

Tapaus sellaisenaan antoi aiheen jälkitutkimuksille. Tutkimusteni ja oheistamieni kuulustelupöytäkirjojen nojalla esitän kunnioittaan seuraavaa:

Aluksen syvyys: Olen tarkistanut luotsauslaskuun merkityn, päällikön nimikirjoituksellaan vahvistaman syvyyksen merenkulkuhallituksen arkistossa säilytettävästä luotsauslaskun alkuperäiskappaleesta ja todennut tiedot yhtäpitäviksi Loviisan raastuvanoikeudessa 1/3 1950 pidetyssä merikuulustelutilaisuudessa esitettyyn jäljennökseen merkittyjen tietojen kanssa.

Näin ollen on aluksen lähtösyvyys ollut keulassa 18'6" ja perässä 19'2" joita vastaava keskiyvyys 18'10" eli 5,74 m. Tämän perusteella näyttää, että alus on ollut melkoisesti yllälastattu, koska aluksen omistajan (Finska Fiskeri Ab, A. Åkerlund) 6/9 -1918 annetun asetuksen nojalla 28/2 -1950 merenkulkuhallitukselle ilmoittama lastihöyryalus Karhulan suurin syvyys täydessä lastissa on 5,46 metriä.

Eroa tämän ja lähtösyvyyksen välillä on siis 0,28 metriä eli 11". Merentutkimuslaitokselta saatujen tietojen nojalla on voitu määritellä, että höyryalus Karhula Hangon sataman meriveden vähäisestä suolapitoisuudesta johtuen on saatu lastata 3" yli talvilastiviivan, joten tässä vaiheessa näyttää siltä, että alus Hangosta lähtiessä on ollut 8" liian syvällä.

Laivanomistajalta saadun tiedon mukaan on aluksen syvyys sen saavuttua Holtensau'han ollut perässä 18'8" eli 5,7 metriä. Tämä on ymmärrettävää, koska alus ensin on Itämerellä kohonnut noin 3" suolaistemman veden ansiosta ja toisen 3" hiilen- ja vedenkulutuksen vaikutuksesta. Koska eroa keula- ja peräsyvyyksen välillä on lähtösatamassa ollut 8", voidaan siitä pitää kiinni edelleen, joten syvyys Holtensauksessa on ollut

peräsyvyys	18'8"	=	5,69 metriä
keulasyvyys	18'0"	=	5,48 "
keskiyvyys	18'4"	=	5,58 "

Rendsburgissa on alukseen otettu 145 tonnia polttohiiliä, ja koska vesi siellä on suolattomampaa kuin Holtensauksessa, on alus hiilenottopaikalle saavuttuaan saattanut olla jonkin verran syvemmällä kuin Holtensauksessa, mutta koska ei nimellä ole siitä tarkkoja tietoja eikä ole kysymys monesta tuumasta, niin en ole sitä tässä ottanut lukuun.

Päällikön merikuulustelutilaisuudessa Loviisassa antaman ilmoituksen mukaan tarvitsi Karhula 24,5 tonnia jokaista syvyyksen

tuumaa kohden lastiviivan tienoilla, joten aluksen syväys hiilenoton jälkeen on ollut lähes 6" eli tarkalleen 0,15 metriä suurempi kuin Holtenaussa, koska siis keskiyväys Holtenaussa oli
18'4" = 5,58 metriä, on se Rendsburgista lähdettäessä ollut 6" = 0,15 metriä suurempi,
eli siis 18'10" = 5,73 metriä.

Matka Rendsburgista merelle on kestänyt noin vuorokauden, jona aikana alus on hiilenkulutuksen ja meriveden suolapitoisuuden ansiosta kohonnut noin 4" eli 0,10 metriä. Pohjanmerelle saavuttaessa on Karhulan syväys siis ollut 18'6" eli 5,63 metriä, mikä merkitsee sitä, että alus on ollut 6,5" eli 0,17 metriä liian syvällä.

Merilain 230 §:ssä ja kauppa-aluksista 17/4-1924 annetun asetuksen 75 §:ssä on säädetty tällaisesta asiasta rangaistus.

