

Råd och tips till läsaren

Lars Granath

Det händer mycket i gästhamnarna

Denna tredje upplaga av Hamnguiden 8 är en ordentligt uppdaterad uppföljare till andra upplagan som kom ut 2016 och som snabbt såldes slut. Liksom i den föregående upplagan svarar Hydrographica för samtliga hamnkartor, de bygger på den teknik som Hydrographica utvecklat för sina storskaliga specialsjökort som blivit så uppskattade och epokgörande. I denna nya utgåva är samtliga beskrivningstexter författade av Lars Granath, alltså även för gästhamnarna. Det finns ingen hamn i boken som inte besökts, mätts upp och bedömts av någon av Hydrographicas sjöfarande kartografer.

Men det är mycket viktigt att påpeka, att även om bokens uppgifter samlades in och var korrekta år 2018, finns ingen garanti för att de också är helt giltiga år 2019 och senare. I naturhamnarna, som ofta ligger i naturreservat händer det kanske inte så mycket, grunden ligger där dom ligger och en strand som var bra att förtöja vid igår är det säkert i morgon också.

Men gästhamnarna är däremot en sak för sig. 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. EU satsar gärna pengar på utveckling för att locka turister, och i ett band över Sverige, Åland och Finland satsas nu bland annat på utveckling av gästhamnar i ett par projekt, till exempel det så kallade "SeaStop", som skall pågå under flera år. Det kommer att innebära förändringar och förbättringar av ett antal gästhamnar även på svenska sidan, men det är i skrivande stund en smula oklart vilka förbättringar som hamnar var, och när. Kanske finner även en och annan deltagare i projektet också 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 i stället åt att det här och var kan ha dykt upp en förbättring som boken (dvs författaren) varit okunnig om. Vi har medvetet uteslutit information om prisnivån för övernattnings i olika gästhamnar. Det är en ännu mer hopplös jakt på rörligt mål, och debiteringsprinciperna kan vara mycket spretiga. På de olika gästhamnarnas hemsidor brukar det oftast gå att hitta aktuella uppgifter.

Tanktömning

Något som många tvingats upptäcka på egen hand är hur chansartat det är med tömning av septiktanken. Sedan man införde förbud mot tömning av toatank 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. Transportstyrelsen har en bra hemsida; www.hamnkartan.azurewebsites.net med kartor över befintliga stationer, där skall det också anges om stationen är fungerande eller ej. Tillförlitligheten i det systemet måste dessvärre också sägas vara en aning svajig.

Sjökort över skärgården

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, de såg sällan likadana ut. Och här hemma dök lilla Hydrographica upp, specialisten på sjökort över grunda och krångliga vatten. Och nu har vi fått en sjökortsdjungel. Fortfarande är Sjöfartsverket och Hydrographica i största sämja de enda svenska sjökortsproducenterna, vi kompletterar varandra, men våra respektive produkter finns i alla möjliga analoga och digitala versioner. Bäst att reda ut hur det ser ut för närvarande, år 2019.

Sjöfartsverket har sina traditionella tryckta båtsportkort i tre delar över Stockholms skärgård, skalan är 1:50 000 eller 1:25 000. Det går fortfarande med visst besvär att köpa de "gamla" korten 611, 612 etc i stort format, men de allra flesta väljer de mer lätthanterliga spiralbundna blocken i A3-format. I Hamnguidens faktarutor redovisas vilket av Sjöfartsverkets tre båtsportkort som en aktuell hamn befinner sig i, t ex "Sjöv S: s. 14", (dvs den södra båtsportkortsdelen, sidan 14).

Hydrographica har tidigare gjort sina specialsjökort som lösa blad i A2-format, i skala 1:10 000, över punktvisa områden, vanligtvis separata ytterskärgårdar som Gillöga, Långviksskärr etc de namngavs och numererades 613-10, 616-02 etc. Men med tiden har antalet specialer över Stockholms ytter- och innerskärgårdar växt i antal och yta, så från och med 2018 har även Hydrographica påbörjat en övergång till spiralbundna A3-block – specialbåtsportkort – som samlar de tidigare lösladen till större sammanhängande områden, men fortfarande i skalan 1:10 000. År 2018 kom det södra skärgårdsområdet som täcker området från Runmarö till Huvudskär. I hamnguidens faktarutor blir sidhänvisningen således "Hg S: s. 8" (dvs Hydrographicas södra specialbåtsportkort, sidan 8). År 2019 kommer nästa specialbåtsportkort över hela mellanskärgården (Hg M, mellersta) och senare följer även ytterskärgården i två delar. Dessa kommer senare, och i Hamnguidens faktarutor redovisas än så länge lösladsbeteckningarna när det gäller ytterskärgården, typ "Hg 613-10".

Det skall också nämnas att både Sjöfartsverkets data och Hydrographicas data numera är integrerat 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 data. Det behöver inte vara dåligt, men en digital sjökortsversion på fritidsbåtnivå är aldrig ett original. Endast den tryckta, analoga versionen innehåller garanterat allt originaldata. Digitala versioner kan innehålla ett urval av data, och sjökortsprogram och navigationsappar har ofta olika presentationsmodeller för vad som skall visas vid en viss in- eller utzoomningsnivå.

