

"Raseborgs länsmannadistrikt

Rapport M D. J. 20/50

Polisundersökningsprotokoll.

Ärende: förhör med sjörönnen Karl Gustaf Sjölund i anledning av S/S. Karhulas förlisning.

Torsdagen, den 31 augusti 1950.

Måndagen, den 28 augusti 1950 kl. 12.00 anhöll per telefon Sjöfartsstyrelsen om att förhör skulle verkställas med i Snappertuna socken Stoltö bosatta sjörönnen Karl Gustaf Sjölund i anledning av S/S. Karhulas förlisning i februari 1950 vid Holländska kusten.

I anledning av ovanstående verkställde uniertecknad överkonstapel i Raseborgs distrikt på erhallen order polisförhör i saken varvid framgick följande:

Torsdagen, den 31 augusti 1950 i den avhördes hem i Snappertuna i närvaro av poliskonstapel Hugo Westerlund.

Avhördé sjörönnen Karl Gustaf Sjölund uppgav sig vara född den 6 november 1922 i Ekenäs, skriven och bosatt i Snappertuna socken Torsö by Stoltö.

I sak hörd berättale Sjölund, att han den 18 juli 1949 i Hangö münstrat på som luttmatros på S/S. Karhula och hade sagda fartyg i februari 1950 förlist vid Holländska kusten varvid 11 man omkommit. Angående själva olyckan berättade Sjölund, att han haft vakt kvällen förrut mellan klockan 20.00 - 24.00 och hade han redan observerat, att fartyget hade babords slagsida, utan att han dock kunde säga om detta berodde på det hårdta väderet eller lastens förskjutning. Bland annat hade III styrman påpekat för den avhörende att allt ej var som sig bör. Stormen hade varit ca 8 beaufort. Vid vaktombytet hade III styrman sagt åt II styrman som avläste honom, att man borde pejla i bilsarna men hade detta ej gjorts under den avhördes vaktur. Efter det han blev avläst, hade den avhördé gått och lagt sit. Klockan 02.30 tiden hade manskapet blivit väckt med order om att däckslasten skulle kapas. Fartyget hade då fått så svår slagsida, att man ej kunde åta rak. Däckslastvajrarna hade då kapats och däckslasten hade gått över bord, men hade en del av sigilbommarna härvid vid treans lucka brustit.

Härförer hade tvådans lucka givit vika och tagit in vatten varvid fören begynt sjunka. Kapten hade då givit order om att livbåtarna skulle påtagas. Livbåtarna på styrbordssida, vilka varo två, hade lösgjorts men endast en av dem ficks i sjön, men med bottnet upp. Då det gått dåligt med styrbords livbåtarna, hade kapten givit order om att babords livbåten skulle sjösättas och bemannas. Då denna kom i vattnet, hade en brottsjö kastat ut båten ett stycke från fartyget så att endast två man hann kasta sig i den, den avhördes en av dem. En del av besättningen hade då hoppat i sjön, var emot en del föredrog att stanna kvar ombord på fartyget. En del av dem som hoppat i sjön, hade dragits upp i livbåten, eller sammantaget 18 personer, var emot 11 man omkommit. Arbetet med kapningen av lasten och bråket med livbåtarna hade tagit så pass lång tid att klockan hunnit bliva vid pass 08.00 då man skapet gått i båten eller hoppat i sjön. Klockan 10.00 - 11.00 tiden hade livbåten upptäckts av en flygmaskin och ca en timme senare hade ett holländskt livräddningsfartyg kommit till platsen och bärget dem samt fört dem till en stad på Holländska kusten.

Vid förfrågan uppgav Sjölund, att klockan var 08.20 då S/S. Karhula slutligen gick under. Räddningsbåtarna, 2 större och en s. k. jolle varo i något så här gott skick, om dock ej i alldeles i klassigt skick samt så pass tåta att dessa väl kunde hållas längre. Devärkarna hade fungerat normalt. Någon läcka i bogen på fartyget hade den avhördes ej observerat ej heller att något gammalt läkage skulle ha varit lappat ned cement. Ej heller hade den avhördes märkt några läckor i fartyget. Lasten som bestod av våt pepparmassa, var sålunda lastad, att lastrummen varit fulla och på luckorna hade varit en däckslast upptill 4-5 balars rader, välsurrade.

Livbåtarna som förvarats midskeppa på baboris sidan, hade varit i gott skick och väl tillgängliga. Fartyget hade hela tiden haft radioförbindelse och hade telegrafisten, trots kaptens uppmaning att gå i livbåten, stannat kvar vid sina apparater och omkommit med fartyget. Någon panik hade ej uppstått. Som belysande exempel på besättningens lugn kan nämnas, att då man skapet hade hållit på med livbåtarna och ej lyckats få ut styrbordsbåtarna och endast en livbåt fanns kvar för så stor besättning, hade sjömannen Röberg djudit den avhördes en cigarett och nämndt om att denna var den sista de rökte i denna värld. Då Röberg senare drogs upp i livbåten av Sjölund, hade denne kunnat bjuda på en torr cigarett,

och då nämnt om att det det oaktat ej varit den sista cigaretten
ej rökt ombord.

Sjölund uppgav kunn. vid förfrågan, att enligt vad han kunde
förmärka hade fartyget ej kommit ur kurs och hade detta ej heller
haft någon maskin eller roderskada. Enligt den avhördes mening,
berodde olyckan huvudsakligast på, att fartyget var gammalt och
synnerligen långt, varför den flera dagars hårda stormen omväningen
ästadkommit någon läcka i skrovet då någon nit eventuellt givit
vika.

Antecknas, att den avhörde, vars berättelse för honom upp-
lästs, bestyrkt densamma med sin namnunderskrift i memorialet
till detta protokoll

Ort och tid som ovan.

Överkonstapel C-E Schadewitz.

C-E Schadewitz."

"Lappeen nimiespiiri

Ilm. N: 691/50.

Poliisitutkintapöytäkirja

Perjantaina elokuun 18 päivänä 1950 saapui Lauritsalan polii-
siasemalle Helsingin piirin Merenkuluntarkastajan lähettilästä seu-
raavan sisältöinen kirje:

Merenkuluntarkastaja

Helsingin piiri

Vuorimiehenkatu 1.

Puh. 34805

Helsinki elokuun 17 p. 1950.

Poliisivartiokonttori

N 1026

Lauritsala

Asia: ha "Karkulan tuhoutuminen.

