

100. OBLETNICA NESREČE V HALIFAXU, KANADA, IN ZAČETEK DRUŽBOSLOVNEGA RAZISKOVANJA NESREČ

THE HUNDREDTH ANNIVERSARY OF THE DISASTER IN HALIFAX, CANADA, AND THE BEGINNING OF SOCIAL SCIENCE RESEARCH INTO DISASTERS

Julij Jeraj

mag., Mestna občina Ljubljana, Zarnikova ulica 3, Ljubljana, julij.jeraj@ljubljana.si

Povzetek

Eksplozija ladje z eksplozivom v Halifaxu, Kanada, leta 1917, njene posledice in spoprijemanje takratne družbe z njimi je v svetu znan mejnik. Označuje namreč začetek družboslovnega raziskovanja nesreč. O nesreči je nastala prva celovita družboslovna študija, ki jo je napisal Samuel Henry Prince (1920): *Nesreče in družbene spremembe*. Prav ta knjiga šteje za primarno delo na področju spoprijemanja z nesrečami. Prav je, da nesrečo, knjigo in avtorja spoznamo tudi pri nas.

Abstract

The explosion of a ship laden with explosives at Halifax, Canada, in 1917, and its consequences and disaster management by society, are a well-known milestone throughout the world. It denotes the beginning of social science research into disasters. The calamity was the subject of the first comprehensive social science research study, written by Samuel Henry Prince (1920): *Catastrophe and Social Change*. This book is considered the primary work in the area of disaster management. It is only appropriate that the disaster, the book, and the author are also made better-known in Slovenia.

Nesreča

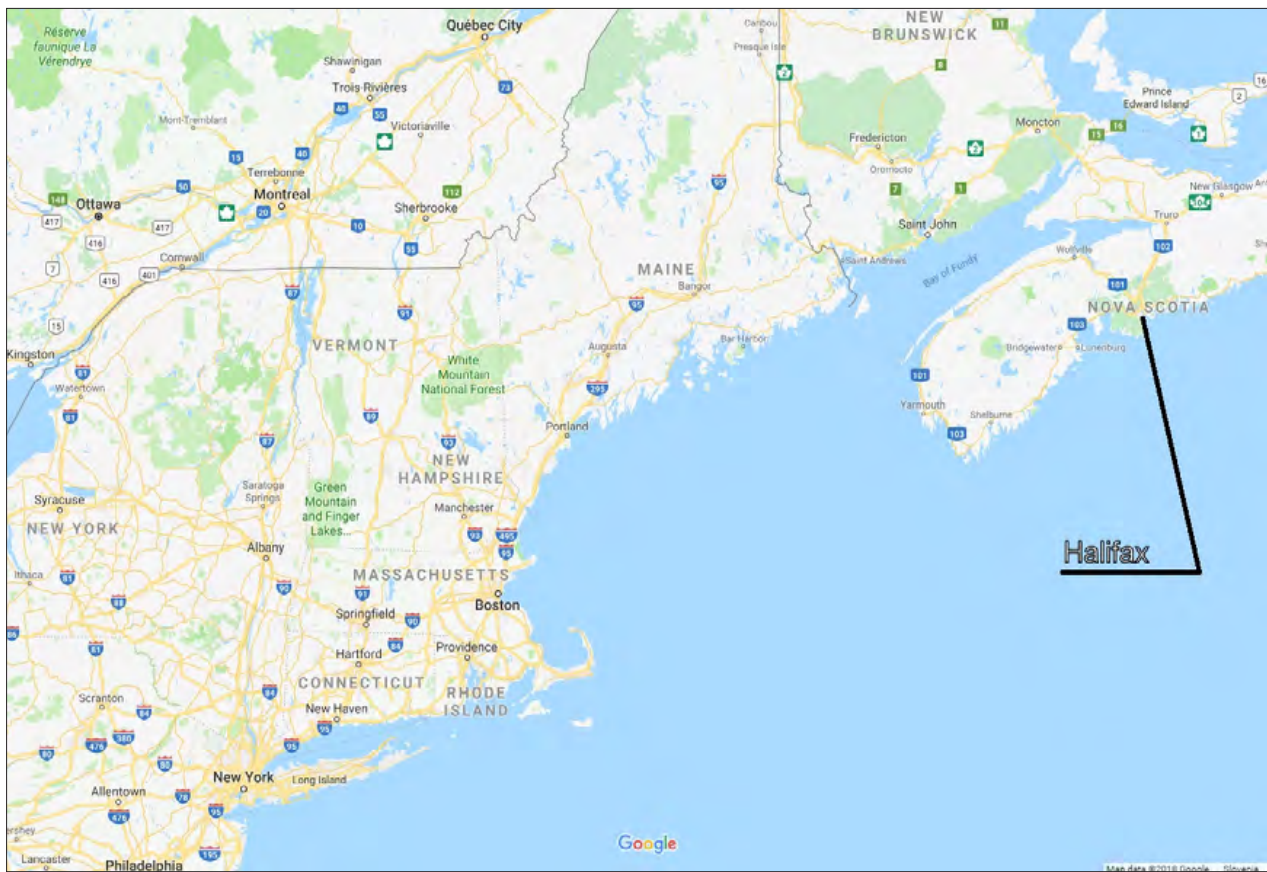
Nesreča, ki jo imenujemo eksplozija v Halifaxu, je bila pomorska nesreča, ki se je zgodila 6. decembra 1917 v Halifaxu, Nova Škotska, Kanada. Zaleteli sta se tovorni ladji: norveška Imo in francoska Mont-Blanc. Norveška ladja ni bila natovorjena in je bila namenjena v New York po humanitarni material za belgijsko komisijo za humanitarno pomoč. Francoska ladja pa je po naročilu francoske vlade iz New Yorka v Bordeaux prevažala več vrst eksploziva in lahko vnetljive snovi.

