

Pentti Lehtonen

m/s Maj

matka kohti tuhoa

Pentti Lehtonen
pentti.s.lehtonen@gmail.com
Tuusula 2024



[m/s Maj - matka kohti tuhoa](#) © 2024, jonka tekijä on Pentti Lehtonen, on lisensoitu [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International](#) - käyttöluvalla CC BY- NC- ND: Nimeä – Ei kaupallinen – Ei muutoksia.

Tämä lisenssi edellyttää, että jatkokäyttäjät nimeävät (BY) tekijän. Se sallii jatkokäyttäjille materiaalin jakamisen missä tahansa välineessä, mutta jatkokäyttäjä ei saa tehdä teokseen mitään muutoksia, vaan se on jaettava eteenpäin sellaisenaan (ND) ja vain ei-kaupallisiin (NC) tarkoituksiin.

Maj´n haaksirikossa
menehtyneiden
muistolle

OSA 1

m/s Maj`n haaksirikko

Alkusanat

M/s Maj haaksirikkoutuu tammikuussa 1949 myrskyisällä Selkämerellä Ahvenanmaan pohjoispuolella. Kuusi miestä ja yksi nainen jäävät palavalle alukselle ja menehtyvät. Neljä miehistön jäsentä ja kapteeni selviävät ja kertovat tarinansa onnettomuudesta ja selviytymisestään. Jokaisella on oma tarinansa kerrottavana, ja tarinat myös muuttuvat matkan varrella. M/s Maj`n hylky löydetään, mutta alukseen jääneistä seitsemästä ihmisestä ei löydetä jälkeäkään. Maj`n hylky on tarkoitus hinata satamaan tutkimuksia varten, mutta tammikuun lopun myrsky vie Maj`n mennessään eikä sitä enää löydetä.

Tämä kirja perustuu selviytyneiden kertomuksiin ja yrittää löytää erilaisen ja alati muuttuvien kertomusten joukosta totuuden. Kertomuksista jää kuitenkin kuva, että pelastuneilla oli jokin yhteinen salaisuus, josta oli päätetty vaieta, salaisuus, joka ei olisi kenellekään pelastuneista kunniaksi. Kirja kertoo myös siitä, kuinka Maj`n hyllyn etsinnät käynnistyivät yli 70 vuotta onnettomuuden jälkeen.



Kolmimasto kuunari Maj alkuperäiseltä nimeltään Richard W. Clark rakennettiin 1909 Yhdysvalloissa. Kuva ©Ålands sjöfartsmuseum.

Prologi

Yhdysvaltojen itärannikolla Mainen osavaltiossa sijaitsee pieni noin tuhannen asukkaan Phippsburg. Alueen epätasainen ja kivinen maasto ei juurikaan sopinut maanviljelykseen, joten alueelle saapuneiden eurooppalaisten siirtolaisten oli hankittava elantonsa metsästä ja mereltä. Kalastuselinkeinon ohella merelle johtavan joen rannalle syntyikin sahoja ja telakoita, ja aikaa myöten Phippsburgista kehittyi laivanrakennuksen keskus. Erityisen tunnettuja Phippsburgin telakat olivat isojen puisten purjelaivojen rakentajina.

Uusien laivojen kaste- ja vesillelaskutapahtumat olivat erityisiä juhlapäiviä Phippsburgissa. Merenkävijät olivat useinkin taikauskaisia ja niinpä laivojen kastamiset tehtiin ikiaikaisia perinteitä tarkasti noudattaen. Monet kasteseremoniat liittyivät purjelaiva-aikakaudella suotuisien tuulien toivomukseen sekä myrskyn ja onnettomuuksien välttämiseen. Seremonioita tarvittiin myös, koska naisen tai papin läsnäolo laivassa toisi erityisen huonoa onnea. Seremonioilla haluttiin varmistaa kaikin tavoin, että Phippsburgin valmistamat purjelaivat seilaisivat onnellisten tähtien alla maailman merillä.

Elettiin vuotta 1909 ja jälleen oli juhlan aika Phippsburgissa. Juhlallisuuksien saattelemana laskettiin vesille puinen yksikantinen ja kolmemastoinen purjealus pituudeltaan 148,9 jalkaa ja leveydeltään 33,8 jalkaa. Alus oli rakennettu perinteikkäällä FS Bowker&Sons-telakalla, joka oli aloittanut toimintansa jo vuonna 1871¹. Alus luovutettiin sen tilaajalle Yhdysvaltain kauppalaivastolle, nimekseen se sai Richard W. Clark, ensimmäiseksi kapteenikseen Andrew A. Coryn ja sen kotisatamaksi tuli New Bedford, Massachusetts.

Tammikuussa 1949 neljäkymmentä vuotta myöhemmin m/s Maj – entinen Richard W. Clark² - haaksirikkoutui myrskyisellä Selkämerellä Ahvenanmaan pohjoispuolella, vajosi merelliseen hautaansa vieden mukanaan meren syvyyksiin seitsemän miehistön jäsentä; kuusi miestä ja yhden naisen.

¹ FS Bowker&Sons-telakka valmisti viimeiset purjelaivansa vuonna 1921.

² Useat sanomalehdet vuonna 1949/1950 ja myös vuonna 2006 julkaistu Mikko Montosen kirja *”Itämeren kolmio”* kirjoittavat virheellisesti, että m/s Maj (ent. Richard W. Clark) olisi rakennettu Pittsburghissa.

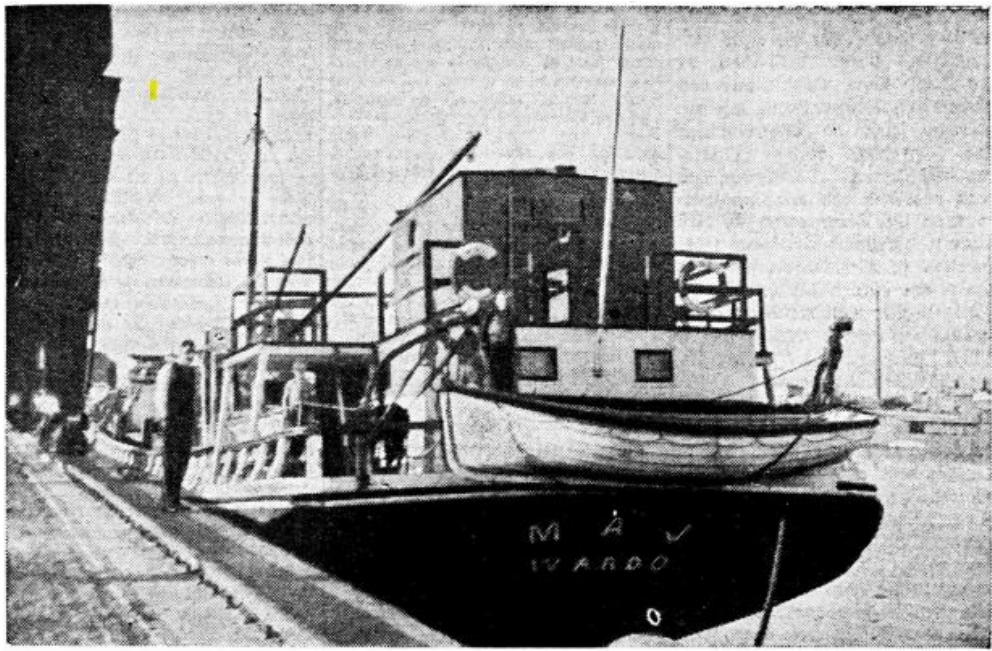
Kuunari Maj ex Richard W. Clark

Kuunari Richard W. Clarkin vesillelasku tapahtui kesäkuussa 1909. Vuosina 1909–1916 kuunari oli rekisteröity New Bedford Massachusettsiin. Kuunaria käytettiin rahtialuksena New Bedfordin valaanpyyntiteollisuudessa, ja se kuljetti tarvikkeita ja öljyä New Bedfordin, Karibian ja Azorien välillä. Ensimmäisen maailmasodan aikana vuonna 1916 Englannin laivasto takavarikoi Richard W. Clarkin Islannin vesillä, koska sen epäiltiin kuljettavan kiellettyä lastia sotaa käyvään Saksaan. Richard W. Clark vapautettiin takavarikosta kuitenkin jo viikkoa myöhemmin.

Vuonna 1918 Richard W. Clark myytiin Truvang Shipping yhtiölle ja kotisatamaksi tuli New York. Vuonna 1920 alus siirtyi ruotsalaisomistukseen (M.Wedlin/ Helsingborg) ja sai nimekseen Maj. Maj hankittiin Suomeen vuonna 1925. Vuosina 1925–1937 Maj`n omisti Arthur Lundqvist ja kotipaikka oli vuosina 1925–1928 Maarianhamina ja vuosina 1929–1948 Vårdö. Vuodesta 1938 vuoteen 1942 Maj`n omisti Alms Rederi Ab, jonka omistajana oli samainen Arthur Lundqvist. Vuonna 1943 Maj siirtyi Laiwanvarustamo Saarentähti Oy:n omistukseen. Maj muutettiin vuonna 1942 purjelaivasta moottoripurjehdijaksi ja lopulta moottorialukseksi vuonna 1948. Vuosina 1926–1933 Maj`n tunnus kirjaimina oli TPQC ja vuodesta 1934 eteenpäin OHQH.

M/s Maj katsastettiin Turussa 12.7.1948 ja hyväksyttiin Itämeren ja Pohjanmeren liikenteeseen. Maj joutui 9.8.1948 merionnettomuuteen matkallaan Puolaan, ja Maj`n onnettomuudessa saamat runkovauriot korjattiin Gdyniassa Puolassa ja vaurioituneet koneet puolestaan Raumalla. Onnettomuuden yhteydessä menetettiin Maj`n ensimmäisen luokan pelastusvene, ja kuten tulemme myöhemmin huomaamaan, niin tällä menetyksellä oli kauaskantoiset ja ihmishenkiä vaativat seuraukset. Maj katsastettiin kunnostuksen jälkeen uudestaan 31.12.1948 Raumalla. Katsastuksessa kirjattiin Maj`n katsastustodistukseen, että Maj`hin on hankittava uusi pelastusvene ja palkattava toinen perämies ennen kuin se voi poistua Suomesta. Katsastustodistuksessa todetaan myös, että aiemmin Turussa tehdyssä katsastuksessa hankittavaksi määrätty varaohjauslaite on hankittu, mutta sitä ei ole asennettu³.

³ Liitteessä 1 on ote Raumalla 31.12.1948 tehdyn merikelpoisuuskatsastuksen pöytäkirjasta.



Kuva 1. Yläkuvassa Maj, pituus 47,8 m ja leveys 10,3 m, kuvattuna vuonna 1948 Malmössä Ruotsissa (©Sjöhistoriskt Museet Digitalt Museet FO 16651). Alakuvassa Maj kuvattuna jossakin tuntemattomassa satamassa.

Laivanvarustamo Saarentähti Oy ja Holger Liljestrand

Vuosina 1943–1949 Maj´n omisti Pernajaan rekisteröity Laivanvarustamo Saarentähti Oy. Tunnettu liikemies Holger Liljestrand omisti 20 % Saarentähti Oy:stä. Liljestrand oli omistajana useissa varustamoissa, mutta hänen henkilökohtainen omistusosuutensa varustamoissa oli usein pieni⁴. Loput 80 % Saarentähti Oy:stä omisti Porvoossa asuva Viron kansalainen Alexander Inkapööl. Vuodesta 1948 lähtien Liljestrand Oy, jonka toimitusjohtajana oli Holger Liljestrand, toimi m/s Maj´n rahtausagenttina ja hankki tarvittaessa muun muassa miehistöä Maj´lle.

Holger Liljestrand oli monella tavalla kiistelty ja ristiriitainen henkilö. Liljestrand aloitti uransa Porin satamassa toimivan O.W.Hacklin & Co Oy:n konttoristina, mutta kehitti ja laajensi oman toimensa ohella työnantajansa kanssa kilpailevaa liiketoimintaa, ja lopulta Hacklinin johtokunta sanoi hänet irti vuonna 1937. Liljestrandin yhtiöillä oli useita konkurssseja, laivoja oli takavarikossa maksamattomien laskujen takia, joidenkin Liljestrandin laivojen merikelpoisuus kyseenalaistettiin⁵ ja monenlaista kritiikkiä varustamo ja Liljestrandia kohtaan esitettiin.

Merimies lehti kirjoitti vuonna 1944 seuraavasti Liljestrandista:

”Liljestrandin huoltamista laivoista tulee Unionille enemmän riitajuttuja kuin mistään muusta varustamosta. Tämä johtuu siitä, että kyseellisillä laivoilla tehdään merimiehille enemmän vääryyttä ja niiden selvittämisessä on Unionilla ollut paljon tekemistä. Kuvaavaa Liljestrandin firman toiminnalle on, että kun marraskuun lopussa 1943 tuhoutui sen huoltama laiva, niin vielä toukokuun 30. päivänä eivät laivan mukana tuhoutuneiden merimiesten omaiset olleet saaneet korvausta huk-

⁴ Yleensä valtaosa perheen omistuksista oli Helmi-vaimon nimissä ja heidän lapsensa ja Holgerin nuorempi veli Arne olivat myös monissa yhtiöissä mukana pienempinä omistajina. Liljestrandit olivat mukana ainakin seuraavissa laivayhtiöissä: Alms Rederi AB, Borgå Ångfartygs Ab, OY Danfin Shipping Ltd AB, Himangan Laiva OY, Laiva OY Ellen, Laiva OY Esa, Laiva OY Jenny, Laiva OY Merihelmi, Laiva OY Kuudes, Laiva OY Kuunari, Laiva OY Saturn, Laiva OY Susi, Laivanvarustamo Saarentähti OY, OY Merikotka AB, Meriliitto OY, Puulaiva OY, Rederi AB Edwards, Satakunnan Laiva OY, AB Triton OY, Turun Kalastus OY, OY Wildfart Ltd, Ostfart AB.

⁵ Myös m/s Maj´lta oli evätty merikelpoistodistus ainakin kahdessa ulkomaisessa satamassa. Katso liite 7 ja Åbo Underrättelser 19.6.1949.

kuneiden omaisuudesta eikä lopputilitystä merimiehille maksamatta jääneistä palkoista. Puolessa vuodessa olisi sellaiset asiat voinut selvittää jo moneen kertaan. Muut varustamot eivät pidä tapana vitkutella sillä tavalla. Ja tämä on vain yksi tapaus. Kesäkuun alussa, kun Unionin sihteeri kääntyi taas herra Liljestrandin puoleen, saadakseen selvitetynsi juttua, ilmoitti johtaja Liljestrand, ettei hänen ja merimiesten välillä tarvita mitään välittäjää, koska hän hoitaa jutut suoraan miesten kanssa.

No, no herra Liljestrand! Ei pidä pullistua liikaa. Ei pidä unohtaa sadun sammakkoa⁶. On aina viisainta arvata oma asemansa ja ottaa huomioon myös muut. Merimiesunioni ei ole pelkkä nimi. Se on Suomen kauppalaivaston miehistön yhteinen järjestö, jossa ei ole rakoja. Unioni lienee käsitellyt Liljestrandin firmaa liiallisella suvaitsevaisuudella. Jos niin on, saattaa menettely muuttua. Sotatilaan herra Liljestrandin ei kannata vedota. Sota ei oikeuta vääryyteen, vaikka sen varjossa tavallisesti huijataankin. Niin kauan kuin Herra Liljestrand aikoo harjoittaa merenkulkua, tarvitsee hän merimiehiä ja silloin hän ei voi välttää yhteyttä Merimiesunionin kanssa. Unioni on sitä useammin vastassa, mitä enemmän laivoilla harrastetaan mielivaltaa ja vääryyttä.

Herra Liljestrandin laivoissa oleville ja olleille merimiehille näyttää olevan syytä huomauttaa, että parasta on aina työsuhteitten päätyttyä kääntyä Unionin puoleen, koska siten parhaiten tulee vakuutetuksi, ettei ole joutunut kärsimään vääryyttä. Liljestrandin kaltaiset varustajat kyllä pidetään aisoissa Suomessa”

Liljestrandin laivoille tapahtui useita onnettomuuksia 1940-luvulla⁷ ja Laivanvarustamo Saarentähti Oy meni konkurssiin vuonna 1951 ja Liljestrand Oy vuonna 1959. Holger Liljestrand kuoli Lake Worthissa Floridassa 88-vuotiaana 9.3.1997.

⁶ Tässä viitataan Grimmin veljesten satuun ”Sammakkoprinssi”, jossa noita taikoo ylimielisen prinssin sammakoksi.

⁷ Liljestrandin Oy:n omistamille/hoitamille laivoille sattuneita onnettomuuksia: ”Merilintu” 1946 (vuoto), ”Antton” 1946 (pohjakosketus, rantautui), ”Lideborg” 1947 (pohjakosketus, rantautui), ”Jenny” 1947 (vuoto, upposi), ”Hansa” 1947 (räjähdys, upposi), ”Saturn” 1947 (pohjakosketus, upposi), ”Rea” 1948 (rantautui), ”Alku” 1948 (räjähdys), ”Maj” 1949 (räjähdys, upposi). Kuten edellä oleva Merimies lehden artikkeli kertoo, niin joku Liljestrandin laivoista joutui onnettomuuteen myös vuonna 1943.

Holger Liljestrandin toimilla ja hänen päätöksillään oli merkittävä vaikutus Maj´n seitsemän miehistön jäsenen kuolemaan.

Maj´n miehistö 15.1.1949

Maj´n miehistöön kuuluu yhteensä 11 miestä ja yksi nainen.

Maj´n kapteenina toimii Maarianhaminassa asuva Ernst Valter Sanfrid Söderlund, joka on syntynyt 8.12.1904 Ahvenanmaalla Jomalan Ytter-näsissä. Söderlund suoritti merikapteenin tutkinnon vuonna 1931 ja palveli sekä kapteenina että perämiehenä eri laivoilla vuodesta 1935 lähtien ja Liljestränd Oy:n kapteenina vuodesta 1943 alkaen. Söderlund on naimisissa, mutta hänellä ei ole lapsia. Maj´n kapteenin tehtävät Söderlund ottaa vastaan 15.1.1949 Mäntyluodossa.

Ensimmäisenä perämiehenä on myös merikapteenin koulutuksen saanut helsinkiläinen Leo Herbert Aure, joka on syntynyt 19.3.1909 Helsingissä. Aure toimii Maj´n kapteenina aina Söderlundin tuloon saakka ja ottaa pestin Maj´n ensimmäiseksi perämieheksi 26.12.1948⁸.

Toinen perämies on helsinkiläinen Karl Birger Blomqvist syntynyt 10.12.1902 Helsingissä. Blomqvist on palvellut muutaman kuukauden Saarentähti Oy:n aluksilla ja joutuu nyt tilapäisesti Maj´n toiseksi perämieheksi⁹.

Ylikonemestarina on helsinkiläinen Anton Edvard Orädd¹⁰ syntynyt 10.2.1906 Espoossa ja emäntänä hänen vaimonsa Rauha Aurora Orädd e. Lehtonen syntynyt 30.5.1906 Sääksmäellä. Sodan aikana Anton toimi Petsamossa Liinahamarin satamanhoitajana¹¹, mistä vaimoineen joutui evakoksi ja siirtyi Kokkolaan. Molemmat ovat kuitenkin kirjoilla Helsingissä ja heillä on kaksi tyttäretä.

⁸ Aure sai tiedon uuden kapteenin tulosta jo joulukuun 1948 puolivälissä ja otti sen kuultuaan pestin Maj´n ensimmäiseksi perämieheksi.

⁹ Ilmeisesti joutui Maj´n perämieheksi, koska 31.12.1948 Rauman katsastuksessa vaadittiin, että Maj´ssa täytyy olla kaksi perämiestä ennen kuin se voi poistua Suomesta.

¹⁰ Anton Orädd kuului Maj´n miehistöön jo silloin, kun se joutui merionnettomuuteen 9.8.1948 matkallaan Puolaan.

¹¹ Vuosina 1942–1944 Anton Orädd toimi Liinahamarissa satamakonstaapelina, loistonhoitajana, laivahöyrykattilan tarkastajana ja koneiston katsastajana.

Konemestarina on hiittisläinen Gösta Vilhelm Lindroos syntynyt 3.8. 1907 Dragsfjärdissä. Lindroos on naimisissa ja hänellä on yksi lapsi. Lindroos pestautuu Maj´lle 2.12.1948.

Lisäksi miehistöön kuuluvat helsinkiläinen rasvari Aarre Sulo Sointu Heimo syntynyt 10.7.1925 Viipurissa. Hän on ollut Saarentähti Oy:n palveluksessa syyskuusta 1948 lähtien ja hän pestautuu Maj´lle joitakin päiviä ennen lähtöä.

Raumalainen matruusi Mauri Sten Mäkinen syntynyt 19.5. 1927 Keuruulla ottaa pestin Maj´lle 7.12.1948. Puolimatruuseina pöytyäläinen Raimo Rainer Lång syntynyt 1.6.1930 Perniössä ja hänen veljensä Olavi Aulis Lång syntynyt 30.10.1925 Kemiössä. Molemmat pestautuvat Maj´lle 3.1.1949.

Laivapoikana on oululainen Väinö Fredrik Niemelä syntynyt 9.6.1927 ja hän pestautuu Maj´lle 4.12.1948. Messipoikana keravalainen Pertti Juhani Jantunen¹² syntynyt 12.7.1932 Kotkassa. Pertti oli jo kesällä 1948 pestautunut isänsä kanssa Maj´lle; syksyllä isä jätti Maj´n, Pertin jäädessä edelleen Maj´n miehistöön.

Jos ei ollut aivan kunnossa varustamon ja rahtausagentin asiat, niin ei ole kaikki kohdallaan myöskään miehistön osalta. Myrskyävä meri ei tunne juurikaan armoa eikä anna montakaan virhettä anteeksi. Merihädässä miehistöltä vaaditaan hyvää yhteishenkeä, toisten kunnioittamista ja lujaa keskinäistä luottamusta. Maj´n miehistön osalta juuri mitkään näistä vaatimuksista eivät toteudu.

Vaikka miehistössä on yksi aviopari ja yksi veljespari, niin miehistön jäsenet eivät muuten tunne toisiaan kovinkaan hyvin. Miehistö on kasattu nopeasti juuri ennen Maj´n lähtöä ja näin yhteen hitsautumiselle ei juurikaan ole ollut aikaa. Vahvat ihmisten väliset siteet puuttuvat ja hätätilanteessa toimitaan enemmän yksilöinä kuin tiiminä.

Kapteeni Söderlund on kaikille ennestään lähes tuntematon ja hän saapuu Maj´n lähtösatamaan Mäntyluotoon vain kaksi päivää ennen Maj´n lähtöä merelle ja ottaa kapteenin tehtävät vastaan vasta lähtöpäivänä 15.1. 1949.

¹² Ilmeisesti myös Pertti Jantunen kuului Maj´n miehistöön silloin, kun se joutui 9.8.1948 merionnettomuuteen Puolan matkalla.

Söderlund on toiminut ennen Mäntyluotoon tuloa kapteenina Saarentäh-ti Oy:n toisella aluksella s/s Helmellä ja siellä syntyneen riidan¹³ seurauksena siirretty Maj´n kapteeniksi, ja kuten hän itse kertoo, niin hän onkin tullut Maj´n kapteeniksi ainoastaan sen takia, että Liljestrand Oy on niin määrännyt.

Kun Söderlund päivää ennen laivan lähtöä käy Mäntyluodon merikelpoisuuskatsastajan toimistossa mainitsee hän tällöin, että hänen matkalauk-kunsa on vielä avaamatta ja päätään pudistellen lausuu, että hän taitaa lähteä takaisin saman tien, lisäten vielä, että väki ja päällystö laivassa on sellaista, ettei hän heistä pidä.

Vain muutama tunti ennen lähtöä Söderlund näkee konemiesten Anton Oräddin ja Gösta Lindroosin istuvan messissä paloviinapullo pöydällä ja ottavan siitä snapseja. Myös toiselle perämiehelle Blomqvistille on tarjottu ryyppyjä ja hänkin on selvästi päihtynyt. Söderlundia miehistön alkoholin käyttö ärsyttää; eikä syyttä. Miesten humalatilaa ei havaitse ainoastaan Söderlund, vaan myös ulkopuoliset, mikä vain lisää Söderlundin ärtymystä.

Miehistö on tehnyt juuri ennen matkalle lähtöä lakon maksamattomien palkkojen takia, muonaa ei ole riittävästi ja sekin vähäinen mitä on, on huonoa. Käytyjen neuvottelujen ansiosta päästään lakkoasiassa kuitenkin juuri ennen lähtöä sovintoon.

Söderlund saa myös useilta tahoilta kehotuksia olla lähtemättä myrskyisälle merelle¹⁴ ja hän tuntuukin olevan epäilevällä kannalla. Merelle kuitenkin lähdetään; huonoissa varoissa oleva varustamo painostaa kapteenia säästösyistä lähtemään.

S/s Helmellä tapahtuneen riidan seurauksena Maj´n kapteeniksi määrätty Söderlund lähtee vastahakoisesti varustamon painostamana myrskyävälle merelle miehistön kanssa, jota ei oikein tunne ja johon ei juopotte-lun ja lakkoilun takia juurikaan luota. Miehistön kanssa, joka ei ole hit-sautunut yhteen ja joka ei puolestaan kunnioita vierasta, hiljaista ja vähä-sanaista kapteenia. Rutiinimatkasta tälläkin kokoonpanolla selvittäisiin,

¹³ Se, mistä tässä riidasta oli kysymys, ei selviä käytettävissä olleesta lähdemateriaalista.

¹⁴ Erytyisesti satamakapteeni Lundberg varoitti Söderlundia lähtemään Maj-tyyppisellä aluk-sella myrskyävälle merelle. Myöhemmin oikeudenkäynnissä syyttäjä toteaa, että kansilastin osittainen huuhtoutuminen mereen kertoo siitä, että olosuhteet olivat liian ankarat Maj´lle. Tieto kansilastin osittaisesta huuhtoutumisesta mereen perustui Niemelän todistukseen.

mutta Maj' n joutuessa todelliseen merihätään kuolonuhreilta ei voida välttyä.

Lähtövalmistelut

Maj´n tarkoituksena on viedä puutavaraa Kööpenhaminaan. Kapteeni Auren johdolla puutavaraa lastataan 28-30.12.1948 Raumalla. Koska Maj on hyväksytty Itämeren¹⁵ laajempaan liikenteeseen, niin asetusten mukaan Maj´ssa pitää olla sekä ensimmäisen luokan että toisen luokan pelastusvene. Aluksella on kuitenkin vain yksi toisen luokan pelastusvene, sillä ensimmäisen luokan pelastusvene on menetetty Puolan matkalla tapahtuneessa merionnettomuudessa.

Kapteeni Aure toimiikin aktiivisesti sopivan pelastusveneen löytämiseksi. Hän ottaa yhteyttä Liljestrand Oy:n toimistoon Helsingissä ja kapteeni Heinrichseniin ja kertoo, että Raumalla on saatavilla 20 000 mk hintainen pelastusvene. Heinrichsenin mukaan kaupan oleva pelastusvene on kuitenkin vanha ja puolivalmis, ja hän kertoo, että Helsingissä on Maj´hin sopiva pelastusvene ja se lähetetään Mäntyluotoon, jonne Maj saapuisi heti uudenvuoden jälkeen.

Maj saapuu Porin Mäntyluotoon 2.1.1949 ja 4.1.1949 jatketaan puutavaran lastausta Mäntyluodon Räfsössä (Reposaaressa). Mäntyluotoon saapumisen jälkeen Aure ottaa jälleen yhteyttä Heinrichseniin, joka nyt kertoo, ettei Helsingissä olekaan sopivaa pelastusvenettä ja kehottaa Aurea hankkimaan pelastusveneen joltakin paikalliselta veneenrakentajalta. Aure tiedustelee välittömästi rahoja pelastusveneen ostoon, sillä rahavarat ovat vähissä; ei ole edes riittävästi rahaa hankkia miehistölle kunnan muonaa eikä kukaan myöskään myöntäisi luottoa Saarentähti Oy:n alukselle. Aure tiedustelee rahoja useamman kerran, rahoja ei kuitenkaan tule, ja lopulta Heinrichsen kertoo, että kun uusi kapteeni saapuu Mäntyluotoon, niin hän hankkii Maj´hin asetustenmukaisen pelastusveneen.

Aure jatkaa kuitenkin tiedusteluja sopivasta pelastusveneestä ja kuulee Hacklin Oy:n työnjohtaja Heimo Viktor Löfströmiltä, että Reposaaressa on myytävänä laivavene 20 000–25 000 mk:lla. Aure lähtee Reposaareen ja tapaa veneenrakentaja Uno Jalmari Salosen.

Vaikka Aure ei voikaan lopullisia kauppoja tehdä, niin hän sopii alustavasti Salosen kanssa, että Salonen irrottaa moottorin, laittaa nostokoukut ja irrotettavan peräsimen. Lisäksi Salonen varustaa laivaveneen kah-

¹⁵ Maj oli hyväksytty myös Pohjanmeren liikenteeseen.

della airoparilla ja yhdellä parilla hankaimia ja asentaa toiselle airoparille hankaintilat. Aure lupaa hankkia siihen hankaimet ja asentaa reunaköyden.

Aure ehdottaa Saloselle, että Salonen asentaisi laivaveneeseen myös ilmatankit, ja Salonen lupaakin tehdä työn 5000 mk:lla. Kun kapteeni Söderlund myöhemmin kuulee asennushinnan, niin pitää hän sitä aivan liian korkeana ja ilmoittaa, että Maj´n ovat vanhan pelastusveneeseen ilmatankit asentaa Maj´n oma miehistö tulevan matkan aikana. Aure ilmoittaa Saloselle Söderlundin päätöksestä, ja Salonen jättää ilmatankit asentamatta.

Tämän jälkeen vastuun pelastusveneeseen hankinnasta ottaa yksin kapteeni Söderlund. Löfström, joka toimii laivaveneen välittäjänä, ei viitsi tuoda jääriitteen takia laivaveneettä Mäntyluotoon, ellei se olisikaan tarpeeksi suuri. Hän ottaa yhteyttä katsastusmies Reino Savonlahteen, joka neuvoo Löfströmiä laivaveneen mittojen ottamisessa. Löfström toimittaa myöhemmin laivaveneen mitat Savonlahdelle. Savonlahti laskee, että oikein varusteltuna laivavene kantaisi 12–13 henkeä. Hän ei kuitenkaan tiedä, että kyseinen laivavene on tarkoitus hankkia Maj´n pelastusveneeksi.

Löfström on aktiivinen myös satamakapteeni Axel Lundbergin suuntaan ja tiedustelee Lundbergilta laivaveneen soveltuvuutta pelastusveneeksi, ja Lundberg katsoo sen olevan soveltuva rungon osalta. Myöskään hän ei tiedä, että se tulee Maj´n pelastusveneeksi.

Lopulta Söderlund matkustaa itse Reposaaareen ja palattuaan 4–5 tunnin kuluttua takaisin hän kertoo Aurelle ostaneensa kyseisen laivaveneen. Söderlund kertoo myös olleensa puhelimitse yhteydessä katsastusmies Savonlahteen ja saaneensa hyväksynnän laivaveneen sopivuudesta pelastusveneeksi. Söderlund ei kuitenkaan koskaan pyydä virallista katsastusta laivaveneelle vaan katsoo, että Savonlahden kanssa käyty puhelinkeskustelu on riittävä hyväksyntä. Söderlund on kuitenkin tietoinen, että hänen hankkimansa laivavene ei täytä asetustenmukaisia vaatimuksia ja se myös huolestuttaa häntä.

Veneenrakentaja Salonen tuo laivaveneen Mäntyluotoon 15.1.1949 klo 14 – vain muutama tunti ennen Maj´n merelle lähtöä – ja saa maksuksi 25 000 mk¹⁶. Satamakapteeni Lundberg näkee myöhemmin laivaveneen Maj´n kansilastin päällä, mutta ei ala omatoimisesti venettä tarkasta-

¹⁶ Ulkopuolisista juuri Uuno Salonen näkee Oräddin ja Lindroosin ottavan snapseja ja huomaa, että laivaveneen lastaukseen osallistuva Blomqvist on myös selvästi päihtynyt.

maan vaan olettaa, että kapteeni velvollisuuksiensa mukaisesti pyytää laivaveneelle tarkastusta; tällaista pyyntöä ei kuitenkaan koskaan tule.

Puutavaran lastaus on saatu tehtyä, pelastusvene on hankittu, ja koska Maj´ssa ei ole sähkövaloja, niin pimeää konehuonetta valaistaan kolmella karbidilampulla ja yhdellä öljylampulla, joten mukaan tarvitaan vielä karbidia. Karbidi saadaan Saarentähti Oy:n varustamon toiselta laivalta s/s Elleniltä, joka on sattumoisin Mäntyluodossa. Karbidia lastataan mukaan 34 kg ja se pakataan 80 litran peltitynnyriin. Tynnyri sijoitetaan konehuoneen portaikkoon noin kaksi metriä lattiapinnan yläpuolelle, köydetään tukevasti kiinni ja kansi suljetaan.

Lauantaina 15.1.1949 kello 16.30 irtoaa Maj luotsin ohjaamana Mäntyluodon satamalaiturista. Taivas on täysin kirkas, tuuli pohjoisen ja luoteen väliltä noin kuusi boforia¹⁷. Viimeisin ennuste lupaa heikkenevää idän ja pohjoisen välistä tuulta¹⁸. Tuuli onkin lähdön hetkellä jo hieman laantunut. Kello 17.20 Maj saapuu avomerelle, ja luotsi poistuu noutamaan saapuneeseen kutteriin. Maj kääntää kurssinsa kohti Isokarin majakkaa; Maj´n viimeinen matka on alkanut.

¹⁷ Vastaa 11–14 m/s.

¹⁸ Tämä oli Ruotsin radion antama sääennuste.

Maj menettää ohjauskykynsä

Merenkäynti on ajoittain niin voimakasta, että Maj on vaikea pitää oikeassa suunnassa ja tämä onnistuukin juuri ja juuri kahden miehen voimin. Lauantain vaihtuessa sunnuntaiksi tulee ajoittaisia lumikuuroja, tuuli on kääntynyt koilliseen ja vastoin ennusteita voimistunut kahdeksaan bofooriin¹⁹.

Puolen yön aikaan konehuoneen vahtivuoron ottavat ylikonemestari Orädd ja rasvari Heimo. Kapteeni Söderlund puolestaan luovuttaa komentosillalla vahdin ensimmäiselle perämiehelle Aurelle, mutta jää myös itse kannelle. Ruorissa ovat puolimatruusit Mauri Mäkinen ja Olavi Lång.

01.50 Isokarin majakka tulee näkyviin ja saadakse paremmin määritettyä aluksen sijainnin käännetään Maj´n tyyrpuurin puoli tuulta vasten. Yhtäkkiä hajoaa ohjauslaitteen takimmainen laakeripukki, ja peräsin iskeytyy rajusti oikealle. Mäkinen ja Lång yrittivät väkisin kääntää ruoria keskelle, mutta voimat eivät riitä. Ruoriratas iskee Olavi Långin vasempaan reiteen ja myös Mäkinen loukkaantuu lievästi. Aure ja Söderlund tarttuvat ruoriin ja miehet yrittävät yhdessä vääntää ruoria keskelle, mutta tuloksetta. On sunnuntai ja kello on 02.10.

Söderlund antaa määräyksen pysäyttää koneet ja ohjauslaite on tilapäisesti köytettävä, jotta saadaan ruori toimimaan. Köyttäminen vie vajaat kaksi tuntia ja työ saadaan tehtyä kello 04.00 mennessä. Tämän jälkeen käynnistetään moottorit uudelleen, jotta päästään Isokariin. Alus ei kuitenkaan kulje kunnolla, jolloin miehet ymmärtävät, että myös potkuri on vaurioitunut. Isokarin majakka näkyy vielä selvästi, joten kapteeni ampuu Maj´n vähäiset hätäraketit.

Isokarin majakalla on vahtivuorossa vanhempi luotsi Voldemar Ketonen, ja kuten vahvistettu vahdinpito edellyttää, niin paikalla on myös vanhempi luotsi Karl Oskar Väinö Mattsen, joka on parhaillaan nukkumassa ennen 05.00 alkavaa vahtivuoroansa.

Ketonen pitää vartiota luotsituvassa ja käymällä joka 20. minuutti ylhäällä majakkatornissa tähystämässä. Jälleen kerran tavoilleen uskollisena Ketonen kiipeää majakkatorniin ja tähystelee myrskyävälle merelle; yönmustalla merellä näkyy vain veden pintaa pyyhkivä majakan valo ja valkeita vaahtopäitä. Aikansa tähysteltyään Ketonen lähtee palaamaan luot-

¹⁹ Vastaa 17–21 m/s.

situpaan ja laskeutuu parhaillaan majakkatornin portaita²⁰, kun merihädässä oleva Maj ampuu hätärakettinsa; raketit jäävät Ketoselta näkemättä²¹.

Samalla vesi alkaa nousta konehuoneeseen; tosin hitaasti. Vettä tulvii konehuoneeseen sekä normaalin vuodon että vaurioituneen potkuriakselin läpiviennin kautta. Konehuoneen tyhjennyspumppu käynnistetään, mutta vesi jatkaa siitä huolimatta nousuaan; vuoto on pahempi kuin aluksi uskottiin. Tyhjennyspumpun moottori saa vettä, ja lopulta se pysähtyy. Laivalla on myös käsipumppu ja toinen konepumppu, mutta molemmat ovat umpijäässä. Moottori sammutetaan lopullisesti hieman kello neljän jälkeen, ja nyt Maj ajelehtii ohjauskyvyttömänä myrskyisellä merellä. Maj heittelee voimakkaasti, kansilasti alkaa liikkua ja kansilastin päällä oleva laivavene siirretään aluksen takaosaan toisen pelastusveneen viereen.

Kello kuuden aikaan aamulla Isokarin majakka katoaa näkyvistä. Tämän jälkeen on vaikea arvioida millä nopeudella ja mihin suuntaan Maj ajelehtii. Ajelehtiiko Maj tuulen mukana vai kuljettavatko voimakkaat merivirrat ajelehtivaa Maj´ta. Seitsemän aikaan vesi konehuoneessa on jo niin korkealla, että kukaan ei enää käy konehuoneessa. Viimeisenä puolipiimeässä konehuoneessa vierailevat Heimo, Långin veljekset ja Väinö Niemelä noutamassa ajoankkurin²². Karbidilamput ovat jo sammuneet, mutta öljylamppu palaa vielä luoden aavemaisen tunnelman konehuoneeseen.

Ajoankkuri heitetään mereen, aluksen keula kääntyy päin aallokkoa, aluksen keinuminen rauhoittuu, ja samalla Maj´n ajelehtimisnopeus hidastuu. Maj´n miehistöllä ei ole hengenvaraa. Maj ajelehtii kohti Ahvenanmaata ja päätetään, että maan ollessa riittävän lähellä, heitetään ankkurit ja soudetaan pelastusveneellä ja laivaveneellä maihin. Kello 10 aikaan edessä näkykin maata ja etelälounaassa korkea vuori, jonka kapteeni olettaa kuuluvan Geta-vuoriin. Kapteeni komentaa keräämään tava-

²⁰ Isokarin majakan torni on noin 50 m korkea ja vie oman aikansa tulla portaat alas ja jatkaa matkaa luositupaan.

²¹ Myös kello 5 vahtivuoronsa aloittanut Karl Oskar Mattsen kertoo, että ei nähnyt hätäraketteja omalla vuorollaan. Myös häneltä kysyttiin asiasta, koska Maj´n pelastuneet saattoivat erehtyä kellonajasta, jolloin hätäraketit ammuttiin.

