

Bland hamnar och leder

Lars Granath

Denna utgåva av Hamnguiden 7 skiljer sig radikalt från den tidigare. Den 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. Vi har gjort en helt ny kartläggning och sammanställning av naturhamnar och gästhamnar längs denna kuststräcka. Presentationstekniken är densamma som i Hamnguiden 8, med ett kartmaterial som är synnerligen påkostat och innehållsrikt. 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.

Från Påskallavik och söderut till Skanör, liksom längs Bornholms, Ölands och Gotlands kuster är det Per Hotvedt som svarar för informationen. Denna del bygger på den tidigare Hamnguiden 7 men är uppdaterad och kompletterad med nytagna flygbilder. Kartorna bygger på officiellt underlag och är inte sjömätta av Hydrographica.

En egen lots ombord

Vi tror att denna hamnguide ska kunna bli som att ha en privat lots ombord. Alla vi som arbetat med boken har ett helt seglarlivs erfarenheter, inte bara av de hamnar som presenteras i boken utan många, många andra längs den svenska kusten och i insjöarna. Författarna har kartlagt och besökt minst 1500 svenska natur- och gästhamnar under årens lopp, och det finns ingen del av den svenska kusten som vi har oseedd. Om erfarenheterna försöker vi dela med oss av genom att framhålla för- och nackdelar med hamnarna i denna bok, och beskriva hur man bäst når dem. Allt mellan Landsort och Skanör i samma lots. Handelssjöfarten hade fått byta lots ombord minst 20 gånger för att täcka in den sträckan...

"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 lättskötta, 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 pröva vägar man aldrig vågat pröva eller kanske rentav att kunna avstå från ett efterlängtat 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 avsidens 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 specialsjökort från Hydrographica liksom en stor del av Sörmlandsskärgården. Så varför "tänka bil" när man är på sjön? Lämna trängseln och svallen 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 färdvägarna som nämns finns inritade i bokens översiktskartor, men de exakta sträckningarna måste man förstås identifiera i båtsportkortet eller i Hydrographicas specialsjökort 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 – 64, översiktskarta - blad 1 – 6)

Kommer man från Stockholms skärgård väljer många raka spåret över Krabbsjärden 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



Sävundet från öster

norr om Lilla och Stora Äpskär, 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 sidoleden 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 utsätta 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 65 – 147, översigtskarta - 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 översigtskarta.

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 översigtskarta. 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



Sankt Annas skärgård (Dösa)

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 vägvälsamheter 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 sydöst om Harstenas 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.

Tjuströ skärgård (Hamn nr 148 – 196, översiktskarta - blad 8 – 10)

Till Tjuströ skärgård brukar man räkna området mellan Kvädö i norr till Blankaholm och Eknö i söder. Tjuströ 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 Grönsö 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 197 – 211, 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 övärld, 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



Misterhults skärgård (Mjölkhamsflagen)

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 öräckan norr om Krokskär och Nötgårdsö. Håller man sig sedan till Krokskärs östsidan 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 tavlor 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 Sjalholmen för att slutligen passera Strupös västsidan 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 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 ca 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 212 – 229, 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 Per Hotvedt 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 230 – 253/303-307, översiktskarta - blad 10/11/14)

Det smärtar att behöva konstatera, men Kalmarsund tillhör inte båtlivet 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 förstas Kalmar. Alla är sevärd. 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



Kalmarsund (Grönhögen)

långa, med massor av grund utanför prickarna. När det gäller att hitta första inseglingsspricken 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...

Gotland (Hamn nr 254 – 280, 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 begestrad.

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 281 – 300, 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 förstas 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 dom är i stället mycket pittoreska.

Bornholm är en rund granitdom som stiger upp från den omgivande 50 meter djupa Södra Östersjön, här behöver man

minsann inte oro sig för grund eller komplicerade inseglingar. Det som kräver uppmärksamhet är i stället all tung fartygs- trafik 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 dom 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 308 – 368, översiktskarta - blad 14/16)

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 mashöjd 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 dom slingerbultarna, där är vackert. Och så får man se fyren Gåsfeten, fyren där Gustaf Dahln på prov fick installera sin allra första gasbesparande klippfy. 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 369 – 376, översiktskarta - blad 15 – 16)

I höjd med Karlshamn är det definitivt slut med skärgård. Efter Hanö och Åhus finns inte en enda ö förrän Måklappen vid Falsterbo. Och den är bara en ö vid högvatten... Tröstlöst 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.



Gryts skärgård

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 tilläggnig 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 fendrar. 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!



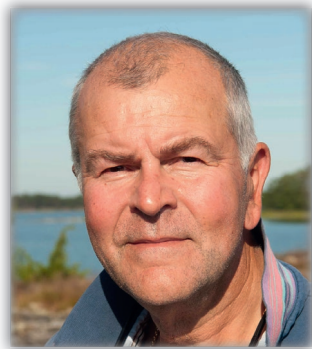
Segelbåtar förtöjda i naturhamnen på Långö, Trässö

Författare och kartografer



Ann Ardebrant arbetar med sjökortsproduktion för Hydrographica och är utbildad i naturgeografi och kartografi vid Stockholms Universitet. Efter utbildningen arbetade Ann med Geografiska Informationssystem som konsult i 20 år. Sedan 2010 är arbetet inriktat på att producera specialsjökort

och hamnguides för Hydrographica och Ann är också anlitad som uppskattad föreläsare i GIS och Kartografi vid Karlstads Universitet. Ann tillbringar somrarna tillsammans med sin man ombord på segelbåten Blåvinge. I Hamnguiden 7 har Ann tillsammans med Torbjörn genomfört fältkontroll och kartritning av två tredjedelar av Hydrographicas kartor i boken.