Bil je čas prve svetovne vojne in Halifax z zalivom Bedford sta bila eno do treh kanadskih pristanišč, iz katerih so na evropsko vojskovališče pošiljali ladijske konvoje z vojaki, vprežno živino in preskrbnim materialom ter sprejemali bolniške ladje z ranjenci in jih nameščali v novozgrajene vojaške bolnišnice.

Ladji sta se pri nizki hitrosti zaleteli v ožini, ki povezuje pristanišče Halifax z bolj v notranjosti ležečim Bedfordskim zalivom. Do trka norveške ladje v francosko je prišlo jutraj ob 8.45. Poškodbe na francoski ladji niso bile hude, vendar se je ob trku prevrnilo nekaj sodov z lahko vnetljivo tekočino, tekočina je iztekla in iskrenje, ki je nastalo ob drgnjenju ladijskih trupov, je povzro-

čilo vžig tekočine in hiter prenos požara po francoski ladji. Posadka požara ni mogla obvladati in se je z ladje umaknila. Za pogasitev ni bilo dovolj niti gašenje z vlačilca, ki je bil prisoten v bližini. Ladjo brez posadke je zaneslo do pomolov pristanišča, od koder sta jo hotela kapitana dveh bližnjih ladij odveči, da se požar ne bi razširil na pomol in pristaniške stavbe. Gasilci druge zahodne gasilske postaje pa so s prvim kanadskim motornim gasilskim vozilom »Patricija« prihiteli na pomol in poskušali gasiti požar na ladji s pomola. Tudi med železničarji je dokumentirano dejanje nesebične požrtvovalnosti. Železničarski dispečer, ki je od mornarjev izvedel, kakšno nevarnost predstavlja goreča ladja, se je vrnil na svoje delovno mesto v bližini pomola, da bi po telegrafu opozoril bližnje železniške postaje, naj ustavijo vse vlake, ki so prihajali v Halifax. Njegovo sporočilo je bilo: »Ustavite vlak. V pristanišču gori ladja z eksplozivom in bo vsak čas eksplodirala. Tole je najbrž moje zadnje sporočilo. Adijo fantje.« Ko sta se ladji pripravljali na odvek goreče ladje in gasilci na gašenje ter nekaj po poslanem sporočilu železničarja, je ladijski tovor na francoski ladji le kakih dvajset minut po trku eksplodiral.

Ob eksploziji se je sprostila energija 12.000 GJ, kar je enakovredno eksploziji 2,9 kilotone TNT. To je bila



Slika 1: Položaj Halifaxa na Novi Škotski, Kanada (vir: Map data @2018 Google)

Figure 1: The position of Halifax in Nova Scotia, Canada (Source: Map data @2018 Google)

najmočnejša umetna eksplozija v zgodovini vse do eksplozije prve atomske bombe in je dolgo veljala za referenčno, nanjo so se sklicevala tudi poročila o učinkih jedrske bombe v Hirošimi – bili naj bi sedemkrat večji od eksplozije v Halifaxu.

