

SS UNITED STATES Α' ΜΕΡΟΣ

Το πλοίο του αμερικάνικου ονείρου

Το μεγαλύτερο πλωτό δημιούργημα της Αμερικής στα χρόνια του Ψυχρού Πολέμου και ένας εμπνευσμένος ναυπηγός με αφοσίωση και όραμα. Το SS UNITED STATES ενσάρκωσε με επιτυχία για δύο δεκαετίες το αμερικάνικο όνειρο στον ωκεανό

Μια χώρα αρχίζει να παίζει καθοριστικό ρόλο στο παγκόσμιο οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό γίγνεσθαι και αναδεικνύεται σε υπερδύναμη. Ένας ιδιοφυής ναυπηγός, που άκμασε κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αποφασίζει να δοκιμαστεί και στα χρόνια της ειρήνης. Στις αρχές του Ψυχρού Πολέμου χτίζεται ένα καράβι το οποίο δεν αποτέλεσε μόνο την κορυφαία στιγμή της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά έμελλε να γίνει το πλωτό σύμβολο μιας ολόκληρης εποχής. Έχουν περάσει ήδη πάνω από εξήντα χρόνια από την καθέλκυση του SS UNITED STATES, και μια ομάδα ανθρώπων που συγκρότησαν το SS United States Conservancy οργανώνει ανθρώπους, ψάχνει για κεφάλαια και κινεί γη και ουρανό για να σώσει το θαλασσινό κομψοτέχνημα «Big U» και να του α-

ναθέσει το ρόλο που θα παίξει στον 21ο αιώνα. Χτενίζω το διαδίκτυο και ψάχνω στοιχεία: συνεντεύξεις, βίντεο, αφιερώματα, ρεπορτάζ, φωτογραφίες, αφίσες, μικροαντικείμενα προς πώληση σε σελίδες δημοπρασιών, βιβλιογραφία που ένα της κομμάτι θέλω να αποκτήσω και ίσως κάποτε να μεταφράσω. Ταξινόμω το υλικό προσεκτικά, αλλά με αναστολές. Ίσως ο γραπτός λόγος αποτύχει να περιγράψει τις εικόνες που βλέπω. Είμαι σχεδόν σίγουρος πως δεν θα μπορέσει να μεταφερθεί στο χαρτί το συναίσθημα όλων όσων συμμετέχουν σε μια από τις πιο ελπιδοφόρες προσπάθειες διάσωσης αυτού του καραβιού. Τα μέλη του SS United States Conservancy ήδη μια δεκαετία δουλεύουν με εφηβικό ενθουσιασμό για την υλοποίηση του πλέον φιλόδοξου σχεδίου. Αν τελικά τα καταφέρουν, θα έχουμε να κάνουμε με τη μόνη ίσως περιπτώση βαποριού που δραστη-

Αφλεκτο, αβύθιστο, άτρωτο. «You can't set her on fire, you can't sink her, and you can't catch her». **William Francis Gibbs (1886-1967)**, ναυπηγός του SS UNITED STATES. Στη φωτογραφία: Το SS UNITED STATES σε κάποια από τις πολλές προσεγγίσεις του στη Νέα Υόρκη, στην κλασική του θέση (Pier 86). Photo courtesy of Bill DiBenedetto & The SS United States Conservancy

ΟΙ ΗΠΑ ΜΕΤΑ ΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ, Ο WILLIAM FRANCIS

GIBBS ΚΑΙ ΤΟ «BIG U» ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΑΚΜΗΣ ΤΟΥ

ριοποιείται ξανά –αν και σε διαφορετικό πόστο– μετά από παροπλισμό που αγγίζει τα 45 χρόνια. Παράλληλα λυπάμαι. Για όλα τα βαπόρια που εμείς χάσαμε, για όλες τις μήμες που δεν καταγράψαμε, για τη σύγχρονη ιστορία που αγνοήσαμε, για όλες τις μάχες που δεν δώσαμε κόντρα στο χρόνο που μετρούσε αντίστροφα, κόντρα στο χρήμα που ζύγιζε τα πάντα με τα δικά του μέτρα, κόντρα στην πολιτική βούληση που ακροβατούσε ανάμεσα στην ανυπαρξία και την απρόθυμη υπόσχεση. Και ντρέπομαι για το πείσμα που δεν δείξαμε, για τις δομές που δεν χτίσαμε και για την αδυναμία μας να δούμε μακριά.

Ο WILLIAM FRANCIS GIBBS ΠΡΙΝ ΤΟ MAGNUM ΟΡΥΣ ΤΟΥ

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα

από την αρχή κι ως επικεντρωθούμε στα διδάγματα που μπορούμε να πάρουμε από την ιστορία του SS UNITED STATES, η οποία επιμένει να γράφεται ως τις μέρες μας. Πίσω στις Ηνωμένες Πολιτείες της δεκαετίας του 1950, ο θρύλος λέει πως ο William Francis Gibbs, ναυπηγός του πλοίου, ρωπήθηκε κάποτε: «*Κύριε Gibbs, γνωρίζετε αυτό το πλοίο καλύτερα και από τη γυναίκα σας;*». Χωρίς δεύτερη σκέψη απάντησε: «*Έχετε 1000% δίκιο*». Η γυναίκα του, που βρισκόταν εκεί δίπλα, δεν φάνηκε να ενοχλείται ιδιαίτερα, καθώς μάλλον κατανοούσε τι σήμαινε τόσο για εκείνον όσο και για τη χώρα τους το καράβι αυτό. Φαίνεται πως είχε συνηθίσει να ζει με το πάθος μιας από τις κορυφαίες προσωπικότητες του αμερικανικού ναυπηγικού κόσμου κατά τη

διάρκεια του πρώτου μισού του 20ού αιώνα.

