

Aatu Mäkinen

## **Rautaa ja terästä, vai uponneita unelmia**

*Belfastin laivat ja Pohjois-Atlantin onnettomuuksien uutisoinnin kehitys 1854-1914*

Kandidaatintutkielma

Historian ja etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

4.5.2022

## **Lyhenneluettelo**

brt = Bruttorekisteritonni

H&W = Harland & Wolff

M&C = McIlwaine & Co

R&C = Robert Hickson & Co

t/n = Telakka numero

WC&C = Workman, Clark & Co

WSL = White Star Line

# Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	1
2 Belfastin laivojen rakennus 1853-1914.....	2
2.1 Rautalaivojen aika 1853-1882.....	3
2.2 Teräslaivojen aika 1883-1914.....	8
3 Belfastin laivat ylittämässä Atlanttia.....	13
3.1 Onnettomuudet.....	14
3.2 Uutisointi.....	17
4 Päätäntö.....	21
Lähteet.....	23
Liitteet.....	24

# 1 Johdanto

Merenkäynnistä puhuttaessa on yleistä kuulla sanottavan sen olevan hyvin vaarallista. Moni tunteeikin Belfastin kuuluisimman laivan Titanicin kohtalon, ja vielä tänäkin päivänä laivaa käytetään vertauskuvana milloin missäkin yhteydessä olkoot kyseessä parisuhdeväkivalta<sup>1</sup> tai laivan uppoaminen. Onkin harmillista, että kaupungin yli tuhannen laivan tuotannosta ihmiset muistavat yleensä vain tämän epäonnisen laivan, ja kuinka se on luonut käsityksen kyseisen ajan merenkulun turvattomuudesta. Tutkimukseni keskiössä on merenkulun turvallisuus ja olen tutkinut aihetta seuraavalla rajauksella. Kandidaatintutkielmassani tutkin Belfastin laivanrakennusta ja sen laivojen toimintaa Pohjois-Atlantilla ennen ensimmäistä maailmansotaa. Koen tarpeelliseksi, että esittelen Belfastin laivanrakennuksen kehitystä, jotta kun alan käsittelemään onnettomuuksien uutisointia sen laivojen kautta, niin lukijalle ei synny käsitystä, että Belfastin laivat olisivat jotenkin järjestelmällisesti viallisia. Keskityn siis vain Pohjois-Atlantin laivaliikenteen turvallisuuteen Belfastissa rakennettujen laivojen avulla, ja tutkin aihetta seuraavien tutkimuskysymysten kautta.

Tutkimuskysymykseni ovat seuraavat:

1. Mitkä olivat Belfastin merkittävimmät laivat, jotka toimivat Pohjois-Atlantilla?
2. Kuinka merionnettomuuksien uutisointi muuttui ajan kuluessa vai muuttuiko se ollenkaan?

Aikarajaukseni on 1853–1914. Rajaukseni alkaa vuodesta 1853, koska kyseisenä vuonna Belfastin ensimmäinen teollisen ajan telakka aloitti toimintansa. Lopetusvuoden rajausta johtuu maailmansodan alusta. Pohjois-Atlantin turvallisuustilanne muuttui huomattavasti maailmansodan aikana, joten jätin kyseiset vuodet rajauksen ulkopuolelle. Kaavioissani hyödynnän vain vuosia väliltä 1854–1913, koska vasta 1854 vuonna vesille laskettiin tutkimani telakoiden ensimmäinen laiva, ja 1913 on viimeinen kokonainen vuosi ennen maailmansotaa.

Alkuperäislähteinä hyödynnän *Lloyd's Register of Shipping* rekistereitä vuosilta 1854–1915, joiden myöhemmät julkaisut käyttivät seuraavia nimiä: *Lloyd's Register of shipping* ja *Lloyd's Casualty Return*.<sup>2</sup> Ensimmäisen kautta pystyin keräämään listan Belfastissa rakennetuista laivoista ja jälkimmäinen auttoi onnettomuuksien kasaamisessa. Onnettomuuksien uutisoinnin tutkimisessa käytin *The Times* -lehden digitoituja julkaisuja vuosilta 1854–1914. Tämän lisäksi olen satunnaisesti hyödyntänyt myös muita kyseisen ajanjakson sanomalehtiä.

---

1 Ks. Esimerkiksi *The Washinton Post*, Amber Heard, ”A transformative moment for women”, 19.12.2018.

2 Käytän selkeyden vuoksi kyseisiä nimityksiä myös alaviitteissä erottamaan näitä kahta rekisteriä.

Aluksi keräsin listan Belfastissa rakennetuista laivoista ja niiden tiedoista muun muassa laivojen vetoisuuksista Lloydin rekisterin avulla. Lloydin rekisteri ei kuitenkaan sisällä kaikkia laivoja. Esimerkiksi alle 100 bruttorekisteritonin aluksia, joten olen täydentänyt listaani tutkimuskirjallisuutta hyödyntäen. Laivojen vetoisuuksien osalta olen käyttänyt Lloydin rekisterissä niille ensimmäistä kertaa antamia määriä. Aina tämä ei ole kuitenkaan ollut mahdollista ja varsinkin 1890-luvulla valmistuneiden laivojen kohdalla olen joutunut välillä käyttämään seuraavien vuosien rekistereiden sisältämiä tietoja. Tämä on ongelma, vain jos laivaan on tehty suuria muutoksia tänä aikana, eikä uusi vetoisuus ole enää vastannut alkuperäistä. Lloydin rekisterit sisältävät tietoa muun muassa laivojen mitoista, vetoisuudesta, rungon materiaaleista, valmistajasta ja omistajista, mutta ne eivät kerro tarkalleen mihin tarkoitukseen kyseisiä laivoja on käytetty. Olenkin käyttänyt John Lynchin esittämiä määritelmiä laivojen alkuperäisistä käyttötarkoituksista.<sup>3</sup>

Listan pohjalta olen tehnyt taulukoita ja kaavioita muun muassa Belfastin telakoiden tuotantomääristä ja laivojen tyypeistä. Näiden avulla olen voinut vertailla telakkojen tuotantoja sekä toisiinsa että myös Ison-Britannian kokonaistuotantoon. Käytin siis määrällisiä menetelmiä, kuten luokittelua ja tilastollisesti kuvaavaa analyysia. Samalla selvitin laivojen onnettomuuksien päivämäärät, joiden avulla pystyi löytämään sanomalehti artikkeleita, jotka käsittelivät Pohjois-Atlantin onnettomuuksia. Sanomalehtien kohdalla taas keskityin aluksi lähilukuun ja sen pohjalta tein havaintoja.

Belfastin laivanrakennuksesta ja laivoista on tehty tutkimuksia Isossa-Britanniassa, ja Lloydin rekistereiden hyödyntäminen on ollut yleistä näissä tutkimuksissa. Isossa-Britanniassa on myös tutkittu paljon Viktoriaanisen ajan laivanrakennusta ja onnettomuuksia. Sen sijaan suomalaiset tutkimukset ovat keskittyneet enemmän paikallisiin laivoihin ja suomalaisten omistuksessa olleiden purjelaivojen toimintaan. Tästä johtuen Pohjois-Atlantilla toimineet matkustajalaivat ja niiden turvallisuuden tutkiminen ovat jäänyt vähemmälle. Aiheeni onkin kielellisesti harvinainen, ja näkökulmani tutkia uutisoinnin muuttumista Belfastin laivojen onnettomuuksien kautta on uusi.

## **2 Belfastin laivojen rakennus 1853-1914**

Viktoriaanisen ajan lopulla Britannian laivanrakennustuotannon osuus maailman tonnistosta oli suurimmillaan. Tutkijat Geary ja Johnson ovat arvioineet, että 1892–1896 Britannian kauppalaivatuotannon (*mercantile shipbuilding output*) osuus oli seuraava: ”Näinä samoina

---

<sup>3</sup> Onko kyseessä siis matkustajalaiva, rahtilaiva tai jokin muu.

ajanjaksoina Ison-Britannian vuosittainen tuotanto oli keskimäärin miljoona rekisteri tonnia, 79 prosenttia maailman tuotannosta [...]”<sup>4</sup>, joten Britannian laivatuotanto oli ylivoimaisesti maailman suurin tuona aikana. Belfastin vuosittainen tuotanto oli samoina vuosina keskimäärin noin 99 300 bruttorekisteritonnina (*gross register tonnage*) eli 9.93 prosenttia Britannian tuotannosta (Liite 1).

Jos kuitenkin katsoisi Belfastia 1850-luvun alussa, näkisi vain pikkukaupungin (*town*) Lagan-joen varrella. Tuolloin joen rannoilla ei ollut vielä yhtään telakkaa, jonka tuotanto olisi ollut huomattavaa.<sup>5</sup> Yksi syy tähän oli Laganin soveltumattomuus teollistuneeseen laivanrakennukseen ennen 1840-luvulla tehtyä joen ruoppaamista ja suoristamista. Onkin vaikea uskoa, että tästä kasvaisi kaupunki (*city*), joka tuottaisi 40 vuoden päästä 7.84 prosenttia koko maailman kauppalaivastotonnistosta.<sup>6</sup>

Tämä käsittelyluku antaa lukijalle kuvan Belfastin laivanrakentamisesta ja sen telakkojen alkuvuosista maailmansotaan asti. Samalla siinä tulee esille Belfastin merkittäviä laivoja. Näiden laivojen kautta tulee esille telakkojen tärkeitä teknologioita harppauksia ja tuotannon muutoksia.

## 2.1 Rautalaivojen aika 1853-1882

Robert Hickson käynnisti uuden ajan laivanrakennuksen Belfastissa 1853. Hän aloitti tämän ottamalla haltuunsa *Belfast Ironworks:in* ja perustamalla *Robert Hickson & Co (R&C)* -nimisen telakan. Hicksonin ajoitus oli hyvin otollinen, sillä laivanrakennussektori oli kokenut suuria muutoksia viime vuosikymmeninä, kuten muun muassa höyryvoiman, potkurien ja rautarunkojen yleistymisen olivat muuttaneet laivanrakentamista huomattavasti.<sup>7</sup> Samalla myös muuttoliike Euroopan ja Amerikan välillä oli kasvamassa.<sup>8</sup> Näin ollen uusille laivoille oli kasvavaa kysyntää, jota Hickson pyrki hyödyntämään.

Belfastin ainoa telakka kuitenkin kohtasi monia haasteita ja suurin osa näistä johtui sen sijainnista. Telakan lähistöllä ei ollut rautalaivojen rakentamiseen tarvittavia raakamateriaaleja, paikallinen laivanrakennusalan asiantuntijuus oli puutteellista, eikä paikallisia asiakkaita ollut tarjolla.<sup>9</sup> Materiaalien puute ei ollut ylitsepääsemätön ongelma, koska telakka oli osa Britannian

4 Geary 1989, 42. Alkuperäinen sitaatti: ”For these same periods the annual average U.K.output amounted to 1.0 million gross tons, 79 per cent of world output.[...]”.

5 Lloydin rekisterissä on yksittäisiä pieniä puurunkoisia purjelaivoja, ennen 1853 *Robert Hickson & Co* -telakan perustamista.

6 Belfast sai kaupunki statuksen 1888.

7 Armstrong 2011, 47-48.

8 Feys 2007, 1.

9 Lynch 2012, 17.

laivanrakennussektoria. R&C -telakalle oli näin ollen tarjolla halpaa rautaa ja hiiltä sekä Skotlannista että Luoteis-Englannista. Hickson ratkaisi myös asiantuntijuusongelman palkkaamalla asiantuntijoita Clyde-joen telakoilta, ja vuonna 1854 hän asetti Edward Harlandin telakan johtoon.