²² Ajoankkurina toimi 40 kg sylinteriblokki. Varsinainen ajoankkuri oli Maj´n keulassa ja Auren mukaan tavoittamattomissa. Miksi näin ei selviä käytettävästä aineistosta.

rat ja laittamaan ne pelastusveneisiin. Myös elintarvikkeita pakataan mukaan.

Aluksen moottori on ollut sammutettuna kello neljästä saakka ja lämmitysspannu on sammunut kello 6–7 aikaan. Konehuone kylmenee, kosteus tunkeutuu katon ja laipioiden läpi ja tiivistyy pieniksi pisaroiksi, jotka alkavat vähitellen tippua nurkassa seisovaan avoimeen karbiditynnyriin. Vettä roiskuu konehuoneeseen ja karbiditynnyrin päälle kovan merenkäynnin takia myös konehuoneen kattoikkunan kautta.

Tynnyrissä oleva karbidi alkaa reagoida veden kanssa ja kaasuuntua²³. Ilmaa kevyempi ja helposti syttyvä kaasu leijailee hiljalleen kohti konehuoneen katossa myrskyn tahdissa heiluvaa öljylamppua.

²³ Vesi muodostaa kiinteässä olomuodossa olevasta kalsiumkarbidista erittäin helposti syttyvää ja ilmaa kevyempää asetyleenikaasua.

Räjähdyks Maj´n konehuoneessa

Kello 12.30 Maj´ta vavisuttaa kumea räjähdys²⁴.

Peräosan luukut ja venttiilit repeytyvät irti. Savua tuprahtelee joka reiästä ja pian näkyy liekkejä konehuoneen luukuista ja kattoikkunasta. Salongin ikkunat rikkotuvat. Messin, joka on kokonaisuudessaan rakennettu konehuoneen päälle, lattia on pullistunut, repeytynyt ja savu tupruaa lattianraoista; messin lattia on osaksi tullessa.

Kapteeni on räjähdysten tapahtuessa hytissään. Hytin lattialuukku on lentänyt kattoon, voimakas rasvanhajuinen musta savu on tunkeutunut hänen hyttiinsä ja salpaannuttanut hänen henkensä. Hän pakenee nopeasti hytistään ja tulee kannelle yskien ja nokeentuneena. Kaikki kiirehtivät messin katolle ja pelastusveneiden ympärille. Samalla messin seinä alkaa palaa ja sytyttää tuleen ponttonilautan²⁵.

Liekit laivan peräpäässä voimistuvat nopeasti; kova tuuli puhaltaa niihin voimaa. Laivassa on vaahtosammutin ja vesisankoja, mutta tuli leviää niin nopeasti, että mitään ei ole tehtävissä²⁶. Aluksen perässä oleva pelastusvene sekä sinne siirretty laivavene ovat vaarassa syttyä tuleen, ja nyt koko miehistö keskittyy niiden pelastamiseen liekeiltä.

Ainoa mahdollisuus pelastaa laivavene ja pelastusvene on saada ne mahdollisimman nopeasti laskettua vesille, ja kapteenin tullessa siihen johtopäätökseen, ettei aluksen pelastamiseksi ole enää mitään tehtävissä, hän ryhtyy karjumaan aluksen jättöön tähtääviä käskyjä, pelastusliivien pukemisesta ja pelastusveneiden vesille laskemisesta. Hän ei kuitenkaan anna

²⁴ Aluksi epäiltiin, että räjähdysten aiheutti miina. Myös lehdistö tarttui tähän miinateoriaan, koska Lindroos otti sen esille. Myös Oräddin kerrottiin epäilleen miinaa. Miina ei kuitenkaan ollut syy räjähdykseen, koska räjähdys tapahtui Maj´n konehuoneessa. Niemelä, jolla oli myös kokemusta miinanraivauksesta, oli varma, että kyseessä ei ollut miina. Myös asiantuntijat toteavat, että jos kyseessä olisi ollut miina, niin Maj-tyyppinen vanha puualus ei olisi ajalehtinut kovinkaan pitkään, vaan olisi uponnut melko nopeasti. Muitakin teorioita räjähdykselle esitettiin, mutta lopulta vahvimaksi ja jopa ainoaksi vaihtoehdoksi jäi kaasuuntuneen karbidin räjähtäminen.

²⁵ Ponttonilautta olisi myös kantanut 12 ihmistä, mutta se menetettiin tulipalon seurauksena.

²⁶ Orädd oli kertonut Lindroosille, että aluksella on yhdeksän tonnia naftaa, joka muodosti oman vaaratekijänsä ja saattoi vaikuttaa siihen, että miksi Maj haluttiin jättää mahdollisimman nopeasti. Erityisesti Lindroos oli huolissaan naftan takia!

miehistölle mitään selvää määräystä siitä, kuka menee pelastusveneeseen ja kuka laivaveneeseen. Kapteeni käy vielä salongissa, mistä noutaa useita pulloja viinaa, jotka jaetaan miehistön kesken. Jokainen saa pullonsa ja jotkut kaksikin.

Pelastusveneiden vesillelasku ja Maj´n jättäminen

Ensin yritetään laskea varsinainen pelastusvene suojanpuolelta, mutta se ei onnistu savun ja liekkiä takia, joten vesillelasku täytyy tehdä tuulenpuolelta silläkin uhalla, että riski pelastusveneeseen tuhoutumiseen on suuri.

Pelastusveneeseen laskutaljat ovat kuitenkin jäässä, eivätkä ne juokse väkipyörissään. Tulipalon edelleen uhatessa pelastusveneitä, miehistö yrittää epätoivoisesti hakata jäätä irti taljoista siinä kuitenkaan onnistumatta. Orädd ehdottaa, että katkaistaan taljat, ja Aure katkaiseekin keulapuolen taljat puukolla, ja Orädd peräpuolen taljat kirveellä.

Puutteellisen tilan takia pelastusvenettä ei voida kääntää, vaan se on työnnettävä mereen kylki edellä. Odotetaan sopivaa hetkeä ja sen koittaessa pelastusvene työnnetään mereen. Pelastusvene kierähtää heti nurin, iskeytyy Maj´ta vasten, samalla kiinnitysköysi katkeaa ja pelastusvene lähtee ajelehtimaan köli ylöspäin. Pelastusveneeseen vesillelaskussa Aarre Heimo paiskautuu mereen, ja aalto heittää hänet reelinkiä vasten. Aure saa otteen Heimosta ja vedettyä hänet takaisin Maj´hin. Heimo on saanut kovan iskun rintaansa ja jää makaamaan kansilastin päälle. Niemelä huomaa, että liian lyhyt kiinnitysköysi käänsi pelastusveneeseen ympäri jo ennen sen veteen tuloa, ja samalla veneen oma paino katkaisi kiinnitysköyden. Maj ajelehtii nopeammin kuin kumollaan oleva pelastusvene, ja pelastusvene alkaa hitaasti etääntyä Maj´sta.

Tämän jälkeen on yritettävä laskea laivavene vesille samalla tavalla kuin varsinainen pelastusvenekin. Nyt Niemelä kiinnittää laivaveneeseen kiinnitysköyden piipun ympärille ja varmistaa, että siinä on riittävästi löysää, jotta laivaveneelle ei kävisi samalla tavalla kuin pelastusveneelle.

Laivavene työnnetään mereen, ja nyt Lindroos menee yli laidan. Hän onnistuu kuitenkin pelastautumaan laivaveneeseen ja saa laivaveneessä olevalla airolla pidettyä laivaveneeseen riittävän etäällä Maj´sta, jotta se ei aallon heittäjänä murskautuisi Maj´n kylkeä vasten. Kovassa merenkäynnissä airo kuitenkin katkeaa, ja Lindroos joutuu nyt käsillään estämään laivaveneeseen paiskautumisen Maj´ta vasten; tämä onnistuu häidin tuskin.

Kapteeni kommentaa nyt miehistöä hyppäämään laivaveneeseen. Laivavene näyttää onnetoman pieneltä myrskyvässä meressä. Aallon pohjalla matkaa laivaveneeseen on noin neljä metriä ja aallon harjallakin kaksi metriä. Kapteeni kommentaa Blomqvistia hyppäämään, mutta hän ei tot-

tele kehotusta. Samalla Mäkinen toteaa kovaan ääneen; ”*Jos hyppäät, niin se on varmaa menoa*”.

Lopulta Raimo Lång hyppää laivaveneeseen. Välittömästi laivaveneeseen päästyään alkavat Lång ja Lindroos kapteenin käskystä tyhjentää laivaveneettä kaikesta tavarasta. Kun tavarat on heitetty mereen, niin kapteeni kehottaa aluksella olevia miehistön jäseniä uudestaan hyppäämään laivaveneeseen. Niemelä hyppää ja hänen perässään Aure. Aure tippuu puoliksi laivaveneeseen ja puoliksi mereen, mutta saa vedettyä itsensä lopulta laivaveneeseen. Laivaveneen kiinnitysköysi irrotetaan ja laivavene siirretään tuulen alapuolelle keulaan, johon myös miehistö on kokoontunut turvaan laivan peräpäässä riehuvalta tulipalolta. Blomqvist ottaa laivaveneen kiinnitysköyden.

Nyt kapteeni kehottaa jälleen miehistöä hyppäämään laivaveneeseen, joka nousee nyt aallon harjalla aivan Maj´n partaan tasolle. Kukaan ei kuitenkaan hyppää. Aure pitää käsillään laivaveneettä irti Maj´n kyljestä, ja toiset tyhjentävät kahdella ämpärillä vettä laivaveneestä. Laivavene alkaa kuitenkin täytyä vedellä ja on vaarassa rikkoutua Maj´ta vasten. Aure huutaa kovalla äänellä, että laivaveneen kiinnitysköysi on irrotettava, jotta he voivat soutaa etäämmälle ja tyhjentää laivaveneen vedestä. Yhtäkkiä kapteeni hyppää laivaveneeseen kiinnitysköysi kädessään. Kaikki laivaveneessä olevat hämmästyvät, eivätkä ymmärrä miksi kapteeni jättää Maj´n. Tarkoitus on vain irrottautua aluksesta tyhjennyksen ajaksi ja kiinnittyä sen jälkeen uudelleen Maj´hin; kapteenia ei laivaveneessä tarvita.

Laivaveneeseen hypättyään kapteeni antaa määräyksen tavoittaa kaatunut ja ajalehtimaan lähtenyt pelastusvene. Pelastusvene on noin 300 metrin päässä, ja laivaveneen miehistön on soudettava vastatuuleen. Laivaveneessä oli alkujaan kaksi airoparia; toinen pari jyrävä ja toinen heikko. Heikon airoparin toinen airo on mennyt poikki laivaveneen vesillelaskun yhteydessä, ja hankaimet ovat vain yhdelle airoparille²⁷, joten miehet pystyvät soutamaan vain kahdella airolla.

Miehet soutavat kaikin voimin kohti kaatunutta pelastusvenettä, mutta näyttää siltä, että välimatka ei lainkaan lyhene vaan pikemminkin päinvastoin. Kahdenkymmenen minuutin soutamisen jälkeen pelastusveneen pelastusyrityksestä on luovuttava; voimat ovat lopussa.

²⁷ Aure oli luvannut veneenrakentaja Saloselle, että toiset hankaimet asennetaan Maj´n miehistön toimesta, mutta näin ei tapahtunut.

Tilanne on hankala, sillä jokainen laivaveneessä tietää, että laivavene ei kannata koko miehistöä. Vaikka Maj´lle paluu olisi mahdollista soutamalla ensin myötätuuleen ja poikkeamalla loppumatkasta myötätuulesta hie- man vasemmalle, niin paluusta Maj´lle ei edes keskustella, vaikka Niemelä ja Lång sitä ehdottavatkin. Laivaveneeseen sopisi vielä ainakin kaksi lisähenkilöä. Kapteeni, Aure ja Lindroos tekevät nopeasti päätöksen sou- ttaa maihin ja hakea apua Maj´hin jääneille, vaikka kukaan ei oikein usko- kaan, että alukseen jääneet olisivat vielä pelastettavissa.

Suoraan myötätuuleen näkyy kaksi saarta arviolta noin 7–8 merimailin päässä. Kello on 14 ja maihin ehdittäisiin kapteenin arvion mukaan vielä ennen pimeän tuloa. Kulkiessaan helposti myötätuuleen laivavene ohit- taa Maj´n noin 100 metrin etäisyydeltä keulan puolelta, jonne miehistö on kokoontunut skanssin ja kansilastin väliseen syvennykseen. Kun Maj´lle jääneille lopulta valkenee, että laivavene ei palaa Maj´lle, niin huutavat he epätoivoisesti ”*älkää jättäkö*”...”*älkää jättäkö*”²⁸. Kova- ääniset huudot kuuluvat selvästi, mutta kukaan laivaveneessä ei vastaa näihin huutoihin eikä käännä katsettaan.

Ohjuskyvyttömänä ja palavana myrskyisällä merellä ajelehtivalle laivalle jäävät ylikonemestari Anton Orädd ja hänen vaimonsa Rauha, toinen pe- rämies Birger Blomqvist, matruusi Mauri Mäkinen, puolimatruusi Olavi Lång, rasvari Aarre Heimo ja messipoika Pertti Jantunen.

²⁸ Ensimmäisessä poliisikuulusteluissa Aure kertoo, että Maj´lle jääneet huusivat jotakin, mutta ei saanut selvää mitä, mutta kertoo saaneensa käsityksen, että pyysivät palaamaan takaisin. Myöhemmissä kuulusteluissa Aure kertoo, että Maj´lle jääneet huusivat, että hakekaa apua. Lång kertoo yksiselitteisesti, että heitä huudettiin palaamaan Maj´lle. Kap- teeni kertoo, ettei kuullut, että heitä olisi huudettu palaamaan Maj´lle. Niemelä puolestaan kertoo, ettei kuullut mitään huutoja.

Matka Boxön saarelle

Tuuli puhaltaa edelleen myrskyisästi ja aallokko on kova, Aure soutaa hitaasti tyyrpuurin puolelta ja Lång paapuurin puolelta, Lindroos tyhjentää vettä laivaveneestä, ja kapteeni ohjaa kolmannella airolla suoraan edessä olevaa maata kohden. Niemelä istuu kapteenin vieressä. Laivavenettä on kuljetettava myötätuulen mukaan, sillä sivuttain kulkiessaan se hörppää vettä. Kaikki paitsi kapteeni turkissaan ovat märkiä ja viluisia. Matkalla otetaan lämmikkeeksi ryyppyjä Långin pullosta.

Kello 16 aikaan Maj katoaa näkyvistä²⁹. Alukselta nousee edelleen tummaa savua, liekkejä ei kuitenkaan enää näy; Maj´n masto on selvästi kallistunut. Kello 19 aikaan saavutetaan karu asumaton luoto, jonne päätetään jäädä yöksi. Kukaan ei pysty enää suunnistamaan pimeässä ja voimatkin ovat aivan lopussa. Laivaveneen vesillelaskussa mereen tippunut Lindroos on kohmettunut, puolitajuissaan ja hänet joudutaan kantamaan maihin. Lämmikkeeksi nautitaan jälleen pullo viinaa. Luotoa ei tunneta, mutta kapteeni uskoo, että kun aamu valkenee, niin hän pystyy määrittämään heidän sijaintinsa.

Matkalaiset keräävät nopeasti kuivaa meriheinää, asettuvat suojaisaan kallionhalkeamaan ja kapteenin kuivilla tulitikuilla sytytetään tulet. Kylmissään olevat miehet saavat kuumaa vettä juotavaksi. Kello neljän aikaan tuli sammuu, lämpöä toisistaan saadakseen miehet asettuvat tiivisti lähekkäin ja torkahtelevat katkonaisesti toisiinsa kietoutuneina.

Yön pimeinä tunteina Lindroos yrittää liikkua lämpimikseen, mutta jalat eivät kannu. Lindroos kaatuu useita kertoja ja saa kovia suonenvetoja. Lopulta Lindroos luopuu yrityksestä ja jää paikalleen makaamaan, sulkee silmänsä ja vaipuu sekavaan horrokseen, jossa mustiin pukeutuneet ihmiset valkeine hampaineen ahdistelevat Lindroosia³⁰. Lindroos on henkisesti lopussa ja aivan voimiensa ääri rajoilla.

²⁹ 18.1.1949 ilmestyneessä Hufvudstadsbladetissa Söderlund kertoo, että he katselivat luodolla ollessaan merellä palavaa Maj´n hylkyä. Söderlund ja kaikki muutkin pelastuneet kertovat kuitenkin myöhemmin poliisikuulusteluissa, että kun Maj katosi näkyvistä kello 16, jolloin liekkejä ei enää näkynyt.

³⁰ Gösta Lindroos kirjoittaa 25.2.1949 kirjeen kapteeni Söderlundille, ja tuossa kirjeessä hän kertoo kokemuksistaan luodolla ja mainitsee mm. nuo mustiin pukeutuneet ihmiset valkoisine hampaineen. Kirje liitteessä 2.

Kello 8.30 Aure herää, nousee ylös ja huutaa muille, että matkaa täytyy jatkaa. Noustaan luodon korkeimmalle kohdalle, ja kapteeni kertoo tuntevansa paikan. Kapteenin mukaan länsi-etelä suunnassa näkyvät Getavuoret. Kapteeni kertoo, että seudulla on ainoastaan kalastajamökkejä, jotka ovat asuttuja vain kesäisin. Päästäkseen asutuille alueille pitää jatkaa kohti etelää. Nautitaan pullo viinaa ja liikkumalla lämmitetään komeisia lihaksia. Kello 9.45 jatketaan matkaa kohti etelää kapteenin antamalla kurssilla.

Tunnin soutamisen jälkeen kaukana vasemmalla näkyy rakennuksen peltikatto³¹. Niemelä ehdottaa sinne poikkeamista. Aure ja kapteeni vaihtavat muutaman sanan ruotsiksi. Niemelä ei ruotsia ymmärrä, mutta Aure kertoo, että kapteeni tuntee seudun ja vasemmalla näkyvä peltikatto kuuluu vanhaan asumattomaan luotsitupaan. Kapteeni onkin ohjannut laivavenettä varsin määrätietoisesti eri salmien läpi, ja kaikille on syntynyt kuva, että seutu on kapteenille tuttua. Kapteenin näkemystä asumattomasta luotsituvasta ei kyseenalaisteta.

Soutamista jatketaan ilman taukoa aina kello 13.30 saakka, kunnes lopulta rantaudutaan Boxön asutulle saarelle pohjoisella Ahvenanmaalla. Täällä he tapaavat kalastaja Karl Lindströmin. Pelastuneet saavat lämmikkeeksi kuuma maitoa ja teetä. He ovat varsin hiljaisia, ja Lindström yrittää saada käsityksen, mitä on tapahtunut ja missä. Kapteeni ei puhu juurikaan mitään, ja enimmäkseen äänessä on konemestari Lindroos. Lindroos myös lausuu ensimmäisenä ääneen olettamuksen, että alukseen jääneet eivät ole enää pelastettavissa, vaan ovat menehtyneet. Kaikki muutkin tuntuvat sanattomasti jakavan tämän mielipiteen. Lindström yrittää vielä saada sijaintia onnettomuuspaikalle, mutta turhaan.

Viivytyään noin puoli tuntia pelastuneiden täytyy jatkaa matkaa, koska Lindströmillä ei ole puhelinta. Lindström soutaa hiljaisen joukon Hamnsundettiin, ja Lindströmin pojan ja tyttären opastamina matkaa jatketaan luotsi August Fellmanin luokse, jossa on myös puhelin.

³¹ Pelastuneet ohittivat Kalskärin, jossa he näkivät peltikaton noin kello 11 aikaan eli jos he olisivat saaneet apua Kalskäristä, niin Maj'n etsinnät olisi saatu alkamaan ~viisi tuntia aiemmin ja ennen muuta päivänvalossa. Eri lähteiden mukaan Kalskär oli tuolloin asuttu!

Ajelehtiva Maj

”Älkää jättäkö – älkää jättäkö” huudot kaikuvat kuuroille korville. Seitsemän alukseen jäänyttä katselee lohduttomana, kuinka pieni laivavene kaikkooa myötätuulen avustamana varsin nopeasti kohti etelässä näkyvää maata, ja kuinka se lopulta katoaa myrskyävän meren talviseen hämärään. Ohjauskyvytön Maj heittelehtii hallitsemattomasti aallokossa ja ajelehtii tuulen ja merivirtojen mukana kaakon suuntaan.

Voimakas tuuli painaa peräosan liekkiä aluksen toiselle sivulle, ja korkeat aallot lyövät jatkuvasti liekkien yli ja sammuttavat lopulta tulipalon. Keulaosa on säilynyt vahingoittumattomana. Maj´n peräosa on räjähdyksessä ja tulipalossa pahasti vaurioitunut ja uhkaa hajota hetkellä millä hyvänsä ja katkaista aluksen kahtia.

Alukseen jääneet ankkuroivat Maj´n keulan puolelta kahdella ankkurilla. Peräosan reelingien väliin pingoitetaan vaijerit ja näin yritetään pitää alus kasassa. Tästä huolimatta peräosa vajoaa ja uppoaa kovassa merenkäynnissä välillä kokonaan vedenpinnan alle. Masto on katkennut, skanssi ja kansilasti ovat huuhtoutuneet jo aiemmin mereen. Keula pysyy kuitenkin vielä selvästi vedenpinnan yläpuolella ja sinne alukseen jääneet ovat koontuneet.

Maata näkyy lounaassa ja haaksirikkoisten viimeinen mahdollisuus pelastautua uppoavasta Maj´sta on pelastuslautan rakentaminen³². Maj on puutavaralastissa, joten lautan rakentamiseen tarvittavia lankkuja ja tukkeja löytyy; aikaa on kuitenkin vähän, sillä Maj tuntuu vajoavan jokaisen aallon seurauksena yhä syvemmälle ja syvemmälle.

Kirveellä hakataan tukkeja ja lankkuja pelastuslauttaan sopiviksi, mutta aika loppuu väijäämättä kesken, ja lopulta myös keulaosa painuu voimakkaassa aallokossa ajoittain vedenpinnan alapuolelle. Lopulta iso aalto pyyhkäisee Maj´n ylitse ja pelastuslauttaan valmistetut lankut ja tukit huuhtoutuvat myrskyävään mereen³³. Haaksirikkoisten viimeinen toivo pelastautua on lopullisesti menetetty. Toivonsa menettäneet, väsyneet ja

³² Poliisikuulusteluissa Aure kertoo, että olisi ollut mahdollista rakentaa pelastuslautta, mutta lisää samalla, että laivaan jääneillä ei ehkä ollut riittävästi kokemusta tällaisen lautan rakentamiseksi. Sen sijaan osalla pelastuneista olisi ollut tarvittavaa kokemusta.

³³ Kun merivartiosto myöhemmin etsintöjen yhteydessä löytää näitä kirveellä hakattuja tukkeja ja lankkuja, niin käynnistävät he kaiken varalta etsintöjä myös hylyn löytöpaikan lähi-saarilla.

kylmettyneet haaksirikkoiset kerääntyvät yhteen tietoisina siitä, että lopulta armollinen aalto lopettaa heidänkin kärsimyksensä huuhtomalla heidät hyiseen mereen.

Åland lehdessä ilmestyi alkuvuodesta 1949 seuraava nimimerkillä varustettu kirjoitus (vapaa käänös).

”Maj´n kannella seisoi seitsemän ihmistä ja näkivät kuinka kapteeni ja neljä muuta pelastusveneessä taistelivat yli aallonharjojen kohti maata. Pelastusveneessä olevat näkivät etäisyyden kasvavan palavaan alukseen ja toverihinsa samalla kun rannikko lähestyi.

On kauheaa ajatella sitä tunnelmaa, kun Maj omien liekkiensä loisteessa ohjuskyvyttömänä ajelehti tammikuisen yön pimeydessä mukanaan seitsemän ihmistä. Itse he varmaankin osasivat aavistella, että olisivat viimeisellä matkallaan; mikään apu ei voisi heitä enää saavuttaa. He muodostivat pienen merimiesseurakunnan, nämä seitsemän; kuusi miestä ja nainen. Pieni seurakunta palava laiva temppelinä matkalla ikuisuuteen, jonka seurakunnan jäsenet tiesivät lähestyvän minuutti minuutilta, tärähdys tärähdykseltä, jonka he tunsivat ruumissaan, kun heitä heitelttiin aallonpohjalta aallonpohjalle. Heidän yhdessäolonsa laivalla oli heidän viimeinen yhteinen jumalanpalvelus, kun he jättäytyisivät Korkeimman siunattuun huomaan. Urkujen pauhu oli meren jyllinä, kellojen sointi takiloissa ja köysissä ujeltava tuuli, rukoukset luettiin heidän sielujensa syvyyksissä. Me olemme liian heiveröisiä luotamaan kuolemaantuomitun seurakunnan jumalanpalveluksen tunteiden syvyyttä, korkeintaan aavistamaan sen ja sekin on jo paljon.

Samalla kun me kuljimme varmoin askelin lujalla maalla tai istuimme hyvin hoidetuissa kodeissamme, ajelehti palava alus mukanaan seitsemän turvatonta ihmistä. He olivat nähneet tovereidensa purjehtivan myötätuuleen kohti maata, mutta kohtalo tuo arvoituksellinen kohtalo oli arponut heidät jäämään laivaan.

Niin tulee auringonpaistetta ja kevättä huokuvalla nimellä varustettu laiva viimeisellä matkallaan temppeliksi kuudelle miehelle ja yhdelle naiselle. Maj vajosi meren sankareiden kanssa ikuisuuden satamaan.

Den fridsamme”³⁴

³⁴ Luotsi August Fellmanin pojan Rolf Fellmanin mukaan nimimerkin takana oli toimittaja Axel E Danielsson.

Luotsi Fellmanin luona

Luotsi Karl August Fellman on jo aamutuimaan lähtenyt metsälle ja näkee myöhemmin iltapäivällä kotinsa lähellä olevalta mäenharjanteelta, kuinka miehiä tulee soutuin Boxön ja Sommarön välisestä salmesta ja rantautuu Boxön saarelle. Keitä nuo miehet ovat, sitä ei luotsi vielä tiedä. Miehet saapuvat luotsin talolle noin kello 15 aikaan, luotsi Fellman ei ole vielä palannut kotiin, mutta hänen vaimonsa ottaa miehet vastaan. Pian selviää keitä nuo viisi miestä ovat.

Kapteeni Söderlund tiedustelee välittömästi puhelinta ja tilaa saman tien puhelun Liljestränd Oy:n toimistoon Helsinkiin. Saatuaan yhteyden varustamon kapteeni Heinrichseniin, hän raportoi haaksirikosta ja kertoo sekä pelastuneiden että alukseen jääneiden nimet. Linja on huono, ja puhelunvälittäjä joutuu auttamaan, jotta kapteeni saa viestinsä välitettyä Heinrichsenille. Luotsi Fellman saapuu kotiin juuri kun kapteeni lopettaa puhelun. Söderlund kertoo vähäsanaisesti haaksirikosta ja siitä, että osa miehistöstä on vielä aluksessa. Fellman saa kuitenkin miehistön puheista sen käsityksen, että alukseen jääneiden pelastamiseksi ei ole enää mitään tehtävissä.

15.30 aikaan merivartioalus ajaa Boxön salmen läpi ja ohittaa Fellmanin asunnon vain noin 400 m etäisyydeltä. Fellman huomauttaa asiasta kapteenille, mutta kapteeni ei asiaan reagoi³⁵.

Fellman hakee toisesta huoneesta kartan³⁶ ja levittää sen pöydälle. Fellman, Söderlund ja Aure yrittävät yhdessä määrittää sen luodon paikkaa, missä he olivat yöpyneet; varmuutta luodosta ei kuitenkaan saada. Fellman ja Söderlund alkavat määrittää Maj´n mahdollista sijaintia. Lopulta Söderlund tulee - tosin hieman empien - johtopäätökseen, että haaksirikko on tapahtunut Saggön pohjoispuolella. Hän ei kuitenkaan osaa heti arvioida laivaveneellä taitettua matkaa, mutta lyhyen harkinnan jälkeen hän päätyy siihen, että Maj´n onnettomuuspaikka on 7–8 merimailia pohjois-luoteeseen Saggöstä.

³⁵ 28.7.1949 kuulustellaan Saggön merivartioaseman ylikersantti Hugo Falckia ja hän kertoo, että merivartiomies Runar Helligård ohitti 17.1 kello 15.30 Fellmanin asunnon noin 400 m etäisyydeltä nopeudella seitsemän solmua.

³⁶ Myöhemmin oikeudenkäynnissä Söderlund kieltää nähneensä mitään karttaa Fellmanin luona, vaikka kaikki muut pelastuneet ja Fellman kertoivat kartasta. Kartan kerrotaan olleen Frej Liewendahlin viimeisen karttaversion Ahvenanmaasta.

Tämä hieman ihmetyttää Fellmania, sillä hän oli nähnyt haaksirikkoisten tulevan Boxön itäpuolta. Jos he olisivat tulleet Saggön suunnasta, niin heidän olisi pitänyt tulla Boxön länsipuolelta.

Fellman kertoo epäilystään kapteenille ja esittää mielipiteenään, että haaksirikkopaikka olisi mahdollisesti idempänä³⁷. Söderlund ei kuitenkaan muuta mieltänsä.

Kapteeni Heinricksen on Söderlundin puhelun jälkeen ottanut yhteyttä Ahvenanmaan merivartiostoon ja sen päällikköön luutnantti Ernst Fjalar Häggblomiin. Häggblom saa Heinrickseniltä vain alustavia tietoja eikä lainkaan tietoa Maj´n sijainnista onnettomuuden tapahtuessa. Heinricksen pahoittelee puutteellisia tietojaan, valittelee puhelinlinjan heikkoutta puhuessaan Söderlundin kanssa ja pyytää Häggblomia olemaan suoraan yhteydessä kapteeni Söderlundiin.

Kapteeni tilaa auton Maarianhaminasta. Ensin ajetaan Maarianhaminan merimieskotiin, jonne kaikki muut kapteenia lukuun ottamatta lopulta majoittuvat. Lehdistö on jo saanut vihjeen tapahtuneesta ja on pelastuneita vastassa merimieskodissa. Myöhemmin kapteeni jatkaa samalla autolla omaan asuntoonsa Maarianhaminaan.

³⁷ Myöhemmin osoittautuu, että luotsi Fellmanin arvio onnettomuuspaikasta oli huomattavasti parempi kuin kapteeni Söderlundin tekemä arvio. Myös Aure kertoo viimeisessä poliisikuulusteluissa kertoneensa omalla mielipiteenään, että Maj´n sijainti olisi 7–8 meripeninkulmaa NNW heidän yöpymispaikastaan, mikä olisikin ollut melko tarkka arvio. Ensimmäisessä poliisikuulustelussa Aure tosin kertoo, ettei ottanut mitenkään osaa Fellmanin ja kapteenin väliseen keskusteluun Maj´n sijainnista.



Här är de räddade från Maj. Från v. till h. maskinmästaren Gösta Lindros, Hiis, lättmatros Väinö Niemelä, Uleåborg, lättmatros Raimo Lång, Pyttis, första styrman Leo Aure, Helsingfors, kapten Sanfrid Söderlund, Mariehamn och i den vita rocken Sjömanshemmets föreståndare Johan Lönnroth.

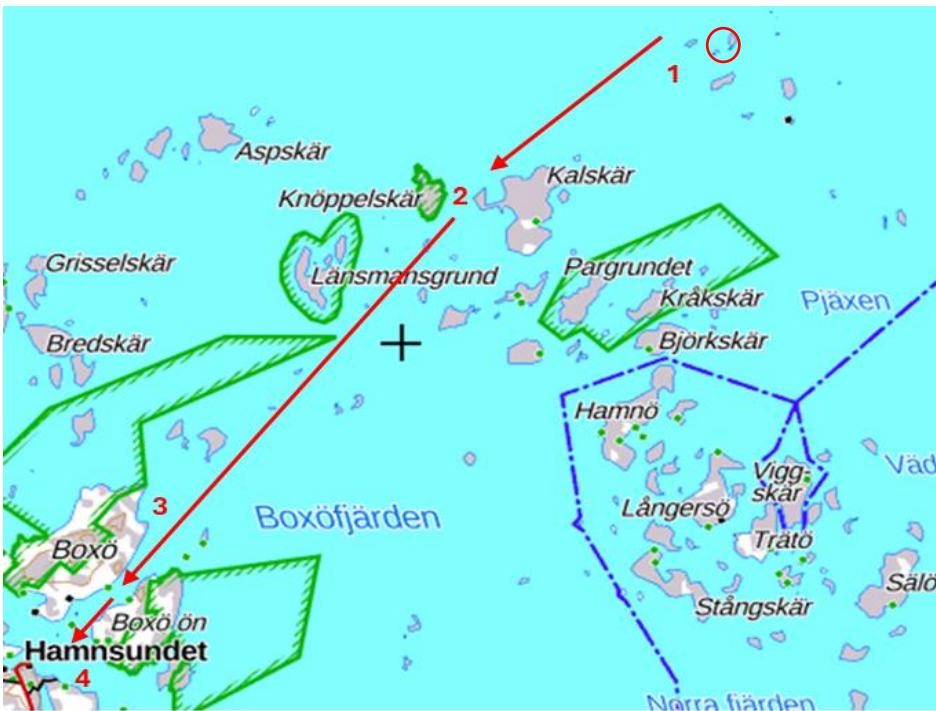
Kuva 2. M/s Maj' lta pelastuneet Maarianhaminan merimieskodissa 17.1.1949 illalla. Vasemmalta oikealle konemestari Lindroos, puolimatruusi Väinö Niemelä, puolimatruusi Raimo Lång, ensimmäinen perämies Leo Aure ja kapteeni Sanfrid Söderlund. Seisomassa merimieskodin esimies Johan Lönnroth.

Kuvassa 3 on esitetty pelastuneiden kulkema reitti. Numeron 1 kohdalla on luoto (Västerklobbe), jossa he yöpyivät. Numero 2 on Kalskär, jossa haaksirikkoiset näkivät peltikaton, mutta eivät kuitenkaan menneet maihin ja tarkastaneet, että oliko paikka asuttu³⁸. Numero 3 on Boxön saari, johon pelastuneet rantautuivat ja tapasivat kalastaja Lindströmin. Boxöstä heidät opastettiin Hamnsundetiin luotsi Fellmanin luokse (numero 4)³⁹, josta he lopulta saivat puhelinyhteyden. Numero 5 on Saggö, jossa sijaitsi merivartioasema. Boxön saarelta olisi varsin nopeasti ehtinyt

³⁸ Hufvudstadsbladetin (23.2.1949) mukaan Kalskär oli asuttu.

³⁹ Puhelin oli Fellmanin kodissa Bertbyviikissä lähellä Hamnsundetia.

myös Saggön merivartioasemalle, mutta jostakin selittämättömästä syystä Söderlund ei ollut kiinnostunut tästä mahdollisuudesta.



Kuva 3. Kuvassa pelastuneiden matka Västerklubbens luodolta ja Boxön kautta luotsi Fellmanin luokse. Numero 1 = Västerklubbens, numero 2 = Kalskär, numero 3 = Boxön saari, numero 4 = Hamnsundet ja numero 5 = Saggö. Yläkuvassa alkuperäinen oikeudessa käytetty kartta. Merikarttapohja ©Traficom 2024.

Alus tuleessa myrskyisellä

Viisi miestä maihin pelastusveneellä,
7 henkilöä jäi palavaan laivaan

18/1-19

U.S. — Marianhamina, maanantaina

Näyttää siltä, että Ahvenanmaan pohjoispuolisilla vesillä jälleen on sattunut järkyttävä onnettomuus, joka pahimmassa tapauksessa on saattanut vaatia 7 ihmishenkeä. Mäntyluodosta Kööpenhaminaan matkalla olleen 346 nettorek. tonnin moottorialus Maj'n kone pysähtyi aluksen kovassa myrskyssä taistellessa sunnuntaina klo 13 ajoissa, ja hetkistä myöhemmin tapahtui moottorissa ankara räjähdys, joka sytytti aluksen tule-

Tämä tapahtui Saggön ulkopuolella. Aluksella oli kaikkiaan 12 henkeä, joista yksi nainen. Miehistö yritti ensiksi laskea vesille toisen pelastusveneistä, joka kuitenkin särkyi. Sen jälkeen laskettiin meren toinen vene, johon kapteeni ja neljä miestä hyppäsivät. He koettivat päästä veneellä laivan suojapuolelle auttaakseen myös toiset aluksesta, mutta eivät tässä onnistuneet, varsinkin kun tuuli painoi myös liekit tähän suuntaan. Pelastusvene joutui siinä olevine pe-

lastuneine ajelehtimaan koko iltapäivän ja yön, kunnes kapteeni miehineen viimein klo 8 aikaan aamulla pääsi erälle autiolle luodolle sekä edelleen asuttuun Boxöhön. Hän ilmoitti tapahtumasta heti puhelimitse viranomaisille sekä laivan edustukselle, jonka toimesta sekä merivartiolaitokselta että ilmavoimilta pyydettiin etsintä-apua. Kaksi merivartiolasta kiiruhtikin onnettomuusvesille ja myös ilmatiedusteluja ryhdyttiin suorittamaan. Samoin matkaa paikalle Neptun-yhtiön pelastuslaiva, ja radio-

teitse on myös puheenaolevilla vesillä liikkuvia aluksia pyydetty tarkkailemaan ympäristöään.

Maj'n, joka alkujaan on ahvenanmaalainen alus, omistaa Laivanvarustamo Saarentähti Pernajasta. Onnettomuudessa pelastuivat laivan päällikkö, kapteeni Sanfrid Söderlund Maarianhaminasta, I perämies Leo Aure Helsingistä, laivamiehet Raivo Lång Pöytyältä ja Väinö Niemelä Oulusta sekä koneenkäyttäjä Gösta Lindroos Huittisista. Toistaiseksi ovat vielä kadoksissa ja todennäköisesti joutuneet tuhon omiksi laivan ylikonemestari Anton Orädd Kokkolasta ja hänen vaimonsa Rauha Orädd, joka toimi laivan emännöitsijänä, II perämies Birger Blomqvist Helsingistä, laivamiehet Mauri Mäkinen Rummalta, Olavi Lång Pöytyältä ja Aaro Heimo Helsingistä sekä messipoika Pentti Jantunen Keravalta.

Mainittakoon, että alus juuri oli Rummalla perusteellisesti korjattu ja nyt sen jälkeen ensimmäisellä matkallaan. Sihen oli myös tällöin pestattu uutta miehistöä, jonka nimistä ei ole vielä tietoa. Alus lastasi 740 tn kuollutta painoa. —

Kuva 4. Tämä Uuden Suomen 18.1.1949 julkaisema uutinen oli ensimmäisiä Maj'n onnettomuudesta kertovia lehtijuttuja ja se sisältääkin vielä paljon virheellistä tietoa.

Maj´n etsinnät

17.1.1949 hieman kello 15 jälkeen soi puhelin Saaristomeren merivartioston esikunnassa, Häggblom nostaa luurin korvalleen, soittaja on kapteeni Heinrichsen Liljestränd Oy:stä ja hän tiedustelee, ollaanko merivartiostossa tietoisia, että Saggön tienoilla on tapahtunut merionnettomuus. Seitsemän ihmistä on jäänyt laivaan ja viisi pelastautunut ja tullut maihin Ahvenanmaan pohjoisosissa. Heinrichsen kertoo saaneensa nämä tiedot hetkeä aikaisemmin aluksen kapteeni Söderlundilta, joka on pelastuneiden joukossa ja parhaillaan Hamnsundetissa luotsi August Fellmanin luona. Häggblom toteaa, ettei Saggön merivartiosto ole ilmoittanut mistään onnettomuudesta.

