

Kai Ekbon ja Lasse Sjöström

Vain kaksi pelastui

Höyrylaiva Kustavin painajaismainen haaksirikko hankolaisten silmien edessä

Turusta Hankoon tulossa ollut rannikkohöyry Kustavi kaatui aivan sataman edustalla, upposi ja lähes kaikki siinä mukana olleet ihmiset seurasivat laivan mukana hyisen meren syvyyteen. Lauantai 5. marraskuuta 1921 kello 14 tuli jäämään pitkäksi aikaa ihmisten mieleen kohtalonhetkenä Kustavin mukana menehtyneille. Tapahtuma sai aikaiseksi paljon surua kautta koko Turunmaan.

Kustavi tunnettiin aiemmin pitkäaikaiselta nimeltään Necken. Laiva oli ostettu muutama vuosi ennen sen uppoamista Höyrylaiva Oy Kuusisto nimiselle varustamolle Turkuun. Omistajanvaihdoksen yhteydessä laivan rakenteita muutettiin, mm. takimmaista lastiluukkuja suurennettiin. Näin saatiin lastiruuma helpokäyttöisemmäksi. Samalla aluksen nimi vaihtui Kustaviksi.



s/s Necken, Kai Ekbonin arkisto

Merenkulkualan piireissä Kustavi katsottiin jo yleensä vanhaksi ja huonoissa olosuhteissa kiikkeräksikin laivaksi. Kustavi oli rakennettu Tukholmassa 1877. Se oli 33 m pitkä, vajaa 6 m leveä ja kulki 2,5 m syvyydessä. Se otti 79 tonnia rahtia. Kokoonsa nähden siinä oli verrattain vahva 120 hv höyrykone, joka riitti 11 solmun matkanopeuteen.

Kohtalokkaalle matkalleen Helsinkiin se lähti Turusta perjantaina 4. marraskuuta aamulla, kulkien Kemiönsaarta kiertävää pohjoista reittiä mm. Salon ja Strömman kautta. Aluksessa oli 15 hengen miehistö.

Turussa Kustavi oli lastannut Viroon vietäväksi 800 nelikkoa suolasilakkaa, jonkun verran kappaletavaraa reitin varrella oleville laitureille, 7 tonnia suolaa purettavaksi Kokkilassa, sekä kolmisenkymmentä betonista tehtyä rappusta Strömman laituria varten. Matkan varrella olevista laitureista otettiin alukseen 12 pulkkoa voita ja 7 laatikkoa juustoa. Särkisalon Förbyssä lastattiin 10 tynnyriä marmorihiekkaa ja Taalintehtaalta 9 tonnia rautakieppejä ja rautatankoja. Raudat asetettiin osittain takimmaisen lastiluukun päälle, mutta etupäässä etummaiselle lastiluukulle laivan

pituussuunnassa. Kansilasti sidottiin huolimattomasti liian ohuilla köysillä.

Oli tavanomaista aluksen saapuessa laitureihin matkan varrella, että matkustajia tuli ja meni. Mitään matkustajaluetteloa ei ollut, mutta oletettavasti matkustajia oli turmahetkellä 14.

Särkisalon Förbyssä laivaan astui palvelijatar Edla Siivonen matkustaakseen kotikaupunkiinsa Helsinkiin, sekä maanviljelijä Frans Fagerholm vaimonsa Selman kanssa. Heidän piti matkustaa juuri ostamalleen tilalle Inkoon Barösundiin. Pariskunnan aikuiset lapset olivat etukäteen vieneet perheen irtaimiston purjeveneellä perille.

Vestlaxin laiturista nousi laivaan entisen lasinpuhaltaja Rambergin leski Edla. Hänen piti matkustaa Hankoon tervehtimään kahdettatoista lastaan, poikaansa Ferdinandia, joka pienestä puutarha-apulaisen palkastaan oli säästänyt rahaa, voidakseen kutsua äitinsä vierailulle luokseen. Samalta Vestlaxin laiturilta nousi laivaan myös

Västanfjärdin Södersundvikiläiset 18 ja 24 vuotiaat sisarukset Elna ja Karin Eriksson. Tyttöjen mukana matkusti myös heidän serkkunsa, räätäli John Gustafsson 38 v, myös Södersundvikistä. Koska viimeainittu oli kuuromykkä, seurasi hän tyttöjen seurassa näiden matkalla sukulaisiin Helsinkiin.

