

Utdrag ur rådstuvurättens i Lovisa
stad protokoll, fört vid sammanträde
i rådhuset den 1 mars 1950.

§: 37.

Befälhavaren på i Lovisa stads skeppregister inskrivna last-
ångfartyget "Karhula", sjökapten Hugo David Grönstrand hade till
rådstuvurätten anmält om att förenämnda fartyg, som tillhörde i den-
na Lovisa stad hemmahörande O/Y Suomen Kalastus - Finska Fiskeri A/B
benämnda aktiebolag, söndagen den 12 februari 1950 på Nordsjön utan-
för holländska kusten sjunkit till följd av okänd läcka, varvid 10
man av fartygets besättning samt en blindpassagerare omkommit genom
drunkning. Befälhavaren hade inför Finska Konsulatet i Amsterdam den
13 februari 1950 avgivit sjöförklaring, men i anseende till olyckans
omfattning anhållit att inför denna rådstuvurätt avgiva kompletterande
utredning angående förenämnda fartygs undergång.

På grund härav hade rådstuvurättens ordförande utsatt tiden
för sjöförklaringens avgivande till denna rättegångsdag klockan 11
och därtill kallat sakkunniga i sjörättsärenden vid rådstuvurätten
i Lovisa sjökaptenerna Åke Danska och Elis Valfrid Elo, som infunnit
sig i rätten.

Då parterna nu uppropades tillstädeskommo befälhavaren på s/s
Karhula sjökapten Hugo David Grönstrand, första styrmannen Sven Vi-
king Enderiksson, andra maskinmästaren Eino Jouko Ihalainen, lätt-
matrosen Birger Magnus Nyroos och eldaren Kurt Ingmar Maastovaara
ävensom fartygsägaren O/Y Suomen Kalastus - Finska Fiskeri A/B och
bifraktaren A/B R. Nordström & c:o O/Y benämnda bolag genom verkstäl-
lande direktören, överstelöjtnant Ragnar Nordström och styrelsemed-
lemmen konsul Arne Åkerlund, åtföljd av vicehäradshövdingen, advoka-
ten Arvo Lindh såsom rättegångsbiträde. Därjämte tillstädeskommo
Finska Sjöförsäkrings Aktiebolaget genom skriftligen befullmäktigat

ombud juriskandidaten Jarl Hirn samt sjöfartsstyrelsen genom sjöfartsinspektören Arvo Gabriel Karjalainen. Ombudet Hirns fullmakt upplästes och avskrevs här sålydande:

" Rättegångsfullmakt in blanco

Helsingfors, den 28 februari 1950.

Finska Sjöförsäkrings Aktiebolaget

Sten Krause.

Bevittna:

Anita Alm. Kerstin Estlander."

Rättegångsbiträdet Lindh meddelade, att rederiet till detta sammanträde även låtit kalla de anhöriga till de omkomna besättningsmännen och att följande anhöriga hade hörsammat kallelsen, nämligen fru Ingeborg Lindström, från Munknäs i Helsingfors stad, fru Elin Henriksson, från Mellungsby by av Helsingfors stad, samt fru Tuulik-ki Salokangas, från Rajamäki bosättningsområde i Nurmijärvi socken, vilka på upprop kommo tillstades i rätten. Ytterligare anmälde sig stadsfiskalen i Lovisa Carl Gustaf Elmgren i egenskap av allmän åklagare.

Rättegångsbiträdet Lindh ingav till rätten följande skrift, som upplästes och avskrevs sålydande:

"Till Rådstuvurätten i Lovisa stad.

Sedan vårt bolag tillhöriga ångfartyget Karhula enligt vidfogade inför Finlands konsulat i Amsterdam den 13 februari 1950 av befälhavaren, sjökapten Hugo Grönstrand avgivna sjöförklaring föregående dag kl. 7-8 efter passerandet av Texels fyrskopp norrom holländska kusten i Nordsjön sjunkit i följd av läcka, uppkommen av härtills okänd orsak och härvid genom drunkning omkommit tio man av fartygets besättning samt en s.k. blindpassagerare, anhålla vi vördsamt jämlikt § 257 i Sjölagen om anordnandet av sjöförhör och undersökning i saken för sjöolyckans klarläggande. Samtidigt som vi bifoga förteck-

ning över fartygets besättning, få vi anmäla att nedannämnda personer omkommit vid fartygets undergång:

- 1) II styrman Rolf Gustaf Lindström, Helsingfors,
- 2) telegrafisten Erkki Salokangas, Rajamäki,
- 3) maskinchefen Gustaf Henrik Henriksson, Pernå, Mellungsby,
- 4) I maskinmästaren Aaro Salomaa, Björneborg,
- 5) timmerman Oskari Terkki, Lovisa stad,
- 6) lättmatrosen Gösta Hollsten, Vestanfjärd,
- 7) lättmatrosen Elis Kalevi Pusenius, Raumo,
- 8) jungmannen Anssi Emil J. Janatuinen, Suonenjoki,
- 9) eldaren Eino Kalervo Laine, Wasa,
- 10) trimmaren Erkki Leo Lehtonen, Kotka, Ävensom
blindpassageraren Kauko Miettinen, från okänd hemort i Finland.

Tillika emotse vi att Rådstuvurätten för de förolyckades del ville anordna behörig dödsundersökning.

Lovisa, den 1 mars 1950.

Oy Suomen Kalastus - Finska Fiskeri Ab,

Aktiebolag, med hemort i denna Lovisa stad.

Genom:

Arvo Lindh

Advokat, vicehäradshövding, Lovisa. MFA."

Rättegångsbiträdet Lindh ingav till rätten utdrag ur skeppsregistret för s/s Karhula, ur vilket här antecknades följande:

N:o 443. Fartygsregister för Lovisa registerområde.

s/s Karhula, igenkänningsbokstäver: O H G X. Klinkbyggt lastfartyg av stål, 1909, Flensburg. Hemort: Lovisa. Ägare: Suomen Kalastus O/Y - Finska Fiskeri A/B. Användning: fraktfart. Senast har 25/3 1948 utgivits nytt nationalitetscertifikat. Fartyget är in-tecknat för sammanlagt tjugofem millioner (25.000.000) mark jämte

ränta. Tekniska data: uppmätt 23 december 1947 enligt regel I.
Längd 90,66 meter, bredd: 12,96 meter, höjd: 5,85 meter. Brutto-
dräktighet: 6.266,50 m³ eller 2214,31 registerton. Nettodräktighet:
3552,11 m³ eller 1255,16 registerton. Reklassificerad År 1947 i
Germanischer Lloyd. Maskinens art: trippel, 1280 indikerade häst-
krafter.

Befälhavaren Grönstrand ingav härpå till rätten officiellt be-
styrkt avskrift av den av honom inför finska konsulatet i Amster-
dam den 13 februari 1950 avgivna sjöförklaringen, vilken med där-
till hörande protokoll, förteckning över räddade och manskapsför-
teckning upplästes och här avskrevs sålydande:

" Sjöförklaring.

Från sista anteckningen i skeppsjournalen kommer jag följande
ihåg:

S.S.Karhula av Lovisa avgick från Hangö den 5 februari 1950
kl. 8.30 till Port St.Louis du Rhone, lastat med 3000 ton våt pap-
permassa, 452-453 ton på däck. Luckorna voro skallkade med tre-
dubbla pressenningar, samt däcklasten täckt och surrad.

Fartyget var till alla delar i sjövärdigt skick, med full be-
sättning utom en eldare, som lämnat sig efter fartyget. Djup F.
18'3" - A.18'9".-

Fartyget utassisterades av isbrytaren Tarmo till öppet vatten.
Resan förlöpte utan att något anmärkningsvärt inträffade och den
9/2 anlöptes Holtenau, där en eldare sattes i land på sjukhus. Två
tyskar mönstrades ombord. Fartyget bunkrade i Rensburg och avgick
kl.22.30. - Vädret var vackert ända till passerandet av Borkum, då
vinden friskade i från WSW, cirka 6-7 beaufort.

Den 11/2 kl.18.30 passerades Texel fisk.

Den 12/2 kl.1.30 märkte vakthavande styrman, att fartyget bör-
jade få slagsida till Bb. - B.b bilge pejlades och det märktes,

att vatten stigit i bilgen. - Order gavs om länsning av bilgen, vilket vidtogs omedelbart. Trots länsandet ökades slagsidan och vid följande pejling hade vattnet ytterligare stigit och fartygets slagsida tilltog.

