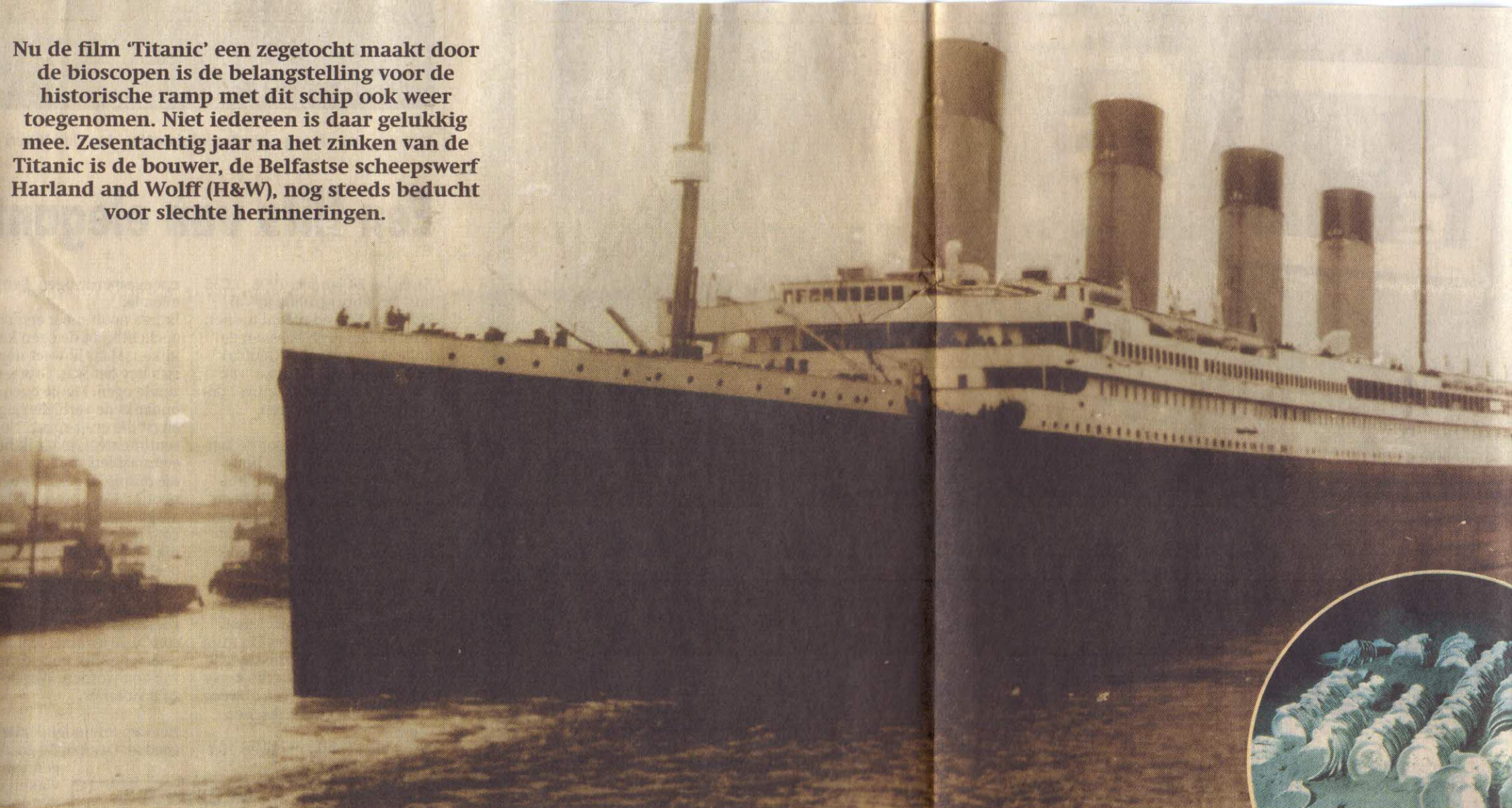


Nu de film 'Titanic' een zegetocht maakt door de bioscopen is de belangstelling voor de historische ramp met dit schip ook weer toegenomen. Niet iedereen is daar gelukkig mee. Zesentachtig jaar na het zinken van de Titanic is de bouwer, de Belfastse scheepswerf Harland and Wolff (H&W), nog steeds beducht voor slechte herinneringen.



Vertrek van de Titanic uit Southampton in 1912. Het begin van een rampzalige tocht. foto's Topham Picture Source

BELFAST DENKT NIET GRAAG MEER TERUG AAN DE TITANIC



Serviesgoed van de Titanic op zeebodem. Borden van de White Star Line werden tijdens de redding van het schip ook massaal gered op de werf. Dat Titanic-materiaal later zo'n grote waarde zou krijgen kon niemand voorzien.