Tarkoitus oli ollut myös, että Södersundvikin pehtoori Gunnar Lindroos olisi noussut samalta laiturilta mukaan, mutta hän nukkui liian kauan ja myöhästyi laivasta. Se oli kuulemma ollut hänen elämänsä ensimmäinen ja viimeinen myöhästyminen!

Mukana Kustavissa oli myös 23 v renki Karl Lindberg sekä 17 v Verner Holmqvist, molemmat Västanfjärdin Illostä. Lindbergin piti käydä hammaslääkärissä ja Holmqvistin sukulaisissa Hangossa. Taalintehtaalta laivaan astui eräs työporukka muurareita, jotka olivat olleet töissä Biskopsön koulussa. He olivat kaikki kotoisin Hangosta, jossa heillä oli perheet odottamassa. Heillä kaikilla oli vaimo ja lapsia, paitsi nuorimmalla naimattomalla 19 vuotiaalla Odert Rönnbladilla. Muut muurarit olivat Axel Vesterholm 30 v, Axel Lindgren 33 v ja Juho Similä 31 v. Ryhmän viides muurari Sigurd Granströmin piti myös seurata mukana, mutta jostain syystä myöhästyi lähdöstä. Hän matkusti maitse kotikaupunkiinsa, jossa lehdistö oli jo julistanut hänet hukkuneiden joukkoon. Vielä oli yksi matkustaja laivassa, seppä Gustaf Johansson 23 v. Hän oli syntyjään Västanfjärdistä, mutta asui Taalintehtaalla.

Ilma oli ollut suhteellisen kaunis Hiittisistä Hankoniemelle, mutta tuuli yltyi mitä lähemmäs Hangon Tulliniemeä tultiin ja merenkäynti koveni. Kun oli ohitettu Tulliniemen ja Tullisaaren välinen salmi, painoi hirmuiseksi yltynyt myrsky koko voimallaan kaakosta eli etuoikealta Kustavin kylkeä ja tuuli vain yltyi mitä pitemmälle matka taittui.

Kun Kustavi oli ohittanut Meijerfeltin pienen entisen linnoitussaaren, yltyi merenkäynti niin kovaksi, että laiva alkoi rullaamaan rajusti. Lasti alkoi liikkua ja rautatangot iskeytyivät laivan vasemmalle puolelle, paapuuriin. Ennen kuin rautatangoille oli keritty tekemään mitään, teki Kustavi muutaman rajun kallistuksen ja jäi sitten makaamaan paapuurin puolelle oikean kyljen jäädessä vedenpinnan yläpuolelle. Eri tavoin kiiveten useiden henkilöiden onnistui päästä ylös laivan oikealle kyljelle. Eräät jopa ehtivät saada pelastusliivit päälleen, mutta heillä jotka olivat olleet sisällä hyteissään tai salongessa, ei ollut mitään mahdollisuuksia päästä ulos kannelle. Ketään laivassa olleista ei jättänyt alusta, ennenkuin se nopeasti täyttyi vedellä ja upposi. Kustavi vaipui perä edellä muutamassa minuutissa syvyyteen.

Satama-alueelta ja rannalta seurattiin hirveää onnettomuutta vain noin reilun 600 metrin

päässä. Satamaviranomaiset yrittivät saada hinaaja Oivan päällikköä lähtemään apuun. Se oli ankkurissa noin 800 metrin päässä satamasta. Mutta päällikkö kieltäytyi päättäväisesti. Hän katsoi pelastusoperaation turhaksi, koska hinaajassa ei ollut pelastusvenettä. Sitä paitsi se olisi ollut liian uskaliaista, se ei olisi johtanut muuhun kuin uuteen katastrofiin. Päällikön päätöstä kritisoitiin jälkeenpäin ja häntä uhattiin oikeustoimilla. Mutta kukaan ei uskaltanut tehdä sitä, koska myrsky oli ollut niin rajua. Sitä todisti Kustavin kohtalo ja ne monet alukset, jotka olivat hakeutuneet Hankoon hätäsatamaan.



Onnettomuuspaikalla hukkuivat kaikki avunhuudot myrskyn pauhuun. Välimatka onnettomuuspaikalta rantaan ei ollut pitkä, mutta merenkäynti ja kylmä vesi teki vaikeaksi päästä hengissä rantaan. Satamasta ja rannoilta riensivät ihmiset avuksi niemen kärkeen, jonne oletettiin hädänalaisten ajautuvan. Köysi sidottuna vyötäisille astuivat pelastajat kylmään veteen yrittäen tavoitella ruumiita joita he näkivät, mutta jotka heti hävisivät aaltoihin.

