

"Haminan poliisilaitos.

Kd. N 1257.

Poliisitutkintapöytäkirja N 9/1951.

Asia: kuulustelupyyntö.

Joulukuun 21 päivänä 1950 saapui Haminan poliisilaitokselle näin kuuluva kirje:

"Loviisan kaupunginviskaali.

Lovisassa 18 p:nä joulukuuta 1950.

N 222.

Haminan kaupungin Poliisilaitos.

Hamina.

Oheenliittämän Merenkulkutarkastajan kirjeen 1331/9. 12.1950 s/s Karhula-nimisen lastihöyryaluksen tuhoutumisasiassa 12.2. 1950, pyydän kunnioittaen, että laivan ent. päällikkö merikapteeni Hugo David Grönstrand, joka nykyään on s/s Brita nimisen laivan päällikkö kuulusteltaisiin tässä asiassa ja että pöytäkirjat sitten palautettaisiin nimulle.

Brita lähtee Haminasta, nähtävästi ensi perjantaina.

Merenkulkutarkastajan syytevaatimus on pöytäkirjan 5:llä sivulla.

C. G. Elmgren

C. G. Elmgren."

Edelläolevan johdosta 21. 12. 50 s/s "Britassa" tullipäällikö-mies Toivo Pohjolan läsnä ollessa kuultuna merikapteeni Hugo David Grönstrand, synt. 17.7. 1909 Pernajassa, kirjoilla ja vakinaisesti asuu Lovisassa, palvelee merikapteenina s/s "Britassa".

asiasta kuultuna kertoi, että s/s "Karhulan" lähtiessä p.o. matkalle Hangosta oli siinä lastitonna ja vähemmän kuin laivan kantovoima olisi sallinut, mutta kun edellisen matkan aikana oli pakkasen takia topi-tankissa ollut vesi jäähtynyt jääksi, aiheutti se aluksen lisäpainoa niin paljon, että aluksen syvyys oli Hangosta lähdettäessä yli sallitun rajan. Kun tankeissa ollut jää sulii kuitenkin hiljalleen, niin tästä syystä ja hiilien kuluessa laiva nousi niin, että sillä ei esim. Itä-merellä ollut yhtään ylisyvyyttä.

Mitä tulee Rendsburgissa otettuun laivan syvääsmittaukseen, on se otettu aivan makeassa eli suolattomassa vedessä, joka s/s "Karhulan" kokoisessa laivassa näyttää noin 6" syvyyksen lisäystä. Kun tähän lisätään vielä laivassa tapahtunut hiilenkulutus ja tankeissa edelleen tapahtunut jään sulamisen aiheuttama tonnin vä-

hennys, on kertoja sitä mieltä, että haaksirikon tapahtuessa laivassa ei ollut yhtään ylisyyvystä.

Sementtipaikkoja ei ollut laivan ulkolaidoissa yhtään. Triimmitankit vuotivat tippumalla ruunaan, mutta vesi tippui pilssiin, mistä pumppu otti sen pois.

Laivan kannossa ei ollut po. matkalla minkäänlaista vuotoa.

Pelastusveneiden kunnostaminen tapahtui viimeksi Turussa syyskuussa 1949. Tällöin kunnostettiin veneiden kaikki varusteet, joihin kuuluivat mm. raketit, valosoihdut ja tulitikut. Kaikki varusteet asetettiin tällöin niille määrättyihin paikkoihin.

Kätkäraketit toimivat moitteettomasti. Kertojan palvelusaikana, joka kesti 1 1/2 vuotta, uusittiin rakettivarasto ja poistettiin vanhentuneet joukosta. Rakettien säilytyspaikka oli kuiva. Kaikki haaksirikotilaisuudessa heitetyt raketit syttyivät ja nousivat palavina yli laivan mastojen.

Pelastusvyöt oli uusittu kuten laivan isännistö ilmoitti. Vanhat, käytöstä poistetut vyöt oli pantu laivan keulakaappiin, joten ne eivät olleet toisten pelastusväiden joukossa eikä niistä yksikään niin ollen voinut joutua miehistön käyttöön haaksirikotilaisuudessa.

Laivan pelastusveneiden väkipyörät ja niiden köydet olivat moitteettomassa kunnossa.

Laivaneuvottelusta kertoja selittää, että kertojan käydessä 11. 2. 50 klo 8 aikaan nukkumaan, jäi III perämies vahtipäälliköksi klo 24 asti. Toinen perämies oli vahtipäällikkönä klo 4 asti. Vähän ennen klo 4 kertoja heräsi siihen, että kertojan hytin pöytä kaatui. Tällöin kertoja totesi, että laiva oli kallistunut. Tämän huomauttuaan kertoja pukeutui ja nousi kannelle samaan aikaan kuin I perämieskin. Koska laiva oli silloin kallellaan jo 18°, hälyytti kertoja konepäällikön ja konemiehistön nostattamaan hälyrykset sekä muut laivamiehet heittämään lastia mereen, josta oli seurauksena, että laiva suoristui vähän. Noin 15 minuutin kuluttua se kuitenkin alkoi uudelleen kallistua. Näissä oloissa ei ollut mitään mahdollisuutta laivaneuvottelun pitoon.