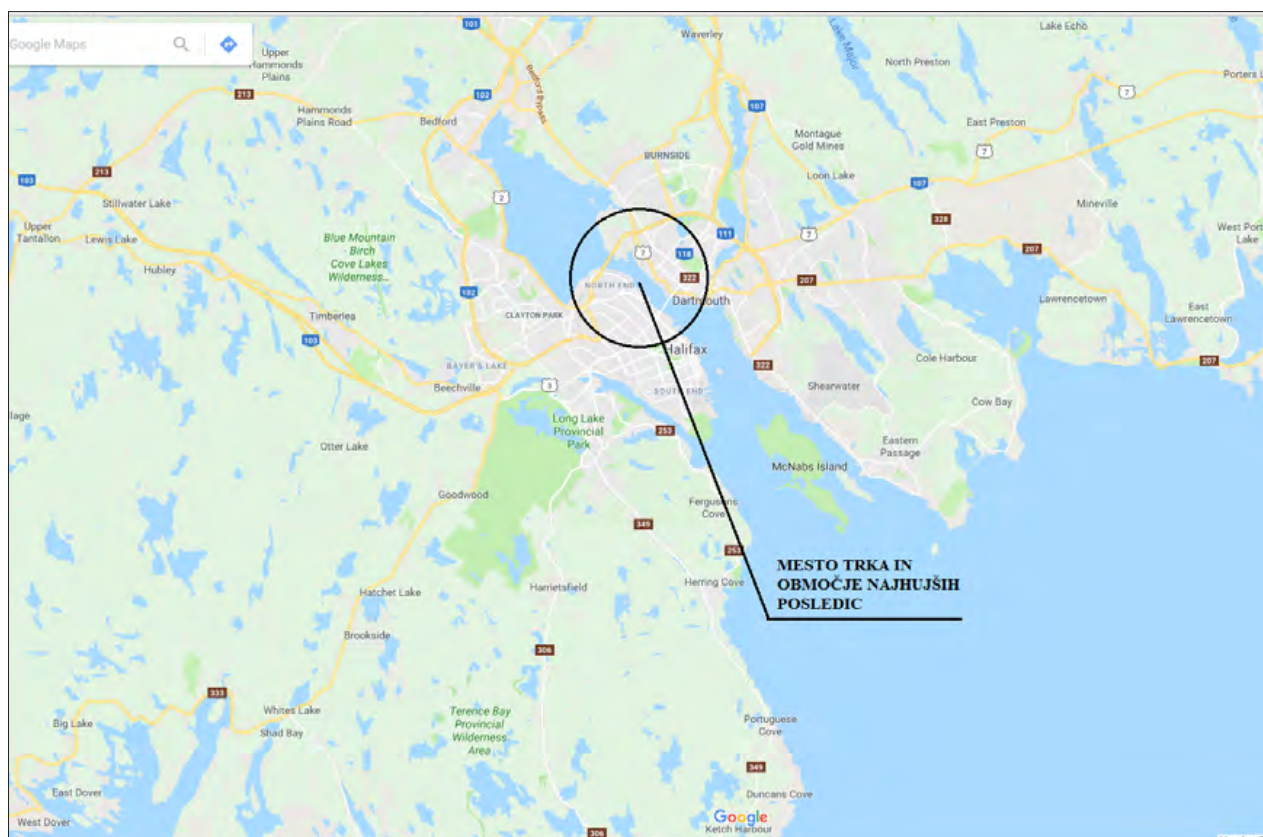
Eksplozija je uničila okrožje Richmond in močno prizadela več drugih delov Halifaxa. V mestu s 50.000 prebivalci je umrlo približno 2.000 ljudi, 9.000 je bilo ranjenih, kar je 22 odstotkov populacije. Skoraj vse stavbe, približno 1.630, v območju 2.500 metrov od središča eksplozije so bile zaradi nadpritiska popolnoma porušene, 12.000 jih je bilo poškodovanih, drevesa izravana, celo železniške tračnice so bile potrgane. Brez strehe nad glavo je ostalo 31.000 ljudi. Na stotine ljudi (podatki govorijo o približno 5.900 osebah), ki so gledali začetni požar s svojih domov, je dobilo poškodbe oči ali pa je bilo popolnoma oslepljenih, ko je udarni val eksplozije zdrobil okenska stekla. Eksplozija je povzročila 18-metrski tsunami, ki je na obalo naplaval ladje in čolne ter odplaval naselje Indijancev plemena Mi'kmaq. Leteči deli ladje in stavb so prav tako poškodovali veliko ljudi in stavb daleč naokoli. Top (90 mm) s francoske ladje so našli več kot pet kilometrov od mesta eksplozije. Štedilniki in peči na trdo gorivo ter petrolejke so se prevrnili in povzročili požare po vsem mestu, kar je še dodatno prispevalo ne le k škodi, pač pa tudi k večjemu številu mrtvih in poškodovanih. Industrijski del mesta je bil skoraj popolnoma uničen, večina žrtev so bili zaposleni. Škodo ocenjujejo na današnjih 370 milijonov evrov.

