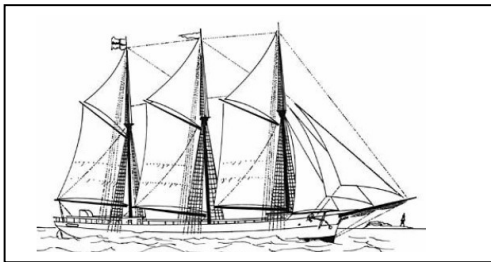


# Drakenin haaksirikko Utön edustalla

Trygve Österman

Tänään on mahdollista kävellä Utön eteläisille niemenkärjille. Kesnäsin niemellä näkyy ruostumattomasta teräksestä tehty muistomerkki, joka muodostaa ristin ja tähden. Miksi tämä muistomerkki on sijoitettu näin syrjäiseen paikkaan ja miksi se on tämän näköinen? Utön vesillä on moni alus löytänyt viimeisen lepopaikkansa, koska sen vedet ovat täynnä kareja ja vaarallisia luotoja. Tämä muistomerkki muistuttaa moottorikuunari Drakenin haaksirikosta, joka tapahtui marraskuussa 1929.



## Draken

Drakenin tekniset tiedot:

Pituus: 136 jalkaa (n. 40m)

Leveys: 36 jalkaa (n. 10m)

Uppoama: n. 450 br. rek. tonnia

Rakennuspaikka: Kärä

Dragsfjärds Rederi Aktiebolag perustettiin vuonna 1918 ja sen ensimmäinen alus oli valmiina vesillelaskua varten 20.9.1919. Laiva ei halunnut kylmään veteen, se viihtyi paremmin maissa. Hinaajan avustuksella saatiin alus veteen vasta 2.10. Kasteessa se sai nimen Draken. Alus hinattiin Turkuun varusteltavaksi ja takiloitavaksi. Alus varustettiin mm. 150 hv moottorilla.

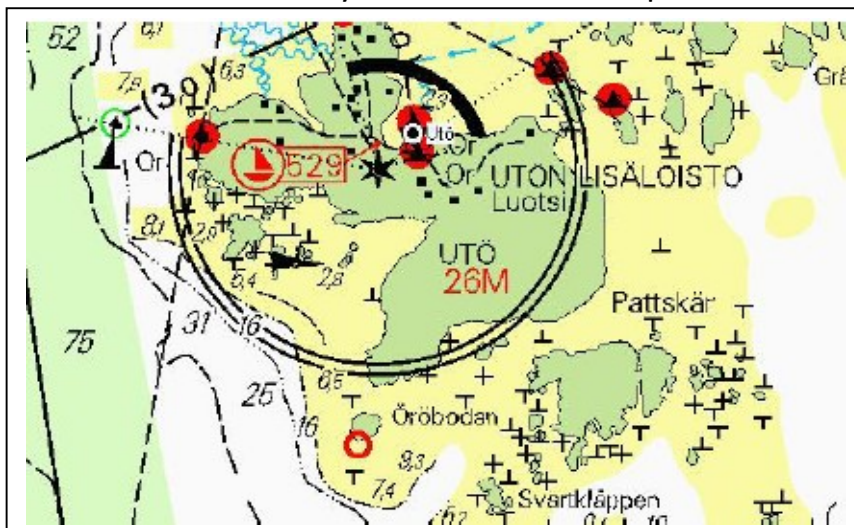
## Epäonnen alus

Aluksella oli vaikeuksia heti alusta lähtien. Ensimmäisellä matkalla vuonna 1920 brikettilastissa Englannista Kööpenhaminaan Draken joutui 24. maaliskuuta kovaan myrskyyn, joka hajotti sen rikin. Hätärikin pystyttämisen ja jatkuvan pumppaamisen turvin saavuttiin hätäsatamaan Haugesundiin. Hätärikin vahvistamisen jälkeen oli mahdollista jatkaa matkaa Kööpenhaminaan. Vaikka alus oli varustettu moottorilla, se oli liian heikko viemään laivaa eteenpäin vastatuulella. Moottoria käytettiin pääasiallisesti apumoottorina satamamanööverien yhteydessä. Todettiin myös 150 hv moottorin aiheuttavan niin kovaa värinää, että rungon pelättiin alkavan halkeilemaan. Tästä syystä moottori vaihdettiin myöhemmin 60 hv:n moottoriin. Drakenin epäonne jatkui ja se menetti suurin osan hiililastistaan myrskyssä 25.10.1921 matkalla Taalintehtaalle. Rahdit huononivat ja varustamatoiminta jatkui nimellä Dragsfjärds Nya Rederi Ab, mutta se