Mitä tulee pelastusveneen karkaamiseen eli irtipääsemiseen, johtui se kovasta myrskystä.

Kertoja huomauttaa, että laivan kirjoja ei ollut mahdollisuus pelastaa senjälkeen, kun kertoja oli antanut miehistölle käskyn siirtyä pelastusveneisiin, koska laiva oli silloin jo niin paljon kallellaan, että komentosillalle ei päässyt enää mitenkään.

Kertoja ei poistunut laivasta oma-aloitteisesti eikä omasta

tahdostaan, vaan laivan yli vyörynyt aalto heitti kertojan mereen, mistä pelastusveneessä olleet miehet nostivat kertojan veneeseen.

Luettu ja omistettu.

Vakuudeksi: Ylikonstaapeli Heikki Paakkunainen

H. Paakkunainen."

"Ambetsbevis till domstol på begäran av: Stadsfisk. i Lovisa
Nr 1951 Kyrkobok 326.

Släktnamn: Grönstrand

Dopnamn samt faderns dopnamn: Hugo David (Joh. Davidsson) (man)

Född inom äktenskapet den 17/7 1909 i Pernå

Boningsort Lovisa

gift, skriftskolegången, skrivkunnig, besökt, genomgått navig.
skola.

Ärning eller yrke: sjökapten

Ätnjuter medborgerligt förtroende.

Intygat & Past. Amb. i Lovisa den 31 jan. 1951.

Arnold Schalin

kh."

Åklagaren uppläste och ingav härå till rätten följande å-
talskrivelse:

"Stadsfiskalen i Lovisa

Lovisa, den 23 febr. 1951

Rådstuvurätten i Lovisa stad.

I anledning av den skrivelse av den 9 dec. 1950 nr 1331 var
Sjöfartsstyrelsens sjöfartsinspektör i och för tal mot sjökapt-
nen Hugo David Grönstrand från denna stad tillsänt undertecknat
stadsfiskal i ett ärende rörande S/S Karhula förklaring den 12
febr. 1950 utanför holländska kusten, får jag härmed hövligast till
Rådstuvurätten meddela, att jag nu i denna rättegång har för avsikt
att yrka straff å sjökapt Grönstrand för följande:

1) att fartyget skulle ha varit lastat djupare än var tillåtet
(Sjöl 43 §, F. ang. handelsfartyg 17.4.1924 § 51).

2) att å fartyget ej hållits räddningsbåtsövningar (F. 17.4.
1924 § 40).

3) att någon slags rådpåläggning icke hållits före haveriet
Sjöl § 185)

4) att en del av livbältena skulle icke ha varit i vederbör-
ligt skick.

Enär ett flertal vittnen inkallats och det är möjligt att de-
ras utsagor inför rätta icke fullt överensstämmer med ov. tidigare

inlämnade protokoll och då av icke tidigare hörda vittnens vittnesmål kunna i ett eller annat avseende giva anledning till en ändring av Åtalet, förbehåller jag mig samtidigt rätt, att under rättegångens förlopp bortlämna från mina yrkanden eller till dem tillägga nya omständigheter eller Åtal.

C. G. Elmgren

C. G. Elmgren"

Sjöfartsinspektör Sainio upprepade sina förenämnda Åtalskrivelser.

Målsägandenas biträde vicehäradshövding Kaanieni förbehöll sig rätt att i ett senare skede av målet få framställa målsägandenas ansvars- och ersättningsanspråk.