Jezuïetenpater Frank Browne had wel gevoel voor humor. Na met de Titanic van Southampton naar Cherbourg te zijn gevaren moest hij bij de volgende tussenstop, in Cork, van boord. Zijn Provinciaal Superieur in Dublin achtte het bij nader inzien ongepast dat de jezuïet in zulke ongekende luxe naar New York zou reizen – ook al was dat op kosten van een welgestelde Amerikaanse familie. Achteraf verklaarde pater Browne dat het de enige keer was geweest dat de heilige obediëntie iemand had gered.

Browne was in zijn tijd een populair spreker. De man wiens voorziene hut dwars door midden zou scheuren in de wereldschokkende aanvaring met een ijsberg had veel te vertellen. Niet tot plezier van de White Star Line, de operator en eigenaar van de Titanic. Bijna een jaar na de ondergang ontving de pater het dringende verzoek te stoppen met zijn lezingen "... aangezien wij niet wensen dat de herinnering aan de ramp wordt vereeuwigd."

Zesentachtig jaar later is de man van de Belfastse scheepswerf Harland and Wolff (H&W) nog steeds beducht voor slechte herinneringen. Als het aan de bouwers van het schip lag rustte er op de ramp met de Titanic een eeuwig embargo, ook nu Hollywood een golf van interesse heeft opgestuwd. De werf zal het ontwerp en de bouw natuurlijk niet ontkennen, maar stelt geen prijs op publiciteit over haar bekendste product.

Misschien wel begrijpelijk. Wie zou steeds opnieuw in de krant willen als de fabrikant van de indrukwekkendste scheepsramp aller tijden. Het is geen wervende aanbeveling voor potentiële klanten. De ingenieurs van de Challenger moeten dat gevoel herkennen. De première van de film en de voorspelde Oscar-bekroningen voor de zo prachtig geënceneerde ondergang wekken gemengde gevoelens aan de monding van de Lagan rivier. De met zoveel symboliek gezonken Titanic heeft in bepaalde delen van Belfast nog steeds een beladen klank.

Toen de 'onzinkbare' gigant kelderde was er nergens meer geschoktheid en medeleven dan in de Noord-Ierse hoofdstad. Maar ook leedvermaak was niet ver, van de zijde van verbitterde katholieken. In de tijden van openlijke discriminatie waren ze kansloos geweest voor een baan op 'The Yard', zoals de door protestanten gedomineerde werf lokaal

bekend staat. Zestigduizend mensen werkten er in de hoogtijdagen bij H&W, de katholieken onder hen waren op de vingers van een paar handen te tellen. Nu werken er op de werf overigens nog maar 2500 mensen.

Voorgangers van de protestantse fundamentalistische dominee en politicus Ian Paisley verbonden het lot van de Titanic met dat van *unbelievers* in de toch van kerken en secten uitpuilende provincie. „Anders dan op de Titanic heeft God voor iedereen een reddingsboot en die reddingsboot heet Jezus Christus”, was na de ramp een kritische kanselslogan. Maar in de gecompliceerde Ulsterpsyche gebeurde meer. De verbijsterende ondergang van de Titanic (1912) werd door velen gezien als een voorbode van grotere ellende. De Paas Opstand in Dublin (1916), de daarop volgende straatgevechten in Belfast en, tijdens de Eerste Wereldoorlog, de Slag aan de Somme (1916) waarin tienduizenden protestanten sneuvelen die zich als vrijwilliger in het Britse leger hadden gemeld.

De Titanic ligt daarmee loodzwaar in de herinnering van de roerige provincie. Alsof het zo machtige lijkende schip de zekerheden van generaties Ulstermen meenam naar de donkere oceaانبodem bij Newfoundland.

H&W waren de makers van de zogeheten *ocean greyhounds*, de stoomgedreven Concordes van hun tijd. Net als de zusterschepen Olympic en Britannic, de Majestic, de Baltic en de nog altijd varende Camberra verrees de Titanic in de baai van Belfast. „Het was een goed schip dat tenonder ging in buitengewone omstandigheden”, is alles wat de H&W-woordvoerder kwijt wil.

Een verzoek de werf te mogen bezoeken wordt afgewezen. „Er is niets te zien. De dok waarin de Titanic werd gebouwd is nu een parkeerplaats.” H&W heeft gebroken met de passagiersboten en werkt tegenwoordig voor de *off shore*-industrie, als onderdeel van het Noorse Fred Olsen concern.