Samana vuonna telakan ensimmäinen laiva *Silistria* laskettiin vesille. Laiva oli puurunkoinen purjelaiva, eikä se edustanut aikakauden parasta teknologista osaamista, josta myöhemmät samalta paikalta vesille lasketut laivat olisivat tunnettuja. Laiva oli kuitenkin uniikki, sillä se jäisi Belfastin telakkojen ensimmäiseksi ja viimeiseksi puurunkoiseksi laivaksi. R&C -telakalta valmistui seuraavina vuosina kaksi höyrylaivaa *Khesonese* 1855 ja *Circassian* 1856, jotka toimivat muutaman vuoden matkustaja-rahtilaivoina (*Passenger-Cargo*)<sup>10</sup> Pohjois-Atlantilla. Näiden laivojen jälkeen telakalta ei kuitenkaan tulisi valmistumaan enempää höyrylaivoja ja myöhemmin nämäkin laivat muutettaisiin purjelaivoiksi.<sup>11</sup>

Vuonna 1857 R&C -telakalta valmistui kaksi rautarunkoista purjelaivaa, joiden yhteenlaskettu vetoisuus oli pienempi kuin kummankaan höyrylaivan. Telakan tuotanto ei ollut kasvanut ja Hicksonilla oli entuudestaan taloudellisia ongelmia, joista johtuen jo vuonna 1855 *Belfast Ironworks* ajautui vararikkoon. Telakka sai ostettua materiaaleja ja sen työläiset todistetusti osasivat rakentaa laivoja, mutta telakka ei ollut onnistunut ratkaisemaan asiakkaiden puuttumista. Viimeinen takaisku tuli kun *Bebington* laivan tilaaja ei kyennyt maksamaan laivaansa. Hickson kuitenkin onnistui myymään telakkansa Edward Harlandille 1858 ja sopimaan, että hän saisi viimeistellä telakan kahdeksannen ja viimeisen laivan itselleen.<sup>12</sup> Robert Hicksonin telakka tuotti viidessä vuodessa kahdeksan laivaa, joiden yhteinen vetoisuus oli 6 830 brt.<sup>13</sup>

Edward Harlandin päätös ostaa telakka oli harkittu riski. Hän oli saanut kokemusta Skotlannin telakoilla höyrylaivojen rakentamisesta jo ennen Belfastiin saapumista. Tullessaan hän toi mukanaan lakossa olleita Clyden laivanrakentajia. Hän oli myös yrittänyt useampaan otteeseen 1857 vuoden aikana saada lupaa Liverpoolin kaupungin hallinnolta telakan perustamiseen Liverpoolin läheisyyteen, mutta kaikki kolme hakemusta hylättiin.<sup>14</sup> Harland päättikin hyväksyä myyntitarjouksen, ja näin ollen vuonna 1858 syntyi telakka, joka muutama vuosi myöhemmin tunnettaisiin nimellä *Harland & Wolff* (H&W).

---

10 Matkustaja-rahtilaivoissa on enemmän kuin 12 matkustajaa, mutta matkustajien kuljetus ei ole pääasiallinen tarkoitus. Yleensä näissä vaihdettiin matkustajatilaa rahdille. Tarkkaa määritelmää ei kuitenkaan ole.

11 *Lloyd's Register* 1854-1860.

12 Lynch 2012, 22.

13 Lyhenne: brt = bruttorekisteritonni

14 Bardon 1994, 335-337.

Edward Harlandin kontaktit ennen Belfastiin saapumista jäävät toisinaan huomiotta, ja Belfasia edeltäneen ajan merkitystä uuden telakan menestyksen kannalta korostetaan vaihtelevasti. Esimerkiksi John Lynch sivuuttaa tämän ajanjakson, mutta Jonathan Bardon taas huomioi kattavammin Harlandin Skotlannin telakoilla saaman laivanrakennuskokemuksen ja kontaktien merkityksen hänen tulevan menestyksen kannalta.<sup>15</sup> Molemmat tutkijat ovat kuitenkin samaa mieltä siitä, että Harlandin vuosia kestänyt ystävyys Gustav Wilhelm Wolffin kanssa oli suuri etu, mitä Robert Hicksonilla ei ollut. Wolff oli insinööri ja laivansuunnittelija, mutta tätäkin tärkeämpi oli hänen mahdollistama taloudellinen tuki hänen setänsä Gustav Christian Schwaben kautta. Lynch esittääkin, että Harlandin päätös suostua Robert Hicksonin myyntitarjoukseen R&C -telakan suhteen olivat lähtöisin Schwaben suosituksesta ja luvatussa taloudellisesta tuesta.<sup>16</sup> Tätä tulkintaa vahvistaa se, että telakka sai heti tilauksen kolmelle höyrylaivalle *John Bibby & Sons* -laivanvarustamolta, jonka kanssa Scwabella oli entuudestaan yritystoimintaan Liverpoolissa.

Harlandin telakka todisti laivojensa laadun *Venetian (H&W t/n:1)*<sup>17</sup> vesillelaskun myötä 1859 ja *Bibby Line* tilasi vielä lisää laivoja. Telakan viidestätoista ensimmäisestä laivatilauksesta kaksitoista tuli tältä tilaajalta. Viimeisenä näistä valmistui *Persian (H&W t/n:13)* 1863 alussa. Kyseisten rahtilaivojen yhteenlaskettu vetoisuus oli 17 892 brt.<sup>18</sup> Vuonna 1861 Harlandin henkilökohtaisesta avustajasta Wolffista tuli yrityksen osakas ja telakan nimeksi vakiintui *Harland & Wolff*.

1860-luvun alun jälkeen höyrylaivatilaukset olivat kuitenkin harvassa ja 1863–1869 vuosina telakan tuotanto oli hyvin monipuolista. Tämän ajan tuotantoon kuului muun muassa lauttoja, proomuja, sulkuportti, siipiratasalus ja tykkivene. Monipuolisuudesta ja laajentuneesta asiakaskunnasta huolimatta vuonna 1865 H&W ajautui taloudellisiin ongelmiin, kun *Broughton (H&W t/n:44)* laivan tilaaja meni konkurssiin. Lisäksi vuonna 1866 telakka tuotti vain kaksi laivaa, joiden yhteistonnisto oli vain 2 836 brt. Vuonna 1868 Laganin rannalle oli myös tullut kilpaileva telakka *McIlwaine & Co (M&C)*, jonka omistaja oli saanut oppinsa R&C -telakalta.<sup>19</sup> Tämä telakka tulisi kuitenkin keskittymään laivanrakentamisen sijaan niiden korjaamiseen vielä reilun vuosikymmenen. Tämän lisäksi samana vuonna H&W oli rakentanut tappiolla amiraliteetille laivan

---

15 Bardon 1994, 335-337.

16 Lynch 2012, 22.

17 Lyhenne: t/n = telakka numero (*shipyard number*). Laivojen helpomman tunnistamisen vuoksi sulkeissa on laivan telakan lyhenne ja telakka numero.

18 John Lynch 2012, 114-115.

19 Cameron 2011 89.



nimeltä *HMS<sup>20</sup> Lynx (H&W t/n:53)*.<sup>21</sup>

Vastoinkäymisistä huolimatta Harland ei kuitenkaan kokenut edeltäjänsä kohtalo, vaan hän onnistui jälleen suhteillaan saamaan lisää suuria tilauksia. Bibby Line tilasi kolme höyrylaivaa, mutta tärkeämpi tilaus syntyi kun Schwabe järjesti 1869 tapaamisen Harlandin ja Thomas Ismayn välillä. Ismay omisti *Oceanic Steam Navigation Co* laivanvarustamon, joka myöhemmin tunnetaan paremmin Ismayn 1867 hankkimasta tytäryhtiöstä *White Star Linestä* (WSL). Schwabe myös lupautui rahoittamaan WSL -yhtiötä sillä ehdolla, että kaikki WSL -laivanvarustamon tulevat laivat tilattaisiin H&W -telakalta. Tähän sopimukseen Ismay suostui ja olihan hän jo edeltävänä vuonna ostanut *Broughton (H&W t/n:44)* höyrylaivan, joten hän oli tietoinen telakan laivojen laadusta. Ismay tilasikin heti viisi höyrylaivaa, joiden tarkoituksena oli toimia matkustajalaivoina Pohjois-Atlantilla. Tilausten oli kuitenkin valmistuttava aikataulun mukaisesti sopimussakon uhalla.<sup>22</sup> Tilauksen suuruus vaati H&W -telakan uudistamista, mutta samalla se myös mahdollisti sen toteutuksen.

Tilauksen ensimmäisenä valmistunut laiva uudisti Pohjois-Atlantilla toimivaa vuoroliikennettä. *Oceanic (H&W t/n:73)* laskettiin vesille 1870 ja se kuului aikansa hienoimpiin matkustajalaivoihin. Sen ensimmäisen luokan matkustajat pystyivät nauttimaan muun muassa laivan kävelykannesta, juoksevasta vedestä, palvelijoiden kutsumiseen tarkoitetuista sähköllä toimivista soittokelloista (*electrical servant bells*) ja ruokasalista, jossa oli tilaa jokaiselle hytin omaavalle matkustajalle. Muiden matkustajien eli kolmannen luokan (*Steerage*)<sup>23</sup> olot eivät kuitenkaan kohentuneet huomattavasti ja matkustaminen oli vieläkin epämukavaa, mutta teknologian myötä matkan kesto oli hyvässä säässä uusimmilla linjalaivoilla (*ocean liner*) noin kahdeksan päivää.<sup>24</sup> Laiva uudisti merenkäyntiä siinä määrin, että tutkijat kuten Bardon pitivät kyseistä laivaa ensimmäisenä modernina linjalaivana: ”*Oceanic on White Starin ensimmäinen Queen's Islandilta vesillelaskettu laiva ja sitä voidaan pitää ensimmäisenä modernina linjalaivana.*”<sup>25</sup>

Ismayn tilasi myös lisää laivoja ja lopulta tilauksen koko kasvoi viidestä laivasta kymmeneksi.

---

20 Lyhenne: HMS = Her/His Majesty's Ship on Ison-Britannian merivoimille kuuluvien laivojen etuliite.

21 Lynch 2012, 37, 115-118.

22 Bardon 335-337.

23 Ennen 1889 rakennettujen matkustajalaivojen matkustajat oli jaettu ”*cabin*” ja ”*steerage*” luokkiin.

24 Vuonna 1873 *Baltic (H&W t/n: 75)* sai ”*Blue Riband*” Nopein sen hetken Atlantin ylitys ajalla 7pvä 20h 9 min. Kaksi vuotta uudempi laiva kuin *Oceanic (H&W t/n:73)*, mutta mitat ja moottorit olivat samat erona rekisterissä *Baltic (H&W t/n: 75)* oli 100 brt kevyempi.

25 Bardon 1994, 337. Alkuperäinen sitaatti: ”*The Oceanic, the first White Star ship to be launched at Queen's Island, can be regarded as the first modern liner.*”.

