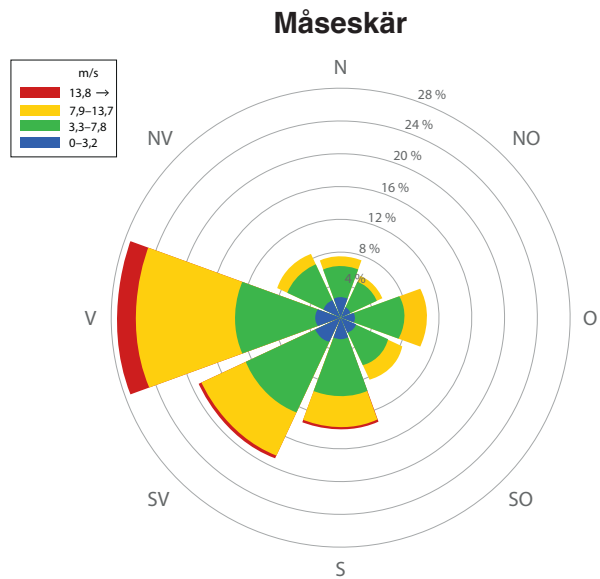
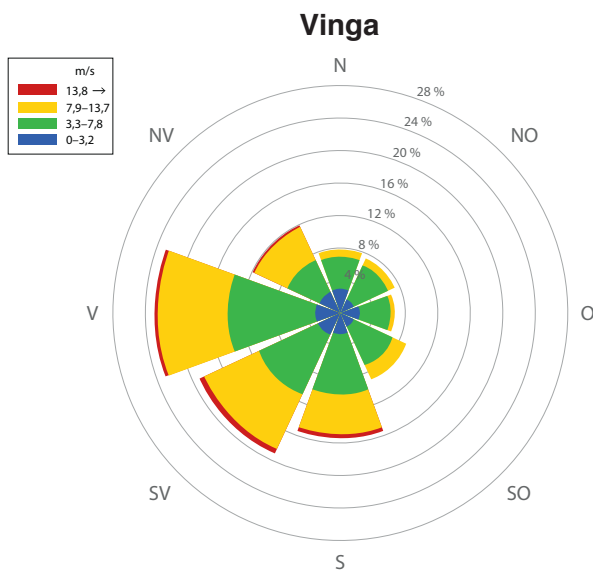
I faktarutorna i *Hamnguiden 5* hänvisas till vilket kort och sida som en hamn ligger inom, till exempel Sjöv VS s. 34. Se förkortningarna i ovanstående tabell.

Det ska också nämnas att både Sjöfartsverkets och Hydrographicas data numera är integrerade i merparten av alla digitala sjökortssystem. Många av dem har också integrerat Hydrographicas Hamnguidekartor, men det är viktigt att veta att varje producent av digitala sjökort väljer sitt eget sätt att presentera sjökortsinformation för navigation. Det behöver inte vara dåligt, men en digital sjökortsversion på fritidsbåtnivå är aldrig ett original. Endast den tryckta, analoga versionen innehåller garanterat alla originaldata. Digitala versioner kan innehålla ett urval av data, och sjökortsprogram och navigationsappar har ofta olika presentationsmodeller för vad som ska visas vid en viss in- eller utzoomningsnivå.

## Väder

Vädret är något som varje båtfarare behöver ha koll på. Med dagens fina väderprognoser är det lätt att få aktuell och för det mesta pålitlig information om vädrets utveckling. Inför valet av hamn är kunskap om det aktuella väderläget en viktig utgångspunkt. Då kan du söka efter en hamn som har lå för den rådande vindriktningen samt eventuella vindskiften, och du kan undvika utsatta lägen om vinden väntas öka eller om det kan förväntas att dyning når in i hamnen. Hamnguidetexterna beskriver vilka vindriktningar som hamnen är bra för, risk för sjö med mera.

På Västkusten är vindriktningar mellan syd och väst de förhärskande. Härifrån blåser det nästan 60 % av tiden sommartid. Medelvindstyrkan under sommaren är cirka 6 m/s i havsbandet. Det ska sägas att detta är medelvärden och du får räkna med att det förekommer perioder med passerande lågtryck med kuling och ruskväder även sommartid, likväl som underbara högtrycksperioder med svaga vindar och strålände sol. Realtidsinformation om rådande vindförhållanden med mera finns tillgängligt i Sjöfartsverkets app VIVA – Vind & Vatten. Åskväder är också något som du behöver ha beredskap för under en båtfärd sommartid. Att hamna mitt i ett åskväder kan vara en obehaglig upplevelse. Ibland kan de komma från ingenstans men upptornande stackmoln kan ge en fingervisning om vad som är på gång. Ofta kan du få en viss vägledning var det åskar och vart ovädret är på väg via någon av de appar som visar väderadar med blixthinformation i realtid. Med vägledning av denna information kanske du får den framförhållning som behövs för att sätta dig i säkerhet innan det brakar loss.