Fler hjälpmedel

Hamnguiden 8 "Arholma-Landsort" är den ojämförligt mest välmatade av tillgängliga seglingsbeskrivningar över skärgården. Det ligger 150 seglings säsongers samlad erfarenhet från Hydrographicas kartografer inbakade i text och kartor. Men det finns förutom standardsjökort från Sjöfartsverket och Hydrographica även andra vägledning som kan vara till nytta både för nybörjaren på sjön och den erfarne. Hydrographicas översiktssjökort i skala 1:100 000 är mycket uppskattat, inte minst som "medföljningskort" vid användning av digitala navigationshjälpmedel, men också som trygg "nödutgång" om tekniken kraschar. Det gör den förr eller senare. En annan liten finess i Stockholms skärgård är Hydrographicas "Genvägsbok", en samling beskrivningar av smitvägar som kan göra färden roligare, tryggare och genare. Och en publikation som inte bör saknas i någon båt är Ulf Sörensons fulländade faktasammanställning: "Skärgården. Vägvisare från Örskär till Landsort" I sin senaste utgåva är den utgiven för Skärgårdsstiftelsen på Balkong Förlag. Det är den mest fullständiga och välskrivna sammanställning av information om stort och smått i skärgården som finns. En ständig källa till intressant kunskap varhelst man färdas i denna unika miljö som är Stockholms skärgård.

För nog är det en unik miljö vi har förmånen att få vistas i. När vi på Hydrographica för några år sedan tog med oss den bereste direktören för det internationella sjökortsföretaget Navionics ut i skärgården, för att visa hur komplicerad navigationen kan vara i en skärgård, blev hans spontana omdöme: " - I didn't know there was such a paradise on earth...".

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. I Stockholms skärgård började de första hamnguiderna dyka upp vid 1900-talets början, först var Carl Leche med sin kortfattade "Skärgårdslots"

sedan kom små böcker av Erik Jonson, "På söndagstripp med motorbåten", eller "I prickade och oprickade farvatten". På 1950-talet tog Åke Janhem stafettpinnen och gjorde en rejäl bok om hur man fick ut mest av sina färder i skärgården. Den första "Arholma-Landsort" var född! Nästa stafettsträcka togs om hand av den förträfflige Åke Améen som på 1960- och 70-talet lodade upp och samlade hamnbeskrivningar i bibeln "Seglarhamnar på ostkusten". Vid millennieskiftet kom ny teknik in i bilden och en modern "Arholma-Landsort" återföddes i Nautiska Förlagets och Hydrographicas regi. Det är få båtar som inte har eller har haft den ombord. Men bra produkter kan bli ännu bättre, och denna senaste "Hamnguiden 8 - Arholma-Landsort" är en vidareutveckling av den sjömätningsteknik som Hydrographica använde redan i föregångaren.

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 skojigt om någon pekar ut för alla var sådana fina vikar finns... Men ni som hatar alla avslöjande hamnguiden, hav tröst! Denna bok innehåller 250 tips på naturhamnar och 75 beskrivningar av allmänna gästhamnar. Stockholms skärgård har ytterligare minst 10 000 öar av en storlek som ger lä och bra nattlogi om man vill vara för sig själv. Vi kan lova att det finns tio gånger fler fina natthamnar i skärgården än de som redovisas i boken. Åk på upptäcktsfärd och hitta en egen hamn!

Det finns å andra sidan många som uppskattar möjligheten att hitta en trygg och säker hamn där man finner gemenskap och kan umgås med likasinnade, och sova gott i förvisning 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 er som boken kommit till, ni som tycker att det är skönt att i förväg veta så mycket som möjligt om hamnen, hur man bäst seglar in, var grunden finns och var man får bästa skydd, och vilka strandavsnitt som lämpar sig bäst för olika båtstorlekar.

Bland hamnar och leder

Lars Granath

Stockholms skärgård är stor. Det som skiljer den från andra svenska skärgårdar är att den också är stor på bredden, i väst-östlig riktning. En liten segelbåt kan ha att göra flera dagar för att tvära hela skärgården, på västkusten gör man det på ett par timmar. Och mängden öar är stor: man kan räkna på många olika sätt och få olika antal, men räknar man även de ständigt torrlagda skären med större längd än 20 meter får man ihop mer än 30 000 "öar". Terminologin är en smula knepig, men om man försöker följa den urgamla namngivnings-traditionen i skärgården finner man att ett grund på några meters djup ofta kallats en "båda", eller ibland bara "grund". Landhöjningen flyttar så småningom upp en båda till vattenytan så att den oftast syntes, då blev den hellre döpt till något med "sten". När en sten blivit större får den heta "skär", och så småningom, om den växt till runda och goa proportioner blir det en "kobbe". Kobben kan när vegetationen koloniserat den bli en "holme", och slutstationen är en "ö", eller när öarna vuxit ihop till jätteområden: "land". Naturligtvis finns många andra namnsättningar, men detta är den vanligaste namngivningen på olika stora företeelser i Stockholms skärgård.