Najprej so začeli ljudi reševati preživeli člani družin, sosedje in sodelavci. Začetni neformalni odziv je hitro dopolnilo moštvo preživelih gasilcev, policistov, vojakov in mornarjev ter železničarjev pod vodstvom njihovih predstojnikov, ki so pod svoje vodstvo vključili tudi druge preživle. Zdravstveno oskrbo poškodovanih so nudile tamkajšnje civilne in vojaške bolnišnice, ki so kmalu postale prezasedene.

Enote s kanadskih in ameriških vojaških ladij, ki so bile zasidrane v bližnjem zalivu Bedford, so bile prve zunanje reševalne ekipe. Tem so se čez nekaj ur pridružile enote z ladij, ki so plule v bližini. Na kopno so poslali reševalne ekipe, ekipe za zdravstveno oskrbo, nekatere ladje pa so spremenili v bolnišnice.

Prve zunanje gasilske ekipe so prispele na pomoč istega dne popoldne z vlaki iz krajev, oddaljenih do 260 km, organizirale pa so jih sosednje skupnosti in železničarji.

Pomoč v sanitetnem materialu, zdravstvenih ekipah in materialu za nastanitev so z vlaki poslali iz skupnosti v zahodnem delu Kanade in iz severovzhodnega dela ZDA. Prvi vlak s pomočjo je krenil iz mesta Truro že dobro uro po eksploziji, prispel v Halifax opoldne in se ob tretji uri popoldne vračal z evakuiranimi poškodovanimi in drugimi brez strehe nad glavo. Do noči je v Halifax prispelo dvanajst takih vlakov.



Slika 2: Mesto trka norveške in francoske ladje ter območje najhujših posledic (vir: Map data @2018 Google).

Figure 2: The location of the collision between the Norwegian and French ships, and the area suffering the worst consequences (Source: Map data @2018 Google)

Naslednje dni je reševanje, oskrbo ljudi, zdravstveno oskrbo, evakuacijo in prihod pomoči oviral snežni vihar, v katerem je zapadlo več kot 40 cm snega, nastajali so snežni zameti, potrgalo je prej na hitro popravljene telegrafске žice. Je pa sneg pomagal pogasiti številne požare, ki so še divjali v mestu. Kmalu po vzpostavitvi prevoznosti pa je v Halifax prišlo toliko materiala in osebja za reševanje, humanitarno pomoč in obnovo, da je bilo mesto s tem preobremenjeno in so poslali osebje, da je na železniških postajah v sosednjih mestih pozivalo, da naj pot v Halifax nadaljujejo le tisti, ki tja potujejo po uradni dolžnosti. Nihče se namreč ni menil, da je treba vnaprej vprašati, ali je potrebna pomoč, kakšna in kdaj.

V mestu so takoj po eksploziji nastale govornice, da je vzrok za eksplozijo nemški letalski napad, zato se je del vojaških enot odzval z zasedanjem obrambnih položajev, zlasti je to veljalo za enote protiletalske obrambe in obalne topniške enote. Kakšno uro je trajalo, da so ta odziv opustili in so se tudi te enote lotile reševanja. Vse, ki so bili nemške narodnosti, so po eksploziji za nekaj časa zaprli, eno osebo so obtožili, da je nemški vohun, a se je izkazala za nedolžno.

Približno opoldne je guverner mesta oblikoval komisijo Halifaxa za pomoč. Komisija se je ukvarjala z organiziranjem zdravstvene pomoči, prevoza, hrane, zasilne namestitve, zagotavljanjem denarnih sredstev, vzpostavljanjem osnovnih življenjskih pogojev in usmerjanjem obnove.

Mestni mrliški oglednik je še v dopoldnevu na dan nesreče oblikoval skupino za identifikacijo in vzpostavil zasilno mrtvašnico v šoli, kjer so v kleti hranili trupla, v učilnicah pa izvajali identifikacijo in vzpostavili register mrtvih ter natančno označevanje in opis trupel – pri tem je uporabil sistem, ki ga je njegov oče razvil za identifikacijo žrtev Titanika.