Kuten tunnettua, tuhoutui Hollannin rannikolla 12/2-1950 Lo-
viasta kotoisin oleva "Karkula"-niminen höyryalus, jolloin 11
henkeä hukkui. Syyt tuhoutumiseen ovat edelleen selvittämättä.
Pelastuneiden joukossa oli m.m. hilienluoja Väistö Johannes Pursial-
nen, synt. 25/2-1928 Inkilässä, kirjoilla Kesälahdella. Merenkulku-
hallituksen merimiesrekisterin ja Lappeenrannan merimieskatselus-
tien 9/5-50 suorittaman ottokatselmukseen nukkaa palvelee hänen ny-
kyisin Kaukaan Tehtaat Oy:n omistamassa lastiprousssa "Kaukas 30"
proomuunihenkä.

Kunnioittaen pyydän virka-apuanne siihen, että mainittua pro-
muusies Pursialta Teidän teimestanne valaehitoisen kuulusteltai-
siin seuraavien asioiden johdosta;

- 1) opetettinke laivaväkei pelastusveneiden käyttöön eli pidettiinkö asetuksen siltäniit pelastusveneharjoituksia;
- 2) tiedettiinkö laivassa olleen jo aikaisemmin vuotoja ja käytettiinkö usein laivan konetyhjennyspumppuja;
- 3) esiantyikö lastiruumassa nementtipaikkoja vuoden ehdikäiseksi;
- 4) esiantyikö laivan kannessa vuoto trimmitankien kohdalla ja vuotivatko nämä rauhaan;
- 5) mitenkä toimivat tuhoutumishetkellä ammutut härrakiset;
- 6) missä kunnossa olivat pelastusveneet, taljakäytet ja oliko pelastusveneiden varustus punteellinen;
- 7) minkälaisia olivat pelastusvyöt, joita miehet tuhoutumis-
hetkellä käyttivät ja oliko niitä riittävästi.

Poliisitutkintopöytäkirjan pyydän kohteliaimmin lähetämään allekirjoittaneelle

Kerenkuluntarkastaja A. H. Sainio

A. H. Sainio

Leima: Kerenkululaitos Helsingin piir. merenk.tark."

Edelläolevan kirjelman johdosta teimitti allekirjoittamat poliisikuuhestelun Lauritsalan poliisiasemalla alkuvuun 21 päivänä 1950 poliisikonstaapeli Aleksander Revon läsnöllänsa.

Trimmeri Väinö Johannes Kallonen, Pursiainen, synt. 25. 2. 1928 Inkilässä, kerj. Kesälahdella ja asuva Lauritsalan kauppalassa Kaukas Tehdas OY:n omistamassa lotjacen N:o 30, oscitteella Kaukas satama, kertoi,

että oli ollut vuoden 1949 lokakuusta lähtien loviisaata kohtoisin olleessa Karhula-nimisessä hyyryalukkessa hiilenluojana, joka laiva sitten 12. 2. 1950 tuhoutui Hollannin rannikolla.

Laivaväkei ei oltu kertojan oloikana opetettu pelastusveneiden käyttöön, eikä oltu pidetty asetuksen siltäniit pelastusveneharjoituksia. Kertoja, joka työskenteli pataruumasessa, ei tullut näkemään, ettei oliko käytetty konetyhjennyspumppuja, eikä myösäkän ollut tietoinen siitä, ettei oliko laivassa nementtipaikkoja tai olisiko tapahtunut vuotoja. Myösäkän kertoja ei ole tietoinen siitä, ettei oliko laivan kannella takannien kohdalla tapahtunut vuotoja. Tuhoutumishetkellä ammutut härrakiset olivat olleet kunnossa ja toimineet hyvin. Kertoja oli aikaisemmin kuullut miesten keskuudessa puhuttavan, ettei pelastusveneet olivat kunnossa ja ettei ne oli määritettyin tarkastettu. Pelastusveneisiin kuuluvat varusteet olivat paikoilleen ja kunnossa sekä teljakäytet käytö-

kantoiset. Pelastusvyöt olivat tavallisista laivoissa käytettävistä korkeilla täytetyjä rintavöitä, joita oli riittävästi joikaiselle.

Merkitään, että kuulusteltavalle on luettu hänen kertomukseensa, minkä hän on myöntänyt oikein tulleen merkityksiä pöytäkirjaan kirjoittamalla nimensä tähän pöytäkirjan luonnoskappaleeseen.

Vakuudeksi:

Ylikonstaapeli Pauli Tarvonen
Pauli Tarvonen"

"Oulun kaupungin poliisilaitos

Lääninrikospoliisikeskus

M 375/50

Poliisitutkintapöytäkirja

Asia: Messipoika Elia Rafael Porsa kuulustelu Loviisan poliisilaitokseen pyynnöstä.

Oulussa kesäkuun 15. päivänä 1950.

Sitten kun kesäkuun 10 päivänä 1950 saapui rikosasastoona Loviisan poliisilaitokseen lähettiläkki, o. 6. 1950 päivätty ja numerolla 617 varustettu, seuraavan sisältöinen kirjeesi:

"Oulun kaupungin poliisilaitokseen rikospoliisiosastolle.

Asia: Kuulustelupyynnit.

Cheisena poliisilaitos lähetettiin Helsingin piirin Merenkulkun-tarkastajan kirjeenä M 647/16. 5. 50 asiakirjoineen pyynnöillä, että Elia Rafael Porsa, joka palvelee lovissaalaisessa "Inga"-nimisessä höyryalukkessa, joka varuetanoni ilmoituksen mukaan lastaus- ja varten saapuu Oulun n. 14-16 pimä kesäkuuta 1950, kuulustel-tyaisiin cheisena seuraavasta kirjelmistä selviäävistä asiasta ja et- tä kuulustelussa syntynyt pöytäkirja ensi tilassa tänne kahtena kappaleena lähetettäisiin samalla palauttaen cheiset asiakirjet.

Komisario Aug. Nilsson

Aug. Nilsson.

kanslisti D. Wallen

D. Wallen."

teimitti allekirjoittanut siihen määritettyynä asiassa poliisikuulus-telun, jossa pöytäkirjaan merkittiin seuravaat:

Oulussa Toppilan satamassa a/s Ingassa kesäkuun 15. päivänä 1950 kokki Veikko Lehtosen todistajanollissa:

Messipoika Elia Rafael Porsa ilmoitti syntyneensä 27. 6. 1929 Dragsfjärdissä, jossa olevansa kirjoillakin ja palveluvansa nykyisin a/s Ingassa, jonka kotipaikka on Loviisa.