Ο Gibbs γεννήθηκε στη Φιλαδέλφεια το 1886. Πέρασε από το Χάρβαρντ, όπου ακολούθησε ένα δικό του πρόγραμμα σπουδών μελετώντας σχέδια βρετανικών πολεμικών πλοίων. Όπως ίσως ήταν αναμενόμενο, δεν αποφοίτησε ποτέ. Στη συνέχεια σπούδασε νομικά και οικονομικά στο Columbia Law School, για να ασκήσει τη δικηγορία μόλις για μια μάλλον μίζερη διετία. Το μικρόβιο της θάλασσας αποδείχτηκε ανθεκτικό. Το 1915, μαζί με τον αδερφό του Frederic Herbert

Το SS UNITED STATES κατά τα δοκιμαστικά του στις 10 Ιουνίου 1952, όταν καταγράφηκε η υψηλότερη ταχύτητά του, 38,32 κόμβοι (44,1 μίλια ανά ώρα). Αυτή είναι και η υψηλότερη ταχύτητα που έχει επιτευχθεί από ocean liner μέχρι και σήμερα. Φωτογραφία: Charles Anderson & The SS United States Conservancy

Gibbs σχεδιάζουν δύο αδελφά ocean liners, αλλά ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος θα βάλει τα ναυπηγικά τους πλάνα στο συρτάρι. Λίγα χρόνια μετά, το 1922, τα δύο αδέρφια θα συστήσουν την εταιρεία Gibbs Brothers Inc. που το 1929 θα μετονομαστεί σε Gibbs & Cox. Η πρώτη μεγάλη δουλειά της εταιρείας θα είναι η μετασκευή του USS LEVIATHAN, ενώ κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του 1920 και 1930 θα ναυπηγήσει από τέσσερα ocean liners για τη Matson Line και την Grace Line. Τελευταίο δημιούργημα της προπολεμικής περιόδου για την Gibbs & Cox ήταν το SS AMERICA, που καθελκύστη-

κε το 1939 και η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1940¹. Και αν ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος υπήρξε η αιτία να ακυρωθούν οι ναυπηγήσεις των δύο καραβιών που είχαν σχεδιάσει οι αδερφοί Gibbs, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος απογείωσε τις ναυπηγικές τους δραστηριότητες. Κατά πάσα πιθανότητα η Gibbs & Cox κρατάει το πιο εντυπωσιακό ρεκόρ στην ιστορία της πολεμικής βιομηχανίας. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η εταιρεία σχεδίασε χιλιάδες καράβια του αμερικανικού στόλου, από ναρκαλιευτικά μέχρι καταδρομικά, αλλά και τα αποβατικά που χρησιμοποιήθηκαν κατά την Απόβαση στη Νορμανδία. Σπουδαιότερο δημιούργημά τους τα liberties.

Αντα στατιστικά αποτυπώνουν μια πραγματικότητα, τότε αξίζει να αναφερθεί πως κατά την εξαετία 1940-1946 σχεδιάστηκαν ή τουλάχιστον πάτησαν πάνω σε σχέδια της Gibbs & Cox το 63% όλων των εμπορικών πλοίων άνω των 2.000 τόνων και το 74% όλων των πολεμικών πλοίων που ναυπηγήθηκαν. Η εταιρεία ήταν υπεύθυνη επίσης για τα υλικά και τον εξοπλισμό. Δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυριστεί κανείς πως τα ποσοστά αυτά θα τα ζήλευε και κρατικό μονοπώλιο.

Η ΑΜΕΡΙΚΗ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1950 – ΤΟ «BIG U» ΩΣ ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΚΜΗΣ

Το SS UNITED STATES χτίστηκε στον απόηχο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και έφερε το τραύμα του. Στην Αμερική της δεκαετίας του 1950 η μεσαία τάξη διογκώνεται και η ανεργία βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα. Το 1953 θα κυκλοφορήσει το πρώτο τεύχος του «Playboy», το ροκ εν ρολ κατακτά τα ραδιόφωνα, η τηλεόραση μπαίνει μαζικά στα σπίτια και τα νικελωμένα αυτοκίνητα σε έντονα χρώματα γεμίζουν τα βουλεβάρτα. Παράλληλα, το γκαζόν φυτρώνει αθόρυβα πίσω από άσπρους χαμηλούς φράχτες στις μονοκατοικίες των προαστίων όπου παίζουν αμέριμνες οι πρώτες φουρνιές των baby boomers. Το αμερικάνικο όνειρο γίνεται πιο α-



William Francis Gibbs. Ίσως η μεγαλύτερη ναυπηγική φαινομενολογία της Αμερικής τον προηγούμενο αιώνα, δημιουργός τόνων σπουδαίων καραβιών. Φωτογραφία: Susan Gibbs Collection

Ο William Francis Gibbs δεν αποφοίτησε ποτέ από το Χάρβαρντ. Κι όμως, τα βαπόρια που σχεδίασε έπαιξαν καθοριστικό ρόλο τόσο κατά τη δεκαετία που ακολούθησε το κραχ του 1929 όσο και κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο





S. S. UNITED STATES—WORLD'S FASTEST LINER

Καλλιτεχνική απεικόνιση του SS UNITED STATES σε καρτ ποστάλ της δεκαετίας του 1950. Η λεζάντα που τη συνοδεύει δεν αφήνει κανένα περιθώριο παρερμηνείας: «Το γρηγορότερο liner στον κόσμο»

πτό από ποτέ. Η σκληρή εργασία, η βαθιά γνώση και οι ιδέες που μπαίνουν επιτυχώς στην παραγωγή δεν είναι μόνο τα μέσα για την κατάκτηση αγαθών, αλλά κυρίως το κλειδί για την κοινωνική άνοδο.

