

Lasse Nurmi

KUUNARI ANNAN VIIMEINEN MATKA



29.9.2003

1. JOHDANTO

Alussa oli valokuva, lehtileike ja äitini tarinat. Kuvassa on äitini veli Esko ja hänen kaverinsa Eino, uutinen selostaa merionnettomuutta. Äitini kertoi minulle usein veljensä kuolemasta ja kuunari Annan tuhoutumisesta myrskyssä. *Esko Waldemar Laine* oli äitini nuorin veli, vain 17 vuotias. Sisaruksia oli kaikkiaan 9. Asuttiin omakotitaloa Turun Itäharjulla, Tarkk` ampujankatu 21:ssä.

Eskon mieli paloi merille. Isä *Frans Wilhelm Laine* oli myös nuorena ollut merillä, joten hän tunsu laivat ja merielämän. Ville, joksi häntä kutsuttiin, kielsi poikaansa merille lähtemästä, koska piti Annaa huonokuntoisena laivana, ja liian vanhana, myöntyi sitten kuitenkin myöhemmin antamaan suostumuksensa.

Eskon paras kaveri *Eino Anselm Palmros* oli jo ensimmäisen merimatkinsa tehnyt. Hän puhui Eskon mukaan tälle kohtalokkaalle matkalle, jolla he molemmat, sekä aluksen koko muu miehistö hukkui.

Suvullamme on ollut vain rajoitetut tiedot tapahtuneesta onnettomuudesta, ja siksi aloin v:n 1999 lopulla näillä alkutiedoilla selvittää haveria, ja tämä kertomus on selvitykseni tulos.

Tarina on osa sukututkimustamme, jonka vanhempani *Sulo Wilhelm* (1909 – 79) ja *Eevi Helena* (1911 – 96) Nurmi ovat tehneet, ja joka minun on puhtaaksikirjoitettava ja täydennettävä.



Esko kotipihalla



Eevi Helena Nurmi 1911 – 1996



Esko Laine (vas.) 1907 – 1925
ja Eino Palmros 1903 – 1925

2. KOLMETOISTA ELINPÄIVÄÄ

Esko Laine päätti myöhään ja kiireellä merille lähdöstään. Annan jo lastattiin Uudenkaupungin satamassa. Lääkärintodistuksesta, joka on säilynyt Turun Maakunta- arkiston Uudenkaupungin Merimieshuoneen kokoelmassa selviää, että Esko on ollut turkulaisen merimieslääkäriin G. A. Torretin tutkittavana 17.4.1925. Todistuksen mukaan Esko on ollut terve, normaalein aisten varustettu nuori mies, jonka ruumiinrakenne oli ”tavallinen”. (liite 1)

Eskon merimiespassin hakemusta ei toistaiseksi ole löytynyt.

Milloin ja miten Esko matkusti Uuteenkaupunkiin ei ole selvillä. Linja-autokuljetus on ollut mahdollinen.

2.1. MIEHISTÖ

Merimieskatselmus pidettiin Uudessakaupungissa 24.4.1925. Uudenkaupungin Merimieshuoneen luettelon numero on 1279 (liite 2). Merimiesluettelo on voimassa Itämeren matkoilla purjehduskauden 1925. Vähimmäismiehistö on päällikön lisäksi 1 perämies ja 4 miestä:

Kesäpurjehduskaudeksi 1925 mönstrattiin (palkattiin) seuraavat henkilöt:

Johan Albert Luotonen Uudestakaupungista päälliköksi,
Ernst Nikolai Salonen Turusta perämieheksi,
Ragnar Gideon Söderlund Nauvosta matruusiksi,
Eino Anselm Palmros Liedosta alamatruusiksi,
Esko Waldemar Laine Turusta pojaksi ,
Torsten Waldemar Tamminen Uudestakaupungista pojaksi sekä
Alma Luotonen Uudestakaupungista stuertiksi.

Alma Luotonen oli kapteeni Luotonen vaimo.

2.2. ANNAN PÄÄLLIKKÖ

Merikapteeni Johan Albert Luotonen toimi aluksen päällikkönä. Hän oli myös Annan pääisäntä ostettuaan puoliosuuden laivasta vuonna 1924.