John Parkinson (92), voorzitter van de Ulster Titanic Society en ex-timmerman van H&W, is bekend met de opstelling van zijn vroegere werkgever. „Ook voor onze leden blijft de werf gesloten. Ze hebben wel contact met ons

opgenomen nu ze een speciale Titanicpenning hebben geslagen die ze willen verkopen. 15 pond (vijftig gulden) kost die. Wij krijgen drie pond korting”. De ondergang van de Royal Mail Steamer Titanic kwam nergens harder aan dan in Belfast – en in Southampton, waar de meeste passagiers aan boord waren gegaan voor die eerste en tevens laatste reis. Vijf jaar lang domineerde het 53 meter hoge schip de skyline van protestants Oost-Belfast. Alleen het roer stak al boven de kleine arbeidershuisjes uit. H&W was niet alleen de belangrijkste werkgever maar vervulde ook een politieke functie. Unionistische politici en ondernemers pochten *Britain rules the waves, Belfast builds the ships*.

De Noord-Ierse hoofdstad herbergt vele herinneringen aan de Titanic. Officiële,



in bijvoorbeeld het Belfast Transport Museum en met het herdenkingsmonument voor lokale slachtoffers, naast het stadhuis. Maar ook in de stad zijn *titanica* te vinden.

Ondanks de strikte controle van de havenpolitie werd er tijdens de bouw (1907-1912) flink wat van de werf gesmokkeld. Voor de Titanic bestemd bouw materiaal verfraaide menig arbeiderswoning. In de keukens konden borden en bestek van de White Star Line worden aangetroffen. Het was de gangbare bedrijfsdiefstal die op alle scheepswerven voorkomt. Dat Titanic-materiaal later zo'n grote waarde zou krijgen kon niemand voorzien.

Een aantal borden is te zien in de vitrines van The Empire, een pub in de studentenwijk rond Botanic Gardens. De kastelein weet ook niet meer hoe ze daar kwamen. In een restaurant aan de oostkant van de stad, the Eastenders, zijn Titanic-motieven verwerkt in de bar. Kostbaarste souvenir is een prachtige mahoniehouten tafel die bestemd was voor de kapiteinssalon, maar de afvaart miste. De tafel wordt bewaard in een pronkzaaltje van het kantoor van de havencommissie. „Het gebeurde wel eens

opgenomen nu ze een speciale Titanic-penning hebben geslagen die ze willen verkopen. 15 pond (vijftig gulden) kost die. Wij krijgen drie pond korting". De ondergang van de Royal Mail Steamer Titanic kwam nergens harder aan dan in Belfast – en in Southampton, waar de meeste passagiers aan boord waren gegaan voor die eerste en tevens laatste reis. Vijf jaar lang domineerde het 53 meter hoge schip de skyline van protestants Oost-Belfast. Alleen het roer stak al boven de kleine arbeidershuisjes uit. H&W was niet alleen de belangrijkste werkgever maar vervulde ook een politieke functie. Unionistische politici en ondernemers pochten *Britain rules the waves, Belfast builds the ships*. De Noord-Ierse hoofdstad herbergt vele herinneringen aan de Titanic. Officiële,



in dit deel van de wereld dat bestelling niet op tijd worden afgeleverd", vertelt havenmeester Roy Yates. „Deze tafel werd naar Southampton gebracht om, na de terugreis uit New York, in de kapiteinshut te komen. Maar de Titanic bleek een enkele reis te hebben. Harland and Wolff bewaarde de tafel in een opslagruimte, tot wij hem mochten etaleren.”

De onvoorstelbaar kwieke John Parkinson laat een vinger langs de ebenhouten inleg gaan. „Vakmanschap. Ik heb zelf ook van dit soort tafels gemaakt. Hiervoor is het beste hout gebruikt en de beste meubelmakers hebben eraan gewerkt”. Hij leerde het metier van zijn vader. De zaag en bijtels waarmee Parkinson senior aan de Titanic werkte, worden door zijn 92-jarige zoon gekoesterd als waren ze van goud. De kapiteinstafel is voor 170.000 gulden verzekerd. Yates: „Ik denk dat je er veel meer voor krijgt als je hem nu zou veilen. Amerikanen zijn helemaal maf van de Titanic. Als ze deze tafel zien moet ik

gelijk een foto van ze maken als ze hem aanraken”.

De Ulster Titanic Society (UTS) had zich geen betrokkener voorzitter kunnen wensen dan Parkinson. Behalve de band met H&W heeft hij het schip mijn eigen ogen zien uitvaren. Het was een feestdag in Belfast. De werf had een blaaskapel ingehuurd en *Britannia rules the waves* schalde over de kades. De grote dag voor UTS blijft 2 april 1912, de dag waarop Titanic te water werd gelaten.