Fartygets position var då Texel fisk. N 60° 0 distans 12 sjömil. Vinden var frisk från WNW, N:o 2 stb. tank fylldes, men då inte detta invercade på stabiliteten utan fartygets slagsida tilltog ytterligare, kallades frivakten ut och däcklastsurrningarna kapades. Däcklasten spolades omedelbart överbord. Därefter gavs order om att stb. topptankar skulle fyllas, vilket även skedde. Bb. N:o 3 tank vilken innehöll friskvatten länsades även. Trots detta tilltog fartygets slagsida allt mera. Då det konstaterades att fartyget inte kunde stabiliseras i sjön sattes kurs mot Ymuiden för att anlöpa nödhamn.

Då läget började anses kritiskt utsändes nödsignaler telegrafiskt omkring kl. 6,00 och livbåtarna gjordes klara. Även nödsignaler med morselampa gavs samt nödraketer avsköts.

Omkring kl. 7,00 då slagsidan var omkring 40 grader stoppades maskinen och bägge ankaren staks ut. Alla ventiler i maskinen stängdes och folket kallades på däck. Order gavs sedan att alla skulle sätta livbälten på, vilket även skedde.

Pressenningarna på tvåans lucka hade nu slitits sönder och vattnet började tränga in i luckan. - Order gavs att livbåtarna skulle bemannas, men stb. livbåt kunde inte svängas ^{ut/} på grund av den stora slagsidan. Bb. livbåt sjösattes men på grund av den höga sjön slogs båten från sidan och endast fyra man kom i båten, nämligen Kurt Maastovaara, Karl Sjölund, Birger Nyroos samt Olof Vuori.

Efterhand hoppade en del av folket över sidan och upphalades i livbåten. Själv halkade undertecknad och hamnade i vattnet samt halades upp av manskapet i båten, men på grund av den höga sjön

samt lasten som flöt kring fartyget kom livbåten allt längre bort, och manskapet orkade inte ro mot den starka stormen.

Ytterligare försöktes av de ombordvarande under styrmans ledning att sätta fartygets arbetsbåt i sjön vilken var på stb. sidan, men den vattenfylldes vid sjöskottningen. Fartygets förskepp var nu helt under vattnet och de ombordvarande hade dragit sig till akterpopen vilken ännu var över vattnet. Fartyget började nu helt sjunka varför de ombordvarande, 14 man, hoppade i vattnet och försökte simmande rädda sig. Av dessa lyckades, första styrman, tredje styrman, andra maskinmästaren och donkeyman simmande nå navigationshyttaket, vilket drev löst bland vrakspillrorna, och höllo sig fast vid detta tills de blevo upptagna av livbåten. - 16 man av besättningen plus två fripassagerare som enligt deras utsago ~~skulle ha kommit~~ kommit ombord i Hangö befunno sig nu i livbåten. Enligt deras utsago skulle en tredje befunnit sig ombord till namnet Kauko Miettinen vilken antagligen omkommit.

Livbåten försökte trots stormen hålla sig på platsen, men på grund av vrakgodset och lasten som ~~var~~ flöt omkring kunde ingenting upptäckas av de omkomna.

Kl. 9.30 anlände livräddningsbåten från den Helder vilken tog ombord manskapet från Karhulas livbåt. - Livbåten från den Helder körde omkring olycksplatsen cirka två timmar, men kunde ingenting upptäcka. Även en engelsk ångare körde omkring på olycksplatsen, men hade antagligtvis ingenting upptäckt eftersom den lämnade platsen utan att rapportera någonting. - Tack vare livräddningsbåten från den Helder, vilken visade stor skicklighet, kommo vi överlevande lyckligt i land. - Genom förhållanden som ovan relaterats kunde skeppsjournalen ej heller övriga papper från fartyget räddas. - På grund av ovanstående har jag själv samt min besättning utfört allt som stått till makt för att rädda fartyget och de ombordvarande.

Uppgjord å Finlands Konsulat i Amsterdam, den 13 februari 1950

Hugo David Grönstrand befälhavare å S.S. "Karhula":

H. Grönstrand

Lösen: Hl.Fl. 16.-

Avskriftens riktighet bestyrker å Finlands Konsulat i Amsterdam, den 21 februari 1950:

G. Key Jzn.Konsul:

(oläsligt namn)

(Finlands konsulates i Amsterdam sigill)"

" Protokoll.

Protokoll fört vid förhöret av den kvarlevande besättningen från S.S. "Karhula", vilket å Finlands Konsulat i Amsterdam skedde den 13 februari 1950 med anledning av S.S. "Karhula"s förlysning utanför holländska kusten den 12 februari 1950.