Kapteeni Luotonen oli erittäin kokenut purjealuksen päällikkö. Ensimmäisen matkansa hän teki v.1889 priki Ilmarisella, jota matkaa seurasi useita purjealuksilla tehtyjä matkoja kohteena monet satamat eri puolilla maailmaa.

Merikapteenin tutkinnon jälkeen Luotonen toimi päällikkönä mm. parkki Rauhalla, parkkilaiva Muistolla, moottorikuunari Karinilla ja kuunarilaiva Wellamolla sekä tietysti kuunari Annalla.



2.3. LASTAUS UUDENKAUPUNGIN SATAMASSA

Parrulasti Rendsburgiin odotti jo satamassa vuoden 1925 ensi avovettä. Kuunari Anna oli talvehtinut Uudessakaupungissa ja sen varustaminen kevään ensimmäistä matkaa varten oli käynnissä. Parrujen lastauksesta huolehti Annaan pestattu miehistö tilapäisahtaajien avulla. Lastia otettiin n. 9000 kuutiojalkaa (255 kuutiometriä), josta n.2/3 ruumaan ja loput kannelle. Parrut olivat piiluttuja ja niitä oli 1950 kpl.

3. KOLME ELINPÄIVÄÄ

Jäiden lähdettyä Anna lähti Uudenkaupungin satamasta kevään kolmantena aluksena 27.4.1925. Ennen Annaa lähti 18.4. parkki Elna Itzehoeen ja 22.4. m/a Cecilia myös Rendsburgiin. Annan jälkeen samana päivänä lähti vielä kuunarilaiva Vellamo Flensburgiin. Kaikki parrulastissa.(liite 3)

Lähtöpäivän sää oli purjealukselle otollinen. Maarianhaminan havaintoaseman mukaan ilman lämpötila klo 7 oli 6,8°, tuuli ENE (67°) 5 m/sek., nousi 7 m:iin klo 14 ja laski klo 21 NNE (22°) 3 m/sek. Tuuliolosuhteet olivat lähtiessä erinomaiset.

3.1. EDELLINEN PURJEHDUSKAUSI, KESÄ 1924

Merikapteeni J. A. Luotonen oli ostanut Annan puoliosuuden laivuri Hj. Laaksoselta 2.5.1924 25.000 markalla.

Kesän 1924 purjehduksiin kapteeni Luotonen pestasi miehistöönsä mm 18-vuotiaan poikansa Aksel Luotosen laivapojaksi 225 mk:n kuukausipalkalla. Muita miehistön jäseniä olivat mm perämies Yrjö Nylander ja kokki O. Roinila.

Purjehduskauden aikana Anna vei kolme lastia puutavaraa Suomesta Odenseen ja Aalborgiin Tanskaan, paluu kotimaahan tapahtui kulloinkin painolastissa.

Miehistö ulosmaksettiin Uudessakaupungissa 25.11.1924, jonne myös laiva jäi talvehtimaan.

Kausi oli ollut menestyksenkäs, ansaitut bruttorahdit olivat olleet 69500 mk. (liite 5). Aluksen myyntiarvoksi v:n 1924 lopussa oli arvioitu 40000 mk



Annan miehistöä vieraineen vuoden 1924 purjehduskaudella.

3.2. ANNAN HISTORIA

Raakapurjekuunari Anna, ex råsegelkonerten Caleb 1876–1925

Calebin rakennusvuodeksi on useissa teoksissa mainittu v. 1883. Tutustuessani Riksarkivetissa Tukholmassa Calebin rekisteröimisasiakirjoihin paljastui, että Caleb tosiasiallisesti on ensi kerran rekisteröity 19.3.1877 Kalmarin raatihuoneessa. Väärä rakennusvuosi johtunee siitä, että laivanisännistö on päättänyt muuttaa Calebin rekisteröintiä. Näin tapahtui myös 1893. Muutosten syitä voi olla esimerkiksi laissa tai viranomaisten määräyksissä tapahtuneet uudistukset.

Merikapteeni Nils Månsson Kivikistä, Albon kihlakunnasta Kristianstadin läänistä on merkitty päävarustajaksi. Hänen lisäksi osaomistajiksi on merkitty parikymmentä nimeltä mainittua henkilöä. Ensimmäiseksi päälliköksi on asiakirjaan merkitty ” tutkintoa suorittamaton laivuri ” Per Persson myöskin Kivikistä. Calebin ensimmäinen kotipaikka oli Kivik.