Svaranden Grönstrand medgav riktigheten av det om honom inlämnade Embetsbetyget och straffregisterutdraget samt upprepade sin i polisförhållningsprotokollet intagna berättelse, bestridande Åtalet i sin helhet. Svarandens rättegångsbiträde ansåg, att den av sjöfartsinspektören gjorda beräkningen angående s/s Karhulas djupgående endast var en skrivbordskalkyl, som inte kunde tillerkännas bevisvärde. Vid sjöförklaringen den 1 mars 1950 inför denna rådstuvurätt hade enligt biträdets åsikt tvärtom framgått, att fartyget före av resan från Hangö intagit 50 ton mindre last än vanligt, vilket även bekräftats av fartygets förste styrman Sven Viking Henriksen och lotsäldermannen vid Hangö lotsplats Uno Sergei Larsson. Fartyget hade sålunda icke varit överlastat, utan varit fullt stabilt och i sjödygligt skick. Eventuell isbildning i tankarna hade icke kunnat förekomma i sådan mängd, att fartygets sjövärdighet därav kunnat äventyras. Viikkommande livbåtsövningarna förklarade biträdet Lindh, att svaranden var tredje månad låtit upphäla och utsvänga livbåtarna, om också dessa icke sätts i sjön. Blocken och trossarna hade varit i skick, och hade officiell besiktning av livbåtarna skett senast i september 1949 i Åbo. Inspektionen hade verkställts av lotsfördelningschefen Arvid Eloranta. Livbåtarna hade varit nästan nya, och deras inventarier hade eftersetts och kompletterats på sätt § 8 i föreskrifter angående beskaflenheten av livräddningsredskap å handelsfartyg, givna den 12 april 1921, är stadgat. Beträffande Åtalet för att skeppsråd icke skulle ha hållits, framhöll svarandebiträdet, att kaptenen olycksmergongen hade blivit så sent väckt, och först omkring 4 blivit underkunnig om fartygets slagsida, varför något protokollfört skeppsråd icke mera kunde hållas. På kommandobryggan hade

likväl hållits den överläggning, som förhållandena det medgivit, varför svaranden borde fritagas från allt ansvar för underlåtenhet härutinnan.

På överinspektör Karjalainens förfrågan om fartygets framfart på morgonen den 12 februari förklarade svaranden, att fartyget haft högst någon knops fart. Kaptenen hade ansett nödigt att trimma tankarna och själv gått ned till maskinchefen Gustav Henrik Henriksson väckt upp denne och givit order om att trimma tankarna på styrbords sida. Maskinchefen hade genast åttlytt orden och gått ner till maskinrummet. Efter någon stund hade maskinchefen tvenne olika gånger personligen kommit till kommandobryggan och meddelat, att pumparna satts i gång. Svaranden tillade, att farten enligt styrman Pohjannoros utsago mellan klockan 20-24 föregående kväll varit normal och att Pohjannoro icke märkt något särskilt i avseende å fartyget eller dess stabilitet, om också vinden friskat i betydligt. Mellan klockan 12 på natten till klockan 4 på morgonen hade styrman Lindström haft vakten på bryggan och hade denne, då kaptenen klockan 4 kommit upp på bryggan, förklarat, att fartyget omkring 00,30 - 1.00 fått babords slagsida om 9 grader. Styrman Lindström hade sagt sig "pejlat för en stund sedan". Kaptenen hade vid avslutningen med styrman Pohjannoro icke givit honom några särskilda order, då "allt varit klart". Sjömanssed fördrade, att kaptenen väckes om något extra inträffar och kaptenen hade gått till kojs klockan 20, då han varit trött efter att ha varit tvungen att vaka på nerresan. Fartyget hade bunkrat i Rendsburg och tagit ombord 145 ton kol. På föregående resa hade bunkrats i Hultensu, men då kolens kvalitet varit dålig, hade kaptenen nu beslutit bunkra i Rendsburg, enär han på föregående uppresan fått goda kol från sagda hamn. Maskinchefen Henriksson hade efter bunkringen meddelat kaptenen, att kolen varit av dålig beskaffenhet. Parten hade likväl kunnat hållas vid omkring åtta och en halv knops fart, då vinden frisknat i, vid 6-7 knops fart. Fartygets finska äldre hade berett svårigheter att få stämnet att stiga i pannorna, men de påmönstrade tvenne tyska äldre hade däremot varit vana med kolen och fått normalt ångtryck.

Vidkommande fartygets djupgående berättade svaranden, att lastlinjecertifikatet blivit ombord på Karhula. Vid avfärden från Hangö hade första styrmannen Henriksson granskat djupet och inskrivit resultatet i journalen. I loträkningen hade svaranden gjort sam a anteckning som styrmannen inskrivit i journalen. Djupgåen-

det hade varit något över märket, men då fartyget denna resa tagit 50 ton mindre last hade svaranden ansett att fartyget det oaktat varit fullt sjövärdigt. Lasten hade bestått av våt trämassa, 3000 ton, varav 452-453 ton på säckaluckorna. På säck hade lasten varit murrad och överdragen med enkla pressenningar, närmast för att sot från skorstenen icke skulle skada lasten.

Svarandebiträdet förklarade, att fartygets djupgående, då lasten varit 50 ton mindre, varit 2" högre. Om något is eller issörja funnits i fartygets tankar kunde detta icke verka mera än 1". Dessutom borde beaktas att isen eller issörjan i tankarna under resan smultit och att vattnet i Kielkanalen varit sött, vilket inverkat att fartygets bärighet blivit bättre.