Bland detta myller av olikstora kobbar och land är det oftast en fröjd att bege sig på upptäcktsfärd. Man kan segla ett helt liv i Stockholms skärgård och ändå ha merparten osedd. Vi vill gärna slå ett slag för upptäcktsfärder utanför farlederna. Det finns en – numera förlegad – föreställning om att det utanför farlederna är dåligt sjömätt och osäkert att färdas. Vi på Hydrographica som ägnat så mycket tid åt att kartlägga utskärgårdarna kan intyga att det numera inte är så. De officiella sjökorten har blivit bättre, och Hydrographicas specialer som täcker stora delar av skärgårdens ytterområden har gjort det mycket tryggare att färdas utanför lederna. Digitala sjökort och gps har dessutom gjort navigationen till en barnlek, men man ska ha respekt för väder och vind och veta att man klarar att navigera även under ett teknikbortfall. Så vi uppmanar: lämna lederna! Där är ändå bara trångt och skvalpigt. I det följande vill vi tipsa om vägval och besöksmål, en del är säkert välkända av de flesta gamla seglingsrävar, men alla är ju inte gamla seglingsrävar...

Norra skärgården

Till Stockholms skärgård kommer man från något av de fyra väderstrecken. De flesta besökare kommer antagligen från storstaden i väster, eller från ostkustens skärgårdar och "sjöfyran" i söder, men bokens upplägg innebär en ordning med hamnar från norr till söder, så låt oss börja med att titta på vad som möter i Stockholms norra skärgård.

Kommer man längs norrlandskusten på väg söderut blir det redan i höjd med Singö aktuellt att välja havssegling utomskärs eller kanalfart inomskärs. Någon gång bör man absolut välja Väddö kanal om man har ett djupgående på mindre

än 2 meter. Det är inte längre väg, men det innebär oftast motorgång i de smalare kanaldelarna. Vägen är lummig och skyddad, det finns mycket att titta på, och det är den perfekta vägen för mindre motorbåtar. Öppna havet utanför den tragiska Väddökusten har för det mesta ett begränsat nöjesvärde för mindre fartyg.

I höjd med Arholma och Simpnäs anses man ha kommit in i Stockholms skärgård och Roslagen, även om det senare begreppet gärna används även för de nordligare delarna upp till Singö. Men här börjar definitivt en mer vidsträckt skärgård, med massor av möjligheter till vägval och natthamnar. Arholma bör man inte ha osett. Vill man från Björkö- och Lidöfjärden ta sig vidare österut, till de mycket vackra skärgårdarna kring Söderarm kan man med fördel gena mellan Gisslingö och Tjockö, det är en välkänd och flitigt trafikerad smygled som sparar väg. I publikationen "Hydrographicas Genvägar i Stockholms skärgård" finns många tips på sådana smitvägar, inte minst i detta område. Söderarms skärgårdar kan absolut rekommenderas för besök, de är havsnära men inte alls så karga som ytterskärgårdarna längre söderut. Här kan man få ombonad lummighet och havshorisont på samma gång, vilket kan tillgodose en besättnings olika smakriktningar. Genom Söderarms skärgård, mellan Pärilaskärsbådan och Långskär går en gammal krigsfarled som fortfarande har sina lättidentifierade och stora märken kvar, den är ganska rolig att gå med sitt system av "frimärken" i stället för enslinjer.

Från det stora farledskryssat utanför Kapellskär väljer många på sin väg söderut att gå Rödlögaleden. Där är mycket öppna vatten, men i stabilt väder är det en vacker väg med stark utskärskänsla, och nära till de avvikelser som tar en vidare till utskärgårdarna. För att nå utskärgårdarna från Rödlögaleden finns lika många alternativ som det finns seglare, men det är vanligtvis Kobbjärden söder om Rödlöga som utgör avstampen mot Ängskär, Fredlarna, Lygna och Skarv. Sjökorten över dessa vatten är numera helt okej, men man ska absolut ha en



Norra skärgården

del navigationserfarenhet och en bra båt, blåser det upp till oväder kan man få det jobbigt, och de annars så vackra utskären blir mer till ett hot än till glädje.

Väljer man i stället den mer skyddade Furusundsleden för sin färd söderut får man det mer skyddat men ack, så trafikerat. Detta är faktiskt Europaväg 18, i bokstavlig betydelse. Här passerar sommartid upp till 20 finlandsfärjor om dygnet och i genomsnitt ett halvdussin kryssningsfartyg under samma tid. Och en del av färjorna får gå fort! Sjutton knop längs Yxlan. Ta hellre Blidösundet och anslut till Furusundsleden igen genom att gå söder om Vättersö eller genom Siarösundet, det blir obetydligt längre men bra mycket trivsammare. En annan – betydligt lugnare och även vackrare – väg är att från Kapellskär ta den inre men något längre fritidsbåtleden norr och väster om Svartnö. Det kan man göra om masthöjden understiger 12 meter, ledens djup är aldrig något problem. På köpet får man då se "Calle Schewens ö" på nära håll, det är Håtö Svansar söder om Sundholmen. Leden passerar så småningom Ängsö, vår äldsta nationalpark som verkligen är ett "måste", särskilt i försommartid. Längre söderut, vid Växlet, förenar sig denna lokala inomskärsled med huvudleden "E18", och man får trängas igen om man vill in till storstaden. Men den som strövar i skärgården mera planlöst och inte går djupare än 2 meter har här en förträfflig möjlighet att lura fartygstrafiken. Man smiter helt fräckt tvärs över leden mellan Korpholmen och Skarpluvan och kommer ut i Skatfjärden, varifrån man siktar in sig på Klintsundet som har öppningsbar bro ut mot Gälnan. Sedan är man på plats i mellanskärgården med sina oändliga möjligheter till nya vägval och upplevelser.