Calebin rakennuspaikka oli Ohlssonin telakka Timmernabbenissa Ålemin pitäjässä, joka sijaitsee rannikolla n. 50 km Oskarshammista etelään. Laivanrakennusmestari Carl Nilsson (1838- 1914) oli vastuullinen rakentaja. Todistus (bilbref) siitä, että aluksen rakentajalla ei ollut saatavia rakennuttajalta on annettu Kalmarin maistraatille 30.12.1876.

Samassa Riksarkivetin asiakirjanipussa on myös Calebin ensimmäinen mittakirja. Sen mukaan Caleb oli rakennettu tasasaumaiseksi tammesta ja hongasta. Kansia oli yksi ja sisälaudoitus (garneeraus) oli täydellinen. Mastoja oli kaksi, takiloitu kuunariksi. Aluksen pituus oli 92,55 jalkaa, leveys 21,70 jalkaa ja syväys 10,15 jalkaa. Vetoisuus oli 132.23 rek. tonnia. Mittauksen suoritti Kalmarin tullikamari 28.10.1876 (Liite 6)

Calebin varusteisiin ei kuulunut konevoimaa, ja ilman konetta alus purjehti loppuun asti.

3.2.1. TIMMERNABBEN

Timmernabben, pikku yhdyskunta Ruotsin Smålandissa, kehittyi 1800- luvun jälkipuoliskolla merkittäväksi laivanrakennuspaikkakunnaksi, ja siitä tuli samalla kotisatama suurelle määrälle purjealuksia. Nopea kehitys, jota vahvisti merkittävä puutavaran vienti, samoin kuin fajanssitehtaan tulo paikkakunnalle löi leimansa ihmisiin, jotka asuivat ja työskentelivät siellä. Useimmat heistä olivat suoraan tai epäsuorasti riippuvaisia tuloista, joita nämä elinkeinot antoivat. (Liite 7, valokuvia Annan/Calebin rakennuspaikalta)

Timmernabbenin alueen metsistä saatiin tervettä honkaa ja kovaa tammaa, joista alukset rakennettiin. Rakennuspaikalla oli kaikki tarvittavat toiminnot: saha, paja, pasutushuone sekä varsinainen ”slipi”, mereen päättyvä rakennusalusta, jonka päälle alus veistäjensä käsissä vähitellen kohosi, keula merelle päin.

Myös korjausrakentamista Timmernabbenissa harrastettiin. Jonkin matkaa rannasta entisen telakan kohdalla on luoto, jossa mm rivettiin (tilkittiin) puualusten pohja.

Riveäminen tapahtui siten, että alus ajettiin luodon rantaan kylki rantaa vasten. Maston huippuun kiinnitettiin vaijeri tai köysi. Luodon toisella rannalla olevalla vinsillä sitten vedettiin mastosta laiva kyljelleen, jolloin miehet pääsivät tilkitsemään lankkujen raot tappuralla tai hampulla. Laiva käännettiin ja sama toistui toisella kyljellä. Näin vältettiin aluksen telakointi.

Laivanrakennustoiminta Timmernabbenissa päättyi viime vuosisadan ensimmäisellä neljänneksellä.

3.2.2. LAVANSAARI

Huhtikuun 7. päivänä 1913 brantevikiläinen laivanisännistö (14 nimeä) myi Calebin ”ulkomaan alamaiselle” (utländsk undersäte). (Liite 8)

Ostaja oli Suomen Lavansaaresta kotoisin oleva talollinen Tuomas Mulli. Suomalaisessa laivarekisterissä oli laivan nimenä edelleen Caleb ja sen signaalikirjaimet olivat S. F. N. T. Takilointi oli edelleen kuunarin, ja vetomäärät rek.tonneissa olivat brutto 136.20, netto 115.88. Tunnusmitat metreissä pituus 29.80, leveys 7.14 ja syväys 2.86. Rekisterinumero oli 1756.(Liite 9)

Lavansaarelaisten mahdollisuudet ansaita leipäänsä maanviljelyksellä olivat rajoitetut. Kalastus ja hylkeenpyynti olivat pääelinkeinot. Rahtia kuljetettiin ahkerasti ja sitä varten saarella oli runsas aluskanta. Kalaa myytiin ja kuljetettiin Kotkaan, Viipuriin, Pietariin, Inkerinmaalle ja Viroon. Pietariin vietiin runsaasti mm katukiviä, joita nostettiin pohjasta Lavansaaren rannoilta.

