

Titanicin turma

Veikko Huuska

”On vaikea täysin pätevästi kuvata kauhun yön hirveitä tapahtumia. Kuten tavallisesti suurista onnettomuuksista ovat tiedot Titanicin turmiosta sangen ristiriitaisia. Helposti sen ymmärtääkin, sillä siellä missä äärimmäisessä hengen hädässä taistellaan elämästä ja kuolemasta, siellä ei kukaan enää tee tarkkoja havaintoja. Ja sitä paitsi ne, jotka pääsevät lähtemään uppoavasta laivasta ensimmäisinä näkivät vielä täydellisen järjestyksen vallitsevan, ne taas, jotka jäivät viimeisiksi, saivat täysin kokea ja nähdä kansille kokoontuneissa ihmisjoukoissa sen kauhun, mikä valtaa kuolemaan valmistautumattoman ihmisen silloin, kun ei ole enää jälellä mitään pelastumisen toivoa.”

Näin kuvasi Titanicin kauhuyön tuntoa ja onnettomuuden ensimmäinen suomenkielinen kokonaisesitys. Sen kirjoitti heti tuoreeltaan 1912 muuan tuottelias menestyskirjailija Waltari.

Ei kuitenkaan Mika Waltari, joka tuolloin oli vasta 3-vuotias. Kirjoittaja oli hänen setänsä, Suomen Merimieslähetyksen vahva mies, pastori Toivo Waltari, jonka kirjallinen tuotanto käsittää kaikkiaan kymmeniä, kenties jopa toistasataa teosta, ohuita kirjasia enimmäkseen. Waltarin ”eri lähteistä kokoilema” teos on 56-sivuinen ”Titanicin häviö”, joka ilmestyi Suomen Merimieslähetyksen julkaisemana. Sitä painettiin Mika Waltarin elämäkerran kirjoittajan Panu Rajalan mukaan useina painoksina yhteensä 15.000 kappaletta. Siitä ilmestyi versio myös Ashtabulassa Yhdysvalloissa. Siksi se on keskeisin suomalainen Titanicin turman varhainen selonteko, monipuolinen, eläytyvä ja mukaansatempaava kuvaus Titanicista, sen matkustajista ja tuhosta.

Artikkeli perustuu Titanic-seminaarissa Siirtolaisuus-instituutissa 13.4.2012 pidettyyn esitelmään.

Toivo Waltari ottaa yleisen kuvauksen lomassa vahvasti kantaa onnettomuuden syntytekijöihin, ja saadaksemme ajallista perspektiiviä aiheeseen, lienee paikallaan listata ne:

1.) Aivan ensimmäisenä hän kirjaa Titaanien eli Jättiläisten ihailun. Mutta Titanicin nimi jää kertomaan nouseville polville meren kauhuista ja Atlantin hirmuyöstä.

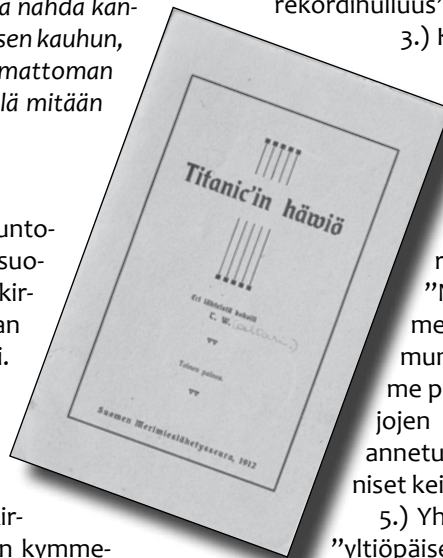
2.) Toiseksi ”laivayhtiöitten armoton kilpailu ja rekordihulluus”.

3.) Kuumeisen kilpailun tuloksena keksittiin parempia suojava-rustuksia. Niiden huippuna ”Unsinkable Titanic”, uppoamaton Titanic.

4.) Vaikka Kapteeni Smithin, Titanicin ylipäällikön kerrotaankin lausuneen kerran: ”Näillä valtavilla aluksilla emme kauhistu pahimpiakaan hirmumyrskyjä, mutta sumua ja jäätä me pelkäämme”, jäivät Atlantin linjojen kapteeneilla jäävuorten takia annetut ”ankarat ohjesäännöt ja tekniset keinot” noudattamatta.

5.) Yhtiöitten kapteeneille antamat ”yltiöpäiset kehoitukset ja palkinnonlupaukset tekevät tuhon sadoille, jopa tuhansille viattomille”, näin Waltari suomii tuon ajan bonuksia.

6.) Yö oli vaarallisinta aikaa. Waltari tiedosti kahden virtauksen, lämpimän ja kylmän kohtaamisen synnyttämän sumun vaarat. – Sumua ei tähtikirkkaassa Titanicin yössä esiintynyt, mutta brittitutkija Tim Maltinin mukaan (Smithsonia-sivustot) kahden merivirran rajalla, lämpimän ja kylmän, syntyi kohtaamisilmiö: ohut ilmavyöhyke kahden virran välissä toimi kuin peili, estäen jäävuoren näkymästä. Jäävuori taittui peilausilmiön vuoksi horisontin alapuolelle. Sama peilausilmiö selittäisi sen, että jäävyöhykkeen reunalle parkkeerannut California-



alus ei havainnut Titanicin valomerkkejä. Californian kapteeni sai kestää ankaraa kritiikkiä toimitto- muudestaan, mutta Maltinin teoria voisi antaa hänelle 100 vuoden jälkeen täyden ”synnin päästön”.