Ytterskärgården

I skärgårdens östra delar blir skären kala och låga. Om man ser landskapet över ett långt tidsperspektiv förstår man lättare varför det ser ut som det gör. Denna del av Sverige är egentligen ett tämligen platt landskap, höjdvariationerna håller sig huvudsakligen inom spannet 40-60 meter, även om man räknar lite vattendjup. En slät berggrundsplatta som bara är lite uppsprucken på ytan, med andra ord. Men plattan lutar svagt mot öster, så längst ut blir topparna mellan sprickorna mer eller mindre dränkta. Fast det fixar landhöjningen på längre sikt. Detta är hela förklaringen till varför vi har större och högre öar västerut i skärgårdens inre delar, men mindre och lägre ju längre österut vi kommer. I Stockholms skärgård finns alltså alltid en miljö att älska oavsett smakriktning. Är inte det fantastiskt?

Många älskar ytterskärgårdarna för deras kärva karghet och för att de faktiskt ställer krav på besökaren. Här är uttryckningen mycket sparsam, här finns inga skogomgärdade nattamnar med blankvatten, inga gästhamnar och inte mycket



Ytterskärgården

bebyggelse. Just sådana faktorer som lockar många. Den som vill närma sig ytterskärgårdarnas värld ska göra det med respekt för väder och miljö. Men det finns många utskärgårdar som erbjuder den "rätta" känslan utan att de för den skull är svåråtkomliga, Söderarm har nämnts, och ganska nära Möja och Rödlögaleden ligger Kallskär, som har en mycket skyddad naturhamn och många andra krypin. Det är en lämplig utskärgård att ha som första mål. Från Kallskär kan man lätt ta sig till Stora Nassa, som är den absolut populäraste utskärgården. Stora delar av denna skärgård är fågelskyddad, men det finns ändå gott om platser att ligga på. Men också gott om besökare... Till och från utskärgårdarna väljer man sina egna vägar allt efter nivån på den egna navigationskompetensen, i Hydrographicas översiktskort i skala 1:100 000 finns många tips på vägval, och alla utskärgårdar har numera sina egna Hydrographica-specialer som gör det enklare att hitta i labyrinterna av skär och kobbar.

Vill man öka svårighetsgraden och skaffa sig nya upplevelser fortsätter man österut till Gillöga och Svenska Högarna. Spara dom skärgårdarna till en period med stabilt väder. Första bekantskapen med dem skall man göra i fint och lätt sommarväder. Då får man minnen att bära med sig resten av livet. Visst är det tjuvigt även i gråväder med rykande sjö, men då är det vädret som bestämmer när man kan åka hem igen, och oron för båten och förtöjningen kan ligga där och gnaga. Detta är inte som "Säck" eller Kyrkviken i Möja.

Ett mellanting mellan svårtillgängliga ytterskärgårdar och ombonade flader utgör Björkskärs skärgård. Den når man lätt från de skyddade vattnen i Möja-skärgården, det är inte mer än 5-6 sjömil över öppet vatten så har man trygg hamn på Kråkvilan i Björkskär. Där kan man rida ut det mesta, och miljön har allt man kan önska av utskärskänsla. Men detta är förstås inget okänt faktum, man är sällan ensam här. Inte minst utövar bastun på Björkskär en stor dragningskraft, det är ytterskärgårdens enda allmänna bastu.

Utskärgårdar finns även i södra delarna av Stockholms skärgård. De är inte så många och inte så utspridda, men de är å andra sidan mycket mera lättillgängliga och har bättre hamnmöjligheter. Bullerö är välkänt, där kan man få utskärsmiljö under närmast gästhamnsliknande förhållanden. Mycket att se, men för det mesta också mycket båtar i hamnen. Söder om Bullerö finns Långviksskär, en riktig magnet med oanade möjligheter att hitta trygga och lite avskilda krypin, och med havet bakom varje klippkrön. Långviksskär är en omfattande skärgård, och trots att den lockar många besökare så har man sällan någon känsla av packad trängsel. Det finns ofta någon annan vik att snoka reda på.

Bullerö, Långviksskär och Biskopsö når man enkelt från det djupa och vältrafikerade stråket väster om dessa utskärgårdar. Det är en vanlig led för alla som rör sig i de yttre vattnen mellan Huvudskär och Sandhamn. Från den leden är det mycket lätt att sticka in näsan i någon av de tre utskärgårdarna. Man hittar alltid lä och fina miljöer. Den sydligaste av dem, Biskopsö, är en mycket lummig och trevlig bekantskap, men vill man ta sig in i den med djupgående båtar över 2,5 meter är man hänvisad till att använda infarten österifrån, utifrån havet. Detta sydväst- nordostliga stråk är ett mycket bra alternativ till de inre skärgårdslederna i samma riktning. Här i skärgårdens yttre delar har man öbarriären i öster som bryter all havssjö, och man har ändå kontakt med havet som då och då tittar fram i gatten. Detta område är väldigt mycket skärgård på liten yta. Det enda som kan uppfattas som en nackdel är de begränsade möjligheterna till fri rörelse till och från de inre skärgårdsdelarna, antalet ost-västliga passager är inte så många. De beskrivs närmare i ett följande avsnitt om södra skärgården.