Rahtitilannetta paransi varmaankin Romanov-suvun 300-vuotisjuhlat, joita vietettiin Pietarissa Calebin ostovuonna. Kuljetuskysyntää nosti reippaasti Pietarin merilinnoituksen rakentaminen, ja tietysti elokuussa 1914 syttynyt maailmansota.

Suomen kieltolaki 1917–32 ja sitä seurannut pirtun salakuljetusbuumi tarjosi Calebin kokoisille aluksille työtä. Rannan tuomiokunnan tuomioasiakirjojen puuttuminen tältä ajalta ei mahdollista sen huhun tarkistamista, että Caleb omistajineen olisi tälläkin sektorilla ollut toimielias.

3.2.3. KOIVISTON AIKA

August Seppinen Koiviston Saarenpäästä osti Calebin 24.3.1920. Toiseksi omistajaksi on merkitty talollinen Fredrik Kujala puoliosuudella. Muita tämän kauden omistajia olivat mm. laivuri Voldemar Pulli, kauppias Gabriel Lenkkeri ja maanviljelijä Matti Kukko. (Liite 9)

3.2.4. TULO UUTEENKAUPUNKIIN

Seuraava aluskauppa toi Calebin idästä länteen. Laivuri Hjalmar Laaksonen Uudestakaupungista osti sen 10.7.1923. Nyt Calebin nimi oli jo vaihdettu Annaksi (Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös 3.5.1922) (Liite 9). Siirrettäessä Uudenkaupungin laivarekisteriin Viipurin rekisteristä Anna sai rekisterinumeron 314.

Hjalmar Laaksonen myi 2.5.1924 puolet Annasta merikapteeni J.A. Luotoselle. Luotonen tuli samalla Annan pääisännäksi (Liite 10). Luotonen asui perheineen Uudessakaupungissa Länsilinja 8:ssa. Laaksonen kuoli hukkumalla 13.1.1925 merellä Uudenkaupungin edustalla.

4. MYRSKY JA TUHO

Annan purjehdus oli sujunut Uudestakaupungista lähdön jälkeen kiitettävällä tavalla, olihan matkaa tehty n. 300 mpk. Keskinopeudeksi tulee n. 6 solmua.

Huhtikuun 1925 lopun myrskyksi nousseet tuulet muodostuivat Annan kohtaloksi. Laiva kaatui eikä ketään jäänyt kertomaan mitä oli tapahtunut. Koko miehistö hukkui.

Usein toistettu hokema on, että maalla ollaan viisaita, kun merellä sattuu vahinko. Tällaisia "viisauksia" pyrin nyt muutamia luettelemaan.

- Anna oli kaatuessaan 48 v. vanha. Korkea ikä puiselle purjealukselle.
- Matka oli purjehduskauden ensimmäinen. Aluksen kyljet olivat ravistuneet.
- Myös pohjassa oli rakoja, joten vuodot olivat toden näköisiä.
- Vuotojen takia oli jouduttu pumppaamaan lähes keskeytymättä. Käsivoimin, konetta ei ollut!
- Miehistöä oli 7, joista yksi nainen.
- Miehistön keski-ikä oli noin 30 vuotta.
- Miehistöstä Laine 17 v. ja Tamminen 15 v. olivat ensimmäisellä matkallaan ja täysin vailla merikokemusta.
- Alma Luotonen oli tuhon hetkellä ollut lämpimästi puettuna ulkovaatteisiin, jopa kalossit jalassa. Ruumis oli vuoteellaan löytöhetkellä. Tarkoittaako tämä sitä, että Annalla oltiin valmiustilassa, mutta kaatuminen tapahtui yöllä ja yllättäen?
- Anna oli ruuma- ja kansilastissa. Se siis makasi melko syvällä. Jos tyhjennyspumppujen teho ei riittänyt, vesi ruumassa nousi nousemistaan. Ruumavesi nosti ruumalastia kellumaan huonontaen aluksen vakavuutta. Ruumaveden loiskunta huononsi myös vakavuutta.
- Kalmarin havaintoaseman sääraportti kertoo alueella 29. huhtikuuta sataneen lunta 30mm. Kansilastiin takertunut märkä lumi huononsi lisää aluksen vakavuutta.