Häggblom ottaa välittömästi puhelun luotsi Fellmanille saadakseen lisätietoja mahdollisesta merionnettomuudesta ja ennen muuta aluksen sijainnista onnettomuushetkellä. Fellman ojentaa luurin kapteenille, joka kertoo ensi töikseen, ettei tunne kovinkaan hyvin Pohjois-Ahvenanmaata⁴⁰, mutta antaa kuitenkin suuremmin epäroimättä onnettomuuspaikan sijainniksi 7–8 meripeninkulmaa pohjois-luoteeseen Saggöstä⁴¹. Häggblom tiedustelee vielä, että miksi Söderlund ei ottanut suoraan yhteyttä Saggön tai Maarianhaminan merivartiostoon, koska hänen ahvenanmaalaisena pitäisi tuntea Ahvenanmaan merivartio-osastot. Söderlund ei kerro syytä, mutta ilmiselvästi hermostuu kysymyksestä.

Söderlundilta saamiensa tietojen perusteella Häggblom ryhtyy toimenpiteisiin. Saggön merivartioasema saa tiedon Häggblomilta Maj´n haaksirikosta ja ylikersantti Hugo Reinhold Falck käynnistää etsinnät maanantai-

⁴⁰ Tämä hieman ihmetyttää, koska Söderlund uskoi osaavansa määrittää heidän sijaintinsa luodolla, jossa he yöpyivät. Lisäksi hän kertoi, että alueella on vain kesäisin asuttavia kalastusmajoja. Kalskäriin ei poikettu, koska kapteeni sanoi tuntevansa alueen ja peltikatto, joka nähtiin, oli hänen mukaansa asumaton luotsimaja. Lisäksi kapteeni oli luotsannut laivaveneen luodolta varsin suoraviivaisesti Boxön saarelle.

⁴¹ Myöhemmin kuulusteluissa Söderlund kertoo nähneensä matkalla luodolle laivaveneen oikealla puolella merimerkin, jonka epäili olevan Koxnan (=saari Ahvenanmaan pohjoispuolella). Jos he olisivat todella ohittaneet matkallaan Koxnanin, niin se selittäisi kapteenin Maj´lle 17.1 antaman sijainnin. Kukaan muu pelastuneista ei kuitenkaan nähnyt mitään merimerkkiä ja on erittäin epätodennäköistä, että he olisivat ohittaneet Koxnanin.

na iltapäivällä kello 17.30⁴². Etsinnät aloitetaan Söderlundin määrittämästä paikasta ja etsintöjä jatketaan kello 19.30 saakka.

Pelastusala s/s Hans Helenius liittyy etsintöihin kello 23 ja jatkaa etsintöjä läpi yön aina tiistaiamuun klo 7.30 saakka⁴³. Koko yö tähystellään merelle, josko palava Maj näkyisi. Ahvenanmaalaiset kalastajat näkevät sahattua puutavaraa ajelehtimassa pohjoisen suunnasta, mutta maanantain aikana Maj' ta ei löydetä.

Tiistaina etsintöjä jatketaan kello 8. Lumipyryn takia joudutaan palaamaan Saggöhön 14.30. Kello 16 lumipyry helpottaa ja etsintöjä jatketaan kello 18 saakka. Myös merivartioston lentokone nousee ilmaan kello 8.56, mutta joutuu palaamaan huonon sään takia Turkuun.

Varustamo Saarentähti Oy:n pyynnöstä luetaan yleisradiossa vaaratiedote, jossa merenkulkijoita varoitetaan ajelehtivasta Maj-nimisen aluksen hylystä. Tiedotteessa ei kuitenkaan sanallakaan mainita, että hyllylle on jäänyt vielä seitsemän ihmistä.

Söderlund oli kuvaillut Häggblomille sen luodon paikkaa ja muotoa, johon he rantautuivat 16.1. Tämän perusteella ja sen tiedon avulla, että paikallinen asukas oli nähnyt tiistain vastaisena yönä luodolla nuotiotulet⁴⁴, Häggblom ilmoittaa Söderlundille, että luoto, jossa he yöpyivät, on nimeltään Västerklobbe.

Tämän tiedon valossa Häggblom pyytää Söderlundia tarkastelemaan uudelleen aiemmin antamaansa Maj'n sijaintia, ottaen myös huomioon

⁴² Saggön luotsiaseman säpäväkirja löytyy liitteestä 4.

⁴³ Åland-lehti kritisoi 10.2.1949 julkaisussaan erityisesti sitä, että pelastusala Hans Helenius sai tiedon onnettomuudesta tiedotusvälineiden kautta ja sen jälkeen Hans Heleniuksen kapteeni Fagerström otti yhteyttä merivartiostoon ja tarjosi apuaan. Merivartiosto ilmoitti, että jos kello 22 mennessä haaksirikkoisia ei ole löydetty, niin Hans Helenius voi liittyä etsintöihin. Miksi Hans Helenius ei sallittu osallistua heti etsintöihin?

⁴⁴ Paikalliset olivat nähneet tulet luodolla tiistain vastaisena yönä, joten ensimmäinen oletus oli, että ne olisivat mahdollisesti Maj'hin jääneiden tekemät tulet. Uutinen oli aluksi sensaatio, mutta luodolla ei kuitenkaan ollut ketään ja pidettiin todennäköisenä, että pelastuneiden maanantain vastaisena yönä sytyttämä nuotio oli tuulen voimasta syttynyt uudelleen.

tuulen suunnan ja merivirrat⁴⁵. Söderlund epäröikin hieman aiemmin antamaansa sijaintia, mutta tekee siihen vain pienen korjauksen.

Tiistaina 18.1 löydetään suurehko määrä tulen vaurioittamaa puutavaraa, öljytynnyri, metrin pituisia reelingin osia, puolen metrin pituisia lankun pätkiä osaksi palaneena ja kaksi pientä kappaletta laivan kantta. Löydöt tehdään 6–8 meripeninkulmaa koilliseen Saggösta. Toivo haaksirikkoisten löytämisestä elossa alkaa hiipua.

Keskiviikko valkenee tuulisena, mutta kirkkaana. Maj pysyy kuitenkin edelleen piilossa, löydetään vain palanutta puutavaraa ja Låga skärgården-Rannö väliseltä merialueelta Maj´n karkuun päässyt pelastusvene ja kaksi kappaletta ilmatankkeja. Kalastaja Gunnar Mattson näkee pelastusveneen makaavan rannassa köli ylöspäin ja kääntää sen oikeinpäin; pelastusveneessä ei ole mitään⁴⁶.

Hägglom soittaa Söderlundille pelastusveneen tuntomerkeistä, ja Söderlund vahvistaa, että löytynyt pelastusvene on mahdollisesti Maj´n pelastusvene. Tämän jälkeen Hägglom ei etsintöjen aikana ole enää yhteydessä Söderlundiin.

Torstaista sunnuntaihin etsintöjä jatketaan sään sallimissa puitteissa, mutta edelleen löydetään vain Maj´hin kuuluvaa tavaraa.

⁴⁵ Söderlund kertoo, ettei tiedä missä Västerklobbe sijaitsee, ja hän kertoo myöhemmin oikeudessa, ettei hänellä ollut Hägglomin soittaessa karttaa saatavilla. Hägglom puolestaan todistaa, että Söderlund kertoi tarkastelevansa Ahvenanmaan karttaa puhelun aikana.

⁴⁶ Pelastusveneessä ei myöskään ollut ilmatankkeja, vaikka kapteenin mukaan se olisi ollut ilmatankeilla varustettu. Pelastusveneen irronneet ilmatankit löytyivät kuitenkin myöhemmin. Raimo Lång kertoo todistuksessaan pelastusveneen vaurioituneen ja pelastusveneen löytänyt Gunnar Mattson kuvaa hyvin samanlaisia vaurioita.

Palaneita laivanosia löydetty Saggön läheltä »Maj'n» tuho näyttää varmalta

Maarianhamina, keskiviikkona.

Haaksirikkoutuneen moottorialus "Maj'n" etsiskelyjä jatkettiin eilen varhaisesta aamusta myöhään iltaan. Etsintöihin osallistui kaksi merivartiolaituksen alusta ja meripelastusvene "Hans Helenius" Eckeröstä sekä lisäksi Turusta saapunut lentokone. Sää oli erinomainen ja näkyväisyys hyvä. Pohjois-Ahvenanmaan koillisesta saaristosta löydettiin suurehko määrä tulen vahingoittamaa puutavaraa, laivavene, öljytynnyri, 1 m:n pituinen osa reelinkiä sekä puolen metrin pituisia lankun pätkiä, jotka olivat osaksi palaneet ja

joissa oli selvästi havaittavissa tervaa sekä tilkeaineita. Lisäksi löydettiin kaksi pientä kappaletta laivan kantta. Nämä löydöt tehtiin Rannöarnan ja Lågskärgård-nimisten saaristoryhmien seuduilla, n. 6—8 mpk koilliseen Saggöstä. Näin ollen monet seikat viittaavat siihen, että "Maj" on uponnut tällä paikalla ja vienyt mukanaan syvyyteen seitsemän aluksessa ollutta ihmistä, näiden joukossa, kuten muistetaan, yksi nainen. Tästä todennäköisyydestä huolimatta etsiskelyjä jatketaan. — D.

INDONESIA

Kuva 5. Helsingin Sanomat 20.1.1949.

Maanantaina 24.1.1949 vårdölaiset kalastajat näkevät hyllyn näköisen esineen noin 10–12 merimailia Pattsjäristä pohjoiseen, jonka he arvelevat olevan Maj´n hyllyn. Kalastajat palaavat kotiin kello kuuden aikaan, ja kalastaja Algot Mattson raportoi näkemästään Vårdön poliisille. Merivartiosto saa tiedon kalastajien havainnosta vielä samana iltana.

Seuraavana päivänä näkyvyys on melko hyvä, mutta Mattsonilta saamistaan tiedoista huolimatta merivartiosto ei löydä hylkyä. Merivartiosto epäileekin, että hylky ei ole Mattsonin ilmoittamassa paikassa. Mattson kuulee vielä samana päivänä, ettei merivartiosto ole löytänyt Maj´n hylkyä. Tämä herättää hänessä ihmetystä, koska hylky oli nähtävissä useista

paikoista pelkästään kiikareilla ja merivartiostolla on sentään lentokone apunaan etsinnöissä. Keskiviikkona Mattson lähtee yhdessä kuuden toverinsa kanssa kohti Pattskäriä⁴⁷. Ilman mitään vaikeuksia he näkevät kiikareilla Maj`n hylyn ja päättävät lähteä hyllylle. Puolentoista tunnin ajon jälkeen he ovatkin jo hylyn luona.

Hylky on ankkuroitu ja kumpikin ankkuri on laskettu keulan puolelta. Hylyn etuosa on noin metrin verran vedenpinnan yläpuolella ja takaosa hieman veden alla. Kansilasti, skanssi ja kajuutta ovat huuhtoutuneet pois. Aluksen peräosa on rikki, nostovinssit ja moottorit ovat vielä kannella. Masto on katkennut ja sitä on jäljellä noin viisi metriä. Kovan merenkäynnin takia ei ole mahdollista nousta hyllylle, koska elonmerkkejä ei näy, eivät he myöskään sitä yritä. Miehistö on ilmeisesti onnistunut sammuttamaan tulipalon ja ankkuroimaan aluksen ennen omaa tuhoaan. Kalastajat kiertävät hylyn useamman kerran noin kymmenen metrin etäisyydellä ja lähtevät sitten pois. Vårdöseen saavutaan kello 17 aikaan ja jälleen hylyn sijainnista ilmoitetaan poliisille.



Kuva 6. Uusi Suomi 27.1.1949

⁴⁷ Algot Mattsonin mukana olivat Fredrik Nyman, Fredrik Mattson, Gunnar Mattson, Hugo Johansson, Gunnar Johansson ja Elof Nyman

"Majn" hylky löydetty.

MIEHISTÖSTÄ EI JÄLKEÄKÄÄN.

Pari viikkoa sitten Ahvenanmaan pohjoispuolella räjähdyksessä tuhoutuneen moottorialus "Majn" hylky on nyt löydetty.

Vårdöstä kotoisin oleva kalastaja Algot Mattsson ilmoitti maanantai-iltana hämärän tullessa nähneensä hyllyn tapaisen noin 10 meripeninkulman päässä Tatt'in luodosta. Merivartiosto sai tiedon asiasta ja lähetti tiistaina kaksi moottorivenettä sekä lentokoneen tiedusteluretkelle, mutta kuitenkin ilman tuloa. Keskiviikkoamuna lähti Nordöstä seitsemän kalastajaa kahdella moottoriveneellä merelle löytäen "Majn" ankkuroituneena. Merenkäynti oli ankara, joten kalastajat eivät voineet lähemmin tutkia hylkyä, joka oli käytännöllisesti katsoen kokonaan veden alla. Vain katkenneet masto ja keulapiikki pistivät esiin vedestä. Miehistöä ei näkynyt merkkiäkään. Ilmeisesti oli sen onnistunut sammuttaa palo ja ankkuroida alus ennen omaa tuhoaan.

Kuva 7. Turun Sanomat 27.1.1949

Torstaina 27.1 sää on myrskyinen ja merivartiosto ei lähde etsimään Maj`ta. Perjantaina 28.1 merivartiosto lopulta löytää hylyn, mutta sää on edelleen myrskyinen, joten hylyn kannelle ei ole vielääkään mahdollista päästä. Merivartiosto kuitenkin kirjaa ylös Maj`sta tekemänsä havainnot. ”Kaikki kannenpäälliset rakenteet lukuunottamatta mastoa, moottorivinssiä ja ankkuripeliä poissa, lastiluukut ovat poissa, osa peräsiltaa on poissa, reelingistä on suuria palasia poissa, molemmat ankkurit on laskettu. Lastina ollut puutavara pitää hylkyä vedenpinnan tasalla niin, että se ajoittain vajoaa kokonaan pinnan alle. Hylyn paikka on seitsemän merimailia koilliseen (NO) Rannöstä ja yhdeksän merimailia piiru pohjoisesta länteen (N t W) Pattsjäristä. Veden syvyys paikalla on noin 20-25 metriä”.

Lauantaina 29.1 iltapäivällä merivartiosto pääsee vihdoinkin nousemaan hyllyn kannelle⁴⁸.

⁴⁸ Maj`n etsintään osallistuivat merivartioston alukset moottoripurjealus 4 (MP4), partiovene 69 (PV69), partiovene 148 (PV148) ja jossakin määrin myös VL Aura. VL Aura osallistui Maj`n etsintään vain 19.1 ja joutui sen jälkeen saattamaan ”pakolaisalus” Sotkaa. 6.2 VL Aura otti kyytiin Maj`n löytyneen pelastusveneen ja vei 12.2 Turkuun mitattavaksi.

Saapuneet

No	Saapumis-pvm. (klo)	Kirjoitus-pvm.	Lähetäjän		Litet	Asia
			nimi	n:o		
1209	27/11 1158		Ranah	1100	R 16	Utriskelystä jatketaan 12/69:lla (MP4:n liianus)
1210	1300	mt	Al. Luoto Bekeri Selma	1300	P 7	6i katapilmin käyttäjän
1211	1325	mt	Al. Luoto	1325	P 6	6i katapilmin käyttäjän
1212	1345		Aura	1325	R 38	6i löydy ruofo. merikorttia
1213	1445	az	M. ham	1400	R. 15	MP4 Auran foku- nansa
1214	1450	az	MP4	1317	R 120	Maj:n hylky löy- detty
1215	1426		Bsih	1420	P 25	
1216	1535		Bsih	1525	P 130	
1217	1600		Rojan V. kom	1514	R 88	Kris san tak. oikeu- det
1218	1710	3a	M. Karvin	1700	R 3	502
1219	1711	3c	F. Holma	1700	R 3	101

Kuva 8. Saaristomeren merivartioston viestidiaari: keskusradioasema RA5. 28.1 kello 14.26 vastaanotetaan merivartioalus MP4:n lähettämä viesti Maj'n löytymisestä.

Saapuneet

N:o	Saapumis-pvm. (klo)	Kirjoitus-pvm.	Lähetäjän		Liitteet	Asia
			nimi	n:o		
1241	29.1 1046		Boik	1046	P 49	
1242	1053		Rajav Rovtöytä	1300	R 20	Ohjesääntöjen perimismaksuista
1243	1108	3a	Merik	1100	R 3	SU 2
1244	1110	3b	Fholm	1100	3	SU 1
1245	1144	a2	Saggio	1100	R 10	PV69:n lähtenyt Maj:n hyllylle
1246	1305	a2	M:hamn	1335	R 33	M:hamn, miesten parrasjen puh. tilau
1247	1310	a2	M:hamn.	1336	R 25	M:hamn. ilm. miehen perimistä
1248	1336		Erik.	1335	P 7	Merikantien läh.
1249	1339		Erik.	1336	P 13	
1250	1511		Pirskni	1043	R 8	Palkkojen läh.
1251	1607	a2	MP4	1510	R 41	Maj:n hyllyn laus.

Kuva 9. 29.1 kello 11.44 vastaanotetaan Saggön merivartioasema lähettämä viesti: "PV69 on lähtenyt Maj`n hyllylle". Kello 16.07 vastaanotetaan MP4:n lähettämä viesti "Maj`n hyllyn tarkastuksesta"

Miten on käynyt Maj'n miehistön?

Maarianhaminasta ilmoitetaan, että kaksi merivartioalusta löysi perjantaina moottorikuunari Maj'n hylyn. Kuten tunnettua, Maj haaksirikkoutui jokin aika sitten Ahvenanmaan pohjoispuolisilla vesillä. Hylky löydettiin 7 etäisyysminuutin päässä Rannön saarilta noin 9 meripeninkulmaa luoteeseen Pattsjäristä. Kuunarin molemmat ankkurit olivat vedessä ja sen kansi vesirajassa. Kaikki kajuutat oli merenkäynti vienyt mennessään ja kaiteet olivat rikki. Vain laivan etuosa oli näkyvillä. Maj oli joko katkennut kahtia, jolloin peräosa oli ajautunut tiehensä tai oli viimeksimainittu vajonnut pohjaan. Hylyn kohdalla oli vettä 20—25 metriä. Mitään jälkiä aluksen miehistöstä ei tavattu.

Toinen vartioaluksista palasi Maarianhaminaan ja toinen jäi yön ajaksi hylyn luo. On tarkoituksena kuljettaa Maj tankkilai-va Fannyn hinaamana lauantaina satamaan. Hylyn kohdalla oli perjantaina kova merenkäynti.

Kuva 10. Helsingin Sanomat 29.1.1949

Lauantai 29.1 Gunnar Mattson palaa hyllyn luokse yhdessä Hugo Johanssonin ja Matts Mattsonin kanssa. Sää on kaunis ja hylky on nyt hieman korkeammalla kuin viimeksi, joten Gunnar Mattson päättää nousta hyllyn kannelle ja huomaa, että aluksen takaosaa on yritetty vahvistaa reelinkien väliin pingotetuilla vajereilla ja tämä on tehty selvästi laivalla riehuneen tulipalon jälkeen.

Merivartiosto arvelee, että Maj on saapunut hyllyn löytöpaikalle parin tunnin kuluttua onnettomuudesta, ja ainakin osa miehistöstä on tuolloin ollut vielä elossa. Nyt aluksella ei ole eläviä eikä kuolleita⁴⁹. Luultavasti miehistö on yrittänyt rakentaa lautan, koska löydetään lankkuja ja tukkeja, joita on hakattu kirveellä. Lauttaa ei kuitenkaan koskaan saatu valmiiksi. Varmuuden vuoksi tehdään kuitenkin etsintöjä lähisaarilla.

Toinen merivartioston alus jää hyllyn luo ja toinen palaa Saggöhön. Höyrylaiva Sannyn on tarkoitus hinata Maj´n hylky satamaan. Sanny lähteekin Maj´n hyllyn luokse lauantaina, mutta joutuu luopumaan yrityksestä pimeyden takia. Heti sunnuntaiamuna kello 7 Sanny tekee uuden yrityksen, mutta saa myrskyvaroituksen ja palaa takaisin kello 10.

Myrsky jatkuu ja merivartioston veneet vahtivat Maj´n hylkyä kolme päivää, mutta lopulta kova myrsky pakottaa ne poistumaan.

Keskiviikkona 2.2 hinauslaiva Sanny palaa turhalta matkalta. Maj´n hylky on kadonnut voimakkaassa myrskyssä ja ajautunut todennäköisesti kauas siitä paikasta, josta se alkujaan löydettiin. Myrskyn laannuttua todetaan, että hylky on lopullisesti hävinnyt eikä sitä enää löydetä⁵⁰.

⁴⁹ 1.2.1949 ilmestyneessä Åland lehdessä merivartiosto toteaa seuraavasti: "Hyllyltä ei löydy mitään paikkaa, josta voisi kuvitella löytyvän eläviä miehistön jäseniä tai heidän ruumiitaan".

⁵⁰ Hufvudstadsbladetin numerossa 4.2.1949 "Stormen tog Maj" esitetään kaksi teoriaa; Maj pääsi irti ja ajalehti kauas ankkurointipaikaltaan tai sitten se upposi ankkurointipaikalleen. Vakuutusyhtiö palkkasi kalastajat etsimään Maj`ta, ja olen yrittänyt löytää vakuutusyhtiön raportteja Mikkelin ELKA:sta (Suomen Elinkeinoelämän arkisto), mutta ilman tulosta.

Maj'n räjähdykset lienee aiheuttanut karbiidi

U.S. — Maarianhamina, lauantaina. 30/1/49

Tankkilaiva Sanny Maarianhaminasta on tänään klo 10 aikaan lähtenyt Pattskäriin Vardbyn saaristossa yrittääkseen kuljettaa moottorilaiva Maj'n hilyn matalemmille vesille. Hylky on 20—25 metrin syvyydessä, ja ainoastaan kansi on näkyvissä veden yläpuolella. Torstai-iltaapäivästä lähtien on myös eräs merivartiolaitoksen laiva haaksirikkoutuneen luona.

Tänään voitiin tyynen ja kauniin sään ansiosta mennä moottorilaiva Maj'hin. Tutkimuksessa voitiin todeta, että laivassa ei ollut enää eläviä eikä kuolleita. Ahvenanmaalaisten merenkulkupiireissä ollaan sitä mieltä, että ne seitsemän miestä, jotka jäivät laivaan, olisi voitu todennäköisesti pelastaa, jos vain ajelehtiva laiva olisi voitu löytää ajoissa. Sen jälkeen kun hylky löydettiin ankkuroituna Pattskäriinluota, on voitu todeta, että sinne saapuminen on tapahtunut pari tuntia onnettomuuden jälkeen ja että miehistö todennäköisesti silloin vielä oli elossa. Pidetään myöskin luultavana, että miehistö on yrittänyt valmistaa lautan päästäkseen sillä maihin. Etsiskelyt lähellä olevilla saarilla eivät kuitenkaan ole johtaneet tulokseen. Löytöpaikan läheisyydestä on pelastettu osa Maj'n kansilastia ja on löydetty lank-

kuja ja tukkeja, joita on kirveellä hakattu, mikä vahvistanee olettamusta, että miehistö on yrittänyt rakentaa lautan. Tämä työ on heiltä kuitenkin epäonnistunut.

Salaperäinen räjähdys, joka sattui laivassa, on nyt saanut selityksen. Laivan päällikkö, kapteeni Söderlund, joka oli pelastettujen joukossa, on nimittäin kertonut, että laivassa onnettomuuden tapahtuessa oli suurehko erä karbiidia. Maanantain meriselityksessä Maarianhaminan RO:ssa ei käynyt ilmi, että laivassa olisi ollut karbiidia.

Höyrylaiva Sanny saapui tänään klo 17 aikaan Saltvikin saaristoon ja jää sinne yöksi lähteäkseen huomenna klo 6 aikaan hilyn luo ja ryhtyäkseen pelastustöihin. Niiden lasketaan jatkuvan koko pyhäpäivän. — T.

29/1/49
Kansainvälisen Hotelliliiton (International Hotel Association) hallintoneuvoston jäseniksi on maastamme valittu Suomen Ravintoloitsijain Liiton puheenjohtaja, kauppat. kand. Jorma Soiro, toimitusjohtajat Lauri Sarkia ja Wilhelm Noschis sekä Suomen Ravintoloitsijain Liiton asiamies, varat. Onni Salo. Neuvoston seuraava kokous pidetään Kööpenhaminassa toukokuussa.

Kuva 11. Uusi Suomi 30.1.1949.

9/2-49
MAJ'n HYLKY
jälleen kadonnut

Uuden Suomen saamien tietojen mukaan oli neljä saltvikilaista kalastajaa asianomaisen vakuutusyhtiön toimeksiannosta etsiskelemässä moottorialus Maj'n hylkyä sen aikaisemmin tavatun sijaintipaikan vaiheilta. Aluksesta ei kuitenkaan nyt havaittu jälkeäkään. Kaikesta päättäen se on 3—4 päivän ajan vallinneen luoteismyrskyn aikana päässyt irti ankkuristaan ja joutunut uudelleen ajelehtimaan tai sitten painunut pohjaan. Missään muuallakaan Ahvenanmaan vesillä ei mainittua hylkyä ole sen uudelleen katoamisesta alkaen tietävästi nähty.

Merivartioviranomaiset kävivät hyllyn löydön tapahduttua monien vaikeissa olosuhteissa tehtyjen yritysten jälkeen siinä, todeten mm. koko ruumalastin olevan jäljellä. Minne hylky, jos se vielä on veden pinnalla, on ajautunut, ei ole helppoa arvioida, kun merivirtaukset puheenaolevilla vesillä ovat varsin oikukkaat.

Kuva 12. Uusi Suomi 9.2.1949.

Meriselitys

Maanantaina 24.1.1949 - samana päivänä kun saadaan ensimmäinen näköhavainto Maj´n hylystä - antaa kapteeni Söderlund Maarianhaminan raastuvanoikeudessa Maj´n onnettomuuteen liittyvän meriselityksen. Tilaisuus herättää runsaasti kiinnostusta, ja niinpä oikeussali onkin täynnä asianosaisia ja eri tiedotusvälineiden edustajia.

Käsittelyn aluksi Söderlund kertoo meriselityksensä tukeutuvan pelkääntään muistiin, koska kaikki laivan paperit katsosivat ensimmäisen pelastusveneen vesillelaskussa. Tilaisuudessa kuullaan myös muita m/s Maj´n haaksirikosta selvinneitä.

Meriselitys antaa Söderlundista kuvan kapteenina, joka on tehnyt kaiken tarvittavan aluksen ja sen miehistön pelastamiseksi, ja moni onnettomuuteen myötävaikuttanut tekijä jää tyystin käsittelemättä. Omia tai varustamon virheitä hän ei tuo esille.

Maj´lla tapahtuneesta räjähdyksestä käydään keskustelua ja sen syistä esitetään erilaisia asiantuntija-arvioita. Lopullista syytä ei kuitenkaan pystytä vahvistamaan⁵¹.

Suurin uutinen tulee, kun kapteeni Söderlund antaa Maj´n onnettomuuspaikalle uuden sijainnin, joka poikkeaa huomattavasti hänen 17.1 merivartiostolle antamastaan sijainnista. Uusi sijainti on noin 19 meripeninkulmaa (~35 km) idempänä kuin alkujaan Söderlundin antama sijainti!

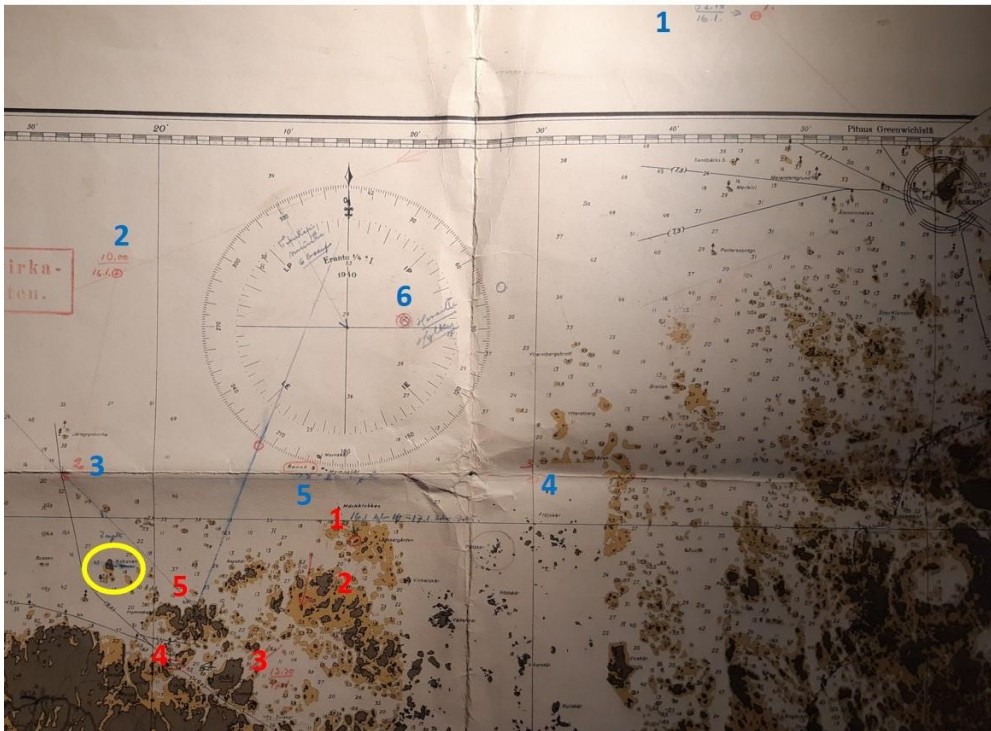
Kuvan 13 kartan oikeassa yläalaidassa on sininen numero 1 ja päiväys 16.1 kello 02.10. Tämä on Maj´n sijainti silloin, kun se saa peräsin- ja potkuri-aurion. Tästä Maj´n matka jatkuu kohtaan, missä lukee 16.1 klo 10 (sininen numero 2), joka on viimeinen paikanmääritys ennen 16.1 klo 12.30 tapahtunutta räjähdystä⁵². Sinisellä numerolla 3 on merkitty sijainti, jonka kapteeni määrittää luotsi Fellmanin luona, jonka kapteeni myös antaa merivartiostolle 17.1. Tästä pisteestä suoraan itään 18–20 merimailia

⁵¹ Kapteeni Söderlund eikä kukaan mukaan pelastuneista maininnut meriselityksen aikana, että Maj´ssa oli 34 kg karbidia varastoituna konehuoneeseen. Asia tuli ilmi myöhemmin ja sen ”salaaminen” meriselityksen yhteydessä aiheutti suurta ihmetystä. Söderlund kertoo olleensa meriselitystä antaessaan sairas ja tämän takia unohtaneensa mainita karbidista.

⁵² Kapteeni on ollut varsin eksesissä, sillä Maj ei ole voinut tässä paikassa (16.1. klo 10).

(33–37 km) löytyy sininen numero 4 ja tämä on sijainti, jonka kapteeni antaa Maj´n sijainniksi meriselityksen yhteydessä 24.1.

Karttaan on merkitty myös sinisellä numerolla 5 Rannö. Maj´n löytöpaikka on merkitty karttaan sinisellä numerolla 6 ja sen kohdalla lukee "Havaittu hylky". Kalastajat löytävät Maj´n tästä kohdasta kahdella ankkurilla ankkuroituneena, peräosa veden alla ja keulapuoli vielä juuri ja juuri vedenpinnan yläpuolella. Myrsky kuitenkin upottaa tai vie Maj´n mennessään ja lopullista hyllyn uppoamispaikkaa ei tiedetä.



Kuva 13. Kapteeni Söderlund antaa meriselityksen yhteydessä 24.1.1949 Maj´n onnettomuuspaikalle uuden sijainnin, joka on 33-37 km idempänä kuin hänen alkuaan 17.1 antamansa sijainti. Sininen piste 3 on 17.1 annettu sijainti ja sininen piste 4 puolestaan 24.1 annettu sijainti. Kartassa näkyy myös punaisilla numeroilla pelastuneiden kulkema reitti (kts. kuva 3). Lisäksi karttaan on merkitty keltaisella ympyrällä Koxnanin saari, jonka Söderlund uskoi ohittaneensa matkalla Boxön saarelle (kts. alaviite 41).

Meriselityksen päätteeksi kapteeni Söderlund antaa seuraavan loppulauseunnon:

”Edellä olevasta [meriselityksestä] selviää, että syy onnettomuuteen oli, että laivan ohjauslaite lakkasi toimimasta ja laivasta tuli tämän johdosta ohjauskyvytön. Sitä seurasi räjähdys, jonka seurauksena tuli pääsi valloilleen laivassa. Näiden perusteella vapautan Maj´n varustamon, itseni ja miehistöni kaikesta vastuusta tapahtuneeseen. Miehistöni on valmis todentamaan meriselitykseni”

Meriselityksen perusteella laivan päällystön toimet todetaan täysin oikeiksi, ja päällystön toimesta kaikki mahdollinen tehtiin laivan ja sen miehistön pelastamiseksi. Kuvassa 14 Turun Sanomien uutisointia 25.1.

Moottorialus Majn tuhoa

KOSKEVA MERISELITYS
ANNETTU.

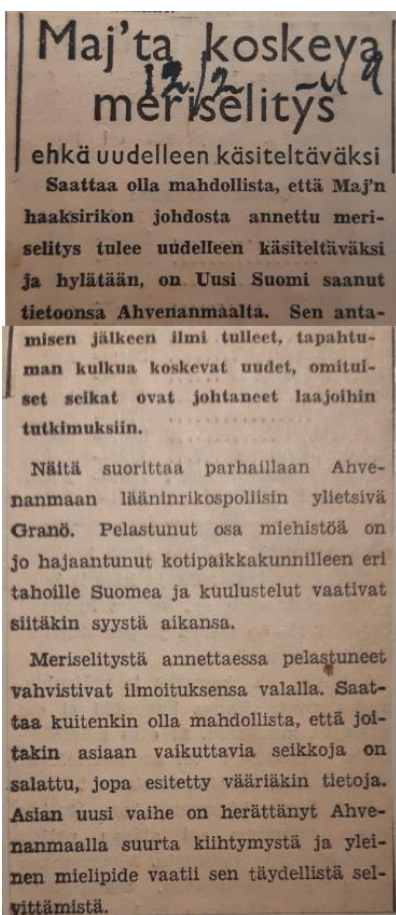
Moottorialus Majn tuhoa koskeva meriselitys annettiin maanantaina Maarianhaminan raastuvanoikeudessa. Laivan päällystön toiminta todettiin tällöin täysin oikeaksi. Räjähdyksen syytä ei sitä vastoin kyetty selvittää. Aluksen pelastunut miehistö kertoi yksimielisesti, että kapteeni oli antanut kovalla äänellä selvät määräykset purjeveneeseen menemisestä sen jälkeen, kun pelastusveneeseen vesillelasku oli epäonnistunut. Kaikki mahdollinen tehtiin koko miehistön pelastamiseksi, mutta olosuhteiden takia ei tämä kuitenkaan onnistunut.

Mainittakoon, että viime päivinä on löydetty palaneita hylynkappaleita, jotka todennäköisesti ovat peräisin Majsta. Pisin löydetty kappale on 25—30 jalkaa pitkä aluksen rungon osa.

Granön tutkimus

Kapteeni Söderlundin meriselitys kelpaa raastuvanoikeudelle, mutta ei kuitenkaan lehdistölle ja suurelle yleisölle. Siinä nähdään ilmiselviä puutteita, ja paine viranomaisia kohtaan jatkotutkimusten tekemiseksi kasvaa.

Uusi Suomi kirjoittaa 12.2.1949, että meriselityksen yhteydessä on ”*jotakin asiaan vaikuttavia seikkoja salattu, jopa esitetty vääriäkin tietoja. Asian uusi vaihe on herättänyt Ahvenanmaalla suurta kiihtymystä ja yleinen mielipide vaatii sen täydellistä selvittämistä*” (Kuva 15).



Kuva 15. Uusi Suomi 12.2.1949.

Lehdistön paine on kova ja useita kriittisiä kirjoituksia ilmestyy mm. Helsingin Sanomissa 11.2.1949, missä Saaristomeren merivartio-osaston päällikkö kapteeniluutnantti J. Sipari kritisoi voimakkaasti kapteeni Söderlundin toimintaa (kuva 16).

<h1>Uusi käänne "Maj'n" haaksirikkojutussa</h1> <p><i>Huolimattomuutta ja laiminlyöntejä onnettomuuden tiedoittamisessa</i></p>	
<p>Moottorilaiva Maj'n järkyttävään haaksirikkoon ja sen syihin on saatu lisävalaistusta. Saaristomeren merivartio-osaston päällikön kapteeniluutnantti J. Siparin eräässä Turun sanomalehdessä julkaiseman selonteon johdosta. Hänen ilmoituksensa mukaan merivartiolaitos oli saanut virheelisen ilmoituksen "Maj'n" paikasta ja etsinyt hylkyä paikalta, joka sijaitsi 33–37 km länteen siitä paikasta, jonka laivan kapteeni myöhemmin ilmoitti meriselityksen yhteydessä laivan paikaksi haaksirikon tapahtuessa.</p> <p>Maj'n kapteeni oli ilmoittanut onnettomuuspaikaksi alueen, joka sijaitsi seitsemän meripeninkulman päässä Saggöstä luoteeseen. Etsiskelyt tällä alueella aloitettiin maanantaina tammikuun 17 p:nä klo 16. Kun etsiskelyt eivät johtaneet tuloksiin, tiedusteltiin Maj'n kapteenilta Maarianhaminassa uudelleen laivan paikkaa onnettomuuden sattuessa. Tällöin saatu ilmoitus oli edelleen sama ts. seitsemän meripeninkulmaa Saggöstä luoteeseen. Maarianhaminassa tammikuun 24 p:nä annettun meriselityksen yhteydessä antoi kapteeni kuitenkin laivan onnettomuuspaikaksi toisen tiedon – tällä kertaa 18–20 meripeninkulmaa (33–37 km) idempänä.</p> <p>Kapteeniluutnantti Sipari toteaaakin kirjoituksessaan, että jos laivan miehistö olisi heti ilmoittanut "Maj'n" oikean sijainnin, olisi hädänalaiseen asemaan joutuneet seitsemän henkilöä todennäköisesti voitu pelastaa vielä saman päivän aikana. Tässä yhteydessä voidaan edelleen mainita, että Merivartiolaitos kääntyi oma-aloitteisesti "Maj'n" Maarianhaminaan pelastuneen kapteenin puoleen kuultuaan huhuja haaksirikosta. Kello oli tällöin 15, ja vasta</p>	<p>myöhemmin saatiin ilmoitus laivayhtiön kautta Helsingistä. Kapteeniluutnantti Sipari korostaa lopuksi, että asianomaisen laivan kapteenin olisi luultu ja voinut täydellä syyllä olettaa itse ilmoittavan tapauksesta viranomaisille nopean avun saamiseksi.</p> <p>Kuten aikaisemmin olemme kertoneet on "Maj'n" hylky nyt vaipunut syvyyteen tai ajelehtinut tietymättömiin, mutta niiden kalastajien kertoman mukaan, jotka kävivät hylkyä tutkimassa sen jälkeen, kun se lopulta löydettiin, olivat sen seitsemän miehistöön kuuluvaa loppuun asti epätoivoisesti yrittäneet vahvistaa ja pitää koossa laivaa. Laivan perä oli räjähdyksessä ja tulipalossa pahoin vaurioitunut ja sitä oli kaiken todennäköisyyden mukaan yritetty vahvistaa reelinkien väliin pingotetuilla vajereilla. On hyvinkin mahdollista, että onnettomuuden uhrin ovat viettäneet hyllyssä viisikin päivää, vaikka hylky kalastajien sattuessa paikalle olikin jo tyhjä.</p> <p>Asiantuntevalta taholta meille on lisäksi huomautettu, että haaksirikkoa seuraavana päivänä "Maj'n" omistaja laivanvarustamo Saarentähti Oy lähetti Yleisradioon luettavaksi tiedotuksen, jossa kehoitettiin merenkulkijoita pitämään silmällä Maj'nimistä alusta, joka oli kärsinyt haaksirikon Ahvenanmaan pohjoispuolella. Tiedotuksessa ei mainittu tarkempaa aluksen asemasta eikä liioin siitä, että aluksessa oli merihädässä olevia ihmisiä. Näin ollen radiotiedotus muistutti asiantuntijain mielipiteen mukaan enemmän hylkyvaroitusta kuin avunpyyntöä.</p>

Kuva 16. Helsingin Sanomat 11.2.1949. Saaristomeren merivartio-osaston päällikkö kapteeniluutnantti J. Siparin voimakkaasti kapteeni Söderlundia kritisoiva kirjoitus.