Asiasta kuultuna Elia Rafael Porsa kertoi ottaneensa pestin

Helsingissä 5. 2. 1950 hūyrylaiva Karhulan, jonka kotipaikka oli Loviisa. Kun Karhula oli lähtenyt Hangosta ja saapunut Hollannin rannikolle 12. 2. 5), oli sitä kohdannut merionnettomus, jossa Karhula oli tuhoutumaton. Kertoja oli ehtinyt olla sen palveluksessa vain 7 päivää ennen sen tuhoutumista.

Onnettomuuden sattuessa oli kertoja ollut nukkumassa, mutta oli hän herännyt siihen, kun laivan kokki oli huutanut hänen: "Nouse jo ylös." Silloin oli vettä ollut jo kertojan asuntohytistä niin paljon, että lattialla olleet esineet olivat kelluneet vedon pinnalla. Saatuaan vaatteet yleensä oli kertoja päässyt joestakin pienestä suosta laivan tükille ja saanut sieltä käsinsä pelastusvyön, mutta kun hän oli ryhtynyt kiinnittämään sitä yleensä, oli se katkennut, ja kiinnityslaitteet olivat menneet rikki. Kertoja oli saanut joestakin muoreaa, jolla oli saanut sidottua pelastusvyön yleensä, ja hypännyt sitten mereen, josta myöhemmin oli päässyt pelastusveneeseen, joita oli ollut vesillä vain yksi ja sen lisäksi pieni laivan jolla.

Muita laivassa olleita pelastusveneitä ei oltu saatu vesille enää silloin, kun kertoja oli herännyt, sillä laiva oli ollut silloin jo niin kallellaan, ettei se sen vuoksi ollut enää mahdollista. Kertoja ei voimittaa sanoa, olivatko pelastusveneiden plokkit ja maut kiinnipitolaitteet niin epäkunnossa, ettei niitä sen vuoksi oltu saatu lasketuiksi veteen. Laivan kannosta ja mahdollisesti siinä esiintyvistä vuodoista ei kertoja ollut tietoinen eikä myöskään siitä, oliko laivan miehistölle pidetty pelastusveneharjoituksia.

Hätäraketit olivat olleet huonoja ja valosuohtuja ei einkaan pelastusveneissä ollut ollut. Sitä ei kertoja tiennyt, oliko valosuohtuja ollut laivassa.

Kuten edellä on mainittu, oli kertoja ollut Karhulan palveluksessa vain 7 päivää ennen sen tuhoa.

Luettu ja omistettu.

Paikka ja aika edellä.

Vanhempi konstaapeli Matti Lammela

Matti Lammela"

"Pöytäkirja kuulustelusta, jonka allekirjoittanut toimitti Loviisasta kotoisein olevan "Karhula"-nimisen hūyryaluksen tuhoutumista koskevassa asiassa.

Kuulustelussa lönen konttoriagulainen, neti Lyly Konttinen. Kuulusteltavan edellä mainitun alukseen entinen stuurtti Rik-

hard Sten, joka kertoi seuraavaa:

Syntynyt Tuusulassa 28/9-1895 sekä kirjeilla ja asuva Loviisan kaupungissa. Ei tiennyt oliko laivan lastiruumasta ollut se-menttipaikkoja eikä sanonut liioin koskaan kuulleensakana ettei lai- van rungossa tai tankeissa olisi ollut vuotoja. Pelastusvälaineiden, kuten veneiden ja pelastusväiden kunnosta ei kuulusteltava voinut kertoa mitään muistia pantavaa. Pelastusveneharjoituksesta ei hänestä tietoisia laivassa pidetty.

Kuulusteltava mainitsi voivansa puhua avoimelisesti niinkuin tiesi asioiden olevan, koska toimeentulonsa ei nykyisin ollut mil- lään tavalla riippuva k.o. alukseen varustamosta.

Kuulusteltava oli palvellut ha Karhulaessa stuerttina ajan
10/10-1949 - 10/1-1950.

Helsingissä, merenkulkuhallituksessa elokuun 28 päivänä 1950.

Helsingin piirin merenkuluntarkastaja : A. H. Sainio
A. H. Sainio."

"Polisirätningen i Helsingö stad.

Kriminalpolisavdelningen.

E 23.

(Ann. N V-62-63/50). Polisundersökningsprotokoll.

Tisdagen den 29 augusti 1950.

Onsdagen den 29 augusti 1950 ankom till polisirätningen Hel-singfors distrikts sjöfartsinspektörs nedan intagna skrivelse:

"Merenkuluntarkastaja

Helsingin piiri

Vuorimiehenkatu 1

Puh. 34805

Helsinki, elokuun 22 p. 1950. Poliisilaitos.

E 1046.

Hanko.

Asia: ha "Karhulan" tuhoutuminen.

Kuten tunnuttaa, tuhoutui Hollannin rannikolla 12/2-1950 Loviisan kotoisin oleva "Karhula"-niminen höyryalus, jolloin 11 henkilö hukkui. Syyt tuhoutumiseen ovat edelleen selvittämättä. Aikaisemmin aluksessa palvelleiden joukossa on n.m. konemies Per Erik Friman, synt. 27/1-1923 Inkoossa ja asuu nykyisin Bangossa, lähempi osioite siellä "Villa Talatta". Koska Friman kuului ha Karhulan miehistöön ajan 7/3-49 - 16/2-50 niin hän ehkä pystyi antamaan eräitä tietoja, jotka olisivat tärkeitä tutkittavessa alukseen tuhoutumisen syitä.

Kunnicittaen pyydän täten virka-apuunne sitten, että mainitse-

maani konemies Primanin valashtoisesti kuulusteltaisiin seuraavien asioiden johdosta:

1) oliko laivaväkeä Primanin sikana töötutettu pelastuvaneiden käytössä,

2) tiedettiinkö laivassa olleen jo aikaisemmin vuoteja ja käytettiinkö usein laivan konetyhjennyspumppuja,

3) esintyikö lastiruumissa cementtipaikoja vuoden ehdise-miseksi, milloin niitä oli laitettu, kuinka monta, missä ne sijait-sivat ja poistettiinkö ne telakalla Aalborgissa syksyllä 1949,

4) esintyikö laivan kannessa vuote trimmitankkien kohdalla ja vuotivatko nämä ruumiaan,

5) mitä kuulusteltava aikaisemman näkemisenä perusteella saattaa aluksen pelastuslaitteista, kuten veneistä ja niiden tal-jakysistä, pelastusrenkaista, pelastusliiveistä j.m.

Poliisilaitoksen pöytäkirjan pyydän kohteliaimmin lähettilä-män allekirjoittaneelle.

Merenkuluntarkastaja A.H. Sainio.

A.H. Sainio.

(Stämpel).