Obnova se je postopoma začela že med reševanjem. Na že preiskanih območjih je mesto organiziralo odstranjevanje ruševin in popravilo javne infrastrukture, podjetja, železnica, mornarica in vojska pa so postopoma vzpostavljali delovanje svoje infrastrukture. Mestna oblast je ustanovila odbor za obnovo. Najprej so se lotili popravila stavb, ki jih je bilo mogoče popraviti, da so vanje nastanili ljudi, ki se niso evakuirali v sosednja mesta. Nato so zgradili in opremili 832 novih stanovanjskih stavb. Pri tem so uporabili tudi pomoč, finančno ter v materialu in storitvah, ki so jo dobili od zasebnih donatorjev, kanadske zvezne vlade, Velike Britanije in Massachusettsa (ZDA). Višina pomoči je dosegla štiri petine škode.

Kazenska preiskava je obravnavala odgovornost kaptanov obeh ladij in pristanišča ter pomorskega pilota. Obtožbe so bile ovržene, le ena oseba je prišla pred sodišče in je bila na sojenju oproščena. Medsebojna civilna tožba obeh lastnikov ladij se je končala z ugotovitvijo o deljeni odgovornosti.

Nesreča, ki je globoko travmatizirala celotno skupnost mesta Halifax, je na nek način prizadela tako rekoč vsako družino. Po prvi komemoraciji leto po nesreči je skupnost spomin na dogodek načrtno izrivala iz svojega zavedanja, zato je bila naslednja javna obeležitev nesreče na njeno petdeseto obletnico. Spominska skulptura, postavljena na javni knjižnici leta 1954, je bila odstranjena leta 2004. Osrednji pomnik, spominski zvonik, je bil postavljen leta 1985 in tam zdaj vsako leto poteka spominska slovesnost. V zahvalo za pomoč Bostona in Massachusettsa je Halifax leta 1917 poslal Bostonu novoletno drevo. To dejanje so ponovili leta 1971 in tako do zdaj naredijo vsako leto (Scanlon 1988, 2002; Bird 1962; Gray).

Samuel Henry Prince

S. H. Prince se je rodil na kmetiji ob reki Hammond v pokrajini New Brunswick v Kanadi 22. januarja 1886, umrl pa 19. oktobra 1960, star 74 let. Na univerzi v Torontu je diplomiral in magistriral iz psihologije, hkrati pa je diplomiral tudi iz teologije ter bil posvečen v anglikanskega duhovnika. Leta 1910 je prišel v Halifax in nastopil službo kot pomočnik župnika župnije Svetega Pavla. Bil je izjemno aktiven kot duhovnik in v mestu zlasti pri humanitarnih aktivnostih. Ko je leta 1912 potonil Titanik, je dvakrat izplul z ladjo, ki je iskala žrtve, in organiziral pomoč, sam pomagal svojcem in sodeloval pri pogrebnih slovesnostih. Svoje delo je nadaljeval med prvo svetovno vojno, ko je območje Halifaxa postalo pomembno oporišče za pomoč Evropi in sprejemališče ranjenih vojakov in mornarjev. V času eksplozije je bil takrat enaintridesetletni Prince pri zajtrku. Stavba cerkve in položaj zajtrkovalnice v župnišču sta ga ubranila posledic eksplozije. Takoj po eksploziji je tako kot drugi duhovniki pričel z organizacijo in izvajanjem pomoči prizadetim in ogroženim. Svoj položaj v župniji je zapustil leta 1919, da bi dokončal doktorski študij na univerzi Columbia v New Yorku, Združene države Amerike, kjer je pozneje poučeval. Vse življenje je ostal tudi aktiven duhovnik. V njegovem polju znanstvenega delovanja so bili tudi mentalno zdravje, kazenske sankcije oziroma prevzgoja, ruralna sociologija, religija, bivanjski pogoji in celo astronomija (Scanlon 1988, 2002; St. Paul's Anglican Church).

O Princeovi knjigi Nesreče in družbene spremembe

V svoji doktorski disertaciji je Samuel Henry Prince uporabil in teoretično osmislil svoje izkušnje in opažanja o družbenih posledicah eksplozije v Halifaxu. Njen naslov je Nesreče in družbene spremembe (*Catastrophe and Social Change*) in je izšla v knjižni obliki leta 1920. Nesreče in družbene spremembe velja za prvo celovito sociološko znanstveno delo o nesrečah. Knjiga, ki je zdaj v celoti na voljo na svetovnem spletu, ima 151 strani in je razdeljena na devet poglavij: uvod, nesreče in družbena dezintegracija, nesreče in socialna psihologija, nesreče in socialna organizacija I in II, nesreče in socialna ekonomija, nesreče in družbena zakonodaja, nesreče in obnova, nesreče in družbene spremembe ter zaključek.