Genomsnittlig vindriktning och -styrka de senaste 15 åren under perioden 15 maj till 15 september

## Vattenstånd

Vattenståndets variationer på Västkusten kan vara rätt så stora och påverkas av två primära faktorer – tidvatten och väder. Tidvattnet stiger under den period som kallas flod, respektive sjunker under den period som kallas ebb, två gånger per dygn, i ett så kallad halvdygnstidvatten. Det som påverkar tidvattnet är månens position och rörelse i förhållande till jorden. Det gör att tiden mellan två högvatten uppgår till 12 timmar och 25 minuter. Oftast handlar det om några decimeters skillnad mellan högvatten och lågvatten, och den är som störst när månens och solens dragningskraft samverkar. Vattenståndsskillnaden blir då cirka 37 centimeter mellan ebb och flod i det som kallas för springflod. Tidvattnet blir som lägst vid nippflod då månen och solen samverkar minst. Trots att tidvattnet inte handlar om mer än några decimeter på Västkusten så orsakar det ändå strömmar på upp till 3–4 knop i smala sund längs kusten. Nordströmmarna

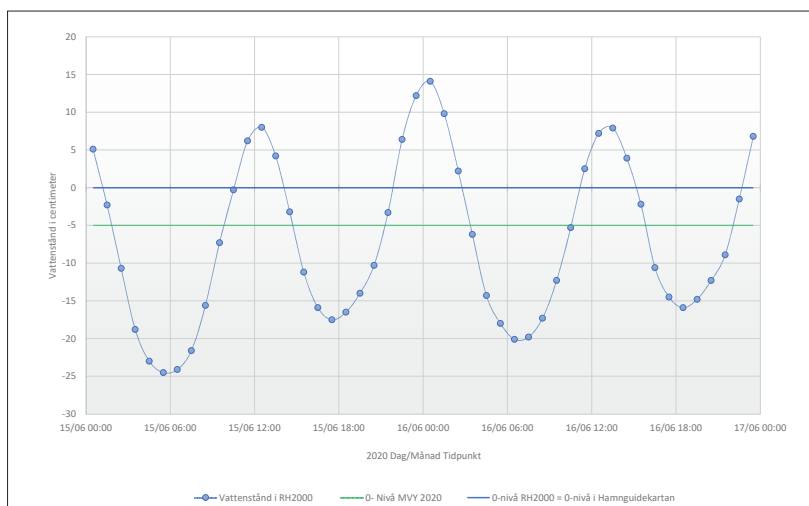
och Malö strömmar mellan Skaftölandet och Orust är två exempel på detta. Tidvattenströmmar är med andra ord något du som fritidsbåtsägare måste vara observant på när du ska passera smala sund längs Västkusten. I grundare hamnar måste du också hålla koll på att det finns tillräckligt med vatten under kölen när vattnet sjunker. Vissa hamnar har grunda trösklar i inloppet och då gäller det att tänka till så att djupet räcker till för att komma ut igen även om vattenståndet sjunkit under natten.

Vattenståndet på Västkusten påverkas också i hög grad av vädret. Högtryck ger generellt lägre vattenstånd och lågtryck högre vattenstånd. Vattenståndet påverkas även av vinden och vattenståndet sjunker vid frånlandsvind och stiger vid pålandsvind. Vid hård pålandsvind och passerande lågtryck kan den så kallade vinduppstackningen bli betydande och orsaka översvämningar lokalt.

Förr var det svårt att få en riktigt bra överblick över vattenståndssituationen men i dag har det blivit lättare. Genom Sjöfartsverkets app VIVA – Vind & Vatten – kan du följa vattenståndet i realtid på ett flertal platser längs kusten. Det som visas är tidvattnet överlagrat med andra faktorer som påverkar vattenståndet. Dessutom presenteras informationen i en graf och det går därmed att få en uppfattning om när tidvattnets hög- respektive lågvatten inträffar. Se bild. Detta kan vara ett praktiskt hjälpmedel för att bedöma om djupet

räcker för den egna båten invid berget vid exempelvis långsidesförtöjning.