Mellanskärgården

Återknyter vi till Gälnan, där vi tidigare lämnade Furusundsleden, ligger ett fantastiskt stycke skärgård framför oss. Till mellanskärgården brukar man räkna området utanför Ljusterö, norr om Värmdö och ut till Möja. Även Husaröleden brukar anses vara mellanskärgård. Mellanskärgården har outtömliga kvaliteter för upptäcktsfärder med båt, en del är bebyggt, men det finns mängder av naturhamnar och enskilda vikar och prång att få rofylt skydd i. Motorbåtar är oftast överrepresenterade i mellanskärgården, och det förklaras givetvis av att bränslekostnader och i vissa fall begränsad sjövärdighet gör det mer attraktivt att hålla sig i dessa trygga och ombonade farvatten. I mellanskärgården har man nära till sjömackar och livsmedelsbutiker, här riskerar man inte att hamna i kämpig sjöhävning vid överfallsväder, och här finns sällskap. Och kom inte och säg att mellanskärgården saknar naturkvaliteter! Man kan ibland ana en viss snobbism med innebörden att mellanskärgården är något man måste passera snabbt för att nå den "riktiga" skärgården – ytterskärgården. Inget kan vara mera fel. Mellanskärgården erbjuder rolig navigation i sina ö-labyrinter, det är inte alls lika grunduppfyllt som i ytter-



Mellanskärgården

skärgården, och framför allt kan man välja sina helt egna vägar utan att snegla på farleder och utprickning. De stora hamnmagneterna är förstas "Paradiset" vid Finnhamn, Lådnafladen och Träskö Storö, de har alltid många besökare, men de är å andra sidan så stora och flikiga att det nästan alltid går att hitta avskilda platser, nya varje gång man går dit. Vill man undvika alltför välfyllda naturhamnar behöver man sällan leta så länge efter mindre och glesare besatta. Leta då gärna kring Gällnö och Västerholmen, kika lite på öarna kring Norra Stavsudda, eller varför inte på något öppnare vatten ute vid Hälsingholmarna eller Storskäret. Den som tycker att svajankring är ett väl så gott alternativ har i mellanskärgården dragit det absolut längsta strået, då kan man utnyttja massor med vikar där stränderna är lite för långgrunda och vassiga för att locka till landförtöjning, men där man ändå omfamnas av läande berg och skog.

Mellanskärgården är verkligen "skärgård" i ordets bästa betydelse. Förhållandevis grundfria vatten, ingen grov sjö, oftast lätt att komma till land, massor av hamnar, många stora naturreservat och nära till matbutiker och sjömackar. Men en sak att tänka på är att området genomkorsas av tät turbåtstrafik, och det är fritidssjöfartens sak att anpassa sig till denna viktiga funktion för en levande skärgård. Turbåtarna följer sina egna leder och studsar som biljardbollar mellan bryggorna på ömse sidor om fjärdarna, de går fort och några av dem gör fruktansvärda svall. På sjön kan man alltid gira upp för att möta svallen, men tänk på risken för svall inför valet av natthamn. Kolla gärna om turbåtslederna ligger nära.

Innerskärgården

Underskatta inte innerskärgården! Man har sagt att Stockholms skärgård börjar vid ett fönsterbord på krogen Zum Franziskaner på Skeppsbron, och det ligger väl en hel del i det, för på vägen ut från Stockholm är det bra mycket vatten och öar, trots att många inte uppfattar det som skärgård. Men det blir fler och fler stockholmsseglare som lite yrvaket upptäcker vilken häftig upplevelse det kan vara att segla genom skärgården i västlig riktning för att sedan ligga en natt eller två i Wasahamnen eller någon annan av innerstadens hamnar och

vara turist i sin egen stad. En stad som verkligen "är full av vatten". Många är bara inställda på att fly staden för att komma ut till friskt vatten, badöar och kanske krogar. Men nu är vattnet friskt ända in i staden, bada går att göra nästan överallt, och krogar finns det gott om i innerskärgården! Ta en sväng runt Lidingön och begrundna det arkitektoniska skådespelet, ät en middag på Storholmen, upplev vildmarken i Kyrkfjärden om båten går grundare än 1,5 meter (Kyrkfjärden/Hällsundet beskrivs i Hydrographicas Genvägsbok). Upptäck naturhamnen i Velamsundsviken, pröva charmiga klubbhamnen Getfoten med sin restaurang eller leta naturhamn på Storön/Kalvön med hela färjetrafikskådespelet i fonden.