23.2.1949 ilmestynyt Helsingin Sanomat puolestaan kirjoittaa otsikolla ”*Maj’sta pelastuneet syyppäitä toveriensa laiminlyöntiin*”⁵³ ja kritisoi monin tavoin kapteeni Söderlundin ja pelastuneiden toimintaa. Lehden kritiikki on purevaa ja syytelistä pitkä. Lehden mukaan Maj ei ollut merikelpoinen lähtiessään Mäntyluodosta, toinen pelastusvene oli pelastusveneeksi kelpaamaton ja katsastamaton, ei pysähdetty asuttuun Kalkskäriin, konehuoneen miehistö oli lähdön hetkellä päihtynyt ja Söderlund antaa Maj’ n onnettomuuspaikalle väärän sijainnin. Myös merivartiostoa kritisoidaan siitä, että se olisi voinut myös itse päätellä Maj’ n sijaintia niiden tietojen valossa, joita sillä oli ja myös siitä, etteivät löytäneet hylkyä, vaikka se oli nähtävissä jopa paljain silmin.

Lopulta lääninhallinto taipuu yleisen mielipiteen alla ja lääninhallinnon rikosylikonstaapeli Otto Granö saa seuraavan toimeksiannon.

”16. tammikuuta 1949 haaksirikkoutui m/s Maj saaristossa Ahvenanmaan pohjoispuolella, jossa yhteydessä miehistön kuusi miestä ja yksi nainen menehtyivät. Koska meriselitys osoittaa, että kaikkea ei tehty, mitä olisi ollut tehtävissä pelastaakseen menehtynyt miehistö sekä yleinen mielipide, että Åland lehden vaatimukset perusteellisen tutkimuksen suorittamiseksi asiassa, määrättiin lääninhallinnon rikosylikonstaapeli Otto Granö panemaan toimeen sellainen tutkinta”.

Isona yllätyksenä suurelle yleisölle tulee, kun kuukauden verran asioita setvittyään Otto Granö⁵⁴ lopettaa tutkimukset, koska hänen mukaansa mitään rikokseen viittaavaa ei paljastunut.

30.6.1949 lääninhallinto kuitenkin lähettää Granön tutkimusraportin oikeuskanslerille ja samalla jättää harkittavaksi, nostetaanko asiassa syyte tai onko syytä edelleen kerätä lisää tietoa ja selvityksiä merivartiostosta tai järjestää kuulusteluja asiaan liittyvien henkilöiden kanssa.

⁵³ Koko lehtiartikkeli löytyy liitteestä 3.

⁵⁴ Otto Granö oli ahvenanmaalainen ja tästä heräsi epäily siitä, että oliko Granö täysin puolueeton tutkiessaan ahvenanmaalaisen kapteenin tekemisiä.

Komisario Lasse Kareliuksen uusi tutkimus

Poliisitarkastaja Fjalar Jarva⁵⁵ ei ole tyytyväinen Söderlundin meriselitykseen, Granön tekemään tutkimukseen, ei Otto Granön tutkimukseen tekemään johtopäätökseen eikä myöskään raastuvanoikeuden meriselityksestä antamaan lausuntoon. Fjalar Jarva päättää käynnistää kokonaan uuden tutkimuksen ja uusi toimeksianto annetaan komisario Lasse Kareliukselle.

”Kehotan antamaan läänin rikospoliisikeskuksen komisario Lasse Kareliukselle määräys toimittaa täydentävä tutkimus oheisista asiakirjoista lähemmin ilmenevässä asiassa. Ollen tutkimuksessa syntyvä pöytäkirja toimitettava lääninhallitukseen kolmena kappaleena.

Komisario Kareliuksen on tätä tutkintatehtävää suorittaessaan oltava jatkuvasti yhteydessä läänin poliisitarkastajan kanssa.

7.7.1949 Poliisitarkastaja Fjalar Jarva”

Uusi tutkimus valmistuu loppuvuodesta ja joulukuussa 1949 lähetetään seuraavanlaiset pyynnöt onnettomuudessa menehtyneiden oikeudenomistajille:

”Tammikuun 16. päivänä haaksirikkoutui Ahvenanmaan pohjoispuolella laivanvarustamo Saarentähti Oy:n omistama Maj-niminen moottorialus, jossa haaksirikossa hukkuu kuusi miestä ja yksi nainen. Sen johdosta, että haaksirikoutuneen aluksen silloista päällikköä merikapteeni Sanfrid Söderlundia vastaan tullaan nostamaan syyte useammasta kuolemantuottamuksesta ja eräistä merilakia vastaan tehdyistä rikoksista, rikospoliisikeskus pyytää, että jokaisen haaksirikossa menehtyneen oikeudenomistajaa toimestanne tässä asiassa kuultaisiin ja kuulustelupöytäkirja tänne kiireellisesti lähetettäisiin. Mainittakoon, että

⁵⁵ Fjalar Vilhelm Jarva oli suomalainen poliisijohtaja ja hallitusneuvos. Hän toimi ylipoliisipäällikkönä eli nykyistä poliisiylijohtajaa vastaavassa virassa vuodesta 1957 vuoteen 1973 sekä Interpolin presidenttinä vuosina 1963–1964. Jarvan poliisiylijohtajan kaudella tapahtuivat mm. Bodomjärven murhat ja Pihtiputaan poliisisurmat, joiden myötä hän oli korkeimpana poliisiviranomaisena paljon julkisuudessa.

juttu tulee esille Porin kaupungin raastuvanoikeudessa 16.2.1950⁵⁶, johon oikeudenistuntoon oikeudenomistajatkin todennäköisesti haastetaan oikeudenomistajan ominaisuudessa kuultavaksi.

8.12.1949 Komisario Lasse Karelius”

Joulukuun 1949 aikana kuullaan hukkuneiden oikeudenomistajia ja selvitetään heidän vaatimuksiaan tapahtuneen takia.

Karl Birger Blomqvistin oikeudenomistajana on hänen sisarensa leskirouva Birgit Kristina Byman, joka kertoo, että Birger oli ollut muutamien kuukausien ajan Saarentähti Oy:n palveluksessa Helmi II:lla, mutta oli tilapäisesti joutunut toiseksi perämieheksi m/s Maj´lle. Byman on saanut käsityksen, ettei laivan päällystö ole menetellyt aivan asianmukaisesti ja muutenkin tapatumassa on paljon hämäriä seikkoja mm. rouva Oräddia, joka oli laivassa sairaana naishenkilönä, ei pelastettu, vaikka kapteeni selvisi. Byman vaatii rangaistusta laivan kapteenille ja ilmoittaa tulevansa lähemmin selittämään vaatimuksensa tulevassa oikeudenkäynnissä. Myöhemmin Birgit kertoo, että Birger Blomqvist elätti äitinsä, joka kuitenkin kuoli helmikuussa 1950 ja vaatii näiltä 13 kuukaudelta, kun Karlin äiti oli elossa, korvauksia yhteensä 65 000 mk (5000 mk/kk) ja lisäksi korvattavaksi 30 000 mk äidin hautauskuluja.

Aarre Heimon oikeudenomistajana toimii hänen isänsä Sulo Heimo, joka kertoo, että syyskuusta 1948 lähtien Aarre oli ollut Saarentähti Oy:n palveluksessa. Sulo Heimo tapasi 2–3 päivää onnettomuuden jälkeen perämies Auren henkilökohtaisesti, joka oli kertonut kuultavalle ja hänen vaimolleen Irmalle haaksirikkoa koskevia tietoja. Tällöin oli perämies Aure kertonut⁵⁷, että Aarre oli haaksirikon tapahtuessa toiminut hyvin rohkeasti ja reippaasti pelastusveneeseen vesillelaskussa. Tällöin oli Auren kertoman mukaan Aarre joutunut aallon paiskaamana mereen, mutta aalto oli paiskannut hänet takaisin reelinkää vasten, jolloin Aure kertomansa mukaan tarttui poikaa niskasta kiinni ja oli saanut hänet pelastetuksi. Reelinkää vasten paiskautuessaan lienee Aarre, Auren kertoman mukaan

⁵⁶ Oikeuden istunto siirtyi pidettäväksi Maarianhaminan raastuvanoikeudessa 13.3.1950. Syytä siirtoon ei kerrottu, mutta saattaa olla, että kapteeni Söderlund halusi ja sai oikeudenkäynnin siirrettyä ”kotikentälleen”.

⁵⁷ Aure kieltää kertoneensa Heimon vanhemmille mitään Aarre Heimon loukkaantumisesta. Voidaan tietysti kysyä, että mikä syy Heimon vanhemmilla olisi ollut keksiä tällainen tarina?

loukkaantunut rinnan kohdalta, koska oli pidellyt rintaansa eikä ollut ilmeisesti kyennyt mitään puhumaan. Meriselityksessä ei tästä asiasta mainita mitään, ja muutenkin Sulo Heimo on saanut käsityksen, että asiassa salataan jotakin, ja että m/s Maj´n päällystö on syyllistynyt laiminlyönteihin. Sulo Heimo vaatii laivan kapteenille rangaistusta ja ilmoittaa korvausvaatimuksistaan lähemmin oikeudenkäynnissä.

Olavi Långin oikeudenomistajana on hänen isänsä August Lång, joka kertoo, että Olavi oli lähtenyt yhdessä veljensä Raimon kanssa 2.1.1949 Raumalle, ja he olivat pestautuneet Maj´lle 3.1.1949. Vaatii, että hukkuneen omaisuus korvataan ja ilmoittaa yhtyvän syyttäjään, mikäli jotain syyteitä esitetään Maj´n tapauksessa.

Pertti Jantusen oikeudenomistajana on hänen äitinsä Saimi Jantunen, joka kertoo, että Pertti oli lähtenyt jo kesällä 1948 isänsä kanssa Majnimisen laivan palvelukseen. Isä lähti syksyllä pois, mutta Pertti jäi Maj´lle. Saimi Jantusella ei ole korvausvaatimuksia, mutta jos laivan kapteeni on menetellyt vastoin lakeja, yhtyy Saimi viralliseen syyttäjään.

Mauri Mäkisen oikeudenomistajana on hänen äitinsä leski Ida Mäkinen, joka kertoo, että Mauri pestautui Maj´hin 7.12.1948 Maj´n ollessa tuolloin Rauma-Raaha Oy:n telakalla. Mauri on elättänyt ennen kuolemaansa Ida äitiään, joka on vanhuutensa takia työkyvytön. Ida Mäkinen vaatii 30 000 mk vuotuista eläkettä kuolemaansa saakka poikansa kuolinpäivästä lähtien.

Helmi Rönning Helsinkiä⁵⁸, jonka Helsingin raastuvanoikeus määräsi 24.3.1949 toistaiseksi, kunnes toisin määrätään, Anton ja Rauha Oräddin Kokkolassa asuvien alaikäisten lasten Doris Annelin (19 v) ja Leila Kaarinan (17 v) uskotuksi mieheksi. Vanhemmilla ei ollut henkivakuutusta. Doris Anneli Orädd on saanut hautausavustuksena 23 000 mk. Doris työskentelee kauppa-apulaisena ja bruttopalkka 9000 mk/kk. Yhtyy syytevaatimukseen merikapteeni Söderlundia vastaan ja vaatii elatusapuna viideltä kuukaudelta, jona vielä kävi koulua vanhempiensa kuoltua 5000 mk/kk. Leila Kaarina Orädd oli töissä vanhempien kuollessa. Saanut hautausavustuksena ja puolen vuoden ajalta, kunnes täytti 17 vuotta, yhteen-

⁵⁸ Mainittakoon pienenä anekdoottina, että keskiviikkona 8.3.1950 Helmi Rönningin mies Gunnar Rönning osallistui Helsingissä suureen pankkiryöstöön, jossa ryöstäjät saivat saaliikseen lähes 2 miljoonaa markkaa. Kolme miestä ryösti pankin ja Gunnar toimi ryöstössä pakoauton kuljettajana. Gunnar jäi kiinni jo parin päivän päästä lauantaina 11.3.1950 eli vain kaksi päivää ennen, kun Helmin piti osallistua Maj´n ensimmäiseen raastuvanoikeuden istuntoon. Gunnar Rönning sai myöhemmin 10 000 markan sakot rikoksen suosimisesta ja varsinaiset ryöstön tekijät saivat 5–7 vuotta vankeutta.

sä 60 000 mk. Ansaitsee nykytoimessaan 40 mk/h. Yhtyy syytevaatimukseen merikapteeni Söderlundia vastaan. Molempien holhoojaksi määrätty rouva Helmi Rönnerberg voi holhoojana esittää mahdollisia lisävaatimuksia. Helmi Rönnerberg vaatiikin rangaistusta merikapteeni Söderlundille, jos kapteenin toiminta johti Oräddien kuolemaan. Lisäksi Rönnerberg vaatii joko kapteeni Söderlundia tai varustamoita maksamaan Dorikselle ja Leilalle korvausta 8000 mk/kk kunnes he täyttävät 21 vuotta.

Raastuvanoikeus 13.3-14.3.1950

Ensimmäinen Maj-tapauksen istuntopäivä Maarianhaminan raastuvanoikeudessa on 13.3.1950. Syyttäjänä toimii poliisitarkastaja Fjalar Jarva Turusta. Vastaajana merikapteeni Ernst Valter Sanfrid Söderlund, joka on myös henkilökohtaisesti läsnä, ja hänen puolustusasianajajanaan toimii kihlakunnantuomari Leif Schultz Turusta.

Oikeudenkäynnin aluksi syyttäjä Jarva lukee oikeudelle syytteen kapteeni Söderlundia vastaan. Syyttäjän mukaan kapteeni Söderlund laiminlöi aluksensa varustelun asianmukaisesti, jätti ilman pakottavaa syytä aluksensa ja sen miehistön hengenvaaraan, laiminlöi mahdollisuuden hankkia apua mahdollisimman nopeasti, rikkoi näin merilakia ja syyllistyi seitsemän ihmisen kuolemaan. Puolustusasianajaja Leif Schultz pitää esitettyjä syytteitä perusteettomina ja pyytää niiden hylkäämistä.

Ensimmäisenä päivänä kuullaan vain kahta todistajaa; ensimmäistä perämiestä Leo Aurea ja puolimatruusi Raimo Långia. Leo Auren ja Raimo Långin todistukset ovat pitkälti toistoa siitä, mitä he ovat kertoneet jo aiemmissa poliisikuulusteluissa. Erityisesti heiltä kysytään tilanteesta, jossa pelastuneet jättivät palavan aluksen. Molemmat todistajat kertovat yhtenevästi, että kapteenin tarkoitus oli johtaa itse henkilökohtaisesti karanteenin pelastusveneen pelastustoimia, ja kun se epäonnistui, niin katsoivat miehet laivaveneessä, että ainoa mahdollisuus pelastaa alukselle jääneet, oli soutaa maihin ja hankkia heille apua. Auren mukaan Lindroos, Niemelä ja Lång vaativat ensin maihin soutamista⁵⁹ ja vasta tämän jälkeen Aure kertoo hyväksyneensä tämän ajatuksen, sillä kaikki eivät sopisi laivaveneeseen ja maihin ehdittäisiin vielä ennen pimeän tuloa. Aure todistaa, että laivaveneen etäännyessä palavasta Maj´sta, alukseen jääneet huusivat ”*hankkikaa apua*”⁶⁰. Lång puolestaan kertoo, että laivaan jääneet huusivat ”*älkää jättäkö*”. Puolimatruusi Lång painottaa, että laivavene, jolla he pelastautuivat tyrskyiseltä mereltä, olisi voinut ottaa mukaansa vielä ainakin yhden henkilön ilman riskiä⁶¹.

⁵⁹ Tämä on jälleen kerran Auren aikaisemmasta lausunnosta poikkeava lausunto.

⁶⁰ Aure oli aiemmissa poliisikuulusteluissa kertonut, ettei kuullut alukselle jääneiden huutaneen mitään. Tällä uudella todistuksella Aure selvästi pyrkii oikeuttamaan sitä, että maihin soutaminen ja seitsemän ihmisen jättäminen alukselle oli hyväksyttävää.

⁶¹ Auren ja kapteenin mielestä mukaan olisi mahtunut vielä kaksi henkilöä.

Lopuksi Aure toteaa, että kapteeni Söderlund teki kaiken, mikä oli hänen vallassaan, selvitäkseen tilanteesta.

Lehdistön vaikutelma ensimmäisen päivän kuulusteluista on, että Maj´n katastrofin taustalla ei ole mitään mystistä.

Tiistaina 14.3.1950 on toinen istuntopäivä. Ensimmäisenä todistajana on konemestari Gösta Lindroos, joka ei missään vaiheessa uskonut, että alukseen jääneet olisivat olleet pelastettavissa. Laivaveneen vesilaskussa läpimäräksi kastunut Lindroos itse taisteli hengestään 24-tuntisen matkan aikana, eikä tämän kokemuksen perusteella uskonut alukseen jääneiden selviävän⁶². Lindroos myös kertoo, että oli niin kiireinen estäessään laivavennettä murskautumasta Maj´ta vasten ja tyhjentäessään laivavennettä vedestä, ettei kuullut kapteenin miehistölle antamia komentoja laivaveneeseen hyppäämisestä. Lindroos myös todistaa, että Maj´lle paluusta ei edes keskusteltu, vaan kaikki pitivät järkevänä ja ainoana mahdollisuutena soutaa maihin hakemaan apua.

Lisäksi todistavat Karl Lindström Boxöstä, luotsi August Fellman, katsastusmies Raimo Savonlahti, veneenrakentaja Uno Salonen, merenkuluntarkastaja Frans Rinne ja merivartioston päällikkö Fjalar Häggblom.

Häggblom painottaa todistuksessaan, että kapteeni antoi onnettomuuspaikalle sijainnin, joka oli harhaanjohtava, mikä Häggblomin näkemyksen mukaan johti siihen, että alukselle jääneitä ei löydetty onnettomuutta seuranneena päivänä, jolloin myös sääolosuhteet olivat etsinnän kannalta edulliset. Häggblom ihmettelee myös, kuinka kapteeni Söderlund ahvenmaalaisena ei ottanut suoraan yhteyttä Ahvenanmaan merivartiostoon ja kuinka hän saattoi olla niin eksyksissä Ahvenanmaan pohjoisosissa.

Sekä Lindström että Fellman vahvistavat, että pelastuneilla ei ollut mitään kiirettä pelastustöiden käynnistämiseksi, vaan he antoivat ymmärtää, että laivaan jääneiden hyväksi ei ollut enää mitään tehtävissä. Fellman myös kertoo huomauttaneensa kapteenille, että hänen Maj´lle antamansa sijainti oli mahdollisesti liian lännessä.

⁶² 25.2.1949 kirjoittamassaan kirjeessä Lindroos perustelee näkemystään seuraavasti (liite 2): *”He [alukselle jääneet] olivat märkiä kuten minä, aallot löivät aluksen yli, eikä ollut mitään mahdollisuutta vetäytyä suojaan lämmittämään, meillä oli pieni nuotio ja mahdollisuus saada lämmintä vettä ja liikkuu. Mutta kuitenkin oli se [kuolema] minua lähellä...”*. Jos Lindroos todella putosi mereen laivaveneen laskun yhteydessä, niin hänenkin selviämisenä 24 tuntia läpimärissä vaatteissa tammikuuisessa pakkaskelissä on jo pieni ihme!

Katsastusmies Raimo Savonlahti todistaa, että Maj´n pelastusvenettä ei varusteltu asetustenmukaiseksi pelastusveneeksi. Laskelmaa siitä, että laivavene kantaisi 13 henkeä, ei tehty siltä pohjalta, että kyseistä laivavennettä käytettäisiin pelastusveneena. Asetustenmukaisen pelastusveneeseen puuttuminen tarkoitti myös sitä, että Maj ei ollut merikelpoinen lähtiesään merelle.

Satamakapteeni Axel Lundberg on ulkomaan matkalla, mutta hänen aikaisempaa todistustaan, jossa hän kertoo varoittaneensa kapteenia lähtemästä myrskyävälle merelle, referoidaan. Varoituksen jälkeen Söderlund oli myös selkeästi epäroinyt merelle lähtöä. Myös Savonlahti vahvistaa tämän epäroinnin.

Merenkuluntarkastaja Frans Rinne puolestaan kertoo, että Maj´ta ei ollut hyväksytty talviliikenteeseen eikä kulkemaan jäissä⁶³. Myös Otto Granö ja Lasse Karelius ovat paikalla ja ilmoittavat, ettei heillä ole mitään lisätävää tekemiinsä poliisitutkintaraportteihin.

Leo Aure kutsutaan vielä uudelleen todistamaan ja häneltä tiedustellaan, oliko kapteeni Söderlundin läsnäolo laivaveneessä välttämätön karanteenin pelastusveneeseen pelastamiseksi. Tähän kysymykseen Aure vastaa kieltävästi ja toteaa, että kapteenia ei tarvittu laivaveneessä; ei pelastusveneeseen tavoittamiseen eikä myöskään pelastusveneeseen kääntämiseen. Pelastusvene oli tarkoitus ensin hinata Maj´n suojaan ja kääntää vasta sitten. Myöntävän vastauksen hän puolestaan antaa kysymykseen, että olisivatko laivaan jääneet hypänneet karanteeneeseen pelastusveneeseen, vaikka he eivät olleetkaan valmiita hyppäämään pieneen laivaveneeseen.

Aure vahvistaa, että konemestari Orädd oli useissa yhteyksissä kertonut, että hän, joka oli ollut mukana Maj´n haverissa Puolan matkalla 1948, ei merionnettomuuden tapahtuessa mielellään jätä puutavaralastissa olevaa puulaivaa ja mene pelastusveneeseen; on turvallisempaa jäädä alukselle. Aure ei kuitenkaan usko, että tämä oli Oräddin periaate aluksen ollessa tulossa. Lopuksi Aure kertoo, että niiden tuntien aikana, kun laivaveneellä soudettiin myötäiseen kohti maata, niin hän tuli siihen näkemykseen, että he jättivät haaksirikkoutuneet liian aikaisin.

⁶³ Satamakapteeni Lundberg todistaa, että satamassa ei ollut jäätä Maj´n lähtiessä merelle. Hän kuitenkin mainitsee, että jäätä saattoi olla joissakin lahden pohjukoissa. Jääolosuhteista vuonna 1949 löytyy tietoa Heikki Simojoen Merentutkimuslaitoksen julkaisusta nro 154.

Syyttäjä pyytää lupaa kutsua uusia todistajia, ja tätä ei myöskään Söderlund puolustusasianajajansa kanssa vastusta. Tuomarin päätöksellä raastuvanoikeuden istuntoa jatketaan 15.5.1950.

Raastuvanoikeus 15.5.1950

Kun kapteeni Söderlund 24.1.1949 antoi meriselityksensä, oli pelastuneiden joukko vielä varsin yhtenäinen. Kapteenia ja kapteenin kertomusta tapahtumien kulusta tuettiin varsin yksituumaisesti. Raastuvanoikeuden toisessa istunnossa rivit alkavat kuitenkin rakoilla, keskinäinen syyttely lisääntyy, kaikki tunsivat jonkinlaista syyllisyyttä tapahtuneesta ja näin mahdollisuutta tulla myös itse syytetyiksi.

Pelastuneista Väinö Niemelä ei saapunut todistamaan 13.3-14.3.1950 pidettyyn raastuvanoikeuden istuntoon vedoten varojen puutteeseen; laivamatka Maarianhaminaan ja siellä yöpyminen. Hän saa kutsun myös 15.5.1950 pidettävään raastuvanoikeuden istuntoon ja tällä kertaa hänelle luvataan hankkia sekä matkaliput että antaa tarvittavat käteisvarat. Niemelää ei kuitenkaan yrityksistä huolimatta tavoiteta. Häntä etsitään ensin kotoaan Oulusta ja siellä kerrotaan, että hän olisi mennyt Kotkaan ja hänen osoitteensa löytyisi merimiesunionin toimistosta. Täältä ei osoitetta kuitenkaan löydy. Häntä etsitään myös Kotkan alueen hotelleista ja majataloista, mutta tuloksetta. Niemelää ei tavoiteta ja häntä ei koskaan saada oikeuteen todistajaksi⁶⁴.

Oikeudessa kuultiin vielä todistajina katsastusmies Jalo Puttaa, Maj'lle laivaveneen välittänyttä Heimo Löfströmiä ja satamakapteeni Axel Lundbergia. Heidän todistuksissaan ei tullut varsinaisesti esiin mitään uutta.

Söderlund katsoo meriselityksessään, että Maj oli täysin merikelpoinen lähtiessään Mäntyluodon satamasta. Tämä ei syyttäjän mukaan pidä lainkaan paikkaansa. Söderlund oli tietoinen perustuen 31.12.1948 tehtyyn katsastukseen, että alukseen pitää hankkia 1. luokan pelastusvene, mutta sen sijaan Söderlund hankki laivaveneen, joka ei täyttänyt edes 2. luokan pelastusveneelle asetettuja vaatimuksia eikä laivavenettä myöskään katsastettu⁶⁵. Söderlund vetoaa siihen, että hänen puhelunsa katsastusmies

⁶⁴ Tähän oikeuden välttelyyn ei ole löytynyt mitään syytä. Niemelä osallistui kuitenkin meriselitystilaisuuteen, Granön ja Kareliuksen kuulusteluihin, joten hänen näissä tilaisuuksissa kertomaansa referoitiin eri oikeusasteissa.

⁶⁵ Pelastuneiden laivavene ja 19.1 löytynyt ja vesillelaskussa kaatunut pelastusvene lähetettiin Turkuun merenkulunylitarkastaja A. Karjalaiselle mitattavaksi ja hänen raportissaan todetaan, että laivavene olisi kantanut 12 henkilöä ilmatankeilla varustettuna kaikissa olosuhteissa. Ilman ilmatankeja laivavene kantoi vain seitsemän ihmistä. Löytynyt pelastusvene myös mitattiin ja sen todettiin olevan sama pelastusvene, joka oli hyväksytty Turun katsastuksessa 12.7.1948 toisen luokan pelastusveneeksi.

Reino Savonlahdelle oli riittävä tällaisen hyväksynnän saamiseksi. Yksikään katsastusmies ei olisi hyväksynyt laivavenettä, josta puuttuu ilmatankit ja muu pelastusveneelle kuuluva varustus, pelastusveneeksi, toteaa syyttäjä. Syyttäjä jatkaa painottamalla, että Söderlund on myös myöntänyt tienneensä, että laivavene oli puutteellisesti varustettu eikä täyttäisi lain ja asetusten vaatimuksia ja kertoo myös olleensa huolissaan tämän takia.

Puolustusasianajaja Schultz myöntää, että pelastusveneeseen varustus ei ollut asetusten mukainen, mutta huomauttaa, että pelastusveneeseen hankinnasta ei suinkaan vastannut kapteeni Söderlund vaan ensimmäinen perämies Leo Aure. Myös ilmatankkien asennuksen otti hoitaakseen Aure.

Puolustus toteaa, että jos laivavene olisi ollut varustettuna ilmatankeilla, niin olisi se todennäköisesti sijoitettu laivan peräosaan, ja näin räjähdys olisi mahdollisesti tuhonnut sen. Jos laivavene olisikin saatu pelastettua, niin olisi sille vesillelaskussa tapahtunut todennäköisesti sama kuin varsinaiselle pelastusveneelle. Kapteeni toteaa, että paradoksaalista on se, että laiminlyönti, josta häntä syytetään, olla asentamatta ilmatankkeja, koitui lopulta siis viiden ihmisen pelastukseksi.

Syyttäjä jatkaa kertomalla, että Maj oli alkujaan purjealus, joka muutettiin moottorikäyttöiseksi ja 12.7.1948 tehdyssä katsastuksessa määrättiin, että Maj on tämän muutoksen takia ja lain vaatimukset täyttääkseen, varustettava varaohjauslaitteella. Varaohjauslaite määrättiin hankittavaksi kahden kuukauden sisällä. Rauman katsastuksessa 31.12.1948 tehtiin merkintä katsastuspöytäkirjaan, että kyseinen varaohjuslaite on hankittu, mutta sitä ei ole asennettu. Rauma-Raahe Oy oli luvannut asentaa varaohjausjärjestelmän, mutta perämies Aure lupaa, että se asennetaan Maj'n oman miehistön toimesta matkan aikana. Asennusta ei kuitenkaan tehty, koska Auren mukaan katsastusmies Jalo Putta olisi sanonut, että varaohjausjärjestelmä on tarpeeton. Jalo Putta omassa todistuksessaan kieltää antaneensa tällaista lausuntoa⁶⁶.

Varaohjausjärjestelmän osalta puolustus vetoaa edelleen katsastusmies Puttan lausuntoon, ja siihen että ohjausjärjestelmän hajoaminen ei ollut syy onnettomuuteen vaan potkurivaurio. Varaohjausjärjestelmän avulla alusta ei olisi saatu liikkumiskykyiseksi.

⁶⁶ Putta on antanut lausunnon, että jos varaohjausjärjestelmä on kytketty "päälle", niin varsinaista ohjausjärjestelmää ei voida käyttää ja tämän lausunnon Aure tulkinnee niin, että varaohjausjärjestelmä on hyödytön.

Syyttäjän mukaan vastuu aluksen merikelpoisuudesta kuuluu kapteenille. Söderlund ei kuitenkaan ollut kiinnostunut Maj´n ja sen varusteiden tarkastamisesta ennen lähtöä⁶⁷. Kapteeni Söderlund lähti merelle tietoisena siitä, että Maj ei ollut kaikilta osiltaan merikelpoinen ja asetti näin kaikki aluksella olevat hengenvaaraan. Söderlundia oli myös varoitettu lähtemästä myrskyävälle merelle, koska tämän tyyppinen alus oli vallitseviin olosuhteisiin aivan liian epävakaa; miehistö oli myös näistä varoituksesta tietoinen.

Puolustus katsoo, että Maj´ssa oli kaksi perämiestä juuri sen takia, että kapteeni ei ehdi kaikkia asioita tarkastamaan; kysymys ei siis ollut kapteenin haluttomuudesta tai kiinnostuksen puutteesta vaan työnjaosta.

Syyttäjä ihmettelee, että ei edes potkurivaurion jälkeen ja ennen räjähdystä ryhdytty korjaamaan tiedossa olevia puutteita. Jos laivaveneen ilmatankit olisi asennettu ruorivaurion jälkeen, niin koko miehistö olisi voinut pelastua. Aure on myös todistanut, että laivalle jääneet olisivat hyppäneet ilmatankeilla varustettuun laivaveneeseen.

Syyttäjä jatkaa toteamalla, että kapteeni Söderlund hyppäsi laivaveneeseen, jossa oli jo aiemmin annettujen määräysten takia laivan 1. perämies, konemestari ja kaksi puolimatruusia, ilman painavaa syytä. Söderlundin osuus rajoittui vain määräyksen antamiseen karanteen pelastusveneen saavuttamiseksi. Perämies Auren mukaan Söderlundia ei tarvittu pelastusveneen noutamiseen, koska laivaveneessä oli vain kolme airoa ja yksi hankainpari⁶⁸. Kapteenia ei olisi myöskään tarvittu pelastusveneen kääntämiseen.

Puolustus toteaa, että kukaan alukselle jääneistä ei sanonut syyksi sille, ettei hypännyt laivaveneeseen, ilmatankkien puutetta. Todennäköisesti ”Oräddin periaate” olla jättämättä hätätilanteessa puulastattua puulaivaa näytteli isoa osaa heidän päätöksessään jäädä alukseen.

Kapteeni Söderlund ei pitänyt myöskään vaihtoehtona palaamista palavalle Maj´lle, vaan hän, Aure ja Lindroos tekivät päätöksen jättää Maj ja soutaa maihin, vaikka vielä oli toivoa miehistön pelastamisesta. Muut pe-

⁶⁷ Syyttäjä mainitsee esimerkkinä, että kapteeni Söderlund ei edes tiennyt miltä Maj´n konehuone näyttää.

⁶⁸ Yksi airo katkesi laivaveneen vesillelaskussa ja Auren lupauksista huolimatta toista hankainparia ei asennettu. Kaiken kaikkiaan Aure lupaa, että Maj´n oma miehistö asentaa laivaveneeseen ilmatankit, toiset hankaimet ja asentaa varaohjausjärjestelmän, mutta kaikki nämä työt jäävät tekemättä.

lastuneet todistavat, että paluuta Maj´lle ei edes yritetty, vaikka siihen olisi ollut mahdollisuus, ja vaikka laivaan jääneet huusivat heitä palaamaan. Lång tosin ehdotti paluuta Maj´lle. Söderlund kertoo meriselityksessään, että voimat eivät riittäneet Maj´lle palaamiseen, mutta toteaa poliisikuulusteluissa, että *”ei tullut ajatelleeksi, että laivavene, joka ajelehti samaan suuntaan kuin Maj, olisi varsin pienellä vaivalla saatu Maj´n luokse”*. Edellä mainitut seikat kertovat, että Söderlundin syy hypätä laivaveneeseen, oli jokin muu kuin hän on itse kertonut, toteaa syyttäjä.

Söderlund hylkäsi Maj´n, vaikka se olisi vielä voinut olla pelastettavissa. Merilain mukaan niin kauan kuin on mahdollista pelastaa laiva ja sen miehistö, ei kapteeni saa jättää laivaa. Auren lausunnon mukaan ”Maj ehkä jätettiin liian hätiköidysti”. Kapteeni ei myöskään antanut ohjeita alukseen jääneille. Kapteeni ei voi myöskään antaa miehistön päättää, että palataanko alukselle vai soudetaanko maihin. Enemmistön mielipide vallitsevissa olosuhteissa lienee ollut selvä kapteenille kysymättäkin, toteaa syyttäjä.

Puolustus kertoo, että laivaveneen miehitys tarvitsi apua, ja kapteeni hypäsi tämän takia laivaveneeseen. Kapteeni Söderlund uskoi, että hänen täytyi henkilökohtaisesti auttaa saamaan pelastusvene pelastetuksi. Hypätessään laivaveneeseen, kapteenin tarkoituksensa ei ollut suinkaan hylätä alusta, koska hän ei uskonut, että Maj olisi menetetty.

Söderlund myös viivytteli tarpeettomasti lähtöä luodolta, jossa he yöpyivät ja matkaa jatkettiin vasta hieman ennen kello 10. Söderlund ei ollut myöskään aktiivinen hankkimaan apua laivaan jääneille. Saapuessaan luotsi Fellmanin luokse Söderlund otti yhteyttä ensin varustamoon eikä suoraan merivartiostoon. Vasta varustamon kautta merivartiosto sai tiedon onnettomuudesta. Söderlund ei myöskään ollut riittävän huolellinen määrittäessään Maj´n onnettomuuspaikan sijaintia eikä osallistunut myöskään aktiivisesti Maj´n etsintöihin, päättää syyttäjä.

Puolustus pitää kunniaa loukkaavana väitettä, että kapteeni ei olisi tehnyt kaikkea, mikä oli hänen vallassaan, aluksen ja alukseen jääneiden pelastamiseksi. Söderlund päätti laivaveneen miehistön uupumisen, huonon paikallistuntemuksen ja pimeyden takia yöpyä pienellä luodolla Ahvenanmaan pohjoispuolella. Saapuessaan luotsi Fellmanin luokse Söderlund otti salamapuhelun varustamolle, ja varustamo puolestaan salamapuhelun merivartiostoon ja kaikki tämä tapahtui 15 minuutin sisällä siitä, kun kapteeni oli saanut puhelinyhteyden varustamoon, toteaa puolustus-

asianajaja Schultz ja päättää, että kapteeni Söderlundia ei voida syyllistää tapahtuneesta onnettomuudesta.

Oikeudessa kysytään vielä kapteenilta, että ottiko hän huomioon antaessaan miehistölle komennon hypätä laivaveneeseen, että osa miehistöstä saattoi olla sellaisessa kunnossa, että hyppy laivaveneeseen oli mahdollista. Kapteeni kertoo oikeudessa, että ei tiennyt Mäkisen, Långin ja Heimon loukkaantumisista eikä ollut huomannut kenenkään liikkumiskyvyn huonontuneen. Söderlund kertoo, että oli vasta laivaveneessä tai luodolla kuullut toisilta, että ruoriratas oli iskenyt Olavi Långia.

Aure kuitenkin kertoo Aarre Heimon vanhemmille pari päivää onnettomuuden jälkeen, että Heimo tippui veteen pelastusvenettä vesille laskettaessa, ja aalto paiskasi hänet Maj´ta vasten ja hän loukkaantui rintaan. Myös Raimo Lång kertoo Heimon loukkaantuneen.

Raimo Lång kertoo myös, että hänen veljensä Olavi Lång ja Mauri Mäkinen loukkaantuivat ollessaan ruorissa ruorivaurion tapahtuessa. Hänen mukaansa Olavi Långin vasen sääriluu murtui ja myös Mauri Mäkinen sai ruumiinvammoja⁶⁹.

Lindroos puolestaan kertoo, että räjähdysten tapahtuessa Anton Orädd oli hytissä hoitamassa merisairasta vaimoaan⁷⁰. Myös Birger Blomqvistin sisar ja oikeudenomistaja Birgit Byman ihmettelee, että miksi laivassa sairaana ollutta naishenkilöä ei pelastettu, vaikka kapteeni selvisi hengissä.

Eli näiden kertomusten valossa näyttäisi, että neljä laivaan jäänyttä henkilöä (Mäkinen, Heimo, Lång ja Rauha Orädd) olisivat olleet ainakin jossakin määrin toimintakyvyttömiä. Oudon tästä asiasta tekee se, että muiden pelastuneiden (Lindroos, Niemelä, kapteeni) kertomuksissa ei näistä loukkaantumisista mainita mitään. Kukaan pelastuneista ei myöskään ensimmäisissä kuulusteluissa puhunut näistä tapahtumista mitään.

Söderlund toteaa loppuyhteenvedossaan, ettei ole syyllinen siihen, että ohjausjärjestelmä vaurioitui vallinneessa myrskyssä, että aluksesta puutui varaohjausjärjestelmä, että pelastusvene kaatui ja lähti ajelehtimaan, eikä siihen, että merivartiosto laiminlöi mahdollisuuden ottaa lentokone

⁶⁹ Hufvudstadsbladetissa kerrotaan, että vaikka Mäkinen ja Olavi Lång loukkaantuivat, niin osallistuivat he ruorin sitomiseen.

⁷⁰ Hufvudstadsbladetin mukaan Rauha Orädd oli merisairas ja varsin apaattinen, ja tämä apaattisuus olisi syy siihen, miksi hän ei hypännyt laivaveneeseen.

välittömästi mukaan etsintöihin⁷¹. Hän jatkaa, ettei ole myöskään syyllinen puutteisiin varusteissa. Laivaveneestä puuttui ilmatankit, tämä ei kuitenkaan ole Söderlundin mielestä olennaista, koska alukselle jääneet kieltäytyivät hyppäämästä laivaveneeseen, vaikka siinä oli tilaa koko miehistölle. Heidän mielestään oli turvallisempaa olla jättämättä puulastattua puulaivaa. Tein kaiken mitä oli tehtävissä; ensin yritin saavuttaa kaatuneen pelastusveneen ja tämän jälkeen yritin päästä maihin saadakseni alukselle jääneille apua. Kun olin saanut puhelinyhteyden varustamoon, niin 15 minuuttia sen jälkeen merivartiosto sai tiedon onnettomuudesta.