1870–1874 vuosien aikana H&W tuotti kaksikymmentä alusta, joiden yhteistonnisto oli 53 459 brt.<sup>26</sup> WSL -laivanvarustamon omistukseen näistä rakennettiin 37 981 brt eli noin 71 prosenttia H&W -telakan tuotannosta.<sup>27</sup> Ismayn tilausten valmistuttua H&W ei saanut montaa höyrylaivatilausta ja näin ollen telakka tuotti 1878 vuoteen asti pääasiassa purjelaivoja. Tästä eteenpäin kuitenkin H&W tuotti joka vuosi enemmän höyrylaivoja kuin purjelaivoja. Telakka olikin selviytynyt alkuvaikeuksista huolimatta ja 1879 vuoden loppuun mennessä se oli tuottanut 128 alusta, joiden yhteistonnisto oli noin 161 000 brt.<sup>28</sup>

H&W oli saanut rakentaa aluksiaan lähes rauhassa ilman paikallista kilpailua melkein 20 vuotta, mutta 1880-luvulle tultaessa tämä tulisi muuttumaan kahden kilpailijan myötä. Ensimmäinen näistä oli M&C -telakka, joka oli ollut Belfastissa jo 12 vuotta, mutta vasta vuonna 1880 telakan laajennusten jälkeen, se onnistui laskemaan vesille ensimmäisen *Lloyd's* -rekisteriin merkityn aluksensa nimeltä *Parkmore (M&C t/n:10)*.<sup>29</sup> Tästä lähtien se tuottaisi pääasiassa pieniä rahtilaivoja, joiden vetoisuus ei yleensä ylittänyt 500 brt. M&C -telakan laivatilaukset tulivat lähinnä paikallisilta toimijoilta, joten yhtiö ei kilpaillut H&W -telakan kanssa samoista markkinoista. M&C teki kuitenkin jotain mitä H&W ei vielä tässä vaiheessa tehnyt, nimittäin omien höyrylaivojen moottoreiden rakentamista. H&W oli lähes aina alihankkinut laivojensa moottorit lukuun ottamatta *Millie (H&W t/n:93)* ja *Katie (H&W t/n:94)*, jotka olivat pieniä 107 brt jokialuksia, joiden moottoreiden tehot olivat vain 24 hv ja 20 hv.<sup>30</sup>

Toinen tulokas oli *Workman, Clark & Co (WC&C)*, jonka perustivat Frank Workman ja George Clark, jotka olivat oppineet taitonsa H&W -telakalla. Opit olivat menneet perille ja lähtiessään he palkkasivat mukaansa työntekijöitä entiseltä telakalta, kuten Harland oli tehnyt tullessaan Clyden telakoilta Belfastiin. Kaksikolla oli myös kontakteja sekä Belfastissa että Skotlannissa, joiden kautta he saivat alkurahoitusta ja ensimmäiset tilaukset.<sup>31</sup> Telakka ei ollut yhtä riippuvainen paikallisesta kysynnästä kuin M&C. Tästä syystä WC&C -telakan laivojen koko kasvoi nopeammin, kuin tämän toisen tulokkaan. Telakan ensimmäinen laiva *Ethel (WC&C t/n:1)* pääsi vesille 1880. Tämän lisäksi telakka onnistui myös löytämään oman tuotantotilaisuuden rahtilaivojen ja matkustajalaivojen välimuodosta niin sanotuista matkustaja-rahtilaivoista, joista ensimmäinen oli nimeltään *City of Cambridge (WC&C t/n:7)* ja se laskettiin vesille 1882. Telakka tulisikin keskittymään rahtilaivoihin

---

26 Tonnistosta puuttuu nimeämätön ”floating dry dock” (*H&W t/n:72*), jonka tonnistosta ei ole tietoa.

27 *Oceanic (H&W t/n:73)* – *Germanic (H&W t/n:85)* tilausten välillä 39 596 brt eli n.96% tuotannosta WSL:lle.

28 Tonnistosta puuttuu 11 alusta.

29 Lynch 2012, 37.

30 *Lloyd's Register* 1877. Vertailtavaksi *Britannic (H&W t/n:83)* 760 hv ja M&C alusten moottoreista  $\frac{3}{4}$  on alle 100 hv

31 Lynch 2012, 32.

ja erilaisiin ”hybridi-laivoihin” tulevaisuudessa.

Tulokkaiden tuotanto oli aluksi hyvin pientä, eivätkä ne voineet uhata H&W matkustajalaivatilauksia. Tämä johtui telakoiden sen hetken kykenemättömyydestä edes rakentaa niin suuria laivoja, mutta Ismayn kanssa tehty sopimus varmisti, ettei kilpailua syntyisi. Tästä huolimatta H&W jatkoi kehittymistään, ja vuonna 1880 *British Queen* (H&W t/n:138) matkustajalaivan myötä se oli onnistunut laskemaan vesille Belfastin ensimmäisen teräsrunkoisen laivan. Tulokkaiden telakkojen ensimmäiset teräslaivat tulisivat vesille vasta 1883 ja 1887.<sup>32</sup>

## 2.2 Teräslaivojen aika 1883-1914

Raudan oli aika väistyä teräksen tieltä ja H&W -telakalle tämä tuli selväksi viimeistään vuonna 1883, kun *Dundela* (H&W t/n:158) ja *Dunluce* (H&W t/n:159) valmistuivat ja seuraava asia ilmeni: ”H&W:lla oli kaksi spekulatiivista varaan rakennettua laivaa, joita he eivät kyenneet myymään.”<sup>33</sup> Kyseiset laivat olivat rautarunkoisia höyrylaivoja, jotka oli rakennettu rahdin kuljetusta varten. Rautalaivojen kysyntä oli siis romahtanut teräsrunkojen myötä nopeammin kuin H&W -telakalla oltiin arvioitu. Telakan johdossa myös tapahtui muutos vuonna 1884 kun 1874 partneriksi otettu William Pirrie nousi vastuuasemaan telakan johdossa. Telakan johtoasemasta luopumisen myötä Edward Harland keskittyi enemmän poliittiseen uraansa.<sup>34</sup> Pirrien huomattavin muutos telakalla oli laivojen maksutapaan liittyvä muutos, niin sanottu ”tilaus kerho” (*commission club*). Tässä järjestelyssä laivan tilaaja maksaisi kaikki laivanrakennuskulut ja osan yleiskustannuksista, jonka jälkeen telakka saisi aina 5 prosenttia loppuhinnasta.<sup>35</sup> Tämä järjestelmä varmisti, että asiakkaat saisivat juuri niin hyvän laivan kuin he olivat valmiita maksamaan, eikä telakan tarvitsisi olla enää huolissaan laivojen tappiollisuudesta olettaen, että ne valmistuisivat ilman ongelmia.

Telakan johdossa tapahtunut muutos ei estänyt telakan kehitystä. Tämä käy esille 1886 vuonna rakennetusta *Iran* (H&W t/n:185) laivasta, joka oli Belfastin ensimmäinen kolminkertaisen laajennusmoottorin (*triple-expansion*) omaava laiva. Telakka siirtyi myös 1887 lähtien pelkästään teräsrunkoisiin laivoihin ja ne varustettaisiin laajennusmoottoreita (*multi-expansion engine*) turbiinien tuloon asti. Belfastin muut telakat seurasivat perässä ja WC&C siirtyi saman vuoden aikana pääasiassa teräsrunkoihin<sup>36</sup>, mutta sen laivojen moottorit eivät olleet itsenäisesti rakennettuja ja

32 *Teelin Head* (WC&C t/n:14) vuonna 1883 ja *Lough Fisher* (M&C t/n:27) vuonna 1887.

33 Lynch 2012, 129. Alkuperäinen sitaatti: ”H&W found themselves with two ships, built on speculation, that they couldn't sell.”.

34 Edward Harland toimi Belfastin pormestarina 1885–1886 ja sai ritarin arvon 1886.

35 Lynch 2012, 24.

36 WC&C -telakan viimeinen rautarunkoinen laiva laskettiin vesille vuonna 1890.

moninkertaisesti laajennusmoottoreihin siirtymisessä kesti yli vuoden pidempää. M&C ei kuitenkaan onnistunut yhtä hyvin ja suuri osa sen laivatuotannosta vielä 1890-luvulla oli rautarunkoisia, ja moottoreidenkin osalta telakka siirtyi laajennusmoottoreihin vasta vuonna 1889. M&C oli myös 1885–1886 laajentanut telakkaansa suurempien laivojen rakentamista varten.<sup>37</sup> Tämä on yksi syy miksi se ei kyennyt siirtymään yhtä nopeasti uuteen teknologiaan.

M&C ei ollut ainut telakka, jolla oli vaikeuksia adaptoitua uuteen teknologiaan. Britannian 1885–1889 vuosien kokonaistonnituotanto putosi yli 20 prosentilla verrattuna edeltäneisiin viiteen vuoteen. 1880-luvun loppupuoli oli taloudellisesti vaikeaa aikaa laivanvarustamoille, mutta WSL-varustamo selvisi ajasta hyvin. ”*Melkein kaikki kokivat laman, mutta White Star line vaikutti olevan immuuni näille ongelmille.*”<sup>38</sup> Näinä vuosina Belfastin laivanrakennus kukoistikin kokonaisuutena. Varsinkin jos sen tuotantoa verrataan Britannian muihin suuriin laivanrakennusalueisiin. Belfast oli ainut näistä, jonka kokonaistonnisto kasvoi ja samalla myös sen osuus Britannian tuotannosta nousi 2,8 prosentista 5,5 prosenttiin.<sup>39</sup> Yksi syy tähän on Belfastin telakoiden aikaisemmat investoinnit ja niiden tuoma edelläkävijän asema. Uuteen teknologiaan investoinnin vaikutukset tulevat esille, kun verrataan WC&C ja M&C telakoiden tuotannon kehitystä vuodesta 1882 eteenpäin. Tällöin käy ilmi, että WC&C -telakan tuotanto kasvaa uuden teknologian hyödyntämisen myötä. M&C -telakan tuotanto taas alkaa taantumaan muutamassa vuodessa, koska se ei investoinut teräsrunkoihin (Liite 2).

Samalla on nähtävissä, kuinka H&W -telakan tuotanto kasvoi vuonna 1882 teräsrunkojen ja vuonna 1888 laajennusmoottorien yleistymisen myötä. Uudistus lisäsi huomattavasti laivojen kysyntää ja edelläkävijänä H&W pystyi tarjoamaan parempia laivoja kuin sen kilpailijat. Telakka kasvattikin rahtilaivatuotantoaan näinä vuosina. Merkittävin asia H&W -telakan menestykselle oli kuitenkin sen uskolliset asiakkaat ja uuden teknologian myötä heiltä tulevat uudet tilaukset. Tämä alkaa näkyä jo 1889 tilastoissa, kun Bibby Line ja WSL -laivanvarustamojen tilaamat uudet laivat alkoivat valmistua (Liite 2).

WSL päättikin uudistaa lähes koko Pohjois-Atlantin yli kulkevan linjalaivastonsa, sillä ensimmäisen tilauksen laivat alkoivat lähestymään 20 vuoden ikää. Arvion jälkeen todettiin, että vanhimpien laivojen uudistaminen ei olisi taloudellisesti kannattavaa. Näin ollen vain 1878 vuoden *Britannic*

---

37 Lynch 2012, 38.

38 Eaton 1989, 36. Alkuperäinen sitaatti: ”*Almost all experienced a trade depression: but from these problems White Star seemed immune.*”.