För att ta sig till eller från Stockholm är man dessvärre hänvisad till de välkända och officiella farlederna. Till Stockholm har aldrig i historisk tid funnits annat än de tre infarterna Oxdjupet, Kodjupet och Baggensstaket. Det senare har aldrig varit annat än en bakväg för småfartyg, det är än idag Oxdjupet som gäller för fullvuxna fartyg. Det är inte trängre än att det får plats en eller annan fritidsbåt om man håller sig åt sidorna när färjor eller kryssningsbjässar dyker upp, möten mellan färjor eller större fartyg i Oxdjupet tillåts däremot inte av trafikledningscentralen, så stor och liten kan samsas. Ångrar man sig att man valde Oxdjupet kan man slinka in och trösta sig i den ganska nybyggda hamnen på Rindö, söder om färjeläget. Där finns påpassligt nog en bra krog som har flera platser för gästbåtar, övernattninng är ok. Men det är nog ändå lite roligare – och framför allt närmare – för fritidsskepparen att välja den andra vägen till Trälhavet, via Vaxholm. Den som inte upplevt en högsommarhelg i vattnen utanför Vaxholm har dock skäl att förbereda sig... Vaxholmsbåtar som backar ut från kaj, vägfärjor till och från Rindö, linfärja till kastellet, vattenskotrar, trafik till gästhamn och sjömack och myriader av mer eller mindre uppmärksamma passerande fritidsskeppare i små och stora båtar. Detta myller måste man igenom, för den enda tillåtna passagen för fritidsbåtar är sundet öster om kastellet. Och där gillar kustbevakningen att kolla att 8-knopsgränsen följs. Efter det kan man pusta ut, och det finns sedan två eller tre alternativa utfarter att välja på till Trälhavet. Den närmaste



Innerskärgården

är Stegesund, men det sundet är smalt och slingrigt och inte mer än 2 meter djupt. Det är inte ovanligt att det uppkommer incidenter här då många vill gena och har dålig respekt för fartgränsen 5 knop. Och mitt i all oreda kan en Vaxholmsbåt dyka upp och kräva väg. Den som har ett djupgående i gränzonen och högt blodtryck, får det betydligt lugnare i det egentliga Kodjupet nordväst om Stegesund. Där är det djupt, och den trånga sektorn är bara mellan boj och prick utanför kumlet. En liten kompromisslösning finns det faktiskt här, en fritidsbåt kan utan vidare ta den utprickade passagen omedelbart väster om Hästholmen, den används som en alternativled även för Vaxholmsbåtarna.

Sedan är man ute på Trälhavet, en bassäng som alla måste passera. Den som inte vet vilka vägar Vaxholmsbåtarna tar, kan bli överraskade över oväntade girar mot bryggor eller special-leder, och kommer de stora färjorna kan man bli skräckslagen av att se dem styra åt helt oväntat håll. Men håller man sig bara ur farleden är det ingen fara, finlandsfärjor och kryssningsfartyg kan ibland inleda en gir åt "fel" håll, för att få en underlättnad i den önskade giren. Trälhavet är de många väjningssituationernas hav, men de stora fartygen hanterar man säkrast genom att alltid hålla sig undan från farledslinjen, och inte oroa sig för hur de ser ut att styra. De går alltid "på strecket".

Det finns från Trälhavet en mindre trafikerad väg till Furusundsleden, mellan Stora Älgö-Mjölkö och fastlandet, den är lugnare än den östliga grenen där färjorna går. Vill man österut, till mellanskärgården är Lindalssundet visserligen kraftigt trafikerat, men inte av större fartyg, och det finns mycket kul att se i bebyggelseväg i denna klassiska grosshandlarvillamiljö. I sundets östra mynning ligger det gamla bostället Lindalen, det är ingen grosshandlare Linddahl som lämnat namn åt detta sund vilket många tror, utan en linodling.

Man kan sedan för att komma vidare in i mellanskärgårdens lummiga labyrinter välja väg norr eller söder om Grinda, men bortse inte från alternativet att faktiskt låta bli att välja, och gå rakt på Grinda i stället. Där finns så mycket att se och göra, och både natur- och gästhamn står till buds. Väljer man att passera norr om Grinda för att nå vattnen kring Svartsö, finns en mycket trevlig passage genom Staveström, där man via ett par valfria sund kommer ut i Edö-fjärden. Väljer man den norra utfarten genom Puttalsundet, kan man ägna grundet innanför den röda pricken en tanke. Den kände punschfabrikören Cederlund parkerade en gång sin lustjakt på den med buller och bång, och grynnan kallas än idag "Cederlunds torra". En liten släng av Göteborgshumor även här på ostkusten... Staveström är knappast seglingsbar annat än i medvindar, men pröva gärna denna charmiga och skyddade väg för motor vid lämpligt tillfälle. Den är ett mysigt alternativ till standardvägen via "Karklöfaret", leden mellan Karklö-Trångholmen och Idholmen.

Södra skärgården

Tar man sig söder om Stavsnäs/Runmarö via det gatt som kallas "Svalget" kommer man ut i Nämndöfjärden och då är man i Stockholms södra skärgård, som räcker ner till Landsort i söder och in till Baggensfjärden i väster. Misströsta inte vid passagen av "Svalget". Här är mycket ofta en krabb och besvärlig sjö som uppstår när Nämndöfjärdens vågor ska tränga ihop sig vid sydliga vindar, men det brukar bli bättre när man är igenom. I Svalget är båttrafiken dessutom tät, många leder korsar varandra här, och Stavsnäs är centrum för turbåtar, sjötaxi och transportfärjor. Det genererar mycket trafik som kräver skärpt uppmärksamhet.

På Nämndöfjärden blir det bättre, men sträckan mellan Stavsnäs och Kofoten hör inte till skärgårdens mest stimulerande avsnitt. Den som har tid kan slinka in norr om Munkö, för att komma in till mera skyddade och sevärda miljöer öster om Nämndö. Där finns flera alternativa vägar att gå. Det är också angeläget att åtminstone någon gång ta iland på Munkö som har en mycket speciell berggrund med mycket kalk och en häpnadsväckande rik flora. Och i Munkös frodiga djungler kan man se – men absolut inte röra – den exotiska guckuskon om man är där på försommaren.