7.) Waltarin kymmenes pointti kuuluu: ”Täydellä vauhdilla kuljetaan eteenpäin. Eikä riitä vain, että päällystö ystävineen huumaavat itsensä väki- juomilla. Kestien aikana juotetaan matruuseille ja konemiestöille, vieläpä tähystelijoillekin viinejä ja samppanjaa. Pelastuneitten matkustajien todistusten perusteella tiedämme, että suuri osa laivan miehistöä ja matkustajia kauhun yön tullessa oli juovuk- sissa, ja miehistö osaksi jo senkin vuoksi kykenemä- tön mihinkään pelastustöihin. ... Ja kun eräs mat- kustaja nähtyänsä jäävuoria mene siitä vartiovuorossa olevalle päällikölle ilmoittamaan, havaitaan, että matruusi, jonka sillä kertaa piti tähystäjäkori- sta valvoa vaaroja, nukkui juopuneena”.

Tähän täytyy sanoa, että myöhemmin listattaes- sa Titanicin tuhon syytä, alkoholi on harvoin mainittu. Mutta olisiko niin, että merimiespappina Hampurissa 1902–1906 toiminut Toivo Waltari tunsii pappenhil- milaisensa – meriväen?

8.) ”Kello 22 sunnuntai-iltana tapahtui viimei- nen tähystäjien vaihdos. Edellinen vartiopari oli vä- syneenä poistunut huomautettuaan seuraajilleen, että ajojaita on ollut näkyvissä” – Laivan vauhtia ei kuitenkaan alennettu, eikä valmiutta muutenkaan erityisesti nostettu.

9.) ”Äkkiä soivat yöllä signaalikellot ja kome- tosillalle telefonoitiin tähystäjäkorigista, että korkea jäävuori oli edessä. Se oli kuitenkin liian myöhäis- tä, yhteentörmäystä ei enää voitu välttää”. ”Jon- kun verran ehdittiin vain laivaa kääntää ja antaa sil- le vino suunta jäävuorta vasten, mutta se oli pikem- min vahingoksi kuin hyödyksi.”

10.) ”Törmäyksessä irtautui laivan keulavuori- tus”. – Tämä vastaa täysin nykynäkemystä teräsle- vyjen ratkeamisesta kiinnikkeistään: törmäys sai niitit paukkumaan irti.

11.) ”Tosin suljettiin vedenpitävät laipiot heti, mutta kuten jällestä päin saatiin selville, oli ne avat- tu heti sen jälkeen, joten vedellä oli vapaa valta tun- keutua laivan sisäosiin”.

Tästä lauseesta voisi päätellä Toivo Waltarin pe- rehtyneen Lontoossa toimineen brittiläisen tutki- jakomitean kuulusteluihin. Siellä turbiinimies Fred- rik Scott ja insinööri Thomas Dillon todistivat, että

ylikonemestarin käskystä sulut avattiin. Lontoon Kauppakamarin tutkintakomitean johtopäätökset ovat: *Näiden todistusten perusteella voidaan katsoa, että aluksen peräosa olisi pysynyt paremmin pinnal- la, jos välisulkuja ei olisi avattu.*

Tätä kysymystä ei ole vielä loppuun tutkittu: muun muassa Esa Lahtinen on päätellyt, että koh- ta, kun vuotojen laajuus todettiin, olisi pitänyt avata kaikki laipiot ja saada siten myös laivan perän pum- put peliin. Näin Titanic olisi pysynyt kauemmin vaa- kasuorassa ja uponnut hitaammin. Tällainen vaihto- ehto ei ollut laivan johdon agendalla, joten se oli siksi mahdoton vaihtoehto – vaikka ilmeisesti olisikin toi- minut parhaiten.

12.) ”Laivan hiilivarastossa oli kytenyt tuli koko matkan, vaikka sitä ei tahallaan oltu ryhdytty sam- muttamaan, ja tulikin oli varmasti vioittanut välilai- pioiden ovisulkuja.”

Toivo Waltari kuvaa laivan viimeiset hetket en- nen uppoamista:

”Jättiläislaiva alkaa vajota yhä enemmän ja enemmän. ... laiva-orkesterin vielä soitellessa oop- peramusiiikin viime säveleitä. – Sen sähkölamppu- riveistä sammuu yksi toisensa perästä, joutuessaan veden rajaan. Äkkiä sammuvat kaikki valot. Suurim- mat höyrypannuista räjähtävät rikki, laiva katkee keskeltä. Muutaman minuutin ajaksi nousee laivan perä ilmaan, laivan kappaleita sinkoutuu korkealle ilmaan, ja vihdoin jättiläishyökylaine peittää Titani- cin. Pimeys on kaikkialla. ”Uiva kaupunki” on kadon- nut näkyvistä.”

Edellä oli lueteltu keskeiset Waltarin esittämät syyt Titanicin tuhoon. Kuten havaittiin, monet pas- tori Waltarin mainitsemista syyistä ovat päteviä tä- näkin päivänä. Joltain osin hän osunee harhaan.

Ottaen huomioon sen, miten nopeasti onnetto- muuden jälkeen ja kuinka hajanaisten – lähinnä sa- nomalehtien levittämien tietojen varassa – Waltari raporttinsa laati, sen havaintojen terävyys ja osu- vuus ovat korkeaa luokkaa.