=====
På grund av ovanstående förrättade undertecknad här på tider och i vittnena närvaro som nedan antecknats polisförhör varvid framgick följande:

Den 29 augusti 1950 i närvaro av detektiv Bengt B. Kawander.

Chuffören Per-Erik Priman, uppgav sig vara född den 27 januari 1923 i Ingå, vara kyrkoskriven i Pargas och besatt i Hangö, villa Talatta.

Hörde i sak berättade Priman, att han från den 7 februari 1950 till färjningen hade varit anställd ombord på s/s Karkula som eldare. Berättaren har sedan 5 år tillbaka arbetat som sjöman på olika fartyg.

Karkulan länspump hade en särskild fristående motor som inte var synkroniserad med fartygets maskin. Länspumpen hade någon re-sa tidigare installerats av Mekanos verkstad i Hangö. Enligt vad berättaren hört berättas hade pumpen tidigare tillhört något av samma rederis fartyg och således inte varit ny. Pumpen hade varit flitigt i användning beröende på att maskinbilarna ofta behövde tömmas och att vatten strömmade till dem i enormt stor mängd. Donkeyman Lundqvist hade sagt att detta berodde på förefintliga läckor. Detta hade han framfört till övermaskinistären och denne

i sin tur hade underrättat kaptenen vilken dock påstätt att fartyget inte hade några läckor. Själv hade berättaren inte sett några läckor, men han hade hört att i lastrummen på olika platser skulle ha funnits s.k. cementkistor täckande läckorna. Hur många dylika kistor det fanns och var de fanns placerade hade berättaren inte kännedom om. Berättaren kunde inte påminna sig vid vilken tidpunkt fartyget hade dockats i Aalborg, men antar att det bör ha varit våren 1949. I varje fall hade berättaren inte hört talas om att cementkistorna då skulle ha avlägsnats.

Enligt vad donkeyman Lundqvist hade berättat hade trimtankarna haft läckor. Det hade i Helsingør gjorts försök att täta dem och enligt Lundqvist hade detta lyckats rätt bra med trimtankarna åkerut medan däremot trimtankarna förut tog in vatten vid däck och hade läckor ut till lastrummet.

Under de 11 månader berättaren tjänstgjorde ombord på a/s Karhuila hade någon livbåtsövning inte hållits med besättningen. Av den anledningen kunde berättaren inte bestämt uttala sig om livbåtarnas skick. Enligt matros Karelil skulle lufttankarna i en av livbåtarna ha sett ut som ett såll. Livbåtarna hade under sommaren förvarats i förpiken, men vid förlisningen torde de ha befunicit sig på sin plats i en låda på bryggan. Livbojer hade det funnits bl.a. på akterdäck där besättningen bodde.

* * * * *

Antecknades,

att de avhörda likasom också de närvarande vittnena med sina namnteckningar i memorialet till detta protokoll intygat riktigheten av de däri intagna för dem upplästa berättelserna.

Ort och tid som ovan.

In fidem:

Kriminalkonstapel Bo H. Lindström.

Bo H. Lindström."

"Oulun kaupungin poliisilaitos

Lääninrikospoliisikekus

M 516/50.

Poliisitutkintapöytäkirja

Asias Puolimatrusi Birger Magnus Nyroosin kaulustelu Helsingin piirin Merenkuntarkastajan virke-avun joboste.

Oulussa syyskuun 1. päivänä 1950.

Sitten kun tiistaina, elokuun 29. päivänä 1950 oli rikosase-
toon saapunut Helsingin piirin Merenkuntarkastajan kirjeink,

jossa pyydettiin kuulustelemaan Birger Magnus Nyroosia 12. 2. 50 Hollannin rannikolla sattuneen hl Karhulan tuhoutumisen vuoksi, toimitti allekirjoittanut saamastaan määräyksestä kirjelmäsestä mai-nittujen kysymysten perusteella Birger Nyroosin kuulustelun, jollein pöytäkirjaan merkittiin seuraavaa:

Oulun poliisilaitoksen rikososastossa, syyskuun 1 päivänä 1950 konstaapeli Erkki Ikkalan läsnäollessa:

Puolimatruusi Birger Magnus Juliuksen Nyroos ilmoitti syntyneensä 24. 11. 1930 Velkualla, jossa myös olevansa kirkonkirjoil-la, palvelevansa nykyään hl. Margaretassa puolimatruusina,

kyseisestä asiasta valahtoiseesta kuulustelttaessa kertoi, et-tä hän oli astunut tuhoutuneen hl Karhulan palvelukseen Hangossa 28. 1. 1950, joten hän ei tiedä paljeakaan laivan vaiheista ennen tuhoutumista. Kuultavan palvelustaikana ei laivaväkeä oltu opetet-tu pelastusveneiden käyttöön, eikä nähin ellen pidetty siis mitään pelastusveneharjoituksia.

Kuultava ei ollut tullut tietämään eikä itse ollut huoman-nut laivassa minkäänlaisia vuotoja. Kuultavan tieten ei konetyhjennys-pumppuja oltu käytetty ennen tuhoutumispäivää.

Kuultavan tieten ei lastiruumassa ollut ollut semettipaikko-ja vuoden ehkäisemiseksi. Sen hän tietää varmuudella, että jos niitä oli ollut, niin eivät ne ainakaan suurempia olleet olleet. Kohta laivan palvelukseen astuttuaan eli hän joutunut toisten kanssa lakkaisemaan laivan lastiruumaan, joten hän varmasti olisi paikat huoman-nut, jos niitä olisi ollut. Kuultava olikin joutunut lakkaisemaan keulassa olleet "ykkös" ja "kakkos" ruumat, joihin jopaan kumpaan vuote oli nyt tuhoisin seurausin ilmestynyt, jo-ten hän tietää varmuudella sanoa, ettei ainakaan siellä ollut paikkoja ollut. Siitä, oliko niitä paikkoja ollut aikaisemmin ja missä ne olivat olleet, ei kuultava tiedä, koska ei ollut ollut aikaisemmin laivan palveluksessa.

Kuultava oli kuullut, että tuhoutumispäivää vasten yöllä kello 2.00 - 2.30 tienoissa oli alkanut tulla vettä ruumaan, mutta sitä hän ei tiedä, missä vuote oli ollut. Laivan kannessa trimmi-tankkien kohdalla ei ainakaan aikaisemmin ollut ollut vuotoa, mut- ta sitä ei tiennyt, oliko tuhoutumisaikaan ollut vuotoa siellä.