TUULITIEDOT (BEAUF.) KALMARIN SÄÄHAVAINTOASEMALLA (56° 40'N 16° 22'E)

	8.00	14.00	21.00
27.4.1925	ENE (67°) 7	ENE (67°) 6	NE (45°) 4
28.4.1925	NE (45°) 2	ESE (135°) 3	ESE (135°) 1
29.4.1925	ENE (67°) 7	NNE (22°) 9	N(0°) 5
30.4.1925	WNW (292°) 3	W (270°) 4	WNW (292°) 3
1.5.1925	SW (225°) 2	S (180°) 3	E (90°) 3

Hylyn rungossa ei Oskarshamnissa suoritetussa tarkastuksessa havaittu pohjakosketuksen jälkiä tai merkkejä törmäyksestä. Mastojen katkeaminen ja partaiden rikkoutuminen voidaan selittää mereen huuhtoutuneen kansilastin aiheuttamaksi.

29.4. illalla yhdeksän aikaan on raportoitu 22 m/sek.. Myrskyn raja on 21 m/sek. Tuuli tuli suunnasta 22 astetta, siis Annan vasemmalta puolelta perästä. Yöllä Kalmarin havaintoasema ei raportoinut, mutta myrsky jatkui. Toden näköisesti Anna kaatui tämän myrskyn kourissa. Kaatumispaikka lienee ollut merellä jossakin Öölannin ja Gotlannin välissä.

4.1. PELASTUSTOIMET

Vapunpäivän aamuna 1925 klo 4.20 GMT ohitti englantilainen höyrylaiva Tricentrol paikassa Lat 57 astetta 5 minuuttia, Long 17 astetta 24 minuuttia kaatuneen puulaivan, jonka köli oli ylöspäin, ja joka muodosti merenkululle vaarallisen esteen. Miehistöstä ei tehty havaintoja.

Tricentrol sähkötti asiasta Visbyn luotsiasemalle, joka samana aamuna klo 10.30 ilmoitti sähköitse asiasta Kuninkaallisen Luotsihallinnon luotsikapteenille (Liite 11). Luotsikapteeni käynnisti etsinnät. Pelastustehtävän vastaanotti pelastushöyrylaiva Neptun, joka silloin oli Burgsvikissa Gotlannissa. (Liite 12)

Neptun tavoitti hylyn 1.5.1925 klo 16.00 12 etäisyysminuuttia (12 mpk) itään Högbyn majakasta. Neptun otti hylyn hinaukseen ja veti sen Oskarshamniin, jossa sukeltaja 4.5.1925 alustavasti tarkasti hylyn.

Todettiin, että aluksen molemmat mastot olivat poikki, lastina parruja, ja että aluksen nimi oli Anna, kotipaikka Uusikaupunki. Miehistöstä ei nytkään saatu havaintoja.

Uudenkaupungin satamakapteeni Frans Söderlund sai 7.5.1925 sähkeen Oskarshamnista Lagerström & Co:lta, jossa ilmoitettiin Annan kohtalosta. Samalla kysyttiin Annan ja lastin vakuutusyhtiötä. Lasti oli vakuutettu Samossa Turussa, mutta alus oli vakuuttamaton.

Aluksen vakuuttamattomuus varmaankin aiheutti sen viiveen, joka Uudessakaupungissa herätti huolestumista. Oskarshamnissa Annan kääntämiseen kölilleen ei haluttu ryhtyä, koska maksaja, vakuutusyhtiö, puuttui, aluksen pääisäntä kadonnut ja hylyn arvo mitätön.

Syntyneitä epävarmaa tilannetta kuvaa Neptun-yhtiön laatima pelastusselvitys, jota säilytetään Tukholman Brommassa Föreningen Stockholms Företagsmännens arkistossa.

Selvityksen mukaan pelastushöyrylaiva Neptun lähti 1.5.1925 Burgsvikista, saapui samana päivänä paikkaan 15 min.S.O. ¼ itään Högbyn majakasta, saapui samana päivänä Grimskallenin redille (Oskarshamn), lähti 2.5.1925 rediltä Oskarshamnin satamaan, lähti 4.5.1925 Oskarshamnista redille ja samana päivänä rediltä Oskarshamniin. Nurinkääntynyt Anna seurasi koko ajan mukana hinauksessa!

