

RAPPORT

Passagerarfartyget MOTALA EXPRESS -SFOD- grundstötning 2000-06-21



RAPPORT

Passagerarfartyget MOTALA EXPRESS -SFOD- grundstötning 2000-06-21

Vår beteckning: 080201-0035489
Utredningsstaben Björn Molin, 011 19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten
även på vår hemsida -Press-Rapporter/remisser)
Eftertryck tillåst med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Händelseförlopp.....	3
Analys	4
Orsak	5
Anmärkningar	6
Rekommendationer	6
Skador.....	6
Utredningsresultat.....	6

Bilaga: Sjökortsutdrag

Sammanfattning

Passagerarfartyget Motala Express (ME) hade avgått från Askersund för att göra en kryssning i norra Vätterns skärgård.

Under återresan grundstötte fartyget då det skulle passera genom ett smalt sund mellan två mindre öar. Samtliga passagerare evakuerades med hjälp av tillkallade orsbor och deras fritidsbåtar.

Dagen efter händelsen tätades ME provisoriskt och läns pumpades samt bogserades till Motala för reparation.

Faktaredovisning

Namn:	MOTALA EXPRESS
Reg. bet.:	SFOD
Hemort:	Motala
Brutto:	249
Löa:	35,67 meter
Bredd:	6,63 meter
Djupgående:	2,94 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1895
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	265 kW
Besättning:	12
Passagerare:	63

ME byggdes 1895 vid Jönköpings Mekaniska Verkstad. Fartyget byggdes enbart för trafik på Vättern och fick en längd på 35,67 meter. Eftersom slussarna i Göta kanal inte rymmer fartyg över 32 meter stod det redan från början klart att ME inte skulle kunna lämna Vättern utan att kapas några meter. Fartyget kom därför att kallas för "Vätterns fånge".

ME har under åren sluppit moderniseringar och den koleldade ångmaskinen och ångpannan är original.

Fartyget har bl a gått i reguljärtrafik mellan Jönköping och Motala och i turisttrafik mellan Jönköping, Gränna och Visingsö. Numera är kryssningar i Vätterns norra skärgård den huvudsakliga sysselsättningen.

Bryggutrustningen bestod av en radarapparat av märke Koden som inte var i bruk vid händelsen. Ombord fanns också Magnetkompass av fabrikat Lyth och satellitnavigator av märket Magellan Meridinn.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en ångmaskin Triple 3 cylindrar som utvecklade 265 kW och var kopplad till en fast propeller. På full fart gjorde fartyget cirka 14 knop.

Fartyget var försett med så kallad "kättingstyrning" vilket innebär att kätting löper från rodret direkt till ratten.

På ME fanns 262 räddningsvästar för vuxna personer och 25 räddningsvästar avsedda för barn. Det fanns 4 stycken uppblåsbare livflottar med en sammanlagd kapacitet för 152 personer. Ombord fanns också 10 stycken livbojar.

Vid tillfället rådde dagsljus, god sikt och vindstilla väder.

När grundstötningen inträffade var bryggan bemannad av befälhavaren och en kvinnlig rorgångare.

Befälhavaren hade lång erfarenhet av såväl fartyget och dess manöveregenskaper som den aktuella skärgården.

Det fanns inte någon färdplan upprättad för den aktuella resan.

Sjökortet som täcker det aktuella området har följande notering:

"OBSERVERA

Den hydrografiska informationen grundar sig på glesa handlodningar utförda under åren 1816 och 1817. All navigering utanför de markerade farlederna bör därför ske med stor försiktighet.

I grunda vattenområden har flygbildsteknik använts för att förbättra djupinformationen”.

Vid händelsen rådde normalt medelvattenstånd.

I samband med att händelsen inträffade passerade ett åskväder öster om Vättern. Enligt vad som framkom vid sjöförklaringen ger dessa åskväder upphov till hård nordlig vind och sydgående ström i den norra skärgården. När vinden sedan lägger sig vänder strömmen som då stundtals kan bli kraftig.

Händelseförlopp

ME avgick från Askersund 2000-06-21 kl 1904 med 63 passagerare för att göra en kryssning i skärgården. Resan gick genom skärgården utmed en rutt som hade trafikerats av fartyget under två tidigare säsonger. I höjd med Torsäng (se sjökortsutdrag) vändes fartyget kl 2045 för återresa mot Askersund.

Med halv fart sattes kurs norr om Äspholmen. Resan fortsatte sedan sydostvärt och en babordsgir påbörjades för att passera genom ett smalt sund mellan de två mindre öar som ligger norr om Björkholmen.

Kl 2105 kändes en kraftig stöt då fartyget körde på grund med cirka 6 knops fart. ME fick styrbords slagsida men rätade upp sig varefter man uppfattade ytterligare två mindre stötar. Mellan bottenkänningarna krängde fartyget cirka 3°.

Omedelbart efter grundstötningen informerade maskinisten befälhavaren om att ME tog in vatten i maskinrummet. Länspumparna startades men maskinisten insåg omedelbart att pumparna inte skulle kunna hålla undan vattnet. Maskinisten kallade på befälhavaren och sa ”vi tar in mycket vatten, vi sjunker”.

Befälhavaren beordrade full fart fram och utsåg ett lämpligt ställe cirka 700 meter från grundstötningsplatsen där ME kunde sättas på land. Han hjälpte sedan rorgångaren med styrningen. Cirka 100 meter från den

utvalda platsen beordrades stopp i maskin och kl 2110 gled fartyget mjukt upp på botten där det stoppade upp cirka fem meter från land.