Tuheutumishetkellä ammutut härrakketit olivat toimineet moit-teettomasti ainakin kuultavan ymmärryksen mukaan. Pelastusveneet olivat olleet käytökunnossa, samoin taljaköydet. Pelastusveneiden varustus ei ollut ollut puutteellinen. Pelastusvyöt olivat olleet

tavallisia kehon ympärille kierrettävillä korkkivöitillä, ja olivat ne olleet kunnollisia. Niitä oli ollut riittävästi. Seilaiset eivät annettu myös laivassa ollolle kolmelle vapaaehtokustajalle. Kuuluvan tietämän mukaan ei ennen laivan tuhoutumista oltu pidetty mitään laivaneuvottelujia. Laivan kapteeni ja perämies olivat vaan antaneet ohjeita pelastustöissä.

Inettu ja omistettu.

Paikka ja aika ovat edellä mainitut.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Vt ylikonstaapeli Onni Toljamo.

Onni Toljamo."

I tur och ordning fingo hörpå de av åklagaren ovanangivna vittnena Pohjannoro, Järvinen, Pulkkinen, Sjölund, Kurssainen, Porsa, Sten, Priman och Nyroos, efter det att ur tillhanda varande Ambetsbetyg konstaterats, att vittnena Åtnjöte medborgerligt förtroende och hinder för deras trovärdighet icke uppvisade, varför sig avlägga vittneseden, & den de erinrade om edens vikt och betydelse, enskilt avhörde intygade:

1) Pohjannoro, Eeko Ilmari, tredje styrman på s/s Karhula, född den 18 december 1920, hemmahörande i Hangö stad, berättade i likhet med sin i polisförhörsprotokollet intagna berättelse, tillläggande, att han tjänstgjort som tredje styrman från den 2 augusti 1948 ända till fartyget förolyckades den 12 februari 1950. Vid fartygets avgång från Hangö hade första styrmannen granskat lastningsärket och hade vittnet själv konstaterat, att fartyget icke legat för djupt. Vittnet hade senare år råkat hamnuppsyningsmannen i Hangö, kapten Niilo Saarinen, och hade denna delgivit vittnet, att fartyget icke ens varit lastat till lastningsärket. Vittnet hade icke observerat några läckor i fartyget, ej heller hade funnits några cementlappningar. Fartyget hade tidigare, under år 1949 reparerats i Åbo och cementlappningarna hade ersatts med svetsade plåtar. Då vittnet klockan 24 ulyckanatten bytte vaktur med andra styrmannen Lindström hade vittnet observerat att fartyget haft en babordsslagsida om 5°, varom han anmärkt åt styrman Lindström och anmodat honom att pejla bilgarna. Fartyget hade haft dålig fart omkring 2-3 knop, antagligen på grund av dåliga kol för pannorna. Vid kommande livbåtarna förklarade vittnet, att styrbordsbåt icke kunde fås i sjön, på grund av den svåra slagsidan. Babordsbåt hade fått loss och ut i sjön, varvid likväl fänglinen, som enligt vittnet mindes säkert funnits i livbåten, drogs med, då

den icke varit fastgjord i fartyget. Vittnet påminde sig att svaranden givit order åt besättningen att rädda sig i båten och hade även lättmatrosen Sjölund och några andra av besättningen kunnit med i båten. Fartygets arbetsbåt eller gigg hade men även försökt få i sjön, men slagits omkull i vägorna, fyllts ned vatten, och av männen dragits mot aktern med fänglinan på babordssida. Matros Pusenius och någon annan besättningskarl hade försökt lyfta giggen för att tömma den från vatten, men misslyckats. Fartygets livbälten hade varit i skick, likaså nödraketerna. Dessa hade funtionerat och flugit över masttopparna. Vittnet hade sett huru svaranden Grönstrand snavat ombord på fartyget och av en överbrytande våg kastats i sjön. Livbåtens manskap hade räddat svaranden och dragit upp honom ur sjön. Tillfrågai om å fartyget funnits förteckningar för båtare, flottars och dävertars bemanning såsom angående användning av livbälten, förklarade vittnet att han icke kunde minnas om sådana funnits eller ej. Fartyget hade icke haft flottar ombord.

2) Järvinen, Ike Herbert, jungman på s/s Karkula, född den 9. maj 1931, bosatt i Kusans by av Ingå socken, berättade i likhet med sin i polisundersökningsprotokoll intagna berättelse tilläggsände, att ombord icke funnits förteckningar angående båtarnas bemanning eller om utdelning av livbälten. Ej heller hade kojerna varit mururerade. Vittnet saade sig icke hava vetat sin besättningsmannanummer och ej heller sin uppgift vid sjöolycka.

3) Pulkkinen, Veijo Armas Olavi, maskindagman på s/s Karkula, född den 12 juni 1919, hemmahörande i Nyslott, Linnanrakentajan-katu 5, berättade i likhet med sin i polisundersökningsprotokollet intagna relation av händeläsförloppet tilläggande, att fartygets allmänna skick varit gott, maskiner, pumpar och anordningar hade funtionerat. Vittnet hade vid olyckstillfället haft frivakt, men blivit väckt, bland annat av kocken. Vittnet hade varit den sista som lämnat maskinrummet, och skyndat till styrhöds livbåt för att sjösätta densamma med övriga besättningsmän, varvid även försäta, andra och tredje styrmannen, maskinhopen, första maskinmästaren, andra maskinmästaren och timmermannen gjort sitt bästa för att lågöra livbåten, som likväld misslyckats på grund av slagsidan. Giggen sjösattes, men sjönk, trots att densamma var angjord med fänglina. Andra styrmannen hade utdelat livbälten. Första styrmannen Henriksson hade skjutit nödraketerna, och funtionerat tillfredsatkällande. Under vittnets vaktur från klockan 20-24 ha-

de bilgarna icke behövt länsas och något läckage hade icke förekommit. I babords livbåt hade matroserna Nyroos och Sjölund lyckats komma ombord såsom de första, men kaptenen hade icke synts till. Vittnet tillade, att några skriftliga anvisningar för livbåarnas bemanning, livbåtens utdelning eller instruktioner vid fara icke funnits ombord på fartyget; kojerna hade icke varit numererade.