Hamnguidekartornas 0-nivå är lika med 0-nivån i RH2000, det vill säga den nivå som rapporteras i sjörapporten. I nedanstående graf visas ett exempel på hur tidvatten-rörelserna kan se ut i praktiken. Om ett djup är angivet till 2,1 meter i Hamnguidekartan kommer djupet kl 17.30 den 15/6 att vara knappt 20 centimeter lägre, det vill säga 1,9 meter i verkligheten.



*Smögen (SMHI) – Vattenstånd i RH2000*

## Hamnguiden – älskade och hatade...

Så länge människan har färdats till sjöss har sjöfolk försökt att hjälpa varandra med tips om färdvägar och hamnar, medan det marina försvaret gnisslat tänder över att fiender fått det lättare. Först fick den yrkesmässiga sjöfarten lotsar och hamnkartor. Sedan fick fritidsbåtar via allehanda böcker förslag till trygga natthamnar i farvatten som kanske var okända för seglare på strövtåg.

Det luriga med hamnguiden är att många sjöfarare älskar tanken på den "egna" lugna viken, helst en skyddad lagun som ingen annan känner till. Då blir det ju inte så roligt om någon pekar ut för alla var sådana fina vikar finns... Men du som hatar alla avslöjande hamnguiden, hav tröst! Denna bok innehåller 270 tips på naturhamnar och 111 beskrivningar av allmänna gästhamnar eller marinor med gästplatser. Men det finns många fler vikar som ger lä och bra nattlogi om du vill vara för dig själv. Och vi törs påstå att det sällan är fullt i området, med undantag för några få veckor i den absoluta högsäsongen.

Det finns å andra sidan många som uppskattar möjligheten att hitta en trygg och säker hamn där du finner gemenskap och kan umgås med likasinnade, och sova gott i förvissning om att ligga tryggt i utlovade vindar. Ensam är inte alltid stark, och i en välkänd naturhamn finns oftast en hjälpande hand intill. Det är för dig som boken har kommit till, du som tycker att det är skönt att i förväg veta så mycket som möjligt om hamnen, hur du bäst seglar in, var grunden finns, var du får

bästa skydd och vilka strandavsnitt som lämpar sig bäst för olika båtstorlekar.

## Båtkultur

Många båtar och det faktum att vissa natur- och gästhamnar stadigt blir mer populära, ökar belastningen på dessa hamnar. Det är därför viktigt att upprätthålla de oskrivna reglerna i vår båtkultur. Till exempel hälsas nyanlända båtar välkomna till hamnen. Vi hjälper till med att anvisa en lämplig förtöjningsplats. Hur ofta har vi inte själva uppskattat att någon på land gett oss vinken "Hej och välkommen! Här är det fint att ligga.?"

I populära och fulla hamnar har vi regeln att det alltid finns plats för en till. Det är fascinerande att se att detta faktiskt stämmer även om det faktiskt ser helt fullt ut. En annan viktig del av vår båtkultur är att vi visar respekt för hamnens "rytm". Låt oss ta ett exempel från en av hamnarna i *Hamnguiden 5* för att illustrera poängen.

Vi närmar oss en av våra små och idylliska favorithamnar. Finns det plats där, och helst en plats längst in vid den lilla bryggan? Eller behöver vi lägga oss utanpå någon annan? Det blir snabbt grunt på båda sidor av bryggan så ankare är inaktuellt. Hamnen var tidigare en liten fiskehamn, men idag är fiskebåtarna borta. Idyllen finns fortfarande här och detsamma gäller det gamla utedasset som är den enda faciliteten på land. Sjöbodarna i hamnen fungerar nuförtiden som mysiga samlingsplatser för sommargäster. Söder om hamnen ligger en

liten sandstrand som våra barn gillade så mycket, och som vi nu gläder oss åt att visa barnbarnen.

Vi planerar som vanligt att ligga kvar fyra till fem dagar. Några tidigare bekanta brukar vi träffa, och några nya bekantskaper brukar det också bli. Hur blir det i år? På vägen in tänker vi att det ser bra ut, för det finns faktiskt plats för vår båt vid den innersta bryggan.