Oman aikamme kokeellinen tutkimus Titanicin hylyn löytymisen 1985 jälkeen on tuonut täydentä- vää tietoa, kuten Titanicin runkolevyjen ja niittien raudan laatuvirheet (Missourin yliopisto 1998, ym). Nyt tiedetään miten levyt puristus- paineessa lom- mahtivat ja niitit lensivät kuin nepparit auki. Lisäk- si on arveltu kylmän veden haurastuttaneen mate- riaaleja.

Nykyisistä tutkimustuloksista Toivo Waltarilla ei 1912 tietenkään voinut olla aavistustakaan. Mutta alan asiantuntijat olivat hyvinkin tietoisia mm. noista laaturvirheistä – kuten myöhemmin esitän.

Tämän kevään (2012) ehkä näkyvin Titanic-uutinen tuli Teksasin yliopistosta, ja on luettavissa The National Geographic –lehden huhtikuun numerosta 2012. Sen mukaan Titanic upposi ns. superkuun vuoksi: kuu oli täydenkuun aikaan lähempänä maata kuin vuosituksiin. Lisäksi maa, kuu ja aurinko olivat suorassa linjassa toisiinsa nähden. Ilmiö voimisti vuorovettä ja pani jäävuoria liikkeelle.

Titanicin turma on varsinainen asioiden ja ideoiden sulatusuuni

Turmassa yhdistyvät lukuisat erimittaiset ilmiöt ja tekijät; niin kosmiset kummajaiset kuin pienistä pienimmät tekijät. On taloushistoriallinen Amerikka-ilmiö ja sen matkaansaattama suuri siirtolaisuus. On suuryhtiöiden riskinottoa ja kilpailua valtamerien herruudesta, on teknisiä hienouksia ja ärsyttävän typeriä virheitä, laiminlyöntejä, väärinarviointeja. On sattumien summaa ja monimutkaisia, lähes vaihoharhaisia salaliittoteorioita.

Niiden rinnalla tuntuu oudolta ajatella, että kaiken takana oli pienin mahdollinen nimittäjä. Nimittäin Titanicin rakenteen koossapitävä voima – niitti. Se on tässä.

Kädessäni on tyypillinen Titanicin rungon ja teräslevyjen kiinnitykseen käytetty niitti. Sitä käytettiin kahden tuuman paksuisten teräslevyjen yhteen kiinnittämiseen. Tämän tapaisia niittejä löytiin Titanicin kylkiin, kansiin ja kaikkialle rakenteisiin yhteensä yli 3 miljoonaa kappaletta. Pelkästään niitit painoivat yhteensä yli 1,5 miljoonaa kiloa. Titanicissa oli yksinomaan niittejä 300:n täysikasvuisen norson painon verran.

Kun pitää tätä Titanicin niittiä kädessään, on vaikea ajatella, että näin jäykkä osa voisi pettää.

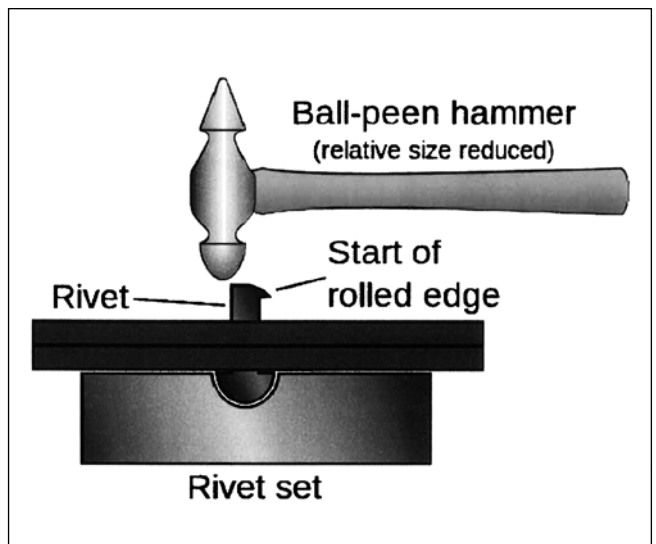
Niitti painaa yhden paunan (naula) eli 454 grammaa, minkä pyydän huomioimaan käsitellessänne tätä. Tämä Titanicin niitti on ”melkein aito”. Se nimittäin on juhluvuoden tarkka jälkituote alkuperäisestä Titanicin niitistä. Siinä on tuo kuuluisa merkinä ”The 401 Rivet”. Eli, kuten Rudyard Kipling sanoi: ”Niitti ja nimenomaan niitti on todella se kaikkein olennaisin osa laivaa”. Niitti oli kaikkein olennaisin osa myös Titanicia. Niitin tekninen kehittäminen ja niittaustekniikan parantuminen mahdollistivat suurikokoisten teräslaivojen teon ja se avasi siten uuden sivun merihistoriassa.

Juhluvuoden jäljennäniitin on lisenssillä tuottanut ”The Ballard Forge” –konepaja Belfastista. Sieltä kerrottiin minulle joitain yksityiskohtia niittaajien työstä:

Tyypillinen rungon ja kansiin valmistukseen käytetty teräslevy oli kooltaan 2,43 m (8 jalkaa) x 9,14 m (30 jalkaa) ja paksuudeltaan yhden tuuman eli 2,54 cm.