39 Pollard 1979, 252-253.

(*H&W t/n:83*) ja sitä uudemmat WSL laivat uudistettaisiin 1890-luvun aikana ja suurin osa vanhemmista laivoista purettaisiin. Matkustajalaivojen lisäksi WSL tilasi karjalaivoja (*livestock carrier*), joiden tarkoituksena oli kuljettaa karjaa Yhdysvaltojen ja Ison-Britanniaan välillä lihan kysynnän kasvun vuoksi.<sup>40</sup>

*Teutonic* (*H&W t/n:208*) valmistui 1889 ja se oli ensimmäinen WSL:n uusista matkustajalaivoista. Laiva suunniteltiin amiraliteetin hyväksymän suunnitelman mukaisesti, jonka myötä laivan takilat (*sailing rig*) poistettiin. Purjeista oli tullut jo vanhentuneita höyrylaivoissa, koska moottori teknologian edistyksen johdosta moottoreiden teho, hyötysuhde ja luotettavuus olivat kasvaneet huomattavasti. Kuitenkin vasta nyt amiraliteetin painostuksella höyrylaivojen purjeista alettiin luopumaan. Amiraliteetin tavoitteena oli mahdollistaa laivojen mahdollisimman nopea muunnos sotalaivoiksi tarpeen tullen ja purjeet olivat aseistuksen tiellä. Purjeiden aika höyrylaivoissa oli loppumassa, mutta mastot tulisivat säilymään, koska niille oli käyttöä muun muassa rahdin lastaamisessa, merkkivalojen näkyvyyden parantamisessa ja langattoman lennättimien toiminnassa.

Toinen suuri muutos oli matkustajien jakaminen kolmeen luokkaan kahden sijaan.<sup>41</sup> Kolmannen luokan matkustustilat eivät muuttuneet suuresti *Britannic* (*H&W t/n:83*) laivan mallista. Kuitenkin *Teutonic* (*H&W t/n:208*) matkustajalaivan varustukseen kuuluvat asiat, kuten sähkövalaistus ja keskuslämmitys tekivät matkustamisesta entistä siedettävämpää myös kolmannessa luokassa matkustaville. Matkojen keston lyhentymisen uusien moottoreiden ansiosta oli myös merkittävä edistys.<sup>42</sup> Painopisteenä ei kuitenkaan ollut kolmannen luokan tai toisen luokan matkustajien mukavuus, vaan laivan suunnittelussa oltiin keskitetty tarjoamaan ensimmäisen luokan matkustajille mahdollisimman viihtyisä Pohjois-Atlantin ylitys. Laivan erikoisuuksiin kuuluivat muun muassa kirjasto ja sohvilla varustettu tupakointihuone. *Teutonic* (*H&W t/n:208*) matkustajalaivan vähintäänkin kuninkaallinen ylellisyys tulee esille jo valmistusvuonna siitä, että Spitheadin laivasto katsauksessa (*fleet review*) se esiteltiin Saksan keisari Vilhelm II:lle ja Britannian tulevalle kuninkaalle Edvard VII:lle, jotka henkilökohtaisesti vierailivat *Teutonic* (*H&W t/n:208*) laivassa.<sup>43</sup>

1890-luvun alussa Belfastissa vesillelaskettujen laivojen vuosittainen määrä oli saavuttanut huippunsa ennen maailmansodan alkua (Liite 3). Tämä johtui purjelaivojen yhtäkkisestä kysynnästä. Tulkitseen tämän kysynnän kasvun johtuneen teräsrunkoihin siirtymisestä ja Britannian

---

40 Lynch 2012, 121.

41 Ensimmäinen luokka ”saloon”, toinen luokka ”cabin” ja kolmas luokka ”steerage”.

42 *Teutonic* (*H&W t/n:208*) sai vuonna 1891 ”*Blue Riband*” palkinnon ajalla 5pvä 16h 31min.

43 Lynch 2012, 120.

kasvavasta viljan tarpeesta, johon liittyi myös Etelä-Amerikan länsirannikon salpietarikaupan kasvu.<sup>44</sup> Vuosien 1891–1893 aikana WC&C valmisti 17 purjelaivaa. Sanomalehdissä näiden purjelaivojen saapumisilmoituksia on muun muassa San Francisco, sekä Melbourne, joka viittaisi näiden purjelaivojen osallistuneen viljan kuljetukseen.<sup>45</sup> Purjelaivojen rakentamisen aikana WC&C investoi myös omien moottoreiden valmistukseen tulevia höyrylaivoja varten. 1890-luvun puolestavälin jälkeen Belfastissa laivojen vuosittainen määrä ei kasvaisi enää näin suureksi, mutta sen tonnit tuotanto jatkoi kasvua. Vanhentuneiden laivojen valmistaminen olikin katoamassa Belfastissa ja 1890-luvun aikana vesille laskettiin kaupungin viimeiset purjelaivat.<sup>46</sup>

M&C -telakan tonniston kasvu ei ollut riittävää ollakseen taloudellisesti kannattavaa, ja vuonna 1893 alkoi omaisuuden realisointi. M&C -telakalla oli ollut sama ongelma kuin R&C -telakalle eli sen omistajalla ei ollut perhesuhteita, joiden avulla se olisi voinut varmistaa tasaisen aikavälin tilaukset, jotka auttoivat sen kilpailijoita selviytymään laivanrakennuksen kysynnänvaihtelusta.<sup>47</sup> Se ei myöskään ollut onnistunut kasvattamaan tuotantotonnistoaan kilpailijoidensa tahdissa, ja teräksen myötä pienien rautaisten rahtilaivojen kysyntä alkoi muutoinkin laskemaan. Telakka oli valmistanut 46 laivaa, joista yksikään ei kuljettanut rahtia Pohjois-Atlantilla. Tämä johtui osittain siitä, että näiden yhteistonnisto oli 28 062 brt, joten keskimäärin telakan laivojen vetoisuus oli vain 600 brt luokkaa.

WC&C päätti kuitenkin laajentua ja se osti M&C -telakan. WC&C oli myös laajentanut tuotantoaan uusiin jäädytettyihin (*refrigerated*) rahtilaivoihin, joista ensimmäinen oli *Celtic King* (WC&C t/n:73), joka valmistui vuonna 1890. Telakka alkoi kuitenkin tuottamaan jäädytettyjä rahtilaivoja vuosittain vasta vuonna 1895. Puolet telakan tuotannosta tästä eteenpäin oli rahtilaivoja ja toinen puoli matkustaja-rahtilaivoja, jotka olivat erikoistuneet, joko lihan tai hedelmien kuljetukseen.<sup>48</sup> Tällä erikoistumisella WC&C välttyi suuremmalta markkinakilpailulta H&W -telakan tuotannon kanssa. Ennen 1890-lukua H&W oli keskittynyt matkustajalaivojen ja rahtilaivojen rakentamiseen, joten se ei ollut kilpaillut WC&C matkustaja-rahtilaiva tuotannon kanssa, mutta 1890-luvulla H&W siirtyi tuottamaan tavallisten rahtilaivojen sijaan matkustaja-rahtilaivoja. H&W oli myös WC&C -telakkaa edellä moottoreiden kehityksessä. H&W oli vuonna 1896 laskenut vesille *Pensylvania* (H&W t/n:302) matkustaja-rahtilaivan, joka oli varustettu nelinkertaisella laajennusmoottorilla (*quadruple expansion*). Näin ollen WC&C päätti tuottaa erikoistuneita matkustaja-rahtilaivoja

44 Salpietaria käytettiin lannoitteissa ja Chilen varannot olivat tässä vaiheessa pääosin Brittien omistuksessa.

45 *The Times*, "Mail & Shipping Intelligence", 3.10.1892, 7. Howth (WC&C t/n:89).

46 1892 *Lord of Templemore* (H&W t/n:262) ja 1896 *Lord Dufferin* (WC&C t/n:130).

47 Lynch 2012, 38.

48 *Lloyd's Register* 1890-1900 ; Lynch 2012, 253-262.

ennemmin kuin olisi kilpaillut teknologisesti edistyneemmän ja suuremman telakan kanssa samoista markkinoista (Liite 4).

1900-luvulle tultaessa Belfastin telakat olivat vakiinnuttaneet tuotantonsa. H&W keskittyi entistä suurempiin matkustajalaivoihin, matkustaja-rahtilaivoihin ja vain isojen tilauksien välissä se valmistaisi tavallisia rahtilaivoja. Osittain tämä johtui H&W:n vuonna 1902 tekemästä päätöksestä liittyä *International Mercantile Marine Syndicateen*, jonka ansiosta se saisi telakkansa suurimmat tilaukset, mutta sopimukseen kuului ehto, että H&W rakentaisi laivoja vain syndikaatin jäsenille.<sup>49</sup> WC&C -telakan kannalta tämä tarkoitti sitä, että sen laivoja ei nähtäisi Pohjois-Atlantin linjaliikenteessä, sillä WSL -laivanvarustomalla oli tuolloin lähes monopoli kyseisellä reitillä. Tämän lisäksi sen ainut jäljellä oleva kilpailija *Cunard Line* oli taloudellisissa vaikeuksissa ja ainoastaan Britannian hallituksen (*government*) antamat matalan koron lainat ja tuet (*subsidy*) pitivät sen kilpailukykyisenä. Varustamo oli tilannut WC&C -telakalta muutaman rahtilaivan, mutta matkustajalaivojen kohdalla *Cunard Line* suosi muun muassa Clyde-joen telakoita Belfastin telakoiden sijaan.<sup>50</sup> Näin ollen WC&C -telakan saamien tilausten määrä Pohjois-Atlantilla toimiville linjalaivoille olivat vähäiset.

Vuonna 1904 H&W -telakan tonnisto pieneni yli 2/3 ja WC&C onnistui tuottamaan ensimmäisen kerran enemmän kuin H&W. Tämä ei kuitenkaan johtunut asiakkaiden puutteesta, vaan päinvastoin tilauksia oli liikaa. Tätä tulkintaa tukee myös tutkijoiden Fusaroin ja Polonian ajatus, että 1900-luku oli suuren taloudellisen kasvun aikaa.<sup>51</sup> Syy H&W -telakan tonniston laskuun oli matkustajalaivojen entistä suurempi koko, ja useiden suurten tilausten yhtäaikaisuus, mikä johti isoimpien laivojen kohdalla pitkiin rakennusaikoihin.<sup>52</sup> Tästä johtuen telakan vuosittaisessa tonnistossa on havaittavissa suuria piikkejä 1900-luvun puolivälistä lähtien. Esimerkiksi 1903 vuoden lopussa vesille laskettiin 23 875 brt vetoinen *Baltic* (H&W t/n:352), jonka ansiosta 1903 vuonna H&W -telakan tonnistotuotanto oli korkeimmillaan ja seuraavana vuonna se romahti. Romahdus johtui siitä, että H&W -telakan suuret matkustajalaivat eivät enää valmituneet vesille vuodessa, ja niiden viimeistelyyn vesillelaskun jälkeen kului pidempi aika. Sama asia on havaittavissa 1909 vuoden kohdalla, jolloin H&W -telakan tonniston lasku johtui *Olympic* (H&W t/n:400) ja *Titanic* (H&W t/n:400) matkustajalaivojen rakentamisen alkamisesta. Telakalla siis riitti tilauksia ja laivoja rakennettiin, mutta laivojen tonnistossa oli suuria vaihteluja entistä suurempien matkustajalaivojen

---

49 Lynch 2012, 25.

50 *Pavia* (WC&C t/n:140), *Tyria* (WC&C t/n:141) ja *Cypria* (WC&C t/n:142) rakennettiin 1897 *Cunard Line*:lle.

51 Fusaroi 2010, 188.

52 *Celtic* (H&W t/n:335) laivan rakentaminen alkoi 22.3.1899 ja se laskettiin vesille 4.4.1901.

takia (Liite 2 ja 3).

