

Vådan av att använda gamla sjökort

På väg hem från semestersegling till Höga Kusten hade vi på morgonen seglat från Axmars Brygga och haft en fin slör med gennaker hela dagen. Distansen över Gävlebukten är dock rätt rejäl och efter att ha seglat hela dagen (med två hundar ombord som började bli kissnödiga) så insåg vi att vi inte skulle hinna till Öregrund. Vi beslöt därför att gå in till gästhamnen vid Ångskärsskatan ca 16 nm norr om Öregrund. Från Forsmark och norrut går här en gammal farled där själva farleden inte är utmärkt i kortet men väl de prickar som en gång utmärkte farleden. Inseglingen till leden såg inte speciellt besvärlig ut – det var bara att runda skäret Gåskänningen från NO för att sen styra in på SO kurs i gamla farleden.



Det gällde bara att hålla ut lite grann för den landgrundning som sträcker sig en bit ut från Gåskänningen i NV riktning. Som så ofta så använde vi GPS-plottern (Garmin 720 med Blue Chart g2 Vision) för närnavigeringen medan papperskorten mest användes för översikten skull. Efter att ha blåst hyggligt under dagen så hade vinden bedarrat och eftersom vi hade lite bråttom så var det motor som gällde.

Vi höll ut vad vi tyckte tillräckligt från Gåskänningen men precis när vi går in på området med 6-meterskurvan (se plotterspåret nedan) så smäller det. Vi går i 6,5 knops fart rakt upp på klippor som ligger på kanske 1,5 meters djup. Vi studsar till några gången men sitter sen fast och kommer vare sig framåt eller bakåt. Vi försöker naturligtvis komma loss med hjälp av motorn men det är lönlöst.



Det är helt öppet ut mot havet och dyning ligger kvar efter vinden tidigare på dagen. På varje vågtopp lyfts båten upp för att sen braka rakt ner på berget i vågdalarna. Den omedelbara reaktionen är att ”detta kan ingen båt tåla” men en snabb koll under durkarna visar att inte en droppe vatten kommer in. Det är dock nästan outhärdligt att vistas inne i båten med de oupphörliga stötarna när vi slår kölen i berget. Läget är inte livshotande - båten flyter, vi har nära in till land och gummibåten ligger i sjön – men vi behöver definitivt hjälp att komma loss. Det här är dock inte trafikerad led i Stockholms skärgård och ingen båt är inom synhåll. Så det är inget annat att göra än att ropa upp Stockholm Radio på VHF. Sen även de konstaterat att fara för liv inte föreligger så förmedlade de kontakt med Sjöräddningen i Öregrund som lovade komma. Besättningen har en kvarts inställelsetid och även med de snabbgående båtar Sjöräddningssällskapet nu har så tar det ändå ett tag att ta sig 16 distansminuter upp till oss.



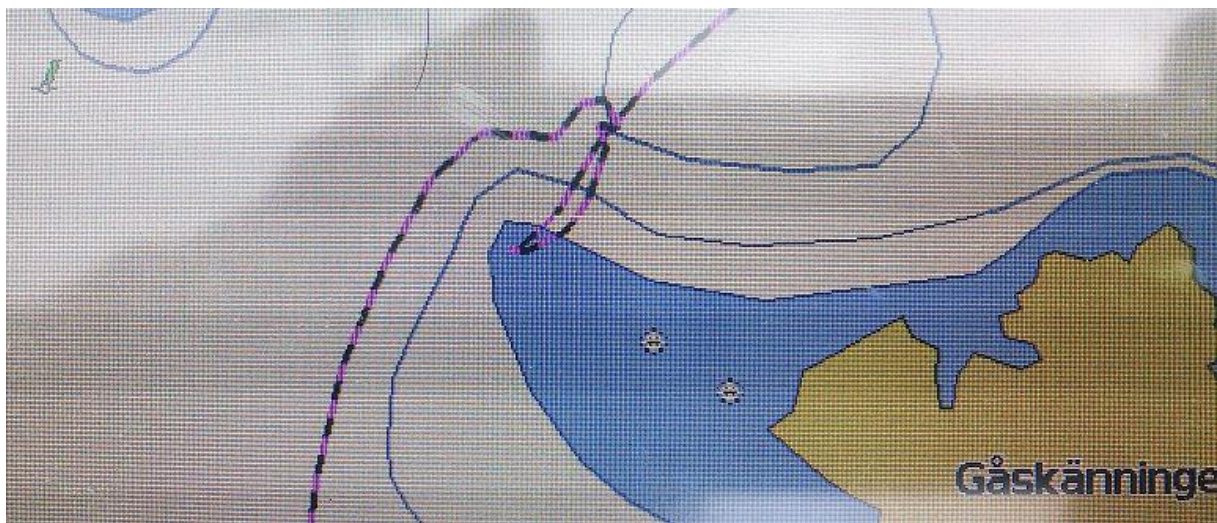
Efter en timme är dock Rescue Olof Wallenius II på plats och en besättningsman (eller rättare sagt en besättningskvinna kommer ombord). Hela tiden hade vår svarta labradortik varit väldigt orolig medan vi hoppade på grundet (den gula hannen var dock som vanligt cool och la sig att sova i sittbrunnen helt obekymrad av stötarna i båten och den något tryckta stämningen hos besättningen) och vi blev lite oroliga hur hon – som i vanliga fall är rätt vaktig – skulle reagera. Hon var dock väldigt spak och förstod kanske att besökaren kom för att hjälpa oss. Innan Sjöräddningen började operation lossdragnin skulle jag först fylla i en massa papper (på förekommen anledning får man förmoda) där jag friskrev Sjöräddningssällskapet från allt ansvar för ev. skador som skulle kunna tänkas uppstå vid själva bärgningen. Förhandlingssituationen är ju inte speciellt stark i en sånt här läge så det var bara att skriva på naturligtvis.