Veikko Huuska ja Titanicin niitti.



Paikoilleen nostetun, muotoon leikatun ja pultein heftatun levyn kiinnityksestä vastasi 4-miehinen niittausr ryhmä. Oli lämmittäjäpoika, koppari, asentaja ja iskuri. Miehillä oli tarkasti määritellyt tehtävät.

Lämmittäjäpoika – joka saattoi olla vain 14-vuotias oppipoika – kuumensi niitit koksilämmitteisessä hiilikannussa punahekuisiksi, suurin piirtein 1100 C-asteisiksi. Poika heitti tongeilla niitin kopparille, joka nappasi sen puiseen kauhaansa ja sujautti niitin teräslevyihin ennalta porattuun reikään. Kolmas mies, asentaja, iski lekalla hehkuvan niitin pohjaan asti ja piti vastapainoa kannan päällä, kun levyn toisella puolella iskuri takoi niitin toisen pään kiinni. Tämä iskurityöläinen ei käyttänyt mitään stahanolilaista lekaa, vaan perin kevyttä noin 1,8 kilon niitivasaraa.

Mutta sitten tulee ”arka” kohta. Lämmittäjäpojan täytyi tietää, milloin hän otti niitin hiilikannusta niin, että niitti ei ollut liian kylmä, mutta ei liian kuumakaan. Jos se oli kylmä, niittiä ei saanut kunnolla kuusiin. Jos liian kuuma, niitti hapettui liikaa – eli paloi, ja tuloksena oli rokonarpinen niitti. Heikko niitti.

Miehet työskentelivät urakalla. Palkka tuli lyötyjen niittien mukaan. Jos satoi, niittejä ei lyöty. Ja Belfastissa sataa paljon. Sadetta pidettiin telakan kupeella kapakassa, ja siellä virtasi olut. Näin siis kerrotaan Belfastista.

Vaikuttaa siltä, että Titanicin laadunvarmistus petti tässä pahan kerran. Niin paljon kuin aluksella muuten käytettiin omien alojensa huippuosaajia – yksi ketjun lenkeistä jäi varmistamatta. Vastuu Titanicin kylkiin lyödyistä huonokuntoisista niiteistä oli organisaation, ei yksittäisten niittipoikien. Vastuu oli johdon, joka pisti miehet painamaan urakatahtia turvallisuuden kustannuksella. Ja urakaporukka pani tuohon näennäisesti vähiten ammattitaitoa vaativaan lämmittäjän hommaan halvan apupojan. Nyt nähdään, että se olikin kaikkein vaativin homma.

Rakentajien omista arkistoista on löytynyt todisteita siitä, miten niittien heikko laatu ja niittaajien puutteellinen ammattitaito aiheuttivat päänvaivaa varustamolle. Suurvarustamon päätös hankkia samanaikaisesti kolme suuralusta ”kuumensi markkinat”. Materiaalintuottajille tuli pulma toimittaa korkealaatuista terästä vaadittuja määriä. Ulkomaisiin toimittajiin ei turvaututtu. Kyse oli myös hinnasta.

”Titanic – merkitsee synonyymia ”vauraudelle”, – mitättömän säästön vuoksi päädyttiin käyttämään halvempia niittejä” New York Timesin tiedetoimittaja William J. Board summaa.

Tohtori Jennifer Hooper McCartyn (*antoi lausuntoja 12.4.2012 MTV-3:n Titanic-dokumentissa*) mukaan Titanicin rakennustyön aikana yhtiön johtokunta keskusteli lähes joka kokouksessa puolen vuoden ajan vuoden 1911 lopulta huhtikuuhun 1912 ammattitaitoisten niittaajien puutteesta.

Monet rakentajat, kuten tärkein kilpailija, Cunard Line oli jo vuosia aiemmin siirtynyt käyttämään teräsniittejä ja koneellista taontaa, mm. Lusitanian valmistuksessa vuonna 1906. Jo keskinkertainen työ aiheuttaa ongelmia; vain parasta olisi hankittava.

Tutkijat ovat saaneet selville, että Harland & Wolff -yhtiö käytti parhaita eli teräsniittejä (steel rivet) vain Titanicin keskiosien rakentamiseen, missä paineen laskettiin olevan kaikkein suurin. Takorautaniittejä (bar rivet) käytettiin sekä keulaan että perään. Keulassa olisi tarvittu teräsniittejä kipeimmin, kuten kohtalo tuli osoittamaan.

Vuonna 1996 eräs retkikunta löysi mutaan painuneen Titanicin keulan levyistä aukkoja, jotka olivat syntyneet niittien paukahdettua irti. Näin syntyneestä raosta pääsi vesi tulvimaan sisään. Tri Foecke sai vuonna 1997 tutkittavakseen kaksi säilynyttä niittiä, joista hän analyysissään löysi kolme kertaa suurempia kuonajäämiä kuin vertailukappaleista.

Lisätodisteita Foecken havainto saa, kun katsotaan Titanicin sisaraluksen Olympicin vaurioita, jotka se sai törmätessään syyskuussa 1911 pieneen sota-alukseen. Vauriot olivat keulapuolen kaksi isoa aukkoa panssarilevyissä. Julkaistusta valokuvasta voidaan laskea 37 kpl niitinreikää. Niitit ovat pamahaneet törmäyspaineessa irti varsinaisen vaurioalueen ympärilläkin.