Närvarande voro utom besättningen som sakkunniga Legationssekreteraren Magister Tauno Sutinen från Finlands Beskickning i Den Haag och Vice-konsul Robert Key från Finlands Konsulat i Amsterdam.

1.- Kapten Grönstrands sjöförklaring av den 13 februari 1950, vilken bifogas, upplästes muntligen av finska Konsuln framför den sammankallade besättningen, av vilken en förteckning närslutes.

För att erhålla största säkerhet att också de få finskspråkiga bland besättningen skulle kunna övertyga sig om sjöförklararens innehåll, lästes denna muntligen på finska av Legationssekreteraren Tauno Sutinen.

2.-Efter läsningen av kapten Grönstrands sjöförklaring erinrades de till upplysning inkallade personerna om, att vid sina berättelsers avgivande noga hålla sig till sanningen, så att de kunde bekräfta berättelserna med ed, där så komme att påfordras.

3.- Sedan frågades var och en av besättningen om han hade nå-

gonting att anföras, ändra eller tillägga till den förelästa sjöförklaringen.

Alla närvarande besättningsmän avgåvo sedan ett nekande svar och förklarade att sjöförklaringen var fullständigt i överensstämmelse med händelseförloppet.

4.- Sedan de biträdande sakkunniga på tillfrågan, förklarat sig änågon/vidare utredning utöver den sålunda vunna icke stå att erhålla, avslutades förrättningen.

Ort och tid som ovan.

G. Key Jzn. - Konsul:

(oläsligt namn)

(Finlands konsulats i Amsterdam sigill)

Som vittnen:

Tauno Sptinen Robert Key."

" Manskapsförteckning över S.S. "Karhula"s besättning, vilken var närvarande vid föreläsningen av Kapten Grönstrands sjöförklaring av den 13 februari 1950.

1.- Kapten	Hugo, David Grönstrand.
2.- I Styrman	Sven, Viking Henriksson.
3.- III Styrman	Esko Pohjannoro.
4.- II Maskinmästare	Eino Ihalainen
5.- Steward	Nils Wermundsen. (Norrman)
6.- Kock	Nils Rööberg.
7.- Donkeyman	Veijo, Armas, Olavi Pulkainen.
8.- Trimmare	Väinö Pursiainen.
9.- Eldare	Kurt Maastovaara.
10.- Eldare	Hans Conrad. (Tysk.)
11.- Eldare	Max Seeger. (Tysk.)
12.- Matros	Paavo, Johannes Teikari.
13.- Lättmatros	Karl-Gustav Sjölund.

- 14.-Lättmatros Elis Forss.
 15.-Lättmatros Birger, Magnus Nyroos.
 16.-Jungman Olof Vuori."

" Manskapsförteckning för s/s Karhula 12.2.1950.

Anställning	Namn	Födelseort	-tid	Hemort	Na
1 Befälhavare	Grönstrand, Hugo David	Pernå	17.7.09.	Lovisa	fir
2 I styrman	Henriksson, Sven Viking	"	7.8.-17.	"	"
3 II "	Lindström, Rolf Gustaf	Åbo	28.8-08	H:fors	"
4 III "	Pohjannoro, Esko Ilmari	Helsingfors	18.12-20	Hangö	"
5 Telegrafist	Salokangas, Erkki	"	31.5-18.	Rajamäki	"
6 Maskinchef	Henriksson, Gustav Henrik	Pernå	26.10-07	Mellungsby	"
7 I mästare	Salomaa, Aaro	Pori	10.10-04	Pori	"
8 II "	Ihalainen, Aino Jouko	Viborg	19.11-18	Kotka, Sunila	"
9 Timmerman	Terkki, Oskari	Tytärsaari	17.12-06	Lovisa	"
10 Matros	Teikari, Paavo Johannes	EMäkkijärvi	5.7-24	Hamina	"
11 Lättmatros	Sjölund, Karl	Snappertuna	6.11-22	Ekenäs	"
12 "	Hollsten, Gösta	Vestanfjärd	20.6.19	Vestanfjärd	"
13 "	Pusenius, Elis Kalevi	Viborg	27.4-31	Rauma	"
14 "	Nyroos, Birger Magnus	Velkua	24.11.30	Velkua	"
15 Jungman	Vuori, Olof Ansio	Hangö	3.1.32.	Hangö	"
16 "	Janatuinen, Anssi mil	Suonenjoki	1933	Suonenjoki	"