Pri opredeljevanju predmeta raziskovanja Prince (1920, 14–15) najprej izrazi prepričanje, da je opredelitev nesreče (*catastrophy*) pravzaprav nepotrebno. Implicitno torej začne z ne tako redkim mnenjem, da preučevalec ve, kaj je nesreča (*catastrophy*), ko jo vidi. Nato uporabi slovarsko opredelitev nesreče (*catastrophy*) – dogodek, katerega posledica je motnja reda ali motnja sistema stvari, ki lahko, ali pa tudi ne, povzroči trpljenje ljudi. Avtor se omeji tako, da iz obravnave nesreč izloči dogodke, ki prizadenejo celotno državo (*national cataclysm*), pri tem navede vojno, lakoto in finančne krize (*financial panic*), ter pravi, da so to pojavi, ki so »preveč splošnega značaja in delujejo v prevelikem obsegu za ustrezno obravnavo« (Prince 1920, 14). Nadalje omeji svoj raziskovalni pogled na obdobje po začetku dogodka in izrecno izključi obdobje pred njim. Pomen obdobja pred nesrečo, temu bi danes dejali preventiva in pripravljenost, sicer priznava, vendar meni, da bi obravnava tega obdobja raziskovalca vodila v območje ugibanj in špekulacij. Hkrati meni, da je treba dogodek umestiti v splošen zgodovinski okvir, v katerem se je zgodil. Tako bi lahko sklenil, da Prince opredeljuje nesrečo kot dogodek, ki tako prizadene lokalno družbeno skupnost, da povzroči spremembe v njenem delovanju (Jeraj, 2016).

Prince opazovanje dogajanja ob nesreči postavi na temelje svoje teorije družbenih sprememb. V njej trdi, da je družba v osnovi konservativna v smislu statičnosti



Slika 3:
Posledice v bližini mesta eksplozije. Pogled iz Halifaxa proti severu na območje, kjer je bil pomol 8 in pristaniške naprave in zgradbe. (vir: Nova Scotia Archives)

Figure 3:
The aftermath in the vicinity of the explosion site. A view north from Halifax over the area where Pier 8 and the harbour structures and buildings used to be (Source: Nova Scotia Archives).

in se spreminja le, kadar pride do dogodkov, ki družbo v temelju zamajejo in s tem povzročijo stanje družbene fluidnosti, v katerem so družbene spremembe edino mogoče. Spremembe pa so lahko tako pozitivne kot negativne, vendar pa so zaradi stanja družbene fluidnosti neizbežne. Ali, kot pravi Prince (1920, str. 21): »Bistvo je v tem, da katastrofa vedno prinese družbene spremembe. In te ne pomenijo nujno napredka. O tem se ne gre slepiti.« Scanlon (1988) meni, da je Princeova teorija pravzaprav osnovana na krščanskih teoloških temeljih, kjer primer Kristusove smrti na križu in njegovega poznejšega vstajenja kaže, da je odrešenje mogoče doseči le prek trpljenja. Prince naj bi tako povezal idejo, da je trpljenje nujno za odrešenje z idejo, da katastrofa vodi k družbenim spremembam. Scanlon (1988) v podporo temu mnenju navaja odlomek iz Princeove pridige ob pokopu žrtev potopa Titanika: »Mnogočesa se človek ne bi naučil, če se ne bi učil v šoli bolečine ... svet brez trpljenja bi bil svet brez plemenitosti.« Za eksplozijo v Halifaxu Prince ugotavlja, da so družbene spremembe z nesrečo nedvomno nastale. Nekatere od njih so bile trajne, druge začasne. Večinoma jih opredeljuje kot pozitivne, vendar navaja tudi veliko primerov negativnih družbenih sprememb oziroma pojavov.