Sementtipaikat: Sellainten olemassaolo vaikuttaa hyvin kyseenalaiselta, sillä kuulustelupöytäkirjojen mukaan joku on nähnyt sellaisen joskus keularaumassa, joku taas peräruumassa. Missään tapauksessa ei niitä nähtä olleen sellaista määrää, että alus sen perusteella voitaisiin määritellä huonokuntoisemmaksi kuin jokin muu samanlainen alus.

Trimmaustankit: Seitsemän todistajan lausuntojen mukaan ovat keulatoptankit ainakin oikealla puolella vuotaneet lastiruumaan. Tällä seikalla ei kuitenkaan tarvitse olla syy-yhteyttä aluksen tuhoon muussa tapauksessa kuin siinä, että myös kannessa on ollut vuoto. Kannessa esiintyneestä vuodosta on todistanut ainoastaan matruusi Paavo Johannes Teikari.

Pelastusveneharjoitukset: Kaikki todistajat ovat olleet yksimielisiä siinä, ettei säädettyjä pelastusveneharjoituksia ole pidetty, joten päällikkö on syyllistynyt kauppa-aluksista 17/4-1924 annetun asetuksen 40 §:n vastaiseen menettelyyn, josta on säädetty rangaistus saman asetuksen 75 §:ssä. Aluksen tuhoutumiseen ei tämä seikka tietenkään ole vaikuttanut, mutta pelastusveneen käsittely hädän hetkellä ja veteen joutuneiden ihmisten pelastaminen saattaa harjaantuneelta venemiehistältä sujua paremmin kuin harjaantumattomalta.

Pelastusveneidän varustus: Neljä todistajan on kertonut, ettei pelastusveneissä ollut raketteja eikä valosoihtuja. Voimassa olevien määräysten mukaan tulee tällaisen aluksen pelastusveneessä olla muun muassa itsezyttyviä punaisia merkkitalia ja vedenpitävä tulitikkulaatikko. Ellei näitä sieltä tarvittaessa ole löy-

detty, ei sen välttämättä tarvitse olla todisteena siitä, etteikö sellaisia olisi siellä ollut, koska ne tavallisesti on sijoitettu erityiseen kääriin vesitiiviin muonakätiliön tai myräkylähdyn sisälle. Mutta jos voidaan todistaa, ettei niitä todellakaan veneessä ollut, on tietenkin kysymyksessä määrysten vastainen ja siis rangaistava menettely. Kuulusteltava Karell'in iloituksen mukaan joka oli palvellut aluksensa ennen tuhoutumista, olivat pelastusveneidän varusteet asianmukaiset, joten m.m. valosoihtuja ja tulitikkurasiakin oli niissä hänen aikanaan ollut.

Hätkäketit: Neljän todistajan mielestä ovat hätkäketit toimineet huonosti, kun taas kolmen muun käsityksen mukaan ne ovat toimineet hyvin. Tämän johdosta on vaikeasta mennä päättämään mitään varmaa. Erään todistajan lausunnon mukaan niitä on säilytetty aluksessa kuivassa ja hyvässä paikassa, joten ei siinä ole vikaa, mutta vanhojahan niissä on saattanut olla. Kauppa-aluksista annetun asetuksen 38 §:n mukaan pyroteknilliset signaalit aina kahden vuoden kuluttua uusittava. Ellei näin ole tehty, on menetelty asetuksen vastaisesti.