Pelastuspalkkiota Neptun-yhtiö sai 700 kr, sen maksoi Erik Brodin. Pelastusaluksen tätä aikaa koskeva lokikirja ei ole säilynyt.

4.2. MITÄ SUOMESSA TIEDETTIIN ANNAN HAVERISTA

Eri sanomalehdet kirjoittivat melko yksityiskohtaisesti onnettomuudesta. Miehistöluettelo julkaistiin useassa lehdessä ja arveluja miehistön kohtalosta esitettiin. Arveltiin mm. että jokin ohiajava alus olisi pelastanut miehistön ja kuljettanut sen ulkomaan satamaan.

Annan hylky makasi Oskarshamnin satamassa noin puolitoista kuukautta köli ylöspäin vailla tarkempaa tutkimusta.

Onneksi uusikaupunkilainen sanomalehdentoimittaja Hj. Räisänen puuttui 18.6.1925 asiaan. Hän kirjoitti kirjeen pääministeri Antti Tulenheimolle (Liite 13). Kirjeessään Räisänen paheksui sitä hidasta tapaa, jolla viranomaiset olivat asiaa hoitaneet.

Päätellen Tukholman lähetystön kirjeestä Ulkoasiainministeriölle 25.6.1925 lähetystö terävöitti toimiaan Annan suhteen. Kirjeen sävy on hieman puolustelevalta (Liite 14). Oliko lähetystö saanut nuhteita hallitukseltaan?

4.3. HYLYN KÄÄNTÄMINEN JA JÄRKYTTÄVÄ LÖYTÖ

Varhain aamulla 15.6.1925 pelastusalukset Poseidon ja Neptun ryhtyivät kääntämään Annaa. Työ tuli valmiiksi klo 15, ja sen sanottiin olleen vaikean. Hylky hinattiin Oskarshamnin satamaan ja kiinnitettiin laituriin.

Annan kajuutassa, suullaan makaamassa oli naisen ruumis. Vainaja oli lämpimästi puettu villavaatteisiin, jalassa kengät ja kalossit (Liite 15). Ruumis oli jo osittain mädäntynyt, joten tunnistaminen oli vaikeaa. Sormukset puuttuivat eikä niitä löytynyt hytistäkään.

Saman päivän iltana tohtori Odqvist toimitti ruumiin tutkimuksen, ja totesi vainajan olevan Annan miehistöön stuertina kuuluneen Alma Luotosen.

Tähän kohtaan liittyy eräs omituinen tarina. Äitini kertoman mukaan Alma Luotosen ruumis oli löytöhetkellä puettuna yövaatteisiin, ja oli Alma juuri menossa hakemaan unohtuneita sormuksiaan, kun kuolema kohtasi.

Saman tarinan toistaa myös Kaiku Varjonen kirjassaan Meren ja Jumalan armoilla. Selvittämättä on mistä tämä juttu on peräisin. Nyt tiedämme, että huhu ei pidä paikkaansa.

4.4. ALMA LUOTOSEN HAUTAUS

Vainaja haudattiin keskiviikkona 17.6.1925 Oskarshamnin hautausmaalle kortteliin 4 hautanumero 17. (Liite 16)

Hautaustilaisuus oli arvokas ja mieleenpainuva. Ruumiinsiunauksen toimitti virkaa tekevä pappi komministeri Hedberg Pääskallavikista. Arkku oli verhottu Suomen lipulla. Vainajaa saattamassa oli satamassa olleen suomalaisen purjealus Brändön miehistö, joka laski haudalle seppeleen. Myös joukko oskarshamnilaisia oli tilaisuudessa osoittamassa kunnioitusta vainajalle. Alma Luotosen kuolinilmoitus julkaistiin myöhemmin Suomessa. (Liite 17)

4.5. HYLYN JA LASTIN KATSASTUS

Tulliviranomaisten pyynnöstä suorittivat Oskarshamnin maistraatin määräämät katsastusmiehet Uno Harberg, John A. Edvall ja Swen Wihlborg 2.7.1925 aluksen katsastuksen. Hylky oli Oskarshamnin sisäsatamassa kölillään vesilastissa. Vettä oli puoli metriä kansiluukkujen yläpuolella, mastot kantha myöten poikki ja keulaskanssi irtirepeytynyt. Aluksen kaiteet ja laidoitus olivat osittain rikkoutuneet. Irtaimisto ja kansilasti oli huuhtoutunut mereen. Ruumalasti, n. 6000 kuutiojalkaa piiluttua parrua, oli tallella ruumassa.