Vi förtöjer och gläder oss över att vara här igen. En av båtarna känner vi igen från ifjol, men den är tom eftersom ägarna säkert är ute på en tur på någon av de många stigarna på ön. Vi tar med oss våra barnbarn som vi har ansvaret för denna vecka och går bort till stranden.

När vi kommer tillbaka lite senare på eftermiddagen har det kommit in flera båtar, och det ligger tre till fyra båtar utanför varandra längs bryggan. Utanför oss ligger en familj. Vi byter några ord och får snabbt känslan av att vi kan komma att träffas igen.

Det har blivit kväll och även om många båtar och människor är samlade på den lilla bryggan är ljudnivån låg. Till och med

hos de små krabbfiskarna längst ut på bryggan är ljudnivån låg. Hamnen har funnit sin "rytm".

Nästa dag går några båtar vidare. Andra – bland dem vi – ligger kvar. Vi går på upptäckstur runt ön. Senare på eftermiddagen när vi kommer tillbaka har hamnen åter fyllts upp med båtar. Vi märker att ljudnivån i hamnen är högre än i går. Ett par båtar med folk som känner varandra ligger båda som tredje båt på var sin sida av bryggan, men de pratar som om de låg bredvid varandra. Längsta promenaden de tar är över alla båtarna för att besöka den andra båten och den turen gör de många gånger. De små krabbfiskarna är igång igen men måste nu ropa till varandra. Hamnen har blivit smittad av några som inte har gehör för hamnens "rytm".

I *Hamnguiden 5* finns ett urval av hamnar som alla har sin egen "rytm". Oavsett om du väljer den pulserande Smögenbryggan eller den avskilda naturhamnen längst ut i skärgården, bör du anpassa dig till den "rytm" som hamnen har. Detta är en av de många oskrivna reglerna som finns i vår gemensamma båtkultur.

## Seglingsrutter

### *Jørn Engevik*

Det finns många leder att välja bland när du seglar längs Bohuskusten mellan Göteborg och Svinesund, och nedanför hittar du en kort översikt över förslag till vägval. Översiktskartorna på sidan 6–14 är en god hjälp när du läser detta. I dessa har vi markerat de officiella farlederna, som även finns i sjökorten, med gråa streck och alternativa vägval med blåa streck. De senare är alternativa vägval som vi anser är bra och trevliga alternativ till de officiella farlederna. De flesta saknar utprickning och kräver därför lite större uppmärksamhet av dig som båtförare, men upplevelsen blir rikare och den omgivande båttrafiken avtar när du tar dig fram vid sidan av allfarvägarna genom skärgården.

#### **Översiktskarta 1 och 2: Tistlarna–Marstrandsfjorden, s. 6–7**

Låt oss börja vår resa i söder, i Göteborgs södra skärgård. Den alternativa rutten på sydväst- och västsidan av Styrösö går genom smult vatten med undantag för några korta sträckor utanför västsidan av Styrösö. Motorbåtar kan även gå farleden genom sundet mellan Donsö och Styrösö, och passera under bron med en seglingsfri höjd på 8,6 meter. Farledens djuprännor är smal men väl utprickad.

På sydsidan av Brännö har du ett intressant alternativ till farleden längre söderut. Denna led saknar utprickning och båt-

trafiken är mindre intensiv. Det är väldigt grunt vid sidan av djuprännan men om du håller dig mitt i den hela vägen räcker djupet till även för segelbåtar.

Yrkestrafiken till och från Göteborg går genom South Channel och North Channel i Hake fjord. Trafiken är tidvis intensiv och går snabbt, och fjorden är öppen mot sydväst. Det finns därför goda grunder att undvika dessa farleder med fritidsbåt. Den som kommer från Vinga sand i väst väljer med fördel den nya farleden för fritidsbåtar som går parallellt med South Channel på dess sydsida. Denna fortsätter sedan vidare österut utanför Långedrag och vidare in mot Göteborg. På väg norröver från Göteborg väljer de flesta farleden förbi Stora Porsholmen och Hisingen, och vidare på västsidan av Björkö. Här kan du som ett alternativ välja farleden norrut över Björköfjorden, som är mindre trafikerad.

När du närmar dig Marstrand från söder går de flesta in genom Albrektssunds kanal längs nordsidan av Klåverön. Kanalen är en upplevelse i sig, men den är smal och sommartrafiken intensiv. Möjligheten att gå farleden sydväst om Klåverön kan övervägas om du gått genom kanalen tidigare och vinden från havet inte är alltför hård. Om färden går vidare norröver och in i Hake fjord på insidan av Tjörn är det lika bra att gå farleden öster om Instön. Bron över till Instön som har en segelfri höjd på 18 meter stoppar dock de större segelbåtarna. Färden vidare in mot Hake



fjord görs sedan med fördel på ostsidan av Brattön och Lövön. Här är det som regel lite lugnare än i farleden längre västerut.

