

Lasse Sjöström

s/s Boren haveri – ikimuistettava vuosisadan vaihde

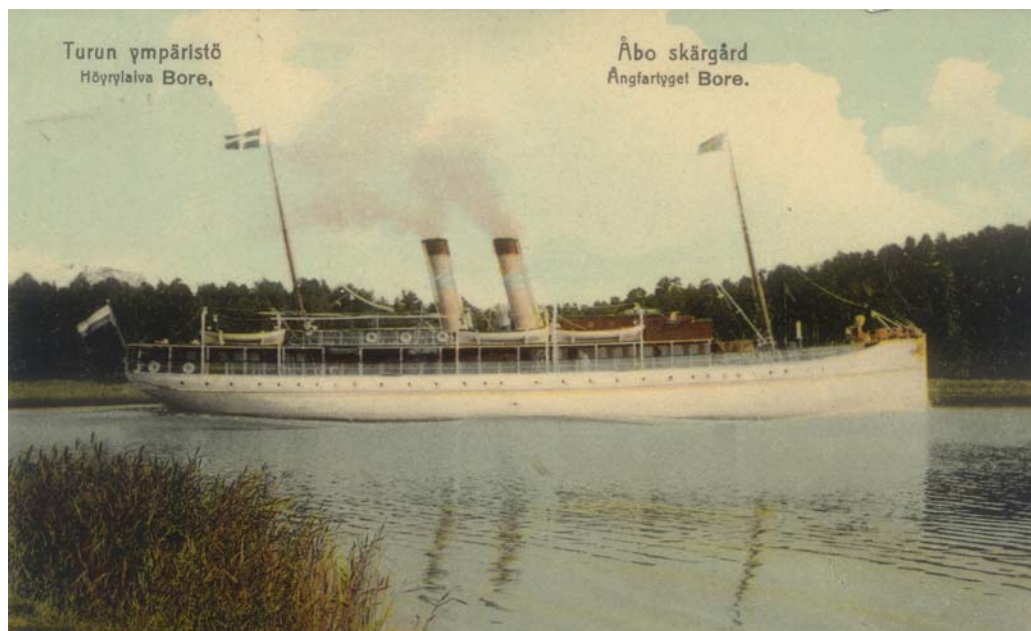
Ihmiset pelastuivat – matkatavarat ja nuottivihot menivät

Yksi kuuluisimmista matkustajalaivaonnettomuuksista on höyrylaiva Boren uppoaminen reilut sata vuotta sitten. Monet haverin tiedot ovat muotoutuneet uudelleen tai unohtuneet. Onnettomuuteen liittyvät tapahtumat olivat jopa humoristisia.

Ikimuistettavan erilainen juhla

Elettiin 1800-luvun viimeisiä hetkiä, kun Höyrylaivaosakeyhtiö Boren uuden karhea Bore lähti aikataulun mukaiselle vuorolle Turusta Tukholmaan 30. joulukuuta 1899. Laiva lähti puolitoista tuntia myöhässä kello 22.30, mutta Tukholmaan oli aikomus ehtiä juhlimaan vuosisadan vaihdetta.

Boren päällikkönä tälläkin matkalla oli sen ensimmäinen kapteeni Arvid Rusko, joka tunnetaan Turku–Tukholma-linjan ympärivuotisen liikenteen kannattajana ja pioneerinä.



s/s Bore vanhassa postikortissa

Matka etenee pätkissä

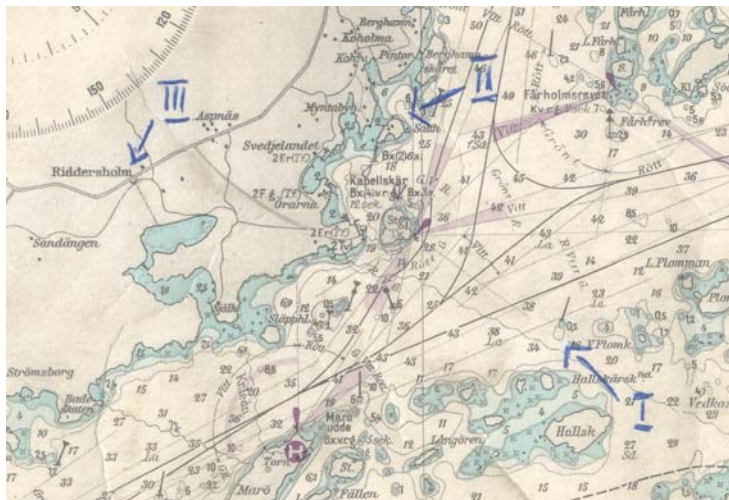
Näkyvyys oli lumisateen heikentämä. Yöllä jätettiin muutama matkustaja Korppoon Finnöön, jonka jälkeen jätiin huonossa ilmassa Kihdin pohjoisosaan muutamaksi tunniksi odottamaan aamun valkenemista. Maarianhaminaan tultiin puoliltapäivin viisi tuntia myöhässä.