Hylyn ulkopohja oli tarkastettu aluksen vielä ollessa kääntyneenä köli ylöspäin. Silloin voitiin todeta kölin suuri "kissanselkä" sekä suuret ja avoimet raot pohjalautojen välissä. Tarkastajat arvioivat hyllyn arvoksi 50 kr ja maihin nostettujen varusteiden, kuten lyhdyt ja kamiina 75 kr eli yht. 125 kr.

Lastin arvoksi arvioitiin vain 500 kr, vaikka koko ruumalasti olikin tallella. Ongelmaksi muodostui se, että lastin purkaminen oli hankalaa, koska hylkyä ei saatu tiiviiksi ja kuivaksi purkauksen ajaksi. (Liite 18)

5. HE KUOLIVAT SAAPPAAT JALASSA

Toiveet siitä, että kateissa oleva miehistö olisi pelastunut, hupenivat. Kirjeillä Högbyn seurakuntaan olen pyrkinyt selvittämään onko joku miehistön jäsenistä haudattu maihin ajautuneena Högbyn seurakunnan hautausmaahan. Vastaus viipyi kunnes Högbyn srk:n kirkkoherra 23.2.2002 puhelimitse ilmoitti, että ketään Annan miehistöstä ei ole haudattuna Högbyhyn, eikä myöskään tuntemattomia vainajia niihin aikoihin ole haudattu.

Gotlannista saamani tiedot eivät myöskään tuoneet selvitystä vainajien kohtalosta. Vuorollaan kukin merimies julistettiin kuolleeksi omassa seurakunnassaan. Esko Laine julistettiin kuolleeksi Turun käräjäoikeudessa 27.11.1998.

Vakuutusyhtiö Sampo korvasi lakisääteisen työtapaturvakuutuksen perusteella hautausavustuksena kolmisen sataa markkaa kullekin korvaukseen oikeutulle omaiselle. Alma Luotosen hautauksen kustansi Suomen valtio. He kuolivat saappaat jalassa – Alma Luotonen kuoli jaloissaan nyörikengät ja kalossit.

5.1. ANNAN JA LASTIN MYÖHEMMÄT VAIHEET

Tullilaitos vaati parrulastin purkamista ja tullaamista. Tavarankuljetusvakuutuksen myöntänyt Sampo antoi luvan tullihuutokaupan pitämiseen. 24.1.2003 Riksarkivetista saamieni asiakirjakopioiden mukaan varsinaista tullihuutokauppaa ei ole pidetty, vaan hylky ja sen lasti on marraskuussa 1925 luovutettu pelastuspalkkiona Bergnings och dykningsaktiebolaget Neptunille Tukholmasta. Yritystä ei enää ole, mutta osaa sen asiakirjoista säilytetään Tukholman Brommassa Företagsminnen arkistossa.

Pengoin arkistoa kaksi päivää löytämättä tietoa hyllyn vastaanottamisesta. Selvittämättä siis jäänee Annan lopullinen kohtalo. Tullin menettely hyllyn luovuttamisessa on poikkeuksellista. Annan oikeudenomistajilta ei ole hankittu valtuutusta tällaiseen menettelyyn. Vakuutusyhtiö Sampo lupaa on saatu, mutta se koskee vain vakuutettua lastia. Neptun yhtiö väittää "energisesti" yrittäneensä saada yhteyttä Annan varustamoon, mutta turhaan. Kuitenkin yhteys Uudenkaupungin satamakapteenin kautta Laaksosen perikuntaan oli olemassa. Neptun oli jo saanut Erik Brodiniilta Annan pelastuspalkkiona 700 kr. (katso sivu 10)

5.2. ERIKOINEN YHTEENSATTUMA

Uudenkaupungin ev.lut seurakunnan kirkonkirjoista selvisi, että Luotosen perheen poika Akseli oli muuttanut Turkuun. Turun puhelinluettelosta löytyi Rusthollinkatu 2 E :ssä asuvan Akseli Luotosen puhelinnumero. Numeroon soittaessani Kerttu Luotonen vahvisti samasta henkilöstä olleen kysymyksen, mutta että Akseli Luotonen oli vähän aikaisemmin kuollut.

