

Marianne Orjala

MERIROOSVOJA, KAPINOINTIA VAI HÄMÄRÄÄ PELIÄ?

Brigantiini Mary Celesten arvoitus

Merenkulun koulutusohjelma

Merenkulku Rauma

2008



MERIROSVUJA, KAPINOINTIA VAI HÄMÄRÄÄ PELIÄ?
BRIGANTIINI MARY CELESTEN ARVOITUS

Orjala, Marianne Kristiina
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulku Rauma
Merikapteenin koulutusohjelma
Joulukuu 2008
Ohjaaja: merikapteeni Jarmo Teränen
UDK-luokka: 656.61 (091)
Avainsanat: merenkulku; historia, purjelaivat; miehistö

Tämä opinnäytetyö on laaja-alainen katsaus brigantiini Mary Celesten kiehtovaan arvoitukseen. Brigantiini oli amerikkalainen purjelaiva, jonka miehistö katosi salaperäisesti Atlantilla marraskuussa vuonna 1872. Aluksen oli määrä purjehtia New Yorkista Genovaan mukanaan kahdeksanhenkinen miehistö ja kaksi matkustajaa. Laiva löydettiin ajalehtimasta hyvässä kunnossa läheltä Azoreita vailla ristin sielua. Pian sen jälkeen käynnistyivät tutkimukset ympäri maailmaa. Miksi moitteettomassa kunnossa ollut alus jätettiin? Mitä miehistölle tapahtui? Yli vuosisadan kestäneiden tutkimusten jälkeen aluksen ja sen miehistön kohtalo ovat edelleen kysymysmerkki.

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia, mitä Mary Celestellä saattoi todellisuudessa tapahtua ja miksi sen miehistö jätti aluksen. Työssä esitellään ja analysoidaan yleisimpiä teorioita miehistön katoamisesta. Työ tarjoaa myös uuden näkökulman, joka perustuu tosiasioihin ja aikaisempiin kansainvälisiin tutkimuksiin.

Työn lähdemateriaali koostuu pääosin merihistoriallisesta kirjallisuudesta. Suomessa ei ole käytännössä katsoen julkaistu mitään Mary Celesteä koskevaa aineistoa, joten työ perustuu ulkomaiseen kirjallisuuteen ja aikaisempaan tutkimustyöhön.

PIRACY, MUTINY OR FRAUD? THE MYSTERY OF THE BRIGANTINE
MARY CELESTE

Orjala, Marianne Kristiina
Satakunta University of Applied Sciences
School of Maritime Management Rauma
Degree Program for Maritime Studies
Master Mariner's Degree
December 2008
Tutor: Captain Jarmo Teränen
UDC: 656.61 (091)
Keywords: seafaring; history, sailing ships; crew

This thesis is an overview of the mystery of Mary Celeste. She was an American brigantine whose crew disappeared in the Atlantic Ocean in November 1872. The ship was bound from New York to Genoa. She had a crew of eight persons and two passengers including the captain's wife and daughter. The vessel was found drifting without a soul onboard in good shape close to the Azores. Soon after the ship's crew had disappeared the investigations started all around the world. Why had the crew abandoned the ship in such a good condition? What had happened to the crew? Until this day those questions have remained unanswered.

The purpose of this thesis was to study what could really have happened on Mary Celeste and why the crew had left the vessel. This thesis states the facts about the brigantine and analyses critically different central theories concerning the crew's fate. Furthermore, the thesis gives a new perspective for the Mary Celeste's fascinating story.

The material for this study mainly consists of maritime literature. No other studies have been made on Mary Celeste in Finland so the data for this study were collected from existing foreign historical literature and studies.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO.....	6
2 AMAZONISTA MARY CELESTEKSI.....	8
2.1 Spencer's Islandin ylpeydenaihe	8
2.2 Nimi vaihtuu – epäonni ei	10
3 KAPTEENI BRIGGSIN VIIMEINEN MATKA	11
3.1 New Yorkista Genovaan	11
3.2 Miehistö ja matkustajat	13
3.3 Laiva on lastattu tynnyreillä	14
3.4 Tuuliajolla.....	16
4 AAVELAIVA SAA TUULTA PURJEISIIN	18
4.1 Dei Gratia	18
4.2 Brigantiinin kunto löytöhetkellä	18
4.3 Oikeudenkäynti.....	20
4.4 Mysteeri on syntynyt.....	23
5 YLEISIMPIÄ MIEHISTÖN KATOAMISTEORIOITA	25
5.1 Mellakointia ja petoksia	25
5.2 Luonnonvoimat näyttävät mahtinsa	27
5.3 Ergotismista psyykkisiin ongelmiin.....	29
5.4 Uppoava laiva jätetään	31
5.5 Alkoholi houkutteli merimiehiä puoleensa vai päinvastoin?	31
6 ARVOITUS RATKEAA?.....	33
6.1 Tärkeitä johtolankoja	33
6.2 Etanolin ominaisuudet ja varastointi.....	34
6.3 San Demetrian tapaus	36
6.4 Tulenarka tunnelma.....	38
6.5 Matkalla viimeiseen lepopaikkaan.....	41
7 YHTEENVETO	42
LÄHTEET.....	43
LIITE 1 Kopio Mary Celesten epävirallisesta lokikirjasta	46
LIITE 2 Kuva Mary Celesten yläkannesta.....	47
LIITE 3 Kuva Mary Celesten purjeista.....	48
LIITE 4 Kartta Dei Gratian ja Mary Celesten reiteistä.....	49

LIITE 5 Azorien kartta	50
------------------------------	----

1 JOHDANTO

*” Jokaisen pimeän myrsky-yön jälkeen
tulee joskus kirkas päivä,
ja yksinäisyys unohtuu pois.
Eikä rannalle jäänyt näe,
pääsikä laiva perille asti.
Tulee pitkä yksinäisten aaltojen yö.”*

(Tikkanen 1994)

Tämä yö on kestänyt jo yli 136 vuotta. Amerikkalaisen purjealuksen Mary Celesten miehistö katosi salaperäisesti keskellä Atlanttia vuonna 1872. Genovaan matkalla ollut laiva löydettiin ajelehtimasta hyvässä kunnossa läheltä Azoreita, mutta koko miehistö matkustajineen näytti hävinneen kuin tuhka tuuleen. Surullisesta tragediasta muodostui nopeasti suurta yleisöä viihdyttänyt tarunhohtoinen legenda, kun taas laivalla purjehtineiden omaisille siitä jäi vain elinikäinen tuska. Miehistön kohtalo ei ole vielääkään jättänyt ihmisiä rauhaan.

Merihistorialliset tapaukset ja selvittämättömät mysteerit ovat aina olleet lähellä sydäntäni. Mary Celesten tarina poikkeaa muista merihistoriallisista legendoista inhimillisyydellään ja sillä, että se perustuu tositapahtumiin. Vuosien saatossa se on kuitenkin kerännyt ympärilleen runsaasti syvälle juurtuneita paikkansapitämättömiä uskomuksia. Mary Celeste otetaan usein esiin Lentävästä hollantilaisesta sekä muista kiehtovista merimiestarinoista puhuttaessa. Monille Mary Celeste tarkoittaa kirottua aavelaivaa, johon liittyy yliluonnollisia ilmiöitä.

Välillä jännityshakuiset ihmiset tuntuvat unohtaneen täysin, että kyseessä oli aivan tavallinen laiva rutinoituneine merikarhuineen. Tämän vuoksi halusin selvittää, mitä aluksella todellisuudessa saattoi tapahtua ja miksi sen miehistö katosi niin salaperäisesti. Kuten monet merellä tapahtuneet onnettomuudet osoittavat, meri pitää usein salaisuutensa. Meri tuntuu nielaiseen myös marraskuussa 1872 Mary Celestellä tapahtuneet asiat, muttei onneksi aivan kokonaan.

Mary Celesten tapausta on spekuloitu ja tutkittu ahkerasti Euroopassa ja ympäri maailmaa aina 1800-luvun loppupuolelta tähän päivään saakka. Laivan miehistön katoamiselle ei luultavasti koskaan voida esittää täysin tyhjentävää selitystä, sillä tapahtumalla ei ollut tiettävästi silminnäkijöitä, ja siihen liittyy edelleen monia kysymysmerkkejä. Suomessa ei ole julkaistu käytännöllisesti katsoen mitään Mary Celesteen liittyvää kirjallisuutta, joten ehkäpä aika on kypsä myös suomalaiselle näkemykselle tapahtumien mahdollisesta kulusta.

2 AMAZONISTA MARY CELESTEKSI

2.1 Spencer's Islandin ylpeydenaihe

Brigantiini Mary Celesten tarina alkoi vuonna 1868. Sitä ennen se kynti meriä seitsemän vuotta Amazon-nimisenä. Alus rakennettiin Kanadan Nova Scotiassa, Spencer's Islandilla. Se oli ensimmäinen koskaan Spencer's Islandilla valmistettu purjelaiva ja samalla koko saaren silmäterä. Joshua Dewis, novascotialaisen maanviljelijän poika, perusti laivanrakennustelakan Spencer's Islandille sukulaistensa ja tuttaviensa avulla. Dewis aloitti saarella tuolloin huomiota ja ihailua herättäneen laivanrakennusbisneksen, joka poiki myöhemmin vielä 27 alusta. Amazon jäi kuitenkin hänen viimeiseksi rakentamukseen purjealukseksi. Dewisin lisäksi Amazon oli valmistuttuaan kahdeksan muun henkilön omistuksessa (Begg 2006, 13–16).



Kuva 1. Esimerkki brigantiinista.

Amazonin ensimmäisissä rekisteröintitiedoissa aluksen kerrotaan olevan puurunkoinen brigantiini (Fay 1988, 192–193). Brigantiinilla tarkoitetaan purjealusta, jossa on kaksi mastoa (Landström 1961, 206–207). Keulamastossa käytetään raakapurjeita ja taaemmassa mastossa pitkittäispurjeita. Vain etummaisessa mastossa on siis raakapurjetakila, jonka erottaa poikittain olevista raakapuista (Dudszus & Henriot 1986, 59–60). Amazonin pituus oli 30,3 metriä ja

leveys 7,7 metriä. Syvyyttä aluksella oli 3,6 metriä. Sen bruttovetoisuus eli aluksen koko tilavuus oli 198,42 tonnia.

Amazonin neitsytmatka koitti pian sen rekisteröinnin jälkeen. Spencer's Islandilta sen oli määrä purjehtia Minas Basiniin, Windsoriin. Sieltä oli puolestaan tarkoitus suunnata New Yorkiin. Heti matkan alettua laivan kapteeni ja samanaikaisesti yhteisomistaja Robert McLellan sairastui. Hänet vietiin takaisin Spencer's Islandille, missä hän kuoli vain pari päivää myöhemmin 19. kesäkuuta 1861. Dewisin pojan Robert Dewisin mukaan alus joutui korjattavaksi jo ensimmäisellä matkallaan törmättyään Mainen Eastportin ulkopuolella kalastajien rakentamaan patoon.

Epäonnisen alun jälkeen päällikkönä toimi kaksi vuotta John Nutting Parker. Hänen seilatessaan Amazonilla alus teki omistajien iloksi voittoa ja valtamerimatkat sujuivat ongelmitta lukuun ottamatta onnettomuutta Englannin kanaalissa. Tuolloin Amazon törmäsi purjelaivaan kanaalin kapeimmassa kohdassa Doverinsalmessa, minkä seurauksena laiva upposi. Amazonin miehistö pelasti uppoavan aluksen miehistön ja purjehti Doveriin, jossa kovia kolhuja kokenut brigantiini joutui jälleen jäämään satamaan korjattavaksi.

Vuoden 1863 loppupuolella Amazonin ohjaksiin tarttui William Thompson. Pari ensimmäistä vuotta kului sujuvasti, kunnes lopulta omistajat halusivat vaihtaa kapteenia. Suunnitelmissa oli lähettää uusi kapteeni Halifaxiin, jossa alus makasi tuolloin. Thompson ehti kuitenkin tässä välissä Amazonilla merelle, ja alus ajoi karille Cow Bayssa marraskuussa 1867. Laiva sai pahoja vaurioita, ja pian onnettomuuden jälkeen Dewis myi sen Cape Breton Islandiin.

Amazonin omistussuhteet, reitit ja lastit muuttuivat tiuhaan vuosien myötä. Alukseen tehtiin uusia korjauksia, jotta se olisi houkutelut taas uusia ostajia. Merkittävimmän työn teki amerikkalainen Richard W. Haines, joka osti laivan 1750 dollarilla. Hän uusi aluksen koko pohjan ja takilan kaikkine varusteineen. Korjauskustannuksiksi arvioitiin 8825,03 dollaria (Begg 2006, 20–21). Joulukuun 31. päivänä 1868 Amazon siirrettiin Amerikan rekisteriin ja aluksen nimi päätettiin vaihtaa.