Όμως, μια σκιά έριχνε το πέπλο της πάνω απ' αυτή την ειδυλλιακή εικόνα. Μπορεί να μη συμφωνούν όλοι οι ιστορικοί για την επακριβή ημερομηνία έναρξης του Ψυχρού Πολέμου, ωστόσο είναι σίγουρο πως ειδικά κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες—πέρα από την παράνοια του μακαρθισμού που στις ΗΠΑ στοχοποιεί σωρηδόν πολίτες—ο δυτικός κόσμος, παρόλο που περνά τις μέρες του μέσα στην ευφορία της ευημερίας, κοιμάται και ξυπνά με την απειλή ενός πυρηνικού ολο-

καυτώματος. Οι μνήμες του πολέμου ήταν νωπές και η ένταση ανάμεσα στις δύο υπερδυνάμεις δυνάμωνε μέρα με τη μέρα. Οι περιφερειακοί πόλεμοι δεν θα αργούσαν να ξεσπάσουν. Και το SS UNITED STATES θα φτιαχτεί και για να εξυπηρετήσει εν δυνάμει αυτή τη σκοτεινή πλευρά της ανθρωπότητας. Το πανέμορφο βαπόρι που καθελκύστηκε στις 21 Ιουνίου 1951 θα μπορούσε σε καιρό ειρήνης να μεταφέρει με άνεση στα δώδεκα καταστρώματά του 1.928 επιβάτες και γύρω στα 1.000 άτομα πλήρωμα², αλλά σε περίπτωση που οι δαίμονες του πολέμου απελευθερώνονταν και πάλι θα ήταν δυνατόν, μετά από μια μικρή έκτακτη μετασκευή, να μετατραπεί σε μεταγωγικό ικανό να μεταφέρει 15 χιλιάδες στρατιώτες για 10 χιλιάδες ναυτικά

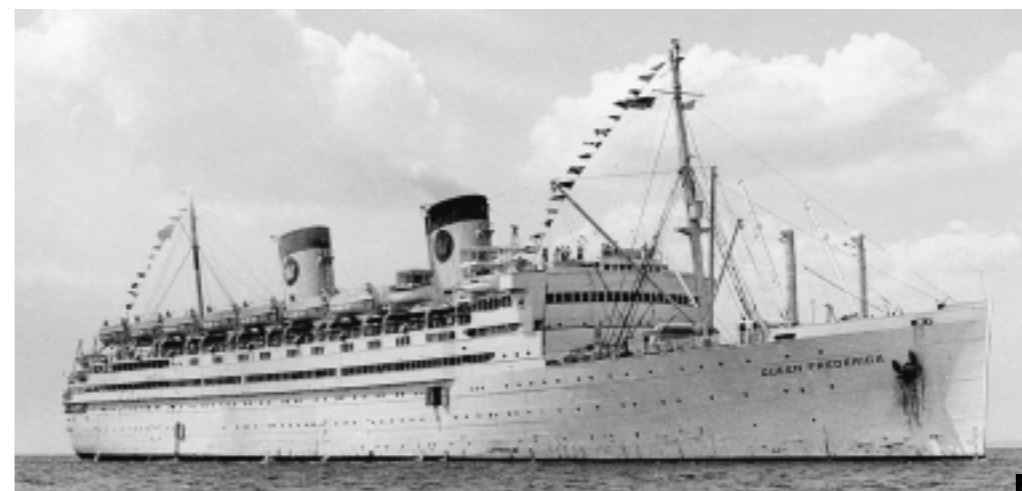
μίλια χωρίς να χρειαστεί εκ νέου εφοδιασμό καυσίμων.

Κάνοντας μια νοητική ακροβασία μπορούμε να ισχυριστούμε πως το πλοίο ναυπηγήθηκε με λογική ανεστραμμένη σε σχέση με τα liberties. Αν τα liberties χτίστηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου με σκοπό να μετατραπούν ουσιαστικά σε multi purpose τον καιρό της ειρήνης, το «Big U» ναυπηγήθηκε αφού είχε σταματήσει ο παραλογισμός του πολέμου, αλλά έχοντας εκ προοιμίου ρόλο σε ενδεχόμενη μελλοντική σύρραξη. Το ρόλο αυτόν ευτυχώς δεν χρειάστηκε να τον παίξει ποτέ, αν και όταν ήταν ακόμη υπό κατασκευή το αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας ανακοίνωσε πως θα το χρησιμοποιήσει ως μεταγωγικό για τον πόλεμο της Κορέας. Η απόφαση αυτή ανα-

κλήθηκε μέσα σε δύο μήνες, ωστόσο αυτή η δυνητική χρήση του ενταγμένη σε μια κενύσανη αντίληψη για την οικονομία ήταν ίσως ο λόγος που η ναυπήγησή του χρηματοδοτήθηκε τόσο από την αμερικανική κυβέρνηση όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Η πρώτη συνεισέφερε 50 εκατομμύρια δολάρια και η United States Lines διέθεσε τα υπόλοιπα 28³.