Matruusi Arne Lindroos ja matkustaja Verner Holmqvist olivat vedessä onnistuneet tarrautumaan kahteen kelluvaan maihinnoususiltaan. Lindroos kertoi myöhemmin sairaalassa, että aallokko veti häntä ja Holmqvistia, josta hän piteli kiinni, äärettömällä voimalla kohti syvyyksiä. Viimeisillä voimillaan hänen onnistui vielä päästä pintaan, jolloin pelastajat onnistuivat vetämään heidät rantaan. Sen jälkeen hän oli pyörtnyt. Rannalla elvytettiin uhreja kaupunginlääkäri Kumlinin johdolla. Lindroos ja Holmqvist pelastuivat ja heidät vietiin sairaalaan. Muitten elvytykset oli turhia. Yltyvä lumimyrsky vaikeutti pelastustoimia.

Muutaman päivän päästä pystyivät sukeltajat käymään Kustavissa, joka makasi 33 metrin syvyydessä. Aluksella vallitsi suuri sekasorto ja suuri osa aluksesta oli mudan peitossa. Alus seiso melkein suorassa kölillään. Pimeydestä johtuen ei aluksesta onnistuttu nostamaan kuin yksi uhreista. Siten oli 10 uhreista saatu maihin. 17 kadoksiin jääneiden etsintään myönsi valtio varoja, mutta heitä ei etsinnöistä huolimatta löydetty.

Poliisitutkinnan ohella suoritti merenkulun ylitarkastaja A. E. Roni tutkinnan onnettomuuden syyn selvittämiseksi. Lehdistöissä oli esitetty paljon kritiikkiä Kustavin merikelpoisuudesta ja se asetettiin kyseenalaiseksi. Tutkimuksissa selvisi myös, että tarkastaja A. Rusko oli tarkastanut Kustavin 13. päivä toukokuuta 1921. Puutteita oli korjattu käskystä. Jäljelle jäi muutama korjauksen tarve, jotka päätettiin toteuttaa talvella. Rusko oli kehoittanut perämiestä aina tarkastamaan, että lasti oli oikein ja kunnolla sidottu. Merikelpoisuustutkija N. Ceder oli 22. huhtikuuta tutkinut aluksen ja todennut ettei se ollut liian kiikkerä.

Aluksen rungon tutkinut K. J. Blomberg, joka aikoinaan itse oli ollut kyseisen aluksen päällikkönä, sen ollessa vielä Necken niminen ja linjalla Turku-Helsinki, kertoi ettei mainittu linja ole vaarallinen, kunhan lasti oli sopiva ja kunnolla kiinnitetty. Turun satamaesimies todisti, että aluksella oli ollut lastia 48,4 tonnia ruumassa ja 13,3 tonnia kannella. Tämän painon takia ei Kustavin olisi pitänyt upota.

Ylitarkastaja Ronin mukaan syynä onnettomuuteen oli, että aluksen yllätti äkillinen rajumyrsky ja korkea merenkäynti, sekä ettei aluksen ruuma ja kansilasti olleet kunnolla tuettu ja kiinnitetty. Yksi syy siihen että alus upposi niin nopeasti oli, että välikannen sivuluukku oli auennut myrskyssä, eikä sitä onnistuttu sulkemaan. Sen takia suuria määriä vettä pääsi omalla voimallaan kannelle ja konehuoneeseen. Selityksellään ylitarkastaja Roni halusi puhdistaa viranomaisten puutteellista valvontaa. Lehdistö katsoi vääräksi sen tavan, jolla katsastusviranomaiset itse saivat tuoda esiin oman erinomaisuutensa.

Onnettomuuden yhteydessä tuli ilmi, että varustamo tai sen asiamies Meritoimi Oy oli jättänyt miehistön vakuuttamatta. Varustamon entinen johtaja, joka oli jättänyt paikkansa vain pari viikkoa ennen onnettomuutta, tuomittiin tämän takia sakkoihin Turun raastuvanoikeudessa. Varustamo maksoi omaisten vahingonkorvausvaateen jälkeen pienen korvauksen uhrien vaimoille ja lapsille. Mutta korvaukset olivat kuulemma olleet, erään korvauksensaajan mukaan, hyvin vaatimattomat. Varustamon rahatilanne oli huono, ja kahden vuoden sisällä onnettomuudesta oli se pakotettu myymään kaksi kolmesta jäljellä olevista rannikkohöyryistään.