### **Översiktskarta 3 och 4: Tjörn–Orust S, s. 8–9**

De som seglar längs den bohuslänska kusten återvänder ofta samma väg, men det blir en mer varierad båttur om man gör en runda av den och tar den inre vägen på insidan av Tjörn och Orust en av vägarna. Här möter en varmare och frodigare skärgård. Utbudet av hamnar överraskar dessutom många och det är glesare mellan båtarna. Vill du halvera inomskärsturen tar du vägen genom Stigfjorden mellan Tjörn och Orust. I Stigfjorden finns ett flertal fina naturhamnar som är värda ett besök.

På västra sidan av Tjörn följer de flesta fritidsbåtarna för det mesta den inre farleden. En trevlig omväg är att smita västerut genom sundet norr om Härön för att sedan ansluta till farleden lite norröver igen. Även på västra sidan av Orust följer de flesta båtar den inre farleden. Om du har gott om tid kan en tur runt Lyr vara trevlig. Du kan göra omvägen lite kortare genom att ta vägen mellan Lyrs sydöstra sida och Bockholmarna.

Om vädret är lugnt kan du lämna farleden som går in genom Kråksundsgap och gå vidare utomskärs utanför Danholmen och Saltö. När du passerat Björnibådan väster om Saltö är du strax inne i farleden igen och kan överväga ytterligare ett alternativt vägval. Om du tar dig in genom det grunda sundet sydväst om Stocken kan du sedan gå vidare norrut längs Råöns östra sida. Där det är som smalast ser det grunt ut i sjökortet, men minsta djup i passagen är 2,1 meter. Se Hamnguidekartan till hamn nummer 142, Stocken.

### **Översiktskarta 5 och 6: Uddevalla–Smögen, s. 10–11**

Längs nordvästsidan av Orust har du skyddade vatten och många mysiga gäst- och naturhamnar att välja mellan. På väg mot sydväst över Koljö fjord kan du vika av och gå in genom de vackra Strömmarna. Båtar som kommer under Skaftöbron, med segelfri höjd 15,8 meter, kan ta den inre farleden till Gullmarn och över mot Lysekil. Man kan även vika av söderut genom Snäckedjupet mellan Skaftölandet och Flatön, och detta vägval fungerar även för större segelbåtar som inte kommer under Skaftöbron.

Från farleden utanför Grundsund kan du vika av mot nordväst och gå genom Gåsö-arkipelagen på västsidan av Storön och Tjällsö och vidare norröver mot Brandskär innan du ansluter till den officiella farleden igen. Den här sträckningen är vacker och går mer öppet än farleden i öster, och sträckan blir något kortare.

De allra flesta passerar Gullmarn, Brofjorden och Åbyfjorden utan att ta en tur in i någon av fjordarna. Den här utgåvan av *Hamnguiden 5* är den första som beskriver hamnar inne i de tre fjordarna. Vid busväder kan det vara en god idé att söka sig in till någon av dessa hamnar.

### **Översiktskarta 7 och 8: Smögen–Resö, s. 12–13**

Norröver på väg från Smögen följer de flesta den inre farleden på väg mot Sotekanalen. Farleden väster om Smögen är vacker och mer utsatt, men bara en kort sträcka om du går in i Sotekanalen. Svängbron över Sotekanalen, med en seglingsfri höjd på 5,7 meter, öppnas ofta för segelbåtar.

När du kommer till Hamburgö kan du gå på båda sidor av ön. Väljer du i motsats till de flesta att gå farleden på västsidan kan du så småningom överge denna och ta den alternativa ruten norrut mot Florön. Längs denna rutt ligger naturhamnarna liksom pärlor på ett snöre. Mellan Hamburgsund och Grebbestad är skärgården vänlig, lätt att navigera i och det finns ett flertal alternativa vägval.