ΤΗ «BIG U» – ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ, ΤΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Εξετάζοντας το SS UNITED STATES με τα δεδομένα των αρχών της δεκαετίας του 1950, διαπιστώνουμε πως μάλλον αποτέλεσε το πιο πετυχημένο ναυπηγικό πείραμα του καιρού του. Δεν είναι μόνο οι καθαροί αριθμοί και τα στατιστικά που τεκμηριώνουν την αδιαμφισβήτητη κυριαρχία του στη μάχη των ocean liners που διέπλεαν τον Ατλαντικό. Μια δεύτερη ανάγνωση δείχνει πως μια σειρά σημεία το κατέστησαν σύμβολο της εποχής. Το πλοίο έφερε ένα τόσο βαρύ όνομα και ήταν το κορυφαίο δημιούργημα του Gibbs ακριβώς επειδή, αναπτύσσοντας μια αμφίδρομη σχέση με την μεταπολεμική Αμερική, σμιλεύτηκε από το πνεύμα της και εξέφρασε το όραμά της. Αποτέλεσε το μεγαλύτερο πλωτό δημιούργημα που ναυπήγησαν οι ΗΠΑ. Το μήκος του έφτανε τα 300 μέτρα, μόλις είκοσι μέτρα λιγότερο από το ύψος του Chrysler Building. Το πλάτος του άγγιζε σχεδόν τα 31 μέτρα, τόσο ώστε να περνάει οριακά από τα locks του Παναμά. Χάρη στην εμμονή του Gibbs να ελαχιστοποιήσει τις πιθανότητες πυρκαγιάς, δεν χρησιμοποιήθηκε ούτε ένα κομμάτι ξύλο. Ήταν ίσως το μόνο ocean liner της εποχής από το οποίο απουσίαζε παντελώς το ξύλο. Με δυο εξαιρέσεις: τα κούτσουρα των χασάπηδων και τα πιάνο που φτιάχτηκαν από μια σπάνια ποικιλία πυρίμαχου μαονιού. Ένα πιάνο Steinway πέρα-

