

MOSS BROW -TUTKIMUKSET JATKUVAT

Englantilainen höyrylaiva *Moss Brow* ajoi Kalbådagrundin matalaan tasan 110 vuotta sitten, 21.10.1896 kello puoli kolme aamuyöllä. Uusimaassa tämän vuoden huhtikuun 8. päivän lehdessä kuvattiin tarkemmin haaksirikkoa.

Söderskärin majakanvartija Johannes Söderling oli myös havainnoinut tilannetta ja Hufvudstadsbladetissa kuvattiin laivan hajoaminen yksityiskohtaisesti. Lehdessä mm. kerrottiin, että Söderling oli aamupäivällä kello 11.00 aikaan vielä nähnyt savua ja höyryä, mutta kolmelta iltapäivällä oli laiva alkanut hajota niin, että vain komentosilta jäi paikalleen. Seuraavana aamuna ei paikalla näkynyt enää mitään.

Majakkalaiva Kalbådagrund oli vain noin merimailin päässä etelään onnettomuuspaikalta ja sieltä oli annettu ymmärtää, että *Moss Brow'n* tilanne oli huomattu. Syystä tai toisesta majakkalaivasta ei kuitenkaan lähdetty apuun, vaikka sillä lehtitietojen mukaan oli käytettävissään erinomainen pelastuskutteri.

Haaksirikolla oli muitakin silminnäkijöitä. Alueen luotsit olivat kuitenkin voimattomia merenkäynnin edessä, eivätkä voineet auttaa haaksirikkoisia. Jack Mikanderin ja Christian Westerbacking Söderskäristä kertovassa kirjassa todetaan, että mikäli käytössä olisi ollut luotsikutteri, tilanne olisi ollut toinen. *Moss Brow'n* onnettomuuden jälkeen sitä anottiinkin ja se saatiinkin Söderskäriin kaksi vuotta myöhemmin.

Virallinen kuulustelu tapahtui 24. marraskuuta ja viisi miehistön jäsenistä vakuutti kapteenin olleen ajoittain

humalassa. Tätä selitystä ei kuitenkaan hyväksytty, vaan syyksi katsottiin virheet navigoinnissa. Mutta mistä virheet johtuivat tai kenen syytä ne olivat, sitä oikeus ei suostunut ratkaisemaan.

Pelastuneet

Ensimmäinen perämies P. Blumen, koneenkäyttäjä Richardson, pursimies Kaunston sekä matruusit Hallborg, Karlsson ja Engvall olivat pelastautuneet laivasta laivaveneellä. Mukaansa he olivat ottaneet Hbl:n mukaan vain laivakorppuja. Porvooseen saavuttuaan he raportoivat onnettomuudesta Englannin konsulille. Nämä onnekkaat edustivat Hbl:n mukaan useita eri kansallisuuksia. Lehden mukaan kaksi oli ruotsalaista, yksi norjalainen, yksi hollantilainen, yksi irlantilainen ja yksi englantilainen.

Tässä pelastuneiden listassa olen käyttänyt nimiä, joita Hbl käytti uutisoinnissaan. Mutta esim. kapteeni Davidsonin etunimi lehden mukaan alkoi W:llä, mutta *Lloyd's confidential indexissä* (vakuutusenantajien käyttöön tarkoitettu julkaisu) *Moss Brow'n* kapteenin etunimien nimikirjaimet olivat D.C., D:n tarkoittaen Davidia. Myös ensimmäisen perämiehen nimestä olen kuullut täysin toisenlaisenkin version ja muidenkin nimien kirjoitusasu vaihtelee lähteestä toiseen, mikä vaikeuttaa tietojen etsimistä.

Nimistä vielä sen verran, että itse *Moss Brow* oli nimetty Pyman-suvulle kuuluneen talon ja maatilan mukaan. Talo on yhä olemassa ja on nyt muutettu ylellisiksi loma-asunnoiksi.