2.2 Nimi vaihtuu – epäonni ei

Haines antoi lähes uudenkarhealle alukselleen nimeksi Mary Celeste. Celeste on ranskan kieltä ja tarkoittaa taivaallista. Taivaallisen Maryn kiehtova lipuminen historian kirjoihin alkoi, kun merikapteeni Benjamin Spooner Briggs osti kolmasosan Mary Celestestä. Se oli myös hänen seuraava työpaikkansa. Alus oli paljon pienempi kuin mihin kokenut Briggs oli tottunut uransa aikana. Pienellä brigantiinilla oli kuitenkin helpompi työskennellä. Briggsin vaimon ja lapsen oli myös mahdollista matkustaa mukana, kun alukseen rakennettiin tilavampi hytti alun perin laivanvarustaja Winchesterin perhettä varten.



Kuva 2. Benjamin S. Briggs.

Valtaosan aluksesta omisti merkittävän newyorkilaisen laivanvarustamon omistaja James H. Winchester. Sylvester Goodwinillä ja Daniel T. Samsonilla oli myös pienet osuudet Mary Celestestä (Begg 2006, 22). Briggsin ostettua osuutensa aloitettiin laajat korjaustyöt. Mary Celesteen rakennettiin ylimääräinen kansi ja suuremmat hyttitilat. Alukseen asennettiin paljon uusia lankkuja, varalaitaa nostettiin ja lisäksi keulaa sekä perää paranneltiin. Aluksen uudet mitat olivat 31,4 metriä, 7,8 metriä ja 4,9 metriä. Vetoisuudeltaan se oli 282,28 rekisteritonnia.

Mary Celeste odotti lokakuun lopussa 1872 New Yorkin satamassa uutta kapteeniaan ja suotuisampaa tulevaisuutta. Tulevan matkan jälkeen se seilaisi maailman meriä vielä yli kaksitoista vuotta vaatien lopulta viimeisenkin kapteeninsa hengen.

3 KAPTEENI BRIGGSIN VIIMEINEN MATKA

3.1 New Yorkista Genovaan

Lokakuun 19. päivänä 1872 kapteeni ja Mary Celesten uusi osaomistaja Benjamin Spooner Briggs lähti kotoaan Marionista, Massachusettsista New Yorkiin valvomaan aluksensa lastausta ja hoitamaan sen asioita. Hän toimi ensimmäistä kertaa Mary Celesten päällikkönä. Kun laiva oli lastattu ja valmis lähtemään viikkoa myöhemmin, hänen vaimonsa Sarah ja 2-vuotias tyttärensä Sophia matkustivat perässä. Briggsin vaimo oli ennenkin ollut miehensä mukana valtamerimatkoilla ja tiesi, että merellä aika saattoi käydä kovin pitkäksi. Hän ottikin mukaansa pienen pianon, ompelukoneen, lastenleluja, valokuvia ja muita tavaroita. Perheen toinen lapsi Arthur Stanley joutui jäämään kotiinsa, sillä 7-vuotiaalla pojalla oli vasta alkanut koulu.



Kuva 3. Kapteenin vaimo Sarah Briggs.

Alkoholitynnyreiden lastaus sujui hyvin, ja kapteeni kuvaili äidilleen kirjoittamassa kirjeessään aluksen olevan ”in beautiful trim” eli suorastaan hienossa kunnossa. Laivan lähtöä edeltäneestä kirjeenvaihdosta ilmenee myös se, että kapteeni oli hyvin tyytyväinen miehistöönsä ja sen rivakkaan työskentelyyn.

Päällikön lisäksi miehistöön kuului seitsemän jäsentä: kaksi perämiestä, kokki ja neljä kansimiestä. Briggsin iloksi ensimmäinen perämies oli hänelle entuudestaan tuttu ja luotettava työkaveri.



Kuva 4. Briggsien tytär Sophia.

Ennen Genovaan lähtöä laiva oli vakuutettu seuraavilla amerikkalaisilla vakuutusyhtiöillä: Maine Lloyds, Orient Mutual Insurance Company, Mercantile Mutual Insurance Company ja New England Mutual Insurance Company. Kaskovakuutetun omaisuuden arvoksi tuli 14000 dollaria. Lastin arvo oli 36943 dollaria, ja lasti oli puolestaan vakuutettu Euroopassa.

Mary Celesten lastaaminen saatiin päätökseen jo pari päivää ennen kuin se lähti satamapaikastaan Pier 50 East Riveristä marraskuun 5. päivänä. Se joutui heti matkan alettua ankkuroimaan lähelle satamaa kovan vastatuulen ja huonon sään vuoksi. Marraskuun 7. päivänä laiva nosti vihdoin ankkurinsa ja pääsi purjehtimaan kohti Genova.

” Brigantiini oli ensiluokkaisessa kunnossa, hyvin miehitetty ja varustettu kaikin tavoin. Kun alus lähti New Yorkista marraskuun 7. päivä 1872, koko aluksen varustamo oli toiveikas ja tyytyväinen (The New York Times 1910).”

3.2 Miehistö ja matkustajat

Mary Celesten kapteeni Benjamin Spooner Briggs syntyi Warehamissa, Massachusettsissa 24. huhtikuuta 1835. Merikapteeni Nathan Briggsin ja hänen vaimonsa Sophia Cobbin kuudesta lapsesta hän oli toiseksi vanhin. Hänen isänsä seilasi niin ikään koko ikänsä maailman myrskyissä, mutta sai lopulta surmansa salamaniskusta kotiovellaan vain muutama kuukausi ennen lapsenlapsensa Sophian syntymää.

Yhtä lukuun ottamatta kaikki Benjaminin neljästä veljestä päätyivät laivoille töihin. Myös hänen ainoa siskonsa lähti miehensä mukaan merille, mutta joutui puolisonsa kanssa veden varaan aluksen törmättyä höyrylaivaan vuonna 1859. Molemmat saivat onnettomuudessa surmansa. Vuodet koettelivat ankarasti Briggsin perhettä. Vanhin veljistä työskenteli perämiehenä laivalla, mutta menehtyi juuri ennen maihin pääsyään keltakuumeeseen. Sama sairaus vei myös nuorimman veljen juuri ennen satamaan saapumista. Vuonna 1872 vain Benjamin ja toinen hänen elossa olevista veljistään Oliver seilasivat vielä merillä. Lopulta armoton meri nielaisi heidätkin.

Perhettä kohdanneista kolhuista huolimatta arvostettu Benjamin Briggs oli rauhallinen ja tasapainoinen luonne. Kaikki, jotka tunsivat hänet, pitivät häntä luotettavana, harkitsevana ja uskonnollisena miehenä. Kuten hänen isänsä aikoinaan, ei hänkään sallinut miehistönsä kuljettaa viinapulloja komentamillaan laivoilla. Hänen kirjoittamistaan kirjeistään huokuu lämminsydämyys hänen läheisiään kohtaan. Ehkä juuri hänen perhekeskeisyytensä vuoksi hän oli jo pitempään suunnitellut siirtyvänsä veljensä kanssa maihin töihin. 37-vuotias ammattitaitoinen ja kokenut merikarhu oli nähnyt tarpeeksi vaahtopäitä, mutta liian vähän perhettään.

Mary Celesten ensimmäinen perämies oli Mainesta, Stockton Springsistä kotoisin ollut 28-vuotias Albert G. Richardson. Hän oli palvellut kolme vuotta Yhdysvaltain sisällissodassa. Richardson oli ehtinyt olla James Winchesterin varustamon laivoilla töissä kaksi vuotta ennen Mary Celesten pestiä. Hän oli seilannut aiemmin myös Benjamin Briggsin kanssa.

Toisesta perämiehestä Andrew Gillingistä ei ole paljon tietoja. Hän syntyi New Yorkissa ja iältään hän oli 25-vuotias. Kokkina ja stuerttina työskenteli 23-vuotias amerikkalainen Edward W. Head, joka oli vasta mennyt naimisiin. Neljästä kansimiehestä kaksi olivat veljeksiä. Volkert ja Boz Lorenzen olivat kotoisin Fohrista, Saksasta. Arian Martens ja Gottlieb Goodschaad olivat myös syntyperältään saksalaisia.



Kuva 5. Mary Celesten ensimmäinen perämies Albert Richardson.

Miehistön lisäksi laivalla matkustivat kapteenin vaimo Sarah Elizabeth Briggs ja hänen tyttärensä Sophia Matilda Briggs. Vaikka usein laivalla väitetään olleen muitakin matkustajia, ei tämä pidä paikkansa. Todistusaineistossa mainitaan Briggsin perheenjäsenten lisäksi ainoastaan ruumassa liikuskellut kissa, joka luultavasti jäi kuitenkin satamaan laivan lähdettyä.

3.3 Laiva on lastattu tynnyreillä

Mary Celeste saatiin lastattua marraskuun 2. päivänä 1872 Staten Islandilla, New Yorkissa. Laivaajana toimi Meissner Ackermann & Co. Aluksessa oli lastauksen jälkeen 1 701 tynnyriä eli noin 202 759 litraa American alcohol -nimellä

merkittyä alkoholia. Suurin osa tynnyreistä oli tehty valkotammesta. Joukossa oli myös punatammesta valmistettuja tynnyreitä. Lastin arvoksi arvioitiin tuolloin 35 000 dollaria. New Yorkiin alus oli saapunut hiililastissa Kanadasta Cow Baysta. Benjamin Briggs oli ensimmäistä kertaa uransa aikana tekemisissä alkoholikuljetuksen kanssa, kun laiva lähti purjehtimaan kohti Genova.



Kuva 6. Ainoa säilynyt kuva Mary Celestestä. Satama on tuntematon.

Alkoholin laadusta ei ole tarkkaa tietoa, sillä lastiasiakirjat ovat osittain kadonneet. Lastin purkusatamasta saadussa kirjeessä mainitaan ainoastaan, että alkoholin tiheys oli 0,815 ja se oli 93,35-prosenttista (Fay 1988, 105). On hyvin todennäköistä, että kyseessä oli jokin yleisimmistä primäärisistä tai sekundaarisista teollisuudessa käytettävistä alkoholeista (Enkvist, 91–93). Brian Hicks esittää kirjassaan, että kyseessä olisi voinut olla metanoli tai formaldehydi. Formaldehydi eli metanaali sinällään on väritöntä kaasua, jota Mary Celeste tuskin kuljetti tynnyreissään. Formaldehydistä johdettu vesiliuos on taas ominaisuuksiltaan lähempänä metanolia ja etanolia (Työterveyslaitos 2008).

Kun alkoholista puhutaan kemian ulkopuolella, on useimmiten kyse etanolista. Luultavasti se oli siis etanolia, metanolia tai jopa isopropanolia. Näiden alkoholien ominaisuudet ja arvot ovat suhteellisen lähellä toisiaan ja myös niiden aiheuttamat vaarat ovat hyvin samanlaatuisia. Niin etanoli, metanoli kuin isopropanolikin ovat kaikki palavia nesteitä (Mortimer, 320–324).

3.4 Tuuliajolla

Mary Celesteltä löytyneen muistivihkoa muistuttavan epävirallisen lokikirjan ja merioikeudessa annettujen todistajanlausuntojen perusteella brigantiinin liikkeit voidaan hahmottaa aina marraskuun 25. päivään saakka. Luultavasti alus purjehti New Yorkista normaalia reittiä kohti Gibraltarin salmea. Koska kyseessä oli purjealus, poikkeamat viivasuoralta reitiltä ovat erittäin todennäköisiä. Matkanteko oli kenties hyvin samanlaista kuin samoihin aikoihin Atlantilla purjehtineen Dei Gratian kartalle hahmotellusta reittisuunnitelmasta ilmenee (Liite 4). Purjealus ei etene aina lyhintä reittiä, vaan sahaten tuulten mukaan. Tämä selittäisi myös sen, miksi Mary Celeste oli purjehtinut Azorien kohdalla kaakon sijaan koilliseen ohittaen Saint Maryn saaren pohjoispuolelta.

Marraskuun aikana Atlantin yli purjehtineet alukset olivat raportoineet kovista myrskyistä. Marraskuun 15. päivänä New Yorkista Gibraltarille lähteneen Dei Gratian miehistön mukaan koko matkan ajan oli ollut hyvin myrskyisää, eikä ruuman tuuletus ollut niissä olosuhteissa mahdollista. Muutamana päivänä oli tyynempää, jolloin polttoainetta kuljettaneen Dei Gratian ruumanluukut voitiin avata. Mary Celestekään siis tuskin välttyi kovalta merenkäynniltä.

Marraskuun 24. päivänä Mary Celesten sijainti oli epävirallisen lokikirjan mukaan puolilta päivin seuraava: latitudi $36^{\circ} 56'$ pohjoista ja longitudi $27^{\circ} 20'$ läntistä. Santa Marian saarta lukuun ottamatta kaikki muut Azorien saaret olivat jääneet taakse (Liite 5). San Miguelin saari oli jäämässä laivasta katsottuna vasemmalle noin 100 mailin päähän. Laiva purjehti kahdeksan solmun nopeudella suoraan itään kohti Santa Marian saarta, johon etäisyyttä oli 110 mailia. Iltaa kohti tuuli alkoi voimistua ja kulkunopeus kasvoi yhdeksään solmuun. Kahdeksalta illalla epävirallisessa lokikirjassa on maininta tuulen voimistumisesta ja purjeiden reivaamisesta. Röijelipurje ja prammipurje oli reivattu tuolloin. Yöksi Azoreiden merialueelle oli ennustettu myrskyä. Keskiyöllä epävirallisessa lokikirjassa mainitaan ”M.P. rainy”, joka luultavasti tarkoittaa keskiosissa olevan sateista. Tuuli puhalsi lännestä ja aluksen suunta oli edelleen itään.