päättyi toimintansa jo 1928. Yksi omistajista, Amos Andersson sanoi, että tämä varustamo oli ainoa yritys, jossa hän oli menettänyt rahaa. Draken myytiin uusikaupunkilaiselle varustamolle, jonka eräs omistajista oli Niilo Saarinen. Hänestä tuli nyt Drakenin päällikkö. Epäonni jatkui. Draken lähti 17.10.1929 yhdeksän miehen miehistöllä ja lastattuna puutavaralla Oulusta määränpäänä Kööpenhamina. Alus joutui poikkeamaan Uudesakaupungissa konekorjauksia varten ja pääsi jatkamaan matkaansa 6.11. Drakenin sijainti oli 10.11. noin 30 meripeninkulmaa Utön eteläpuolella, kun tuuli muuttui myrskyksi. Myrskyvaroitus oli annettu radiossa, mutta aluksessa ei ollut radiota. Laiva alkoi vuotaa eivätkä pumput pystyneet pitämään sitä kuivana. Päällikkö päätti palata takaisin myötätuuleen kohti Utötä. Alus ui syvällä ja sitä oli vaikea hallita. Heikko moottori ei antanut mitään apua ja se lopetti yhteistyönsä ennen kuin saavuttiin Utöseen. Samalla pysähtyivät moottorikäyttöiset pumput. Toisen käsipumpun varsi katkesi ja aluksen kohtalo oli sinetöity. Luotsit näkivät aluksen klo 17 aikoihin ja lähtivät vastaan. Draken ajalehti kohti saaren eteläpuolella olevia luotoja. Se sai kaksi pohjakosketusta ennen kuin se lopullisesti pysähtyi Öröbådanin luodolle. Luoto sijaitsee ainoastaan 200m pääsaaren rannasta. Mastot ja pelastusvene lensivät yli laidan. 60vuotias timpuri yritti saada otetta pelastusveneestä, mutta huuhtoutui mereen ja hukkui. Hän oli tämän tragedian ensimmäinen uhri.

## Pelastustyö

Utöläiset seurasivat avuttomina tapahtumia pääsaaren rannasta ainoastaan 200 metrin päässä uhreista. Luotsit yrittivät kaksi kertaa päästä haaksirikkoutuneiden luokse, mut-



ta joutuivat palamaan takaisin tyhjin käsin. Yli 10m merenkäynti oli liian vaikea. Luotsit kertoivat että meri murtui 13m syvyydessä. Sillä aikaa, kun luotsit taistelivat aalloja ja hylkytavaraa vastaan, onnistuivat haaksirikkoutuneet sytyttämään luodolla nuotion. Yön pimeässä pelastajat joutuivat

keskeyttämään ponnistelunsa. Aamun sarastaessa utöläiset jatkoivat toivottamalta tuntuvaa pelastustyötä. Myrsky koveni entisestään ja pelastusvene välineineen kaatui kovassa aallokossa. Ainoa todettavissa oleva asia oli, että mitään ei ollut tehtävissä.

Päätettiin jäädä odottamaan Hangosta lähtenyttä pelastusalusta. Koveneva tuuli nostatti entistä korkeampia aaltoja ja ne huuhtoivat jo koko luodon yli sammuttaen nuotion, joka oli jotenkuten pitänyt haaksirikkoutuneet lämpiminä. Kolmen aikaan seuraavana päivänä kaksi miestä miehistöstä päätti yrittää uimalla päästä pääsaareen. Toinen näistä, Kokkonieniemi, selvisi hengissä, mutta toinen, konemestari Sallinen, murskautui kallioita vasten ja menehtyi. Pelastautunut kannettiin Ivar Sjöbergin taloon, jossa häntä hoidettiin. Utöläiset naulasivat laudanpaloista ristin ja tähden viestiksi haaksirikkoutuneille siitä mitä oli tapahtunut. Toinen yö luodolla oli jo liikaa yhdelle miehistä, hän menehtyi kapteeni Saarisen käsivarsilla. Kokki ja laivapoika olivat myös niin huonossa kunnossa, että he eivät enää jaksaneet pitää kiinni kallioista vaan huuhtoutuivat mereen. Keskiyön aikaan alkoi myrsky tyyntyä ja kolmannen päivän aamuna viestittiin pääsaaresta aikomuksena selvittää, oliko luodolla enää hengissä olevia. Kaikkien iloksi ja hämmästykseksi viestiin vastattiin vihellyksellä. Tullikutteri, jolla oli soutuveneitä hinauksessa lähti kohti luotoa ja sinne onnistuttiin saamaan köysi. Haaksirikkoutuneet vedettiin veneeseen ja vietiin turvaan. Utöläiset antoivat uhreille kuivia vaatteita, ruokaa ja katon pään päälle. Luotsialus Airisto saapui aikanaan ja se vei miehet ja ainoan maihin saadun menehtyneen uhrin Turkuun.

## Loppukirjoitus



Tämä onnettomuus oli kolmas lyhyen ajan sisällä näillä vesillä. Syy siihen että kävi näin, vaikkakin etäisyys luotoon oli ainoastaan 200m, oli että tarvittavia pelastusvälineitä ei ollut saatavilla. Köysikivääristä, jolla olisi voitu ampua pelastusköysi luodolle, olisi ollut ratkaisevaa apua. Meripelastusseuralla, joka oli perustettu vuonna 1897, ei ollut tarvittavia taloudellisia resursseja tehokkaan toiminnan ylläpitämiseksi. Drakenin kapteeni Niilo Saarinen omisti loppuelämänsä meripelastustoiminnalle. Hän piti huolta siitä, että erikoisrakenteisia aluksia hankittiin ja että ne olivat asianmukaisesti varusteltuja.

Hän toimi meripelastusseuran ensimmäisenä tarkastajana vuodesta 1933 eläkkeelle siirtymiseensä saakka vuoteen 1959. Hän vieraili Utössä useita kertoja virkauransa aikana. Hänen työnsä on sen ajattelutavan perustana, joka tänä päivänä on vallitseva sekä viranomaisten että vapaaehtoisten tekemässä pelastustoitinnassa. Tästä oli eräs todiste Park Victoryn haaksirikko samassa paikassa jouluyönä 1947 sekä Estonia katastrofi 28.9.1994.



Örskärsbådan