17	Donkeyman	Pulkkinen, Veijo Armas	Sääminki	12.6.19	Savonlinna	finsk
18	Oldare	Laine, Eino Kalervo	Värrå	17.3.24	Wasa	"
19	"	Maastovaara, Kurt	Pargas	8.1.29	Åbo	"
		Ingmar				
20	"	Seeger, Max	Tyskland		Tyskland	tysk
21	"	Conradt, Hans	"		"	"
22	Trimmare	Pursiainen; Väinö	Inkilä	25.2.28	Punkasalmi	finsk
		Johannes				
23	"	Lehtonen, Erkki Leo	Kotka	16.6.27	Kotka	"
24	Stuert	Vermundsen, Nils Sören	Helsingfors	6.6.12	Lillpellinge	"
25	Kock	Röberg, Nils Erik	Ekenäs	6.12.27	Ekenäs	"
26	Mässgosse	Forss, Elis	Kimito	27.5.29	Dragsfjärd	"

Skeppamäklaren och redaren, överstelöjtnant Ragnar Nordström anhöll, att, innan själva sjöförhöret inleddes, få yttra sig om rederiets åtgärder angående s/s Karhula, varvid han anförde följande:

" April 1941 köpte jag samtliga aktier i Mare AB, som ägde Ångaren Myllykoski, Karhula och Ingerois. Säljare voro bergsrådet Kramer, sjöfartsrådet Kramer, bergsrådet Retting, direktör Eriksson och kapten Olson's sterbhus. Efter övertagandet, och då vi hunnit undersöka båterna, funno vi att Karhula var sämst skött av de tre. Under kriget fingo vi icke reparera båterna som vi ville på grund av materialbrist, men 1943-44 hade vi möjlighet att på Karhula göra en genomgående grundlig reparation, som kostade efter dåvarande mark emellan 6-7 miljoner, d.v.s. motsvarande nuvarande reparationsvärde ca. 35-40 miljoner mark.

1947 klassades båten, och påsattes ytterligare 16 miljoner mark. Självt såg jag icke s.s. "Karhula" före år 1947 i april. Från år 1941 vid inköpet till slutet av oktober var jag ^{e/}engagerad i statens uppdrag, sedan insjuknade jag och var sedan av ^{på/}affärer-na till år 1944, då jag från Ainola i Lappland blev evakuerad till

Sverige, kom hem påsken 1945, och var hela sommaren 1945 på Ainola, då jag återigen var tvungen att fara till Sverige, och fick stanna där ända till dec. 1948. Mina båtar gingo just icke alls på Sverige, men i april 1947 lossade s.s. "Karhula" i Halmstad. Jag reste dit och hade med mig ombord 2 svenska skeppare, far och son, vilka vardera uttryckte sin förtjusning över Karhula. De ansågo båda att Karhula var en stark och bra båt. Också befälhavaren, kapten Yrjölä, var av samma åsikt, och berättade han vilka påfrestningar båten genomgått under Rysslandstrafiken. Det, som kapten Yrjölä ville få utfört i klassen var speciellt vingtankarna. Jag följde med båten från Halmstad till Göteborg. Vi gingo 7 båtar med isbrytar-konvoj och hade duktigt med drivis, som med rådande vind fördes från Jyllands ostkust mot svenska västkusten. Isbrytaren gick in till Varberg, och då uppmanade jag kaptenen att forcera isen på egen hand, varför vi lämnade de andra båtarna och lyckades på egen hand taga oss in till Vinga, lotsplatsen vid Göteborgs fjords mynning. Innanför Vinga var ett packisbälte och därifrån fast is till Göteborg. Jag uppmanade kapten Y. att forcera packisbältet, och gjorde vi ansats på ansats tills vi sluppo igenom. Ibland sluppo vi framåt en båtlängd, ibland en till två, och en svag ångare hade nog känt av dessa påfrestningar, isynnerhet som den därtill var ballastad.

Följande gång jag såg s.s. "Karhula" var april 1949 i Köpen-^{1/}hamn. Båten kom med koks från engelska västkusten till Köpenhamn, och då jag råkade vara där vid ankomsten gick jag ombord på båten. Kapten Grönstrand berättade då, att han på Nordsjön varit utsatt för orkanartad storm, ett väder han icke ännu varit med om. Båten hade varit som i en kokande kittel av vatten. Vattnet flög över bryggan, och sikten var ingen alls. Enligt kapten G:s åsikt skulle en svagare båt än Karhula haft svårt att klara sig i detta väder.-

Vid hemkomsten från Sverige i december 1949 bekräftade också inspektionsavdelningen, vad de redan tidigare meddelat mig under Sverige-vistelsen, att s.s. "Karhula" var en stark och bra båt.