Lloyd's confidential indexistä selviää myös se, että tämä aluksen kohtaloksi koitunut onnettomuus ei ollut ensimmäinen, johon *Moss Brow* oli joutunut kuljettaessaan rahtia aina Mustan Meren ja Italian satamiin saakka. Alusta oli jouduttu korjailemaan useampaan kertaan ja mm. syyskuussa 1896 raportoitiin törmäyksestä toisen aluksen kanssa.

Tutkimustyö jatkuu

Keväisessä Uusimaan artikkelissa, jossa haastateltiin merikapteeni Kari Sauria, kyselimme yhä sen perään, ketkä muut huolehtivat tästä Porvoon hautausmaalla sijaitsevasta haudasta ja sain tietää, että asialla ovat olleet myös Inge-Maj ja Michael McBreen. Itse syntyperäisenä englantilaisena Michael oli kiinnostunut haudasta.

Sen sijaan koillisenglantilaisissa sanomalehdissä olleet ilmoitukseni eivät tuottaneet tulosta. Alushan oli Lontoossa toimineen Pyman Brothers -nimisen firman omistuksessa ja lopulta sain kahdeltakin taholta suvun vaiheita kartoittaneen henkilön yhteystiedot.

Peter Hogg, eläkkeellä oleva laivameklari, on kirjoittanut teoksen *The Pyman Story. Fleet & Family History* yhdessä Harold Appleyardin kanssa. Peter Hoggista on tullut tärkeä yhteyshenkilöni. Hän on välittänyt tiedustelujani eteenpäin mm. Frederick Haigh Pymanin, Pyman Brothersin toisen osakkaan pojanpojalle Michaelille. Näistä yhteyksistä huolimatta esimerkiksi yhtään kuvaa *Moss Brow'sta* ei ole toistaiseksi vastaan tullut. Liekö alus koskaan kameran eteen joutunutkaan. En tässä vaiheessa rupea arvailemaan aluksen ulkonäköä,

sillä olen nähnyt kuvan vain yhdestä T. Turnbull & Sonin valmistamasta rahtialuksesta.

Olen vast'ikään saanut tiedon, että North Yorkshire County Record Officessa on dokumentit yhdestä T. Turnbull & Sonin 1881-1882 valmistamasta aluksesta. Toistaiseksi ei kuitenkaan ole tietoa, kuuluvatko piirustukset *Moss Brow'lle*, vai isommalle *Florencelle* (vai kummallekaan).

Hartlepoolin kirjasto on eräs paikka, josta voisi löytyä lisätietoa *Moss Brow'n* liikkeistä. Odottelen vastausta kirjastosta. Saamani tiedon mukaan paikallinen sanomalehti piti tarkkaa kirjaa alueen laivojen liikkeistä, joten yritän vierailla kirjastossa tulevaisuudessa ja mahdollisesti myös eräissä muissa arkistoissa.

The Marine Safety Agency's Library Southamptonissa ja Lontoon lähellä sijaitseva Kansallisarkisto ovat paikkoja, joista voisi saada lisätietoja haaksirikon uhreista. Myös vierailu aluksen uppoamispaikalle on suunnitteilla. Kerran sitä jo yritettiin, mutta silloin konevika kesken matkan keskeytti matkanteon ja vierailu jäi toiseen kertaan.

Pieni tutkimukseni *Moss Brow'sta* ja sen kohtalosta on siis vasta aluillaan. Peter Hogg kirjoitti eräässä elokuisessa viestissään, että ei ole epäilystäkään, etteikö tutkimukseni olisi herättänyt suurta kiinnostusta koillisenglantilaisissa laivaharrastajapiireissä. Derek Hinds Teesside Ship Societysta, joka on World Ship Society'n paikallisosasto, on pyytänyt minua kirjoittamaan *Moss Brow'n* tapauksesta yhdistyksen lehteen ensi vuoden alussa. Jo tämän vuoden viimeiseen lehteen on tulossa

tarinaa samasta asiasta perustuen minun ja Peter Hoggin väliseen kirjeenvvaihtoon. Ehkä sitä kautta tulee lisää yhteydenottoja.

© Katriina Etholén

Sähköposti: ketholen@saunalahti.fi

Puhelin: 019-583 073