Olympic-laivan vauriot 11.9.1911.

Kuten niin usein – totuus Titanicin teräksen laadusta näyttää löytyvän Ruotsista. Ruotsin Vientiyhdistyksen johtaja Johan Hammar on kertonut oman ja monien järjestömiesten varman mielipiteen, että tämä kauhea katastrofi varmuudella tapahtui sen vuoksi, että Titanicia ei rakennettu ruotsalaisesta puuhiiliteräksestä, vaan sen sijaan englantilaisista koksimasuuneissa valmistetusta materiaalista. Tämä ero ei suinkaan ole tuntematon myöskään englantilaiselle varustamolle tai tilaajalle, mutta sen sijaan se on yksinkertainen hintakysymys, johtaja Hammar sanoi.

Milloin tällainen lausunto annettiin? Viime viikolako? Ei, vaan keväällä 1912.

Nämä seikat kertomalla haluan tuoda esiin sen, että kaikesta nykyaikaisesta huipputekniikasta ja tehokkaasta tieteellisestä tutkimuksesta huolimatta Titanicin tuhon keskeiset syyt olivat yllättävänkin hyvin tiedossa jo vuonna 1912.

Kapteeni Smithin toiminta

Kapteeni Edward J. Smithin toimintaa Titanicilla on arvioitu monelta suunnalta.

– Oliko kapteeni Smith ”piittaamaton tunari, millaisena hänet usein esitetään?” kysyi Tieteen taustapeili (YLE Suomi 30.3.2012). Hän ei pelännyt haaksirikkoa lainkaan, mutta oliko hänellä hyvät perusteet pelottomuuteensa? Ilta-Sanomien Titanic-liite (15.3.2012) kysyi: ”Kapteeni Smith – sankari vai syypää?”

”Kapteeni on kuningas laivallaan”, sanotaan. Hänen tahtoaan vastaan ei käy toimiminen. Pahimmillaan vastustaminen tulkitaan kapinaksi, ja siitä on luvassa kovat tuomiot.

Titanicilla ei määrännyt kapteeni. Valta oli täysin White Star Line –yhtiön johtajan, Mr. Ismayn hallussa.

Kapteeni Smithin ongelmallinen asema ”kahden tulen välissä” käy selväksi haastattelusta, jonka eräs vanhempi ruotsalainen telakkajohtaja antoi tukholmalaislehdelle keväällä 1912. Johtaja kertoo, että ”miljonäärien kapteeni” Smith oli täysin johtaja Ismayn käskettävänä. Nykyään voitaisiin puhua jopa työpaikkakiusaamisesta.

Ruotsalainen telakkajohtaja kertoi edelleen: ”Kaikkien White Star Linen leivissä olleiden kapteenien oli pakko totella – se oli vanhemman Ismayn maksimi, ja sen oli hänen poikansakin ottanut ohje-

nuorakseen. Kieltäydy jostain – ja se on näkemiin kieltäytyjälle!”

Ruotsalaisen asiantuntijan yhteenvedo on selkeä: ”Minä olen velkaa ystävälleni kapteeni Smithille sen, että kerron asiat niin kuin ne ovat, sillä vanha ystäväni Smith makaa meren syvyyksissä ja hänen suunsa on tukittu. ...tuo ennenkuulumaton tyranni halveksi muiden elämää ja omaisuutta vertaansa vailla olevalla tavalla”.

Kapteeni Smithin kipparoima Olympic oli joutunut korjattavaksi niistä vaurioista, joita se oli saanut jouduttuaan törmäyskursseille panssarilaiva Hawken kanssa. Sanoin silloin Smithille: ”Miksi te ette silloin väistänyt syrjään Hawken tieltä niin, että yhteen törmäys olisi vältetty? Tähän vastasi Smith: ”Kurssinmuutos olisi maksanut minulle 20 minuuttia, ja jos varustamo olisi saanut tietää minun väistäneen, minä olisin saanut painua tieheni”.

On kuin kohtalon ivaa, että juuri tuo Olympicin haveri, joka tapahtui kapteeni Smithin ollessa aluksen päällikkönä, lykkäsi Titanicin neitsytmatkaa. Jo syyskuussa 1911 oli White Star Line julkaissut New Yorkin linjan aikataulun seuraavaan kesään saakka. Sen mukaan Titanicin ensipurjehdus tapahtuisi 20. maaliskuuta 1912. Olympicin joutuminen telakalle sitoi työntekijöitä niin paljon, että Titanicin lähtö ensi matkalleen lykkääntyi kohtalokkaasti juuri 10:een huhtikuuta asti.

Titanicin ja sen varustamon johdolla oli iso ongelma. Se oli johtamisen ja riskienhallinnan ongelma. Saman tyyppisiä ongelmia esiintyy monilla konkurssifirmoilla.

Ongelmat voidaan Titanicin tapauksessa nähdä myös aikansa taustaa vastaan. Brittiläinen imperiumi eli ensimmäisen maailmansodan alusvuosina oman elinkaarensa huippuaikaa. Kaikki imperiumit laajenevat ja kukoistavat, ovat luonteeltaan hierarkisia, käskyttäviä tahto-organisaatioita. Niissä päämäärä alistaa keinot. Esimiehen tahdon ja taktiikan vastustaminen oli erityisen jyrkästi kielletty kahdessa järjestelmässä, armeijassa ja laivastossa. Kapteeni Smith oli buurisodan veteraani, hänellä oli kokemuksia molemmista käskyjärjestelmistä.