Kerttu Luotosen kautta pääsin yhteyteen Pekka Luotoseen, heidän poikaansa.

Helsingin Ruskeasuolla asuvan Pekan kanssa olemme tehneet hyvää yhteistyötä tämän esityksen valmistelussa. Hjalmar Laaksosen jälkeläiset ovat myös auttaneet tämän työn edistymisessä.

Jaa että mikä tässä oli erikoista? Se, että minun vanhempani asuivat n. 30 vuotta Luotosten naapurissa Rusthollinkatu 4 K:ssa, vain kivenheiton päässä, tietämättä toisistaan sitä, että olivat Annan uhrien lähiomaisia.

Lähde kirjallisuutta;

HAMARI, KORHONEN, MIETTINEN JA TALVE 1996 *Suomenlahden ulkosaaret*, SKS ISBN 951-717-879-4
JUSSILA, NIILLO 1984 *Merenkulkijoita ja laivanvarustajia Uudestakaupungista* Uusikaupunki ISBN 951-99551-4-3
JUSSILA, NIILLO 1981 *Merenkyltätäjät Uudestakaupungista*, Uusikaupunki ISBN 951-99317-4-0
PAASIO, VEIKKO *Uudenkaupungin historia 3-5*
TAMMINEN, KEIJO 1996 *Uudenkaupungin pualest*, Uudenkaupungin kirjapaino ISBN 951-97584-0-2
VAALIMO JA HANNULA 1947 *Lavansaari*, Lavansaaren historiatoimikunta
VARJONEN, KAIKU 1976 *Meren ja Jumalan armoilla, Uudenkaupungin viimeiset purjelaivat 1914-1942*, Uudenkaupungin kirjapaino
ÅHLUND, BERNT 1980 *Timmernabben Skutor och skeppsbyggeri under 100 år*, Frank Stenvalls Förlag, Malmö, ISBN 91-7266-048-1

Arkistoja:

Atlantica Moderna försäkringar, Göteborg, Ruotsi
Branteviks Maritima Museum, Brantevik, Ruotsi
Föreningen Stockholms Företagsminnen, Bromma, Ruotsi
Helsingin Yliopiston kirjasto
Högby församling, Öland, Ruotsi
Ilmatieteen laitos
Kansallisarkisto
Kerttu Luotosen ja Pekka Luotosen kotiarkistot
Landsarkivet, Vadstena
Lasse Nurmen kotiarkisto
Luovutettujen seurakuntien arkisto, Mikkeli
Maija ja Leo Niemisen kotiarkisto
Merenkulkulaitos
Merimuseo
Oskarshamns Sjöfartsförening, Oskarshamn, Ruotsi
Oskarshamns Sjöfartsmuseum, Oskarshamn, Ruotsi
Oskarshamns Tidnings arkiv, Oskarshamn, Ruotsi
Oskarshamns Tingsrätt, Oskarshamn, Ruotsi
Riksarkivet, Stockholm, Ruotsi
Sjöhistoriska museets arkiv, Stockholm, Ruotsi
Sjöfartsverket, Norrköping, Ruotsi
Suomen Suurlähetystö, Tukholma
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Norrköping, Ruotsi
Turun ev.lut. seurakunnat
Turun käräjäoikeus
Turun Maakunta-arkisto
Ulkoasiainministeriö
Uudenkaupungin ev.lut. seurakunnat
Uudenkaupungin kaupunginarkisto
Uudenkaupungin Merihistoriallinen yhdistys
Vakuutusosakeyhtiö Sampo, Turku
Ålems Hembygdsförening, Timmernabben, Ruotsi

Lasse Nurmi

🕒 **Professorintie 2 B 29, 00330**
Helsinki
📞 **0400-410 356**
🕒 **Lasse.Nurmi@mobiili.fi**

Kiittäen.

Uudelleen koonnut Jari Saarinen