Såvitt angick de påstådda "cementlappningarna" förklarade svaranden, att å fartyget tidigare år 1948 funnits en sådan lapp med cement, vilken anbringats på grund av att någon nit antagligen givit efter. Lappen hade varit anbringad å bordläggningen i styrbords akterrum cirka 70 centimeter under barlasten. Medan fartyget tillryggelagt sin resa från Afrika, där lappen pålagits, till Åbo, hade fartyget i sagda stad underkastats reparation och en ny blåt, en så kallad dubbling hade svetsats på det pöndringstället. Cementkistan hade borthackats. I dricksvattenstanken, som varit fristående från bordläggningen, hade ett läckage lappats med cementbeläggning. Kaptenen tillade, att andra cementlappningar icke honom veterligen förekommit å fartyget. Beträffande styrbordstopptank, som ibland vid lastnings- och lossningsarbete utsattes för kolkraubbens stötar och ibland läckt, hade reparationer verkställts och tanken hade varit i skick.

Överinspektör Karjalainen framhöll, att olika vittnesberättelser givits angående "cementlappningarna" å Karkula. Överinspektören tillade, att en cementlapp kunde vara mycket starkare än en dålig plåt. Om dock flera provisoriska lappningar skulle ha förefunnits kunde detta inverka på ett fartygs sjövärdighet. I detta fall kunde cementlappningen, som enligt svarandens utsago reparats, icke ha någon betydelse.

Vidkommande livbältena ombord på fartyget tillbakavisade svaranden påståendet, att desamma skulle hava varit i bristfälligt skick. Alla gamla och kasserade bälten hade förts i förpiken och endast dugliga bälten, varav en del varit helt nya, hade funnits på sina förvaringsplatser ombord. Haljorna och linorna till livbältarna hade eftersetts och senast förnyats sommaren 1948. Nödra-

keterna hade förvarats i ett torrt och varmt skåp på kommando-
bryggan och hade samtliga fungerat. Raketerna hade avskjutits
av 1 styrman Henriksen från babords sida inåt kusten. Raketerna
hade exploderat, en del till och med över masttoppen. -Vidkommande
åtalet för ett skeppsråd ej skulle hava hållits anförde svaranden,
att om han hade blivit väckt tidigare så skulle situationen säker-
ligen sett sig helt annorlunda. Genast efter klockan 4 hade svaran-
den givit order om att låta däckslasten gå över bord, surringarna
hade kapat och kursen hade satts mot närmaste hamn Ymeden. Far-
tyget hade då sådan belägenhet att någon konferens om vad som bor-
de eller icke borde göras då ej mera varit möjlig. På däck hade
befunnit sig svaranden, de tre styrmännen och åtta man, resten ha-
de arbetat nere i maskinrummet. Då däckslasten gått över bord ha-
de svaranden givit order att lösgöra styrbords livbåt. Då farty-
gets slagssida icke möjliggjort lösgörandet av båten hade männen
dirigerats till babords livbåt. Alla man hade kallats upp från
maskinen, då något arbete där ej mera varit möjligt. Babordsliv-
båt hade lyfts upp av förtäljan, men aktertäljans lina hade trass-
lat in sig i löpgods på däck. Sjön hade brutit över båtdäcket
och nästan slagit mot livbåtens köl. Kommandobryggans trävirke
hade redan sönderslagits av vågorna. En överbrytande våg hade
slungat livbåten, vars fånglina icke fastgjorts i relingen, i sjön
varvid några av besättningsmännen kommit ombord i båten. Svaran-
den hade vid kollisionen förräckt få spjörn, men sjön hade "slagit
benen undan" och kastat honom i vågorna. Svaranden hade simmat
ett stycke och efter en stund blivit uppdragen av någon i liv-
båten. Svaranden förmodade, att ett antal besättningsmän ännu då
arbetat för att få styrbords livbåt i sjön. Någon panik hade icke
förmärkts. Ombord på livbåten hade årorna genast tagits i bruk,
ty om livbåten hade slagit mot fartygets reling hade båten säkert
krossats. Med tre par åror hade livbåten rodd upp mot fartyget
för att rädda övriga nödställda. Svaranden sade sig icke ha vetat
huru fartygets lägg eller arbetabåt sjösattes, ty från babordssida
överbrytande vågor hade då redan kastat babords livbåt i sjön.

På överinspektör Marjalainens förfrågan tillade svaranden,
att i måsen i måskepps i fartyget varit anbragt anslag, angi-
vande var och en besättningsmans uppgift vid inträffad sjöolycka.
Dessa anslag hade Lininstone före julen 1949 funnits på sina be-
höriga platser, men var svaranden icke säker på att de mera på
färden från Hangö funnits på sina platser. Ombord hade skett mål-
ningsarbeten och förmodade svaranden, att eventuellt målna hade

tagit ned anslagen. Dylika anslag hade enligt svarandens utsago även bort finnas i skansen, och kojerna hade bort vara nummerförsedda.