Lopuksi annetaan vielä puheenvuorot merenkulkuneuvos Arthur Anderssonille ja merikapteeni Arthur Karlssonille ja he esittävät seuraavia huomioita.

”Söderlund oli tietoinen, että Maj oli puutteellisesti varustettu sekä pelastusveneiden että varaohjausjärjestelmän osalta, ja hän ei huolehtinut siitä, että Maj´hin olisi hankittu asetustenmukaiset pelastusveneet ennen matkalle lähtöä. Jonkin verran lieventävänä asiana voidaan katsoa, että varustamo ei antanut varoja asetustenmukaisen pelastusveneen hankintaan. Kapteeni voi tietysti aina kieltäytyä hyväksymästä tällaista päätöstä, mutta helppoa se ei tietysti olisi ollut, koska hankittu laivavenekään ei ollut hengenvaarallinen. Söderlund ei toiminut hyvän merimiestavan mukaisesti lähtiessään pelastamaan pelastusvenettä ja erityisesti, kun ei ennen maihin lähtöä jättänyt laivaan jääneille tarpeellista ohjeistusta. Söderlundin virheeksi ei voida katsoa sitä, että he yöpyivät luodolla, koska laivaveneen miehistö oli uupunut ja hänellä itsellään ei ollut paikallistuntemusta. Vaikka Söderlund ei ottanutkaan yhteyttä suoraan merivartiostoon, niin pelastustoimet käynnistyivät kuitenkin varsin nopeasti. Se, että Söderlund ei osallistunut henkilökohtaisesti etsintöihin, voidaan katsoa moitittavaksi laiminlyönniksi. Merivartiostolle annettu Maj´n sijaintitieto oli virheellinen, ja Söderlund ei kiinnittänyt riittävästi huomiota tiedossa olleisiin tosiseikkoihin Maj´n sijaintia määrittäessään”.

⁷¹ Söderlund kertoo, että jos lentokone olisi otettu heti käyttöön etsinnöissä, niin palava Maj olisi löytynyt sijainnista riippumatta helposti. Toisaalta pelastuneet ja Söderlund itse kertovat, että kun he näkivät Maj´n viimeisen kerran 16.1 kello 16, niin liekkejä ei enää näkynyt.

Raastuvanoikeuden päätös 12.6.1950

Raastuvanoikeus toteaa päätöksessään, että kapteeni Söderlund lähti merelle merikelvottomalla aluksella, josta hänelle tuomitaan 50 päiväsakkoa ja m/s Maj´n jättämisestä ilman pakottavaa syytä 150 päiväsakkoa; yhteensä 20 000 mk. Jos kapteeni Söderlund ei pysty maksamaan määrättyjä sakkoja, niin sakot voidaan sovittaa 180 päivällä vankeutta. Syyte seitsemästä kuolemantuottamuksesta sitä vastoin hylätään. Lisäksi Söderlund määrätään maksamaan todistajapalkkioita yhteensä 72 423 mk ja asiantuntijapalkkioita 5 800 mk⁷².

Sekä syyttäjät että puolustus ilmoittavat tyytymättömyytensä päätökseen. Syyttäjät Fjalar Jarva välittömästi, ja kapteeni Söderlund laillisen valitusajan puitteissa.

11.7.1950 tekemässään valituksessa syyttäjät Fjalar Jarva ilmaisee tyytymättömyytensä raastuvanoikeuden päätökseen toteamalla, että oikeus ei toteutunut syytteen osalta, joka koski seitsemää kuolemantuottamusta ja rikkeitä merilakia vastaan.

11.7.1950 Söderlund toteaa omassa vastineessaan, että raastuvanoikeuden päätös *”Vaarassa olevan laivan hylkääminen ja laiminlyönti johtaa aluksen ja sen miehistön pelastustöitä”*, on virheellinen. Toivon hovioikeuden hylkäävän raastuvanoikeuden päätöksen ja vapauttavan minut kaikista raastuvanoikeuden määräämistä korvausvelvoitteista.

⁷² Liitteestä 5 löytyy korkeimman oikeuden päätös, jossa referoidaan myös raastuvanoikeuden päätöstä. Raastuvanoikeuden päätös merkitty sinisellä värillä.

Hovioikeus 6.11.1951

Söderlund toimittaa 26.7.1950 oman vastineensa hovioikeuteen ja kertoo vastineessaan seuraavaa.

Ensimmäinen perämies Leo Aure kertoo omassa todistuksessaan hämmästyneensä, kun minä hyppäsin laivaveneeseen, joka oli Auren mukaan vain tarkoitus tyhjentää vedestä. Tämä tarkoitus oli minulle tuntematon. Kuten on todistettu, minä useamman kerran kehotin miehistöä ottamaan paikan laivaveneessä, mutta miehistö kieltäytyi tottelemasta. Kun hyppäsin laivaveneeseen, niin tarkoitus oli saavuttaa karannut ja ajelehtiin lähtenyt pelastusvene ja kääntää se oikeinpäin. Se, että tämä epäonnistui, voidaan laittaa kenen tahansa laivaveneessä olleen syyksi. Oli myös laivaraadin yhteinen päätös pyrkiä maihin alukseen jääneiden pelastamiseksi.

Lisäksi on selvitetty, että laivavene olisi kantanut koko miehistön riippumatta siitä, oliko se varustettu ilmatankeilla vai ei. Ilmatankeilla olisi ollut merkitystä vain, jos olisi ollut vaara, että laivavene alkaisi täyttymään vedellä⁷³. Viittaa veneenrakentaja Uno Jalmari Salosen todistukseen, jossa hän vahvistaa, että ensimmäinen perämies Leo Aure lupasi sovittaa Maj' lla olevat ilmatankit laivaveneeseen ja sopi mm. nostokoukujen asennuksesta. Tämä todistaa, että laivaveneen asianmukaisesta varustuksesta huolehti ensimmäinen perämies Leo Aure.

Edelleen on silmiinpistävä, että lääninsyyttäjä vetoaa Auren lausuntoihin, mutta mitä Aure kertoo merikelpoisuustarkastaja Jalo Puttan mielteistä liittyen varaohjausjärjestelmään, kieltää syyttäjä koko arvion. Se, miten perämies Auren lausunnot katsotaan osaksi luotettaviksi, mutta toisilta osiltaan epäluotettaviksi, on käsittämätöntä.

Raastuvanoikeus on päätöksessään vahvistanut, että minä jätin aluksen, vaikka toivoa sen pelastamisesta vielä oli, ilman pakkoa ja antamatta tietoa ja tarpeellisia määräyksiä alukseen jääneille. On kuitenkin näytetty toteen, että kun laivaveneen miehistö epäonnistui saavuttamaan karanneen pelastusveneeseen, niin meillä ei myöskään ollut mahdollisuutta saavuttaa Maj' ta antaaksemme alukseen jääneille tietoa aikeistamme. Millä

⁷³ Tämä ei pidä paikkaansa, sillä asiantuntijat totesivat useamman kerran, että laivavene olisi kantanut vain seitsemän ihmistä. Lisäksi kapteeni kertoo, että laivaveneettä oli kuljetettava tuuleen suuntaan, sillä muuten se olisi hörpännyt vettä eli vaara siitä, että laivavene olisi alkanut täyttymään vedellä oli olemassa.

ei myöskään ole mitään mainittavaa arvoa, koska miehistö aluksella joka tapauksessa ymmärsi, että me lähdemme etsimään apua. Olen jo osoittanut, että tekemäni päätös pyrkiä maihin avun saamiseksi alukseen jääneille, oli ainoa mahdollisuus pelastaa alukseen jääneet vallitsevissa olosuhteissa. Tämä oli todella ainoa mahdollinen ulospääsytie.

Väite, että en osallistunut aluksen ja alukselle jääneiden etsintöihin aktiivisesti, ei ota lainkaan huomioon vallinnutta tilannetta. Kuuteenkymmenen tuntiin minulla ei ollut aikaa levätä, ja kun saavuin Maarianhaminaan, niin puhtaasti fyysisistä syistä en ollut merivartioston käytettävissä. Koska merivartiosto ei myöhemminkään vaatinut henkilökohtaista läsnäoloani etsinnöissä, niin oletin, että merivartiosto uskoi hoitavansa etsinnät itsenäisesti⁷⁴.

Aluksen sijainnin osalta annoin todennäköisimmän sijainnin niiden tietojen pohjalta, joiden uskoin olevan oikein. Mikä syy minulla olisi ollut antaa väärää ja harhaanjohtavaa tietoa? Väite on niin absurdi, ettei sitä voi ottaa todesta.

Edellä esitetyn takia katson raastuvanoikeuden päätöksen olevan väärä.

⁷⁴ Söderlund myös kertoo kuulusteluissa, että lehtiutisten perusteella hän näki, että merivartiosto tekee kaikkensa Maj'n löytämiseksi ja hänen väliintuloaan ei tarvita. Söderlund myös oletti, että merivartiosto etsisi laajemmalta alueelta, koska Maj'n sijaintitieto oli epävarma. Söderlundin mielestä merivartiosto olisi voinut myös sen tiedon perusteella, että he yöpyivät Västerklobbe-nimisellä luodolla, itse määrittää uuden sijainnin. Tätä voidaan pitää oikeutettuna kritiikkinä merivartiostoa kohtaan.

Hovioikeuden päätös

PÄÄTÖS: 4.4.1952

Hovioikeus katsoo, että pitää muuten raastuvanoikeuden päätöksen voimassa, mutta antaa sen takia, että kapteeni Söderlund aloitti matkan puutteellisesti varustetulla aluksella, joka aiheutti selvän hengenvaaran aluksessa oleville, ei tehnyt kaikkea mahdollista aluksessa olevien pelastamiseksi ja laiminlöi osallistumisen pelastustehtäviin, 10 kk vankeusrangaistuksen⁷⁵.

⁷⁵ Liitteestä 5 löytyy korkeimman oikeuden päätös, jossa referoidaan myös hovioikeuden päätöstä. Hovioikeuden päätös merkitty keltaisella värillä.

Korkeimman oikeuden päätös

Söderlund ei vielääkään luovu, vaan vie asian korkeimpaan oikeuteen ja tekee 31.5.1952 vastineen korkeimmalle oikeudelle ja vaatii hovioikeuden päätöksen kumoamista erityisesti kuolemantuottamuksen osalta.

Söderlund kirjoittaa vastineessaan, että alus oli varustettu kahdella pelastusveneellä, jotka kumpikin kantoivat sen määrän ihmisiä kuin aluksella oli. Se, että toinen pelastusvene kaatui vesillelaskussa, ei ollut hänen syynsä. Laivavene olisi kantanut kaikki ja ilmatankkien puute ei siis ollut mikään sellainen puute, jotta se olisi vaikuttanut miehistön pelastautumismahdollisuuksiin. Myöskään olosuhteet eivät olleet niin kovat, että laivavene olisi täytynyt vedestä, missä tilanteessa ilmatankeista olisi ollut apua.

Miehistön pelastautumismahdollisuudet eivät mitenkään riippuneet laivaveneen vajavaisesta varustuksesta vaan siitä, että alukseen jääneet kieltäytyivät jättämästä alusta, koska aikaisemman kokemuksen mukaan puulastissa oleva puualus on turvallisempi paikka kuin meneminen pelastusveneeseen. Tämä olisi ollut asianlaita olipa laivaveneessä ilmatankit tai ei.

Ei ole myöskään osoitettu, että ilmatankkien puuttuminen olisi ollut syy siihen, että alukseen jääneet kieltäytyivät jättämästä alusta. Laivaveneessä oli riittävästi tilaa koko miehistölle. Pakottamalla alukseen jääneet laivaveneeseen olisin ylittänyt valtuuteni. Laivaveneen puutteellisella varustuksilla ja alukseen jääneiden kohtalolla ei ole siis mitään yhteyttä.

Ei voida myöskään väittää, että jätin aluksen ilman pakottavaa syytä. Hyppäsin laivaveneeseen vain sillä tarkoituksella, että pelastetaan kaatunut ja ajelehtiva pelastusvene. Jos pelastusyritys olisi onnistunut, niin hyvin todennäköisesti alukseen jääneet olisivat olleet valmiit tulemaan pelastusveneeseen⁷⁶.

⁷⁶ Tämä on hieman ristiriitainen lausunto! Vastineen alussa Söderlund toteaa, että alukselle jääneet eivät olisi hypänneet laivaveneeseen, vaikka siinä olisi ollut ilmatankit, mutta ilmatankeilla varustettuun pelastusveneeseen he olisivat Söderlundin mukaan kuitenkin olleet valmiit hyppäämään. Söderlundin mielestä "Oräddin periaate" olla jättämättä hätätilanteessa puulastattua puulaivaa ei siis olisi pätenytäkään, jos varsinainen pelastusvene olisi onnistuttu pelastamaan!

Jos korkein oikeus kuitenkin katsoo minun syyllistyneen seitsemään kuolemantuottamukseen, niin pyydän ehdollista vankeutta, koska minulla ei ole aiempia tuomioita, eikä nytkään käsillä olevassa asiassa ollut tarkoitus aiheuttaa kenellekään mitään vahinkoa.

Korkein oikeus antaa päätöksensä 21.4.1953 eikä tee muutoksia hovioikeuden antamaan päätökseen⁷⁷. Kuvassa 17 korkeimman oikeuden päätös.

⁷⁷ Vapaa käänös koko korkeimman oikeuden päätöksestä löytyy liitteestä 5.

N:o _____ år 19 *53*
(Straffuppgiftens ordningsnummer)

Straffuppgift.
Formulär B.

Straffreg. nr. _____
(Anmärkas av den, som an-
lämnar straffuppgeven)

Domstol: *Högsta domstolen*

Utslagets datum: *21/4 1953*



1. Släktnamn (om flera, samtliga; även tidigare): *Söderlund*
2. Alla förnamn: *Ernst Valter Sanfrid*
3. Födelsestid: år *1904* den *8/12*
4. Hemort (varest bokförd): *Marstrand* stad (jämväl församling, där flera finnas),
köping ell. socken _____ by.
5. Kyrkobok _____ sida *446* Civilregisters sida eller nummer _____
6. Trosbekännelse: Ev.-luth. Grek.-kat. Annan: _____ Ingen.
7. Medborgarskap (om ej finskt): _____
8. Domstol, från vilken målet kommit, samt utslagets datum: *Åbo hovrätt 4/4 1952*

9. Gärning, vilken under 8 p. nämnda domstols utslag angår, senast ådömt huvud- och bistraff eller annat senast givet utlåtande samt lagrum: *dömd med stöd av 43, 46 och 62 §, 1 mom. 230 § och 2 mom. 238 § sjölagen, 18 och 75 § i förordningen ang. handelsfartyg av 17/4 1924 samt 10 § 21 kap. och 1 § 7 kap. strafflagen för det han, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till utrustning, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livafara för dem, som voro ombord, och för det han övergivit fartyget utan att giva de ombordvarande uttrycklig underrättelse därom och erforderliga föreskrifter och oaktat hopp om fartygets räddning funnits samt underlåtit att leda eller taga del i bärgningsarbetet ävensom för 7 dödsvållanden, samtliga brott föröfvade genom en handling, till 10 månaders fängelse.*

Epilogi

Haaksirikot, niiden syyt ja itse tapahtumien kulku jäävät useinkin tuntemattomiksi. Syntyy tarinoita, tarinat alkavat elää omaa elämäänsä ja tämä puolestaan ruokkii erilaisia salaliittoteorioita. Näinhän on käynyt m/s Estoniankin tapauksessa. M/s Maj´n haaksirikosta selviää viisi miehistön jäsentä, joten tuntuisi luonnolliselta, että onnettomuus ja onnettomuuteen johtaneet syyt tunnettaisiin ja tiedettäisiin varsin tarkasti. Näin ei kuitenkaan ole Maj´nkaan tapauksessa! Myös Maj´n haaksirikon ympärille syntyy erilaisia tarinoita; tarinoita laittomasta aselastista ja vieraan vallan sukellusveneestä. Syyskuussa 1948 samoilla vesillä haaksirikoutuneen kaljaasi Vernan⁷⁸ ja Maj´n haaksirikon välillä saatettiin myös nähdä yhtäläisyyksiä⁷⁹.

Lopullinen totuus Maj´n tapauksessa jää siis hieman hämärän peittoon. Pelastuneet kertovat monilta osiltaan hyvinkin erilaista tarinaa tapahtumien kulusta. Kertojat myös muuttavat omaa tarinaansa useamman kerran; erityisesti tähän syyllistyy ensimmäinen perämies Leo Aure.

Pelastuneet kuulustellaan useaan kertaan, ja he joutuvatkin muistelemaan tapahtumien kulkua vielä puolitoista vuotta onnettomuuden jälkeen. Johtuuko tarinoiden muuttuminen muistitiedon vääristymisestä; muistetaan asiat niin kuin niiden haluttaisiin olevan, ei niin kuin ne todellisuudessa olivat vai siitä, että syyllisyydentunnon lisääntyessä ja syyteykseksi joutumisen pelossa tarinaa muutetaan itselle edullisemmaksi.

Alati muuttuvista tarinoista huolimatta olen kuitenkin yrittänyt eri lähteiden ja päättelyjen avulla löytää todennäköisimmän ”totuuden”. Myönnettäköön kuitenkin, että samasta materiaalista voisi kirjoittaa myös hieman toisenlaisen ”totuuden”.

Tulkitaanpa totuutta etsiessä käytettävissä olevaa materiaalia miten hyvänsä, niin iso kuva tapahtumien kulusta pysyy kuitenkin muuttumatto-

⁷⁸ Verna kuljetti ihmisiä, jotka paremman elämän toivossa halusivat pois Suomesta ja aloittaa uuden elämän jossakin muualla; oli kyse ihmisalakuljetuksesta ja laittomasta maasta poistumisesta.

⁷⁹ Tätä ajatusta saattoi ruokkia se, että 18.1 Uuden Suomen artikkelissa luetellaan kaikkien hukkuneiden sekä pelastuneiden nimet, mutta artikkelin lopussa todetaan: *”Siihen [Maj´hin] oli myös tällöin pestattu uutta miehistöä, jonka nimistä ei vielä ole tietoa”*. En tosin usko, että Maj´ssa oli laittomia matkajia, mutta tarinoita tästäkin mahdollisuudesta varmaan syntyi.

mana. Itselleni jää kuitenkin lopulta sellainen kuva, että pelastuneilla oli jokin yhteinen salaisuus, josta kaikki halusivat visusti vaieta, asia, joka ei olisi kenellekään pelastuneelle kunniaksi.

Avoimia kysymyksiä jää paljon ja moni asia jää myös mietityttämään. Tapahtumista kerrotaan monta erilaista tarinaa ja tarinat muuttuvat. Jos 16.1 kello 10 tehty paikanmääritys pitää paikkansa, niin kuinka Maj voi löytyä kohdasta ”Havaittu hylky” (Kuva 13)⁸⁰. Haaksirikkoiset pukevat pelastusliivit ylleen ja huuhtoutuvat mereen, mutta yhtään ruumista ei koskaan löydetä. Aure kertoo menehtyneiden omaisille erinäisistä onnettomuuteen liittyvistä tapahtumista, mutta kieltää myöhemmin oikeudessa mitään kertoneensa. Meriselityksen yhteydessä ei kerrota Maj’ssa olleesta karbidista eikä mainita osan miehistöstä loukkaantuneen. Kysymyksiä herättää myös Väinö Niemelän haluttomuus osallistua oikeudenkäynteihin.

Kapteeni ei korjaa ensin antamaansa onnettomuuspaikan sijaintia, vaikka luoto, jossa he yöpyivät, paikannetaan. Myös merivartiosto olisi voinut itse tämän tiedon perusteella määrittää onnettomuuspaikan sijainnin uudelleen, mutta ei sitä tee.

Kapteeni kieltää nähneensä mitään karttaa luotsi Fellmanin luona, vaikka kaikki muut todistavat kartasta. Kapteeni ei pidä kiirettä Västerklobbelta lähtemisessä, ei pysähdy asuttuun Kalskäriin, matkalla Boxön saarelle kapteeni kertoo tuntevansa alueen, vaikka kertoo myöhemmin merivartiostolle, ettei tunne Pohjois-Ahvenanmaata. Kapteeni ottaa ensin yhteyttä varustamoon ei merivartiostoon, mutta ei kuitenkaan anna onnettomuuspaikan sijaintia varustamolle. Kapteeni ei myöskään millään tavalla osallistu Maj’ n etsintöihin.

Osaan avoimista kysymyksistä voisi vielä löytyä vastauksia, jos Maj’ n hylky jonakin päivänä löydettäisiin.

Itse onnettomuus olisi voitu välttää monellakin tavalla ja jossittelulle jää runsaasti tilaa. Tyypillisesti tällaiset onnettomuudet eivät johdu yksittäisestä syystä, vaan ovat useamman yhteensattuman summa ja näin on myös Maj’ n tapauksessa. Maj’ n onnettomuuden osalta jossittelua voisi jatkaa loputtomiin ja tuntuu siltä, että jos jonkin asian oli mahdollista mennä pieleen, niin se myös meni pieleen.

⁸⁰ Lokikirja katoaa vesillelaskussa kaatunen ja karanneen pelastusveneen mukana, joten tuo kello 10 sijaintitieto perustuu ainoastaan kapteenin muistiin.

Kapteeni Söderlund tuomittiin, ja kantaa ehdottomasti kapteenina suurimman vastuun, mutta syyllisiä on muitakin. Varustamon ja Liljestrandin toiminta vaikutti voimakkaasti onnettomuuden syntyyn, Mäntyluodon katsastusmiehet ja satamaviranomaiset olisivat voineet olla laiva-veneen katsastuksen suhteen omatoimisempia eikä merivartioston etsinäkään olleet kovinkaan tehokkaita⁸¹.

Viidestä pelastuneesta ainakin ensimmäinen perämies Leo Aure olisi ansainnut myös jonkinlaisen rangaistuksen. Hän lupaa hoitaa monia asioita, ja jos hän olisi pitänyt lupauksensa, niin todennäköisesti kukaan ei olisi menehtynyt Maj´n haaksirikossa. Tosin viime kädessä vastuu Aurenkin lupauksista on tietysti kapteenilla.

Konemestari Gösta Lindroos ei varsinaisesti syyllistynyt rikokseen, mutta pessimismillään hän sai kumppaninsa ja monet ulkopuolisetkin vakuuttuneiksi siitä, että alukseen jääneiden pelastamiseksi ei ollut mitään tehtävissä; tämä asenne varmasti hidasti pelastustöiden aloittamista. Lindroos kantakoon siis ainakin moraalisen vastuun.

Pelastustyöt olisi ollut mahdollista käynnistää jo maanantaina puoliltapäivin, mutta toinen kysymys on sitten se, että pystyivätkö Maj´lle jääneet märkinä ja ilman minkäänlaista suojaa sinnittelemään myrskyisässä tammikuuisessa pakkasilmassa yön ylitse; epäilen tätä! Kuitenkin hyvän merimiestavan ja merilain mukaan, niin kauan kuin hädänalaisten tovereiden pelastamiseen on olemassa pienikin mahdollisuus, niin luovuttaa ei saa.

Alukselle jääneiden ja Maj´n haaksirikossa menehtyneiden ylikonemestari Anton Edvard Oräddin ja emäntä Rauha Aurora Oräddin, matruusi Mauri Sten Mäkisen, puolimatruusi Olavi Aulis Långin, rasvari Aarre Sulo Heimoin ja messipoika Pertti Juhani Jantusen kuolinpäiväksi virallisiin rekistereihin merkitään 16.1.1949.

Karl Birger Blomqvist julistetaan ensin kadonneeksi ja vasta vuonna 1952 Birgit Byman - Birgerin sisar – hakee kuolleeksi julistamista. Karl Birger Blomqvist kuulutetaan kuolleeksi virallisessa lehdessä keväällä 1952 ja loppuvuodesta 1952 ja lopulta perämies Karl Birger Blomqvistin kuolinpäiväksi merkitään 1.1.1952.

Konemestari Gösta Vilhelm Lindroos kuolee 74-vuotiaana 31.8.1981.

⁸¹ Saaristomeren merivartioston kapteeniluutnantti J.Siparin puolustuspuhe julkaistaan 10.2.1949 ilmestyneessä Åland lehdessä. Puolustuspuhe ja toimituksen vastine liitteessä 6.

Merikapteeni Ernst Valter Sanfrid Söderlund kuolee vuonna 1984 Ruotsissa 79-vuotiaana.

Ensimmäinen perämies Leo Herbert Aure kuolee 25.8.1996 87-vuotiaana. Hänet on haudattu Hietaniemen vanhalle hautausmaalle sukuhautaan.

Raimo Rainer Långin tarkkaa kuolinpäivä ei ole tiedossa, mutta rekistereiden mukaan hän ei ole enää elossa vuonna 2007.

Viimeisenä Maj' n haaksirikosta pelastuneista kuolee Väinö Fredrik Niemelä 1.12.2006 Australiassa Viktorian osavaltiossa 79-vuotiaana. Hänet on haudattu Hobsons Bayn Altona Memorial Parkin hautausmaalle lähelle Melbournea ja hänen hautakiveensä on kaiverrettu teksti ”yhdessä jälleen”.

Tapahtumien aikajana

- 3.6.1909 Richard W Clarkin (myöh. m/s Maj) vesillelasku Yhdysvalloissa Phippsburg, Maine
- 1920 Siirtyi ruotsalaisomistukseen ja sai nimen Maj
- 1925 Maj hankitaan Suomeen
- 1942 Maj muutetaan moottoripurjehtijaksi
- 1948 Maj muutetaan moottorialukseksi
- 12.7.1948 Maj katsastetaan Turussa
- 9.8.1948 Maj joutuu merionnettomuuteen matkalla Puolaan; runkovauriot korjataan Puolassa ja koneet Raumalla
- 28-30.12.48 Maj lastaa puutavaraa Raumalla
- 31.12.1948 Maj katsastetaan Raumalla uudestaan merionnettomuuden jälkeen
- 2.1.1949 Maj saapuu Porin Mäntyluotoon
- 4.1-15.1.49 Lastausta ja lähtövalmisteluja Mäntyluodossa
- 13.1.1949 Kapteeni Söderlund saapuu Mäntyluotoon
- 15.1.1949 Söderlund ottaa Maj´n kapteenin tehtävät ja hankkii laivaveneen
- 15.1.1949 Laivavene tuodaan Maj´lle vain muutama tunti ennen lähtöä
- 15.1.1949 Maj lähtee Mäntyluodosta kohti Kööpenhaminaa 16.30
- 15.1.1949 Luotsi jättää Maj´n 17.20
- 16.1.1949 Isokarin majakka näkyviin 01.50

- 16.1.1949 Peräsinvaurio/potkurivaurio 02.10
- 16.1.1949 Moottorit sammutetaan uudelleen käynnistyksen jälkeen lopullisesti kello 04.00
- 16.1.1949 Kello 06.00 Isokarin majakka katoaa näkyvistä
- 16.1.1949 Kello 07.00 heitetään ajoankkuri
- 16.1.1949 Maata näkyvissä kello 10
- 16.1.1949 Räjähdys Maj´n konehuoneessa kello 12.30
- 16.1.1949 Pelastuneet jättävät Maj´n ~14.00
- 16.1.1949 Pelastuneet näkevät Maj´n viimeisen kerran kello 16 aikaan
- 16.1.1949 Saavutaan Västerklobben luodolle ~19–20.00
- 17.1.1949 Lähtö luodolta 9.45
- 17.1.1949 Saapuminen Boxön saarelle Karl Lindströmin luokse ~13.30
- 17.1.1949 Saapuminen luotsi August Fellmanin luo ~15.00
- 17.1.1949 Söderlund soittaa Liljestrand Oy:n kapteeni Heinricksenille, Heinricksen Maarianhaminan merivartioston päällikkö Häggblomille ja Häggblom Söderlundille ~15–16
- 17.1.1949 Etsinnät alkavat Saggön merivartioston toimesta 17.30
- 17.1.1949 Pelastuneet saapuvat Maarianhaminan merimieskotiin ~19.00
- 18.1.1949 Radiossa luetaan varustamon pyynnöstä tiedote, jossa ei kuitenkaan mainita, että alukselle on jäänyt seitsemän henkilöä; tiedote on lähinnä hylkyvaroitus
- 18.1.1949 Lentokone liittyy etsintöihin kello 8.56, mutta joutuu palaamaan huonon sään takia takaisin Turkuun

- 19.1.1949 Hyvä etsintäsää ja löydetään Maj´n osia ja ajelehtimaan lähtenyt pelastusvene
- 20-23.1.49 Huonon sään takia rajallisia etsintöjä, löydetään Maj´n osia ja Maj´lta ajelehtimaan lähtenyttä tavaraa
- 24.1.1949 Vårdöläiset kalastajat löytävät Maj´n hyllyn (näköhavainto)
- 24.1.1949 Kapteeni Söderlund antaa meriselityksen Maarianhaminan raastuvanoikeudessa
- 25.1.1949 Merivartiosto ei löydä Maj´n hylkyä kalastajien antamasta sijaintitiedosta huolimatta
- 26.1.1949 Kalastaja Algot Mattson ystävineen menee Maj´n hyllyn luokse; eivät voi kuitenkaan nousta alukselle, mutta ilmoittavat klo 17 Vårdön poliisille aluksen sijainnin
- 28.1.1949 Merivartiosto löytää lopulta Maj´n hyllyn
- 29.1.1949 Merivartiosto ja kalastajat nousevat hyllylle
- 30-2.2.1949 Merivartiosto vahtii hylkyä; joutuu poistumaan myrskyn takia
- 3.2.1949 Maj´n hylky on kadonnut lopullisesti
- Helmikuun alku 1949 Rikoskonstaapeli Otto Granön tutkimus alkaa
- Helmikuun loppu 1949 Otto Granön raportti julkaistaan
- 17.7.1949 Komisario Lasse Karelius saa toimeksiannon tutkia onnettomuutta uudelleen
- Joulukuu 1949 Fjalar Jarva päättää viedä Maj´n tapauksen raastuvanoikeuteen

- 13-14.3.1950 Raastuvanoikeuden istunto Maarianhaminassa
- 15.5.1950 Raastuvanoikeuden istunto jatkuu Maarianhaminassa
- 12.6.1950 Raastuvanoikeuden päätös julkaistaan
- 6.11.1951 Hovioikeus käsittelee asiaa
- 4.4.1952 Hovioikeuden päätös
- 21.4.1953 Korkeimman oikeuden päätös

OSA 2

m/s Maj' n kadonnut hylky

Alkusanat toiseen osaan

Vaarini sisko ja hänen aviomiehensä menehtyivät Maj`n haaksirikossa jättäen jälkeensä kaksi orpotyttöä. Pikkupoikana kuulin mitä erilaisempia tarinoita ja salaliittoteorioita liittyen tähän haaksirikkoon. Vaikka nuo tarinat kiehtoivat ja jäivät vaivaamaan mieltäni, niin tarkoitukseni ei ollut missään vaiheessa tutkia tarkemmin Maj`n haaksirikkoon liittyviä tapah-
tumuja ja tarinoiden todenperäisyyttä. Itse asiassa koko tapahtuma oli ollut jo vuosikymmeniä lähes unohduksissa. Sitten sattuma puuttui peliin.

Olen harrastanut jo useita vuosia sukututkimusta ja selailin verkossa olevia sukututkimuksia (Geni/MyHeritage), ja sieltä löytyi myös omaan sukuuni liittyvä sukupuu. Tuon sukututkimuskannan manageriksi oli merkitty Jarmo Montin; minulle täysin tuntematon henkilö. Sukupuussa oli jonkin verran virheitä ja lähetinkin sukupuun managerille korjausehdotuksia. Lopulta keskinäisessä viestien vaihdossamme meille selvisi, että olemme pikkuserkkuja, ja juuri Jarmon isovanhemmat menehtyivät Maj`n haaksirikossa. Kiinnostukseni Maj`n haaksirikkoon heräsi uudelleen ja toivoin Jarmon tietävän asiasta enemmän. Jarmolla ei kuitenkaan ollut kovinkaan tarkkaa kuvaa tapatumien kulusta; vain hajanaisia ja osaksi myös virheellisiä tietoja, mutta myös tietoja, joita en olisi saanut mistään muualta.

Lopulta päätin selvittää haaksirikkoon liittyvät tapahtumat niin tarkasti kuin se olisi eri arkistolähteiden avulla mahdollista. Olin sukututkimusta tehdessäni oppinut käyttämään arkistoja ja kirjastoja ja löytämään tietoa, jos sitä vain olisi olemassa. Maj`n haaksirikon osalta tietoa löytyikin melkoisen paljon ja hyvin monenlaisista lähteistä. Tämän kirjan pitkä lähdeluettelo kertonee siitä, kuinka monipuolisia lähteitä on ollut käytössäni tätä kirjaa tehdessäni. Itselleni jäi ainakin tunne, että kaikki mahdolliset kivet tuli käännettyä tapauksen selvittämiseksi.

Motivaattorina selvittää Maj`n kohtaloa toimi myös se, että haaksirikossa menehtyneiden Anton Oräddin ja Rauha Oräddin e. Lehtonen orvoksi jääneet kaksi tytärtä olivat vielä elossa (kuva 18). Myös heidän jälkipolvistaan löytyi Maj`n kohtalosta kiinnostuneita. Myös omaa isääni, joka hyvin muisti vuoden 1949 haaksirikon, asian selvittäminen kiinnosti. Valitettavasti moni asiasta kiinnostunut on jo poistunut joukostamme.



Kuva 18. Maj`n haaksirikossa menehtyneet Rauha Orädd e. Lehtonen ja Anton Orädd ja heidän orvoksi jääneet tyttärensä vasemmalla Doris ja oikealla Leila.

m/s Maj`n kadonnut hylky

Lähtökohtana Maj`n hyllyn etsimiselle oli kolme erilaista näkökulmaa; Maj upposi ankkurointipaikalleen, pahasti tulipalon seurauksena peräosastaan vaurioitunut Maj katkesi kahteen osaan, ja osa upposi ankkurointipaikalle, ja osa ajelehti myrskyn mukana pois tai myrskyn seurauksena koko Maj ajelehti pois ankkurointipaikaltaan.

Kaikkia edellä esitettyjä vaihtoehtoja pyrittiin tarkastelemaan kriittisesti. Jos Maj tai Maj`n osa olisi upponnut ankkurointipaikalle, niin ensisijaisen tärkeää oli tietysti selvittää Maj`n ankkurointipaikka mahdollisimman tarkasti.

Jos Maj ajelehti pois ankkurointipaikalta, niin sen löytäminen lienee lähes mahdotonta; ellei sattuma jälleen kerran puutu peliin. En myöskään yrittänyt määrittää minkäänlaisia koordinaatteja ajelehtimaan lähteneelle ja uponneelle Maj`lle, vaan tarkastelin lähinnä sitä, miten todennäköistä oli, että Maj olisi lähtenyt ajelehtimaan.

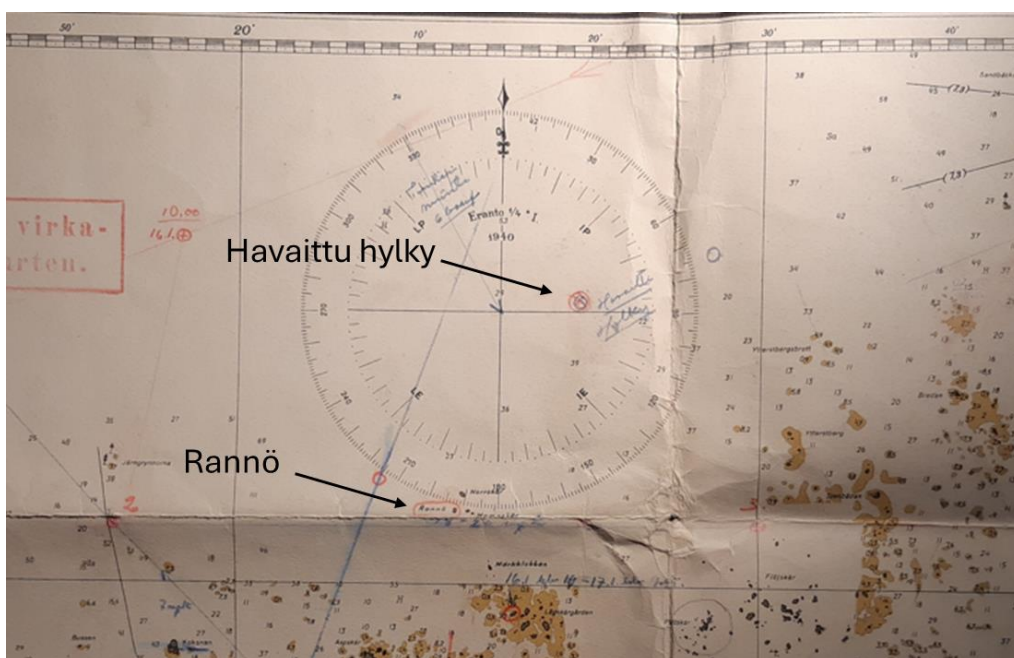
Hufvudstadsbladet kirjoittaa 4.2.1949 otsikolla ”Stormen tog Maj”:

”Pelastustoimet Maj-laivan hyllyn nostamiseksi, joita on viime päivinä odotettu jännityksellä, eivät tuottaneet tulosta. Kun pelastusalus Sanny keskiviikkona viimein saapui ilmoitetulle sijainnille, seitsemän meripeninkulmaa koilliseen Rannöstä, hylky oli kadonnut jäljettömiin. Se, mitä yleisesti oli pelätty – että sunnuntaiyön myrsky irrottaisi ankkuroituneen hyllyn – oli ilmeisesti tapahtunut. Toinen teoria on, että hylky on vajonnut merenpohjaan”.

Maj`n ankkurointipaikan määrittäminen

Kuten aiemmin tässä kirjassa on kuvattu, niin Maj löytyi 26.1.1949 lähes upoksissa ja ankkuroituneena kahdella ankkurilla. Tälle ankkurointipaikalle löytyy paikkatieto oikeudessa käytetystä kartasta, Saggön merivartioston piirtämästä kartasta, Rolf Fellmanin kirjoittamasta lyhyestä Maj-kuvauksesta ”*Skonaren Majs förlisning*”, merivartioston laivapäiväkirjoista ja kalastajien ja saariston asukkaiden kertomuksista. Vuonna 1949 ilmestyneistä lehdistäkin löytyy paikkatietoja, mutta niiden taustalla myös nuo edellä mainitut lähteet.

Oikeudessa käytettyyn karttaan on piirretty ympyrä ja sen kohdalle on kirjoitettu ”Havaittu hylky” (kuva 19).



Kuva 19. Leike alkuperäisestä oikeudessa käytetystä kartasta. Karttaan merkitty Rannö ja ”Havaittu hylky”-piste.