Princeovo delo je prvo, ki je dokumentiralo niz pojavov, ki so jih znanstveniki natančneje opredelili šele veliko pozneje. Vseh niti ne morem navesti. Med te pojave na primer spadajo prehod od zmede k organiziranemu odzivu; množičen nenačrten prihod reševalnih in humanitarnih virov na območje nesreče (*convergence*); pripisovanje krivde (*blame game*) in iskanje grešnega kozla (*scapegoating*); pojav in vpliv govoric; vznikle oziroma zasilne oblike vedenja in organiziranja (*emergent behaviour*); ukrepi proti plenjenju. Prav tako je njegovo delo prva dobro dokumentirana analiza obnove skupnosti (*recovery*) od vzpostavitve delovanja telegrafa, telefonskega omrežja do javne razsvetljave, cestnih in železniških povezav, plinskega omrežja, bančništva, trgovine, šolstva itn. Prvi tudi dokumentirano opiše konflikt v fazi nudenja pomoči, ki je nastal med lokalnimi organizacijami in tistimi, ki so prišle od drugod, tradicionalnimi in tistimi oblikami, ki so samoiniciativno vznikle po nesreči, ter med različnimi odbori za pomoč, pa tudi med različnimi religijami in političnimi opcijami in njihovimi prizadevanji za pomoč, obnovo in razvoj po nesreči. Spremembe je opazil tudi na področju vloge in zastopanosti spolov, ko je zaradi pomanjkanja oziroma zasedenosti moških z obnovo nekaj žensk postalo spredvodnic na tramvaju, kar je bilo nekaj nepojmljivega. Enako presenetljivo je bilo rahljanje striktnega spoštovanja verskih običajev, ko je postalo delo ob nedeljah bolj sprejemljivo, odprto je smelo biti celo nekaj trgovin. Prince je tudi ugotovil, da se družbeni odziv na eksplozijo razlikuje glede na časovno obdobje odziva. Za prvo fazo je v prizadeti skupnosti značilna prisotnost zmede oziroma »dezintegracije običajnega«, ki je pogoj za poznejše družbene spremembe oziroma reorganizacijo. Tej sledi obdobje organiziranega reševanja, v katerem se tisti del skupnosti, ki je bil v običajnih razmerah najbolj tesno organiziran in

discipliniran, naprej zave katastrofe in se nanjo odzove; skupnost pa se usmeri na pot vzpostavitve normalnosti šele, ko se določijo naloge in se te poverijo posebni skupini ljudi. Sledi čas obnove, v katerem v skupnosti najprej pride do spoznanja, da najnujnejša pomoč služi le kot obliž za družbene in ekonomske posledice in da je treba udejanjiti družbeno reorganizacijo, da bi skupnost ponovno vzpostavila navade in običaje prejšnjega vsakodnevnega življenja. »Razvoj ni nujno naravno dan ali zagotovljen rezultat sprememb. Razvoj pride kot rezultat razumnih prizadevanj in prave požrtvovalnosti.« (Prince 1920, 146).

Prince v svojem delu podleže zgolj nekaterim splošnim prepričanjem, tako imenovanim mitom o nesrečah, ki so se pozneje v raziskovanju izkazala kot napačna. Tako je na primer prepričan, da pretežni del oseb na odgovornih mestih ob nesreči zapusti svoje delovno mesto in odide k družini – mit opustitve vlog. Čeprav je Prince dokumentiral več primerov nasprotnega, prosocialnega ravnanja in samo en primer opustitve vlog, je bilo to v takem nasprotju s prevladujočim prepričanjem, da je ocenil, da gre za netipične primere. Podobno je menil v primeru prepričanja, da se ljudje v hudih razmerah (nesreč) razčlovečijo in da med njimi prevladajo primarni, živalski nagoni – mit o razgradnji vpliva socializacije ter glede prepričanja, da mora biti vsa pomoč skrbno organizirana in da je prizadete treba dobro nadzorovati – mit o vsemogočnosti organiziranosti in nezmožnosti ter neaktivnosti prizadetih, kar je danes z raziskavami ovrženo.

Sklepne misli

Nesreča v Halifaxu se je zgodila med prvo svetovno vojno, ki je že sama po sebi prinašala uničenje in žrtve, vendar je bila eksplozija tako mogočna in uničenje tako obsežno, da je kljub vojnim okoliščinam postala simbolni mejnik v dožemanju nesreč. Podobno pomemben simbolni mejnik pred to eksplozijo je bil potres v Lizboni na Portugalskem leta 1755, ki je sprožil razpravo Voltaira in Rousseaua. Po njej pa je mejnik v dožemanju nesreč, njihovega preprečevanja in priprav na odziv postal trojček nesreč v osemdesetih letih prejšnjega stoletja: izpust strupenega plina v mestu Bophal v Indiji leta 1984 in nesreči v nekdanji Zvezi sovjetskih socialističnih republik: v jedrski elektrarni v Černobilu, Ukrajina, leta 1986 in potres leta 1988 v Spitaku, Armenija. Nesreča v Halifaxu je prizadela industrijsko in urbano območje, zaradi česar so bili pojavi, ki jih je Prince raziskoval, dosti bolj izraziti, intenzivni in zato opazni, pa tudi bolje pisno in fotografsko dokumentirani.