Ahvenanmeren ylitys sujui avovedessä nopeasti ja Ruotsin puolen Söderarm sivuutettiin kello 15.00. Sumu sakeni ja pian vanhan kolera-asema Fejanin kohdalla jouduttiin ankkuroitumaan tunniksi.

Sumun vähän hälvetessä jatkettiin matkaa ryömimällä hiljaisella vauhdilla. Pian jouduttiin kuitenkin ankkuroitumaan kello 21.00 saakka, jolloin laivan matkustajineen olisi jo pitänyt olla Tukholmassa valmistautumassa juhliin vuosisadan vaihdetta. Boressa oli illallinen katettu kauniiseen ruokasaliin, matkustajat olivat pukeutuneet parhaimpiinsa ja juhlit olivat alkamassa. Uusivuosi jouduttiin olosuhteiden pakosta viettämään laivassa.

Mutka liian aikaisin

Viidentoista minuutin hiljaisen ajon jälkeen kello 21.15 kapteeni Ruskon ollessa komentosillalla ja perämies Mannerströmin ollessa pakalla valmiina ankkuroimaan, Bore ajoi Alskärsgrundetin vedenalaiselle karille Kapellskärin lähellä.



I Alskärsgrundet, II Saltholmen, III Riddersholm

Väylä tekee näillä nurkin loivan mutkan vasemmalle. Käännöksen Bore oli ottanut huonossa näkyvyydessä liian aikaisin ja joutunut väylän vasemmalle puolelle. Vaikka karilleajo ei ollut raju, vain kolme vaimeaa töytäisyä, riitti se rikkomaan Boren keulaosan jäävahvistettua kaksoispohjaa niin paljon, että vettä virtasi vuolaasti laivan keulaosaan ja alus kallistui jyrkästi vasemmalle. Kone pysäytettiin ja pumput alkoivat pumpata. Hätämerkkejä ryhdyttiin antamaan. Laivan miehistö ja matkustajat pysyivät rauhallisina, vain muutama rouva kirkui hillitysti ja yksi ranskalainen herra näytti pelästyneelle. Uudenvuoden juhlista tuli odotettua vaatimattomammalla mutta muistorikkaat.

Hyvästit kallistuneelle laivalle

Pumput eivät estäneet laivaa täyttymästä vedellä. Kapteeni Rusko komensi laskemaan kaikki kuusi pelastusvenettä laivan partaalle. Laivan jättäminen tässä tilanteessa oli turvallisinta, kun sen paapuurin puolen parras oli jo painunut vesirajaan. Kaikki 46 matkustajaa ja 28 miehistön jäsentä siirtyi hyvässä järjestyksessä veneisiin. Kapteeni Rusko oli pelastanut mukaansa laivapäiväkirjan. Matkustajilla oli mukanaan vain käsimatkatavaroita. Kaikki muu jäi laivaan. Muun muassa venäläisen ministerin rouva Helene Bützowin kaikki 25 pakaasia arvokkain tarpeineen menetettiin. Kapteeni Rusko pystyi pelastamaan viime hetkellä vain rouva Bützowin arvokkaan korulippaan. Myös espanjalainen laulajatar Rosita Tegero, joka oli matkalla Pietarista Tukholmaan, menetti kalliit esiintymisasunsa ja nuottinsa.

Pimeät veneet yltyvässä tuulessa

Pelastusveneet soutivat rivissä heikossa lumisateessa ja yltyvässä tuulessa jään reunaan seuraten kohti Kapellskärin himmeästi näkyvää sektoriloistoa. Vain ensimmäisessä pelastusveneessä oli lyhty valaisemassa kulkua, toiset veneet tulivat yön pimeydessä vihellyspillien antamien merkkien johdattelemina.

Matka sujui hiljaisuuden vallassa rauhallisesti, mitä nyt ravistuneita puisia pelastusveneitä jouduttiin äyskäröimään vedestä tyhjäksi. Koko

pelastautumisoperaatio kesti peräti kaksi tuntia, koska irtojää estivät rantautumisen Kapellskär skärin kohdalla. Matkaa piti jatkaa Kapellskärinlahden toiselle puolelle Saltholmeniin.

Ritarillinen vastaanotto

Saltholmenista pari kapellskäriläistä loistonvartijaa johdatti tämän erikoisen seurueen jalkaisin vajaan parin kilometrin päässä olevaan Riddersholmin kartanoon. Siellä vuosisadan vaihtuessa juhlapukuinen kartanonherra, ritari Ivan Ridderstad otti vieraanvaraisesti niin ikään juhlapukuisen mutta nuhjuisen yllätysvierasjoukon vastaan.