Vad själva olyckan beträffar ringde en tjänsteman från Helsingfors radiostation den 12 februari kl. 8.15 och meddelade att det hörts tråkigheter från sjön, och då han märkte att rederiet icke blivit underrättat om samma, ville han meddela att s.s. "Karhula" sändt SOS-signaler och var i sjönöd utanför holländska kusten. Jag tog då kontakt med Hangö-Tavastehus och Kotka radiostationer och bad dem hålla kontakt med Karhula, men s.s. "Karhula" svarade icke på anrop varför de voro i kontakt med Kiel- och Ems-Weser radiostationer. De meddelade även att de icke kunde stå i kontakt med Scheveringen radio, enär den avbrutit förbindelsen för att hålla kontakt med Karhula. Radiotelegrafist Jormakka på Kotka radiostation meddelade mig att jag kunde känna mig lugn, ty räddings- och bärningsbåtar hade begivit sig till fartyget. För att få närmare besked i saken lät jag taga ett brådskande samtal till Scheveringen, där de tyvärr endast kunde meddela, att förlisning inträffat, och att 10 av besättningen saknas medan 16 räddats. Först senare på dagen kommo vi i telefonkontakt med befälhavaren på s.s. "Karhula" till Vanhelden. - För övrigt vill jag påpeka att detta är det första totalhaveri, och det första där människoliv gått förlorade under fredstid under den tid av 23 år jag verkat som redare.

Med anledning av en artikel i Suomen Kuvalehti vill jag framföra några ord. För det första talas det om att Finland bara har gamla båtar. Det torde vara alla i detta land bekant vart alla nya båtar åren 1944-45 tagit vägen, och efter det har endast i undantagsfall valuta beviljats för inköp av nya fartyg, så att i landets flotta i detta nu torde finnas ca. 15 nya fartyg.

Vidare stod det om knarrande nitar. Jag vill framhålla att det

på nya båtar ofta finnes mera knarrande nitar än på gamla. Bl.a. kan jag nämna exempel på Thordens motorångare på Amerikatraden, att de, då båtarna voro nya, efter varje resa måste nita om ett antal nitar, då båtarna sviktade för mycket.

Vidare talas det om redarens börs, och vill jag framhålla, att båtarna icke äro försäkrade till sitt fulla värde. Försäkringsbolagen i landet äro i en gemensam pool och bestämma varje båts minimivärde, under vilket värde de icke mottaga någon försäkring, och på s.s. "Karhula" s minimivärde har jag i totalhaveri 30 % självrisk, på vanlig sjörisk 50 %, varför den så kallade redarens "börs" står bäst av att inga plyckor inträffa, varken grundstötningar, totalhaverier eller andra olyckor.

Jag har uttalad mig om att människoliv alltid är huvudsaken. Sjölvfallet får icke en besättning i otid övergiva ett fartyg. Kaptenen och besättningen likaså redaren bär gemensamt ansvaret gentemot försäkringsgivarna, men om en katastrof är oundviklig, då anser jag att människoliven äro huvudsaken, och bör allt göras för att rädda dem. Ty värden kan med arbete ersättas, men icke liv. Detta har varit min princip hittills, och kommer att vara samma allt framgent.

Till sist vill jag framhålla, att en av besättningen, efter ankomsten till Helsingfors, då jag råkade dem alla kl 9 på morgonen, å allas vägnar framförde till mig besättningens uppskattning av befälet, att alla gjort sin plikt och sitt bästa, varför de icke hade klagomål i detta hänseende. Deras enda önskan var att så fort som möjligt slippa ut på mina båtar, och gingo de till Sjömansunionen och anhöllo om undantag, så att de igen skulle få gå ut på mina fartyg och icke efter nummerföljt, när deras tur kom, som det är avtalat i kollektivavtalet. - Två äro allerede ute igen, och två komma ut denna vecka. "

Efter att detta blivit antecknat anmodades i rätten närvarande besättningsmännen utstå, medan kompletterande förhör förrätades med befälhavaren Grönstrand enligt följande:

Grönstrand, Hugo David, sjökapten, född den 17 juli 1909, bosatt i Lovisa stad, sade sig hava varit både styrman och befälhavare på Nordström-koncernens fartyg under en längre tid och senast från den 3 juni 1948 som befälhavare på s/s Karhula. Fartyget hade varit i fullt sjövärdigt skick, då detsamma den 5 februari 1950 avgått från Hangö hamn, lastat med 3000 ton våt pappersmassa, varav 452-453 ton lastats på däck på luckorna, jämt fördelat på för och akter. Lastens ägare hade varit Finska Träsliperiföreningen i Helsingfors. Utom last hade tagits ombord 210 ton bunkerkol, 52 ton vatten i maskintankarna, 70 ton i stores och 150 ton i treans tank, sammanlagt 3482 ton. Den 21 november 1949 hade nautisk besiktning verkställt på fartyget i Åbo hamn av lotsfördelningschefen, sjökapten Eloranta. Några anmärkningar hade kapten Eloranta icke haft att anföra. Fartyget hade dockat den 6 juni 1949 i Aalborg och legat på varv därstädes under 3 dygn, för bottenmålning. Kapten hade då varit i tillfälle att granska fartyget från botten. I akterpiken på styrbordsida hade konstaterats att obetydligt hål om cirka $\frac{1}{2}$ centimeter i genomskärning, på vilket hål svetsats en lapp, vars storlek kunde uppskattas till cirka 6 x 18". Hålet hade befunnit sig mitt på en plåt, mellan spanterna, och måste detsamma hava uppstått av rost eller frätning. Botten hade i övrigt ej varit rostig och ej heller företett bucklor. Berättaren hade icke observerat, att några nitar skulle hava läkt. Märken av gravrost hade på vissa ställen kunnat förmärkas. Officiell skrovbesiktning hade verkställt^{t/} senast i december 1947, då fartyget varit dockat flere månader för klassning på Sandvikens Varv i Helsingfors. Rost hade knackats, men botten hade annars varit i gott skick. Fartyget hade fyra luckor, överdrarna med

tre pressenningar och försedda med sigillbommar. Luckorna hade varit i gott skick, så gott som nya. Däcklasten hade varit surrad med plankor och vajrar. Luckkarmarna voro mer än 3" höga. Bordläggningens plåtar hade varit i skick endast en lapp om 100 x 60 centimeter hade anbragts på styrbordssida, då nitarna hade lossnat och plåten varit för tunn. Vid vattenlinjen på styrbordssida hade fem nya naglar insatts. Vid avfärden från Hangö hade issörjan icke utgjort något hinder för fartyget som rott sig med egen maskin och ej behövt bogser. Isbrytaren Tarmo hade assisterat. Resan över Östersjön hade gått bra utan några som helst missöden. I Hältonau hade eldaren Vinberg blivit ilandsatt och förts till sjukhus, varefter tvenne tyskar påmönstrats som eldare. I Landsburg hade fartyget tagit ombord 145 ton bunker, men icke vatten, som visserligen minskat under resan, men ändock prövats räcka till. Berättaren hade den 11 februari varit uppe på kommandobryggan till klockan 20, då han avlösts av tredje styrman Asko Pohjannoro, som haft vakt till klockan 24. Berättaren hade lagt sig till kojs och icke märkt något särskilt med avseende å fartyget eller dess stabilitet. Vinden hade friskat ifrån ÖS, cirka 6-7-beaufort. Något före klockan 4 på morgon den 12 februari väcktes berättaren av att rökbordet i hytten varit omkull. Berättaren hade då hastigt klätt på sig och i samma stund hade andra styrmannen Rolf Gustaf Lindström, som haft vakten från klockan 24, ringt och meddelat, att någonting varit på tok. Uppkommen på bryggan hade styrman Lindström förklarat, att föregående vakt eller styrman Pohjannoro sagt, att denne märkt en babordsslagsida om 2-3 grader. Styrman Lindström hade sagt sig hava pejlat 1- tiden och " sist för en stund". Sjön hade varit hög, men icke slagit över fartyget, om också stänk kastats upp. Vidpass 4-tiden hade styrman Lindström konstaterat, att pejlingen givit resultat: 40" vatten. Pumpar hade redan tidigare blivit satta igång, men vattnet hade det öaktat