4) Sjölund, Karl Gustaf, matros på s/s Karhula, från Torsö by av Snappertuna socken, född den 6 november 1922, berättade i likhet med sin i polisförförhörsprotokollet intagna berättelse, tillläggande, att han sedan våren 1948 varit anställd på "Karhula" och att han varit med om en resa till Medelhavet och flera resor till Polen med sagda fartyg. Under dessa resor hade vittnet icke märkt något särskilt angående fartyget eller dess utrustning, allt hade varit i skick. På olycksnatten omkring 4-tiden på morgonen hade vittnet blivit väckt liksom de övriga besättningsmän och kallats upp på däck. Däcklastens surringar hade kapats och däckslasten hade gått över bord. Fartygets slagsida hade icke minskat, sjön hade brutit över babordareling. Livbåten på sistnämnda sida hade av en våg kastats i sjön, varvid vittnet Nyroos kommit på suden i båten och även vittnet själv kommit ombord. Därefter hade matroseen Olof Ennio Vuori dragits upp i livbåten. Vittnet hade icke sett huru det gått med kaptenen. Livbåten hade rots upp mot fartyget och flera besättningsmän hade dragits upp ur vågorna, däribland kaptenen. Omkring 20-30 raketer hade avskjutits. I närheten av olycksplatsen hade synts tvenne fisketrålare, men dessa hade tydligent icke märkt Karhulas belägenhet, eftersom de styrt bort.

5) Pursiainen, Väinö Johannes, trimmare på s/s Karhula, nu skogarbetare, från Lauritsala köping, född den 25 februari 1928, berättade i likhet med sin i polisförförhörsprotokollet intagna berättelse, tillläggande, att han haft vakten från klockan 18 till klockan 2 på natten, då han gått upp på däck. Fartyget hade då haft slagsida, men kunde vittnet icke uppgiva huru många grader. Fyren under pannorna hade varit dålig till följd av de dåliga konditionen. Omkring klockan 4 hade vittnet gått ner till pannorna och hjälpt den tyska älderen att bätttra på fyren. På kaptenens order hade livbåtarna utdelats och vittnet hade jämte Paavo Johannes Teikari av tre tona tunnor, som funnits ombord, gjort sig en flotte, med vilken de räddat sig till livbåten. Några livbåtsöv-

ningar hade icke hållits under den tid vittnet tjänstgjort på Karhula. Ej heller hade vittnet observerat några skriftliga anvisningar för besättningsmännen vid sjöolycka.

6) Fors, Elias Rafael, mänspojke på a/s Karhula, nu arbetslös, bosatt i Genbölle by av Dragafjärdi socken, född den 27 juni 1929, berättade i likhet med sin i polisförhörprotokollet intagna berättelse, tilläggande, att vittnet olycksnatten vaknat av att vatten strömmat in i kabynsen, då ventilen troligen varit öppen. Omkring klockan trekvart över 5 hade vittnet sprungit upp på däck och hört ordern att livbältena utdelades. Vittnet hade fastgjort sitt bälte, men bandena hade brustit. Med kabelgarn, som han hittade på däck, hade vittnet angjort livbältet. Därefter hade han från aktern hoppat i sjön och simmande räddat sig till livbåten. Vittnet förklarade, att han varit med om att få styrborda livbåt i sjön, men hade männens krafter icke räckt till då livbåten legat mot bryggan. Nödraketer hade avskrutits.

7) Sten, Rickard Artur, steward på s/s Karhula, nu handlande, från Lovisa stad, född den 28 september 1895, berättade i likhet med sin i sjöfartsinspektörens undersökningsprotokoll intagna berättelse, tilläggande, att i vittnets nytt funnits livbälte, som varit i skick. Några förhållningsorder för besättningsmännen vid sjöolycka hade icke funnits. Några livbåtsövningar hade icke hållits under den tid vittnet tjänstgjort på fartyget eller från den 6 november 1949 till den 10 januari 1950.

8) Priman, Per-Krik, eldare på a/s Karhula, från Hangö stad, född den 27 januari 1923, sade sig icke kunna ge vitsord åt det av polisintäkningen i Hangö den 29 augusti 1950 uppgjorda polisundersökningsprotokollet och berättade, att han till följd av personliga meningsskiljaktigheter med maskiniststaren Salo natten före avgården från Hangö gått i land och icke fuljt med fartyget på olycksfärden. Vittnet intygade, att fartygets maskin och pumpar varit i skick och sade sig vittnet ha sett, att vid reparationer i Hangö fartygets pumpar och ledningar ävenom en del rör försatta i skick. Vittnet hade varit med ombord på fartygets föregående resa till Medelhavet och hade vittnet icke märkt något ovanligt ombord. På resan hade sedanlig länspumpning skett. På resorna till Polen hade länspumpning icke alls behövt ske. Donkeyman Lundqvist, som tidigare varit ombord, men avmönstrat före avgården, hade vid något tillfälle för vittnet påstått, att barlasttankarna läckt, men kände vittnet till att desamma i Hangö blivit reparerade.

Vittnet sade sig icke hava bekant om några läckor eller cementlappningar skulle funnits i fartyget. Vittnet hade under sommaren 1949 sett att målare arbetat ombord, varvid livbåtarna eftersattes. Vittnet kunde icke uttala sig om livbåtarna och deras utrustning, ej heller sade sig vittnet ha vetat var livbältena förvarats ombord. Livbåtsövningar hade icke hållits med besättningen under den tid vittnet varit anställd på Karhula.

9) Nyroos, Birger Magnus, lättmatros på s/a Karhula, nu värnpliktig i Dragsvik garnison i Ekenäs stad, född den 24 november 1930 berättade i likhet med sin i polisundersökningsprotokollet intagna berättelse, och tillade att han å fartyget icke märkt några läckor eller cementlappningar. Vittnet hade någon gång sopat förrummen, I och II lastrummen, men ej märkt något ovanligt. Vittnet hade haft vakten från klockan 4 till klockan 8 tillsammans med matros Pusenius. Klockan 6 på morgonen hade vittnet av kaptenen fått tillståelse att gå efter sin korta påle. Maskinen hade då ännu varit i gång, men fartygets styrförmåga hade varit minimal. Berättaren hade liksom den övriga besättningen fått order av kaptenen att taga livbälten på. Matros Teikari hade givit bältet åt vittnet, som varit i skick. Vittnet hade varit vid styrbordslivbåt, som fästs loss från stolarna, men icke kunnat fås i sjön på grund av slagsidan. Vittnet visste ej om giggen fästs i sjön. Bävordslivbåt hade med manskraft lösgjorts, men fänglinan hade icke angjorts vid relingen eller annan plats. Vittnet hade hållit sig fast vid relingen och då livbåten skyts i sjön hade vittnet koppat i båten och hade även vittnet Sjölund samt eldaren Kurt Ingemar Maastovaara lyckats komma ombord. Kaptenen hade simmat i vattnet och dragits upp av mannen i båten. Flera årpar hade satts till och båten hade rots upp mot fartyget för att rädda de övriga besättningsmän. Livnåten hade varit i skick. Från fartyget hade skjutits raketer, som alla fungerat, en del hade flugit högre, andra lägre.