Piiat herätettiin unesta



Riddersholm näkyy myös laivaväylälle

Riddersholmin piika Alma Björklund ei toisen apulaisen kanssa pitänyt uuttavuotta minään ihmeellisenä asiana, vaan he olivat menneet illalla hyvissä ajoin nukkumaan, kun heidät herätettiin ennen puoltayötä kestitemään ylimääräisiä vieraita. Björklund aikoi juosta keittiöön puolipukeissa, mutta tultuaan rappuja yläkerroksesta alas, hän totesi talon olevan täynnä märkiä ja vilustuneita ihmisiä. Hän sai palata huoneeseensa pukeutumaan kunnolla.

Björklund oli toisen piian kanssa kuullut illalla yhdeksän jälkeen tykinlaukauksia, jotka olivat todennäköisesti Borelta laukaistuja hätämerkkejä. Mutta koska mitään muuta ei ollut kuulunut eikä tapahtunut, asian annettiin olla.

Haaksirikkoutuneille tarjottiin kuumaa maitoa ja totia. Kuuma maito loppui kesken, ja esimerkiksi madame Bützow joutui tyytymään kuumaan totiin. Oli siinä rouvalla kestämistä!

Lastia ei voitu pelastaa

Kapteeni Ruskolla ei ollut aikaa jäädä juhlimaan muiden kanssa. Koska alueen puhelinyhteydet oli katkaistu yöksi Furusundin puhelinkeskuksesta, hän joutui lähettämään sinne soutuveneeseen hälyttämään pelastajia ja järjestämään matkustajien jatkokuljetusta.

Muutama miehistön jäsen ja kapteeni Rusko soutivat aamulla kuuden aikaan Boreen pelastamaan lastia ja postia. Laiva ui jo niin syvällä, että sieltä saatiin turvaan vain hyvin vähän tavaraa ja laivan papereita.



Tämän päivän rappeutunut Riddersholm

Boren posti keräilyharvinaisuutta

Laivassa mukana olleesta kahdestakymmenestä postisäkistä ainoastaan neljä pystyttiin pelastamaan kuivana ennen laivan uppoamista. Neljä postisäkkiä ja viisi matkalaukkua onnistuttiin nostamaan hylystä 12. tammikuuta 1900 ja loputkin säkit, kahta lukuun ottamatta, saatiin ylös tammikuun 19. päivään mennessä. Viimeiset kaksi säkkiä pelastettiin vasta elokuun lopussa.

Yleensä ottaen meren syleilyssä pitkiäkin aikoja maannut posti oli säilynyt melko hyvässä kunnossa, ja se varustettiin Tukholman pääpostissa ylimääräisellä punaisella katastrofilipukkeella, minkä jälkeen lähetykset toimitettiin vastaanottajille.

Lipukkeessa luki: ”Tillhör Ängf. Bores post.” Ne ovat nykyään haluttua tavaraa laivapostin keräilijöiden parissa.

Meri otti omansa

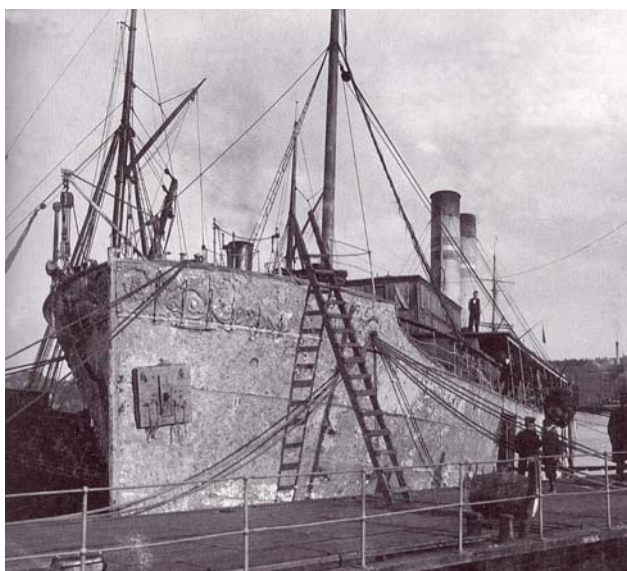
Yksin karille jäänyt Bore täyttyi pikkuhiljaa vedellä ja liukui seuraavana päivänä, 1900-luvun ensimmäisenä, puolen päivän aikaan perä edellä liukkaalta karilta väylänpuoleiseen syvänteeseen yli 30 metrin syvyyteen.

Meripelastusalus Mercur tuli samana päivänä Tukholmasta kello 16.00 Kapellskäriin ja kuljetti Riddersholmin kartanossa olleet Boren matkustajat Furusundiin, josta heille oli järjestetty jatkokuljetus Tukholmaan muun muassa saaristohöyry William Lindbergillä.