Sjöräddningen ville dra oss tillbaks samma väg vi hade kommit (framför kunde det ju vara ännu grundare) men när man ville koppla bogserkabeln i aktern för att dra oss loss baklänges så protesterade jag. Såvitt vi visste så hade rodret inte blivit skadat vid grundstötningen men jag ville inte riskera att det skulle gå först när vi bogserades loss. I stället kopplades tampen i fören och vi drogs runt 180 grader för att dras tillbaks samma väg vi kommit (syns tydligt på plotterspåret ovan).

Det knakade, brakade och hoppade rejält när vi studsade över berget vid lossdragnin. Väl loss så kunde vi konstatera att motor och roder fungerade utan anmärkning och att det

fortfarande var torrt under durkarna. Sjöräddarna gjorde oss sällskap en bit för att se att allt fungerade och drog sen hem till Öregrund efter att ha fått tummen upp från oss. Eftersom vi sedan många år är medlemmar i Sjöräddningssällskapet så kostade inte bärgningen något för oss.

När vi väl kom in till gästhamnen (efter att ha tagit rygg på en djupgående Bavaria – navigationssjälvförtroendet var inte längre på topp) så fick vi höra av hamnkaptenen att han sett hela förloppet i kikaren och att det hänt förr att folk gått på grund i de här trakterna och att Sjöfartsverket aldrig brydde sig om att föra in rättelser i sjökorten. Den här gången visade sig dock Sjöfartsverket vara oskyldiga till att vi gått på grund där det skulle vara 6 m djupt. Det var i stället vi som haft ett för gammalt minneskort i plottern. När vi satte in ett minneskort från 2013 (vårt var från 2010) i plottern i stället så framkommer en helt ny bild. Där framgår klart och tydligt av plotterspåret att vi försökt gena över tremeterskurvan vilket den här gången inte var så lyckat (se nedan).



Sen vi lugnat ner oss lite så dök jag i för att kolla skadorna på kölen och också ta en titt på hur rodret klarat sig. Rodret var helt OK medan blyet på kölen fått sig en ordentlig omgång. Inte dock värre än att jag kom överens med försäkringsbolaget om att jag kunde vänta med att ta upp båten till ordinarie upptagning och sedan återkomma om det visade sig vara mer än blyskador som jag kunde fixa själv. När jag sen tog upp i oktober så bekräftades iakttagelserna från dykningen att det bara var skador på blyet (se bilder nedan). Att en välbyggd båt med nedbyggt kölsvin ska tåla själva grundstötningen utan andra skador än vad vi fick var väl ungefär vad jag väntat mig. Att vi däremot inte hade fått värre skador av en timmes hoppande på berget förvånar mig mer för det kändes i varje vågdal som om båten skulle slås i bitar.

Lärdomarna man kan dra av detta är väl att ta till ännu bättre marginaler vid navigeringen och att alltid använda papperskortet parallellt med plottern även vid närnavigeringen (vårt papperskort var till skillnad från plottersjökortet helt uppdaterat. Sen tycker att jag alla som är på sjön bör gå med i Sjöräddningssällskapet som medlemmar. Förutom att man stödjer en god sak (hela SSRS:s verksamhet bedrivs helt utan anslag från samhället) så får man en fantastisk hjälp helt utan kostnad om olyckan är framme och man behöver assistans av något slag.



Babordssidan är den som ser värst ut. Förmodligen uppstod de rätt yliga skadorna en bit upp på kölen när vi drogs runt vid bärgningen. Akterut är blyet ordentligt uppfläkt efter att vi stått och hoppat på grundet.



Göran Haglund
SWE 303 Anandra