Maskinisten var kvar i maskinrummet under tiden från att grundstötningen inträffade tills dess att fartyget sattes på land. Fartyget tog in så mycket vatten att det nådde till maskinistens midja före landsättningen och sedan steg till axelhöjd då han lämnade maskinrummet.

Via mobiltelefon ringde man till SOS Alarm och redogjorde för situationen.

MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) informerades kl 2115 av SOS Alarm om att ME hade grundstött.

KI 2114 kontaktade befälhavaren en yrkesfiskare som tillsammans med sina grannar begav sig till platsen. Cirka 10 minuter senare befann sig 8 mindre båtar vid haveristen för att kunna bistå

Besättningen på ME hade ledsagat passagerarna till fördäcket där man försåg dem med flytvästar. Passagerarna fick också information om det inträffade och lotsades senare i mindre grupper till mellandäcket varifrån de kunde borda de 8 båtarna.

KI 2210 var samtliga passagerare och 4 besättningsmedlemmar evakuerade.

Fartyget tätades provisoriskt och länsdumpades varefter det bogserades till Motala för reparation.

Analys

Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att navigeringen skedde med hjälp av landmärken och genom den erfarenhet som man hade byggt upp under åren. Fartyget framfördes i en inte markerad farled som enligt uppgift tidigare hade trafikerats av ångbåtar och vedskutor. Orsaken till att ME inte höll sig till de farleder som var markerade i sjökortet var att man under kryssningarna ville visa passagerarna olika delar av skärgården.

Befälhavaren uppgav också att man hade utfört egna lodningar i de områden som man trafikerade och då bland annat funnit att det låg en grundklack mellan de två öar där fartyget grundstötte. Grundklacken var

belägen cirka 25 meter från platsen för grundstötningen och fanns inte utmärkt i sjökortet. Befälhavaren framhöll även att sjökortet innehöll fler felaktigheter och därför inte var tillförlitligt. Han var också medveten om noteringen på sjökortet som varnar för navigering utanför de markerade farlederna.

Giren in mellan de två öarna var en cirka 90 graders gir som innebar att man fick lägga i stort sett hårt babords roder.

Då händelsen inträffade rådde i det aktuella området normalt medelvattenstånd. Under tidigare år då man trafikerat sträckan har vattenståndet varit cirka ½meter högre. Detta förhållande har befälhavaren inhämtat information om efter det att händelsen inträffade. Vid avgången från Askersund fick han uppfattningen att vattenståndet var cirka ½meter under medelvattenståndet. Befälhavaren uppgav att ME sannolikt har passerat över, eller i vart fall nära, grundet under de kryssningar som man tidigare hade genomfört.

Med de omständigheter som rådde hade befälhavaren kunnat välja att gå ner till den farled som finns markerad syd om platsen för händelsen. Detta hade också inneburit en betydligt mjukare gir upp mot Svilen.

Då man lyckades sätta fartyget på land kunde passagerarna evakueras torrskodda med hjälp av tillkallade orsbor och deras fritidsbåtar. Vattendjupet i det aktuella området var cirka 5 meter. ME tog in mycket vatten omedelbart efter grundstötningen och situationen hade kunnat leda till att fartyget ställt sig på botten. Det är möjligt att evakueringen då hade fått ske med hjälp av fartygets egen räddningsutrustning som bestod av uppblåsbara livflottar, räddningsvästar och livbojar. Sannolikt hade en evakuering med den egna räddningsutrustningen inte kunnat ske torrskott.

Orsak

Orsak till händelsen var att man valde att passera i en trång passage som heller inte var markerad som farled i sjökortet.

Bidragande orsak kan ha varit kraftig ström i samband med det åskväder som passerade öster om Vättern i samband med att händelsen inträffade.

Anmärkningar

Det är anmärkningsvärt att man valde färdvägen genom den trånga passagen i stället för att fortsätta till den markerade farleden längre sydvart.

Rekommendationer

Navigering bör i möjligaste mån ske i de markerade farlederna och man bör i vart fall undvika trånga passager i kombination med hårda girar som vid det aktuella tillfället.

Någon form av färdplan bör upprättas i samband med att kryssningarna i skärgården planeras. I färdplanen bör bl a beaktas säkerhetsavstånd och den notering om navigering utanför de markerade farlederna som finns införd på sjökortet över Vättern.

Skador

En eldare fick mindre klämskador på ena handens fingrar i samband med att han stängde en vattentät dörr. Inga andra personskador eller miljöskador uppstod så vitt är känt.

Fartyget fick intryckningar och ett cirka 3 dm² stort hål i botten. Förliga inredningen och maskinrummet vattenfylldes.

Utredningsresultat

- Händelsen inträffade kl 2105.
- Sikt och väderförhållanden var goda.
- Befälhavaren var väl känd med de aktuella farvattnen.
- Fartyget framfördes utanför de markerade farlederna.
- Ett åskväder passerade öster om Vättern i samband med att händelsen inträffade.

Övrigt

Befälhavarens beslut att, då grundstötningen hade inträffat, sätta fartyget på land fattades snabbt och medverkade sannolikt till att skadorna kunde begränsas.

Informationen till passagerarna och besättningens övriga åtgärder efter grundstötningen var, så vitt kan bedömas, utan anmärkning.