Kuva 7. Azorien saaret ja sijainti.

Maanantaina 25. marraskuuta Mary Celesten nopeus pysyi kahdeksassa solmussa. Viideltä aamulla Santa Maria oli suunnittu suunnassa E.S.E eli itäkaakossa. Alus oli tällöin latitudilla 37° pohjoista. Suunnittu piste oli todennäköisesti Santa Marian luoteiskärki Ponta Cabraestante. Laivakello löi kahdeksan kertaa. Viimeinen merkintä Mary Celesten epävirallisessa lokikirjassa on seuraava: ”At 8 Eastern point bore S.S. W. 6 miles distant.”. Santa Marian koilliskärki Ponta Castello oli aamukahdeksalta etelälounaassa kuuden mailin päässä (Liite 1). Tämän jälkeen laivakello lakkasi lyömästä ja lokikirja vaikenä lopullisesti. Alus jatkoi yksin kulkuaan.

4 AAVELAIVA SAA TUULTA PURJEISIIN

4.1 Dei Gratia

Kahdeksan päivää Mary Celesten lähdön jälkeen brittiläinen brigantiini Dei Gratia suuntasi keulansa New Yorkista kohti Gibraltaria. 292-tonnisella aluksella oli lastinaan petrolia. Laivalla oli kahdeksan hengen miehistö kapteeni David Reed Morehouse mukaan lukien. Päällikkö tunsu mahdollisesti entuudestaan Benjamin Briggsin, sillä Morehousen kuoleman jälkeen hänen vaimonsa vakuutti miesten olleen tuttuja ja jopa syöneen yhdessä New Yorkissa ennen Mary Celesten lähtöä (Fanthorpe 1997, 78). Dei Gratian ensimmäisenä perämiehenä toimi Oliver Deveau, jolla kokemus olisi riittänyt päällikkönäkin seilaamiseen. Toinen perämies oli John Wright. Kansimiehet olivat Augustus Anderson, John Johnson ja Charles Lund. Kahden merimiehen henkilöllisyydestä ei ole tietoa. Dei Gratian miehistölle Atlantin ylityksen piti olla rutiininomainen purjehdus ilman sen suurempia yllätyksiä.

Joulukuun 2. päivänä 1872 Dei Gratia oli ohittanut pohjoispuolelta koko Azorien saariryhmän. Matka jatkui kaakkoon kohti Gibraltaria. Kahden päivän päästä aluksen ruorissa oli John Johnson. August Andersson oli myös työn touhussa kannella. Kapteeni katseli merta ja toinen perämies hoiti omia tehtäviään. Yhtäkkiä päällikkö Morehouse ja Johnson huomasivat purjelaivan oman aluksensa vasemmalla puolella noin kuuden mailin päässä. Tuntematon laiva liikkui oudosti ja purjeita oli harvinaisen vähän mastoissa, vaikka Atlantilla oli suhteellisen rauhallista. Alus liikkui yhden solmun vauhtia luoteeseen eli päinvastaiseen suuntaan kuin Dei Gratia. Morehouse yritti katsoa kaukoputkella tarkemmin kummallista alusta. Kannella ei näkynyt mitään liikettä. Lopulta Morehouse määräsi Oliver Deveaun sekä pari muuta miestä soutamaan veneellä alukselle ja tarkistamaan sen tilanteen. Ehkäpä siellä tarvittiin apua.

4.2 Brigantiinin kunto löytöhetkellä

Tuo outo harhailija oli Mary Celeste. Oliver Deveau ja John Wright kiipesivät ensimmäisenä laivan kannelle. John Johnson jäi laivan kylkeen vartioimaan pientä

venettään. Muu miehistö odotti malttamattomina Dei Gratialla. Kun Deveau ja Wright olivat päässeet laivalle, he molemmat huomasivat pian jotakin hyvin omituista. Laivalla ei ollut ristinsielua. Alus oli kuitenkin rakenteellisesti hyvässä kunnossa, eikä suurempia puutteita tai vaurioita näkyneet löytyvän (Liite 2). Miehet palasivat Dei Gratialle kertomaan löydöksestään. Kuultuaan Mary Celesten kohtalosta epäröivä Morehouse päätti lopulta ryhtyä pelastustoimiin. Hän määräsi Deveaun ottamaan kaksi miestä mukaansa ja viemään aluksen Gibraltarille. Deveau palasi laivalle mukanaan kaksi kansimiestä.



Kuva 8. Puutaulu Mary Celestestä löytöhetkellä.

Mary Celesten kannella oli kaksi pumppua, joista toinen oli paikallaan. John Wright peilasi ruuman pohjan ja totesi siellä olevan reilun metrin verran vettä. Dei Gratian miehistö pumppasi veden pois myöhemmin. Aluksen runko ja parrut näyttivät olevan hyvässä kunnossa. Kiinteä takila oli Wrightin mukaan vanha ja kaipasi kunnostusta. Ainoastaan alamärssypurje, keulimmainen haruspurje ja isoharuspurje olivat nostettuina. Ne olivat vaurioituneet ja revenneet osittain. Isopurje ja muut purjeet oli reivattu (Liite 3). Isopurjeen nostoköysiä oli poissa. Luultavasti tuuli oli vienyt keulapurjeen ja ylämärssypurjeen mennessään (Begg, 2006, 6). Osa juoksevaa takilaa eli köysistöä oli rikkoutunut. Kahvelinnostimet olivat myös poikki.

Laivan hytit olivat vettyneet ja lattioilla oli vettä. Keittiön hella oli siirtynyt pois paikoiltaan. Pöydillä ei ollut ruokaa. Kaikkiällä oli sotkuista ja märkää, mikä johtui varmasti kovasta merenkäynnistä. Dei Gratian miehistön mukaan alukselta

ei löytynyt mitään rosvouteen, taisteluun tai väkivaltaisuuheen liittyvää. Ovet olivat auki ja samoin kapteenin hytin kattoikkuna. Miehistön henkilökohtaiset tavarat näyttivät kaikki olevan omilla paikoillaan, jopa merimiesten piiput ja sadevaatteet. Kaikki asiakirjat, lukuun ottamatta muistivihkon kaltaista epävirallista lokikirjaa, puuttuivat. Varsinainen lokikirja oli ilmeisesti myös viety laivasta. Samoin sekstantti ja kronometri olivat kadonneet. Kompassi oli rikkoutunut, kello ei toiminut.

Kahdesta ruumanluukusta keulimmainen oli auki (Fay 1988, 39–40). Luukku oli kannella oikeinpäin ruumanaukon vieressä. Tynnyrit näyttivät olevan ehjiä ja hyvin ahdattuja. Ruuma vaikutti olevan täysin kunnossa. Laivan perässä sijaitsevan ruoka- ja köysivaraston luukku oli myös auki (Begg 2006, 7). Ruokavarastossa oli kuuden kuukauden ruoka- ja vesivarastot. Kompassikaappi oli ehjä, mutta poissa paikoiltaan lähellä ruoria. Sen sijaan ruori oli ehjä, vaikka sitä ei ollut sidottu kiinni ja se oli luultavasti pyörinyt vapaasti jo pitempään. Lisäksi aluksen pelastusvene oli poissa (Fay 1988, 220–227).

Dei Gratian miehistön mukaan Mary Celesteltä oli lähdetty hyvin hätäisesti. Oliver Deveaun mielestä laivalla oli vallinnut suorainen paniikki. Hänen mukaansa miehistö oli varmaankin säikähtänyt ruumassa ollutta vesimäärää ja uskonut, että alus oli uppoamassa (Hicks 2005, 153).

4.3 Oikeudenkäynti

Myrskystä huolimatta Oliver Deveaun onnistui miehineen purjehtia Mary Celeste Gibraltarille 13. joulukuuta vuonna 1872 – vain päivää myöhemmin kuin Dei Gratia oli saapunut satamaan. Välittömästi samana päivänä viranomaiset takavarikoivat aluksen. Suuren riskin ottanut väsynyt miehistö oli varma reilunkokoisesta pelastuspalkkiosta, mutta merioikeus ei ollut ollenkaan vakuuttunut heidän sankariteostaan. Deveau ja Morehouse alkoivat hiljalleen aavistaa, että palkkion sijasta he olivat joutumassa osallisiksi pitkään ja hankalaan oikeustaisteluun. Gibraltarin ylin asiainhoitaja Frederick Solly Flood oli pikkutarkkana miehenä vainunnut palanneen käryä ja päättänyt tehdä parhaansa selvittääkseen jutun perinpohjaisesti.

David Morehouse yritti ehdottaa, että juttu käsiteltäisiin oikeuden ulkopuolella ilman Englannin oikeuslaitoksen muodollisuuksia ja turhia kuluja. Hän alkoi pelätä päänsä olevan kohta vaakalaudalla. Mary Celestestä levinneet huhupuheet Gibraltarin kaltaisessa pienessä paikassa ja Floodin äärimmäinen epäuskoisuus Dei Gratian miehistöä kohtaan motivoivat kuitenkin lainoppineita käynnistämään oikeusjutun. Miehistön tukena oli Gibraltarin Amerikan konsuli Horatio Jones Sprague, joka yritti koko prosessin ajan pitää miehet hyvässä valossa.

Viesti tapahtuneesta kulki pian New Yorkiin ja edelleen vakuutusyhtiöille. Mary Celesten kohtaloa ja pelastuspalkkiota alettiin käsitellä merioikeudessa 18. joulukuuta vuonna 1872, jolloin Deveau antoi lausunnon tuomarina toimineelle James Cochranelle. Morehouse oli palkannut asianajaja Henry Peter Pisanin puolustamaan Dei Gratiaa. Muutaman päivän kuluttua oikeus määräsi käynnistämään tarkemmat tutkimukset Mary Celestellä (Fay 1988, 184-185). Eri asiantuntijat kävivät moneen otteeseen tarkastelemassa alusta suurennuslasin tarkkuudella.

Wright, Lund, Anderson ja Johnson joutuivat myös pian kuultaviksi oikeuden eteen. Oikeus ei silti saanut kuulla sellaista versiota tapahtumista kuin mitä halusi. Vaikka todistajanlausunnot olivat uskottavia ja yksityiskohtaisia, Flood epäili Englannin kruunun edustajana miesten rehellisyyttä. Todistajanlausunnot näyttivät vain lisäävään hänen intohimoaan tapausta kohtaan ja pian Dei Gratian miehistö huomasi olevansa ristitulella keskellä sotatannerta. Varsinaiseksi maalitauluksi miehistöstä joutui Deveau, sillä Morehouse painotti heti oikeudenkäynnin alkaessa, ettei hän ollut edes käynyt Mary Celestellä eikä osannut kertoa tästä mitään. Morehouse halusi pysyä sivussa koko jutusta.

Deveauta ristikuulusteltiin useaan eri otteeseen Mary Celesteen liittyviä pienimpiä yksityiskohtia myöten. Raskaasta purjehduksesta ja oikeudenkäynnistä väsähtäneen Deveaun lausunnot vaikuttivat Floodin mielestä välillä hiukan ristiriitaisilta, mikä sai kruunun juristin lähes raivon valtaan. Flood hiillosti miestä samoilla vanhoilla kysymyksillä aina uudestaan ja uudestaan. Hän halusi tietää tarkalleen mitä reittiä Dei Gratia oli purjehtinut, kuinka hyvin Deveau tunsi Azorit, mitä aluksia oli tullut vastaan ja miltä Mary Celesten sisätilat olivat näyttäneet. Samat kysymykset sinkoilivat kipinöinä lähestulkoon vihaisen juristin

suusta. John Wright, August Andersson ja Charles Lund suoriutuivat hyvin kruununjuristin piinapenkistä. John Johnson pääsi helpoimmalla kuulusteluissa, sillä hänen englanninkielensä oli niin heikkoa, että Floodin kärsivällisyys petti saman tien.

71-vuotias Flood uskoi viimeiseen saakka, että aluksen miehistön katoamiseen liittyi jokin salaliitto. Hän jopa palkkasi omatoimisesti tutkijan käymään tarkasti läpi Mary Celesten tilat. Lisäksi hän määräsi henkilön tarkkailemaan alusta ja raportoimaan kaikesta mahdollisesta, mitä alukselta löytyi. Ehkäpä hän uskoi löytävänsä pitävän johtolangan, jonka avulla saisi todistettua teoriansa Dei Gratian miehistön syyllisyydestä. Tästä tuli Floodille lähes pakkomielle, joka ei jättänyt häntä koskaan rauhaan.