WC&C -telakan kannalta vuosi 1904 oli erityinen, sillä se oli onnistunut päihittämään H&W -telakan tonnistoissa ensimmäisen kerran ja saman vuonna W&C oli onnistunut laskemaan vesille telakan ensimmäisen matkustajalaivan *Victorian* (WC&C t/n:206). Kyseinen laiva oli pienempi kuin H&W -telakan matkustajalaivat, eikä sen tilaaja pystynyt kilpailemaan Britannia-Yhdysvallat reitillä, mutta *Victorian* (WC&C t/n:206) oli ensimmäinen turbiinilla varustettu linjalaiva, ja se tulisi toimimaan Pohjois-Atlantilla Britannia-Kanada reitillä. Tämän lisäksi vuonna 1908 kun H&W rakensi maailman suurimpia laivoja, niin WC&C sai suuren tilauksen *United Fruit* -yhtiöltä. Tilaus oli 13 ”matkustaja-hedelmälaivaa” (*Passenger-Fruiter*), jotka olivat hyvin samanlaisia keskenään. Laivojen yhteisvetoisuus oli noin 65 000 brt, joka on huomattava kun sitä verrataan H&W -telakan sen hetkisiin projekteihin. Belfastin molemmat jäljellä olevat telakat menestyivät hyvin ja varsinkin vuodet ennen maailmansotaa olivat erityisen hyviä niille. Samaa ei kuitenkaan voi sanoa kaikista sen telakoilta valmistuneista laivoista Pohjois-Atlantilla.<sup>53</sup>

### 3 Belfastin laivat ylittämässä Atlanttia

Ennen maailmansotaa Belfastista oli valmistunut noin 785 laivaa, joista 49 oli matkustajalaivoja. Näistä matkustajalaivoista H&W oli rakentanut 48 ja suurin osa niistä toimi pääasiassa linjalaivoina Pohjois-Atlantilla. Näistä 19 rakennettiin *Oceanic Steam Navigation Co* -yhtiölle ja sen tytäryhtiöille. WSL -varustamon linjalaivojen aikataulut olivat laivojen valmistumisesta lähtien tarkkaan määrättyt ja kerran viikossa yksi viidestä reitille varatuista laivoista lähti menopaluumatkalle Pohjois-Atlantin yli.<sup>54</sup> Kyseinen linjareitti kulki Britannian ja Yhdysvaltojen välillä ja yleisimpinä lähtösatamina tällä reitillä toimivat Liverpool, Southampton ja New York. H&W matkustajalaivat kulkivat myös muilla Atlantin ylittävillä reiteillä, kuten muun muassa reiteillä Rotterdam-New York, Hamburg-New York ja Liverpool-Kanada.<sup>55</sup>

Seuraava käsittelyluku keskittyykin näiden laivojen kohtaamiin merenkäynnin vaaroihin Atlantilla. Tutkin asiaa myös yleisemmin Britannian lipun alla seilanneiden laivojen kautta. Tämän lisäksi käsittelen tarkemmin tapauskohtaisesti Belfastin laivoille sattuneita onnettomuuksia ja niistä seurannutta uutisointia aikansa sanomalehdissä.

---

53 *Lloyd's Register* 1909-1914.

54 Feys 2007, 164.

55 Näitä reittejä käyttivät muun muassa *Holland America Line*, jolle H&W rakensi kuusi matkustajalaivaa. *Ham.-Amer. Linie*:lle kolme laivaa ja *Dominion line*:lle kolme laivaa.



### 3.1 Onnettomuudet

Laivojen menettäminen oli päivittäinen tapahtuma vielä teräsrunkojenkin aikana. Pelkästään vuonna 1891 Britannian lipun alla seilaavia laivoja menetettiin 312 kappaletta. Laivojen menettämiseen oli monia eri syitä, mutta yleisin näistä oli haaksirikot (*wrecked*). 1891 vuonna Britannian menettämistä laivoista noin 47 prosenttia johtui haaksirikoista ja vuonna 1913 osuus oli kasvanut noin 63 prosenttiin.<sup>56</sup> Belfastin laivojen merelliset onnettomuudet noudattivat myös tätä mallia, kun asiaa käsitellään koko tuotannon näkökulmasta. Lynch sanookin seuraavasti: ”*Yli puolet merillä menetetyistä Belfastissa rakennetuista laivoista johtui haaksirikoista, joka ei ole yllättävää.*”<sup>57</sup> Belfastin laivojen tapauksessa tämä oli myös kaikkein kuolettavin onnettomuusmuoto Pohjois-Atlantilla ennen maailmansotaa. *Atlantic* (H&W t/n:74) ja *Titanic* (H&W t/n:401) matkustajalaivojen uppoamiset ovat esimerkkejä tämän luokituksen onnettomuuksista.

Tilastoissa ”uppoamista” (*foundered*) esiintyy vähän. Esimerkiksi vuonna 1891 vain noin 7 prosenttia Britannian menetetyistä laivoista menetettiin tästä syystä.<sup>58</sup> Tämä pieni osuus johtuu haaksirikko määritelmän laajuudesta ja uppoamisen tiukoista kriteereistä. Uppoamiseksi laskettiin Lloydin rekistereissä vain tapaukset, joissa alus oli kokonaan veden alla upottuaan, eikä se ollut törmännyt mihinkään ennen uppoamista. Näin ollen suurin osa rannikon läheisyydessä tapahtuneista onnettomuuksista merkattiin haaksirikoiksi. Avomerellä taas ongelmaksi nousi tiedonpuute, joten alukset merkattiin kadonneiksi. Haaksirikon ja uppoamisen määritelmästä on jo aikanaan ollut erimielisyyksiä. Esimerkiksi *River Garry* (WC&C t/n:19) on *Lloyd's Casualty* rekisterissä merkattu uppoamiseksi, mutta lehdistö oli kirjoittanut seuraavasti ”*James Litte and Co Glasgowsta toteavat, että heidän höyrylaiva River Garryn miehistö haaksirikkoutui lähellä Dunbaria, eikä sielun sielua ole pelastettu.*”<sup>59</sup>

Aavalla merellä laivat saivat olla yleensä rauhassa, mutta satamien läheisyydessä törmäyksiä (*collision*) tapahtui useasti. Sataman läheisyyden ansiosta kuitenkin vältyttiin yleensä suuremmilta uhriluvuilta ja laivatkin saatiin yleensä ajoissa matalikkoon, jos onnettomuus sitä vaati. Belfastin laivat olivat useaan otteeseen osallisena törmäyksissä, mutta yleensä niiden suurempi koko ja rauta-/teräsrungot kestivät törmäykset. Samaa ei kuitenkaan aina voi sanoa toisesta osapuolesta.

---

<sup>56</sup> *Lloyd's Casualty* 1891 ja 1913.

<sup>57</sup> Lynch 2012, 67. Alkuperäinen sitaatti: ”*Over half the Belfast-built ships lost to the sea were wrecked, not suprisingly.*”

<sup>58</sup> *Lloyd's Casualty* 1891.

<sup>59</sup> *Lloyd's Casualty* 1893; *The Times*, ”The Gale”, 21.11.1893, 10. Alkuperäinen sitaatti: ”*Messrs. James Little and Co., Glasgow, state that of the crew of their screw steamer River Garry, wrecked near Dunbar, not a soul has been saved.*”

*Adriatic* (H&W t/n:77) laiva osallistui 1874–1879 vuosina viiteen eri törmäykseen ja kolmessa niistä se onnistui upottamaan pienemmät laivat, ja vain yhdessä tapauksessa se joutui heti korjattavaksi.<sup>60</sup> Jatkuvista törmäyksistä huolimatta laiva purettiin vasta 1899. Kyseinen laiva on ääriesimerkki Belfastin laivojen havereista, mutta samalla se tuo esille niiden kestävyyttä.

Syynä törmäyksiin oli yleensä huono näkyvyys ja näin ollen onnettomuudet tapahtuivat yleisemmin yöllä tai sumussa. Esimerkiksi *Columbus* (H&W t/n:345) ja *Florida* laivojen törmäys johtui näistä olosuhteista.<sup>61</sup> Huonon näkyvyyden vuoksi Belfastin laivat ovat myös ainakin kerran törmänneet toisiinsa. Kyseisessä tapauksessa *Britannic* (H&W t/n:83) ja *Celtic* (H&W t/n:79) törmäsivät sumussa toisiinsa, mutta molemmat pääsivät satamaan asti korjattavaksi.<sup>62</sup> Belfastin laivojen kaikki törmäykset eivät kuitenkaan johtuneet huonosta näkyvyydestä. Esimerkiksi kun HMS *Hawke* törmäsi *Olympic* (H&W t/n:400) matkustajalaivaan vuonna 1911 uutisoitiin, että onnettomuus tapahtui selkeällä säällä.<sup>63</sup>

Aina ei kuitenkaan vaadittu onnettomuutta laivan menetykseen, vaan laivan yleinen huono kunto saattoi johtaa arvioon, että se ei ollut enää merikelpoinen tai kannattava. Tämä johti laivan purkamiseen tai proomuksi muuttamiseen. Toinen vaihtoehto oli, että miehistö saattoi hyljätä laivan merillä. Vielä vuonna 1891 nämä menetykset olivat hyvin yleisiä ja tapausten yhteenlaskettu määrä oli toiseksi suurin syy laivojen menetyksille (17% onnettomuuksista). Teknologian kehityksen myötä ja vanhentuneiden laivojen hitaan poistumisen tai eteenpäin myymisen myötä tämä ongelma alkoi katoamaan Britannian tilastoista. Esimerkiksi vuonna 1912 yhtään Britannian laivaa ei hylätty eikä niitä hajotettu.<sup>64</sup> Belfastin laivojen kohdalla hylkäämisiä ei ainakaan Pohjois-Atlantilla tapahtunut, mutta senkään laivat eivät voineet välttyä puretuksi tulemiselta. Esimerkiksi *Adriatic* (H&W t/n:77) purettiin 28 vuoden uran jälkeen kun WSL uudisti linjalaivastoaan 1890-luvulla.<sup>65</sup>

Laivoja myös paloi, mutta tuli ei kuitenkaan koitunut monen laivan kohtaloksi rauta- ja teräsrunkoihin siirtymisen myötä. Rauta-/teräsrunko ei taannut palamattomuutta, mutta puurunkoihin verrattuna sammuttamiseen ja evakuointiin jäi huomattavasti enemmän aikaa.<sup>66</sup> Tuli myös tuhosi osittain Belfastin rahtilaivojen kuljettamia puuvillalasteja, mutta itse laivat säilyivät

---

60 Eaton 1989, 32-44.

61 *The Times*, From our own correspondent, ”White Star Liner In Collision.”, 25.1.1909, 10.

62 *The Illustrated London News*, 28.5.1887, 593.

63 *The Times*, ”The Olympic in Collision”, 21.9.1911, 6.

64 *Lloyd's Casualty*, 1891; 1912.

65 *Lloyd's Casualty*, 1899.