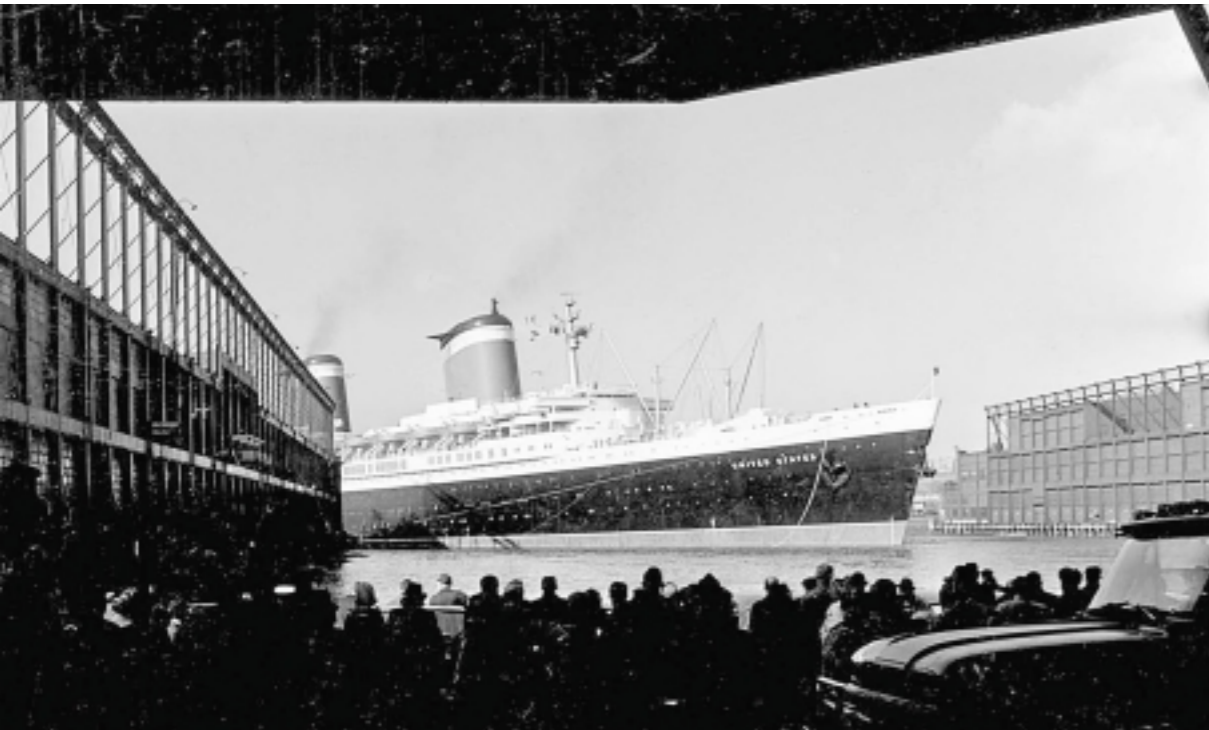


1. Καλλιτεχνική απεικόνιση του ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ σε επίσημη καρτ ποστάλ του Χανδρή. Το όμορφο liner που σχεδίασε ο Gibbs καθελκύστηκε το 1939 ως AMERICA και πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι τον Αύγουστο του 1940. Κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο πέρασε στην κατοχή του αμερικανικού Π.Ν. και ταξίδεψε ως μεταγωγικό μέχρι το 1946 με το όνομα USS WEST POINT (AP-23). Την ίδια χρονιά επανήλθε στα διατλαντικά ταξίδια. Αγοράστηκε το 1964 από τον Χανδρή για 1,4 εκατ. δολάρια. Η πολυτάραχη καριέρα του τερματίστηκε άδοξα τριάντα χρόνια μετά, όταν προσάρξε ρυμουλκούμενο στη Fuerteventura των Καναρίων Νήσων. 2. Το ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ με τα σινιάλα της Home Lines. Ήταν το πρώτο από μια σειρά πλοίων που σχεδίασε ο Gibbs για τη Matson Lines. Ναυπηγήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1920 ως MALOLO. Οι αυστηρές απαιτήσεις του Gibbs στα θέματα ασφαλείας αποδείχτηκαν σωτήριες για το πλοίο ήδη από τα δοκιμαστικά του, όταν μέσα σε πυκνή ομίχλη συγκρούστηκε με το νορβηγικό SS JACOB CHRISTENSEN. Παρότι υπολογίζεται πως περίπου 7.000 τόνοι θαλασσινού νερού κατέκλυσαν τα σωθικά του, το πλοίο γύρισε με ασφάλεια στη Νέα Υόρκη. Η καριέρα του συνεχίστηκε περίπου για μισό αιώνα ακόμα μετά το συμβάν. 3. Το HELLAS LIBERTY στον Πειραιά. Ένα από τα τρία λιμπερτυ που διασώθηκαν και αξιοποιούνται πλέον ως πλωτά μουσεία. Τα θρυλικά φορτηγά που έπαιξαν σημαντικό ρόλο τόσο στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο όσο και στις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες σχεδιάστηκαν από την Gibbs & Cox

σε μια βάρβαρη δοκιμή: καταβράχηκε με βενζίνη και πυρπολήθηκε, ωστόσο δεν κήκε.

Τα σχέδιά του έμειναν απόρρητα μέχρι και τη δεκαετία του 1980, ενώ η ασφάλεια δεν περιορίστηκε μόνο στην απειλή της φωτιάς. Το SS UNITED STATES—αν και ποτέ δεν διαφημίστηκε ως αβύθιστο—ήταν χτισμένο ως five compartments ship. Ακόμη, αποτέλεσε το πρώτο ocean liner που διέθετε κλιματισμό σε όλους τους χώρους επιβατών και τηλέφωνα σε όλες τις καμπίνες τα οποία συνδέονταν με τη στεριά μέσω του σταθμού ασυρμάτου.

Μένοντας στα ενδότερα του καραβιού, αξίζει να σημειώσουμε πως ο κλήρος για τη σχεδίαση των εσωτερικών χώρων του έπεσε στην Dorothy Marckwald, συνεργάτιδα της Gibbs & Cox για πολλά χρόνια, η οποία κατάφερε να παντρέψει το σύγχρονο design⁴ με τους αυστηρούς όρους του Gibbs. Ούτως ή άλλως η Marckwald είχε δώσει δείγματα γραφής μια δεκαετία πριν, σχεδιάζοντας τους «επαναστατικούς» χώρους του SS AMERICA. Έτσι, οι 23 κοινόχρηστοι χώροι του πλοίου, οι 395 καμπίνες και οι 14 σουίτες Α' θέσης διέπονταν εξίσου από κομψότητα αλλά και ασφάλεια. Δόθηκε έμφαση στο χρώμα και οι ανοιχτόχρωμοι μπουλμέδες έρχονταν σε ευχάριστη αντίθεση με τα σκουρόχρωμα δάπεδα. Η διακόσμηση της τραπεζαρίας Α' θέσης αποτελούνταν κυρίως από γυάλινες κατασκευές εμπνευσμένες από τις «τέσσερις ελευθερίες»⁵, ενώ το Observation Lounge στόλιζαν τοιχογραφίες που είτε αναπαριστούσαν τα ρεύματα των ωκεανών είτε αποτύπωναν αστερισμούς. Χρησιμοποιήθηκε τόσο εκτεταμένα το αλουμίνιο όσο σε κανένα άλλο ανθρωπινό δημιούργημα μέχρι τότε. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί αρκετά το βάρος προς όφελος της ταχύτητας του πλοίου. Και όντως. Η ταχύτητα στα δοκιμαστικά έφτασε τους 44,7 κόμβους. Το SS UNITED STATES ήταν το γρηγορότερο πλοίο της εποχής του και το γρηγορότερο κατασκευάσμα αυτού του μεγέθους στην ιστορία της ανθρωπότητας. Ας σημειωθεί πως μπορούσε με το ανάποδα να πιάνει ▶



Το SS UNITED STATES δένει στο Pier 86 της Νέας Υόρκης χωρίς τη βοήθεια ρυμουλκών, λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων. Photo courtesy of Charles Anderson & The SS United States Conservancy