Torbjörn Ardebrant har ett förflutet i IT-branschen men har nu kastat loss och arbetar sedan 2015 tillsammans med Ann med att ta fram hamnguides och specialsjökort runt Sveriges kuster och insjöar. Torbjörn har ett brinnande intresse för båtliv och har seglat i Stockholms skärgård i olika små och stora

båtar sedan 1970-talet och han har även gjort ett antal längre seglingar på egen köl. Torbjörn har också varit ledare i sjöscouterna och är aktiv i Karlstads Segelsällskap. I Hamnguiden 7 har Torbjörn skrivit gästhamntexter och tillsammans med Ann genomfört fältkontroll och kartritning av två tredjedelar av Hydrographicas kartor i boken.



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 förädlad till den nya Hamnguiden 7, där Lasse svarar för samtliga textbeskrivningar av naturhamnarna mellan Landsort och Påskallavik.



Per Hotvedt har undervisat i historia och journalistik, men har också en långvarig relation till havet. Redan som 11-åring följde han med jorden runt ombord på sin fars fartyg, och upplevde både stormar och orkaner på de sju haven. Som vuxen började han att segla, först i hemmafartvatten längs den norska

kusten, och senare till Sverige och Danmark, och senare korsade han Nordsjön till de Brittiska öarna. Pers första Hamnguide publicerades 2008, och täcker Danmark och den Svenska Västkusten upp till Göteborg. Den har nu kommit ut i hela fyra utgåvor. 2010 kom Hamnguiden 7 som du nu håller i händerna. Därefter har han skrivit "Kanalveien til Middelhavet". Efter att han på nytt återvänt till Medelhavet med Joniska havet som bas har han författat två nya Hamnguides som tagit sig an Grekland, Albanien, Montenegro, Kroatien och Slovenien. Han har också varit medförfattare till en av Kryssarklubbens årsböcker. I denna Hamnguide har Per ansvaret för hamnarna mellan Påskallavik och Skanör samt hamnarna på Öland, Gotland och Bornholm.



Jesper Sannel arbetar med sjökortsproduktion för Hydrographica. Jesper är biolog, naturgeograf och kartograf och undervisade tidigare i dessa ämnen vid Stockholms universitet. Sedan 2000 arbetar han heltid inom Hydrographica med att producera storskaliga specialsjökort och hamnguides över skärgårdarna längs Sveriges kuster. Jesper har tillbringat somrarna i Stockholms skärgård sedan barnsben i familjens veteranbåt Pilikia och har nu skärgården som sitt arbetsområde. Han anlitas regelbundet som uppskattad föredragshållare i båtklubbar och utbildningsorganisationer för båtsporten. 2015 tog han över som VD för Hydrographica efter Lasse Granath. Tillsammans med de övriga inom Hydrographica har han medverkat i produktionen av den populära hamnguideserien från Nautiska Förlaget som gavs ut i början på 2000-talet. I Hamnguiden 7 svarar Jesper för ett 50-tal av kartorna.

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 på sid 14 och 15. Kartorna förkommer 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 ytter-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 det blir besvärligare 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 fritids-sjöfarten, använder i stället 2 respektive 3 meter. Principerna är dock desamma; på den mörkblå ytan innanför 2-meter-skurvan 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. Hydrographics sjökortsdata finns i alla större digitala navigationssystem. Men när dessa navigationssystem med automatik växlar över sin visning från Sjöfartsverkets underlagsdata till Hydrographics 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 Hydrographics 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 sidopacering just genom den avvikande raka stilen. Normalt är dessa sidopacerade djupsiffror ett resultat av en noggrann mätning på det aktuella grundet för att fastställa minsta djup vid medelvatten, men ta aldrig djupsiffran för givet. 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 placeras 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, sjömätare 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 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 Hydrographics kartor försöker vi hålla defi-



Undervattenssten

nitionen +/- 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 Hydrographics 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 sidopacerad djupangivelse på grunden, men det gäller oftast de som ligger illa till i hamn eller insegling.

Referensnivå

Inom det svenska Sjöfartsverket pågår ett arbete med att anpassa sjökortens djupangivelser till en ny referensnivå som blir gemensam för hela Östersjön. Den nya referensnivån ansluter precis som GPS-systemet WGS84 till jordens form, inte som nu till havets medelvattenyta. Skillnaden blir inte stor men det kommer att dröja ett antal år innan det är konsekvent genomfört i samtliga svenska sjökort. I Hydrographics sjökort och hamnkartor behåller vi därför tills vidare den traditionella metoden att ange alla mått i förhållande till medelvattenståndet i havet, så som det under överskådlig tid kommer att redovisas i sjörapporter och appar för vattenstånd. Det gäller alltså alla mått som är beroende av vattenytan: vattendjup, grundklackar, brohöjder och ledningshöjder. 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 tidvatten att tala om, men snabba lufttrycksförändringar kan skapa "tidvatten" 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.