Öster om Nämndö ligger en rad öar från Gillinge i söder till Ormskär/Braka i norr. Den kallas sedan gammalt för "Skoboraden" efter ön "Skogboören" i söder. Här är verkligen ett område att älska för de flesta. Obebyggda naturreservat, mängder av hamnar och vikar, natur med lite utskärskänsla men ändå mycket skyddat. Att en fin sommardag försiktigt söka sig österut genom Hamnskärssund ut i gyttret av skär utanför Hamnskär-Ormskär är något man skulle vilja att alla fick pröva. Visst, det är svårnavigerat och det är gott om grund, men Hydrographica-special finns, och upplevelsen är inte vardagsmat. Men det skall vara lugnt och vackert och man ska ta det varligt. Genom själva Skoboraden finns egentligen inte fler eller bättre passager än det max 2 meter djupa Hamnskärssund, vill man komma vidare österut till Bullerö, Långviksskär och Biskopsö får man antingen välja vägen nordost om Ormskär eller genom gattet mellan Gillinge och Villinge i söder.

Leden innanför Långviksskär och Biskopsö är tidigare nämnd som en vanlig väg för fritidssjöfarten. Den fortsätter söderut ner till Huvudskär och an knyter till Mysingen via sunden söder om Ornö. Där kan det bli lite öppet neråt Norstensfjärden om vindarna är på syd och ost. Faret direkt öster om Nämndö och vidare mellan Fjärdlång och Ornö är därför en väg många med all rätt hellre väljer, den är mer skyddad. Denna väg är också ett trevligare alternativ än Nämndöfjärden och Jungfrufjärden som lätt kan bli en smula stampiga på de öppna ytorna. Men då missar man förstås den roliga och innehållsrika vägen förbi Dalarö, välj den åtminstone då och då, och glöm inte bort att Ornöströmmen också finns, den är mindre trafikerad än lederna närmast Dalarö.



Södra skärgården

Den som lämnat Stockholm via Baggensstaket för att ta sig österut har – om masten är lägre än 11 meter och djupgåendet mindre än 1,5 meter – en möjlighet att utnyttja Kolström och Strömma kanal, eller via Örsundet direkt ut till Nämndöfjärden. Kolström är mycket "vassränna" men ändå rätt kul med sin inlandskänsla, efter Lagnö blir det mer skärgård. Det här är skyddade och mycket trygga alternativ till Ingarö- och Nämndöfjärdarna som kan vara ganska tjuriga i friskare vindar från sydkanten. Väljer man Ingaröfjärden för att gå söderut efter Baggensfjärden ska man inte ha alltför stora förhoppningar på egna hamnvikar i närtid, det är endast i området Ägnö-Härsö som det finns obebyggda öar med bra naturhamnar. Kring Dalarö kommer gästhamnarna, och först utanför Ornö blir naturhamnsutbudet större.

Söder om Gälö kommer den långa, långa fjärden Mysingen. För seglaren med rätt vind en härlig sträckbog, för motorbåtsfolket med fel vind en stampig långdragen pina. Men det finns faktiskt alternativ som kanske inte är så välkända. Man kan ta sig från Dalarö till Nynäshamn eller vice versa utan att behöva utsätta sig för Mysingens lynniga humör. Vägen finns beskriven i detalj i "Hydrographicas Genvägar" och går i korthet ut på att gå innanför Långgarn, via Spjutsund, genom Vitsgarnssund eller Märsgarn, innanför Muskö och genom något av sunden Yxlö kanal eller Lundströmmen, den förra bara om man har lägre båthöjd än 3 meter, den senare släpper igenom 11 meters master. Sedan försvaret lättat upp sina restriktioner går det numera också att passera via Skramsösund, där finns inga höjdbegränsningar, men man får en bit Mysing att tamps med öster om Yxlö. Men då finns Lacka och Slangholmen som räddande oaser om man missbedömt vågornas vrede.

Oavsett om man utnyttjar Mysingen som farled från söder eller från norr har man kontakt med Ornö och Utö. På Ornös södra del finns många naturhamnar och en mycket skyddad och familjär gästhamn i Bruksviken, men vill man fara vidare ut mot ytterskärgårdarna går vägen genom något av gatten mellan Ornö och Utö. Järnholmssund, det sydligaste sundet omedelbart norr om Utö, är smalt men djupt, här gick tidi-

gare en lotsled. Lika tryggt går man genom sundet norr om Långbäling, det här är marinens port mot öster. Efter denna passage är man ute i fantastisk utskärsmiljö, Sadelöga och framför allt Bodskär bjuder på naturhamnar man inte trodde fanns. Över hela detta område finns sedan 2018 en helt ny sjömätning av Hydrographica. Ännu längre österut ligger Huvudskär, mer välkänt, men inte mindre fint. Den som vill ta sig vidare norrut ska inte vara rädd att välja vägar längs de outprickade vattnen öster eller väster om Fjärdlång/Villinge/Boskapsön. De är inte svårnavigerade. Vill man därifrån ta sig inåt fastlandet blir Kymendö sund den naturliga vägen. Kymendö är Strindbergs "Hemsö", och det finns all anledning till ett strandhugg här.