66 Ks. Esimerkiksi *General Slocum:in* palaminen ja vertaa *Gothic:in* (H&W t/n:267) tapaukseen.

merikuntoisina Pohjois-Atlantilla. Tulipaloja tapahtui Belfastin laivoille muutaman kerran vuodessa, mutta niiden tuhot koskivat yleensä vain rahtia ja ne saatiin sammutettua ennen suurempia havereita. Tutkimuskirjallisuudessa näistä yleensä vain mainitaan lyhyesti. Esimerkiksi Eatonin teoksessa mainitaan seuraavasti: ”*Georgic* syttyi tuleen Liverpoolissa. Tuli aiheutti minimaalista vahinkoa.”<sup>67</sup>. Ainut vakavampi tulen aiheuttama vaaratilanne Belfastin laivoille Pohjois-Atlantilla tapahtui *Gothic* (H&W t/n:267) matkustajalaivalle, joka oli paluumatkalla Uudesta-Seelannista, kun sen villalasti syttyi tuleen. Tulen sammuttamisessa kesti yli viisi vuorokautta, mutta matkustajien evakuointi aloitettiin hyvissä ajoin ja kuolonuhreilta vältyttiin sammutustöiden haastavuudesta huolimatta. Uhkaavasta tilanteesta huolimatta laiva ei joutunut *Lloyd's Casualty* rekisteriin, ja vuoden kuluttua korjaustöiden, sekä omistajan vaihdon jälkeen laiva kulki Antwerpen–New York väliä käyttäen uutta nimeä *Gothland* (H&W t/n:267).<sup>68</sup> Belfastin laivojen joukossa Britannia–Yhdysvallat välillä ei ollut havaittavissa yhtään edes tämän tasoista tulipaloa.

Pienet haverit olivatkin yleisiä ja laivoja korjattiin useasti milloin mistäkin syystä. Laivojen miehistöt olivat tottuneet korjaamaan niitä, jopa matkojen aikana, mutta aina tämä ei ollut mahdollista. Suuremmat potkuri- ja moottoriviat eivät olleet ennen kuulumattomia, ja myös Belfastin laivoilla näitä ilmeni aika ajoin. Esimerkiksi vuonna 1884 *Celtic* (H&W t/n:79) matkustajalaivan potkurin varsi katkesi ja *Britannic* (H&W t/n:83) hinasi sen satamaan.<sup>69</sup> Belfastin laivoja myös muokattiin tarpeen vaatiessa, ja vanhempia laivoja käytettiin uusien teknologioiden testaamiseen. Esimerkiksi *Adriatic* (H&W t/n:77) matkustajalaivaan lisättiin kuuden vuoden kuluttua valmistumisesta kaasuvalaistus ja keskuslämmitys. Samalla siitä tuli ensimmäinen laiva, jolla oli kaasuvalaistus.<sup>70</sup>

Laivoja myös katosi, ja muiden onnettomuuksien vähentymisen myötä katoamistapausten osuus kasvoi huomattavasti. Vuonna 1913 Britannian menetetyistä laivoista 15 prosenttia johtui katoamisista, ja näin ollen se oli toiseksi yleisin syy laivojen menetyksille.<sup>71</sup> Belfastinkin laivoja katosi, mutta Pohjois-Atlantilla tämä oli harvinaista. 1854-1914 välillä ennen maailmansotaa vain kahdeksan Belfastissa rakennettua laivaa katosi, ja kaikki katoamiset sijoittuivat välille 1893–1900. Kadonneet laivat olivat rahtilaivoja, eikä yksikään Belfastin matkustajalaiva kadonnut. On helppo olettaa, että kadonneet laivat olisivat vanhoja rautalaivoja. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa,

67 Eaton 1989, 73. Alkuperäinen sitaatti: ”*Georgic caught fire at Liverpool. The blaze caused minimal damage.*”.

68 Eaton 1989, 73-82.

69 *The Times* ”The Celtic Steamer”, 12.1.1884, 6 ; *The Times* ”The Celtic”, 15.1.1884, 6.

70 Lynch 2012, 120.

71 *Lloyd's Casualty*, 1913.

sillä laivat valmistuivat 1882–1894 välillä ja kuudella näistä laivoista oli teräsrungot, ja upotessaan ne olivat keskimäärin toimineet alle 10 vuotta. Eniten kummastusta herättävä näistä on ensimmäisenä Pohjois-Atlantilla kadonnut Belfastissa rakennettu laiva *Naronic* (*H&W t/n:251*), joka on näistä laivoista suurin, ja joka katosi kaikkein nuorimpana. Kyseinen laiva katosi kolmannellatoista matkallaan ja lehdistössä spekuloiitiinkin sen kohtalosta useaan otteeseen.<sup>72</sup>

Belfastin laivat suoriutuivat Pohjois-Atlantilla hyvin ja ne kokivat vain viisi katastrofia<sup>73</sup> ja kahdeksan katoamista ennen maailmansotaa. Varsinkin Edvardiaanisenä aikana Belfastissa rakennetuilla laivoilla oli erityisen turvallista matkustaa Pohjois-Atlantin yli. Belfastin kahdelle matkustajalaivalle sattuneet onnettomuudet ovat kuitenkin niin suuret, että ne ovat jääneet historiaan muistuttamaan meitä merenkäynnin vaaroista, ja media onkin pitänyt huolen, että ne eivät ole unohtuneet.

### 3.2 Uutisointi

Ensimmäisenä isompana uutisena voi pitää 4.5.1862 tapausta, jossa R&C -telakan toinen höyrylaiva *Circassian* takavarikoitiin (*seized*) Kuuban lähistöllä. Amerikassa oli käynnissä sisällissota ja unionin laivan kapteenin mielestä kyseessä oli saartajuoksija (*blockade runner*), joka oli tuomassa rahtia konfederaation joukoille. Tämä nousikin uutisiin varsinkin siksi, että Britannia pyrki pysyttelemään neutraalina, mutta nyt sen lipun alle seilaava höyrylaiva oli jäänyt kiinni saartajuoksusta. Asiasta uutisoi muun muassa *The Times* sanomalehdessä seuraavasti: ”[...] *Circassian* antaa Yhdysvaltojen tuomioistuimille mahdollisuuden selvittää, kuinka pitkälle Englanti voi rikkoa hänen majesteettinsa puolueettomuus julistusta.”<sup>74</sup> Laivan kapteeni oli myös uhannut takavarikoinnin yhteydessä, että Unionille seuraisi sanktioita, jos hänen ”laillisesti” kulkeva höyrylaiva takavarikoitaisiin.

Tapahtumasta uutisoitiin Britanniassa vasta kuukauden päästä ja heti seuraavan päivän julkaisussa oli laivan omistaja pyrkinyt vakuuttamaan lukijoita laivansa syyttömyydestä. Tämä lisäksi seuraavalla viikolla laivan kapteeni pyrki samaan ja kertoi oman näkökulmansa tapahtumista. Aiheesta uutisoitiin vielä muutaman kerran, mutta uutisointi loppui lyhyesti kuukauden kuluttua sähkeeseen Amerikasta ”*Oikeus julistaa tuomioksi vastoin Circassiania, että sen kyydistä löytyneet*

---

72 *Lloyd's Casualty*, 1890–1914; Lynch 2012, 299-300.

73 Olen määritellyt katastrofeiksi onnettomuudet, joissa laivalla olleista ainakin 20% menehtyi ja laivan kohtalo on muu kuin katoaminen *Lloyd's Casualty* rekisterissä.

74 *The Times*, ”Capture Of The Bermuda And Circassian”, 7.6.1862, 8. Alkuperäinen sitaatti: ”[...] *Circassian* will enable the United States' courts to ascertain how far England can violate Her Majesty's proclamation of strict neutrality.”.

*asiakirjat ratkaisevasti todistavat sen aikoneen rikkoa saartoa.*”<sup>75</sup> Tapauksessa ei ollut tapahtunut vahinkoa laivalle tai sen miehistölle, mutta se oli noussut uutisiin poliittisen tilanteen vuoksi. Laivoja kuitenkin menetettiin jatkuvasti, mutta niistä uutisoitiin hyvin lyhyesti. Tässä tapauksessa kuitenkin laivan menetykseen liittyi ulkopoliittisia haasteita.

Kadonneista laivoista uutisoitiin yleensä lyhyesti, varsinkin jos kyseessä oli rahtilaiva. Kuukauden jälkeen laivan katoamisesta lehdessä saattoi olla ilmoitus, että laiva on myöhässä ja sen omistaja pelkää pahinta. Tämän jälkeen tapauksesta saatettiin julkaista nimilista miehistöstä, jos se oli saatavilla, jonka jälkeen laivasta ei uutisoitaisi mitään. Kunnes lehtiin ilmestyisi avioero ilmoituksia, joissa miehen viimeiseksi tiedetyksi sijainniksi ilmoitetaan kadonnut laiva. Belfastissa rakennettu *Naronic (H&W t/n:251)* ei kuitenkaan ollut yksi näistä vähän uutisoiduista katoamisista. Laiva oli aloittanut matkansa 11.2.1893 kohti Yhdysvaltoja, mutta kuun lopussa siitä ei ollut kuulunut mitään ja *The Times* lehdessä 1.3.1893 asia ilmaistaan samaan malliin kuin muiden kadonneiden laivojen kohdalla.<sup>76</sup>

*Naronic (H&W t/n:251)* karjalaiva nousi kuitenkin uudelleen otsikoihin. Tähän oli monta syytä, ensinnäkin onnettomuuden suuruutta liioiteltiin, koska lehdistö oli levittänyt väärää tietoa. Esimerkiksi *New York Herald:in* maaliskuun loppupuolella tekemä julkaisu, joka levisi muihin lehtiin kuten *The Times* -sanomalehteen. Artikkelissa väitettiin, että *Naronic (H&W t/n:251)* laivan kyydissä olisi ollut satoja siirtolaisia. *The Times* kuitenkin ilmoitti myöhemmin virheellisestä uutisoinnistaan ja korjasi, että kyseessä oli rahtilaiva, ja tapauksessa menehtyi vain miehistö ja karjanhoitajat, joita oli yhteensä 73. Samoihin aikoihin oli väitteitä, että laivan pelastusveneitä olisi löytynyt, mutta ne oli jätetty merelle kellumaan ylösalaisin, joten varmistusta niiden kuulumisesta kyseiselle laivalle ei ollut.<sup>77</sup>

Tämän jälkeen vielä ilmestyi useita pulloposteja, jotka väittivät laivan törmänneen jäävuoreen. Näihin kuitenkin suhtauduttiin epäilevästi ja lehdistössä niistä kirjoitettiin seuraavasti: ”*Liverpoolin merenkulkupiireissä Naronicin pullo tarina nähdään järjettömänä ja julmana pilana.*”<sup>78</sup> Tapaus vielä lopuksi politisoitui ja vielä vuonna 1895 siitä käytiin keskustelua. Suurin väittelyn aihe oli laivan uppoamisen syy, joiksi ehdotettiin jäävuoreen tai hylkyyn (*derelect*) törmäystä. Tähän liittyen

---

75 *The Times*, ”America”, 7.7.1862, 12. Alkuperäinen sitaatti: ”*The judgment against the Circassian declares that papers were found on board giving conclusive proof of a deliberate intention to run the blockade.*”.

76 *The Times*, ”News in Brief”, 1.3.1893, 8.

77 *The Times*, ”Disaster At Sea”, 21.3.1893, 11.

78 *The Times*, 31.3.1893, 9. Alkuperäinen sitaatti: ”*In shipping circles in Liverpool the Naronic bottle story is viewed as an absurd and cruel hoax.*”.

vaadittiin, että merenkulun turvallisuutta Pohjois-Atlantilla parannettaisiin hylkyjen poistamisella. Varsinkin laivan omistaja Ismay ei suostunut hyväksymään ”jäävuori-teoriaa” ja hän painotti laivan uppoamattomuutta seuraavasti: ”*Alus oli jaettu kymmeneen vesitiiviiseen osastoon, ja se oli oletettavasti niin uppoamaton kuin aluksen voi kuvitella olevan.*”<sup>79</sup> Ismay ei voinut uskoa *Naronic* (*H&W t/n:251*) karjalaivan uponneen niin nopeasti jäävuoreen törmäyksestä johtuen, ettei yhtään pelastusvenettä oltaisi saatu vesille.