Hopeavaasi kiitoksena

Kiitoksena haveristien vieraanvaraisuudesta Bore-varustamo lahjoitti myöhemmin Riddersholmin isännälle Ivan Ridderstadille upean jugendhopeavaasin. Sen kylkeen oli kaiverrettu asianomaiset kiitokset: ”Till godsegaren Ivan Ridderstad 19 1/1 00 med tacksamhet från 'Bores' skeppsbrutna passagerare.”

Vaasi on edelleen suvun hallussa, kertoi Ridderstadin pojanpojanpoika Soldan Ridderstad vuonna 1992. Hän oli tuolloin Bore Lines AB Sverigen hallituksen puheenjohtaja.



s/s Bore vihdoinkin pinnalla

Pelastusalus Neptun tuli myös haveripaikalle. Hylkyyn sukeltettiin ja tilanne kartoitettiin. Boren pelastaminen todettiin mahdolliseksi mutta varsin työlääksi. Nosto pystyttiin tekemään avoveden aikana. Kokemusta laivan nostosta oli, koska muutama vuosi aikaisemmin oli pelastettu Ruotsin suurin matkustajalaiva Södra Sverige 56 metrin syvyydestä. Tämäkin haveri tapahtui Tukholman saaristossa Franska Stenarnan vieressä, eikä tuolloinkaan menetetty ihmishenkiä.

Kapteeni antoi pätevän selityksen

Kapteeni Rusko antoi meriselityksen 5. tammikuuta Venäjän pääkonsulaatissa Tukholmassa. Siinä hän totesi muun muassa vapauttavansa itsensä kaikesta vastuusta, koska laiva oli joka tavalla merikelpoinen ja syynä karilleajoon oli kova virta, lumisade, tuuli ja sumu. Kukaan ei kyseenalaistanut kapteenin selitystä.

Bore poistettiin laivalistoilta 17. helmikuuta 1900 ja vakuutusyhtiö maksoi 540 000 markkaa varustamolle täydestä arvostaan vakuutetusta laivasta. Vakuutusyhtiö antoi Boren pelastamisen tukholmalaiselle Bergnings- och Dykeri AB Neptunille. Kesti kuitenkin yli vuoden, kevääseen 1901, ennen kuin Boren tuplakorsteenit rikkoivat veden pinnan pelastusproomujen Frigg ja Oden välissä.

Bore takaisin liikenteeseen

Bore hinattiin tarkastusta varten vuonna 1874 perustetulle Finnboda Slip -telakalle Nackaan, joka Tukholman rajalla Djurgårdenin eteläpuolella Vanhaankaupunkiin johtavan laivaväylän varrella.

Vakuutusyhtiö tarjosi hylkyä takaisin Borelle 175 000 markalla. Varustamo hyväksyi kaupan saman vuoden heinäkuussa.

Kööpenhaminalainen telakka Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri voitti tarjouksellaan Boren korjausurakan. Telakka lupasi korjata Boren ennalleen 235 000 tanskan kruunulla 90 työpäivässä. Laiva hinattiin telakalle elokuussa ja työt alkoivat välittömästi.

Gustaf Wrede päälliköksi

Bore valmistui telakalta vain vähän myöhässä ja aloitti tutulla Turku–Tukholma-reitillä 14. joulukuuta 1901 Bore I -nimisenä päällikkönään vapaaherra Gustaf Wrede. Arvid Rusko oli siirtynyt päälliköksi tällä välin valmistuneelle Boren uudelle Bore II -laivalle. Se oli vähän suurempi kuin Bore.



s/s Bore I. ex. Bore. korjauksen jälkeen. Taiteilija Håkan Siöström Turusta.

Kaikkiaan kustannukset Bore I saamiseksi takaisin liikenteeseen maksoivat 561 000 markkaa. Summa ylitti hieman vakuutusyhtiöltä saadun korvaussumman. Pääasia kuitenkin oli, että laiva saatiin entistä parempana ja loistokkaana takaisin koventuneeseen kilpailuun Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen. Entinen Bore palveli kaikkiaan 63 vuoden ajan suomalaista kauppamerenkulkua vuoteen 1961.

Lähteet:

Hammarström, Hans **August Lindholm på Skeppsbron**, Bore Lines, Stockholm 1992

Kindblom, Leif **Bore**, Oy Litorale Ab, Espoo 2007

Andersson, Albin, **Ångfartyget Bores grundstötning nyårsaftonen 1899**, Rospiggen - Roslagens sjöfartsminneförening 1974, Norrtälje 1974

Matz, Edvard och Erling, **Sällsamheter i Stockholm skärgård**, Raben & Sjögren, Stockholm 1986

Kirjoittajan omat leikearkistot