Innan du kommer fram till Havstenssund måste du passera det utsatta området vid Tjurepannan, eller Gule humpen som det också kallas. Här är sjön ofta besvärlig, men det går lyckligtvis över efter halvannan sjömil. I det smala men ändå överblickbara sundet vid Havstenssund råder ofta en intensiv båttrafik under sommaren. Ett alternativ till farleden genom Havstenssund är att gå farleden väster om Hällsö och senare Kalvön–Lindön. Motorbåtar kan också gå den smala rännan västerut från Havstenssund som håller ett minsta djup på 1,4 meter. Hamnguidekartan till hamn nummer 321, Havstenssund ger viss vägledning inför detta vägval.

Är du på jakt efter en lugn hamn när det råder hård vind i riktningar mellan sydväst och väst erbjuder hamnarna i Sannäsfjorden flera bra alternativ.

### **Översiktskarta 9: Koster och Rossö–norska gränsen, s. 14**

Kosterskärgården på syd- och västsidan av Syd-Koster är ett krävande område att navigera i. Det är inte alltid det lättaste att hitta den bästa vägen till naturhamnarna, så vi har därför föreslagit några vägval genom detta område. Hydrographicas specialsjökort är en stor hjälp i navigationen i detta område.

Kosterfjorden ligger utsatt till och båtar som kommer under bron vid Daftö, som har en segelfri höjd på 16,6 meter, kan gå den inre leden med start vid Rossö hamn och vidare norrut öster om Tjärnö. Många väljer bort denna väg på grund av att sundet mellan Daftö och Daftö-Valö visas med 3-meterskurva i sjökortet. Men sundet är i verkligheten djupare än 3 meter – om man hittar djuprännan. Härvid bör du hålla dig mot den norra stranden.

Båtar som kan passera under bron mellan Södra Öddö och Tjärnö, som har en segelfri höjd på 12,6 meter, kan ta sig in till en inre led från Kosterfjorden söder om Styrösö.

Mellan Kosterfjorden och norska gränsen väljer många att fortsätta norröver på öppet vatten. Två lugnare men något längre vägar finns på både ost- och västsidan av Södra Långön och Norra Långön.

# Om författarna

**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 specialsjökort för Sveriges kuster och insjöar. I *Hamnguiden 5* har Torbjörn arbetat med den övergripande planeringen av hamnkartsframställningen inom Hydrographica, teknisk produktion av kartorna samt sjömätning av alla hamnar mellan Tistlarna och Sotekanalen.



**Torunn Jansson** är biolog specialiserad inom kartografi och flygbildstolkning. Torunn har tidigare arbetat med vegetationskartering innan hon började med sjökortsproduktion åt Hydrographica. Stockholms norra ytter-skärgård är Torunns hemmavatten där hon är tredje generationens sommarboende. I *Hamnguiden 5* har Torunn karterat och sjömått hamnarna kring Strömstad, från Stora Arsklävet till Kungsviks hamn.



**Ann Ardebrant** är kartograf och specialist inom geografiska informationssystem (GIS) och trivs som bäst på sjön tillsammans med Torbjörn i den egna segelbåten Blåvinge. Ann har ritat alla kartorna mellan Tistlarna och Väderöarna, översiktskartorna samt varit med under delar av sjömätningen under framställningen av *Hamnguiden 5*. Totalt har Ann ritat över 1000 av Hamnguidekartorna i *Hamnguiden 5, 6, 7, 8 och 9*.



**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 och sjömått hamnar i två områden, från Mollön till Gullholmen och från Morö till Bissen.



**Jørn Engevik** är norsk förläggare, och fick sin första segelbåt som åttaåring. Sedan dess har båtlivet varit det stora fritidsintresset, och 2006 gjorde han hobby till jobb och utgav sina första Hamnguides i Norge. I den här utgåvan har Jørn ansvaret för hamnurvalet, teckningen av bilderna samt den maritima delen av texterna. Han har medverkat i alla tre tidigare utgåvor av *Hamnguiden 5* och i samband med denna fjärde utgåva har samtliga hamnar besökts på nytt med båt.



**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 5* har Jesper sjömått hamnarna i Fjällbackaskärgården samt ritat och sjömått alla hamnkartor i Kosterskärgården.



**Hanne Engevik** är naturvetenskapslärare, ivrig vandrare och blev båtentusiast efter att hon träffat Jørn som 18-åring. Sedan 2006 har hon jobbat deltid på skolan för att samtidigt kunna skriva de generella texterna till de många utgåvorna av *Hamnguiden 1, 2, 3, 5* och *Grekland*. I denna fjärde utgåva av *Hamnguiden 5* har Hanne varit med ombord på båten och på nytt ansvarat för de generella texterna.