Belfastin laivat eivät kokeneet monia katastrofeja, mutta H&W -telakan toinen matkustajalaiva *Atlantic* (*H&W t/n:74*) ja toiseksi viimeinen matkustajalaiva ennen maailmansotaa *Titanic* (*H&W t/n:401*) saattavat antaa eri kuvan. Kyseiset tapaukset olivat aikansa suurimpia onnettomuuksia ja niissä menehtyi yhteensä yli 2000 henkilöä. Onnettomuuksilla oli myös paljon samanlaisuuksia, vaikka katastrofien välillä on melkein 40 vuotta. Molemmat matkustajalaivat olivat H&W -telakan rakentamia ja WSL -varustamon omistamia. Onnettomuudet sattuivat Pohjois-Atlantilla huhtikuussa aamuyöstä, jolloin laivojen kapteenit olivat nukkumassa, ja niiden evakuoinnit epäonnistuivat suurelta osin. Samankaltaisuuksista huolimatta uutisointi oli hyvin erilaista.

*Atlantic* (*H&W t/n:74*) laivan miehistö sai vesille vain yhden pelastusveneeseen, joka sekkin rikkoutui heti. Tästä huolimatta lehdissä ei puhuttu pelastusveneiden lisätarpeesta, vaikka 1.4.1873 aamuyön katastrofissa oli kuollut 565 henkilöä. Tämän sijaan huomio kiinnittyi laivan kurssista poikkeamiseen. Kapteeni väitti, että höyrylaivasta oli ollut loppumassa hiili, ja tästä johtuen hän oli vaihtanut kurssia Halifaxia kohden, joka oli sillä hetkellä lähempänä kuin New York. Sanomalehdissä käsiteltiin laivanvarustamon osallisuutta onnettomuuteen.<sup>80</sup> Väitettä käsiteltiin myös myöhemmin oikeudessa, mutta asian suhteen tultiin päätökseen, että laiva oltiin lastattu tarpeeksi suurella määrällä hiiltä kyseiselle matkalle.

*Atlantic* (*H&W t/n:74*) matkustajalaivan onnettomuus ei myöskään saanut yhtä suurta osuutta lehtien etusivuista. *Titanic* (*H&W t/n:401*) upposi 15.4.1912, ja kun onnettomuuden laajuus tuli selväksi, aihe peitti lehtien etusivuja ja politisoitui hyvin nopeasti. Sitä käsiteltiin monen viikon ajan eri näkökulmista. Lehdissä puhuttiin paljon turvallisuudesta ja ehdoteltiin muun muassa pelastusveneiden, sekä valonheittimien lisäämisestä laivoihin.<sup>81</sup> Näyttääkin siltä, että kyseisen laivan onnettomuuden kautta pyrittiin lisäämään turvallisuutta, kun taas *Atlantic* (*H&W t/n:74*)

79 *The Times*, Cumming Macdona ”Departmental Report on Floating derelicts”, 5.2.1895, 14. Alkuperäinen sitaatti: ”*She was divided into ten watertight compartments, and was presumably as unsinkable a vessel as can be imagined.*”

80 *The Times*, From our American correspondent, ”The loss of the Atlantic” 3.4.1873, 5.

81 *The Times*, ”Safety at Sea” 10.12.1913, 4.

matkustajalaivan tapauksessa merimiehiä vain muistutettiin sääntöjen noudattamisesta, mutta tästä huolimatta turvallisuuden lisääminen ei noussut otsikoihin onnettomuuden yhteydessä.

Uutisten nopeudessa oli myös suuri ero. Vuonna 1873 uutinen *Atlantic* (H&W t/n:74) onnettomuudesta tuli julkiseksi kahden päivän kuluttua, vaikka omistaja oli kyllä saanut sähkeen saman päivän aikana onnettomuudesta. Uutisia myös tarkennettiin lisätiedoilla kuukautta myöhemmin, kun uutista tietoa oli saapunut Atlantin yli. Uutisissa päiväykset saattoivat olla yli kuukauden vanhoja ja silti ne julkaistiin. Kyseisen onnettomuuden ympärille ei kuitenkaan syntynyt jatkuvaa keskustelua aiheen ympärille. 1912 lehdissä oli saman päivän aikana kirjoituksia *Titanic* (H&W t/n:401) onnettomuudesta, mutta nopeudella oli omat haittansa. Sanomalehtien kilpailu vaati nopeita julkaisuja ja faktojen tarkistus saattoi jäädä, kuten kävi *The Daily News* julkaisussa 15.4.1912, jonka otsikko oli seuraava: ”*Kaikki Titanic linjalaivan matkustajat ovat poistuneet laivasta turvallisesti, laivan törmättyä jäävuoreen.*”<sup>82</sup>

Sanomalehdissä yleensä käsiteltiin katastrofeja paljon suuremmin kuin pienempiä onnettomuuksia. Belfastin laivoista yksi kuitenkin onnistui pääsemään otsikoihin suuren pelastumisen ansiosta. Tämä laiva oli *Columbus* (H&W t/n:345), joka onnettomuuden aikaan kulki nimellä *Republic* (H&W t/n:345). Onnettomuus tapahtui 23.1.1909 kun kyseiseen laivaan törmäsi sumussa höyrylaiva *Florida*. Kumpikaan laivoista ei uponnut heti, mutta molemmat olivat vaarassa upota. WSL:n laivan varustukseen kuului Marconin langaton lähetin (*Marconi's wireless telegraph*) ja lähettimen käyttäjä onnistui lähettämään CQD -häätimerkin<sup>83</sup> lähistöllä olleille laivoille. Apu saapui ajoissa törmänneille laivoille ja kaikki törmäyksestä selvinneet noin 2000 henkilöä pelastuivat.<sup>84</sup> Tämän onnistuneen pelastuksen mahdollisti *Republic* (H&W t/n:345) matkustajalaivan hidas uppoaminen, joka tapahtui vasta hinauksen aikana 26 tunnin kuluttua törmäyksestä, kun laiva oltiin jo evakuoitu.<sup>85</sup> Hitaasta uppoamisesta huolimatta, ilman Marconin langatonta lähetintä apua ei olisi saatu, ja tämä olikin yksi ensimmäisistä kerroista kun langaton lähetin oli pelastanut suuren joukon merenkävijöitä. Sanomalehdissä tämän pelastumisen yhteydessä korostettiin lähettimen käyttäjää ja lähetintä. Tässäkin yhteydessä uuden teknologian tuoma turvallisuus nousi uutisten keskiöön.<sup>86</sup>

---

82 *The Daily News* 15.4.1912. Alkuperäinen sitaatti: ”*Passengers on the liner Titanic all taken off the ship safely after it had struck an iceberg.*”

83 SOS -häätimerkin edeltäjä.

84 Eaton 1989, 101-119.

85 Kapteeni ja yksi merimies olivat laivalla sen upotessa, mutta hinaajat poimivat heidät turvaan.

86 *The Illustrated London news* ”the man whose message saved all aboard the Republic” 30.1.1909 152-153.

## 4 Päätäntö

Mitkä olivat Belfastin merkittävimmät laivat, jotka toimivat Pohjois-Atlantilla? Tutkimuksen perusteella H&W -telakan matkustajalaivat olivat hyvin merkittäviä Pohjois-Atlantilla, koska suurin osa niistä toimi linjalaivoina. Niistä erityisesti WSL -varustamon eri tilausten ensimmäiset laivat, kuten *Oceanic* (H&W t/n:73) ja *Teutonic* (H&W t/n:208) olivat merkittäviä H&W:n ja WSL:n menestyksen kannalta. H&W -telakan kehityksen kannalta *Iran* (H&W t/n:185) ja *British Queen* (H&W t/n:138) olivat myös merkittäviä, sillä ne todistivat uusien teknologioiden hyödyt ja saivat WSL -varustamon uudistamaan laivojansa. *Atlantic* (H&W t/n:74), *Naronic* (H&W t/n:251) ja *Titanic* (H&W t/n:401) olivat merkittäviä negatiivisessa mielessä niiden uppoamisten myötä.

Myöhemmin WSL -varustamon lähes monopoliasema takasi, että Belfastin toiset telakat eivät voineet kilpailla H&W:n laivojen kanssa Pohjois-Atlantin linjaliikenteestä, joten niiden laivoilla ei ole yhtä suurta merkitystä kyseisellä alueella. Mainittakoon silti, että R&C -telakan *Circassian* laivan toimilla olisi voinut olla suuri merkitys historiassa, jos sen kapteenin sanat eivät olisi olleet vain uhkauksia. WC&C -telakalla valmistettu turbiinimoottorilla varustettu *Victorian* (WC&C t/n:206) ei johtanut suuriin uudistuksiin telakalla, mutta tulkitsen kyseisen matkustajalaivan olevan telakkansa merkittävin laiva Pohjois-Atlantilla.

Kuinka merionnettomuuksien uutisointi muuttui ajan kuluessa vai muuttuiko se ollenkaan? Tutkimukseni perusteella vastaus on kyllä. Onnettomuuksia on ollut monenlaisia ja sanomalehdet uutisoivat niistä hyvin eri lailla tapauksesta riippuen. On kuitenkin huomattavissa, että turvallisuuskysymykset nousevat isompaan rooliin onnettomuuksista uutisoinnissa kun lähestytään maailmansotaa. Uutisointi myös nopeutui, mutta nopeammasta tiedonvälityksestä huolimatta faktojen tarkistusta ei aina tehty. Pienempien onnettomuuksien ja katoamisten kohdalla ei kuitenkaan ole huomattavissa muutosta.

Tutkimalla Belfastin laivanrakennusta ja sen laivojen toimintaa Pohjois-Atlantilla vuosina 1853–1914 käy ilmi, että Belfastin laivoja kulki 1870–1914 vuosina jatkuvasti Pohjois-Atlantin yli kuljettaen mukanaan rahtia ja tuhansia siirtolaisia. Merenkulussa on aina omat vaaransa ja tuolloin maailmalla menetettiin laivoja päivittäin, mutta Belfastin laivat suoriutuivat merenkulun haasteista hyvin. Lukuun ottamatta 1873 vuoden ja 1912 vuoden katastrofeja Belfastin matkustajalaivoilla onnistuttiin välttymään suurilta ihmisuhreilta onnettomuuksista ja uppoamisista huolimatta. Katastrofeista huolimatta tulkitsen, että matkustaminen Belfastissa rakennetuilla matkustajalaivoilla



Pohjois-Atlantilla ennen maailmansotaa ei ollut erityisen vaarallista.

Tutkimukseni antoi katsauksen Belfastin kaikista telakoista, mutta Pohjois-Atlantin rajaukseni syöksi muut telakat H&W:n varjoon. Vaikka WC&C -telakka menestyi hyvin ja tuotti muutamana vuotena enemmän kuin H&W. Sen laivat eivät voineet kilpailla Pohjois-Atlantin linjaliikenteessä, koska kyseiset reitit olivat WSL -varustamon hallussa, ja sopimuksen mukaan sen laivat tilattiin H&W -telakalta. Näin ollen jatkotutkimuksessa rajauksen voisi laajentaa käsittelemään muitakin alueita kuin Pohjois-Atlanttia, jotta muidenkin telakoiden laivat olisivat enemmän tutkittavina. Realistisempi vaihtoehto olisi tarkempi rajausta, jossa keskittyisin vain H&W -telakan laivoihin ja sen toimintaan.

## Lähteet

### Alkuperäislähteet

Lloyds's Register of Shipping (1853–1915), *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*. Lontoo: Lloyd's Register of Shipping.