Amerikan konsuli Horatio Sprague halusi myös saada realistisen käsityksen Mary Celesten kunnosta, jotta voisi vastata Floodin epäilyksiin. Hän pyysi tuntemaansa arvostettua Yhdysvaltain merivoimien kapteenia R.W. Shufeldtiä tutkimaan sen. Helmikuun 6. päivänä vuonna 1873 Shufeldt tutki aluksen eikä huomannut siinä mitään poikkeavaa saati sitten taisteluun liittyviä jälkiä. Merenkäynnistä aiheutuneita pieniä vaurioita lukuun ottamatta se oli kokoneen Shufeldtin mielestä kunnossa ja selvästikin jätetty ilman kunnan syytä.

Oikeudenkäyntiin ei tuntunut tulevan loppua. Viimein tuomari Cochrane määräsi, ettei prosessi etene ennen kuin hän saa lisää vastauksia myös laivan omistajilta. Mary Celesten pääomistaja James H. Winchester saapui New Yorkista Gibraltarille 15. päivä tammikuuta. Hän pelkäsi, että aluksen ja varustamon maine olisivat vaarassa. Ainoaksi mahdollisuudeksi jäi siten matkustaa suoraan Englannin byrokratian kiemuroiden keskelle. Winchester joutui saman tien Floodin kuulusteltavaksi. Kruunun juristi ei tosin vakuuttanut hänenkään lausunnoistaan. Hän ei myöskään saanut tarvitsemaansa todistusaineistoa, ja ainoa vaihtoehto loppuratkaisun löytymiseen oli suorittaa omia tutkimuksia hirttonarun virittämiseksi.

Mary Celesteä tutkittiin useaan otteeseen jutun käsittelyn aikana. Dei Gratian miehistön lausunnot vaikuttivat paikkansapitäviltä. Aluksen keulasta löydettiin molemmin puolin syviä naarmuja, joiden epäiltiin syntyneen kapinan yhteydessä. Silti jäljet olivat saattaneet syntyä aaltojen hakatessa keulaa tai parruista oli

irronnut luonnostaan säleitä. Mary Celesteltä löydettiin tutkimusten yhteydessä miekka, jossa oli ruskeita täpliä. Flood epäili näiden jälkien olevan veritahroja. Kruunun juristi uskoi löytäneensä kultasuonen, joka osoittaisi miehistön sepittäneen koko tarinan. Toiveikkaana hän palkkasi lääkärin tutkimaan tahrat. Myöhemmät analyysit osoittivat miekan olleen kuitenkin vain ruosteessa (Fay 1988, 237–238), mitä Flood ei suostunut millään hyväksymään. Tutkimustulos pysyi pitkään salaisena ja sai pölyttyä kaikessa rauhassa. Lukuisista yrityksistä huolimatta Dei Gratian miehistöä ei pystytty tuomitsemaan syyllisiksi Mary Celesten miehistön katoamiseen. Oikeus ei myöskään löytänyt tarpeeksi todistusaineistoa ratkaistakseen miehistön katoamisen syyn.

Mary Celeste palautettiin omistajilleen 25. helmikuuta vuonna 1873 ja alus pääsi lähtemään Genovaan purkamaan lastiaan. Genovassa lastin todettiin olevan hyvässä kunnossa. Tosin tynnyreistä yhdeksän oli tyhjiä. Nämä tynnyrit olivat punatammea. Maaliskuun 14. päivänä merioikeus teki päätöksensä pelastuspalkkion summasta. Tuomari James Cochrane myönsi kapteenille ja miehistölle jokseenkin vastahakoisesti 8 300 dollarin suuruisen pelastuspalkkion. Aluksen arvo lasteineen oli yhteensä 41 700 dollaria, joten palkkio oli noin 20 prosenttia pelastetun omaisuuden arvosta (Hicks 2005, 135). Pelastusoperaation vaarallisuuden ja olosuhteet huomioon ottaen palkkio olisi voinut olla korkeampikin.

4.4 Mysteeri on syntynyt

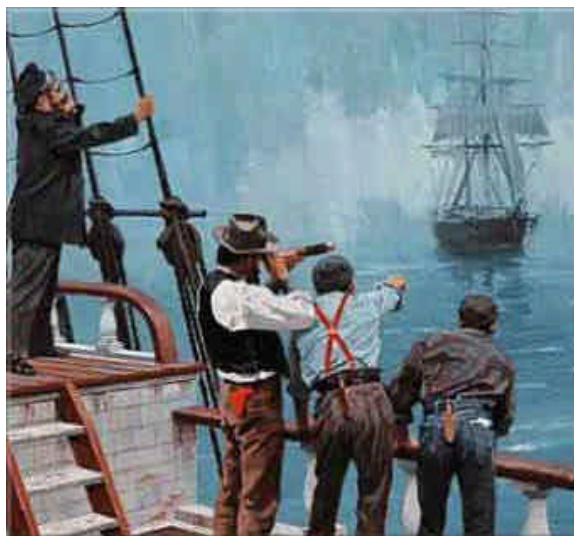
Mary Celesten miehistö ei ollut ensimmäinen eikä viimeinen, joka katosi meren uumeniin. Varsinkin 1800-luvulla laivojen ja merimiesten katoamiset olivat lähestulkoon arkipäivää. Käsittämätön katoaminen ilman järkevää syytä sai kuitenkin ihmisten mielenkiinnon heräämään välittömästi. Hyväkuntoinen laiva jätettiin jälkiä jättämättä keskellä hyistä Atlanttia. Arvostetun merikapteenin, hänen vaimonsa ja vasta 2-vuotiaan lapsen järkyttävä kohtalo vetosi syvästi ihmisten tunteisiin. Orvoksi jäänyt Arthur eli koko loppuikänsä tietämättä, mitä hänen perheelleen tapahtui.

Mary Celesten ympärille kietoutunut merkillinen tapahtumaketju alkoi pian askarruttaa ihmisiä ympäri maailmaa. Oman mausteensa soppaan toi Arthur Conan Doyle vuonna 1884 kirjoittaessaan Cornhill Magazine -lehteen jännittävän tarinan Marie Celestestä (Hicks 2006, 164–170). Mary Celesten sijaan hän käytti aluksen nimenä Marie Celesteä. Doylen fiktiivinen kertomus J. Habakuk Jephson's statement antoi uteliaille ihmisille vain lisää spekuloitavaa. Vuosien kuluessa alkoi yllättäen löytyä lisää Mary Celestellä matkustaneita henkilöitä. Alkoi syntyä mitä hurjimpia merimiestarinoita ja miehistön katoamista selitettiin niin mustekalojen hyökkäyksellä kuin ulkoavaruuden olioiden kidnappauksellakin. Mary Celeste oli lopullisesti päässyt samaan mappiin Lentävän hollantilaisen ja Bermudan kolmion kanssa, vaikka totuus Briggsin miehistön kohtalosta ei todellisuudessa ehkä ollutkaan niin kiehtova. Lumivyöryä ei voitu kuitenkaan enää pysäyttää.

5 YLEISIMPIÄ MIEHISTÖN KATOAMISTEORIOITA

5.1 Mellakointia ja petoksia

Gibraltarin ylin asiainhoitaja Frederick Solly Flood oli ilman riittävää todistusaineistoakin täysin vakuuttunut siitä, että ennen Mary Celesten miehistön katoamista miekat olivat viuhuneet. Kenties alus joutui merirosvojen tai jopa oman miehistön hyökkäyksen uhriksi. Vai oliko miehistö tapettu suuren pelastuspalkkion toivossa?



Kuva 9. Taiteilijan näkemys brigantiinista.

”Nyt uskotaan, että merirosvot valtasivat brigantiini Mary Celesten. Noin 236-tonnisen aluksen päällikkönä toimi kapteeni Benjamin Briggs Marionista Massachusettsista. Marraskuun loppupuolella kapteeni ja hänen perheensä sekä päällistö tapettiin. Tämän jälkeen alus jätettiin.”

Näin kirjoitettiin The New York Timesissä 26. helmikuuta 1873. Huhut merirosvoudesta, joka määritellään väkivaltaiseksi kauppalaivojen omaisuuden ja miehistön ryöstämiseksi merelle, alkoivat levitä. Brigantiinilta ei kuitenkaan löytynyt mitään siihen viittaavaa. Miehistön tai aluksen tavaroita ei ollut kateissa lukuun ottamatta tarpeellisia navigointilaitteita, jotka aluksen jättäneet henkilöt olivat luonnollisesti ottaneet mukaansa. Myöskään lastiin ei ollut kajottu. Aluksella vallinnut sekamelska johtui yksinkertaisesti myrskyn riepottelusta.

Merirosvous siis tuskin oli kyseessä, sillä siinä on kyse ryöstämisestä eikä impulsiivisesta tappamisesta. Alukselta ei löydetty myöskään mitään tappamiseen liittyviä todisteita.

Dei Gratia oli koko oikeudenkäynnin ajan suurennuslasin alla. Mary Celestellä löytöhetkellä vallinnut hiljaisuus oli niin käsittämätöntä, että se siirsi syyttävät katseet kohti Dei Gratian miehistöä. Se nimittäin oli tietoinen pelastuspalkkiokäytännöstä, eikä pieni lisä vuosituloihin olisi ollut haitaksi. Mary Celesten miehistö olisi varmasti taistellut Dei Gratiaa vastaan samalla tavalla kuin mitä tahansa vihollista vastaan. Jälkiä taisteluista ei kuitenkaan löytynyt. Lisäksi Dei Gratian kapteenin vaimo tunnusti myöhemmin miehensä olleen Briggsin tuttava. Tuntuu epäilyttävältä, että kauppalaivan kapteeni päättäisi tappaa kokonaisen miehistön hataran pelastuspalkkion toivossa riskeeraten siten oman miehistönsä vaativassa pelastusoperaatiossa.

Dei Gratian miehistöä epäiltiin myös yhteistyöstä vakuutuspetoksessa. Kenties Winchester oli palkannut Dei Gratian miehistön näyttelemään oman osansa jännitysnäytelmässä. Hyvin suunnitellut ja monimutkaiset vakuutuspetokset eivät olleet 1800-luvullakaan harvinaisia. Dei Gratian päällikön onneksi hänen tuttavuutensa Briggsin kanssa pysyi salassa. Jos Gibraltarin ylin asiainhoitaja Flood olisi tiennyt oikeudenkäynnin aikaan Mary Celesten ja Dei Gratian päälliköiden olleen toisilleen tuttuja, olisi hän mitä todennäköisimmin kuvitellut varustamojen ja kapteenien sepittäneen koko tarinan. Totuudesta huolimatta asia olisi ollut luultavasti loppuun käsitelty ja uusi vakuutusskandaali olisi syntynyt. Vakuutuspetos ei näyttänyt tällä kertaa olevan kyseessä, sillä Winchester oli tehnyt Mary Celestelle vastikään mittavat korjaustyöt, ja vakuutusyhtiöiden huijuttaminen olisi ollut tuossa tilanteessa lähes järjetöntä. Petokset kun koskivat yleensä vanhoja ylivakuutettuja laivoja ja huijausyritykset olivat usein kuin venäläistä rulettia.

Syyttävä sormi alkoi näin ollen osoittaa Mary Celesten omaa miehistöä. Kaikkien muiden miehistön jäsenten tavaroita löytyi alukselta enemmänkin, paitsi saksalaisten Lorenzenin veljesten. Näytti siltä, kuin ainoastaan veljekset olisivat laivalta lähtiessään onnistuneet viemään omaisuutensa mukanaan. Nyt brigantiinin

oman miehistön joukosta olivat mahdollisesti löytyneet syylliset. Heräsi epäily, olivatko köyhät veljekset epätoivoissaan ryöstäneet ja tappaneet miehistön. Pakenivatko pelastusveneellä ainoastaan Boz ja Volkert Lorenzen? Myöhemmin saatiin selville, että he olivat aiemmin menettäneet haaksirikossa omaisuutensa. Veljeksillä oli jopa yhteinen matka-arkku, koska heillä ei yksinkertaisesti ollut mukanaan sen enempää tavaroita.

On niin ikään epätodennäköistä, että miehistön keskuudessa olisi syntynyt kapina. Briggs ei ollut mikään diktaattori tai antanut varmastikaan luonteensa puolesta syytä niskurointiin. Briggs tunsi entuudestaan ensimmäisen perämiehen Richardsonin, jonka kanssa oli seilannut aikaisemmin. Kuilu kapteenin ja miehistön välillä oli siis entistä kapeampi. Kirjoittamissaan kirjeissään hän kehui miehistöään, joten ei ole syytä epäillä miehistön pätevyyttä.

5.2 Luonnonvoimat näyttävät mahtinsa

Mary Celeste oli Dei Gratian miehistön mukaan löydettyäessä märkä ja sotkuinen. Vesi lainehti kansilla ja ruumassa oli vettä reilun metrin verran. Aluksella vallitsi melkoinen epäjärjestys. Ruuman luukku ja aluksen takaosassa sijaitseva köysivaraston luukku olivat auki. Marraskuussa vuonna 1872 Atlantin yli purjehtineet alukset olivat vähän väliä raportoineet myrskyistä. Mary Celeste joutui mitä luultavimmin purjehtimaan myös vaativissa sääolosuhteissa. Ehkäpä alus ja sen miehistö joutuivat yksinkertaisesti luonnonvoimien armoille.