γύρω στους 25 κόμβους, ταχύτητα που με δυσκολία έπιαναν με το πρόσω τα ocean liners στις αρχές του προηγούμενου αιώνα. Όταν ολοκληρώθηκε η ναυπήγησή του, που πραγματοποιήθηκε εξολοκλήρου σε δεξαμενή, πέντε μέρες πριν από το πρώτο του ταξίδι άνοιξε για το κοινό. Το επισκέφθηκαν περίπου 70 χιλιάδες άτομα. Απέπλευσε για πρώτη φορά από τη Νέα Υόρκη στις 3 Ιουλίου 1952, μία μέρα πριν τη συμπλήρωση 176 χρόνων από τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας των ΗΠΑ. Το «Big U» έγινε το πρώτο αμερικανικό βαπόρι που κατάφερε να κερδίσει τον γαλάζιο επισείοντα μετά από έναν ολόκληρο αιώνα, σπάζοντας το προηγούμενο ρεκόρ του QUEEN MARY, τόσο προς ανατολάς όσο και προς

δυσμάς. Σε συμβολικό επίπεδο θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς πως η καταρρέουσα Βρετανική Αυτοκρατορία παρέδωσε τα σκήπτρα της παγκόσμιας ηγεμονίας στην πάλαι ποτέ αποικία της.

ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΔΟΞΑΣ

Το ρόδι έσπασε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για το SS UNITED STATES, κι αυτό ήταν μόνο η αρχή της λαμπρής του καριέρας. Ήταν προφανές πως το διακύβευμα για όσους δούλεψαν για το πλοίο ή ταυτίστηκαν συναισθηματικά μαζί του δεν ήταν απλώς η κατάκτηση της κορυφής, αλλά η διατήρηση των πρωτείων στη μάχη του Ατλαντικού. Το «Big U» υπηρέτησε τη διατλαντική σύνδεση για 17 συναπτά έτη, λειτουργώ-

ντας σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα ως ocean liner. Μέσα σ' αυτά τα χρόνια η ναυαρχίδα των Ηνωμένων Πολιτειών πραγματοποίησε 400 κυκλικά ταξίδια και διένυσε συνολικά 2.772.840 ναυτικά μίλια. Δεν παρουσίασε ποτέ κάποια σοβαρή μηχανική βλάβη που θα το έθετε εκτός λειτουργίας και ο ναυπηγός του το πρόσεχε σαν να ήταν παιδί του. Ο ετήσιος δεξαμενισμός του πραγματοποιούνταν πάντα στο Newport News και διαρκούσε κατά μέσο όρο ένα μήνα, πάντα υπό την επίβλεψη του Gibbs, ο οποίος έδινε και τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου –φαίνεται πως δεν φοβόταν μόνο την αιώνια απειλή από τα στοιχεία της φύσης, αλλά και τον ανθρώπινο παράγοντα. Κατά τη διάρκεια

των επισκευών δεν επιτρεπόταν κανείς να μπαίνει στα μηχανοστάσια, με την εξαίρεση των αρχιμηχανικών της εταιρείας, των αξιωματικών και του πληρώματος της μηχανής. Κάπως έτσι, η μέση ταχύτητα διάπλου του Ατλαντικού διατηρήθηκε και τα 17 χρόνια στους 32 κόμβους, ενώ το πλοίο καθυστέρησε μόλις τέσσερις φορές στις συνολικά οκτακόσιες αφιροναχωρήσεις. Ο Gibbs δεν ήταν παρών μόνο στις επισκευές. Μαρτυρίες τον θέλουν να βρίσκεται στον ντόκο σε κάθε κατάπλου του βαποριού στη Νέα Υόρκη και να είναι ο πρώτος που επιβιβάζεται σ' αυτό.

Το καράβι μπόρεσε να διατηρήσει τη φήμη του από το παρθενικό του ταξίδι ως τον παροπλισμό του. Μαζί του ταξίδεψαν πάρα πολλές προσωπικότητες της εποχής. Ανάμεσα στους πιο διάσημους ήταν ο Μάρλον Μπράντο, η Κοκό Σανέλ, ο Σον Κόνερι, ο Σαλβαντόρ Νταλί, ο Ουόλτ Ντίσνεϊ, ο Ντιουκ Έλιγκτον, η Τζούντι Γκάρλαντ, η Γκρέϊς Κέλι, η Ελιζαμπεθ Τέιλορ, ο Έρολ Φλιν, ο Λέοναρντ Μπερνστάιν, η Ρίτα Χέιγουορθ, η Κάθριν Χέμπορν, η Ειρήνη Παππά και η Μέρλιν Μονρόε. Ανάμεσα στους πιο σημαντικούς «επισκέπτες» του πλοίου και η «Μόνα Λίζα» του Λεονάρντο ντα Βίντσι, που επέστρεψε με το SS UNITED STATES στην Ευρώπη μετά από έκθεσή της στη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον το 1963. Αλλά και η πολιτική ελίτ της εποχής φαίνεται πως προτιμούσε την αμερικανική ναυαρχίδα. Ανάμεσά τους ο δούκας και η δούκισσα του Γουίντσσορ, ο πρίγκιπας Ρενιέ του Μονακό, ο καγκελάριος της Δυτικής Γερμανίας Κόνραντ Αντενάουερ, ο Βρετανός πρωθυπουργός Άντονι Ίντεν, ενώ και τέσσερις Αμερικανοί πρόεδροι ταξίδεψαν το SS UNITED STATES: ο Χάρι Τρούμαν, ο Ντουάιτ Αϊζενχάουερ, ο Τζον Κένεντι και ο νεαρός τότε Μπιλ Κλίντον, που άφηγε την