Svarande biträdet Linda upprepade, att svaranden gjort allt vad göras kunnat för att rädda fartyg och manskap från undergången.

Till protokollet antecknades, att i rätten företeddes fotografi av s/s Karhula Ävenson att ett översiktskört över Nord-sjön fanns tillhanda.

Åklagaren namngav härå att vittna i målet tredje styrmannen Esko Ilmari Pohjannoro, jungmannen Åke Herbert Järvinen, maskindagmannen Veijo Armas Pulkkinen, matrosen Karl Gustaf Björlund, förra matrosen Väinö Johannes Pursiainen, mänspekken Elis Rafael Poron, förra stewarden Artur Rikhard Sten, eldaren Per Erik Fri-man, eldaren Sven Vilhelm Vinberg, lättmatrosen Olof Ensio Vuori och lättmatrosen Birger Magnus Nyroos, vilka samtliga med undan-tag av eldaren Sven Vilhelm Vinberg kommo tillstüdes. Åklagaren avstod från att yrka straff å eldaren Vinberg för förfallolös utevaro, enär hans vittnesberättelse, enligt till åklagaren in-gånget polisundersökningsprotokoll, icke var på sak verkande. Enär lättmatrosen Olof Ensio Vuori befanns vara av starka drycker påverkad inför rätten avlägsnades han och fördes till poliskamma-ren för att tillnyktra. Åklagaren avstod även från dennes hörande såsom vittne i målet. Åklagaren ingav härå till rätten följande polisundersökningsprotokoll, som här intogs sålydande:

"Helsingin kaupungin poliisilaitos

Rikspolisilasto

Rik.po. N SF 514.

Poliisitutkimusprotokoll.

Asia: Perämies Esko Ilmari Pohjannoron kuulustelut.

Lauantaina, kesäkuun 3 päivänä 1950.

Serjantina, kesäkuun 2 päivänä 1950 saapui rikospoliisiasas-toon asiakirjojen seuraavana mainittu kuuluva virko-asiakirja:

"Poliisirättönnin Poliisilaitos

Loviisa, 31 p. toukok. 1950.

N 598.

Helsingin poliisilaitoksen rikospoliisilasto.

Asia: kuulustelupyyntö.

Olehdessä poliisilaitos lähetti Helsingin piirin Merenkulun-tarkastajan kirjelmän N 647/16. 5. 50 asiakirjoineen pyynnöllä, että perämies Esko Pohjannoro, stewardi Nils Versundsen ja kokki

Mila Rübberg, jotka kaikki palvelevat Loviisalaisessa S/S Karl-Erikissä, joka laiva varustamon ilmoituksen mukaan saapuu Helsinkiin 1.6.50, kuulusteltaisiin oheena seuraavasta kirjelmästä selvitettäväksi asiasta ja että kuulustelussa syntynyt pöytäkirja ensi tilassa tänne kahtena kappaleena lähetettäisiin samalla palauttaen oheiset asiakirjat. Asia on kiireellinen koska alus varustamon ilmoituksen mukaan viipyy Helsingissä ainoastaan kolme päivää.

Komisario Aug. Nilsson.

Aug. Nilsson."

Edelläolevan johdosta toimitti allekirjoittanut täällä alla merkittyinä päivinä etsivä Tapio Gummeruksen läsnä ollessa seuraavat kuulustelut:

Perjantaina, kesäkuun 2 päivänä 1950.

S/S Karl-Erik'in III perämies Esko Ilmari Pohjannoro, ilmoitti syntyneensä joulukuun 18 päivänä 1920 Helsingissä ja olevansa kirkonkirjoissa Hangossa, kertoi asiasta kuulusteltuna, että hän oli toiminut S/S Karhulassa III perämiehenä noin puolentoista vuoden ajan. Mitä tulee S/S Karhulan yleiskuntoon ennen sen haakarikkoa kuulusteltava huomautti, että se oli luokiteltu muistakseen vuonna 1947 ja katsastettu Turussa syksyllä 1949.