Tätä tietoa voitiin tietysti pitää erittäin luotettavana indikaationa Maj`n hyllyn ankkurointipaikasta, ja se toimikin lähtökohtana ensimmäisille etsinnöille kesällä 2021. Paikanmäärittäminen vuonna 1949 ei ollut kovinkaan

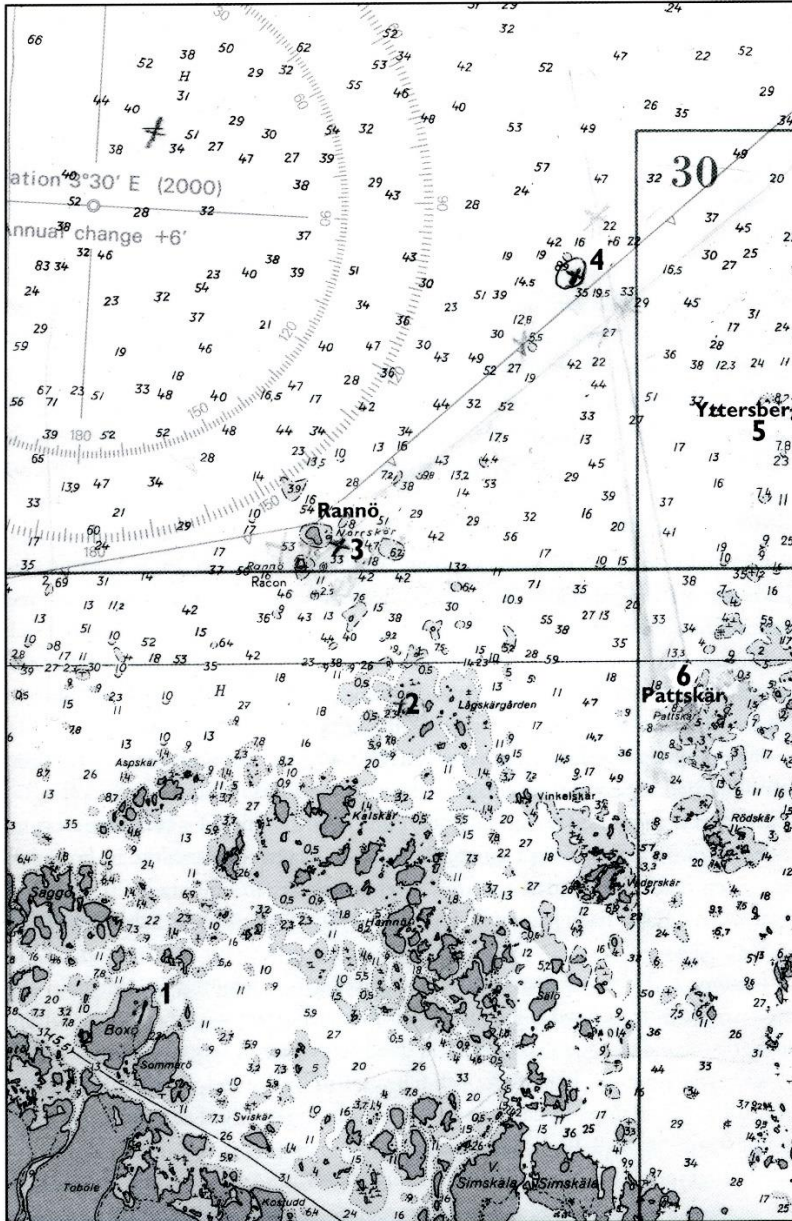
tarkkaa ja tarkkuutena pidettiin noin kahden merimailin sädettä määritetyn ankkurointipaikan ympärillä.

Saggön merivartiosto, joka vastasi Maj`n etsinnöistä, on tehnyt kuvan 20 mukaisen piirroksen Maj`n ankkurointipaikasta. Tässä kuvassa ankkurointipaikka ei kuitenkaan ole aivan sama, mikä on esitetty oikeudenkäynnissä käytetyssä kartassa. Ankkurointipaikka on hieman pohjoisempaa ja idempänä oikeudessa käytettyyn karttaan verrattuna.



Kuva 20. Saggön merivartioston tekemä karttapiirros. 1= varustamon ilmoitus merivartiostolle Maj`n onnettomuuspaikasta. 2= radion hylkyvaroituksen antama Maj`n hylyn mahdollinen ajalehtimisalue. 3= pelastuneet yöpyivät täällä. Luodon nimi on Västerklobben (kuvassa väärä nimi; Märkklobben löytyy hieman pohjoisempaa) 4= Hamnsundet, josta pelastuneet pääsivät puhelinyhteyteen. 5= Maj`n ankkurointipaikka. Karttaan olen merkinnyt myös punaisella Pattskärin.

Maj`sta pelastuneet rantautuivat lopulta Hamnsundetiin ja sieltä luotsi August Fellmanin luokse, ja hänen poikansa Rolf Fellman on kirjoittanut lyhyen kuvauksen Maj`n kohtalosta ja kuvauksen yhteydessä on kuvassa 21 esitetty kartta.



Havsområdet norr om Saltvik, där sk MAJ gick under.
 1 Boxö, 2 Västerklobben, 3 Rannö, 4 ungefärlig position för förlisningen,
 5 Yttersberg, 6 Pattskär

Kuva21. Kartta Rolf Fellmanin kirjoituksesta ”Skonaren Maj förlisning”/ Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2003–2004:16. 1= Boxö, 2= Västerklobben, 3= Rannö, 4=Maj`n ankkurointipaikka, 5=Yttersberg ja 6= Pattskär. Merikarttophja ©Traficom 2024.

Rolf Fellmanin antama sijainti Maj`n ankkurointipaikalle on hyvin lähellä oikeudessa käytettyyn karttaan merkittyä ”Havaittu hylky”- sijaintia.

Merivartioston laivapäiväkirjoista löytyy kaksi paikanmääritystä. Toinen paikanmääritys on 7 merimailia NO (koilliseen) Rannö ja löytyy myös ristisuuntima 7 merimailia NO Rannö ja 9 merimailia N t W Pattsjär (Pattsjäristä piiru pohjoisesta länteen). Laivapäiväkirjojen paikkatietoa voisi myös pitää varsin luotettavana, sillä merivartioalukset ajoivat Saggöstä useamman kerran Maj`n ankkurointipaikalle ennen Maj`n lopullista katoamista. Laivapäiväkirjoista saadut paikkatiedot poikkeavat jonkin verran ”Havaittu hylky”- sijainnista.

Kalastajien kertomat havainnot olivat 9–10 merimailia N t W Pattsjär, 10 merimailia N Pattsjär, 10 merimailia N Tattin luodolta ja 10 merimailia N t W Pattsjärin luonnonsuojelualueelta (Pattsjär säten). Kalastajat löysivät Maj`n hyllyn 24.1.1949 ja kävivät hyllyn luona 26.1.1949 ja mukana ollut Elof Nyman oli sitä mieltä, että hylky oli vain noin 7 merimailia N t W Pattsjäristä ja Yttersbergin länsipuolella

Hylt.net-sivustolta ja wrecksite.eu-sivustolta löytyi myös koordinaatit Maj`n ankkurointipaikalle, jotka olivat kuitenkin likipitään Rannön koordinaatit. Sittemmin hylt.net sivuston koordinaatteja on korjattu.

Uskoisin, että eri havaintopisteistä annetut suunnat ovat jotakuinkin oikein, mutta annettuihin etäisyyksiin täytyy suhtautua varauksella, sillä etäisyyden arviointi avoimella merellä ei tuohon aikaan ollut kovinkaan tarkkaa. Sen sijaan melko luotettavana tietona voisi pitää ankkurointipaikan syvyyttä, joka kaikkien lähteiden mukaan oli 20–25 m.

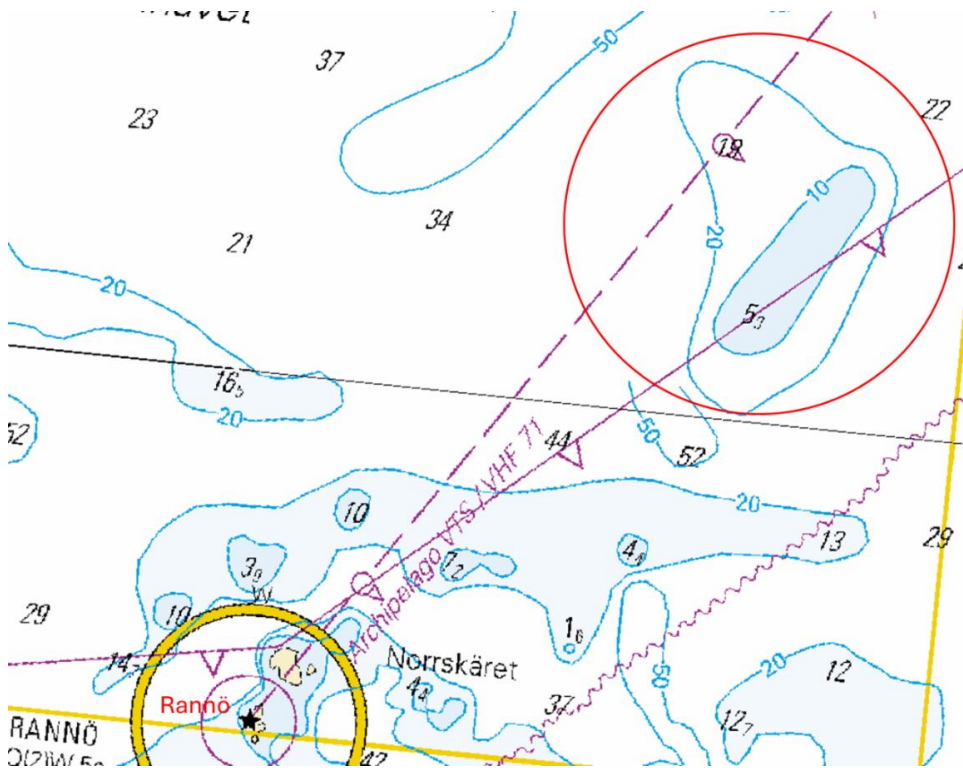
Näiden paikkatietojen ja syvyystiedon pohjalta hahmoteltiin Maj`n etsintäalue, joka on esitetty kuvassa 22. Etsintöjen aikana osoittautui, että merikartan syvyystiedot eivät pidä kaikilta osiltaan paikkaansa, ja tämä tietysti vaikutti etsintöihin ja muutti etsintöjen painopistettä.

Jonkin verran etsintöihin vaikutti se, että etsintöjä varten täytyi anoa etsintälupa Pääesikunnan operatiiviselta osastolta. Keväällä 2023 Pääesikunta hylkäsi anomuksen, jossa haettiin lupaa 12 km² suuruisen alueen tutkimiseen. Hylkäyksen peruste oli seuraava:

”Lupa mittauksiin voidaan myöntää, mikäli mitattava alue Ahvenanmaalla ei kata yli 1 km² eikä useammat alueet muodosta yhdessä laajempaa kokonaisuutta”

Eli luvat jouduttiin anomaan niin, että yhden yhtenäisen alueen koko oli alle 1 km² ja oli pidettävä huolta siitä, että erilliset 1 km² alueet eivät ole liian lähellä toisiaan ja näin muodosta laajempaa yhtenäistä kokonaisuutta. Näin meneteltiin ja Pääesikunta hyväksyi tämän jälkeen kaikki tekemämme anomukset.

Kuvassa 22 on merkitty punaisella ympyrällä alue, joka määriteltiin prioriteetiltaan tärkeimmäksi etsintäalueeksi.

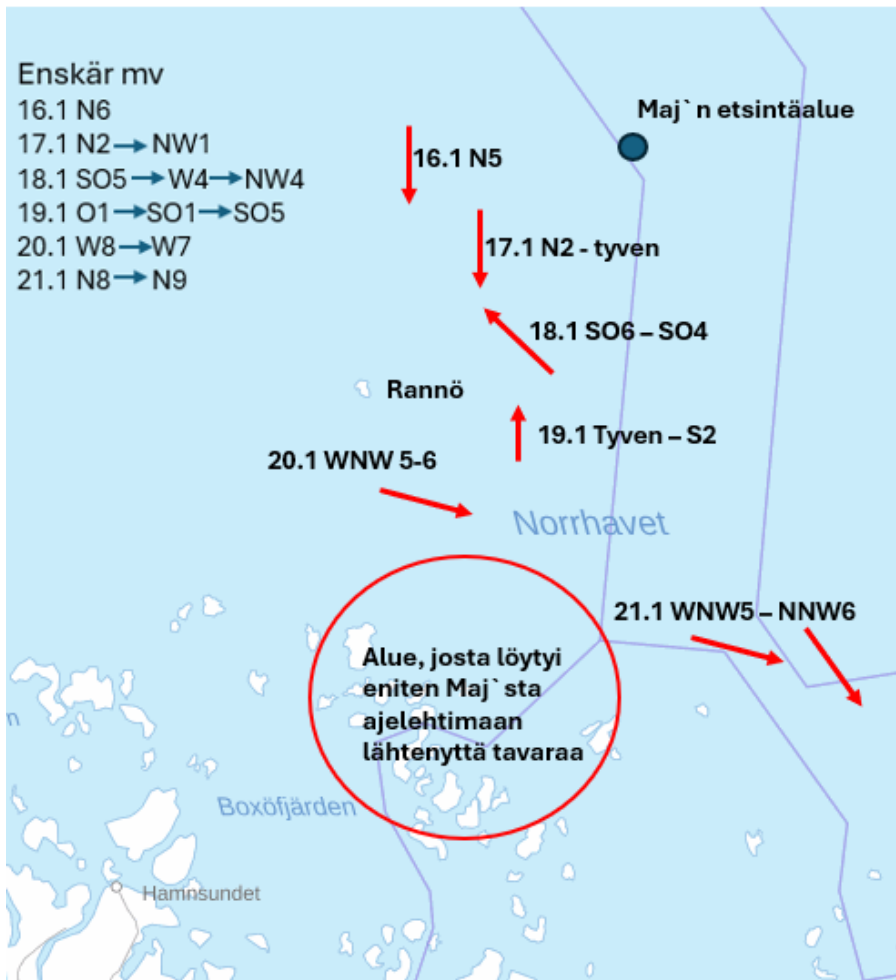


Kuva 22. Punainen ympyrä pitää sisällään edellä mainitun Maj`n ankkurointipaikan paikanmääritykset. Tätä aluetta pidettiin etsintöjen lähtökohtana. Merikarttapohja ©Traficom 2024.

Etsintäalueiden määrittämisen jälkeen ankkurointipaikan oikeellisuutta pyrittiin vielä arvioimaan muutamien käytettävissä olevan tiedon avulla.

Maj`sta ajelehtimaan lähteneet tavarat ja Maj`n osat

Voimme saada jotakin vahvistusta Maj`n ankkurointipaikasta tarkastelemalla Maj`sta ajelehtimaan lähteneitä tavaroita ja Maj`n osia. Kuvassa 23 on esitetty Maj`n etsintäalue ja alue, josta löytyi eniten Maj`sta lähtenyttä tavaraa ja tuulitiedot aikavälille 16.1-21.1.1949. Tuulitiedot ovat Saggön luotsiaseman ja Enskärin merivartioaseman tuulitietoja. Näiden tietojen perusteella Maj`n määritetty etsintäalue on hyvinkin todennäköinen.



Kuva 23. Maj`sta lähteneiden osien ja tavaroiden löytöalue ja Saggön luotsiaseman tuulitiedot (punaiset nuolet) ja Enskärin merivartioaseman tuulitiedot aikavälille 16.1.-21.1.1949. Lisäksi kuvassa näkyy Maj`n hyllyn määritelty etsintäalue. Merikarttapohja ©Traficom 2024.

Kuvassa 24 on esitetty tarkemmat paikat löydetyille osille ja tavaroille.



Kuva 24. Maj`sta lähteneiden osien ja tavaroiden löytöpaikkoja. 17.1.1949 illalla Maj`sta lähtenyttä puutavaraa ajelehtii pohjoisen suunnasta Långersön ja Viggskärin välistä. Myöhemminä päivinä puutavaraa ajelehtii Låga skärgårdenin ja Vinkelsärin luona. 19.1 löytyy lautoja Rannön itä- ja pohjoispuolelta. 19.1 löytyy Maj`n kansiosia Låga skärgårdenin seudulta noin 6–8 merimailia Saggöstä koilliseen, Låga skärgårdenin rannoilta sekä itä- että eteläpuolelta löytyy puutavaraa. Ehkä merkittävin löytö on Maj`n vesillelaskussa karannut pelastusvene, joka löytyy 19.1 Stora skäretin kaakkoisrannalta. 23.1 Kalskär – Låga skärgården – Björkskär - Viggskär alueelta löytyy erilaisia hyllyn osia ja Viggskäristä löytyy 25–30 jalkaa pitkä hyllyn osa. Merikarttapohja ©Traficom 2024.

Maj`n hyllylle kulkemiseen käytetty aika

Kun Maj`n hylky lopulta 26.1 löytyi, niin hyllyn luokse ajettiin useamman kerran ja yhtenä tietolähteenä voidaan käyttää eri laivojen käyttämää aikaa lähtöpisteestä hyllylle saapumiseen. Jotta tieto olisi mahdollisimman tarkka, niin täytyisi tietää lähtöpiste, matka-aika, tuulitiedot, aluksen nopeus ja olettaa, että ajettiin Maj`n hyllylle suorinta reittiä. Jotakin tietoja löytyy, mutta heikkoutena se, että veneen nopeuksia ei tiedetä eikä tietysti sitä, että mentiinkö suoraan ja pysähtymättä hyllylle (=ajoreitti).

Seuraavanlaista tietoa kuitenkin löytyi:

- Kalastajat käyttivät 26.1. Pattsjäristä aikaa hyllylle menemiseen 1,5 tuntia. Tarkka lähtöpiste on tiedossa, suunta N t W ja tässä tapauksessa ajoreitti oli suurin mahdollinen. Tuulitiedot löytyvät liitteestä 4.
- MP4 ja PV69 lähtevät Saggön merivartioasemalta 28.1.1949 klo 8.00 ja ovat hyllyllä klo 10.15, suunta NO ja tuulitiedot löytyvät liitteestä 4.
- PV69 lähtö Saggön merivartioasemalta 29.1.1949 klo 8.30 ja saapuu hyllylle klo 11.00, suunta NO ja tuulitiedot löytyvät liitteestä 4.
- Myös MP4 hyllyllä 29.1, mutta vain lähtöaika tiedossa (klo 9)
- Yksi lähde kertoo, että Maj`n ankkurointipaikalta oli 1,5 tunnin matka Saggön merivartioasemalle ja tämä tarkoittaisi 8–10 solmun nopeutta, jota voitaneen pitää realistisena nopeutena.
- Pelastuneet käyttivät n. 5 1/2 tuntia Maj`lta lähdöstä Västerklobbelle. Laivaveneen mitat tiedossa, yksi airopari, viisi henkilöä ja tuulitiedot olemassa. Pelastuneiden mukaan heidän oli edettävä tuulen mukana. Jos vielä oletetaan, että Maj ankkuroitiin melko nopeasti pelastuneiden lähdön jälkeen, niin tästä voisi ehkä vetää johtopäätöksiä. Havaittu hylky kohdasta on n. 8 nm Västerklobbelle eli laivaveneen nopeus olisi tuolloin noin 1,5 solmua.

Tutkailin hypoteettisesti etsintäalueen saavuttamista nopeuksilla 6–10 solmua ja ajoreitti linnuntietä. Seitsemän solmun⁸² nopeudella Saggöstä linnuntietä saavutetaan ”Havaittu hylky”-sijainti n. 2 tunnissa. Seitsemän solmun nopeudella Pattsjäristä ”Havaittu hylky”-sijainti saavutetaan 1,5 tunnissa. 10 solmun nopeudella pysytään myös jotakuinkin etsintäalueen sisällä.

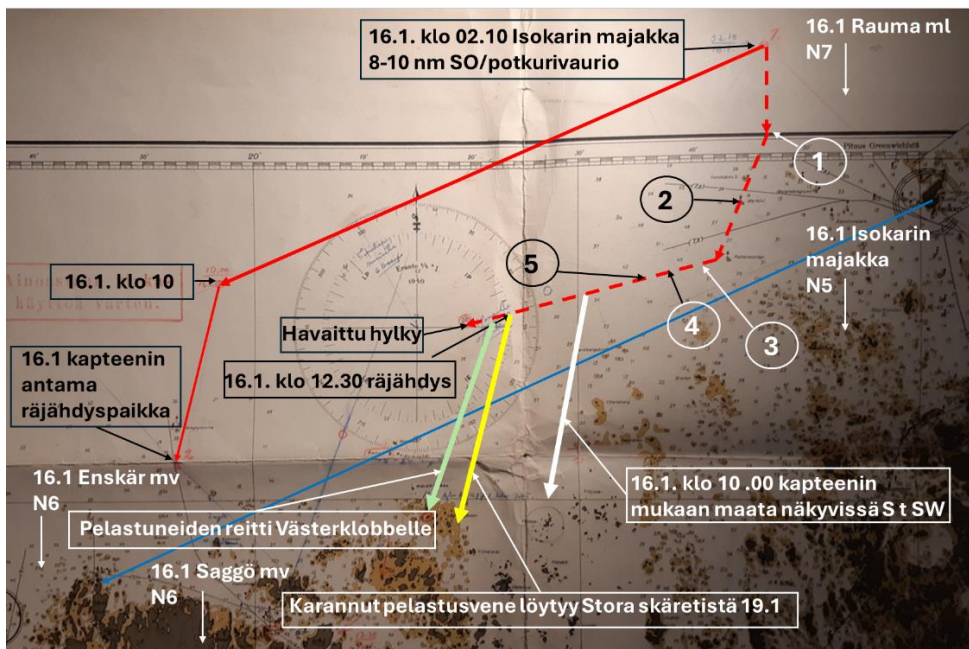
Kapteenin ensimmäinen ilmoitus ankkurointipaikasta

Kapteeni Söderlund antoi Maj`n onnettomuuspaikan sijainniksi yhdessä vaiheessa 7–8 merimailia NNW Saggö. Hyllyn löytäneet toteavat, että hylky löytyi lopulta kohdasta 7 merimailia NO Rannö ja kertovat, että tuon Soderlundin ilmoittaman sijainnin ja löytyneen hyllyn välinen etäisyys oli 13,5 merimailia. Jos tarkastellaan tuon 7–8 merimailia NNW Saggö pisteen etäisyyttä etsintäalueen pisteeseen 7 merimailia NO Rannö, niin etäisyys on melko tarkkaan 13,5 merimailia. Myös tämä tarkastelu osaltaan tukee etsintäalueen määrittystä.

Maj`n kulkema reitti

Kapteenin ilmoittama Maj`n kulkema reitti on myös piirretty oikeudessa käytettyyn karttaan, mutta Maj`n reitti ei missään tapauksessa voi olla oikeudessa kuvatunlainen. Tuo kapteenin antama reitti herättää monta kysymystä, uskoiko kapteeni todella kulkeneensa tätä reittiä vai onko tässä taustalla jotakin muuta? Vasta 24.1 meriselityksen yhteydessä kapteeni antaa onnettomuuspaikalle uuden sijainnin ja se on 18–20 merimailia idempänä. Tämä on jo parempi sijaintitieto, vaikka tämäkään ei ole oikein. Kuvassa 25 on esitetty kapteenin antama reitti ja vaihtoehtoinen reitti perustuen oikeuspöytäkirjoista löytyneisiin pääasiassa kapteenin lausuntoihin. Myös tämä vaihtoehtoinen reitti tukee etsintäalueen määrittystä.

⁸² Kun pelastuneet ovat luotsi Fellmanin luona, niin Saggön merivartioston partiovene ajaa Fellmanin kodin ohitse ja veneen nopeuden kerrotaan olleen 7 solmua. Oliko tämä tyypillinen nopeus?



Kuva 25. Kuvassa punaisella yhtenäisellä viivalla kapteenin alun perin ilmoittama Maj`n kulkureitti. Punaisella katkoviivalla vaihtoehtoinen reitti, joka perustuu oikeuden pöytäkirjoissa oleviin pelastuneiden lausuntoihin. Numero 1= ohjainlaite köytetty 16.1 klo 04.00, 2= kapteeni pelkää Isokarin länsipuolisia karikoita ja pyrkii niistä pois päin, 3= kapteenin mukaan Isokarin majakka viimeisen kerran näkyvissä 16.1 klo 06.00 ja suunnassa ONO (sininen viiva), 4 = 16.1 klo 07.00 ajoankkuri heitetään mereen ja nopeus hidastuu ja 5= kapteeni toteaa Maj`n kulkevan suuntaan WSW ja merivirtojen olevan voimakkaampia kuin tuuli. 16.1 klo 10.00 kapteenin mukaan maata näkyvissä suunnassa S t SW (valkoinen nuoli), 16.1. noin klo 12.30 Maj`n varsinainen pelastusvene karkaa (keltainen nuoli) ja löytyy myöhemmin Stora skäretin kaakkoisrannalta. 16.1 noin klo 13–14 pelastuneet jättävän Maj`n ja soutavat myötätuulen avustamana Västerklobbelle (vihreä nuoli). Pelastusveneiden löytöpaikka looginen pelastuneiden kulkemaan reittiin verrattuna. Kapteenin mukaan heidän oli kuljettava tuulen mukana, muuten pieni laivavene olisi hörpännyt vettä. Kuvassa myös tuulilukemat neljältä havaintoasemalta 16.1.1949.

Maj`n hyllyn havainnot maa-alueilta

Maj`n hylky nähtiin todistettavasti ainakin seuraavista paikoista Rannö, Pattsjär, Pattsjär säten, Hamnö, Sundbacka, Kalsjär, Långgårdsö ja Flöjsjär.

24.1 kalastajat olivat Pattsjärin luonnonsuojelualueella (Pattsjär säten) ja kertomansa mukaan näkivät Maj`n hyllyn noin 10 merimailin päässä suunnassa piiru pohjoisesta länteen. He kertoivat nähneensä hyllyn veneestä ja vieläpä paljain silmin! Jos ihmisen katselukorkeus on 1,7 m, niin hän näkee noin 2,7 merimailin päähän. Jos Maj oli vain yhden metrin meren pinnan yläpuolella ja vene oli normaali kalastajien vene, niin katselukorkeus lienee ollut noin kolme metriä, jolloin Maj`n hylky olisi kadonnut horisontin taakse jo hieman alle 5 merimailin etäisyydellä. Eli tämä kertomus ei voi pitää paikkaansa!

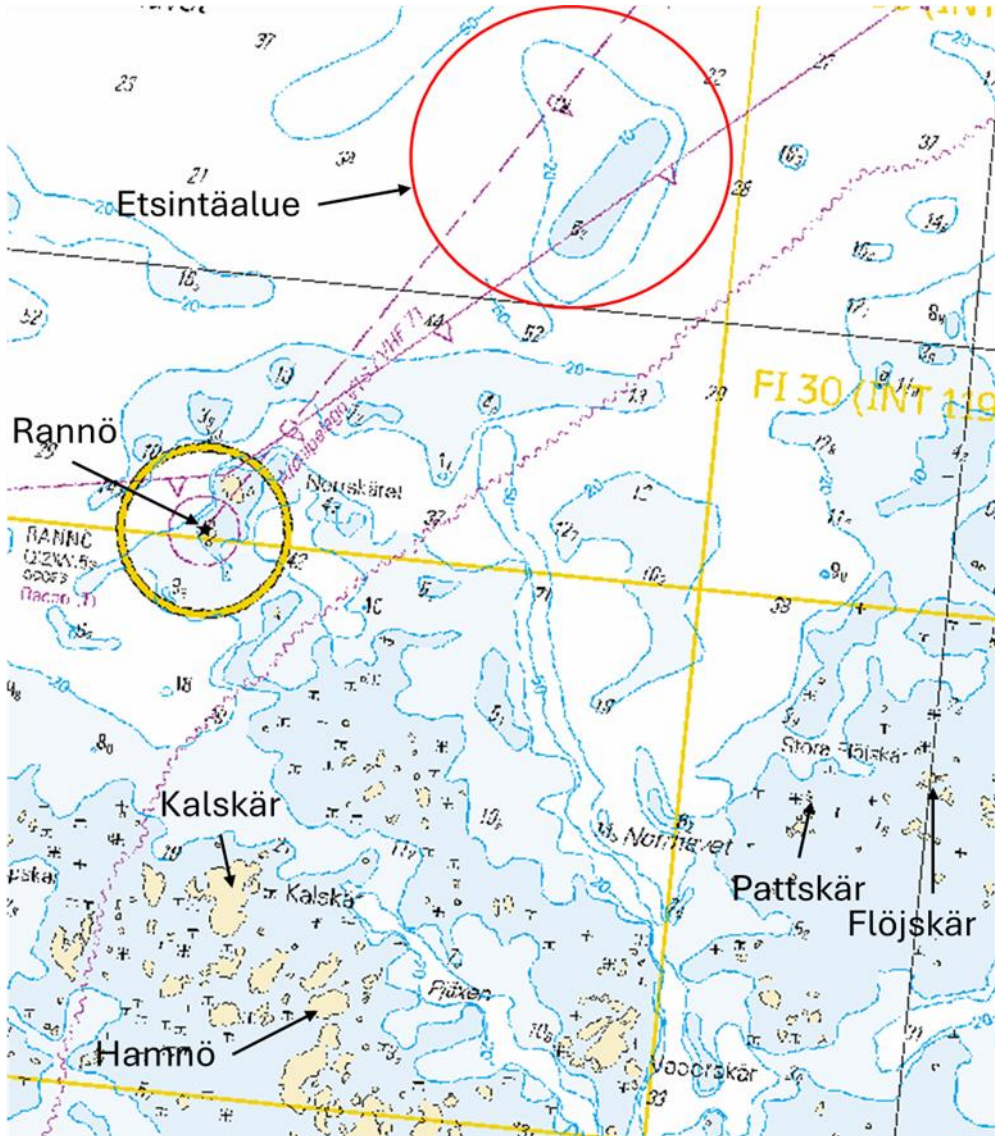
Nähtyään oletetun hyllyn veneestä, niin kalastajat menivät Pattsjärin pohjoissaarelle ja näkivät Maj`n hyllyn kiikareilla suunnassa piiru pohjoisesta länteen ja etäisyydellä noin yhdeksän merimailia.

Kalastajat välittivät tiedon havainnostaan vielä samana iltana poliisille, ja merivartiosto tähysteli seuraavana päivänä (25.1) kertomansa mukaan Flöjsjärin tornista erittäin tehokkailla kiikareilla, mutta Maj`n hylkyä he eivät kuitenkaan nähneet! Jos hylky todella näkyi Pattsjärin, niin olisi sen pitänyt näkyä myös Flöjsjärin. Myös siviilit kertovat nähneensä Maj`n hyllyn Flöjsjäristä.

Kalastajat palasivat Pattsjärin 26.1 ja näkivät kiikareilla Maj`n hyllyn ja ajoivat sen jälkeen kahdella veneellä Maj`n hyllyn luokse ja heidän kertomansa mukaan hylky oli noin yhden metrin verran meren pinnan yläpuolella. Jos tietäisimme tarkkaan edellä mainittujen havaintopaikkojen katselukorkeudet, joista Maj`n hylky nähtiin, niin voisimme saada vahvistusta Maj`n ankkurointipaikalle. Valitettavasti tietoa katselukorkeuksista ei ole.

Jotta Pattsjäristä ja Flöjsjäristä näkisi Maj`n etsintäalueelle, niin katselupaikan korkeus täytyy olla yli 20 m, Hamnöstä katselukorkeuden täytyy olla yli 30 m ja Kalsjäristä yli 25 m. Rannöstä katselukorkeuden täytyisi olla yli 15 m. Rannössä ja Flöjsjärissä kerrottiin olleen jonkinlaiset tornit, joista tähystystä oli mahdollista tehdä, mutta tietoa siitä kuinka korkeita tornit olivat ja kuinka korkealle paikalle tornit oli rakennettu ei ole.

Kuvassa 26 on esitetty paikat, joista ankkuroitunut Maj näkyi ja etsintä-
alue.



Kuva 26. Ankkuroituneen Maj`n havaintopaikat ja punaisella merkitty
määritetty etsintäalue. Syy miksi havaintopaikat ovat näinkin kaukana ja
eteläpuolella Maj`n ankkurointipaikasta selittyy sillä, että näillä saarilla
oli asutusta ja siis ihmisiä, jotka havaintoja tekivät. Merikarttapohja
©Traficom 2024.

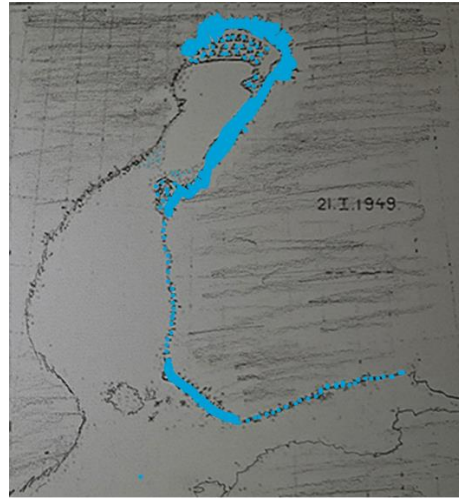
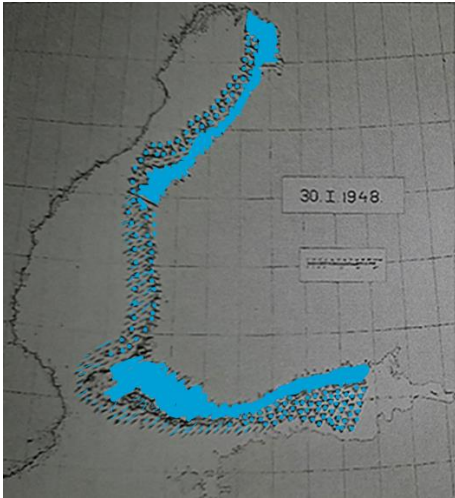
Maj`n lähteminen ajelehtimaan

Yksi mahdollisuus on, että Maj ei uponnut ankkurointipaikalleen, vaan pääsi tavalla tai toisella irti ja ajelehti tuulen ja merivirtojen mukana johonkin vaikeasti määritettävään paikkaan. Tammikuun lopun voimakas luoteismyrsky on saattanut irrottaa Maj`n ankkurointipaikalta. Tämä on mahdollista, sillä Maj`n etsintöjen yhteydessä on havaittu, että meren pohja etsintäalueella on osaksi kallioista ja on mahdollista, että ankkurit ovat päässeet kalliopinnalla myrskyn vaikutuksesta laahaamaan. Syvyyden lisääntyessä Maj olisi sitten päässyt ajelehtimaan. Jos ankkurit olivat kunnolla pohjaan kiinnittyneitä, niin myrsky tuskin olisi pystynyt irrottamaan Maj`ta, koska Maj oli lähes täysin upoksissa ja siten sen tuulipinta erittäin pieni.

Yhtenä vaihtoehtona tarkasteltiin Ahvenanmaan pohjoispuolen jäätilannetta, koska jäät olisivat mahdollisesti pystyneet irrottamaan ankkuroituneen Maj`n paikaltaan. Marraskuun alussa 1948 jäätilanne oli kaksi viikkoa myöhässä normaalitilanteeseen verrattuna, joulukuun puolivälissä oltiin jo 3 ½ viikkoa jäljessä. Tammikuun ensimmäisellä puoliskolla jättämä oli jo kuusi viikkoa. Saggön ja Dånön tietämällä oli merkittävää jään paksuutta vasta maaliskuun toisella viikolla (13 cm ja 7 cm).

19.1.1949 ilmestyneessä Uudessa Suomessa kirjoitettiin, että Maj`n etsijät joutuivat taistelemaan 3–4 tuuman paksuisia ahojaitä vastaan, mutta tämä taitanee olla vain tyypillistä lehdistön tilanteen dramatisointia. Eli jäätilanne ei ollut sellainen, että se olisi kyennyt irrottamaan Maj`n ankkurointipaikaltaan.

Kuvassa 27 on esitetty Suomen rannikon jäätilanne tammikuussa 1948 ja tammikuussa 1949. Vuosi 1948 edustaa normaalia tilannetta ja kuten kuvassa on esitetty, niin Maj`n haaksirikon aikaan tammikuussa 1949 jäätilanne oli varsin ”helppo” ja normaalista poikkeava.



Kuva 27. Kuvassa Suomen rannikon jäätilannetta tammikuussa 1948 ja 1949. Maj`n haaksirikon aikaan jäätilanne Ahvenanmaan pohjoispuolella oli helppo. Kuvat otettu alkuperäislähteestä, jossa kuvalaatu heikko.

Myrsky, joka olisi voinut irrottaa Maj`n tai upottaa koko aluksen alkoi sunnuntaina 30.1.1949 illalla ja päättyi tiistaina 1.2.1949 iltapäivällä. Myrsky oli kovimmillaan sunnuntain ja maanantain välisenä yönä. Myrsky alkoi 9 boforin luoteistuulella ja kääntyi heti vuorokauden vaihduttua 9 boforin pohjoistuuleksi. Kova 8–9 boforin pohjoistuuli jatkui aina tiistai iltapäivään saakka. Jos myrsky irrotti Maj`n, niin hyvin todennäköisesti se ajelehti samaan suuntaa ja mahdollisesti samoille alueille, mihin Maj`sta lähteneet osat ja tavarat ajelehtivät pohjoistuulella (kts kuva 23). Liitteessä 4 on Saggön tuulitiedot, jossa tuon myrskyn aikaiset tuulitiedot on merkitty punaisella.

Kuten aiemmin on kerrottu, niin Maj`n omistama Laivanvarustamo Saarentähti Oy ei ollut varoissaan ja sen omistamat laivat olivat useinkin huonossa kunnossa ja puutteellisesti varustettuja. Olisiko Maj`n ankkuriketjut voineet olla niin huonot, että pelkkä aaltoenergia olisi kyennyt katkaisemaan upoksissa olevan Maj`n ankkuriketjut? Katsastustodistuksen mukaan Maj`ssa olevat ankkurit painoivat 800 kg ja 600 kg ja ankkuriketjun minimihalkaisijat olivat 33–34 mm. Maj oli varsin iso laiva, raskaassa lastissa ja vettä täynnä; ankkuriketjun katkeamiseen ei tarvita kuin yksi heikko lenkki.

28.1.1949 ilmestyneessä Åbo Underrättelser lehdessä⁸³ kerrotaan, että kalastajat tympääntyneinä merivartioston hitaaseen toimintaan, suunnittelivat katkaisevansa Maj`n ankkuriketjut ja siirtävänsä Maj`n suojaan paikkaan tarkempia tutkimuksia varten. Suunnitelma oli tarkoitus toteuttaa joko 27.1 tai 28.1, mutta sää esti tuolloin suunnitelman toteuttamisen. Toteutettiinko suunnitelma mahdollisesti myöhemmin? Ankkuriketjut katkaistiin, mutta hinaus ei onnistunutkaan kalastajien pienillä veneillä, ja Maj pääsi karkuun? En oikein usko tähän vaihtoehtoon, sillä ainoa ajankohta tämän toteutukseen olisi ollut keskiviikkona 2.2 ja toteutukseen olisi tarvittu varsin iso joukko ja tämä manööveri olisi tuskin pysynyt salassa.

⁸³ Artikkeleli liitteessä 6.

Loppusanat

Julkaisin ensimmäisen painoksen m/s Maj`n haaksirikkokirjasta jo vuonna 2020. Alun alkaen tarkoitukseni oli vain selvittää, mitä Maj`n haaksirikossa tosiasiallisesti tapahtui, tarkoitukseni ei ollut edes laittaa asioita paperille puhumattakaan omakustanteesta. Maj`n tarina osoitautui kuitenkin sen verran mielenkiintoiseksi ja monitahoiseksi, että syntyi tarve tehdä muistiinpanoja, muistiinpanoja kertyi sivukaupalla, muistiinpanot piti järjestää loogiseen järjestykseen ja tästä ei sitten ollutkaan enää pitkä harppaus omakustanteen tekoon.

Tieto omakustanteestani kulkeutui myös henkilöille, joiden harrastuksena oli sukeltaminen ja hylkyjen etsintä. Tammikuun neljäs päivä vuonna 2021 Jukka Sulku otti minuun yhteyttä ja kertoi minulle etsivänsä Verna-nimistä kaljaasia, joka haaksirikkoutui syksyllä 1948 Ahvenanmaan pohjoispuolella. Hän kertoi olevansa mahdollisesti kiinnostunut myös Maj`n hylyn etsimisestä. Tämä Jukan yhteydenotto oli lähtölaukaus Maj`n etsinnöille. Omakustannetta tehdessäni en tietysti voinut kuvitellakaan, että se johtaisi Maj`n hylyn etsintään; sattuma oli puutunut jälleen peliin.