Τα εντυπωσιακά φουγάρα του πλοίου, όπως φαίνονται σήμερα από τα πυρηνιά καταστρώματα. Το SS United States Conservancy δίνει επίμονη μάχη ώστε το πλοίο να αποκτήσει την παλιά του λάμψη και να βρει νέο ρόλο στον 21ο αιώνα. Photo courtesy of The SS United States Conservancy

Αμερική για να συνεχίσει τις σπουδές του με υποτροφία στην Οξφόρδη. Η τόσο χαρακτηριστική σιλουέτα του πλοίου με τα υπερμεγέθη τρίχρωμα φουγάρα αποτυπώθηκε και στον κινηματογράφο. Το «Big U» εμφανίστηκε, μεταξύ άλλων, στις ταινίες «Gentlemen Mary Brunettes» (1955) και «Munster, Go Home!» (1966), ενώ ο ήχος από την μπουρού του ακούστηκε στην ταινία της Disney «Bon Voyage» (1962). Μάλιστα, θρύλος θέλει τον Gibbs να πραγματοποιεί δοκιμαστικά με τις μπουρούδες του SS UNITED STATES σε ερημικές τοποθεσίες στους υγρότοπους του New Jersey Meadowlands.

Περίφανος και αδιαμφισβήτητος κάτοχος του γαλάζιου επισείοντα, με ένα πλήρωμα που του έχει αφιερωθεί, με τον William Francis Gibbs να το προσέχει στοργικά κατά τη διάρκεια των επισκευών του, και με την αφρόκριμα της εποχής να συγκεντρώνεται στα καταστρώματά του για 17 ολόκληρα χρόνια, το SS UNITED STATES θα κυριαρχήσει στον Ατλαντικό επισκιάζοντας τους αντιπάλους του. Αν κοιτάξει κανείς σήμερα τις φωτογραφίες και τα βίντεο, αν μελετήσει τα στατιστικά δεδομένα και ακούσει ανθρώπους να μιλάνε με συγκίνηση, θα διαγνώσει πως η κυριαρχία αυτή υπήρξε μοιραίο επακόλουθο του αρχικού λεπτομερούς σχεδιασμού, των επιμελών επισκευών, αλλά και του πνεύματος της εποχής που αντικατοπτρίστηκε στο καράβι. Συγκριτικά με τα βρετανικά ocean liners του καιρού του, το SS UNITED STATES φαίνεται πιο ανάλαφρο, πιο ανθρώπινο και με μεγαλύτερη προοπτική, σαν να είχε κάτι από τον αέρα του νεαρού έθνους που εκπροσωπούσε. Παρ' όλα αυτά, «nothing lasts forever», όπως θα έλεγαν κι οι ίδιοι οι Αμερικανοί. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 και μετά, το SS UNITED STATES και ολόκληρης της εποχής των ocean liners αρχίζει να διαγράφεται όχι στον ορίζοντα, αλλά στους ουραμούς. Οι κινητήρες των jumbo jets στροβιλίζουν και το επιβατικό κοινό αρχίζει να εγκαταλείπει τις άνετες καμπίνες των ocean liners για να προσδέσει τις ζώνες α- ➤

Στην προς ανατολάς πλεύση το SS UNITED STATES διένυσε 2.942 ναυτικά μίλια με μέση ταχύτητα 35,59 κόμβων μέσα σε τρεις μέρες, δέκα ώρες και σαράντα λεπτά. Στην προς δυσμάς πλεύση διένυσε την ίδια απόσταση σε τρεις μέρες, δώδεκα ώρες και δώδεκα λεπτά, με μέση ταχύτητα 34,51 κόμβων



Ο W.F. Gibbs και ο αδερφός του F.H. Gibbs. Φωτογραφία: Susan Gibbs Collection

Κατά πάσα πιθανότητα ο Gibbs δεν καταμετρήθηκε ποτέ μέσα στους 1.025.691 επιβάτες που μετέφερε συνολικά το SS UNITED STATES στην καριέρα του. Ο συνολικός αριθμός επιβατών την πρώτη σεζόν ξεπέρασε τους 36.000

σφαλείας στα ασφυκτικά καθίσματα των αεροπλάνων. Ήδη από το 1958 ο Φρανκ Σινάτρα υμνούσε το ταξίδι με τα αεροπλάνα, δίνοντάς του επικλητική και ερωτική διάσταση: «Come fly with me, let's fly, let's fly / Pack up, let's fly away». Το μέλλον του SS UNITED STATES όμως δεν έχει κριθεί ακόμα. Η πλήρη του φαίνεται πως και σήμερα εξακολουθεί να είναι στραμμένη προς το μέλλον. Τίποτα ακόμη δεν είναι βέβαιο. Το μόνο βέβαιο είναι πως η υπόθεση του SS UNITED STATES παραμένει ακόμη ανοιχτή. ■

ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΝΟΤΑΡΑΚΗΣ

• Στο επόμενο τεύχος του «Ε»: Ο θάνατος του Gibbs, ο αναπόφευκτος παροπλισμός του «Big U», η μοιραία παρακμή, μια δημοπρασία και επιτέλους η ακτίνα φωτός στο βάθος του ορίζοντα. Θα καρποφορήσουν οι προσπάθειες του SS United States Conservancy; Η κυρία Susan Gibbs, executive director του SS UNITED STATES και εγγονή του θρυλικού ναυπηγού, δίνει για πρώτη φορά συνέντευξη σε ελληνικό έντυπο και μιλά για το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον του πλοίου