Pelastusvyöt: Niitä koskevat lausunnot ovat myös toisistaan erillisiä. Useimpien lausuntojen mukaan ovat pelastusvyöt olleet kunossa ja on niitä ollut riittävästi, mutta kahden henkilön vyön on kerrottu katkenneen ja kolmannen kiinnityslaitteiden joutuneen epäkuntoon. Käyttää siltä, että aluksessa on säilytetty vanhoja, jo hyljättyjä vyöitä, jota ei missään tapauksessa pitäisi tehdä, ja jotka nyt kiireessä ovat joutuneet käyttöön. Niinpä Loviisassa 20/11-1948 toimitetussa merikelpoisuudenkatsastuksessa sikäläinen katsastusmies Åke Blomberg oli hyljännyt 10 kpl. aluksen vanhoja pelastusvyöitä, joiden tilalle hän oli määrännyt hankittavaksi uudet. Allekirjoittanut saatuaan katsastajan kirjoittaman katsastuspäiväkirjajäljennöksen huomautti aluksen isännistölle kirjallisesti 27/11-1948 (KD E 916) katsastajan muistutuksesta sekä oliko isännistöllä tietoa siitä mihin toimenpiteisiin aluksen päällikkösen johdosta oli ryhtynyt. Tämän johdosta minulle lähettämässään vastauskirjeessä aluksen isännistö (Ab. R. Nordström & Co Oy, A. Åkerlund) 1/12-1948 mainitsee että ha Karhulan 10 kpl hyljättyjä pelastusvyöitä on uusittu Valkomissa 21.11.48. Mikä oli hyljättyjen pelastusvyöiden kohtalo, hävitettiin ne tai säilytettiin ne edelleenkin laivassa, siitä on ole tullut tietoiseksi. Käsitteeksi kuitenkin on, että niitä edelleenkin laivassa säilytettiin, ja että ne joutuivat käyttöön kohtalokkaalla hetkellä.

Pelastusvenneiden taljaköydet: Aikaisemmin mainitun matruusi Teikarin kertoman mukaan taljaköydet eivät kulkeneet väkipyörrien läpi, joten väkipyöräplokki ovat nähtävästi olleet liian ahtaat, tai, mikä on luultavampaa, on käytetty liian paksua köyttä, joka kestäessään on paisunut edellä mainituin seurauksin. Parin muun todistajan mielestä ovat sanotut laitteet olleet kunnossa.

Laivaneuvottelu: Sellaista ei ole pidetty merilain 185 §:n edellyttämällä tavalla, joten päällikön on selvitettävä sen syy.

Edellä olevan nojalla, sekä viittaamalla lokakuun 26 päivänä 1925 annetun, merenkulkuhallintoa koskevan asetuksen 23 §:n 3 kohtaan, jonka mukaan merenkulikutarkastajan tulee syytteeseen ilmoittaa merenkulkua koskevien asetusten rikkojat, että Te Herra Kaupunginviikaali haastaisitte mainitun lastihöyryalus Karhulan päällikkönä toimineen merikapteeni Hugo David Grönstrand'in Loviisan raastuvanoikeuteen vastaamaan siitä, että

1) alus merilain 43 §:n ja kauppa-aluksista 17/4-1924 annetun asetuksen 51 §:n vastaisesti on ollut lastattu syvempään kuin sen lastimerkki on sallinut;

2) aluksessa ei ole pidetty kauppa-aluksista 17/4-1924 annetun asetuksen 40 §:n edellyttämiä pelastusveneharjoituksia;

3) on ryhdytty haveritoimeen pitämättä merilain 185 §:n edellyttämää laivaneuvottelua; ja

4) osa pelastusvälineistä on ollut käyttökelvottomassa kunnossa.

Lisäksi pidän tarpeellisena, että oikeuden edessä kosketellaan vielä kysymystä pelastusveneen vesillelaskusta, joka on suoritettu niin sattumanvaraisesti, että vene on päässyt karkaamaan, kysymystä päällikön poistumisesta aluksesta häädän hetkellä ensimmäisten pelastuneiden joukossa sekä eikä laiva-asiakirjoja, kuten päiväkirjaa ollut tilaisuus pelastaa.

Merikapteeni Hugo David Grönstrand on syntynyt 17/7-1909 Pernajassa ja kirjoilla Loviisassa. Rykyisin hän lienee päällikkönä höyryaluksessa "Brita", jonka omistaa Suomen Kalastus Oy Loviisasta ja jolta saataneen tarkemmat tiedot kapteeni Grönstrandin nykyisestä oleskelupaikasta.

Lisäksi seuraa 16 kpl. kuulustelupöytäkirjoja joihin sisältyy 19 eri henkilön kuulustelut.

Merenkulikutarkastaja A.H. Sainio.

A.H. Sainio.

(Merenkululaitoksen sinetti)"