Maj`n etsintöjä on tätä kirjoitettaessa tehty kesinä 2021–2024. Jukka organisoisi ensimmäisen etsintämatkan kesällä 2021 ja oli mukana myös kesän 2023 etsintämatkalla. Kesinä 2022–2024 tutkimusryhmä Barliuksen Pertti Arvonen on aktiivisesti etsinyt Maj`n hylkyä. Jukan ja Pertin kanssa on käyty lukemattomia sähköpostikeskusteluja, joissa on pohdittu Maj`n hylyn mahdollista sijaintipaikkaa olemassa olevan lähdeaineiston ja tehtyjen etsintöjen pohjalta. Pohdittu myös sitä, että pääsiko Maj ajellehtimaan ankkurointipaikaltaan. Tässä kirjassa esitetyt Maj`n hylyn mahdolliset ankkurointipaikat ovat pitkälti tulosta näistä keskusteluista. Suuri kiitos Jukalle, joka laittoi koko etsintäprosessin alulle ja Pertille, joka on vaivojaan säästämättä ja optimistisella asenteella etsintöjä tehnyt.

Hyvistä yrityksistä huolimatta Maj`ta ei kuitenkaan ole toistaiseksi löytynyt. Todennäköisimmästä etsintäalueesta (kuva 22) on tutkittu jo suurin osa.

Hylyn etsintä johti myös yhteydenottoon Phippsburgin museoon Yhdysvalloissa; paikkaan, jossa Maj aikanaan rakennettiin. Phippsburg Historical Societyn presidentti Merill ”Merry” Chapinilta sain paljon tietoa kuunari Richard W. Clarkin (myöhemmin m/s Maj) alkuvaiheista. Vas-

tavuoroisesti toimitin Maj`n haaksirikkoon liittyvää materiaalia Merrylle mm. valokuvia ja 23 sivuisen englanninkielisen lyhennelmän m/s Maj`n haaksirikko kirjastani. Merry on sittemmin jakanut tätä materiaalia kiinnostuneille Phippsburgissa; ja kiinnostuneita on kuulemma riittänyt.

Yritin myös tavoitella haaksirikosta selvinneen ja Australiassa kuolleen Väinö Niemelän jälkeläisiä/sukulaisia, mutta ilman menestystä. Niemeläähän ei koskaan saatu todistajaksi Maj`n haaksirikko oikeudenkäynteihin ja olisi ollut mielenkiintoista tietää, olisiko hän kertonut tästä tapauksesta jotakin jälkeläisilleen/sukulaisilleen. Tiesikö hän jotakin arkaluontoista Maj`n haaksirikosta vai miksi hän vältteli oikeudenkäyntejä? Yritin tavoitella myös kapteeni Söderlundin sukulaisia ja tavoitinkin, mutta he eivät mitenkään reagoineet yhteydenottoihini.

Vaikka Maj`n hylkyä ei olekaan löytynyt, niin on tämä matka ollut itseleni varsin opettavainen. Työ alkoi vuoden 2017 lopussa, materiaalia on kertynyt jo yli 1500 sivua. Sukelsin kuvainnollisesti maailmaan, josta itselläni ei aiemmin ollut minkäänlaista kokemusta. Olen tämän matkan aikana oppinut paljon merestä, laivoista, hylyistä, hylkyjen etsinnästä, merivartioston toiminnasta, eri koordinaattijärjestelmistä yms.

Olisi tietysti ollut hienoa lopettaa tämä tarina siihen, että Maj`n hylky löytyi. Ehkäpä sattuma puutuu vielä kerran peliin ja tämä tarina saa vielä jonakin päivänä jatkoa.

LIITE 1: Ote Raumalla 31.12.1948 tehdyn katsastuksen
katsastuspöytäkirjasta

Missä yhtiössä väestö tapaturmavakuutettu	
Katsastajan antamia määräyksiä.	
Päiväys.	Määräykset lyhyesti selostettuna.
31/12/48	Alus kärsinyt onerivahingon 9.8.48. Runko korjattu Lydyniassa ja koneisto Raumalla. Pelastusvene menetetty, jonka tilalle uusi hankittava ensuehkun alus joistua Suomesta.
1/1	Perämies pestattava ensuehkun alus joistua Suomesta!
1/1	Tauno 31.12.48.
1/1	Merihelpoisuudenkatsastaja J. Putta.
1/1	
Selostavia lisäyksiä: * Varaohjuslaite hankittu.	

LIITE 2: Gösta Lindroosin kapteeni Söderlundille kirjoittama kirje, joka oli vastine kapteenin lehdistölle antamiin lausuntoihin.

Högsåra 25.2.49.

Herr Söderlund,

I anledning av kritiken i Huvudstadsbladet den 23 denes vore det av sjel att få en rättelse om vår likiltighet mot våra kvarblivna kamrater, men vi var i alla fall de sista som såg deras öde. Jag är väl också den enda som kan säga, di var våta som jag o sjön spola över fartyget i ett o ingen möilig hade de att slippa i le eller värma sig, vi fick en liten brasa o varmt vatten hade möjlighet att springa o varmer röm. Men ändå var det så nära med mig, när jag vid 3 tiden på natten steg ut från vår klyfta för att få lite rörelse, så var jag nog så svag att benena knapt var mig, föll omkull upprepade gånger o starka sendrag när jag slöt ögonen såg jag endast svartklädda mäniskor med långa vita tänder. Jag hade jag inte spant mig till det sista så nog har jag snart varit klar i från det här eländet som vi nu har hamnat i för där hade vi naturens makter att strida mot men nu har vi ilaka tungor o ilakt folk. En annan sak till vad fyllan beträffar så om smörjarn hade litet i näsan så är det väl inte att skriva i tidningarna om. Ni är väl kapten och kan säga att varken Orädd eller jag hade några fel, manövern gick klander fritt och det ni begärde från bryggan så fick ni, det är orätt att Orädd o jag skall få en sådan skam över oss som vi kan säga är orätt.

Nu vore det min önskan att Ni tager kontakt med eder advokat sedan med Ålandstidningens sjornalist o får en rättelse i Åland Åbo Underrättelser Huvudstadsbladet för Eder min och de andras vägnar, vi måste ännu visa att vi är mäniskor. Ännu en fråga till vad skull andra mäniskor har gjort i vårt ställe?

Gösta Lindroos
Högsåra 25.2.49."

Högsåra 25.2.1949

Herra Söderlund

Hufvudstadsbladetissa 23. päivänä esitetyn kritiikin vuoksi olisi tärkeää saada oikaisu koskien jälkeenjääneitä tovereitamme, olimme kuitenkin viimeisiä, jotka näkivät heidän kohtalonsa. Olen varmasti myös ainoa, joka voi sanoa, että he olivat märkiä, kuten minäkin, ja meri huuhtoi alusta, eikä kenelläkään ollut mahdollisuutta paeta tai lämmitellä; meillä oli pieni nuotio ja lämmintä vettä, ja mahdollisuus liikkua ja lämmintä rommia. Mutta se [kuolema] oli silti niin lähellä, kun klo 3 yönä astuin ulos kallionkolosta saadakseni vähän liikuntaa; olin niin heikko, että jalat tuskin kantoivat minua, kaaduin toistuvasti, sain voimakkaita suonen vetoja ja kun suljin silmäni, näin vain mustiin pukeutuneita ihmisiä pitkine valkoisine hampaineen. Jos en olisi ponnistellut viimeiseen asti, olisin varmasti jo päässyt tästä kurjuudesta, johon olemme nyt joutuneet, sillä siellä oli luonnonvoimia, joiden kanssa taistella, mutta nyt meillä on vastassa ilkeitä kieliä ja ilkeitä ihmisiä.

Toinen asia, mitä tulee juopotteluun, niin jos konemiehet olivat vähän juovuksissa, ei siitä kyllä pitäisi kirjoittaa sanomalehdissä. Te olette kapteeni ja voitte sanoa, että ei Orädd enkä minä tehnyt virheitä; manööverit sujuivat moitteettomasti, ja mitä te vaaditte komentosillalta, sen saitte. On väärin, että Orädd ja minä saamme tällaisen häpeän, jonka voimme sanoa olevan kohtuuton.

Nyt toivon, että otatte yhteyttä omaan asianajajaan ja sitten Ahvenanmaan sanomalehden toimittajaan ja teette oikaisun Åland-lehdessä, Åbo Underrättelserissä ja Hufvudstadsbladetissa, meidän ja muiden puolesta; meidän täytyy vielä näyttää, että olemme ihmisiä. Vielä yksi kysymys: mitä muut ihmiset ovat tehneet meidän sijassamme?

Gösta Lindroos
Högsåra 25.2.1949

Mikä luettiin, ja jonka jälkeen todistaja vahvisti, että hän oli kirjoittanut kirjeen ja lähettänyt sen Söderlundille 25. helmikuuta 1949.

LIITE 3: Helsingin Sanomat 23.2.1949. Lehtijuttu perustuu meriselitykseen ja Otto Granön tekemiin tutkimuksiin. Kareliuksen tutkimuksissa ja oikeudenkäynneissä tuli esiin uusia asioita, joita ei vielä tiedetty tämän artikkelin ilmestyessä. Tämän takia oheinen artikkeli sisältää vielä virheellistä tietoa ja epätarkkuuksia.

Maj'sta pelastuneet syypäitä toveriensa laiminlyömiseen
Myös merivartiolaitoksen etsiskelyjä arvostellaan

Tutkimukset Maj'n järkyttävän tuhon syistä ja pelastustöihin liittyvistä epäilyttävistä seikoista ovat Maarianhaminasta saadun tiedon mukaan osoittaneet, että mitään varsinaisesti rikokseen viittaavaa ei ole voitu osoittaa, mutta sen sijaan olisi ilmeistä, että haaksirikosta pelastuneet ovat osoittaneet välinpitämättömyyttä hädänalaisten auttamiseen. On mahdollista, että he ovat arvelleet pelastamismahdollisuudet olemattomiksi.

Tutkimukset tämän järkyttävän haaksirikon selvittämiseksi aloitettiin jo yli kaksi viikkoa sitten. Niitä on johtanut Maarianhaminan rikospoliisin ylikonstaapeli Otto Granö. Tutkimuksessa on todettu, että toinen laivan pelastusvene oli tarkoitukseen kelpaamaton ja että pelastuneet ovat aivan liian pian luopuneet toivosta pelastaa jäljelle jääneet seitsemän myöhemmin tuhon omaksi joutunutta toveriaan. Niinpä he eivät laskeneet maihin ensimmäiseen asuttuun saareen, josta olisi ollut mahdollista saada lisäapua haaksirikkoisille, vaikka tuntuu mahdottomalta, etteivät he olisi tulleet saarella asutusta.

Toinen pelastusvene hankittiin juuri onnettomuusmatkalle lähdeittäessä

Maj oli Mäntyluodossa ollessaan saanut satamaviranomaisilta määräyksen hankkia alukseen toisen pelastusveneeseen, koska aluksella oli vain 12 hengen pelastusvene. Tammikuun 15 pnä., jolloin Maj lähti matkalleen, ilmoitettiin viranomaisille, että toinenkin pelastusvene on hankittu ja että se erinäisin korjauksin olisi merikelpoinen ja pelastusveneeksi hyväksyttävä. Sitä ei kuitenkaan ollut ilmoitettu tarkastettavaksi ja myöhemmin on osoittautunut, että se oli vain seitsemän hengen kantoinen ja että sen rakenne oli pelastusveneeksi sopimaton.

Tutkimuksissa on lisäksi ilmennyt, että konehuoneen miehistö oli laivan lähtiessä satamasta ollut jonkin verran päihdyksissä, kun taas kansimiehistö oli ollut selvänä. Mäntyluodossa laivaan oli lastattu 34 kg karbidia valaistustarkoituksiin. Karbidia käytettiin aluksen konehuoneessa.

Klo 02.30 aikaan yöllä oli laivan ohjauslaitteeseen tullut vika, ja alus alkoi ajelehtia. Sen paikka oli tällöin 10 meripeninkulmaa Enskärin majakalta kaakkoon. Koneet pysäytettiin, ja alus ajelehti eteläiseen suuntaan – niin luultiin – ja miehistö pelkäsi ajautuvansa karille Enskärin länsipuolella. Klo 6 aikaan tammikuun 16 pnä oli alus jo kadottanut Enskärin majakka-valon näköpiiristään, ja 7 aikaan laskettiin aluksesta ajoankkuri. Enskärin majakan vielä ollessa näkyvissä oli aluksesta ammuttu 7–8 rakettia avun kutsumiseksi.

Räjähdyksikoitti suunnitelmat

Klo 12.30 tapahtunut räjähdys teki kuitenkin kaikki aikaisemmat suunnitelmat käyttökelvottomiksi, ja pelastusveneiden pelastamiseksi tulelta oli ne laskettava vesille keulanpuolelta. Ensimmäinen pelastusvene kaatui.

Toisessa veneessä ajelehtiessään joutuivat pelastuneet pienelle luodolle, jonne tehtiin tuli ja jäästä sulatettiin vettä.

Asuttu saari ohitettiin huomiotta

Luodolta edelleen soutuessaan olivat miehet kulkeneet Kalskärin ohi sen länsipuolelta, joten on ymmärrettävää, että he eivät voineet nähdä asuinrakennuksia erästä asumaton kalamajaa lukuun ottamatta. Miehet olivat kuitenkin nähneet saaren päärakennuksen peltikaton, joten tuntuu vähintään omituiselta, että he olettivat sen ilman muuta asumattomaksi.

Klo 13.30 aikaan olivat pelastuneet sitten saapuneet Boxön saarelle, missä he olivat kalastaja Karl Lindströmille kertoneet onnettomuudesta ja seitsemästä laivaan jääneestä mainiten kuitenkin, että heidän tuhonsa näytti varmalta. Miehet olivat kapteenia lukuun ottamatta olleet märkiä ja kylmästä kankeita. Kapteeni ei ollut antanut mitään tarkempia selityksiä laivan paikasta, mutta oli kysynyt lähinnä puhelinta.

Klo 15 aikaan saapuivat miehet luotsiasemalle ja kapteeni oli tilannut kiireellisen puhelun laivanvarustajalle Helsinkiin. Puhelu tuli parin minuutin kuluttua, mutta mitään tarkempaa laivan olinpaikkaa ei varustamolle ollut liioin annettu. Kapteenin puheesta varustamon kanssa oli luotsi saanut sen käsityksen, että kaikki toivo oli menetetty. Helpottaakseen laivan mahdollisen olinpaikan määrittelyä oli luotsi vielä ottanut esiin viimei-

simmän kartan Ahvenanmaan saaristosta, mutta kapteeni Söderlund kieltää näin tapahtuneen.

Miehistö välinpitämätön muiden kohtalosta

Melkein heti puhelun jälkeen tuli Maarianhaminan merivartiolaitoksen taholta tiedustelu onnettomuudesta ja haaksirikkoisen aluksen olinpaikasta. Tällöin oli laivan kapteeni ilmoittanut aluksen olinpaikaksi paikan, joka sijaitsee yhden meripeninkulman päässä pohjoiseen Järngrynnanin länsipuolelta. Karl Lindströmin ja luotsin kertoman mukaan oli miehistö ollut välinpitämätön laivan muun henkilökunnan kohtalosta ja varsinkin konemestari Lindroos oli pitänyt pelastamismahdollisuuksia mahdottona.

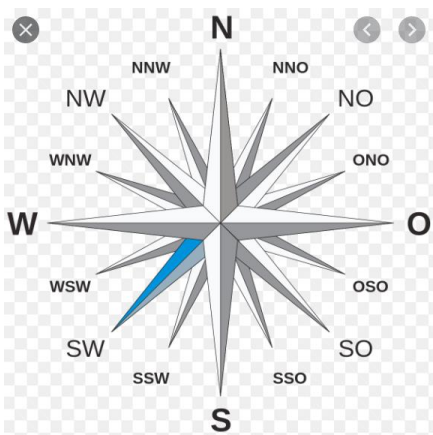
Hylky voitiin havaita paljain silmin saarelta

Ylikonstaapeli Granö toteaa, että etsiskelyt ovat luku sinänsä ja siihen eivät hänen tutkimuksensa ulotu. Saaristoasukkaiden kertoman mukaan oli etsintöjen suorittamisessa kuitenkin muistuttamista, ja erikoisen ratkaisevana pidetään seikkaa, että hylky voitiin havaita paljain silmin saarilta 9 meripeninkulman päästä, mutta etsiskelyjä suorittaneet eivät havainneet sitä kiikareillakaan, vaikka olivat vain 7 meripeninkulman päässä siitä.

Ihmetystä myös herättää se seikka, että kapteeniluutnantti Sipari oli ottanut huomioon kapteeni Söderlundin antaman uuden asemapaikkailmoituksen 24 p:nä annetun meriselityksen yhteydessä, vaikka luoto, missä hädänalaiset olivat yöpyneet, todettiin Västerklubb-nimiseksi⁸⁴.

⁸⁴ 24.1 Söderlund antoi meriselityksen Maj'n onnettomuuspaikalle uuden sijainnin ja lehti-artikkelin tekijä on sitä mieltä, että kapteeniluutnantti Siparin olisi itse pitänyt tehdä uusi paikanmääritys perustuen tietoon pelastuneiden yöpymispaikasta.

LIITE 4: Päiväkirja tuuli- ja sääolosuhteista Saggön luotsiasemalla 1949.



Kuukausi	Päivä	Kellonaika	Tuuli	Säätila	Huom.
Tammikuu	15	4	NNW 8	Lumisadetta	
		8	NNW 8	Lumisadetta	
		12	NNW 8	Lumisadetta	
		16	NNW 8	Lumisadetta	Maj lähtee merelle
		20	NNW 8	Lumisadetta	
		24	NNW 8	Lumisadetta	
Tammikuu	16	4	N 5	Pilvistä	01.50 potkurivaurio
		8	N 5	Pilvistä	
		12	N 5	Pilvistä	Räjähdyks Maj'lla
		16	N 5	Pilvistä	
		20	N 5	Pilvistä	Pelastuneet Västerklobbelle
		24	N 5	Pilvistä	
Tammikuu	17	4	N 2	Pilvistä	
		8	N 2	Pilvistä	
		12	N 2	Pilvistä	
		16	Tyven		Luotsi Fellmanin luona
		20	Tyven		
		24	Tyven		
Tammikuu	18	4	SO 6	Lumisadetta	
		8	SO 6	Lumisadetta	
		12	SO 6	Lumisadetta	
		16	SO 4	Pilvistä	
		20	SO 4	Pilvistä	
		24	SO 4	Pilvistä	
Kuukausi	Päivä	Kellonaika	Tuuli	Säätila	Huom.
Tammikuu	19	4	Tyven	Selkeää	

		8	Tyven	Selkeää	
		12	Tyven	Selkeää	
		16	S 2	Selkeää	
		20	S 2	Selkeää	
		24	S 2	Selkeää	
Tammikuu	20	4	WNW 6	Lumikuuroja	
		8	WNW 6	Lumikuuroja	
		12	WNW 6	Selkeää	
		16	WNW 5	Selkeää	
		20	WNW 5	Selkeää	
		24	WNW 5	Selkeää	
Tammikuu	21	4	WNW 5	Pilvistä	
		8	WNW 5	Pilvistä	
		12	WNW 5	Pilvistä	
		16	NNW 6	Lumisadetta	
		20	NNW 6	Lumisadetta	
		24	NNW 6	Lumisadetta	
Tammikuu	22	4	NNO 7	Selkeää	
		8	NNO 7	Selkeää	
		12	NNO 7	Selkeää	
		16	NNO 4	Selkeää	
		20	NNO 4	Selkeää	
		24	NNO 4	Selkeää	
Tammikuu	23	4	Tyven	Pilvistä	
		8	Tyven	Pilvistä	
		12	SW 3	Pilvistä	
		16	SW 5	Lumisadetta	
		20	SW 5	Lumisadetta	
		24	SW 5	Lumisadetta	
Tammikuu	24	4	S 4	Sadetta	
		8	S 4	Sadetta	
		12	S 4	Sadetta	
		16	Tyven	Selkeää	Havainto Maj`sta
		20	Tyven	Selkeää	
		24	Tyven	Selkeää	
Tammikuu	25	4	WNW 6	Selkeää	
		8	WNW 6	Selkeää	
		12	WNW 6	Selkeää	
		16	WNW 6	Selkeää	
		20	WNW 6	Selkeää	
		24	WNW 6	Selkeää	
Kuukausi	Päivä	Kellonaika	Tuuli	Säätila	Huom.
Tammikuu	26	4	WSW 5	Selkeää	

Kalastajat Maj' n hylyn luona		8	WSW 5	Selkeää	
		12	WSW 5	Selkeää	
		16	WSW 5	Selkeää	
		20	WSW 5	Selkeää	
		24	WSW 5	Selkeää	
Tammikuu	27	4	SW 4	Pilvistä	
		8	SW 4	Pilvistä	
		12	SW 4	Pilvistä	
		16	SW 4	Pilvistä	
		20	SW 4	Pilvistä	
		24	SW 4	Pilvistä	
Tammikuu	28	4	WSW 4	Melko selkeää	
Merivartiosto löytää Maj' n		8	WSW 4	Melko selkeää	
		12	WSW 4	Melko selkeää	
		16	WSW 4	Melko selkeää	
		20	WSW 4	Melko selkeää	
		24	WSW 4	Melko selkeää	
Tammikuu	29	4	Tyven	Selkeää	
Kalastajat ja merivartiosto nousevat Maj' n hylyn kannelle		8	Tyven	Selkeää	
		12	Tyven	Selkeää	
		16	Tyven	Selkeää	
		20	Tyven	Selkeää	
		24	Tyven	Selkeää	
Tammikuu	30	4	SW 5	Pilvistä	
		8	SW 5	Pilvistä	
		12	SW 5	Pilvistä	
		16	SW 5	Lumipyryä	
		20	NW 8	Selkeää	
		24	NW 9	Selkeää	
Tammikuu	31	4	N 9	Melko selkeää	
		8	N 9	Selkeää	
		12	N 7	Selkeää	
		16	N 7	Selkeää	
		20	N 8	Selkeää	
		24	N 8	Selkeää	
Helmikuu	1	00	N7		
		8	N8		
		12	N7		
		16	N6		
Helmikuu	2	00	NO5		

		8	Tyven		
		12	SW3		
		16	SW3		
Helmikuu	3	00	SW3		
		8	SW4		
		12	SW4		
		16	SW4		
Helmikuu	4	00	SW3		
		8	NW2		
		12	NW2		
		16			

LIITE 5: Korkeimman oikeuden päätös (vapaa käänös).

21.4.1953

N:o 1472/ N:o 586/305 V.D. 1952

KORKEIMMAN OIKEUDEN päätös merikapteeni Ernst Valter Sanfrid Söderlundin, kotoisin Maarianhaminasta, valitukseen, Turun hovioikeuden 4.4.1952 antamaan päätökseen, valituksen koskiessa ensisijaisesti kuolemantuottamusta: annettu 21.4.1953 Helsingissä.

Korkein oikeus on tutustunut oikeusjutun asiakirjoihin ja oikeusjutussa on kysymys seuraavasta.

Asianomainen valtiosyyttäjä on **Maarianhaminan raastuvanoikeudessa** vaatinut Ernst Valter Sanfrid Söderlundille langettavaa tuomiota hänen toimiessaan moottorialus Maj´n kapteenina, joka 15. tammikuuta 1949 lähti merelle lähellä Poria olevasta Mäntyluodon satamasta määränpäännään Kööpenhaminan kaupunki Tanskan kuningaskunnassa, koska hän laiminlöi velvollisuutensa, alus oli puutteellisesti varustettu ja tietoisena siitä, että matka muodostaisi ilmiselvän hengenvaaran aluksessa oleville, koska aloitti matkan huolimatta, että aluksessa oli vaadittavien ensimmäisen ja toisen luokan pelastusveneiden asemesta vain toisen luokan pelastusvene ja laivavene, jonka rakenne ja varustus eivät täyttäneet pelastusveneiden vaatimuksia; kun alus yöllä saman kuun 16. päivänä noin kello kahden aikaan avoimella merellä länteen Isokarin majakasta ruorivaurion takia menetti ohjattavuutensa, samoin sen koneet myöhemmin tulivat käyttökelvottomiksi ja alus joutui vallitsevissa tuuliolosuhteissa merihätään, ja kello 12.30 aikaan samana päivänä syttyi aluksella tulipalo konehuoneessa tapahtuneen räjähdyksen takia, aluksen pelastusvene kaatui vesillelaskussa ja lähti ajelehtimaan, Söderlund yhdessä neljän miehistön jäsenen kanssa hyppäsi sen jälkeen vesille laskettuun laivaveneeseen, jossa hänen henkilökohtainen panoksensa rajoittui määräyksen antamiseen yrittää saavuttaa tuulenpuolella ajelehtiva pelastusvene, sekä huolimatta ilmeisestä mahdollisuudesta palata alukselle, jättivät sen, vaikka toivoa sen pelastamisesta vielä oli, samoin jättivät antamatta ilmoituksia ja ohjeistusta, niille henkilöille, jotka jäivät alukselle; kun Söderlund seuraavana päivänä kello 14 aikaan pääsi laivaveneellä maihin, laiminlöi mahdollisuuden toimia nopeasti aluksen pelastamiseksi, sekä ottaa osaa pelastustoimiin ja omistautua riittävällä huolellisuudella pelastustöille olennaisen tärkeän aluksen sijaintitiedon oikeellisuuteen, ja

kaikki sillä seurauksella, että alukselle jääneet henkilöt eli toinen perämies Karl Birger Blomqvist, konemestari Anton Edvard Orädd ja hänen vaimonsa Rauha Aurora Orädd sekä rasvari Aarre Sulo Sointu Heimo kaikki Helsingin kaupungista, matruusi Mauri Sten Mäkinen Raumalta, puolimatruusi Olavi Aulis Lång Pöytyältä ja Pertti Juhani Jantunen Tuusulan Keravalta, alusta myöhemmin kohdanneessa haaksirikossa kuolivat.

Sitten kun Karl Birger Blomqvistin, Anton Edvard ja Rauha Aurora Oräddin, Mauri Sten Mäkisen, Olavi Aulis Långin, Aarre Sulo Sointu Heimon ja Pertti Juhani Jantusen oikeudenomistajia oli asianomistajina kuultu ja samoin kuultu Ernst Valter Sanfrid Söderlundia häntä vastaan esitetyistä rangaistusvaatimuksista, on raastuvanoikeus kahdessa oikeuden istunnossa asianomaisten läsnä ollessa asian käsiteltyään antanut lausuntonsa 12. kesäkuuta 1950 julkaistussa päätöksessä ja todennut, että Söderlund, silloin kun hän 15. tammikuuta 1949 lähti moottorialus Maj´lla Mäntyluodosta, oli hän täysin tietoinen niistä määräyksistä, jotka annettiin katsastuksessa 31. joulukuuta 1948, että alukselle on hankittava ensimmäisen luokan pelastusvene, Söderlund sen sijaan hankki yllä kuvatun laivaveneen, mikä ei täyttänyt katsastuksen määräyksiä, että Söderlund, sitten kun alus aiemmin kuvatulla tavalla ruorivaurion takia alkoi ajelehtia tuulen mukana, aluksen takaosassa syttyi tulipalo ja vesillelaskussa kaatui pelastusvene; ilman painavaa syytä hyppäsi laivaveneeseen, joka oli aiemmin annettujen määräysten johdosta miehitetty laivan ensimmäisellä perämiehellä ja konemestarilla ja kahdella puolimatruusilla, siinä tarkoituksessa, että laivavene ei kantaisi aluksen koko miehistöä, yrittää saavuttaa karannut pelastusvene, sen osoittauduttua mahdottomaksi, luopuneet yrityksestä ja yhteisesti laivaveneen miehistön kanssa päättäneet olla palaamatta alukselle ja sen sijaan päättivät yrittää päästä maihin ja näin hankkia apua alukseen jääneille, että Söderlund osaksi miehistön uupumuksen vuoksi osaksi puuttuvan paikallistuntemuksen vuoksi pimeyden tultua keskeytti laivaveneen matkan yöpyäkseen eräällä luodolla Ahvenanmaan pohjoispuolella, ja vasta seuraavana päivänä pääsivät maihin, jolloin hän olisi voinut ryhtyä nopeisiin toimenpiteisiin saadakseen apua alukselle jääneille, Söderlund otti ensin yhteyttä puhelimella aluksen varustamoon Helsingissä, jonka välityksellä tieto kulki merivartiostoon Maarianhaminassa, joka sai sittemmin virheelliseksi osoitautuneen tiedon aluksen todellisesta sijainnista, että Söderlund laiminlöi jossakin määrin osallistumasta merivartioston käynnistämiin aluksen etsintöihin, jonka hylky lopulta löydettiin 25. tammikuuta, mitään jälkiä alukseen jääneistä ei löydetty.

Edellä mainittuun viitaten totesi raastuvanoikeus Söderlundin syylliseksi siihen, että hän lähti kyseiselle matkalle tarkastamatta, että alus oli varustettu asetustenmukaisilla pelastusveneillä, että hänellä ei vallitsevissa olosuhteissa ollut syytä olettaa, että matkaan liittyisi ilmeinen hengenvaara aluksessa oleville, että Söderlund, vaikka vielä oli toivoa aluksen pelastamisesta, ilman pakkoa jätti aluksen ja laiminlöi antamasta alukseen jääneille ilmoituksia ja tarvittavia ohjeita, ja että Söderlund laiminlöi mahdollisuuden, kun hänellä oli siihen tilaisuus, henkilökohtaisesti johtaa tai osallistua alukseen jääneiden ja aluksen pelastustöitä, kun taas vallitsevissa olosuhteissa Söderlundin sitä vastoin ei voi katsoa aiheuttaneen alukseen jääneiden kuolemaa. Ottaen huomioon esitetyt seikat on raastuvanoikeus hyläten muut oikeusjutun esitetyt syyteet, tukeutuen 9.6.1939 säädetyn merilain 1. momentin 43 §, 46 § ja 62 §, 3. momentin 230 § ja 2. momentin 238 § sekä 9.6.1939 säädetyn rikoslain 1 § 7. kappaleeseen tuomitsee Söderlundin laiminlyönnistä ennen matkaa tarkastaa, että kyseinen alus oli asianmukaisesti varustettu 50 päiväsaktoon ja aluksen jättämisestä ja laiminlyönnistä johtaa aluksen ja sen miehistön pelastustöitä 150 päiväsaktoon yhteensä 200 päiväsakkoa sekä korvaamaan valtiolle oikeusjuttuun liittyviä todistajanpalkkioita 72 463 markkaa ja asiantuntijapalkkioita 5800 markkaa.

Hovioikeus, jonne sekä lääninsyyttäjä että Ernst Valter Sanfrid Söderlund veivät oikeusjutun valitustietä, on ilmoittanut päätöksensä, että kyseessä olevan raastuvanoikeuden päätös jää muilta osin voimaan paitsi, että Söderlund lähti kyseiselle matkalle huomioimatta, että kyseisen aluksen mainitut puutteet ottaen huomioon matkan ja vuodenajan, muodostaisi ilmeisen hengenvaaran aluksessa olijoille, että Söderlundin tällä menettelyllä ja muilla raastuvanoikeuden hänelle syyksi luetuilla menettelyillä ja laiminlyönneillä, katsotaan aiheuttaneen laivaan jääneiden kuoleman, Söderlund tuomitaan perustuen merilain 43, 46 ja 62 §§, 1. momentin 230 § ja 2. momentin 238 § ja perustuen 17.4.1924 annettuun kauppa-aluksia koskevan asetuksen 18 § ja 75 § ja rikoslain 10 § 21. kappaleeseen ja 1§ 7. kappaleeseen, koska hän ilman pakkoa lähti merelle aluksella, jossa oli sellaisia puutteita varusteissa, että hänen olisi pitänyt nähdä olemassa oleva ilmeinen hengenvaara niille, jotka olivat aluksella, ja että hän jätti aluksen antamatta alukseen jääneille nimenomaisia ilmoituksia ja ohjeituksia ja huolimatta siitä, että oli toivoa aluksen pelastamisesta, ei johtanut tai osallistunut pelastustöihin, seitsemän ihmisen kuoleman aiheuttamisesta kymmenen kuukauden vankeusrangaistukseen. Ernst Valter Sanfrid Söderlund on hakenut muutosta hovioikeuden päätökseen.

Korkein oikeus on ottanut oikeusjutun harkintaansa ja ei löydä syytä, hovioikeuden päätöksen muuttamiseen, yhtyy muihin hovioikeuden vetoamiin lainkohtiin paitsi kauppa-alueita koskevaan asetuksen 75 §.

Jokaisen, jota asia koskee, tulee tyytyä tähän päätökseen.

Korkein oikeus ja allekirjoitukset

LIITE 6: Åbo Underrättelser lehden numerossa 28.1.1949 oli merivartioston toimintaa arvosteleva artikkeli, johon kapteeniluutnantti J. Sipari kirjoitti vastineen 10.2.1949 ilmestyneessä Åland-lehdessä, johon puolestaan vastasi Åland-lehden toimitus. Tässä liitteessä nuo kaikki kolme kirjoitusta.

Åbo Underrättelser 28.1.1949

Maj'n hylky on yhä paikallaan, merivartiosto odottaa

Mielipide Maarianhaminassa on, että nopeus ei olisi haitaksi

Seitsemän taitavan Vårdön kalastajan retkikunta Maj'lle, sen jälkeen kun merivartiosto ei ollut löytänyt hylkyä Algot Mattsonin ilmoittamasta sijainnista huolimatta, on ollut päivän puheenaihe kaupungissa. Olisi väärin sanoa, että merivartiosto olisi saavuttanut menestystä. Yleisön on vaikea ymmärtää, miksi vartioston etsinnät veneillä ja lentokoneilla eivät ole tuottaneet tulosta.

Vartioston toimistossa tunnelma ei selvästikään ole hyvä. Mikä on ymmärrettävää, kun kuuntelee hetken kaupungin ilmapiiriä.

Vartioston päällikkö, luutnantti Fjalar Häggblom, on ilmeisesti tehnyt parhaansa ja hän on todella alusta asti energisesti pyrkinyt selvittämään Maj'n tapausta. Mutta Vårdön koillisista saaristoista kotoisin olevat kokeneet kalastajat olivat tehokkaampia kuin viranomaiset. Tänään piti tapahtua ratkaiseva isku. Vårdön kalastajat olivat yhdistäneet voimansa lähteäkseen Maj'n hyllylle, katkaistakseen ankkuriketjut ja siirtääkseen hyllyn suojaisaan paikkaan tarkempia tutkimuksia varten. Mutta sää ja tuuli estivät heitä toteuttamasta suunnitelmaansa pienissä veneissään.

Mitä teki merivartiosto?

Klo 16 aikaan tuli virastosta lyhyt ilmoitus, jossa epäiltiin, voisivatko merivartioston veneet lähteä hyllylle sääolosuhteiden ja kovan aallokon vuoksi. Lisätietoja ei annettu. Yleisö on raivoissaan viranomaisten hitaudesta Maj-tapauksen selvittämisessä.

Åland 10.2.1949

m/s Maj

Eräessä paikkakunnan ruotsinkielisistä lehdistä 28.1.1949 oli lihavoitu otsikko koskien m/s Maj`n etsintää, jossa merivartioston toimintaa kritisoitiin, ja jota on pidettävä suoranaisena syytöksenä heitä vastaan. Mainittu kirjoitus vaatii joitakin selventäviä huomautuksia merivartioston toiminnasta, jotta suuri lukijakunta ei saisi vääristynyttä ja valheellista käsitystä. Saatujen tietojen mukaan on saariston asukkaiden keskuudessa, joista suurin osa lukee tätä lehteä, tällainen faktoista poikkeava kirjoitus herättänyt yleistä paheksuntaa ja suuttumusta.

Maarianhaminassa 17.1.1949 kuultujen huhujen perusteella merivartioston viranomaiset tiedustelivat klo 15.00 m/s Maj`n päälliköltä haaksirikosta. Kyselyiden kautta saatiin tarvittavat tiedot etsintä- ja pelastustoimien aloittamiseksi. Heti tämän jälkeen asiasta ilmoitettiin myös Helsingin varustamolta. Kyseisen aluksen päälliköllä olisi ehkä ollut aihetta jo aiemmin omasta aloitteestaan ilmoittaa viranomaisille tapahtuneesta onnettomuudesta. Hän ilmoitti haaksirikon tapahtumapaikaksi 7 merimailia luoteeseen Saggöstä, millä alueella merivartioston moottori-veneet ja alukset aloittivat etsinnät klo 16 samana päivänä. Etsintöihin osallistui seuraavina päivinä myös ilmavoimien lentokone, joka oli jatkuvassa radioyhteydessä etsintään osallistuneen VL Auran kanssa. Merivartioston oma lentokone Turussa ei voinut jääesteiden vuoksi osallistua toimintaan.

Kun kyseisen alueen etsinnät eivät johtaneet tulokseen, kysyttiin m/s Maj`n päälliköltä vielä pari kertaa haaksirikon paikkaa, jonka hän edelleen ilmoitti olevan 7 merimailia luoteeseen Saggöstä. Myöhemmin, Maarianhaminan raastuvanoikeuteen 24.1.1949 antamassaan meriselityksessä, päällikkö kuitenkin ilmoitti haaksirikon tapahtumapaikan olevan noin 18–20 merimailia (33–37 km) idempänä. Näin etsinnöiltä menettettiin useita päiviä. Jos pelastunut miehistö olisi heti maihin tulon jälkeen ilmoittanut tapahtumasta ja antanut oikean paikan, olisi mahdollisesti laivaan jääneet voitu pelastaa vielä samana päivänä.

Kun sitten kävi niin, että paikkakunnan kalastajat sattumalta löysivät hyllyn, alkoi kyseinen lehti heti suurilla otsikoilla arvostella merivartioston viranomaisia. Mielestäni tämä on väärin, sillä merivartiomiehet ovat itsekin kalastajapoikia, jotka ovat kasvaneet samankaltaisissa oloissa kuin edellä mainitut kalastajat.

Hyvän merimiestavan mukaisesti myös kalastajat, aivan kuten merivartiomiehet, ovat velvollisia auttamaan merihätään joutuneita, eikä tällöin pidä tulla kyseeseen kummankaan osapuolen etuoikeus. Tämän vuoksi kalastusväestön asuinpaikoille onkin sijoitettu meripelastusasemien pelastusveneet, jotka on erityisesti rakennettu tätä tarkoitusta varten ja varustettu erityisillä pelastusvälineillä. Ei ole lainkaan tarkoitus, että nämä veneet seisoisivat käyttämättöminä suojissaan. Tällaisia veneitä on sijoitettu myös mm. Eckeröön ja Degerbyhyn. Myöhemmin merivartioston pyynnöstä Eckerön meripelastusvene osallistui etsintöihin 2 vuorokauden ajan.

Kuten lukijakunta jo ennestään tietää, kuuluu merivartioston toimintaan useita muita tehtäviä kuin meripelastus, jota toki suoritetaan mahdollisuuksien rajoissa. Perusedellytyksenä monille näistä tehtävistä on ennen kaikkea hyvä yhteistyö paikallisen saariston väestön kanssa, edellyttäen kuitenkin, ettei lehdistö ja siviiliväestö sekaannu tarpeettomasti merivartioston sisäisiin asioihin – jotka eivät heitä mitenkään koske – ja siten vaikeuta merivartioston toimintaa. Mainittakoon esimerkiksi sairaankuljetukset, joissa viime vuoden aikana vaikeissa olosuhteissa pelastettiin 74 saaristolaisista, ja vastaavia tapauksia on tänä vuonna ollut jo 8. Voimme sanoa, että Turun ja Ahvenanmaan saaristossa suhde merivartioston ja saaristolaisväestön välillä on ollut erittäin hyvä, mutta tällaiset herjaukset viranomaisia kohtaan, joita kyseinen lehti on julkaissut, eivät ole millään tavoin hyödyllisiä, vaan aiheuttavat suoraan katkeruutta molemmilla osapuolilla.