Onko Mr. Ismay Titanic-tarinan konna?

Onko johtaja Ismayn toiminnasta löydettävissä sellittäviä, ehkä lieventäviäkin tekijöitä?

Investoinnit jättäilavoihin, Olympiciin ja Titanicin ja vielä kolmantena pöydällä olleeseen Gigantic-alukseen, olivat millä tahansa mitalla mitattuina valtavat. Panostuksille oli perusteltua odottaa tuottoa. Yhtiö profiloitui korkean laadun ja turvallisen matkanteon tuottajana. Mutta ei se voinut komeuksineen leimautua myöskään Atlantin ”hidastelijaksi”.

Miten Titanicin neitsytmatka vastasi odotuksia? *Joskus on väitetty, että Titanic oli loppuunmyyty*. Tämä ei pidä paikkaansa. Laivaan sai aivan viimeiseen asti lippuja, myös suomalaiset mattimyöhäiset.

Titanicin kapasiteetiksi ilmoitetaan eri lähteissä suuresti toisistaan poikkeavia lukuja, mm. Titanic Triumph and Tragedy –teoksessa 2,230 matkustajaa, jossain muualla mm. 2,389 matkustajaa. Yhdysvaltain Senaatin tutkimuskomitean raportin mukaan Titanic oli rakennettu kuljettamaan 2,599 matkustajaa. Henkilökunnan määräksi oli mitoitettu 860 henkeä. Senaatin pöytäkirja ilmoittaa henkilökunnan nimellismitoitukseksi 903 työntekijää ja upseeria. Näin ollen USA:n senaatin komitean mukaan Titanicin kapasiteetti oli kaikkiaan 3,500 henkeä.

Kun Titanic irtautui Queenstownin laiturista lähteäkseen Atlantin ylitykseen, sen henkilökunta käsitti 899 henkeä. Matkustajia oli 1,324 henkeä. Yhteensä 2,223 henkeä. Titanicin matkustajapaikkojen käyttöaste sen neitsytmatkalla oli katastrofaalisen alhainen. Matkustajia oli vain 50,9 % maksimista.

Uusi alus sinänsä kiinnosti ihmisiä; sillä *Titanicin vesillelaskua 31.5.1911 seurasi 100.000 ihmistä. Kuitenkin ensimmäiselle matkalipun lunasti vain noin 1.300 henkeä!* Johtaja Ismay sai tutustua ilmiöön nimeltä markkinoiden kypsyminen. Tarjonta ylitti kysynnän. Siksi johtajien piti kehittää tuotettaan. Ismayn vastaus oli: kova pohja-aika neitsytmatkalla. Hän halusi hoputtaa kapteeni Smithiä ja konemiehiä, jotta Titanic ehtisi vielä tiistaina iltayöstä New Yorkiin.

Titanicin matkustajat

Vaikka laivayhtiö teki huolelliset matkustajalistat, niiden pohjalta on päädytty moniin lukuihin ja sekaannuksiin nimissä. Täydelliseen yksimielisyyteen ei tietenkään koskaan päästä. Syynä on inhimillisten virheiden lisäksi mm. se, että kaikki listoille kirjattut eivät matkustaneet. Toisaalta erät matkusti-

vat väärillä nimillä, ja jotkut taas esiintyivät listattujen nimillä.

Lisäksi – korostan – laivalla taatusti oli ”jäniksiä”. Näiden salamatkustajien nimiä ei ollut kirjoissa eikä kansissa. Katsoin viikko sitten TV:ssä uusintana esitetyn dokumentin ilmalaiva *Graf Zeppelinin maailmanympärysmatkalta syksyllä 1929. Siltäkin löytyi* – vaikka se oli paljon pienempi alus kuin Titanic – yksi salamatkustaja. Nuori intoilija, jonka mieli paloi matkaan.

Titanicin kokoiseen kolossiin taatusti meni ja mahtui jäniksiä: enemmän kuin yksi tai kaksi. Heidän kohtaloitaan ei koskaan saatane selville: heidän mahdolliset avustajansa henkilökunnan puolelta eivät laulaneet rikkeestään, eikä kaiketi kukaan pelastuneista ole tunnustautunut jänikseksi?

USA:n senaatin tutkintakomiteassa Titanicin kolmas upseeri Herbert J. Pitman todisti, että Southamptonissa ennen lähtöä järjestetyssä Kauppamarin (Board of Trade) pelastusveneharjoituksessa vain kahdeksan miestä astui niihin kahteen pelastusveneeseen, joita harjoituksessa käytettiin.

Todistukset ja loppuraportti osoittavat, että laivayhtiö suhtautui varsin leväperäisesti ja piittaamattomasti riskien olemassaoloon ja pelastusvalmiuden ylläpitoon. Oli vain luottamus Titanicin uppoamattomuuteen (unsinkable). Kun kauhea onnettomuus tapahtui valmistautumattomalle miehistölle, kaikki toimet toteutettiin viiveellä, vitkastellen, hapuillen ja ”vähän sinne päin”.

Kun arvioidaan Titanicin komentosillan toimintaa jäävuorihälytyksen jälkeen, täytyy esittää yksi kysymys: ”Mikä oli kapteenin toimintakäske, kun ”harakanpesässä” kyykkivät tähystäjä hälyttää: Jäävuori suoraan edessä!”