Lloyds's Register of Shipping (1890–1914), *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping: Returns of Vessels Totally Lost, Condemned, &c.* Lontoo: Lloyd's Register of Shipping.

*The Daily News*.

*The Illustrated London News*.

*The Times*.

### Tutkimuskirjallisuus

Armstrong, John & Williams, David M. (2011) *The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain. Research in Maritime History*, no.47. Liverpool University Press.

Bardon, Jonathan (1994), *A History of Ulster*. Belfast: Blackstaff.

Cameron, Stephen (2011), *Belfast Builders: a Titanic tale*. Newtownards: Colorpoint Books.

Eaton, John P & Haas, Charles (1989), *Falling star: misadventures of White Star Line ships*.Wellingborough: Patrick Stephens Limited.

Feys, Torsten., Fischer, Lewis R., Hostem, Stephane., Vanfraechem, Stephen (2007), *Maritime transport and migration: the connections between maritime and migration networks. Research in Maritime History*, no. 33. Liverpool University Press.

Fusaroi, Maria. & Polonia, Amelia (2010), *Maritime history as global history: Technological advances in maritime sector: Some implications for trade, modernization and the process of globalization in nineteenth century. Research in Maritime History*, no. 43. Liverpool University Press.

Geary, F. & Johnson, W. (1989), "Shipbuilding in belfast, 1861-1986." *Irish Economic and Social History*, vol 16, no. 1, 42–64.

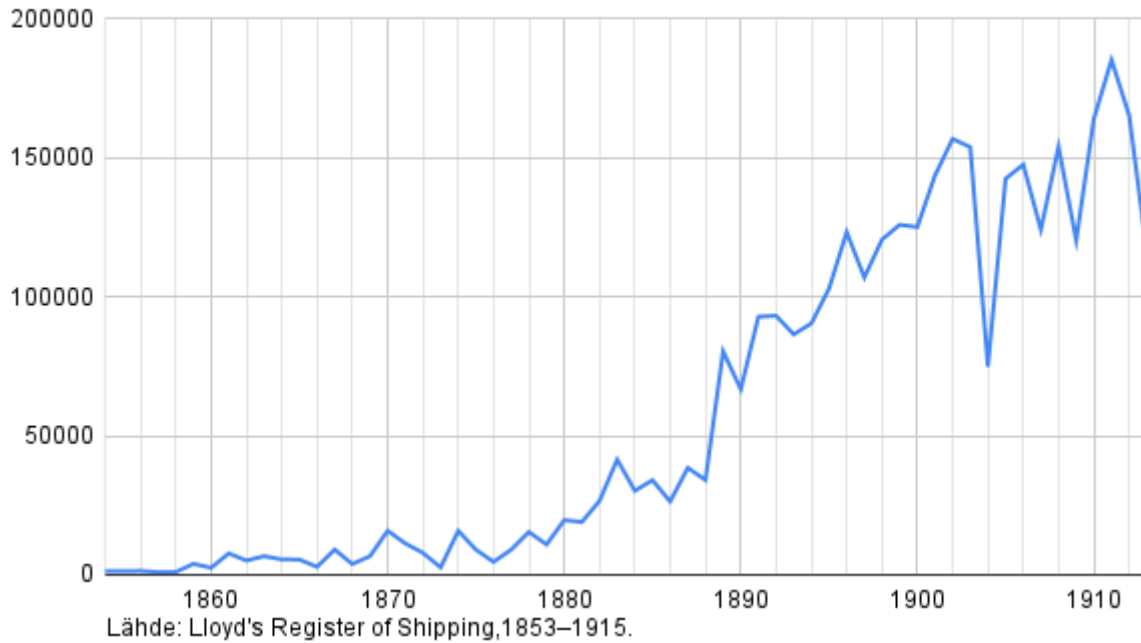
Lynch, John (2012), *Belfast Built Ships*. Stroud: The History Press.

Pollard, Sidney. & Robertson, Paul. (1979), *The British Shipbuilding Industry, 1870–1914*. Cambridge, Harvard University Press.

# Liitteet

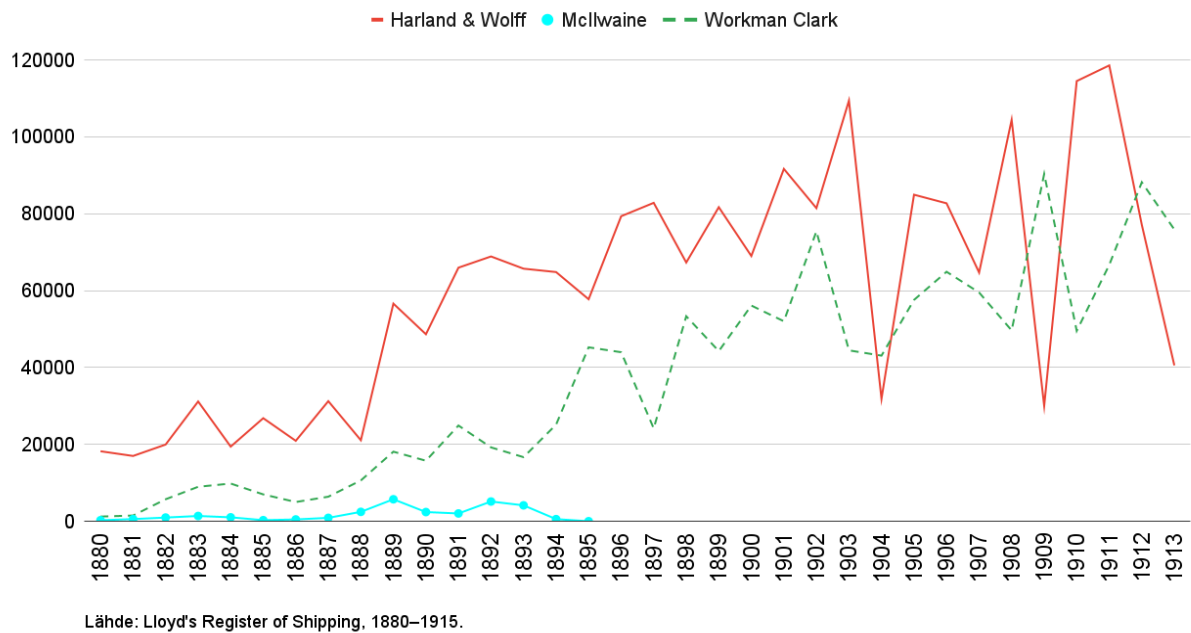
## Liite 1

### Belfastin vesillelaskut brt vuosittain 1854–1913



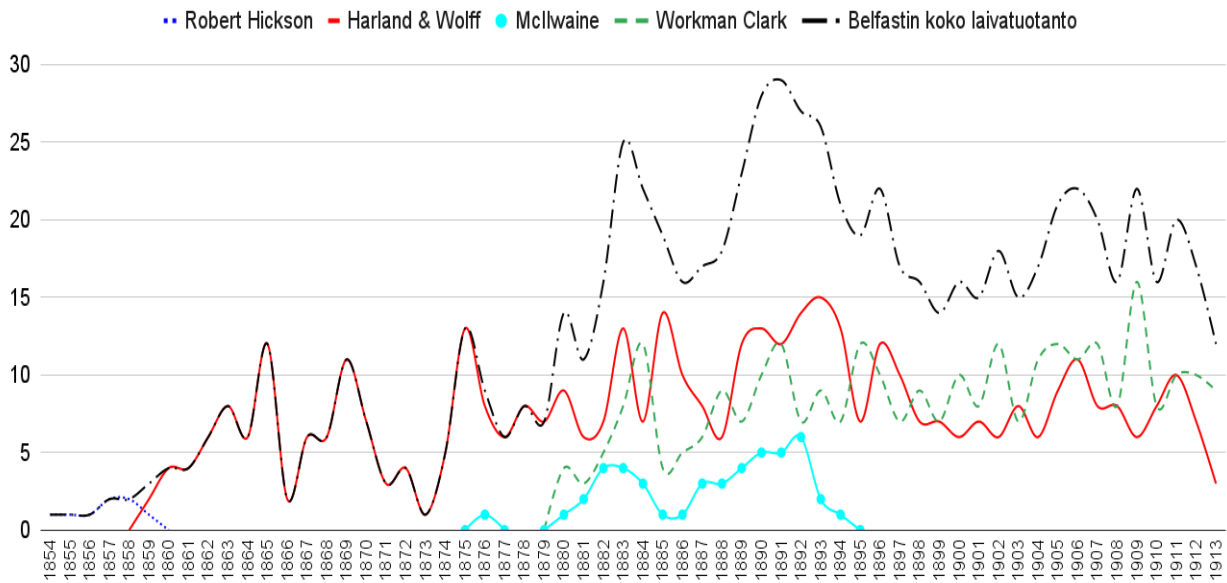
## Liite 2

### Belfastin telakoiden tuotanto bruttorekisteritonneina 1880–1913



Liite 3

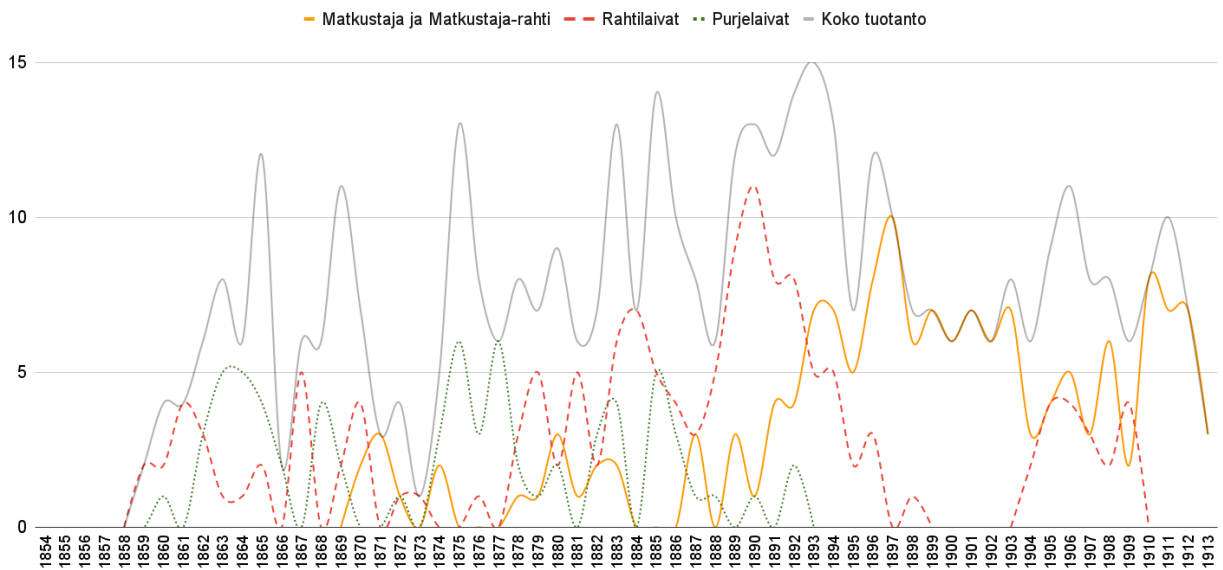
Belfastin telakoiden vesillelasku määrät 1854–1913



Lähde: Lloyd's Register of Shipping, 1854–1915.

Liite 4

Harland & Wolffin valmistamien laivojen määrät 1854–1913



Lähde: Lloyd's Register of Shipping, 1854–1915 ; Lynch 2012.