Monet teoriat yrittävät selittää Mary Celesten miehistön kohtaloa kovalla myrskyllä, joka olisi heitellyt alusta raivokkaasti. Samalla miehistön jäsenet olisivat huuhtoutuneet mereen. Vuonna 1872 Azoreilla oli olemassa kaksi sääasemaa, jotka sijaitsivat Angra do Heroismossa ja Ponta Delgadassa. Niiden mukaan Azoreiden läheiselle merialueelle oli luvattu myrskyä 24.–25. päivä marraskuuta 1872. Toisaalta miehistön katoaminen voimakkaan merenkäynnin vuoksi on arveluttavaa, sillä pelastusvene oli tahallisesti laskettu veteen. Kovassa aallokossa pelastusveneeseen siirtyminen on mitä epätoivoisin ja vaarallisin vaihtoehto. Lisäksi alus oli löydettyäessä rakenteellisesti hyvässä kunnossa, eikä merkittäviä puutteita löytynyt. Ainoastaan brigantiinin keulasta löydettyjä

pintavaurioita on selitetty poikkeuksellisen säätilan aiheuttamilla rajuilla liikkeillä. Miehistö tuskin hylkäsi alustaan sään takia ja siirtyi heiveröiseen pelastusveneeseen aaltojen riepotelevaksi.

Maalla esiintyviä tornadoja, jotka tunnetaan Euroopassa trombeina, kutsutaan merellä vesipatsaiksi. Useissa meteorologisiin ilmiöihin liittyvissä teorioissa on esitetty miehistön joutuneen vesipatsaan aiheuttaman pyörteen uhriksi. Voimakas pyörre on mahdollisesti voinut nostattaa vettä ylöspäin aluksen ympärillä ja luonnut sellaisen vaikutelman, että alus on uppoamassa. Alus oli yhden pumpun varassa, joten uppoamistilanteessa veden pumppaaminen olisi ollut liian hidasta. Laivalla tuli paniikki ja alus päätettiin jättää. Vesipatsaiden lisäksi Azoreiden merialueella laivat saattavat niin ikään kohdata vielä järjestyttävämmän luonnonilmiön.



Kuva 10. Miehistön katoamista on selitetty myös trombilla.

Mary Celesten reitti kulki Pohjois-Amerikan, Afrikan ja Euraasian mannerlaattojen yhtymäkohtien päällä. Azoreiden ympäröimä merialue on seismisesti erittäin aktiivista aluetta ja vakavatkin maanjäristykset ovat mahdollisia. David Williamsin näkemyksen mukaan merialueella tapahtui vedenalainen maanjäristys, minkä seurauksena yhdeksän tynnyriä hajosi ja alkoholia alkoi vuotaa ruumaan (Mary Celeste was abandoned during a seaquake! 2008). Järistys rikkoi myös ruumasta kannelle johtavan ilmanakanavan ja kemikaalin tuoksu valtasi nopeasti aluksen. Keittiön kamiina oli siirtynyt pois paikaltaan ja tulisia kipinöiviä hiiliä oli ympäriinsä. Kapteeni päätti siirtyä

miehistönsä ja perheensä kanssa pelastusveneeseen. Laajalti Mary Celesten kohtaloa tutkineen Charles Edey Fayn kirjeenvaihdosta *Servico Meteorologico dos Azoresin* kanssa ilmenee kuitenkin, että Azoreiden sääasemilla ei ole marraskuussa vuonna 1872 tehty mitään havaintoja maanjäristyksistä (Fay 1988, 251). Myöskään paikallisissa lehdissä ei ole tuolloin ollut mainintoja seismisistä ilmiöistä.

Kenties Titanicin ansiosta myös jäävuoren on epäilty olleen osallisena miehistön kohtaloon. Alus mahdollisesti iskeytyi jäävuoreen ja näytti siltä, että alus uppoaa tai vaurioituu pahasti. Pelästynyt miehistö jätti aluksen ja ehkäpä pelastusvenekin jäi suuren jäälohkareen alle. Washingtonin merentutkimuslaitos Hydrographic Office, Navy Departmentin vuonna 1940 antaman lausunnon mukaan oli hyvin epätodennäköistä, että Mary Celeste olisi Azorien kohdalla joutunut törmäämään jäävuoriin (Fay 1988, 128–129). Jäävuoret ja niiden lohkarit liikkuvat merivirtojen mukana, ja on lähestulkoon mahdotonta, että jäävuori löytäisi tiensä Portugalin rannikolle. Pieniä jäälohkareita on havaittu esimerkiksi 2. syyskuuta 1883 paikassa latitudi $35^{\circ} 40'$ pohjoista ja longitudi $30^{\circ} 00'$ läntistä. Kyseessä ei kuitenkaan ole ollut jäävuori, vaan suhteellisen pieni jäämöhkäle. Kokenut Briggs ei tuskin olisi säikähtänyt pientä jäälohkareta. Jos alueella olisi liikkunut jäävuori, Atlantin yli purjehtineet alukset olisivat varmasti huomanneet sen ja raportoineet siitä Washingtoniin.

5.3 Ergotismista psyykkisiin ongelmiin

Ergotismilla tarkoitetaan kroonista myrkytystilaa, jonka voi saada rukiissa, ruisvehnässä, ohrassa tai vehnässä olevasta torajyvästä. Ruokaviljassa olevan sienitaudin aiheuttamia epidemioita on esiintynyt ainakin 500-luvulta alkaen. Vaikka ergotismin syy selvisi tiettävästi jo 1600-luvulla, pahat epidemiat tappoivat 1800-luvulla pelkästään Pohjoismaissa tuhansia ihmisiä vuosittain. Myrkytyksen oireet ovat moninaiset. Sekavuus, ripuli, verisuonivauriot, tajuttomuus ja pahoinvointi ovat tyypillisiä piirteitä. Torajyvämyrkytyksen on väitetty tuhonneen myös Mary Celesten miehistön. Kenties miehistön jäsenet saivat ruokaviljasta myrkytyksen ja alkoivat matkan aikana sairastella. Lopulta hallusinaatioiden vallassa ollut sairas miehistö ei kyennyt enää jatkamaan

purjehdusta. Osa miehistöstä kuoli ehkä jo aikaisemmin matkan aikana, hyppäsi mereen tai yritti paeta laivasta pelastusveneellä.

Teoriaa ei ole kuitenkaan pidetty kovin uskottavana, sillä 1800-luvun lopulla ergotismien vaarat olivat jo ihmisten tietoisuudessa. On väitetty, että tauti on helposti tarttuvaa ja siten myös Dei Gratian miehistön olisi pitänyt sairastua. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkansa, sillä torajyvämyrkytys ei ole tarttuvaa (Matossian 1989, 63–121), ja Deveaun mukaan he käyttivät lähinnä Mary Celesten peruna- ja lihavarastoja. Lisäksi verisuonivaurioita ja kuolioita alkaa esiintyä vasta pitkäaikaisen torajyvääalkaloidien liikakäytöstä. On mahdotonta, että kaikki Mary Celestellä olleet olisivat saaneet akuutin myrkytystilan muutamassa viikossa.

Aluksen lastihöyryjen myrkyllisyys ei ole myöskään jäänyt ilman huomiota. Stanley Spicerin (Spicer 2002, 40–56) ja Brian Hicksin (Hicks 2005, 241–243) teoksissa otetaan esiin teoria, jonka mukaan ruuman tuuletuksen yhteydessä huomattavat myrkylliset kaasut säikäyttivät pahasti miehistön. Kapteeni Briggs ei ollut nimittäin aikaisemmin kuljettanut vastaavanlaista lastia ja suhtautui varovaisesti kemikaalikuljetukseen. On väitetty myös, että tynnyrit sisälsivät erilaisia alkoholeja mm. metanolia ja alkoholijuomia. Myrkylliset alkoholikaasut olisivat kenties myrkyttäneet merimiehet tai aiheuttaneet psyykkisiä ongelmia.

Todisteet kertovat kuitenkin muuta. Kaikissa tynnyreissä oli samaa alkoholilaatua, mahdollisesti etanolia. Altistumista alkoholihöyryille ja siitä seuraavaa terveysvaaraa on liioiteltu. Vakavat keskushermostoon liittyvät oireet alkavat vasta, kun yli HTP-arvon ylittävillä etanolihöyryillä on altistunut hyvin pitkään. Jos Mary Celesten kansimiehet haistoivat selvästi eteeriseltä tuoksuvan alkoholin, he tuskin jäivät hengittämään höyryjä pitkäksi aikaa. Myöskään mahdollinen käynti tai työskentely ruumassa ei ole voinut myrkyttää miehistön jäseniä. Ruumanluukku pidettiin luultavasti myrskyjen takia pitkään suljettuna, joten miehistö ei ole voinut olla kovin pitkään alttiina lastihöyryille.

5.4 Uppoava laiva jätetään

Anne MacGregorin ohjaamassa vuonna 2007 valmistuneessa englantilaisessa tv-dokumentissa *The truth story of the Mary Celeste* ruoditaan laajalti eri katoamisteorioita. Siinä otetaan esille hyvin mielenkiintoisia ja varteenotettavia skenaarioita tapahtuneesta. Suureksi pettymykseksi laajojen tutkimusten, lukuisten haastatteluiden ja demonstraatioiden jälkeen kuitenkin Mary Celesten miehistön todetaan luultavasti jättäneen aluksen mahdollisen uppoamisen vuoksi. Dei Gratian ensimmäinen perämies oli myös vakuuttunut tästä teoriasta.

Toinen pumpuista oli dokumentin mukaan epäkunnossa edellisen lastin, hiilen, jäljiltä. Vesimäärä ja rikkoutunut pumppu olisivat siis pelästyttäneet miehistön. Syvällisestä paneutumisesta huolimatta MacGregorin päättelyketju ontuu pahasti. Aluksen ruumanpohjalta mitattu vesimäärä ei ollut suuri. Miehistön jättäessä laivaa aluksen ruumassa on tuskin ollut paljoa vettä. Valtaosa vedestä oli varmasti päässyt ruumaan avoinna olevasta ruuman luukusta kovan merenkäynnin aikana. Tämä tapahtui vasta laivan hylkäämisen jälkeen.

5.5 Alkoholi houkutteli merimiehiä puoleensa vai päinvastoin?

Yksi suosituimmista teorioista liittyy alkoholiin. Alkoholilastin on väitetty motivoineen miehistöä murtautumaan tynnyreille. Briggs ei antanut miehistönsä kuljettaa omia juomiaan matkoilla, joten ehkäpä kuivasuiset merimiehet syöksyivät lastin kimppuun. Päähtyneet ja hurjistuneet merimiehet alkoivat kapinoida ja tappoivat kapteenin perheineen.

”Tapauksen olosuhteet antavat aihetta epäillä suuresti, että juopuneet ja raivostuneet merimiehet murhasivat kapteenin, hänen vaimonsa, lapsen ja kenties myös ensimmäisen perämiehen. Miehistön oli ilmeisesti onnistunut päästä käsiksi alkoholiin, jota alukseen oli lastattu (The New York Times 1873).”

Ruumasta ei löytynyt kuitenkaan mitään epäilyttävää tutkintojen yhteydessä. Tynnyrit olivat koskemattomia. Yhdeksän tynnyriä oli vuotanut tyhjäksi. Mary Celesten taistellessa Atlantilla myrskyssä merimiehet eivät varmaankaan halunneet turhaan lähteä kannelle toikkaroimaan eikä kovassa merenkäynnissä viina ole ensimmäisenä mielessä. Alkoholin vahvuudeksi oli mitattu Genovassa 93,35 prosenttia. Tuopillinen tällaista juomaa laimentamattomana ei maistu edes kokeneimmalle kapakoissa kävijälle puhumattakaan yhdeksästä tynnyrillisestä.

Todisteet viittaavat pikemminkin siihen, että ruumassa ei todellakaan ollut liikuttu ainakaan laittomuudet mielessä. Siellä ei luultavasti käyty ollenkaan tai luukkuja avattu myrskyjen aikana. Kun vihdoinkin tuli parempi sää, etummainen ruumanluukku nostettiin pois ja lastitilaa voitiin tuulettaa. Yhdeksän tynnyriä olivat jo siihen mennessä mahdollisesti vuotaneet ruuman pohjalle. Briggsien serkun Oliver W. Cobbin teorian mukaan laivan hätäinen jättö liittyi aluksen lastiin. Vuotaneesta alkoholista aiheutunut haju, tulipalo tai jopa räjähdys saattoi olla syynä käsittämättömään katoamiseen.

6 ARVOITUS RATKEAA?

6.1 Tärkeitä johtolankoja

Todistusaineisto puhuu tässäkin tapauksessa puolestaan. Ehkä yksi merkittävimmistä johtolangoista on pelastusveneen puuttuminen sekä se, että kaikki henkilökohtaiset tavarat ja sadevaatteet löytyivät alukselta. Joku oli siis jättänyt tai yrittänyt jättää laivan sen ainoalla pelastusveneellä. Välttämättömimmät navigointilaitteet oli sen sijaan otettu mukaan. On ilmiselvää, että laivalta lähdettiin hätiköiden. Kovassakin kiireessä ruori yleensä muistetaan sitoa kiinni ja kaikki ovet ja luukut suljetaan. On täysin järjetöntä jättää sulkematta ruumanluukkua, joka voi niellä myrskyssä kuutioittain vettä sisuksiinsa. Yhdeksän vuotanutta lastitynnyriä olivat myös merkittävä löytö. Avonainen ruuma ja vuotanut lasti vaikuttavat niin ikään olevan yhteydessä toisiinsa.