Onnettomuuspäivänä vasten yöllä oli kuulusteltavan vahtivuoro loppunut kello 24.00, jolloin II perämies Lindström oli tullut hänen tilalleen. Ennen poistumistaan oli kuulusteltava todennut, että laiva oli noin 5 astetta kallellaan, mutta kun kansilaestissa oleva laiva usein hieman kallistuu, ei kuulusteltava ollut kiinnittänyt asiaan sen enempää huomiota. Kallistumisesta oli kuulusteltava kuitenkin huomauttanut Lindströmille. Kello 4.00 aamulla oli kuulusteltava omia aikojaan herännyt ja mennyt kannelle. Samaan aikaan olivat kannelle tulleet myös I perämies Henriksen, jonka vahtivuoro oli silloin alkanut, sekä laivan kapteeni. Kuulusteltava oli silloin todennut, että laiva oli nyt kallellaan noin 40 astetta ehkä ei sitäkään. Kapteenin määräyksestä oli kuulusteltava yhdessä Lindströmin kanssa alkanut kirveellä ja seisselillä katkoa kansilaestisurninkeja, jotta kansilaesti olisi saatu luisumaan tai heitetyksi mereen. Tässä työssä olivat heitä vielä auttaneet matruusi Teikari ja laivan kirvesmies. Jälkeenpäin oli kuulusteltava joltakin konemieheltä saanut kuulla, että Lindström oli vahtivuoronsa aikana yrittänyt estää laivaa kallistumasta vesitankkien avulla. Gurningit oli saatu katkottua ja kansilaesti mereen melkein kokonaan ennen laivan uppoamista.

Mitä tulee pelastusveneidän vesillelaskuun, kuulusteltava huomautti, että tuulen yläpuolella olevaa venettä oli laivan kallistumisen vuoksi ollut mahdotonta saada työnnettyksi tarpeeksi ulos, vaikka koko laivan miehistö oli ollut sitä yrittämässä. Vika ei siis ollut laitteissa. Tuulen alapuoleinen vene oli sen sijaan saatu vesille, mutta kun oli ollut ankara merenkäynti, oli siihen uskaltanut vain muutamia miehiä, jotka eivät olleet jaksaneet pitää venettä laivan kyljessä, vaan oli se päässyt ajelehtimaan. Veneessä olijat olivat sitten merestä onkineet veneeseen kaikki siinä sittemmin pelastuneet, muun muassa kuulusteltavan.

Mistä syystä laiva oli saanut vuodon, josta se sitten tuhoutui, ei ole selvitetty. Kysyttäessä, elikö kuulusteltava huomannut vuotoa trimmitankkien kohdalla, kuulusteltava selitti, että hän ei ollut sellaista huomannut, mutta kun laiva oli jo vanha, tahtoi sellaisessa aluksessa aina olla hiukan vuotoja, jotka kuitenkin olivat merkityksettömiä.

Hätäroketeista kuulusteltava selitti, ettei hänen mielestään niiden suhteen ollut moittimista. Kuulusteltava ei ollut erikoisemmin tarkkaillut, miten korkealle ne lensivät huomauttaen, että kovan tuulen takia ne eivät voineetkaan lentää kovin korkealle. Kysyttäessä pelastusveneessä olevista raketeista tai valosoihduista kuulusteltava selitti, ettei hän tiennyt, elikö niitä pelastusveneessä ollut, koska niitä päivän jo valjettua ei enää oltu tarvittu. Pelastusvyöt olivat kuulusteltavan mielestä olleet täysin kunnossa. Kuulusteltava huomautti, että noin vuosi ennen haaksirikkoa oli katsastuksen yhteydessä loviisassa kapteeni Blomberg yksitellen käynyt läpi kaikki pelastusvyöt, jolloin hän oli määrännyt 10 kpl niistä uusittaviksi. Kuulusteltava oli sitä mieltä, että Teikarin pelastusvyön hihnan katkeaminen on laskettava hermostumisesta aiheutuneen liikakäskomisen seuraukseksi. Muille ei niiden suhteen ollut tapahtunut vahinkoa. Saattaa myös olla mahdollista, että Teikarille oli osunut vyö, jonka hihnan kosteus oli pilannut.

Kuulusteltavan aikana ei varsinaisia pelastusveneharjoituksia oltu pidetty, mutta vastasi näitä harjoituksia laivaveneen merenlasku. Kuitenkin oli varsinaisia pelastusveneitä aina silloin tällöin nostettu ylös alustoiltaan, jolloin oli voitu todeta, että niiden taljat ja muut laitteet olivat toimineet moitteettomasti.

Konemies Hjalmar Lundqvistin mainitsema sementtipaikasta

Kuulusteltava selitti lopuksi, ettei hän ollut voinut todeta mitään sellaista puutetta laivan kunnossa, joka olisi voinut olla syynä sen haksirikkoon.

Herkittään.

että ohjeisena palautetaan tänne lähetetyt asiakirjat.

Rikoskuulustelija Lennart Varski.

Lennart Varaki.

Kireollinen.

Helsingissä, poliisilaitoksen rikososastossa, kesäkuun 7 päivänä 1950.

Viran puolesta:

Apulaispäälikkö Eino Järvinen

Eino Järvinen.