stigit. Efter klockan 4 var någon pejling icke möjlig, enär vattnet då legat över pejlingsröret. Slagsida hade konstaterats till omkring 15-20 grader, babord. Vinden hade gått över till WNW. Berättaren hade låtit fylla styrbords tankar, förtank och aktertank, med vatten, cirka 500 ton vilka tankar därförinnan varit toma. Treans babordstank hade länsats, likaså 90 ton pannvatten från babord hade länsats. Styrbords tank n:o 3 hade varit nästan fylld av vatten. Då detta icke stabiliserat fartyget hade vid skeppsråd mellan befälhavaren och alla tre på bryggan befintlig styrman beslutits att genast låta kapa surringarna till däcklasten och låta densamma gå över bord, först från fördäck och därefter från akterdäck. Fartyget hade något rätt på sig 10-14°, men efter en stund återfått sin babordsslagsida och sjön hade alltmera brutit in över däck. Kaptenen hade klockan 6 givit radiotelegrafisten order om att sända SOS signaler, med uppgivande av position och att fartyget med 40 graders slagsida sökte sig till nödhamn. ^{e/}Telegrafisten hade varit i kontakt med Schöweringens radiostation och ett engelskt fartyg i närheten. Telegrafisten hade 6-tiden fått svar, att räddnings- och bärningsbåtar efter en timme skulle anlända. Från land ^{g/}hade till en början frågats om bärgningskontrakt, men kaptenen hade låtit svara, att hjälp behövdes omedelbart för räddande av besättningen. Svar hade då erhållits att bärgningsbåtar begivit sig till platsen. Tvenne fisketrålare hade observerats på cirka 1 sjömil avstånd, men trots att hela lagret av nödraketer, omkring 15-20 stycken, avskjutits och nödsignaler givits med morselampa, hade trålarna fortsatt sin kurs utan att taga notis om Karhulas svåra belägenhet. Omkring klockan 7 hade maskinen stoppats och bägge ankaren fått gå ut, på cirka 15-20 famnars vatten. Fartyget hade legat i riktning WNW. Allt folk hade kallats på däck och order om påtagning av livbältena hade givits. Kaptenen hade givit order om lösgöring av fartygets båda livbåtar, efter det att tvåans lucka

slagit upp. Rummarna hade brutits sönder av den hårda sjön. Styr-
bordslivbåt hade icke kunnat svängas ut på grund av den svåra slagsi-
dan. Babords livbåt hade lyfts av sjön ut från fartyget, och därvid
hade fyra av besättningsmännen lyckats komma ombord, medan kaptenen
slagits omkull av en frambrytande våg och spolats i sjön. Kaptenen
och en del av besättningen hade efter en stund räddats av livbåten
och försökt ro upp till fartyget för att få tag i logglinan på akter-
däck, men icke lyckats därutinnan. Livbåten hade drivit ut från
fartyget omkring 150 meter, och den i båten befintliga fånglinan hade
i den svåra stormen icke kunnat fås över till fartyget. I sjön hade
däcklasten och alltslags vrakgods drivit omkring. Ombord på fartyget
hade ännu befunnit sig ^{ett} ~~ett~~ antal av besättningsmän, som arbetat med
att få fartygets arbetsbåt i sjön, men giggen hade vattenfyllts vid
sjösättningen. Några räddningsflottar hade icke funnits ombord. För-
skeppet hade omkring klockan 8.15 sjunkit och endast akterpopen
hade varit över vattnet. Efter en stund hade hela fartyget sjunkit
och alla ombordvarande hade hoppat i sjön och simmande försökt
rädda sig. 16 man av besättningen jämte tvenne blindpassagerare, som
sagt sig hava kommit ombord i Hangö, hade räddat sig i livbåten,
medan de övriga tio ävensom, enligt utsago av blindpassagerarna,
en tredje fripassagerare Kauko Miettinen, omkommit i vågorna genom
drunkning. Varken skrik eller explosion^{ion} hade hörts. Motström hade
förmärkts till en hastighet av 3 knop. Livbåten hade man, trots
stormen, försökt hålla på platsen, men på grund av lasten och vrak-
godset, som flugit omkring, hade ingenting kunnat upptäckas av de
drunknade. Omkring klockan 9.30 hade livräddningsbåten "Dorus
Rijker" kommit till platsen och tagit om hand de räddade från s/s
Karhula. Livräddningsbåten från den Helder hade kört omkring på
platsen omkring två timmar utan att hava upptäckt någonting. Det

JATKUU 800 2, 2, 18 →