Kaikki yksityiskohdat tukevat tietynsuuntaista tapahtumien kulkua. Alus oli hyvässä kunnossa, mutta jostakin syystä se jätettiin huolimattomasti tai jopa paniikissa. Ammattitaitoiset merikarhut eivät olisi jättäneet alusta hetken mielijohteesta. Briggs oli kokenut ja tasapainoinen kapteeni, joka ei turhia pelännyt. Täytyy tosin muistaa, että hänen mukanaan olivat myös oma vaimo ja lapsi. Ongelma- tai hätätilanteissa tunteet ja pelot varmaankin vain vahvistuivat, kun perhe seilasi mukana. Kapteeni ei siten kantanut ainoastaan vastuuta lastista ja miehistöstään, vaan myös omista rakkaistaan. Näin ollen on tärkeää muistaa myös perheen psykologinen vaikutus Briggsin päätöksiin: hän tuskin olisi jättänyt laivaa kovin hatarin perustein. Pieni kiikkerä pelastusvene oli hyvin harvassa tilanteessa turvallisempi paikka vaimolle ja 2-vuotiaalle tyttärelle kuin vakaa ja hyväkuntoinen purjelaiva.

Kysymys kuuluu, mikä saattoi sitten olla tuo harvinainen uhka, joka pakotti tekemään niin äärimmäisen ratkaisun? Jos ulkoiset uhkat eivät olleet syynä miehistön katoamiseen, oliko laivassa itsessään jotakin epäilyttävää? Brigantiini oli rakenteellisesti moitteettomassa kunnossa, eikä myöhemmissäkään tutkimuksissa löytynyt mitään sen vakavuuteen liittyviä puutteita. Oliko laivan

ruumassa jotakin laitonta tai vaarallista? Tynnyreissä oli luultavasti metanolia, etanolia, isopropanolia tai metanaalista johdettua liuosta. Näistä kemikaaleista etanoli on ominaisuuksiltaan vaarattomin, ja esimerkiksi sen leimahduspiste on korkeampi kuin metanolilla. Tämän vuoksi seuraavaksi käsitellään tarkemmin etanolin ominaisuuksia. Näin voidaan selvittää, millaisesta onnettomuuden vaaraa aiheuttavasta aineesta oli vähintään kyse, jos alkoholilastilla oli osuutta Mary Celesten miehistön katoamiseen.

6.2 Etanolin ominaisuudet ja varastointi

Etyylialkoholi on kaikista alkoholeista tunnetuin. Se tunnetaan myös nimillä etanoli, alkoholi ja sprii. Etanolia voidaan käyttää desinfiointiin, alkoholijuomiin, kemiallisena raaka-aineena, polttoaineena sekä moneen muuhun tarkoitukseen. Se on polttavan makuinen, väritön neste, joka haisee makealta, eteeriseltä ja viinamaiselta. Etanolin kiehumispiste on 79 °C ja itsesyttymislämpötila on 363 °C. Sen tiheysarvo on 20 °C:ssa 0,8, kun taas metanolin ja isopropanolin tiheydet ovat 0,79. Lukuun ottamatta etanolin palo- ja räjähdysvaarallisuutta se on suhteellisen turvallinen kemikaali. Alkoholin akuutti myrkyllisyys on aika vähäinen, ja etanolin pitoisuus saa olla työpaikan ilmassa suurempi kuin minkään muun orgaanisen liuottimen (Työterveyslaitos 2008). Etanoli ei ole myöskään nieltynä kovin myrkyllistä, vaikka aiheuttaa ärsytystä ruuansulatuselimistössä. Suurten etyylialkoholimäärien nauttiminen toki voi lopulta johtaa pahoinvointiin, tajuttomuuteen tai jopa kuolemaan.

Etanoli syttyy herkästi kipinöiden ja lämmön vaikutuksesta. Etanolia sisältävä säiliö voi repeytyä tulipalon läheisyydessä kuumuuden vaikutuksesta. Jo yli 13 °C:n lämpötiloissa voi etanolihöyry muodostaa syttyvän seoksen ilman kanssa (ILO 2008). Alkoholihöyryt kulkeutuvat helposti maata pitkin ja syttyminen voi tapahtua pitkänkin matkan päässä varsinaisesta vuotokohdasta. Jos etanolia vuotaa sisätiloihin, on kyseessä aina räjähdysvaara. Etanolin turvallisuusohjeessa suositellaan 100 litran vuototilanteessa välitöntä 25 metrin eristystä kaikkiin suuntiin. Etanolin palaessa syntyy myrkyllistä hiilimonoksidia ja hiilidioksidia.

Ilmaan joutunut etanoli hajoaa helposti ja hyvin vesiliukoisena voi se tulla sateen mukana maahan. Maahan joutuessaan se ei sitoudu maa-ainekseen ja haihtuu helposti. Näin ollen etanoli ei ole sinänsä ympäristölle vaarallinen.

Etanoli tulee varastoida erittäin huolellisesti. Jos kyse on suurista alkoholimääristä, on etanoli suositeltavaa säilyttää ulkona. Alkoholit tulee pitää erillään lämmönlähteistä ja hapettavista aineista. Alueella, jossa säilytetään etanolia, on tupakointi ehdottomasti kielletty. Varastointitilan tulisi olla viileä, hyvin ilmastoitu, kuiva ja ennen kaikkea paloturvallinen. Etanolia ei saa säilyttää auringonvalossa.



Kuva 11. Tammitynnyri

1800-luvulla ei ollut vielä käytössä kansainvälisiä kemikaalikortteja tai tarkkoja ohjeita vaarallisten aineiden kuljetuksista. Niinpä tämän päivän ohjeet huomioon ottaen Mary Celeste oli täysin sopimaton kuljettamaan suurta kemikaalilastia. Ruuma oli kostea ja tehokkaasta ilmastoinnista tai paloturvallisuudesta ei todellakaan ollut varmuutta. Kovassa merenkäynnissä oli mahdotonta avata ruumanluukkuja. Tiesikö Kapteeni Briggs tai hänen kansimiehensä etanolin todelliset vaarat? Tuskinpa tupakointikaan oli kiellettyä ruuman läheisyydessä. Yhdeksän tynnyrillistä vuotanutta etanolia vastaa 1 072,8 litraa räjähdysherkkää kemikaalia. Tällainen vuotoalue vaatii halkaisijaltaan noin 60 metrin eristysalueen (Työterveyslaitos 2008).

Etyylialkoholi reagoi mm. voimakkaiden hapettimien, vetyperoksidin, ammoniakkin ja nitraattien kanssa. Yleensä se on kuitenkin stabiili. Jos etanoli joutuu kosketuksiin kuuman alumiinin kanssa, voi siitä seurata metallin syöpymistä. Tammitynnyrit etanolin säilytyksessä eivät ole luotettava ja turvallinen vaihtoehto, sillä puun kestävyydestä ei ole aina takeita. Tammen laatu riippuu tammilajista. Valtaosassa tynnyreitä käytetty valkotammi on rakenteeltaan tiiviimpää kuin yhdeksässä vuotaneessa tynnyrissä käytetty hyvin huokoinen punatammi. Valkotammi on myös mekaanisilta ominaisuuksiltaan parempaa. Se on tiheäsyistä ja lujaa, minkä takia se sopiikin hyvin sillan- ja jopa laivanrakennukseen. Punatammi ei taas ole säänkestävä eikä kestä käyttöä kosteissa olosuhteissa kuten maassa (Puukeskus 2008).

6.3 San Demetrian tapaus

Tutkiessani Mary Celesteen liittyvää aineistoa ja samalla muita julkisuutta saaneita merihistoriallisia tapauksia, huomioni kiinnittyi brittiläisen öljytankkerin San Demetrian ja sen miehistön uskomattomaan selviytymistarinaan. Se on vähintäänkin yhtä kiehtova kuin salaperäisen brigantiinin matka, vaikka tarinan loppu ei molemmissa olekaan yhtä onnellinen. Näillä kahdella eri aikakaudella tehdyillä Atlantin-ylityksillä on kuitenkin yllättävän paljon yhteistä.



Kuva 12. Brittiläinen öljytankkeri San Demetrio.

San Demetrio rakennettiin vuonna 1938 Iso-Britanniassa (Shipping Times 2008). Siihen lastattiin Galvestonissa, Texasissa, 12 000 tonnia lentokoneen polttoainetta. Samoin kuin Mary Celesten, San Demetriankin oli määrä seilata syksyisen Atlantin yli mukanaan hyvin tulenarkaa lastia. Aluksen määränpää oli Avonmouth Englannin eteläosassa Bristolissa. Lokakuun 28. päivänä 1940 San Demetrio lähti Halifaxista 38 laivan HX-84-saattueessa ylittämään Pohjois-Atlantia. Tuolloin elettiin toisen maailmansodan rauhattomissa tunnelmissa, joten

saattueen puolustamisesta vastasi entinen linja-alus HMS Jervis Bay, joka oli muutettu aseistetuksi kauppalaivaksi.

Saksalainen taistelualus Admiral Scheer hyökkäsi saattueen kimppuun keskellä Atlanttia marraskuun 5. päivänä ja onnistui upottamaan HMS Jervis Bayn. Samalla myös muut alukset saivat pahoja osumia. San Demetrio on osui useita kertoja, minkä seurauksena sääkansi syttyi tuleen ja komentosilta sekä peräkansi tuhoutuivat lähes täysin. Vaikka aluksella oli lastina erittäin räjähdysherkkää polttoainetta, se ei räjäyttänyt laivaa. Siitä huolimatta kapteeni Waite päätti nopeasti jättää aluksen. Kyse saattoi olla enää sekunneista, milloin tapahtuisi voimakas räjähdys (Jesse 2007, 25–32). Olisiko Mary Celesten tynnyreistä vuotanut kemikaali ja merimiehen piipusta tai tynnyreiden metallivanteiden välisestä kitkasta syntynyt kipinä voinut johtaa purjelaivalla aikoinaan samanlaiseen tilanteeseen?

San Demetrio kaks pelastusvenettä laskettiin mereen. Ensimmäisessä veneessä olivat kapteeni ja 25 miehistön jäsentä, jotka myöhemmin pelastettiin Newfoundland-nimiselle alukselle. Toinen pelastusveneistä ajalehti merellä monta päivää kyydissään 16 miehistön jäsentä, kunnes horisontissa näkyi viimeinkin laiva. Se kuitenkin oli miehistön oma emäalus San Demetrio, joka ei ollut vielä kukaan tuhoutunut, vaikka sen kansilla roihusi raju tulipalo. Kylmissään ja nälissään olleet merimiehet päättivät nousta takaisin laivaan. Kuin ihmeen kautta he onnistuivat sammuttamaan tulipalon ja kunnostamaan aluksen propulsiolaitteiston. Seitsemän päivän päästä he olivat päässeet ilman navigointilaitteita Irlannin aluevesille saakka. San Demetrio saatiin vihdoin turvallisesti satamaan. Lastista oli menetetty vain 200 tonnia öljyä. Oikeudessa miehistölle myönnettiin 14 700 £:n pelastuspalkkio uskomattomasta rohkeudesta ja sinnikkyudesta (Time 2008).

Entäpä, jos San Demetrio pelastusveneiden lasku olisi epäonnistunut tai ne olisivat kaatuneet kovassa aallokossa vieden mukanaan koko miehistön? Öljytankkeri olisi löydetty Pohjois-Atlantilta ajalehtimasta vailla ristien sielua. Kaikki miehistön jäsenten tavarat olisivat olleet omilla paikoillaan. Ovet ja luukut olisivat olleet auki. Kova myrsky ja sade olisivat jo ehkä tuossa vaiheessa

sammuttaneet tulipalon. Kaikki olisi näyttänyt lähestulkoon samalta, kun Dei Gratia löysi Mary Celesten. Ainoastaan hiiltyneet jäljet olisivat paljastaneet sen, että San Demetriolla oli roihunnut aiemmin tulipalo. Pommitukset ja tulipalo olisivat olleet harvinaisen hyvä syy jättää alus, vaikka siirtyminen pelastusveneiden armolle olisi voinut koitua koko miehistön kohtaloksi.

6.4 Tulenarka tunnelma

Eri teorioiden kriittisen analysoinnin jälkeen on aika vetää johtopäätökset tapahtumien kulun suhteen. Näin jäljelle jää vain yksi monimutkaisen palapelin kokoava ratkaisu. Huolimatta merenkulun kehityksestä 1800- ja 1900-luvuilla Mary Celestellä ja San Demetriolla on paljon yhteistä. Molemmat olivat lähteneet arvaamattomalle syksyiselle Atlantin ylitykselle tarkoituksenaan kuljettaa hyvin tulenarkaa ja räjähdysherkkää kemikaalia. Aluksien kapteeneilla oli varmasti takaraivossaan jatkuva muistutus tai ainakin aavistus siitä, minkälaisen raketin päällä seilasivat.