Upprepat. Erkänt. Vittnen svärde i tur och ordning anhållande om vittnesarvoden.

Åklagaren Carl Gustaf Elmgren hänvisade till sin Åtalsskrift, där han förbehållit sig rätt att under rättegångens förlopp att antingen avstå från framställda eller framlägga nya yrkanden, samt ansät på grund av den i målet framställda bevisningen, att bindande bevis för att fartyget skulle hava varit lastat för djupt icke givits, ej heller kunde svaranden göras ansvarig för att skepps-

råd eventuellt ej hållit. Bindande utredning att livbältena skulle ha varit bristfälliga hade icke kunnat framställas. Åklagaren avsatt från åtalpunkterna i förenklat avseende, men vidhöll straffyrkanfet under punkt 2 i åtalsskriften, att svaranden under år 1950 icke lätit hålla livbältesövningar. Likaså ansig Åklagaren, att svaranden försummat sin plikt att efterse att i fartyget funnits anvisningar åt besättningen vid sjöolycka samt att besättningens kojplatser icke varit numererade. Åklagaren lämnade målet till avgörande, tilläggande, att vidare utredning i målet icke stod tillbuds.

Överinspektör Karjalainen upprepade, att svaranden gjort sig skyldig till försummelse i det avseende som sjöfartsinspektör Sainios åtalsskrivelse det närmare vidhandengav. Överinspektör Karjalainen företedde för rätten Post- och Telegrafstyrelsens utrikesavdelnings skrivelse av den 2 september 1950 nr. 6723 med dertill hörande skrivelse från poste och telegrafverket i Holland av den 29 augusti 1950 samt utdrag ur dagboken förd vid Scheveningen Radio den 12 februari 1950 med däri inskrivna telegramväxling mellan radiostationen och "Karkula", samtliga telegram på engelska språket. Dessutom företedde Överinspektör Karjalainen Post- och Telegrafstyrelsens telegraftekniska avdelnings skrivelse av den 28 augusti 1950 nr. 11/r 5836 med dertill hörande utdrag ur dagböckerna förda vid Hangö, Wasa och Kotka radiostationer den 12 februari 1950 angående mottagna och avskända telegram i anledning av a/s Karkulas undergång.

I rätten företeddes av målsägandenas rättegångsbiträde Männi ett livbälte, som uppgavs hämtamma från a/s Karkula, även som tvenne fotografier av ett bristfälligt livbälte. Enligt avbiträdet företeddi skrivelse av befälhavaren på räddningskryssaren "Dorus Rijker", P.W. Det hade sammantaget sju livbälten tagits tillvara och försetts med behörigt lacksigill, utvisande, att bältena, som sändta till Finland, voro från a/s Karkula.

Överinspektör Karjalainen ingav i detta avseende följende utredning om de tillvaratagna sju livbältena:
"Selostus lastihöyryalus Karkula'sta talteen otettujen pelastus-
tuevöiden laadusta ja kunnosta.

Lu- ku- mä- ri	Valmis- taja	Valli	Hyväksy- misleima nen	Aluk- sen nimi	PÄÄLLYYS- kangas	Sisäkl- lyys	Kiinnitys- laitteet	Loppulausun- to
1	Oy Urhei- lutarpei- ta, Hel- sinki	Neren- kulku- halli- tuksen hyväksy- minen 6. 3. 1936	A.A. (Aarne Ahlgren) 27.	On	Vahva turaan- viherr- tiva, impreg- noitu, ehyt.	Kiinto- korkki- levyjä 4 + 4	Vahvna, si- nivalkeata neuhaa, jo- ka on vaki- valtaiseen ti katkais- tu.	Kiinnitys- laitteiden kerjaanseen jälkeen mah- dellisesti edelleen käyttökel- peinen.
1	Ei ole merkitty	Neren- kulku- halli- tuksen hyväksy- minen 11.4. 1933.	A.A. (Aarne Ahlgren)	On	Laatu hyväk- sytyy, mutta vah- muut- taan rikki	Kiinte- korkki- levyjä 6 kpl.	8 metalli- rengasta, joiden läpi on pujotet- tu vahva, sinivalkea neuha. Iksi rengas puut- tuu, samoin toisen pue- len neuha.	Nykyisel- län käyttö- kelvoton. Korkki ehkä kelvannee uuden vyön tekoon.
1	Suomi Rigging Helsinki	Neren- kulku- halli- tuksen hyväksy- minen 9. 5. 1947.	Ei ole	Ei ole	Valkoa, turaan- tumut puuvil- lakan- gas, so- ta-ajan tekos. Kangas ehyt, mutta seuma suki.	Kiinto- korkki- levyjä 4 + 6	Vahva, si- nivalkeata neuhaa, jo- ka on vaki- valtaiseen ti katkais- tu.	Sammusa un- sittava. Kiinnitys- laitteiden kerjaanseen jälkeen mah- dellisesti edelleen käyttökel- peinen.
1	Suomi Rigging, Helsinki	Meren- kulku- halli- tuksen hyväksy- minen 9. 5. 1947.	Ei ole	Ei ole	Valkoa puuvilla- kangas, sota-ajan tekos. Samma suki ja kangas yhden korkki- levyn kohdal- ta pa- hoin rikki.	Kiinte- korkki- levyjä 4 + 6	Alunperin liian heik- koe, ruske- ja valkorai- taista neu- haa, joka on pilalle kulu- nut, jatkettu "kabelgarn" il- la ja van- halia ohuel- la manilla- mucalla.	PÄÄLLYYS- kankaan ja kiinnitys- laitteiden uusiminen jälkeen mahdelli- sesti edel- leen käyt- tökelpoi- nen.

1	Ei ole merkitty	Ei tiettävästi hyväksytty	H.M. (Hans Malmgren)	Ei ole	Hyväksytty lättä, vahva ja ehyt	Kiinto-korkki-levyjä 9 kpl.	Alunperin liian heikkoa, vaaleata ja kaapeata nauhaa	Kiinnityslaitteiden uusimisen jälkeen kekeiltava, kelpaako käyttöön.
1	Ei ole merkitty	Ei tiettävästi hyväksytty	H.M. (Hans Malmgren)	Ei ole	Hyväksytty lättä, vahva ja ehyt.	Kiinto-korkki-levyjä 9 kpl.	Alunperin liian heikkoa, vaaleata ja kaapeata nauhaa, joka on kiinnitetty liian heikolla langalla. Neuhasta puuttuu osa.	Kiinnityslaitteiden uusimisen jälkeen kekeiltava, kelpaako käyttöön.
1	Ei ole merkitty	Ei tiettävästi hyväksytty.	H.M. (Hans Malmgren)	Ei ole	Hyväksytty lättä, vahva ja ehyt.	Kiinto-korkki-levyjä 9 kpl.	Puuttuvat kokonaan.	Kiinnityslaitteiden uusimisen jälkeen kekeiltava, kelpaako käyttöön.