Jälkikäteen kaikki mahdolliset auktoriteetit, kirjailija-merikapteeni Joseph Conradian myöten ovat todistelleet, miten tyhmästi ja vastoin kaikkia ohjeita Titanicilla toimittiin. Laiva asetettiin vain suoraan nopeus säilyttäen. Laivaa ei saanut kääntää, avointa kylkeä ei saanut tarjota vastaantulijalle. Miksi sitten Titanicilla sählättiin? Vedettiin ”liinat kiinni” ja koneet komennettiin täysillä taakse – jolloin menetetttiin pääpotkurin ohjattavuudelle niin tärkeä potkurivirta. Yritettiin kääntää alusta, vaikka ei olisi pitänyt.

Kaikesta päätellen mitään selvää määrääystä ei ollut. *Komentosillalla toimittiin ”tilanteen mukaan”*

– muutoinhan noin vakavaksi määritelty virhe ei voisi tapahtua? – Vai voisiko sittenkin?

Huhtikuun 2. päivänä 1912 suoritettu ”käyttöönottokatsastuksen” tuloksista voidaan päätellä, että Titanicin kääntymiskyky suurella 21½ solmun nopeudella, olisi hyvin riittänyt jäävuoren ohittamiseen. Titanic pystyi kääntymään täyden ympyrän, jonka halkaisija oli 3.850 jalkaa 1174 metrin matkalla täydellä vauhdilla. 20 meripenikulman nopeudesta Titanic pysähtyi täysin merkkipoijulta laskien 850 jaardin matkalla (777 metriä).

Jos jäävuori oli halkaisijaltaan maksimissaan 50 metriä leveä ja kutakuinkin suoraan edessä, Titanic olisi kyennyt oikein reagoimalla (täysi eteen ja vuori täysi sivuun) ohittamaan jäävuoren niinkin lyhyellä matkalla kuin 250 metrin matkalla. Reagoitivarauksineenkin tämä olisi onnistunut. Nyt kun toimittiin väärin, ei onnistuttu edes väitetyssä noin neljästä sadasta metrissä. *Levande Historia-lehdessä esitettiin pari vuotta sitten teoria, että toinen perämies Robert Hitchinson joutui hälytyksen tultua paniikkiin ja yksinkertaisesti toimi väärin.*

On siis väitetty, että Titanicin olisi pitänyt hälytyksen tultua ajaa suoraan. *En ole lainkaan varma, olisiko silloinkaan käynyt hyvin? Miten pahasti keula ja mahdollisesti runko – ja nimenomaan kylkirakenteet kölin molemmiin puolin olisivat vaurioituneet? Tästä on tehty lujuusopillisia mallinnuksia, mutta koska emme voi tietää, miten törmäys jäävuoreen todella oli tapahtunut, niiden tulokset ovat olleet vähintään kiistanalaisia. Laiva olisi voinut upota tuossakin tapauksessa. Kyliin olisi yhtäaikaisten nurjahdusvoimien ja lommahdusvoimien seurauksena kohdistunut suuria, hieman samantyyppisiä kuormituksia kuin nytkin tapahtui. Merkittävä muuttuva tekijä olisi luonnollisesti ollut Titanicin vauhti törmäyshetkellä; törmäyksessä vaikuttaneisiin voimiin vaikutti myöskin jäävuoren koko ja muoto, siitä ei ole yksimielisyyttä.*

SS Arizona törmäsi suoraan keulallaan jäävuoreen 1879. Laivan keula ty pistyi kuin bulldogin kuono. Arizona ajoi tuskin 16 solmua ja Titanic 21½ solmua. Titanic oli monin verroin (noin 10 kertaa) raskaampi kuin Arizona. Titanicin törmäysvoimat olisivat olleet moninkertaiset Arizonaan nähden. Olisiko sen 270 metriä pitkä runko kestänyt nurjahtamatta? Enpä ole varma.

Turman jälkipyykki

Titanicin turman jälkipyykki johti USA:n ja Britannian väliseen sopimukseen 1914, jossa sovittiin:

- Matkustajalaivojen reitit suunnattiin etelämäksi, jotta välttyttäisiin jäävuorilta.
- Ohjeet pitää radioyhteys (Marconi-lennätin) päällä 24 h/vrk.
- Aluksilla pitää olla riittävästi pelastusveneitä koko matkustajamäärälle.
- Määräykset pakollisista pelastusveneharjoituksista.
- Vuonna 1914 perustettiin ”Kansainvälinen jääpartio” varoittamaan jäävuorista.
- Jatkossa sovittiin kansainvälinen käytäntö hätäsanomasta: SOS-merkki otettiin lopullisesti käyttöön.

Paljonko suomalaisia oli laivalla?

Titanicin suomalaisista 63 matkustajasta 43 menehtyi ja 20 pelastui. Näin on vuosia sanottu. Nyt tiedämme, että tähän on aiheellista lisätä ruotsalais-suomalaisen Johnsonin siirtolaisperheen äiti Alina/Alice Johnson, o.s. Backberg, sekä hänen lapsensa Harold ja Eleonora. Perheen ruotsalainen isä oli kotona Amerikassa. Ruotsalaiset laskevat perheen lapset heikäläisiksi, yhtä oikeutetusti kuin me suomalaisiksi. Näin päästään ilmeisen lopulliseen ja oikeaan lukuun: 66 suomalaista, joista menehtyi 43 ja pelastui 23.