Tämän katastrofin yhteydessä, missä 27 ihmistä menehtyi valoisan vuorokauden aikaan, tuli meripelastusvalmiuden suuret puutteet ilmi. Maaherra Helenius muistutti näistä puutteista viranomaisia ja varsinkin hankolaisia, jossa niin monta onnettomuutta oli sattunut viimeisten vuosien aikana. Jotain oli tehtävä näiden puutteiden korjaamiseksi. Onnettomuushetkellä oli Hangossa pelastusaluksena vanha purjevene ja se makasi Hankoniemen toisella puolella Hangonkylässä, eikä veneellä olisi ollut mitään asiaa merelle sellaisessa myrskyssä.

Tämä ikävä ja järkyttävä tapaus pysyi kauan ihmisten mielessä. Merenkulkualan ammattilaiset miettivät mm. syitä ja seurauksia, mitä olisi pitänyt tehdä toisin ja mitä olisi pitänyt jättää tekemättä kokonaan.

Mm. onnettomuudesta kuultuaan läheisen Strömman luotsit miettivät, että olisiko useampi ihmishenki voitu pelastaa, jos miehistöllä olisi ollut käytössään kunnan puukot. Näillä olisi saatu esim. pelastusveneiden kiinnitysköydet katkaistua.

Seuraavan vuorolaivan tultua Strömman laituriin, kävi kanavanvartija August Wikström tarkastamassa aluksen miehistön puukkotilanteen. Vain kahdella sen miehistöön kuuluvalla oli kunnan puukot. Toisilla oli vain linkkuveitset, joilla ei olisi saanut tositilanteessa mitään toimeksi!

Kustavin hylky makaa edelleenkin uppoamispaikallaan kölillään 32 m syvyydessä. Tämä monen ihmisen hauta on peittynyt puoliksi saveen ja osittain luhistuneena on melko huonossa kunnossa.

Kustavin miehistö kohtalokkaalla matkalla:

-päällikkö, merikapteeni Erland Hollstén, 35 v, syntynyt Dragsfjärdin Söderlångvikissä, varttunut Paraisilla ja asui Turussa. Naimisissa, yhden lapsen isä.

-perämies, merikapteeni Emil Bernstedt, 46 v, s. ja asui Västanfjärdissä. Naimisissa.

-luotsiperämies Lennart Lindström, 38 v, s. Västanfjärdissä, asui Turussa. Naimisissa, kaksi lasta.

-ensimmäinen koneenhoitaja Axel Flood, 36 v, s. Pohjassa, asui Turussa. Naimisissa, yksi lapsi.

-toinen koneenhoitaja Heikki Lehto, 39 v, s. Paimiossa, asui Turussa. Naimisissa, kolme lasta.

- lämmittäjä Arne Johansson, 19 v, s. Kuusistossa, varttunut Dragsfjärdin Genbölessä, asui Paraisilla.
- lämmittäjä Arne Lindroos, 23 v, s. ja asui Paimiossa.
- matruusi Berndt Gustafsson, 23 v, s. ja asui Paraisilla. Naimaton.
- matruusi Jarl Wilén, 20 v, s. ja asui Paraisilla. Naimaton.
- matruusi Georg Tallqvist, 18 v, s. ja asui Turussa. Naimaton.
- matruusi Arne Lindroos, 20 v, s. ja asui Turussa. Naimaton.
- tarjoilija Rauha Mattsson, n. 38 v, asui Turussa.
- keittäjä Alma Raimoranta, 50 v, s. Hämeenkyrössä, asui Turussa. Naimaton.
- tarjoilija Rauha Haaki, 16 v, s. ja asui Turussa.
- messityttö Aina Siren, 22 v, asui Turussa. Naimaton.

Tämä artikkeli perustuu pitkälti edesmenneen kemiöläisen kotiseutuneuvos Ernst Lindroosin kirjoittamaan artikkeliin "Kustavi-katastrofen" Kemiönseudun Kotiseutututkijoiden kirjassa "Fångster i tidens ström II". Hänen oikeudenomistajansa antoivat ystävällisesti käyttää kirjoitusta tämän jutun lähteenä.