Edelläluetteluista ovat Suomi Rigging'in valmistamat kaksoi vyötä muntoin saman valmistetta, mutta kiinnityslaitteisiin on käytetty erilaista nauhaa.

Viimeksi luetellut vyöt, kolme kpl, ovat nähtävästi saman tekossa, vaikka ei valmistajasta ole varmaa tietoa vielä tässä vaiheessa, mutta voitaneen saada selville. Kotkan piirin merenkulkulautakastaja on puhelinlistse saadun tiedon mukaan siinkin käsitykaessä, että k.o. vyöt saattavat olla erään ketkalaisen liikkeen valmistamia.

Helsinki, 11 päivänä elokuuta 1950.

Merenkulunylitarkastaja A. Karjalainen

A. Karjalainen."

som genomgicks. Överinspektör Karjalainen ansåg i likhet med Åklagaren, att målet var noget för avgörande och att nya vittnen icke borde instämmaas för att höras.

Målsägandebiträdet Maaniemi förenade sig om Åklagarens och sjöfartsinspektörens ansvarsyrkanden, tilläggande, att svaranden

Grönstrand så grovt försummat sin befälhavareuppgift, att han även gjort sig skyldig till dödsförvällande. Biträdet Maaniami uppgav att målsägandena icke hade några ersättningsanspråk att framställa.

Svarandebiträdet Lindh upprepade svarandens tidigare i rättegången gjorda bestridande av åtalet, likväl medgivande, att svaranden mähända gjort sig skyldig till en försämlighet i det att föreskriftsenliga livbåtsövningar icke hållits. Svarandebiträdet ansåg, att målsägandena icke hade någon talan i detta mål som endast avseet att utreda om svaranden eventuellt gjort sig skyldig till mindre försämmelser enligt sjölagstiftningen. Biträdet bestred målsägandenas påståenden såsom varande obekräiga. Då målets utredning icke fordrat så vidlyftiga vittnesförhör, som nu verkställts, borde svaranden icke ålkiggas att utbetalas vittnesarvoden utan borde dessa stanna statsverket till last.

Parterna, som icke hade något att tillägga i målet, utan lämnade detsamma till avgörande, fingo härpå utstigna, medan i rådstuvrätten efter överläggning överlades till följende

U t s l a g :

Rådstuvrätten har tagit målet under övervägande och finner därvid utrett blivit, att svaranden Hugo Grönstrand såsom befälhavare på lastfartyget Karhula under år 1950 icke minst var tredje månad under seglationen underkastat fartygets livräddningsbåtar behörig granskning och ej heller anordnat föreskriftsenliga livbåtsövningar för besättningsmännen ävenom att svaranden icke uppgjort och på lämpliga ställen ombord å fartyget, särskilt i de för manskapet avsedda rummen, anslagit fullständiga och noggranna förteckningar upptagande envars av besättningen skyldigheter vid fara eller sjöolycka, på grund varav rådstuvrätten med förkastande av övriga i målet framställda åtals- och ansvarsyrkanden såsom egrundade, i stöd av §§ 40 och 75 moment 7 i förordningen angående handelsfartyg av den 17 april 1924 prövar rättvist döma svaranden för förenämnda i en gärning begångna försämmelser till femtio (50) tvåhundra mark stora dagsböter eller att böta tiotusen(10.000)mark, vilka böter vid bristande betalningstillgång böra företonas med femtio dagar i fängelse. Då Åklagaren frångått sina ansvarsyrkanden under punkterna 1, 3 och 4 i åtalsskriften förfaller allt utlätande härutinnan.

Ur allmänna medel utbetalas åt Åklagarens i målet hörda vittnen Eeko Ilmari Pohjannoro, Ake Herbert Järvinen, Veijo Armas

Pulkkinen, Karl Gustaf Sjölund, Väinö Johannes Pursiainen, Elias Rafael Forss, Per-Erik Friman och Birger Magnus Myroos envar tvåtusenfemhundra samt åt Artur Rikhard Sten ettusen mark sammanlagt tjugoettusen mark, vilka vittnesarvoden anseende till sakens beskaffenhet i stöd av § 3 moment 2 i 21 kapitlet rättegångsbalken, i dess ändrade lydelse av den 29 juli 1948, stanna statsverket till last, Enligt § 253 i sjöslagen och förordningen angående ersättning åt sakkunniga i sjörättsmål, given den 21 april 1950, utbetalas ur allmänna medel åt rättens sjörättsakkunniga sjökaptenerna Åke Danksa och Åke Blomberg ettusen mark envar.

Avsades med tillika meddelad underrättelse, att den, som åt utsaget icke nöjes, äger anmälta missanfälle hos rådstuvurätten eller dess ordförande innan åttonde dagen, denna dag medräknad, tilländagått samt därfter inom trettio dagar från denna dag och således senast onsdagen den tjugonde åttonde (28) nästkommande mars före klockan tolv (XII) själv eller genom befullmäktigat ombud till Åbo Hovrätt ingiva sin ändringsansökan tvefalt antingen av besväranden själv skriven och undertecknad eller i annat fall även försedd med författarens manns jämte uppgift å dennes yrke och hemvist;

vare och skyldig att inlämna detta utslag med bevis om missanfallen samt rådstuvurätten i saken förda protokoll åvensom avskrifter av ansökningen bilagda bevis.

Vill motparten bemöta ändringsansökan skall han å inställelsedagen före klockan tolv i hovrätten tillstädesskomma och uttaga dupletten av ansökningen samt avskrifterna av de ändringsansökan bilagda bevisen och ingive sist å fjortonde dagen efter inställelsen, sagda dag oräknad, före klockan tolv till hovrätten sitt svar jämte duplett därav åvensom avskrifter av bilagda bevis, vilken duplett jämte avskrifterna besväranden inom sagda tid äger uttaga, allt vid äventyr att rådrum där till ej vidare beviljas.

Part, som inom färesatt tid ej fullföljer besvärstalan och ej häller visar laga förfall, är sin talan förlustig samt därjämte skyldig att ersätta sin motpart för dennes kostnader, om motparten i hovrätten tillstädesskommer och därrom gör påstående.

Ord och tid förutskrivna.

På rådstuvurätten vägnar:

Sven Harling.

Sven Harling.