• Ευχαριστούμε το SS United States Conservancy και προσωπικά τις κυρίες Susan Gibbs και Christine Howe για την παραχώρηση του φωτογραφικού υλικού. Επίσης, ευχαριστούμε τις εκδόσεις «Πόλις», που τόσο ευγενικά μας επέτρεψαν την αυτούσια αναδημοσίευση του σχολίου της κ. Κατερίνας Σχινά στην τέταρτη υποσημείωση του άρθρου.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

1. Αξίζει να σημειωθεί πως η συντριπτική πλειονότητα των βαποριών που σχεδίασε προπολεμικά η Gibbs & Cox εντάχθηκαν αργότερα στους στόλους εταιρειών ελληνικών συμφερόντων. Το SS MALOLO (1925) αγοράστηκε το 1948 από την Home Lines. Το γνωρίσαμε ως ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ και αργότερα εντάχθηκε στο στόλο του Χανδρή. Τα SANTA ROSA και SANTA PAULA (1932) αγοράστηκαν από τους Τυπάλδους το 1961 και μετονομάστηκαν σε ΑΘΗΝΑΙ και ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ, ενώ τα SS MONTEREY (1931) και LURLINE (1932) δεν ήταν άλλα από τα BRITANIS (1970) και ELLINIS (1963) του Χανδρή. Το τελευταίο δημιούργημα της προπολεμικής περιόδου της Gibbs & Cox, το SS AMERICA (1940), αγοράστηκε το 1964 από το Χανδρή και μετονομάστηκε σε AUSTRALIS. Το 1993 πουλήθηκε με σκοπό να μετατραπεί σε ξενοδοχείο πέντε αστέρων στην Ταϊλάνδη, αλλά η μοίρα είχε άλλα σχέδια. Τον Ιανουάριο του 1994 ξεκίνησε η μακρά ρυμούλκηση των εκατό ημερών προς την Ταϊλάνδη, όμως λίγο έξω από τα Κανάρια, και κάτω από κακές καιρικές συνθήκες, το πλοίο προσάραξε στη δυτική ακτή της Fuerteventura. Υπολείμματα του ναυαγίου ήταν ορατά μέχρι το 2012, όταν η θάλασσα το απάλλαξε για πάντα από τη μακάβρια ματιά μας.
2. Στις πηγές που μελετήθηκαν υπάρχει συμφωνία ως προς τον αριθμό των επιβατών, αλλά ο αριθμός μελών πληρώματος παραμένει ασαφής.
3. Τα 78 εκατομμύρια δολάρια που στοίχισε το SS UNITED STATES το 1950 αντιστοιχούσαν σε 714 εκατομμύρια δολάρια το 2012. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του κόστους της ναυπήγησης, παραθέτουμε μερικά ενδεικτικά παραδείγματα: το NORWEGIAN GEM στοίχισε 700 εκατομμύρια δολάρια το 2006, το COSTA DELIZIOSA 450 εκατομμύρια το 2007, το CELEBRITY EQUINOX 750 εκατομμύρια

το 2008, το CARNIVAL DREAM 741 εκατομμύρια το 2009, το MSC MAGNIFICA 574 εκατομμύρια και το ALLURE OF THE SEAS 1,4 δισεκατομμύρια το 2010, το CARNIVAL BREEZE 740 εκατομμύρια δολάρια το 2012. Οι χρονολογίες αναφέρονται στην παράδοση και όχι στην παραγωγή των πλοίων. Το SS United States Conservancy εκτιμά πως το κόστος επαναλειτουργίας του πλοίου, ως στατικού εκθέματος, θα ανέλθει περίπου στα 200 εκατομμύρια δολάρια.

4. Για τη σημασία του design στη μεταπολεμική Αμερική είναι αρκετά διαφωτιστική η υποσημείωση της μεταφράστριας Κατερίνας Σχινά στο βιβλίο του Φίλιπ Ροθ «Φεύγει το φάντασμα» (εκδόσεις Πόλις, 2009). Η Σχινά γράφει για το ζευγάρι των Αμερικανών σχεδιαστών, κινηματογραφιστών και αρχιτεκτόνων Charles και Ray Earnes πως «αντιμετώπισαν τον μοντέρνο σχεδιασμό ως παράγοντα κοινωνικής αλλαγής, ανάγοντάς τον σε εθνικό στόχο. Μέσα στον χρόνο, οι αρχιτέκτονες εξελίχθηκαν από σχεδιαστές επίπλων σε πρεσβευτές του σύγχρονου αμερικανικού πολιτισμού και συνέβαλαν τα μέγιστα στον εκσυγχρονισμό της μεταπολεμικής Αμερικής».

5. Ο ηγέτης των Δημοκρατικών Φραγκλίνος Ρούσβελτ διετέλεσε 32ος πρόεδρος των ΗΠΑ και ο μόνος πρόεδρος που παρέμεινε στο αξίωμα για 12 χρόνια, από το 1933 ως το 1945. Στις 6 Ιανουαρίου 1941, κατά το ετήσιο διάγγελμά του (State of the Union) διακήρυξε τις «τέσσερις ελευθερίες» που παράλληλα αποτέλεσαν και το ιδεολογικό όραμα για την εμπλοκή των Ηνωμένων Πολιτειών στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Θεμελιωμένες πάνω στα ατομικά δικαιώματα, αυτές ήταν: η ελευθερία του λόγου και της έκφρασης, η ελευθερία κάθε προσώπου να λατρεύει το Θεό με τον τρόπο του, η ελευθερία από την ένδεια και η ελευθερία από το φόβο. ■