Utö är välkänt. Här finns en stor och skyddad gästhamn som rymmer många båtar, och Utö ska man definitivt inte ha osett. Här finns saker att göra och se så att det räcker för flera dagar. Söder om Utö ligger Rånö och Nåttarö, här finns också en smitväg som lurar åtminstone en tredjedel av Mysingens vågor, nämligen den återupprättade passagen via vackra Rånösundet och nymuddrade Ryssundet mellan södra Utö och norra Rånö. Det är en gammal led, men Ryssundet är hopplöst att hålla fri från uppgrundning och sandvandring. Men 2 meter håller den nog några år till. Och vilken badstrand!

Sand finns också i riklig mängd på Nåttarö, den ön är trevlig och sevärd med sin speciella natur, en lättillgängligare version av Gotska Sandön. Naturhamn finns i Östermarsfladen, men sedan ett par år finns också möjlighet att utnyttja en gästbrygga intill ångbåtsbryggan mitt på öns västra sida. Där satsas nu stort i Skärgårdsstiftelsens regi; mat, butik, servering och allehanda aktiviteter för både barn och vuxna.

Från Nynäshamn kan salta sjömän och sjökvinnor kasta sig rakt ut i Östersjön och runda Landsort för att till exempel komma raka vägen till Sörmlands och Östergötlands skärgårdar. Och där skulle vi kunna sluta, och hänvisa till den anslutande Hamnguiden 7. Men det vore att undanhålla den roligaste vägen ut ur Stockholms skärgård! För den som anser sig gå grundare än 2 meter är det en upplevelse att ta den klassiska vägen via Dragets kanal, och kanske också fortsätta den skyddade omvägen via Oknö's insida och den öppningsbara bron vid Tottnäs. Det ger – särskilt i sydvindar – språnget mellan Stockholms och Sörmlands skärgårdar minsta möjliga sträcka över öppen sjö. Tycker man att Oknö/Tottnäs känns för instängt och att runda Landsort för öppet, blir den självklara kompromissen Dragets kanal-Järflotta-Konabbfjärden-Krok-skär-Stora Grässkär (Galthålet). Kanske den vanligaste vägen för de flesta.

Och här – vid Landsort eller "Lands ände" som det faktiskt betyder – slutar Stockholms skärgård. Men man ska kanske hellre säga att här börjar nästa skärgård. Och så håller det på, skärgård efter skärgård, Sörmland, S:t Anna, Gryt, Tjust, Misterhult och vidare. Är vi inte lyckligt lottade, vi som har tillgång till så mycket underbar natur? Måtte vi förstå och kunna förmedla till våra efterkommande hur viktigt det är att vårda denna tillgång för framtida generationer när fri och ren natur blivit det viktigaste läkemedlet för sönderstressade människopsyken.

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. Fyllefest är ett annat effektivt sätt att få andra att sorgset lämna hamnen...

Dessutom handlar det väl mycket 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.

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!

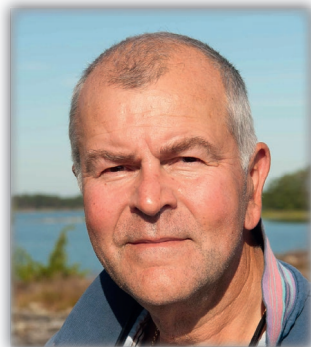


Några segelbåtar förtöjda på Sprickopp, Lilla Nassa

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 speciasjökort 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 8 har Ann tillsammans med Torbjörn genomfört fältkontroll och kartritning av två tredjedelar av Hydrographicas kartor i boken.

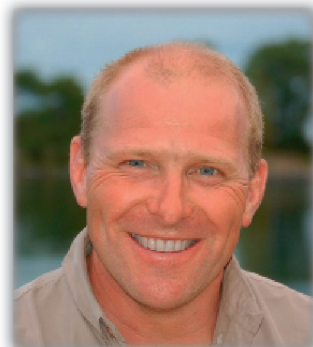


Torbjörn Ardebrant har ett förflutet i IT-branschen men har kastat loss och arbetar sedan 2015 tillsammans med Ann med att ta fram hamnguides och speciasjökort runt Sveriges kuster och insjöar. Torbjörn har ett brinnande intresse för båtliv och har seglat i Stockholms skärgård i olika små och stora båtar 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 8 har Torbjörn 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. I denna nya utgåva av Hamnguiden 8 svarar Lasse för bokens alla texter och hamnbeskrivningar.



Joakim Lannek är kartograf vid Hydrographica. Han utbildade sig ursprungligen vid Stockholms universitet med inriktning mot ekologi och naturvård, men blev under utbildningen alltmer lockad av kartografi och kartproduktion. Under några år ansvarade han för kartografiutbildningen vid Stockholms universitet. Han övergick 2002 till Hydrographica där han började arbeta som kartograf och sjömätare. Förutom att producera speciasjökort har han också medverkat i produktionen av de hamnguideböcker som Nautiska Förlaget gav ut i början på 2000-talet. I Hamnguiden 8 svarar Joakim för ett 30-tal av kartorna.



Jesper Sannel arbetar med sjökortsproduktion och är VD 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 speciasjökort 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. 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 8 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 8. Alla kartsymboler finns avbildade på sid 16 och 17. 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 ryms 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.