NR 3753/V/LN Sp. 3432."

"Inga Kronolansmandistrikt.

Polisundersökningsprotokoll.

Ärende: Sjömannen Ake A. Järvinen, förhör angående S/S Karhu-
las förlisning.

Lördagen den 26 augusti 1950.

Torsdagen den 24 augusti 1950 anhöll per telefon hos Kronolänsmannen i Ingå, Sjöfartsinspektören för Helsingfors distrikt, om förhör av sjömannen Åke Herbert Järvinen, född den 9.5.1931 i Degerby, och bosatt i Ingå socken, i anledning av att nämnda Järvinen varit besättningsman på numera förliste S/S Karkula.

I anledning härav förrättade undertecknad, poliskonstapel Runar Rehn, polisförhör den 25 augusti 1950 i närvaro av poliskonstapel Mikael Salonen, varvid framkom följande:

Sjömannen Åke Herbert Järvinen uppgav sig vara född den 9 maj 1931 i Degerby, kyrkoskriven och bosatt i Ingå, Kusans by.

I saken hörd berättade Järvinen att han den 17. 6. 1949 i

Hangö påmönstrat på S/S Karhula såsom jungman, och som sådan tjänstgjort tills han den 27. 1. 1950 avmönstrat. Under denna tid hade besättningen på S/S Karhula icke fått någon som helst livräddningsutbildning. Livräddningsbåtarna, 2 till antalet, hade varit nymålade och i gott skick, och i dessa hade funnits vatten och proviant. Huru många och i vilket skick livbältena voro, kunde berättaren icke säga, emedan han aldrig granskat dessa eller ens sett i den låda i vilken de voro. Några cementboxar hade icke funnits i lastrummen, båten hade icke heller under ifrågavarande tid anläpt Aalborg. Under hela tiden berättaren varit påmönstrad, hade topptanken (trimtanken) på styrbordssidan varit läck. och därifrån hade vatten kraftigt droppat men icke runnit. Huruvida båten varit läck, kunde berättaren icke säga, men utan hans vetenskap kunde den ha haft små läkagen. Pumparna voro i skick. och vid några tillfällen i användning då bilarna länapumpats. Berättaren uppger att båten på grund av sin ålder icke var i gott skick, dock hade utsidan av båtens skrov varit bättre än dess inre sida.

Antecknas att den avhörda med sin namnteckning i konceptprotokollet intygar riktigheten av sin däri intagna, upplästa berättelse.

Ort och tid som ovan.

Poliskonstapel Runar Rehn
Runar Rehn"

"Turun poliisilaitos
Rikospoliisiosasto
N 862 (V-992/-50)

Poliisitutkintapöytäkirja

Asia: Veijo Armas Olavi Pulkkinen kuulustelu.

Perjantaina elokuun 25 päivänä 1950.

Keskiviikkona elokuun 23 päivänä 1950 saapui rikospoliisiosastoon Helsingin piirin Kerenkuluntarkastajan seuraavansisältöinen kirjelmä:

"Kerenkuluntarkastaja

Helsingin piiri

Vuorimiehenkatu 1

Puh. 34805

Helsinki, elokuun 21 p. 1950.

Poliisilaitos.

N 1045.

Asia: ha "Karhulan" tuhoutuminen.

Kuten tunnettua, tuhoutui Hollannin rannikolla 12/2- 1950 lo-

viisasta kotoisin oleva "Karkula"-niminen höyryalus, jolloin 11 henkeä hukkuu. Syyt tuhoutumiseen ovat edelleen selvittämättä. Pelastuneiden joukosta oli m.m. lämmittäjä Veijo Armas Olavi Pulkkinen, synt. 12/6-1919 Säämingissä ja kirjoilla Savonlinnassa. Merenkulkuhallituksen merimiesrekisterin mukaan palvelee hän nykyisin konemiehenä "Kenneth"-nimisessä suomalaisessa lastihöyryaluksessa, jonka laivan isännistön ilmoituksen mukaan tulisi ensi perjantaina elokuun 25 p:nä saapua Turkuun purkamaan.