Kuva 13. Mary Celesten kapteeni B. S. Briggs.

Hätätilanteessa miehistön keskuudessa vallinnut tunnelma on varmaankin ollut hyvin samankaltainen. Tulipalo, räjähdys tai kovat pamahdukset ovat saaneet aikaan hyvähermoisessakin merimiehessä pienen paniikin. Räjähääkö tämä taivaan tuuliin? Kuinka pian? Laiva on parasta jättää mahdollisimman nopeasti!

Vain pelko suorastaan pommin kaltaisesta välittömästä uhasta sai kokeneet merimiehet hylkäämään emäaluksen ja siirtymään hyisen Atlantin armoille. Paniikissa miehet jättivät ovet ja luukut auki, ruoria ei sidottu, eikä edes purjeita reivattu. Henkilökohtaiset tavaratkin, jopa hyödylliset sadevaatteet saivat jäädä. Ehkäpä alukselle oli vielä tarkoitus palata.

On siis hyvin todennäköistä, että Mary Celesteltä paettiin hyvin samoissa tunnelmissa kuin San Demetrioltakin. Ruumaan vuotanut alkoholi syttyi palamaan itsestään, merimiehen sätkästä tai kipinästä. Oltiin ruumaa sitten tuulettamassa tai muuten vain tarkkailemassa, tulipalo riitti pelästyttämään miehistön. Laivalla saattoi niin ikään tapahtua yllättävä pienehkö räjähdys, mikä lennätti kansiluukun auki. Jos kannella työskenteli silloin merimiehiä, osa heistä on voinut saada surmansa jo siinä vaiheessa. Räjähdykseen tai tulipaloon liittyvistä jäljistä ei ole kuitenkaan missään vaiheessa raportoitu. Siihen voi olla myös oma syynsä. Vaikka brigantiinilla olisikin tapahtunut räjähdys, siitä aiheutuvia tunnusomaisia merkkejä ei välttämättä olisi edes syntynyt.



Kuva 14. UCL:n laboratoriokoe.

Yhdessä Lontoon suurimmista yliopistoista University College Londonissa eli UCL:ssä testattiin vuonna 2006 räjähdystilanne, joka demonstroi Mary Celesten ruumaa ja sinne vuotanutta alkoholilastia (The Mary Celeste – fact not fiction 2008). Epäorgaaniseen kemiaan perehtynyt kemisti Andrea Cella käytti puutynnyreiden sijasta paperikuppeja. Paperikupit sijoitettiin akvaariomaiseen tilaan, jonka päällä oli kansi. Butaanikaasu sai näytellä alkoholin osaa.

Kokeessa kaasu sytytettiin palamaan, minkä jälkeen tapahtui leimahdus ja kova räjähdys. Kansi lennähti pois paikoiltaan ja Cella odotti paperikuppien palaneen, mutta niihin ei ollut jäänyt mitään hiiltymisen jälkiä. Koetila oli suhteellisen kostea, mikä luultavasti suojasi paperikuppeja palamiselta. Myös paineaalto suuntautui ylöspäin. Testin tekijät päättelivät, että Mary Celestelläkin on saattanut tapahtua vastaavanlainen räjähdys (UCL 2008). Vaikka ruumasta tai sen ulkopuolelta ei ollut löytynyt siihen viittaavia jälkiä, aluksella on voinut käydä samoin kuin koetilanteessa. Räjähdyksen aiheuttama paineaalto suuntautui voimakkaasti ylöspäin avaten etummaisen luukun jättämättä kuitenkaan mitään huomattavia jälkiä kosteaan ruumaan. Yhdeksän vuotaneen tynnyrin sijainnista ruumassa ei ole tarkkaa tietoa, mutta toisaalta sillä ei ole välttämättä suurta merkitystä. Kuten etanolin ominaisuuksia käsittelevässä luvussa on todettu, alkoholi voi syttyä pitkänkin matkan päässä vuotokohdasta.

Tulipalon, räjähdysten tai voimakkaiden paukahdusten uhkaamina kaikki kymmenen henkeä tai vielä hengissä olleet siirtyivät välittömästi pelastusveneeseen. Tosin ei ole mitään varmuutta siitä, onnistuiko heiltä edes pelastusveneeseen lasku. Erityisesti kovassa aallokossa tai tuulessa laskutilanne on lähestulkoon mahdoton. 1870-luvun purjelaivojen varusteet huomioiden tuntuu pelastusveneeseen laskeminen vielä hankalammalta. Näin ollen Mary Celesten miehistö saattoi joutua veden varaan jo laskutilanteessa. Jos laskeminen onnistui, pelastusvene ehkä sidottiin varmuuden vuoksi pitkällä köydellä emäalukseen. Hinausköytenä saatettiin käyttää osaa isopurjeen nostoköysistä, joiden havaittiin myöhemmin olevan poissa tai katkenneen. Takeita pelastusveneessä selviytymisestä ei todellakaan ollut. Benjamin Briggs halusi kenties seurata tilannetta turvallisen etäisyyden päästä säilyttäen siten mahdollisuuden palata laivalle. Peli oli kuitenkin pelattu. Aluksen jättäminen oli väärä, vaikkakin ymmärrettävä päätös. Kuten San Demetrian tapaus osoittaa, tankkilaiva voi olla samanaikaisesti sekä turvapaikka että kuolema. Briggs teki saman päätöksen kuin kapteeni Waite 68 vuotta myöhemmin. Jälkiviisaasti voidaan sanoa, että tikittävä aikapommi olisi molemmissa tapauksissa ollut parhain turvapaikka.

6.5 Matkalla viimeiseen lepopaikkaan

Vuonna 1872 sattuneen tragedian jälkeen Mary Celestelle ei tuntunut löytyvän enää halukkaita ostajia. Lopulta David Cartwrightin onnistui myydä se Wesley Govelle vuonna 1880, mutta hän huomasi pian Mary Celesten olevan pelkää ajan ja rahan tuhlausta. Laiva oli jälleen vailla uutta omistajaa. Sitä siirrettiin satamasta toiseen ja samalla vanhat muistot yritettiin pyyhkiä. Sen kotisatama vaihtui aina New Yorkista Bostoniin, mutta mikään ei auttanut.

Lopulta vuonna 1885 Mary Celeste purjehdittiin viimeiseen lepopaikkaansa Haitin rannikolle. Siellä se ajettiin karille ja upotettiin vakuutusrahojen toivossa (The New York Times 1885). Onnettomuuden laadusta ja syystä ei kuitenkaan tällä kertaa ollut epäselvyyttä. Brigantiinin viimeinen kapteeni Gilman C. Parker tappoi itsensä oikeudenkäyntien myllerryksessä. Mary Celeste ei kiusannut enää koskaan merimiehiä ja laivanvarustajia – ainoastaan epätietoisia läheisiä ja tulevia jälkipolvia.

7 YHTEENVETO

Yli vuosisadan ajan Mary Celesten kohtalo on tarjonnut kummitustarinan, joka on merihistoriassa vertaansa vailla. Kun brigantiinin miehistön kohtaloon syventyy tarkemmin, jää jännityksen sijasta jäljelle surua, sääliä ja myötätuntoa. Monien pettymykseksi kyse ei olekaan aavelaivasta, vaan tarua ihmeellisemmästä huononnisesta ja kemikaalikuljetukseen sopimattomasta aluksesta. Samalla sen kohtalo muistuttaa myös nykyajan merenkulun puutteista.

Mary Celeste oli todellakin vain purjeilla kulkeva oman aikansa tankkilaiva. Sen miehistön kohtalon sinetöi todennäköisesti merikelpoisuuden laiminlyönti. Se oli kaikkea muuta kuin merikelpoinen ottaen huomioon lastin vaarallisen varastointitavan ja puutteellisen tuuletuksen. On ymmärrettävää, että 1800-luvulla turvallisuusohjeet eivät vielä olleet samaa luokkaa kuin tänä päivänä. Kehitys on kulkenut huimaa vauhtia erityisesti 1900-luvulla. Silti merimiehet joutuvat laivojen merikelpoisuuteen liittyvien sääntöjen laiminlyönnin kohteeksi vielä nykyäänkin.

2000-luvulla seilaavat kauppa-alukset kohtaavat yhä saman tosiasian kuin Mary Celeste aikoinaan. Nykyään keskustellaan paljon kauppalaivojen varustelusta, lastin turvallisesta kiinnittämisestä ja kuljettamisesta sekä miehistön turvallisuudesta. Alusten merikelpoisuus perustuu lakiin ja selkeisiin ohjeisiin, mutta silti aika ajoin havahdutaan karuun todellisuuteen aluksen upottua ja miehistön menehdytyä sen seurauksena. Laivan ahtaus on saatettu suorittaa puutteellisesti, lastia on voinut olla irti ruumassa rekan perävaunujen sisällä tai aluksen runko on ehkä ollut yllirasittunut. Lopulta merimies voi joutua maksamaan hengellään virheistä ja suoranaisestä huolimattomuudesta.

Toivottavasti Mary Celeste ja sen miehistö jäisivät ihmisten mieliin muutoin kuin satuna aavelaivasta. Sen tarinan pitäisi muistuttaa lukijoita merenkulun inhimillisestäkin puolesta. Kaikkein tehokkaimpiakin jättialuksia kun vielä edelleenkin ohjaavat elävät ja tuntevat ihmiset eivätkä robotit. Vaikka rahalla on aina ollut kauppamerenkulussa suurin valta, ei merimiesten turvallisuudesta tulisi tinkiä –ellemme halua lisää aaveita historiankirjoihin.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS

Fay, Charles Edey 1988. The story of the Mary Celeste. New York: Dover Publications.

Begg, Paul 2006. Mary Celeste: the greatest mystery of the sea. New Jersey: Pearson Education.

Spicer, Stanley T. 2002. The Saga of the Mary Celeste: Ill-fated Mystery Ship. Halifax: Nimbus Publishing.

Hicks, Brian 2005. Ghost ship: The mysterious true story of the Mary Celeste and her missing crew. New York: Ballantine Books.

Matossian, Mary Kilbourne 1991. Poisons of the past: Molds, epidemics, and history. New Haven: Yale University Press.

Fanthorpe, Lionel & Fanthorpe, Patricia 1997. The world's greatest unsolved mysteries. Toronto: Dundurn Press Ltd.

Jesse, Fryniwyd Tennyson 2007. The saga of San Demetrio. Alcester: Read books.

Mortimer, Charles E. 1997. Kemia. Jyväskylä: Opetushallitus.

Enkvist, Terje 1973. Johdatusta orgaaniseen kemiaan. Keuruu: Otava.

Dudszus, Alfred & Henriot, Ernest 1986. Dictionary of ship types. Lontoo: Conway Maritime Press Ltd.

Landström, Björn 1961. Laiva. Helsinki: Otava.

The New York Times 26.2.1873. A Brig's officers believed to have been murdered at sea.

The New York Times 25.3.1873. A mystery of the sea. Fate of the captain, his wife, the mate and crew of the Mary Celeste.

The New York Times 7.8.1910. Riddle of the sea beyond solution.

The New York Times 21.5.1885. A grave charge against a captain.

INTERNET

Tikkanen, Juhani 1994. Merirunoja. The Baltic Sea 28.9.1994. [verkkodokumentti, viitattu 12.9.2008]. Saatavissa: <http://gamma.nic.fi/~juhatik/estonia.htm>.

ILO 2008. Themes. Safety and health at work. Products. International chemical safety cards. Ethanol (anhydrous). [verkkodokumentti, viitattu 9.7.2008].

Saatavissa:

http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cis/products/icsc/dtasht/_icsc00/icsc0044.htm.

Työterveyslaitos 2008. Ova-ohje. Etanoli. [verkkodokumentti, viitattu 10.7.2008].

Saatavissa: <http://www.ttl.fi/internet/ova/etanoli.html>.

Puukeskus 2008. Ideat ja ohjeet. Tietoa puulajeista. Punatammi.

[verkkodokumentti, viitattu 11.7.2008]. Saatavissa:

http://www.puukeskus.fi/fi/Ideat_ja_ohjeet/Jalopuut/Punatammi/.

Puukeskus 2008. Ideat ja ohjeet. Tietoa puulajeista. Valkotammi.

[verkkodokumentti, viitattu 11.7.2008]. Saatavissa:

http://www.puukeskus.fi/fi/Ideat_ja_ohjeet/Jalopuut/Valkotammi/.

Shipping Times 2008. Search for ships. San Demetrio. [verkkodokumentti, viitattu 11.7.2008]. Saatavissa:

<http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=12841>.

Time 2008. Magazine. San Demetrio. 16 Men & A Burning Ship.

[verkkodokumentti, viitattu 12.7.2008]. Saatavissa:

<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,801225,00.html>.