Parkinson geniet de babbel die Ieren, van noord en zuid, zo eigen is. Zijn herinnering lijkt met het verstrijken van de decennia alleen maar scherper geworden. Net als pater Browne heeft hij een dankbaar publiek tijdens zijn lezingenreeks langs bejaardentehuizen en geschiedenisclubs. Parkinson's relaas heeft een prachtige dramatische opbouw en een moment van stilte als de lokale Belfast Telegraph een extra editie uitbrengt met het onvoorstelbare nieuws.

„Mijn vader was er kapot van. Hij riep me bij zich en zei: Johnnie, alles is verloren. Vijf jaar hebben we aan het schip gewerkt. Het houtwerk was het mooiste dat je ooit hebt gezien. Dat prachtige houtwerk...”

De Titanic zonk op 15 april 1912. Onder de ruim 1500 slachtoffers waren ook persoonlijke vrienden van vader Parkinson: de baas van het H&W-houtatelier was aan boord, voor de bijstelling van kasten.

Volgens een recente studie van de Amerikaanse professor Phil Leighy van Missouri-Rolla University zouden chemische proeven op opgedoken wrakstukken hebben uitgewezen dat door H&W inferieur staal werd gebruikt voor de romp van het schip. In zijn, uiteraard, omstreden studie wijst Leighy ook op andere missers als gebreken in het ontwerp en het ontbreken van voldoende reddingsboten.

Parkinson voelt een bijna eeuwoude woede opwellen als hij dergelijke kritiek moet aanhoren. „Leugens. Achteraf geklets. Titanic was de Concorde van haar tijd. Harland and Wolff had de knapste scheepsarchitecten van de wereld. Alleen het allerbeste materiaal werd gebruikt. Onzin, dat zogenaamd broze staal. De Titanic is gebouwd met het zelfde staal als haar zusterschepen Britannic en Olympic. Die hebben toch nooit problemen gehad.”

Er waren te weinig reddingssloepen aan boord, zo geeft ook John Parkinson toe. „Maar dat is niet de schuld van de ontwerper. Die heeft zich gehouden aan de voorschriften. Als je fouten zoekt dan moet je bij degenen zijn die de veiligheidsvoorschriften hebben opgesteld.” In zijn boek *The Titanic Complex* weerlegt de in Belfast geboren professor John Wilson Foster (nu verbonden aan British Columbia University) veel van Parkinsons overtuigingen. Na de ondergang van de Titanic werd het zusterschip Olympic discreet naar de werf teruggedroepen voor structurele correcties. Bij de Britannic, het derde zusterschip dat nog in aanbouw was, werden onmiddellijk tussenschotten verhoogd en kreeg de scheepswand een extra staalplaat.

Belfast blijft een stad vol symboliek. De Titanic had geen treffender geboorteplaats kunnen hebben. Wie de 'vredesmuren' ziet die rond H&W zijn opgetrokken, tussen de protestantse en katholieken wijkten, vraagt zich af of hoog genoeg zijn om het schommelende staatsschip Ulster te beschermen. Er wacht nog zoveel zware zee. Het verhaal van de Titanic is wellicht inderdaad die beleden metafoor voor heel Belfast. Geen andere ter wereld worstelt met een zo loodzware geschiedenis.

Bob van Huêt is correspondent van deze krant in Londen.

in bijvoorbeeld het Belfast Transport Museum en met het herdenkingsmonument voor lokale slachtoffers, naast het stadhuis. Maar ook in de stad zijn titanica te vinden.

Ondanks de strikte controle van de havenpolitie werd er tijdens de bouw (1907-1912) flink wat van de werf gesmokkeld. Voor de Titanic bestemd bouw materiaal verfraaide menig arbeiderswoning. In de keukens konden borden en bestek van de White Star Line worden aangetroffen. Het was de gangbare bedrijfsdiefstal die op alle scheepswerven voorkomt. Dat Titanic-materiaal later zo'n grote waarde zou krijgen kon niemand voorzien.

Een aantal borden is te zien in de vitrines van The Empire, een pub in de studentenwijk rond Botanic Gardens. De kastelein weet ook niet meer hoe ze daar kwamen. In een restaurant aan de oostkant van de stad, the Eastenders, zijn Titanic-motieven verwerkt in de bar.

Kostbaarste souvenir is een prachtige mahoniehouten tafel die bestemd was voor de kapiteinssalon, maar de afvaart miste. De tafel wordt bewaard in een pronkzaaltje van het kantoor van de havencommissie. „Het gebeurde wel eens