Saaristolaiset, jotka hyvin tuntevat merivartiomiesten monipuolisen toiminnan, antavat sille täyden tunnustuksensa myös tässä tapauksessa. Asian hyväksi on tehty kaikki – vuodenajasta ja käytössä olevasta venekalustosta johtuen – mitä näissä olosuhteissa on ollut mahdollista tehdä.

Turku 29.1.1949

Sijaisena oleva Saaristomeren merivartio-osaston päällikkö,
Kapteeniluutnantti J. Sipari

Åland lehden toimituksen vastine/10.2.1949

Yllä oleva mielipidekirjoitus on sen julkaisupaikasta päätellen tarkoitettu Turun ruotsinkieliseen lehteen. Merivartiosto on kuitenkin pyytänyt saada sen julkaistavaksi Åland-lehdessä, mitä emme ole halunneet evätä, koska se tulisi myös katsoa vastaukseksi tähän lehteen kohdistettuun kritiikkiin liittyen Maj`n etsintöihin.

Jos mielipidekirjoituksen tarkoituksena on vapauttaa merivartiosto vastuusta Maj´n etsintöjen skandaalimaisuudesta, on Saaristomeren merivartio-osaston päällikkö Turussa arvioinut tilanteen väärin. Onkin hämmästyttävää, kuinka vihjailevaan sävyyn puolustus on kirjoitettu, jolloin muun muassa Hans Heleniuksen miehistö asetetaan epäedulliseen valoon. Kirjoituksessa esimerkiksi sanotaan: *"Tosin myöhemmin merivartioston pyynnöstä Eckerön meripelastusvene (Hans Helenius) saatiin etsintöihin mukaan 2 vuorokauden ajaksi."*

Tähän voi huomauttaa, että "Eckerön meripelastusvene" päällikkö sai tiedon tapahtuneesta vasta TT iltautisista. Päällikkö Uno Fagerström otti tällöin heti yhteyttä Maarianhaminan merivartiostoon, ja sovittiin, että Eckerön alus lähtisi merelle, ellei merivartioston etsintäalus raportoi klo 22 mennessä, että Maj´n miehistö on pelastettu. Koska merivartiostolta ei kuulunut mitään, antoi Fagerström klo 23 aikaan käskyn, että Hans Helenius lähtisi välittömästi merelle, ja jo klo 23.30 alus oli ulkona ja aloittanut etsinnän. Mitään avunpyyntöä ei siis esitetty.

Mielipidekirjoitusta leimaa itseriittoisuus, joka on todennäköisesti myötävaikuttanut negatiiviseen etsintätulokseen. Kysymyksiin, joita "Åland" on esittänyt merivartiostolle, esimerkiksi merkittävästä lentokoneetsinnästä, ei vastata lainkaan. Täydennämme kysymyksiä tänään vielä yhdellä: "Missä muodossa 'Auran' yhteys etsintälentokoneeseen oli etsinnän ensimmäisinä päivinä – esimerkiksi kauniina keskiviikkona – jolloin etsintäalukset Selkämerellä hämmästyneinä totesivat, ettei mitään lentokonetta ollut liikkeellä, ainakaan mitään ei ollut havaittu? Tämä ei pitäisi olla mikään salaisuus merivartioston johdolle."

Täällä Ahvenanmaalla yleisö ei tyydy merivartioston sisäiseen tutkimukseen etsinnöistä. On selvää, että tällainen tutkimus ei johtaisi siihen objektiiviseen selvitykseen, jota on syytä vaatia, mikä käy ilmi yllä olevasta mielipidekirjoituksesta. Itseriittoisuus merivartiostossa on liian suurta.

Kalastajillamme on kenties myös sanottavaa siihen huomiota herättävään sävyyn, jolla heitä käsitellään mielipidekirjoituksessa.

Toimitus Åland-lehti

LIITE 7: Tapaus Maj'n lehtileikkeitä

Uusi Suomi 19.1.1949 ja 25.1.1949

MAJ EDELLEEN KADOKSISSA

Epätoivoista etsintää pyryssä ja myrskyssä

Eilen suoritettiin Ahvenanmaan pohjoispuolella tuleen sytyneen moottorilaiva Maj'n ja alukseen jääneiden 7 henkilön etsintöjä mitä vaikeimmissa olosuhteissa, sakean pyryn ja voimakkaan myrskyn vaikeuttaessa etsijien pelkäämättömiä ponnisteluja. Merivartiolaitoksen moottoriveneet ja lentokoneet sekä Suomen Meripelastusseuran pelastusalus yrittivät sitkeästi tavoittaa kadoksiin joutunutta alusta tai joitakin jälkiä siinä olleista, mutta vielä eilen iltamyöhällä saamiemme tietojen mukaan kaikki ponnistukset ovat toistaiseksi osoittautuneet turhiksi.

Lähes kahden vuorokauden aikana jatkuneen etsinnän aikana sää on ajoittain ollut kirkaakin ja näkyväisyys hyvä, mutta täällöinkään ei ole mitään jälkiä voitu havaita. Etsintäalusten oli Uuden Suomen saamien tietojen mukaan työsään uhmattava mm. jopa 3—4 tuuman vahvuisia ajojälkiä ja aallokkoa, joka uhkasi jättää alukset pahoin.

Turhita lentotiedusteluja lumipyryssä

Merivartiolaitoksen lentokone lähti Forista tiistaiamuna klo 8.56 suorittamaan etsiskelyjä Pohjois-Ahvenanmaan saaristossa. Koneen oli monelta yrityk-

seltään kuitenkin aina palattava Turkuun epäsuotuisan sään tehdessä sen toiminnan mahdottomaksi. Merivartiolaitoksen kaksi vartiovenettä on etsiskelyjään jatkanut koko maanantain ja tiistain sekä aikoi niitä jatkaa vielä eilen iltamyöhälläkin. Aslanomaiselta taholta on ilmoitettu, että kaikki, mitä ihmisvoimin on mahdollista, on tehty ja tehdään haaksirikkoisten löytämiseksi.

Mainittakoon, että toinen kohtalonalus, Verna, tuhoutui miltei samoilta paikoilla.

Maj törmännyt miinaan?

Olettamus, että Maj tuuliajolle jouduttuaan olisi törmännyt ajelehtiivaan miinaan, tuntuu vahvistuvan. Nyt pidetään todennäköisenä, että palavaan laivaan jääneet 7 henkeä ovat saaneet surmansa. Etsiskelyjä jatketaan, mikäli sään sallii, kuitenkin edelleen. Niitä on ryhtynyt suorittamaan myös Eckerössä majalle pelastuslaiva Hans Helenius, jonka päällikkönä on kapt. Uno Fagerström ja joka klo 23 maanantai-iltana lähti merelle. Tämän aluksen eilen illalla saavuttua Finbyn luotsipalkalle kapt. Fagerström ilmoitti, ettei jälkiä kadonneesta aluksesta enempää kuin siinä olleistakaan ollut tavattu. Näkyvyys oli niin huono, että laivasta voititiin nähdä tuskin 500 m:n päähän. Muut etsijät kertovat ajoittain voidon nähdä vain 200—300 metrin etäisyydelle.

Otaksumia ja päätelmiä

Näyttää siltä, että tuhon alus, jolle se ole suurin piirtein kokonaan palanut, on avuttomana aallokossa heittelehtiesään joutunut tyrskyjen jättämäksi, jo-

ten siinä olleilla ei ole ollut juuri mitään pelastumisen mahdollisuutta. Ilmeisesti tämä puinen sekä puutavaralla lastattu laiva ei kuitenkaan ole ujonnut.

Maarianhaminassa olevan merivartiolaseman päällikkö, luutnantti Fjalar Häggblom ilmoittaa, että moottoriveneet tutkivat alueen, joka ulottuu 8 meripeninkulman päästä Saggöstä 15 meripeninkulman päähän Sälskäristä. Näkyvyys oli hyvä ja etsinnän edellytykset erinomaiset. Jos alus vielä olisi ollut tullessa, olisi se havaittu 10 meripeninkulman päässä etsintäalueelta, mutta jos palo on saatu sammutetuksi, niin sen havaitseminen yöpimeässä olisi ollut etsintäalueellakin mahdotonta. Meriviran todettiin käyvän lounaaseen, minkä takia hylyn otaksutaan ajautuneen Getan suunnalle.

Maj'n jätteitä

jälleen tavattu

Uuden Suomen saamien tietojen mukaan tavattiin Ahvenanmaan vesillä merivartiolaitoksen toimesta sitkeästi jatketuissa etsiskelyissä sunnuntain iltapäivällä Vikskärin luota 25—30 jalan pituinen, osaksi palanut laivahyllyn osa, joka ilmeisesti on kotosiin näillä vesillä tuhoutuneesta ml. Maj'sta. Tässä rannalle ajautuneessa rungon jäännöksessä oli mm. aluksen kaaren osia. Vikskär sijaitsee Ahvenanmaan pohjoispuolisella saaristoalueella Saggon itapuolella.

Epäedulliset sääolosuhteet

vaikeuttavat moottorilaiva
"Majn" etsiskelyjä.

Aluksesta ei ole tavattu merkkiäkään.

Ahvenanmerellä viime sunnuntaina sattunut murhenäytelmä on edelleen hämärän peitossa kaikista niistä ponnistuksista huolimatta, joita haaksirikkoutuneen moottorialus "Majn" löytämiseksi on suoritettu. Tähän ovat osaltaan vaikuttaneet erittäin epäedulliset säät, jotka ovat suuresti vaikeuttaneet 7 meripeninkulmaa Saggösta tulleen syttyneen aluksen etsiskelyjä. Kuten eilisessä lehdessämme kerroimme, pelastui aluksesta kapteeni ja neljä muuta miestä, mutta seitsemän henkilöä, joukossa yksi nainen, on edelleen tietymättömissä ja mahdollisesti jo tuhoutunut myrskyssä ja pakkasessa.

Kaksi moottorivenettä suoritti koko tiistain etsiskelyjä, mutta ne palasivat puoliyön tienoissa tukikohtiinsa alusta löytämättä. Maarianhaminassa olevan merivartioaseman päällikkö, luutn. Fjalar Häggblom ilmoittaa, että moottoriveneet tutkivat alueen, joka ulottuu 8 meripeninkulman päässä Saggösta 15 meripeninkulman päähän Sälskäristä. Näkyvyys oli hyvä ja etsinnän edellytykset erinomaiset. Jos alus vielä olisi ollut tullessa, olisi se havaittu 10 meripeninkulman päässä etsintäalueelta,

mutta jos palo on saatu sammutetuksi, niin sen havaitseminen yöpimeässä olisi ollut etsintäalueellakin mahdotonta. Merivirran todettiin käyvän lounaaseen, minkä takia hylyn otaksutaan ajautuneen Getan suunnalle.

Klo 8 aikaan tiistaiamuna lähti Porista tiedustelukone jatkamaan etsintää. Se on yhteydessä Maarianhaminan lentokentän kanssa, josta merivartiolaitselle heti ilmoitetaan hylyn havaitsemisesta. Tutkimuksia häiritsi pyry ja 6 beaufortin tuuli, joten aluksen hyllyn löytäminen on vaikeaa.

Suomen Meripelastusseura ilmoitti eilen, että sen alus "Hans Helenius" lähti maanantai-iltana klo 23 Eckerön asemalta etsiskelemään palanutta moottorialus Maj:ta. Eilen merellä vallinnut lumipyry vaikeutti kuitenkin etsiskelyjä.

Vaikka alus ulotti etsintänsä aina 30 meripeninkulman päähän Ahvenanmaasta pohjoiseen, ei se enempää kuin merivartioaseman veneetkään nähnyt mitään merkkejä laivasta, lastista kuin haaksirikkoisista.

Kadoksissa ovat edelleen seuraavat henkilöt: Laivan ylikonemestari Anton O r ä d d Kokkolasta ja hänen vaimonsa Rauha O r ä d d, joka toimi laivan emännöitsijänä, II perämies Birger B l o m q v i s t Helsingistä, laivamiehet Mauri M ä k i n e n Raumalta, Olavi L ä n g Pöytyältä, ja Aaro H e i m o Helsingistä sekä messipolka Pentti J a n t u n e n Keravalta.

"Majn" etsiskelyjen tuloksena löydetty

*paljon erilaista puutavaraa
ja laivavene.*

Moottorilaiva "Majn" etsiskelyjä jatkettiin eilenkin tarmokkaasti. Maarianhaminasta merivartioasemalta saamamme tiedon mukaan lähtivät varhain eilen aamulla merivartiolaitoksen molemmat veneet

ja Suomen Meripelastusseuran alus "Hans Helenius" laajalle kierrokselle Pohjois-Ahvenanmaan vesille. Sääsuhteet oli mitä otollisemmat etsiskelyille. "Majta" ei tavattu, mutta sensijaan löydettiin melko paljon erilaista tavaraa, jonka perusteella näyttää todennäköiseltä, että moottorilaiva "Maj" on uponnut.

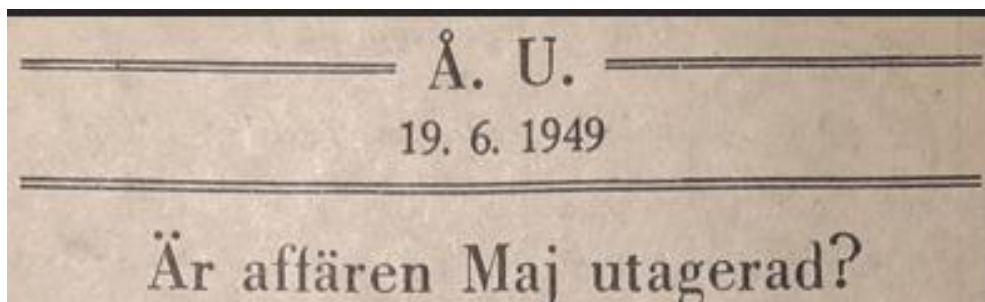
Etsiskelyjen tuloksena löydettiin runsaasti puutavaraa, laivavene, 1 metrin pituinen reelinginosa, kaksi kappaletta puolen metrin pituisia kansilankunpätkää, joissa oli selvästi havaittavissa tervaa. Tämän perusteella voidaan päättää k.o. lankunpätkien kuuluneen kansiosaan. Edelleen löydettiin tilkeainetta. Edellämainitut tavarat löydettiin Ragnöarnin sekä Långskärgården-nimisen saaristoryhmän seuduilta n. 6—8 meripeninkulman päästä Saggöstä.

Merivartioaseman päällikkö, luutnantti Fjalar H ä g g b l o m i n käsityksen mukaan moottorilaiva "Maj" on uponnut. Siihen viittaavat eilen tehdyt löydöt. Etsiskelyjä jatketaan kuitenkin vielä muutamana päivänä ja silloin risteillään vesillä tähyillen paikkoja entistä yksityiskohtaisemmin.

iksi tänään.



seremoniat tapahtuvat.
elijain luku kohoa varmaankin



Föreligger i fråga om motorfartyget Kalevas farliga äventyr mellan Gråhara och Årnasgrund omständigheter, som mycket väl motiverar ett framfört krav på utredning, så är detta också i fallet Maj, som i mitten av januari förläste i vattnen norr om Åland efter den explosion i maskinrummet, vilken gjorde fartyget redlöst. I detta skede övergavs fartyget av befälhavaren och en del av besättningen, medan sex man och en kvinna omkom. Sjöförklaring avgavs visserligen i laga ordning, men tillfredsställde uppenbarligen inte vederbörande myndigheter att döma av att polisundersökning inleddes. Men resultatet av denna undersökning har inte framlagts inför offentligheten. Man svävar sålunda i okunnighet om affären Maj anses vara utagerad eller inte. Detta är beklagligt. Har befälhavaren gjort "vad i hans makt står för bevarande av liv, fartyg och gods", vilar över honom en skugga, som borde fås att vika. Har han det däremot inte måste lagen ha sin gång.

Nyligen hänvisade vi i en artikel till nödtvånget att efter kriget ta i tjänst också fartyg som strängt taget var uttjänta. Det är förförklarligt att sådana fartyg drabbas av olyckor och så har också skett i skrämmande och stor omsättning. Av vår den 3 januari detta år publicerade översikt av föregående års förändringar i vår handelsflotta framgick att genom haveri strukits ur skeppsregistret inte färre än sju segelfartyg med auxiliärmaskin. Dessa enheters medelålder blev trots förekomsten av ett endast ett år gammalt fartyg, så hög som 33,5 år. **Föregående års förlustsumma, bland vars poster f.ö. ett rederi var representerat inte mindre än fyra gånger**⁸⁵, inrymde ett fartyg byggt år 1892. På 1930-talet led fartyget haveri i Bottenhavet och bärgades in till en vik, där det

⁸⁵ Käännös: "Edellisen vuoden tappioiden joukossa, joiden osalta eräs laivayhtiö oli edustetuna ei vähempää kuin neljä kertaa.....". Tässä viitataan todennäköisesti Laivanvarustamo Saarentähti Oy yhtiöön.

sedan fick ligga som vrak till år 1944, då det togs till nåder av ett rederi, som hade specialiserat sig på flytande likkistor.

Maj var ett betydligt yngre fartyg och dessutom byggt av hart virke, men skutan hann i alla fall **under det sista skedet av sin levnadssaga två gånger bli förvägrad sjövärdighetsbevis. Detta skedde i utländska hamnar**⁸⁶.

Skulle inte förlusten av sju människoliv svepa tragik över Majs sista resa, så kunde den mycket väl betecknas som en fars. Fartyget avgick den 15 januari från Mäntyluoto destinerat i trälaster till Köpenhamn. Fartyget var självfallet utklarerat i laga ordning och befann sig alltså i sjövärdigt skick. Emellertid tappade Maj rodret och senare propellern, varefter i maskinrummet inträffade en explosion genom vilken fartyget stacka i brand. **Explosionen ansåg man ha vållats av minsprängning, en uppgift om var ägnad att väcka förvåning. En mina av de typer, det här kunde här fråga om – antingen flygfälld eller av ubåt utlagd eller en som slitit sig från ett minfält – har en så aktningsvärd sprängverkan, att ett träbyggt gammalt fartyg efter kontakt med otyget inte flyter, praktiskt taget hel, i åtskilliga timmar**⁸⁷. Fem man bland dem befälhavaren, gick i en liten giga och lämnade fartyget, som uppgavs ha arbetat hårt i den ”våldsamma sjögången”. Uppgiften om våldsam sjögång får tas med viss reservation, och man har rätt att fråga sig om de fem männen hade kunnat klara sig i den lilla giggen om sjön gått grov. Sjöförklaringen avgavs på befälhavarens hemort och det ansågs klarlagt att befälets förfarande var fullt riktigt. Bl.a. framgick att befälhavaren med hög röst gett order om att gå i giggen, sedan man hade misslyckats i försöken att sjösätta livbåten. Att denna saknade i lag förutsatta lufttankar och fartyget sålunda i fråga om sin livbåttutrustning inte befann sig i fullt sjövärdigt skick, synes inte ha tillmätts betydelse. Inte heller gjorde man några reflexioner om den med hög röst givna ordern. Att efterkomma denna borde dock ha varit en fysisk omöjlighet, då giggen i sjögång, våldsam eller ej, knappast hade kunnat bära flera än de fem, som i den räddade livet. I varje fall ansågs befälhavarens handlingsätt inte medge tillämpning av det lagrum, som stadgar att därest han lämnar fartyget under hotande fara, innan han i enlighet med god

⁸⁶ Käännös: ”....se [Maj] oli viimeisten elinvuosiensa aikana kahdesti jäänyt ilman merikelpoisuustodistusta. Tämä tapahtui ulkomaisissa satamissa”.

⁸⁷ Käännös: ” [Maj`n] Räjähdyksen katsottiin aiheutuneen miinasta, mikä herätti hämmennystä. Miina, olipa se millainen miina tahansa, omaa niin suuren räjähdystehon, että puusta rakennettu vanha alus ei jää ajelehtimaan useiksi tunneiksi”.

sjömanssed har fullgjort sin plikt i avseende på räddning och bärgning, är han straff underkastad.

Emellertid hade framgått och framgick senare en del omständigheter, som motiverade en undersökning. Bl.a. var det ägnat att väcka en viss förvåning att befälhavaren, sedan han hade räddat sig, begav sig till sitt hem i Ytternäs söder om Mariehamn och via Mariehamn per telefon underrättade sin redare i Helsingfors om vad som hade inträffat. Det var redaren och inte befälhavaren som underrättade myndigheterna och det var sjöbevakningen i Mariehamn, som tog kontakt med befälhavaren och inte tvärtom. Detta kan ha betytt att man spolierade den tid, inom vilken nödställda ombord på vraket hade kunnat räddas. Ombord stannade en person med nautisk utbildning, fartygets andra styrman. Man måste ta för givet att denne gjorde vad i hans förmåga stod för att hålla fartyget upp i vind och därigenom hålla nere den eld som rasade akterut. Då vraket sedan anträffades, befanns bägge ankarna vara fällda. Men frånsett tidsförlusten, som vållades av att myndigheterna alarmerades alltför sent, inträffade det märkliga att **befälhavaren lämnade sjöbevakningen en positionsuppgift vilken han senare ytterligare verifierade, men i sin sjöförklaring angav han en annan position, som var 18–20 sjömil östligare**⁸⁸. Denna sistnämnda omständighet framkom, då man på Åland inledde en formlig klappjakt på sjöbevakningen, som gjordes till syndabock på ett sätt som var ägnat att blanda bort korten också om detta troligen inte var avsikten. **Vidare framgick att vid sjöförklaringen hade förtigits att ombord och rent i maskinrummet hade förvarats karbid i fat, vilket måhända kan ha haft någonting att skaffa med explosion som vållade branden**⁸⁹.

Dessa och andra omständigheter synes vara av den beskaffenhet att man gärna ser dem klarlagda genom att inleda undersökningen, som sålunda bör fullföljas. Det ligger inte i vederbörande myndighets intresse att låta fallet Maj bli en olöst gåta.

⁸⁸ Käännös: ”Kapteeni antoi merivartiostolle paikkatiedon, jonka hän myöhemmin vahvisti, mutta meriselityksen yhteydessä hän ilmoitti paikan, joka oli 18–20 merimailia idempänä”.

⁸⁹ Käännös: ”Lisäksi ilmeni, että meriselityksen yhteydessä salattiin, että aluksessa ja nimenomaa konehuoneessa oli säilytetty karbidia, mikä mahdollisesti saattoi liittyä räjähdykseen”.

Keskeisimmät henkilöt

A

- Andersson Arthur Merenkulkuneuvos, joka oli asiantuntijana raastuvanoikeudessa
- Aure Leo Herbert Maj´n ensimmäinen perämies s.19.3.1909 Helsingissä; selvisi Maj´n haaksirikosta

B

- Blomqvist Karl Birger Maj´n toinen perämies s. 10.12.1902 Helsingissä; menehtyi Maj´n haaksirikossa
- Byman Birgit Kristina Birger Blomqvistin sisko ja oikeudenomistaja/edunvalvoja

F

- Fagerström Frans Uno Pelastusalus Hans Heleniuksen kapteeni
- Falck Hugo Reinhold Saggön merivartio-osaston päällikkö
- Fellman August Teodor Luotsi Hamnsundetissa, jonka kotoa pelastuneet saivat puhelinyhteyden

G

- Granö Otto Rikosylikonstaapeli, joka teki ensimmäisen tutkinnan Maj´n haaksirikosta

H

- Heimo Aarre Sulo Maj´n rasvari s. 10.7.1925 Viipurissa, kotikunta Helsinki; menehtyi Maj´n haaksirikossa
- Heimo Sulo Immanuel Aarre Heimoin isä ja oikeudenomistaja/edunvalvoja

Heinricksen, kapteeni Liljestrand Oy:n kapteeni, johon Aure oli yhteydessä laivaveneen hankinnan yhteydessä ja johon Söderlund otti ensimmäiseksi puhelinyhteyden luotsi Fellmanin kotoa

Häggbloom Ernst Fjalar Maarianhaminan merivartioston päällikkö

I

Inkapööl Aleksander Porvoossa asuva Viron kansalainen, joka omisti 80 % Laivanvarustamo Saarentähti Oy:stä

J

Jantunen Pertti Juhani Maj´n messipoika s.12.7.1932 Kotkassa; menehtyi Maj´n haaksirikossa

Jantunen Saimi Ester Pertti Jantusen äiti ja oikeudenomistaja/edunvaloja

Jarva Fjalar Poliisitarkastaja; toimi syyttäjänä Maj´n oikeudenkäynneissä

K

Karelius Lasse Rikoskomisario, joka teki uuden tutkimuksen Maj´n haaksirikosta Otto Granön tutkimuksen jälkeen

Karjalainen A Merenkulunylitarkastaja, antaa lausunnon Maj´n pelastusveneestä ja laivaveneestä

Karlsson Arthur Merikapteeni, joka oli asiantuntijana raastuvanoikeudessa

Ketonen Voldemar Vanhempi luotsi Isokarin majakalla, joka oli vahtivuorossa 16.1.1949 kello 00.00–05.00, kun Maj´n kapteeni ampui hätäraketit

L

- Liljestrand Holger V Liljestrand Oy:n toimitusjohtaja, joka omisti 20 % Laivanvarustamo Saarentähti Oy:stä ja toimi Maj´n rahtausagenttina vuodesta 1948
- Lindroos Gösta Vilhelm Maj´n konemestari s. 3.8.1907 Dragsfjärdissä; selvisi Maj´n haaksirikosta
- Lindström Karl Astrid Otti pelastuneet vastaan Boxön saarella
- Lundberg Axel Leonard Mäntyluodon satamakapteeni
- Lång August Edvard Olavi ja Raimo Långin isä ja Olavin oikeudenomistaja/edunvalvoja
- Lång Olavi Aulis Maj´n puolimatuusi s. 30.10.1925 Kemiössä, kotikunta Pöytyä; menehtyi Maj´n haaksirikossa
- Lång Raimo Rainer Maj´n puolimatuusi s. 1.6.1930 Perniössä; selvisi Maj´n haaksirikosta
- Löfström Heimo Viktor Välitti Maj´lle laivaveneen, jolla pelastuneet pääsivät maihin

M

- Mattsen Karl Oskar Vanhempi luotsi Isokarin majakalla, jonka vahtivuoro alkoi 16.1.1949 kello 05.00
- Mattson Algot Sven Kalastaja, joka ensimmäisenä sai näköhavainnon Maj´n hylystä 24.1.1949
- Mattson Gunnar Kalastaja, joka löysi Maj´n ajelhtimaan lähteneen pelastusveneen 19.1.1949
- Mäkinen Ida Sofia Mauri Mäkisen äiti ja oikeudenomistaja/edunvalvoja
- Mäkinen Mauri Sten Maj´n matruusi s.19.5.1927 Keuruulla, kotikunta Rauma; menehtyi Maj´n haaksirikossa

N

- Niemelä Väinö Fredrik Maj´n laivapoika s. 9.6.1927 Oulussa; selvisi Maj´n haaksirikosta

O

- Orädd Anton Edvard Maj´n ylikonemestari s. 10.2.1906 Espoossa, kotikunta Helsingin mlk, muutti Petsamoon 1942, Kalajoelle 1945 ja Kokkolaan 1947; menehtyi Maj´n haaksirikossa
- Orädd Doris Anneli Rauhan ja Antonin tytär s. 12.11.1930
- Orädd Leila Kaarina Rauhan ja Antonin tytär s. 28.6.1932
- Orädd Rauha Aurora e.Lehtonen Maj´n keittäjä, Anton Oräddin vaimo s. 30.5.1906 Sääksmäellä, kotikunta Helsingin mlk, muutti 1942 Petsamoon ja 1945 Kalajoelle; menehtyi Maj´n haaksirikossa

P

- Putta Jalo Mathias Katsasti Maj´n Raumalla 31.12.1948

R

- Rinne Frans Ivar Merenkuluntarkastaja; katsasti Maj´n Turussa 12.7.1948
- Rönning Helmi Maria Määrätty Doris ja Leila Oräddin holhoojaksi ja edunvalvojaksi

S

- Salonen Uno Jalmari Veneenrakentaja, joka oli rakentanut laivaveneen, jolla viisi henkilöä pelastui Maj´n haaksirikosta
- Savonlahti Reino Katsastusmies Mäntyluodossa; Söderlund katsoi, että pelkkä puhelinsoitto Savonlahdelle oli riittävä laivaveneen hyväksymiseksi pelastusveneeksi
- Schultz Leif Kihlakunnantuomari; Söderlundin puolustusasianajaja
- Söderlund Ernst Maj´n kapteeni s. 8.12.1904 Jomalassa; selvisi Maj´n haaksirikosta
- Valter Sanfrid

Yleiset lähteet

Fifty-first annual list of Merchant Vessels of the United States; with official numbers and signal letters and lists of vessels belonging to United States government with distinguishing signals for the year ended June 30, 1919, Washington government printing office 1920

Suomen kauppalaivasto/Finlands Handelsflotta 1924–1950, julkaissut Merenkulkuhallituksen tilasto- ja rekisteritoimisto

Suomen kauppalaivastotietokanta; laivakortit #4956 ja #2477

Lloyd`s register of ships 1909–1948

Merimies 6, 1944 s. 21, Liljesträndin laivat; merimiesten pidettävä silmänsä auki

Ennekari Risto, Hacklin, sata vuotta satamassa

Sjöhistoriska Museet Digitalt Museet FO 16651 (Maj`n valokuva)

Montonen Mikko, Itämeren kolmio, 2006 Turun Sanomat

Wikström, Karl-Johan; Sjöfart och Sjömän

Fellman, Rolf; Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2003–2004:16 s 133–154; Skonaren Majs förlisning

Kähre, Georg; Den åländska segelsjöfartens historia, Söderström & co förlagsaktiebolag; Helsingfors

Suomen Laivahistoriallinen yhdistys, Laiva-lehti 1/2021 s 17; Rami Wirrankoski Kadonnut moottoripurjehtija

Heikki Simojoki, Merentutkimuslaitoksen julkaisu nro 154, Die Eisverhältnisse in den Finnland umgebenden Meeren in den Wintern 1946–50, Helsinki 1952

Hylkyindeksi; Painemuuttujien arviointimenetelmä historiallisille puulaivojen hyllyille Suomen rannikkovesillä, ISBN 978-951-616-308-9 Museoviraston selvityksiä 4

Suomen Sukututkimusseura; kuolleeksi julistetut Karl Birger Blomqvist

Ancestry: Niemelä 9.6.1927 ja kuollut 1.12.2006

Ancestry: Raimo Rainer Lång...kuollut aikavälillä 1901–2006

Kansaneläkelaitoksen hakemistokortit 1949 ja 1952

Verkkosivut

www.wrecksite.eu

hylyt.net-sivusto

haverit.net-sivusto

Holger Liljestrandin laivat ja yhtiöt;
www.porssitieto.fi/kirjoitus/liljestrand.pdf

Maj dokumentit

Maj´n koneenkatsastustodistus 12.7.1948 Turku

Maj´n merikelpoisuuskatsastustodistus 31.12.1948 Rauma

Merivartioston dokumentit

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta: Abb 7 viestidiaari;
keskusradioasema RA5 ajalta 24.1-10.2.1949

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta Abc:104 Laivapäiväkirja;
moottoripurjealus 4 (MP4) 1948–1949

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta, Abc:597 Laivapäiväkirja; vartiolaiva
Aura 1949

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta Ab:92 Pursi- ja konepäiväkirja;
partiovene 69 (PV69) 1947–1949

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta Ab:587 Pursi- ja konepäiväkirja;
moottoripurjealus 4 (MP 4) (1948–1949)

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta Ab:113 Pursi- ja konepäiväkirja; partiovene 148 (PV148) 1947–1949

Saaristomeren merivartiosto. Esikunta Ac:101 Asemapäiväkirja; Enskärin merivartioasema 1948–1950

Tuomioistuimien materiaalit

Ernst Valter Sanfrid Söderlundin meriselitys 24.1.1949

Rikosylikonstaapeli Otto Granön raportti maaliskuu 1949

Rikoskomisario Lasse Kareliuksen poliisitutkintapöytäkirja n:o 148/49

Porin raastuvanoikeus; Porin raastuvanoikeuden arkisto, Tuomiokirjat Cc:464 Tuomiokirja 1949 1.osasto I, Kansallisarkisto Turku

Turun ja Porin lääninhallitus; III Hb:6 M/s Maj´n tapausta koskevia asiakirjoja 1949; Kansallisarkisto Turku

Maarianhaminan raastuvanoikeuden dokumentit 13-14.3.1950 ja 15.5.1950

Maarianhaminan raastuvanoikeuden päätös 12.6.1950, 1950 R.D. Fol. 591 n 3 ja 4

Turun hovioikeuden päätös 4.4.1952, N:o 1472/ N:o 586/305 V.D. 1952
Eb:2089 Korkeimman oikeuden valitusaktit

Korkeimman oikeuden päätökset 198, 21.4.1953

Helsingin raastuvanoikeuden arkisto; Cg:120 Holhousasiain pöytäkirjat 1949 (1.3-31.3.1949); 24.3.1949, § 7)

Sähköpostit

Jarmo Montin (Maj`n haaksirikossa menehtyneiden Anton ja Rauha Oräddin tyttären poika)

Phippsburg Historical Society Museum/ President Merill “Merry” Chapin

Anna Grönholm, Ahvenanmaan merimuseo

Verkkosivut liittyen karttoihin ja koordinaattien määrittelyyn

https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/?zoomLevel=1&coord=525406_7159061&mapLayers=801+100+default,3400+100+ortokuva:indeksi×eries=1950&noSavedState=true&showIntro=false&lang=fi

<https://julkinen.traficom.fi/oskari/>

<https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>

<https://www.calculator.net/distance-calculator.html?la1=60.61289&lo1=20.37870&la2=60.61666&lo2=20.36245&lad1=38&lam1=53&las1=51.36&lau1=n&lod1=77&lom1=2&los1=11.76&lou1=w&lad2=39&lam2=56&las2=58.56&lau2=n&lod2=75&lom2=9&los2=1.08&lou2=w&type=3&ctype=dec&x=Calculate#latlog>

<https://www.google.com/maps/@60.1817088,24.952832,11z?entry=ttu>

https://www.ncei.noaa.gov/maps/historical_declination/

<https://www.ngdc.noaa.gov/geomag/calculators/magcalc.shtml>

Phippsburgin museon Merry Chapinin toimittamat linkit

<https://archive.org/details/shipregistersofn03nati/page/n341/mode/2up?q=%22Richard+W.+Clark%22>

<https://nantuckethistory.org> ja hae kokoelmasta "Mrs. Andrew Corey"

<https://archive.org/details/ms220log277/page/n3/mode/2up?view=theater>

<https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online>

Sanomalehdet

Boston Globe, October 20,1916; Scooner Clark seized by British

Fall River Globe, October 25,1916; Scooner R.W.Clark of New Bedford has been released on order of Great Britain

Kansallisarkisto Helsinki: Uusi Suomi, leikearkisto; Liikenne 1942–1968, haaksirikot, merionnettomuudet

Uusi Suomi 18.1.1949

Uusi Suomi 19.1.1949

Uusi Suomi 25.1.1949

Uusi Suomi 27.1.1949

Uusi Suomi 30.1.1949

Uusi Suomi 9.2.1949

Uusi Suomi 12.2.1949

Åland lehti 28.3.1925

Åland lehti 6.10.1928

Åland lehti 24.10.1928

Åland lehti 14.5.1932

Åland lehti 28.4.1937

Åland lehti 29.9.1937

Åland lehti 19.5.1942

Åland lehti 13.9.1945

Åland lehti 4.4.1946

Åland lehti 18.1.1949

Åland lehti 20.1.1949

Åland lehti 22.1.1949

Åland lehti 25.1.1949

Åland lehti 27.1.1949

Åland lehti 29.1.1949

Åland lehti 1.2.1949

Åland lehti 3.2.1949

Åland lehti 5.2.1949

Åland lehti 10.2.1949
Åland lehti 24.2.1949
Åland lehti 1.3.1949
Åland lehti 30.7.1949
Åland lehti 15.1.1950
Åland lehti 9.2.1950
Åland lehti 14.2.1950
Åland lehti 14.3.1950
Åland lehti 13.6.1950
Åland lehti 22.10.1953

Hufvudstadsbladet 18.1.1949
Hufvudstadsbladet 19.1.1949
Hufvudstadsbladet 21.1.1949
Hufvudstadsbladet 25.1.1949
Hufvudstadsbladet 27.1.1949
Hufvudstadsbladet 29.1.1949
Hufvudstadsbladet 31.1.1949
Hufvudstadsbladet 31.7.1949
Hufvudstadsbladet 3.2.1949
Hufvudstadsbladet 4.2.1949
Hufvudstadsbladet 5.2.1949
Hufvudstadsbladet 6.2.1949
Hufvudstadsbladet 8.2.1949
Hufvudstadsbladet 10.2.1949
Hufvudstadsbladet 11.2.1949
Hufvudstadsbladet 12.2.1949
Hufvudstadsbladet 15.2.1949
Hufvudstadsbladet 16.2.1949
Hufvudstadsbladet 22.2.1949
Hufvudstadsbladet 23.2.1949
Hufvudstadsbladet 4.3.1949
Hufvudstadsbladet 15.3.1950
Hufvudstadsbladet 15.5.1950
Hufvudstadsbladet 16.5.1950
Hufvudstadsbladet 13.6.1950

Åbo Underrättelser 18.1.1949
Åbo Underrättelser 19.1.1949
Åbo Underrättelser 28.1.1949
Åbo Underrättelser 29.1.1949

Åbo Underrättelser 1.2.1949
Åbo Underrättelser 13.2.1949
Åbo Underrättelser 19.6.1949
Åbo Underrättelser 16.5.1950

Kokkola 18.1.1949
Kokkola 22.1.1949
Kokkola 27.1.1949

Helsingin Sanomat 18.1.1949
Helsingin Sanomat 19.1.1949
Helsingin Sanomat 20.1.1949
Helsingin Sanomat 21.1.1949
Helsingin Sanomat 26.1.1949
Helsingin Sanomat 27.1.1949
Helsingin Sanomat 28.1.1949
Helsingin Sanomat 29.1.1949
Helsingin Sanomat 31.1.1949
Helsingin Sanomat 1.2.1949
Helsingin Sanomat 4.2.1949
Helsingin Sanomat 5.2.1949
Helsingin Sanomat 18.1.1949
Helsingin Sanomat 11.2.1949
Helsingin Sanomat 23.2.1949

Turun Sanomat 18.1.1949
Turun Sanomat 19.1.1949
Turun Sanomat 20.1.1949
Turun Sanomat 22.1.1949
Turun Sanomat 24.1.1949
Turun Sanomat 25.1.1949
Turun Sanomat 26.1.1949
Turun Sanomat 3.2.1949

Jakobstads Tidning 19.1.1949
Jakobstads Tidning 20.1.1949
Jakobstads Tidning 6.2.1949
Jakobstads Tidning 23.2.1949

Sisämaa-Laatokka 18.1.1949
Sisämaa-Laatokka 20.1.1949

Kotka Nyheter 27.1.1949

Tammerfors Aftonblad 19.1.1949

Österbottningen 20.1.1949

Ny Tid 21.1.1949

Vasabladet 18.1.1949

Västra Nyland 18.1.1949

Arbetsbladet Svenska Demokraten 1.2.1949

Arbetsbladet Svenska Demokraten 4.3.1949

Laatokka 10.3.1950 (Rönnerberg pankkiryöstö)

Laatokka 11.5.1950 (Rönnerberg pankkiryöstö)

Laatokka 17.6.1950 (Rönnerberg pankkiryöstö)