Prince je iz osebne izkušnje in zapisov drugih (nedavno so v arhivih odkrili neobjavljene zapiske novinarja, ki jih je kot pomemben vir uporabljal Prince) analitično izluščil značilnosti dogajanja ob nesreči, odzivu nanjo in obnovi ter razvoju območja po nesreči. Njegova izjemnost je večplastna. Na eni strani analizira zelo dolgo časovno obdobje, ki sega od časa neposredno pred nesrečo, prek

nesreče same in odziva neposredno po eksploziji, pa vse do obnove in razvoja območja precej po nesreči. Na drugi strani je izjemno to, da se je lotil analize več ravni – posameznika, skupine, organizacije, organov oblasti na lokalni in državni, celo meddržavno raven navaja. Kot tretje pa je izjemno to, da je moral biti pri oblikovanju svojih ugotovitev pionirski, saj se ni mogel nasloniti ali sklicevati na druge avtorje; edino, kar je imel na voljo, so bila splošna (zmotna) prepričanja, tako imenovani miti o nesrečah. Prince o nesrečah in družbenih spremembah v povezavi z njimi piše veliko pred svojim časom. Prvo naslednje besedilo o kolektivnem vedenju se pojavi leto pozneje. O družbenih vidikih nesreč je pisal deset let pred Carrom, 18 let pred LaPierrom, 21 let pred Sorokinom, 26 let pred Blumerjem, do sistematičnega preučevanja nesreč pa je minilo še nadaljnjih nekaj desetletij (Scanlon 1988),

ko so začeli ugotovitve svojih raziskav objavljati avtorji, kot so Powel, Chapman, Baird ter nato skupina avtorjev v ZDA, ki so bili del generacije v letu 2017 umrlega Quarantellija (med drugimi: Dynes, Drabek, Mileti, Scanlon, Kreps). Po Princeu je Raziskovalna mreža za nesreče, konflikte in družbene krize Evropskega sociološkega združenja poimenovala nagrado, ki jo podeljujejo doktorandom, ki se v svoji disertaciji ukvarjajo s področjem nesreč.

Vsekakor sodi poznavanje primera nesreče v Halifaxu, knjiga *Nesreče in družbene spremembe* ter njen avtor Samuel Henry Prince med temeljna znanja vseh nas, ki se poklicno ukvarjamo z zaščito, reševanjem in pomočjo, pa tudi tistih z drugih področij varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Viri in literatura

1. Bird, M. J., 1962. *The town that died – a chronicle of the Halifax disaster*. London: Suvernir Press of London.
2. European Sociological Association Disaster, Conflict and Social Crisis Research Network (DCSCRN). Samuel Henry Prince Dissertation Award 2014. <http://www.dccsrn.org/samuelhenry-prince-dissertation-award-2014/> (9. maj 2018).
3. Gray, Meghan. *The Halifax Explosion*. https://www.youtube.com/watch?v=u5uTAt_A8BY (10. maj 2018).
4. Jeraj, J., 2016. *Vodenje odziva na nesreče v kontekstu družbenih sprememb: študija primera Slovenije v času pred osamosvojitvijo in po njej*. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 2016.
5. MacLaughlan, W. G., 1917. Looking north toward Pier 8 from Hillis foundry after great explosion, Halifax, Dec. 6, 1917. Nova Scotia Archives accession no. 1988-34 no. 14 / negative: N-137. <https://novascotia.ca/archives/explosion/archives.asp?ID=7&Language> (10. maj 2018)
6. Prince, S. H., 1920. *Catastrophe and social change – based upon a sociological study of the Halifax disaster*. New York. <http://www.gutenberg.org/files/37580/37580-h/37580-h.htm> (28. december 2015).
7. Scanlon, J. T., 1988. Disaster's little known pioneer: Canada's Samuel Henry Prince. *International Journal of Mass Emergencies and Disasters*. 6 (3): 213–232. <http://www.training.fema.gov/hiedu/downloads/ijems/articles/disaster's%20little%20known%20pioneer%20canada's%20samuel%20henry%20prince.pdf> (28. december 2015).
8. Scanlon, J. T., 2002. *Revrting a living legend: Researching the 1917 Halifax explosion*. V: *Methods of disaster research*, ur. Robert A. Stallings, 266–301. USA: International Research Committee on Disasters.
9. St. Paul's Anglican Church, Halifax, NS, Canada. Samuel Henry Prince. http://www.stpaulshalifax.org/wp-content/uploads/2015/10/Great-War-Panels-website.compressed_06.pdf (9. maj 2018).
10. University of Delaware, Disaster Research Center. Halifax resources. <https://www.drc.udel.edu/elq-collection/spotlight/halifax-resources> (10. maj 2018).