Kunnioittaen pyydän täten virka-apuunne siten, että mainitsemiini konemies Pulkkinen, heti aluksen Turkuun saavuttua, valaistuksesta kuulusteltaisiin seuraavien asioiden johdosta:

- 1) opetettiinkö laivaväkeä pelastusveneidä käyttöösi eli pidettiinkö asetuksen määräämiä pelastusveneharjoituksia;
- 2) tiedettiinkö laivassa ollut jo aikaisemmin vuotoja ja käytettiinkö usein laivan konetyhjennyspumppuja;
- 3) esiintyikö lastiruumassa sementtipaikkoja vuodon ehkäisemiseksi, milloin niitä oli laitettu, kuinka monta, missä ne sijaitivat ja poistettiinkö ne telakalla Aalborgissa syksyllä 1949;
- 4) esiintyikö laivan kannessa vuoto trimmitankkien kohdalla ja vuotivatko nämä ruumaan;
- 5) mitenkä toimivat tuhoutumishetkellä ammutut hätkäraketit;
- 6) missä kunnossa olivat pelastusvenet, taljaköydet ja oliko pelastusveneidä varustus puutteellinen;
- 7) minkälaisia olivat pelastusvyöt, joita miehet tuhoutumishetkellä käyttivät ja oliko niitä riittävästi;
- 8) pidettiinkö ennen tuhoutumista laivaneuvottelu, jossa miehistö oli ollut läsnä.

Poliisitutkintapöytäkirjan pyydän kohteliaimmin lähettämään allekirjoittaneelle.

Merenkuluntarkastaja A. H. Sainio
(Leima) A. H. Sainio."

Edelläolevan johdosta suoritti allekirjoittanut s/s Kennethissä 25. 8. 1950 konstaapeli Aaro Luoman saapuvilla ollessa poliisikuulustelun, jolloin ilmeni seuraavaa:

Konemies Veijo Armas Olavi Pulkkinen, joka ilmoitti syntyneensä kesäkuun 12 päivänä 1919 Säämingissä, olevansa kirjoissa Savonlinnan kaupungin seurakunnassa ja asuvansa Savonlinnan kaupungissa Linnanrakentajankatu 5:ssä (puh. 2860), mutta palvelevansa nyt s/s Kenneth'issä, kertoi, että hän oli s/s Karkulassa lämmittäjänä sen tuhoutuessa Hollannin rannikolla helmikuun 12 päivänä

1950.

Kertoja selitti, että laivavälille oli opetettu pelastusveneid^{en} käyttöä sekä näytetty paikat, missä pelastusvyöt sijaitsivat. Sesiijaan ei mitään pelastusveneharjoituksia laivalla oltu pidetty. Myöskään ei pelastusveneissä oltu määrätty kellekään omaa paikkaa.

Kertoja ei tiennyt, olisiko laivassa ollut aikaisemmin vuotoja. Konetyhjennyspumppuja ei kertojan tietämän mukaan oltu käytetty. Kertoja oli ollut laivan viimeisellä matkalla Hangosta tuhoutumispaikkaan asti pumppumiehenä, eikä siinä aikana oltu käytetty konetyhjennyspumppuja ainakaan kertojan vartivuorolla.

Kertoja kielsi tietävänsä, olisiko laivan lastiruumassa ollut sementtipaikkoja.

Myöskään ei kertojan tiedossa ole, esiintyikö laivan kannessa vuoto trimmitankkien kohdalla.

Kertoja selitti, että hän oli nähnyt laivan perämiehen ampuvan noin kello 7.15 aikaan hätäraketteja ja olivat ne tällöin toimineet hyvin. Mitä oli jo aikaisemmin pitkin yötä ammuttu, mutta kertoja oli silloin ollut konehuoneessa.

Pelastusvene, missä kertoja oli ollut, oli hyvässä kunnossa, koska se oli kannattanut kovassa merenkäynnissä 18 miestä. Taljakäysien kuntoa ei kertoja tiennyt, mutta arveli hän niiden olleen kunnossa. Kertoja ei ollut todennut pelastusveneid^{en} varusteissa mitään puutteellisuuksia. Kertoja selitti edelleen, että laivalta ei oltu saatu laskettua vesille kuin yksi pelastusvene ja pieni työvene, mikä jälkimmäinen oli heti täyttynyt vedellä ja uponnut. Toista laivan pelastusveneistä ei oltu saatu laskettua vesille laivan suuren kallistumisen vuoksi.

Pelastusvyöt olivat olleet tavallista mallia ja olivat ne olleet kohtalaisessa kunnossa. Kertojan tietämän mukaan piti pelastusvyöitä olla riittämiin ja olivat ne jo silloin jaetut kaikille, kun kertoja oli tullut konehuoneesta kannelle.

Mitään laivaneuvotteelua ei kertojan tietämän mukaan oltu laivalla pidetty ennen laivan tuhoutumista.

Kertojan selityksen mukaan oli suuri mieshukka johtunut kylmyydestä ja kovasta merenkäynnistä suuren hylkytavaramäärän joukossa.

Merkittiin,

että kuulustellulle luettiin hänen kertomuksensa, jonka hän vahvisti allekirjoittamalla pöytäkirjan luonnoksen, samoin kuin läsnäollut todistajakin.

Paikka ja aika kuin alussa.

Vakuudeksi:

Vanh. konstaapeli Veikko Louhikko
Veikko Louhikko"