Työterveyslaitos 2008. Kemikaalikortit. Formaldehydi. [verkkodokumentti, viitattu 7.9.2008]. Saatavissa:

<http://kappa.ttl.fi/kemikaalikortit/khtml/nfin0275.htm>.

The Mary Celeste – Fact not fiction. [verkkodokumentti, viitattu 8.9.2008]

Saatavissa: <http://www.maryceleste.net/five.htm>.

Deafwhale Society, Inc 2008. Celeste was abandoned during a seaquake!

[verkkodokumentti, viitattu 8.9.2008] Saatavissa:

<http://www.deafwhale.com/maryceleste/>.

UCL 2008. UCL news. Solved: The Mystery of the Mary Celeste.

[verkkodokumentti, viitattu 1.9.2008] Saatavissa:

<http://www.ucl.ac.uk/news/news-articles/inthenews/itn060522>.

MUUT LÄHTEET

The true story of the Mary Celeste. MacGregor, Anne 2007. TV-dokumentti esitetty 11.6.2008 TV1.

KUVAT

Kuva 1. Pacific Maritime Ministries. 2008. Los Angeles Maritime Institute.

Saatavissa: http://www.pacificmaritimeministries.com/images/659_Irving_Exy_Sea_trials_004.jpg

Kuva 2. The Bermuda Triangle. 2008. Saatavissa: <http://www.byerly.org/bt1.htm>

Kuva 3. The mystery of the Mary Celeste. 2008. Saatavissa: <http://sjcmaryceleste.tripod.com/id2.html>

Kuva 4. Find a grave. 2006. Saatavissa: <http://www.findagrave.com/cgi-bin/fg.cgi?page=gr&GRid=14867837>

Kuva 5. The mystery of the Mary Celeste. 2008. Saatavissa: <http://sjcmaryceleste.tripod.com/id2.html>

Kuva 6. Smithsonian magazine. 2007. Cumberland County Museum and Archives. Saatavissa: <http://www.smithsonianmag.com/history-archaeology/abandoned-200711.html?c=y&page=4#>

Kuva 7. Lennartz electronic. 1999. Saatavissa: http://www.lennartz-electronic.de/Pages/News/News_e.html

Kuva 8. Adventurepedia. 2008. Saatavissa: <http://www.adventurepedia.org/page.php?14>

Kuva 9. Scary for kids. 2008. Saatavissa: <http://www.scaryforkids.com/mary-celeste/>

Kuva 10. James Glaisher. 1873. Saatavissa: http://www.history.noaa.gov/stories_tales/maryceleste.html

Kuva 11. Rain barrels and more. 2008. Saatavissa: <http://www.rainbarrelsandmore.com/whiskeybarrels.htm>

Kuva 12. Shipping times. 2008. <http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=12841>

Kuva 13. La Monde des navires. 2008. Saatavissa: http://lemonde.desnavires.free.fr/navires/mary_celeste.php

Kuva 14. The Mary Celeste - Fact Not Fiction. 2006. Saatavissa: <http://www.maryceleste.net/five.htm>

LIITE 1

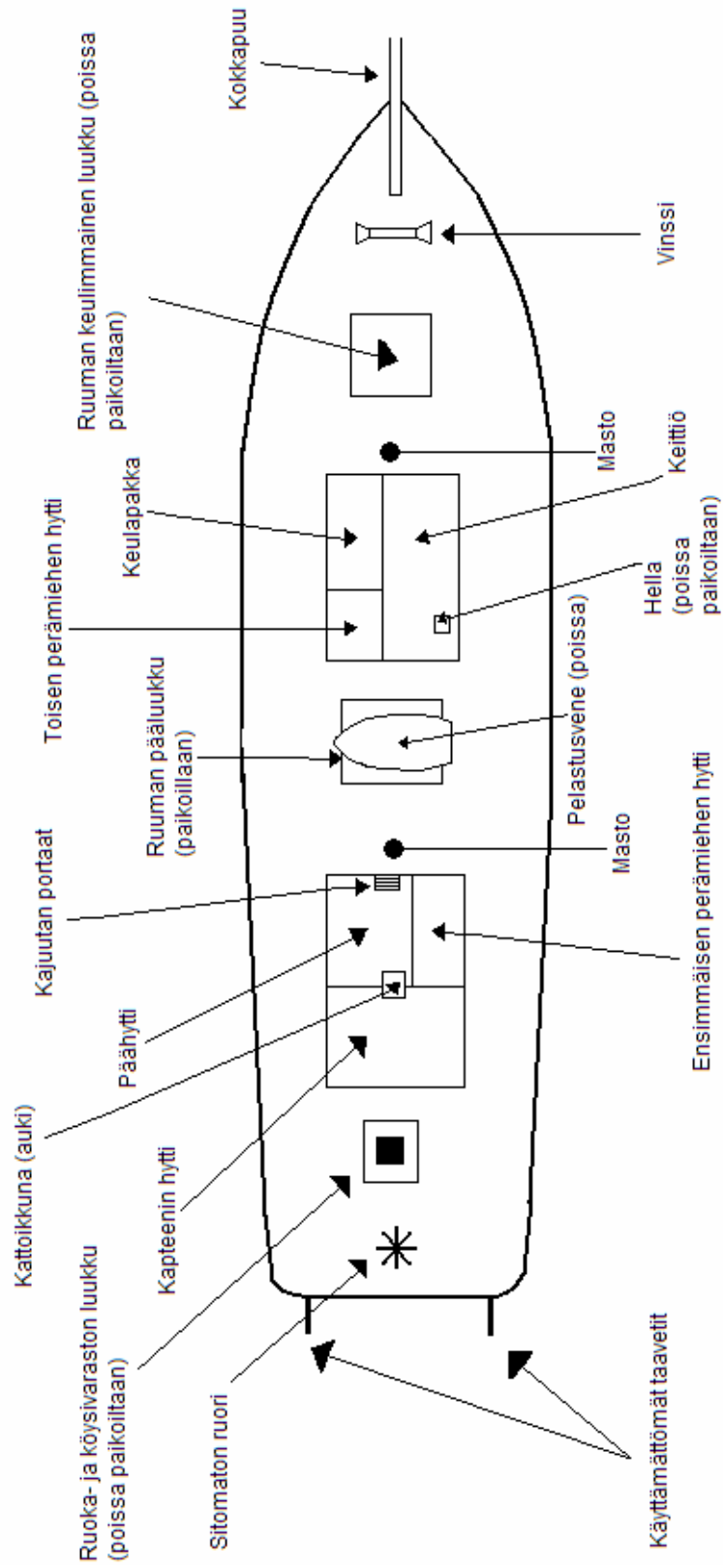
25.11.1872

Entries on Slate

H.	K.	Course	Wind	Monday 25 th .
1	8			Comes in fresh.
2	8			
3	8			
4	8			
5	8			
6	8			
7	9			
8	9			At 8 P.M. fresh.
9	8			Got in Royals & top G sail.
10	8			
11	8			
12	8	E. by S.	West	M.P. rainy.
1	8			
2	8			
3	8			
4	8			
5	8			At 5 made the island of S. Mary's bearing E.S.E.
6	8			At 5 o'clock made the Island of S. Mary's bearing E.S.E.
7	8			
8	8			At 8 Eastern point bore S.S.W. 6 miles distant.
9				
10				
11				
12				

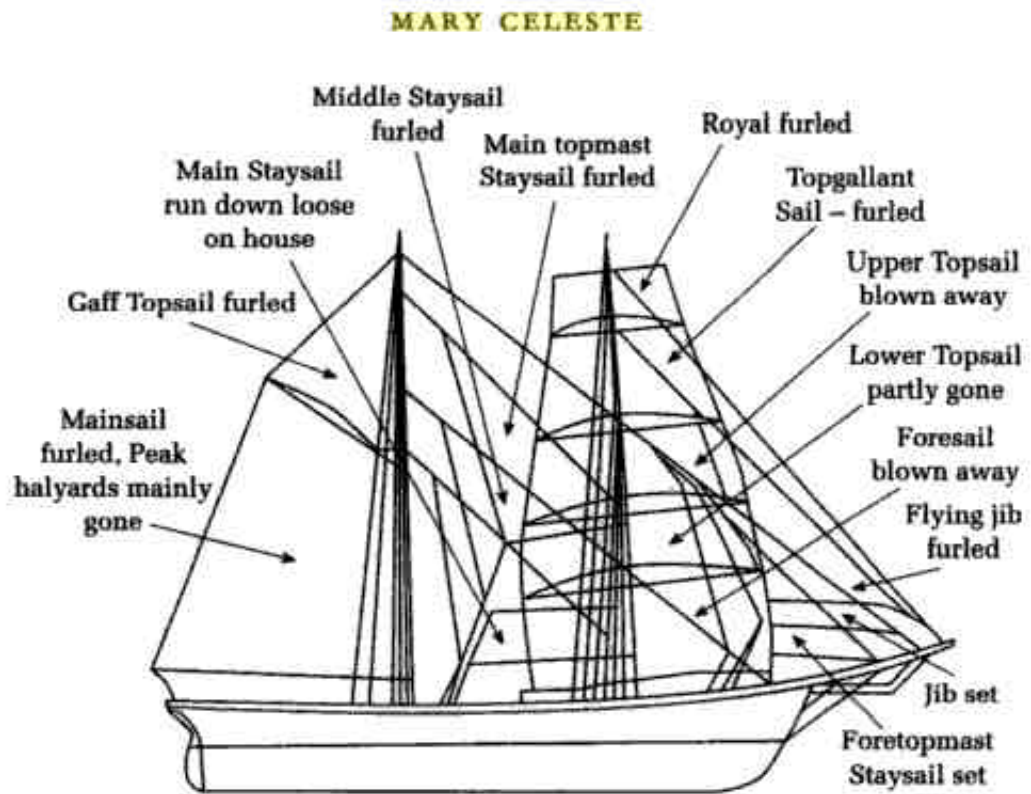
LIITE 2

Mary Celesten yläkansi löytöhetkellä



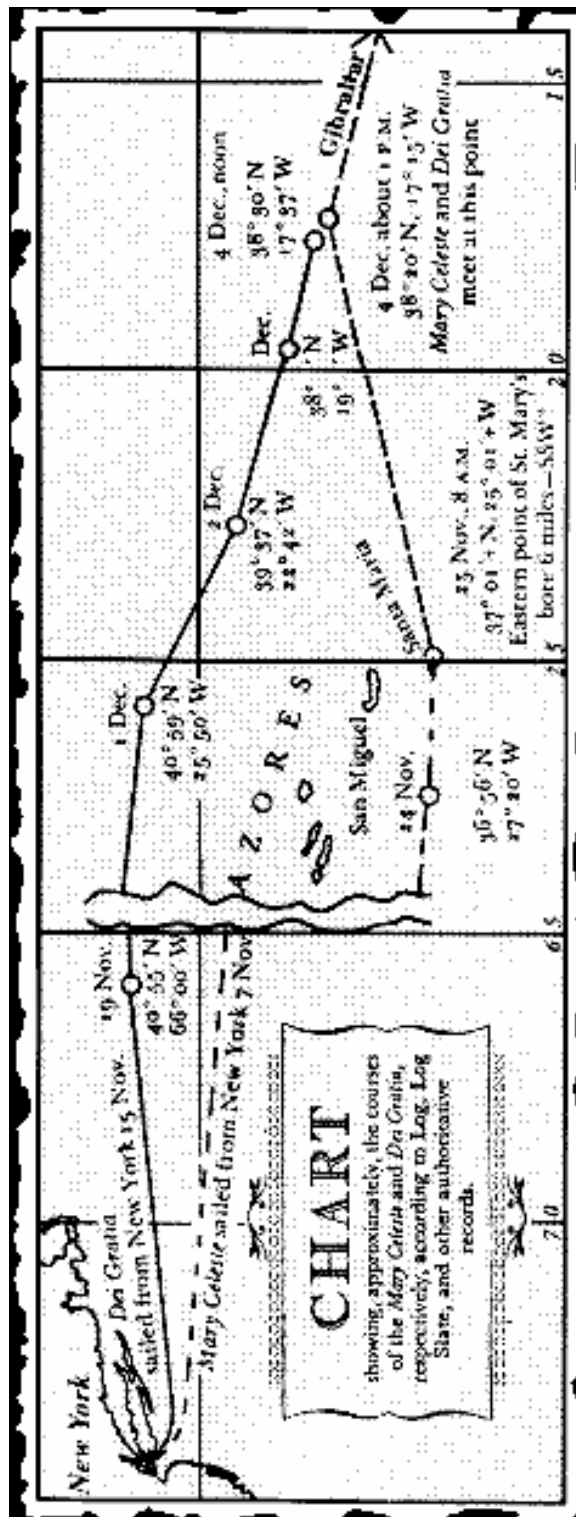
LIITE 3

Mary Celesten purjeet löytöhetkellä



Lähde: Begg, Paul 2006. *Mary Celeste: the greatest mystery of the sea*. New Jersey: Pearson Education.

LIITE 4



Saatavissa:

http://www.lange.demon.co.uk/Castle_Falkenstein/LiveAction/Times4.html



Saatavissa: <http://www.geokem.com/OIB-volcanic-atlantic.html>