Lisäksi on syytä huomata muuan seikka: vuonna 1912 Suomi ei ollut itsenäinen, vaan osa Venäjän keisarikuntaa. Venäläisiksi kirjattuja laivassa oli 8, ja heistä menehtyi 5 ja selvisi 3. Venäjän keisarikunnan kansalaisia oli näin ollen itse asiassa Titanicilla kaikkiaan 74, joista 48 menehtyi ja 26 selvisi. Suomalaisina tietenkin haluamme kirjata luvut siten kuin aina on tehty; samaan tapaan kesän 1912 Tukholman olympiakisoissa Suomi marssi oman kylttinsä alla Venäjän joukkueen takana, pienen välimatkan päässä. Koskaan ei Hannes Kolehmainen 5000 metrin kultamitalia tai painijoiden mitaleita ole edes yritetty lukea Venäjän olympiasaaliiksi, vaan ne ovat olleet Suomen mitaleita.

Siirtolaisuusinstituutin ja vähän muidenkin lähteiden mukaan 66:sta suomalaisesta ensi kertaa

Amerikkaan oli menossa 46 henkilöä. Aikaisemmin Yhdysvalloissa eläneitä tai ainakin käyneitä näyttäisi olleen tasan 20. Kaksi heistä eli lapsoset Eleonora ja Harold Johnson olivat syntyneet Yhdysvalloissa.

Suomalaisista Titanicin suomalaismatkustajien listoista on viime aikoihin asti puuttunut, Alina/Alice Backberg-Johnsson ja hänen lapsensa Eleonora ja Harold. On sanottu, että he ovat Titanicin ”kadonneita suomalaisia”. Heidän sukunsa ja lähipiirinsä on asianlaidan tiennyt, samoin monet kansainväliset Titanic-listat, kuten Titanic-Norden sivusto.

Alina/Alice on keväällä 1912 itse kuvannut tapaustaan, ja kertomus on tallentunut tässä muodossa:

”Titanicilla matkusti Mrs. Alice Johnson kahden lapsena kanssa tarkoituksenaan jatkaa matkaa Chicagon kautta kotiinsa St. Charles, Illinoisissa. Hän kertoi, että hän tuli lasten kanssa pelastusveneelle, joka oli jo täyteen lastattu ihmisiä, ja pyysi päästä mukaan, ja silloin muuan mies – ruotsalainen Gunnar Tenglin – antoi paikkansa hänelle. Hän myös mainitsee, kuinka whisky-pullo pelasti erään toisen miehen hukkumasta. Tämä oli italialainen. Hän oli hypännyt partaalta mereen ja saavutti uimalla sen pelastusveneeseen (n:o 15) jossa Mrs. Johnson oli. Vene oli, kuten mainittu, viimeistä sijaansa myöten täynnä, ja veneessä olijat pelkäsivät veneen ylikuormitusta eivätkä miehen rukouksista huolimatta vetäneet häntä ylös. Silloin hyisessä vedessä räpiköivä mies veti

whiskipullon takkinsa taskusta - ja niin hänen pelastui. Halukkaat kädet tarttuivat häneen ja nostivat hänet ylös veneeseen, ja kaikki tämä tapahtui pullon ansiosta. Soutajat ottivat kulaukset lämmikettä ja matkustajat seurasivat esimerkkiä.”

Ruotsalainen herrasmies GunnarTenglin pelastui lopulta joko samassa 15-veneessä kuin Alice, mutta todennäköisimmin veneessä numero 13 – tai sitten laskosveneeseen A.

Pelastusveneeseen n:o 15 ainut italialainen oli 1906 Amerikkaan muuttanut sikarinvaikeutensa elantonsa hankkinut Luigi Finoli, 34 v., joka oli käynyt tapaamassa sukulaisiaan Italiassa ja oli palaamassa Philadelphiaan, missä asui. Hänen kerrotaan olleen erityisen pieni mies, jolla oli ruskeat silmät kuin pähkinät. Finolilla oli 4 tyttärtä ja hän kuoli vuonna 1958; Philadelphian seudulla asuu yhä hänen jälkeläisiään.

”Kaiken tapahtuneen jälkeen koko maailma tietää, että otettiin kamalia riskejä, jotka olisi olleet torjuttavissa. Tämä on vanha piinallinen kertomus täydellisestä uskosta kokemukseen, joka osoittautui arvottomaksi ja uskosta arvostelukykyyn, joka oli puutteellinen”.

Näin iskevästi arvioi Titanicin tapausta New York Sun, kohta Carpatian kiinnittyttyä New Yorkin laituriiin kylmine lasteineen 18.4.1912.

Uusi teos: "Irman tarina"

Karvian kunnantalolla julkaistiin 1.8.2012 Rauni Virtasen toimittama teos "Irman tarina". Kyseessä on Irman huikea elämäntarina, joka vei Irman Kanadasta Neuvostoliittoon ja Venäjältä Suomeen. Kuvassa keskellä Irma Kupri takanaan kaksoistyttärensä Ljuba Kupri ja Vera Vakunina. Oikealla on Irman lapsenlapsenlapsi Noora Kupri. Vasemmalla seisoo kirjan toimittanut Rauni Virtanen. Ismo Söderling kuikistelee takimmaisena.

