

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. Ταξινομώ 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 μήνες που δεν καταγράψαμε, για τη σύγχρονη ιστορία που αγνοήσαμε, για όλες τις μάχες που δεν δώσαμε κόντρα στο χρόνο που μετρούσε αντίστροφα, κόντρα στο χρέμα 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 OPUS 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 1940'. 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 νικηλωμένα 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 φαισιογνωμία 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 κατελκύστηκε 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

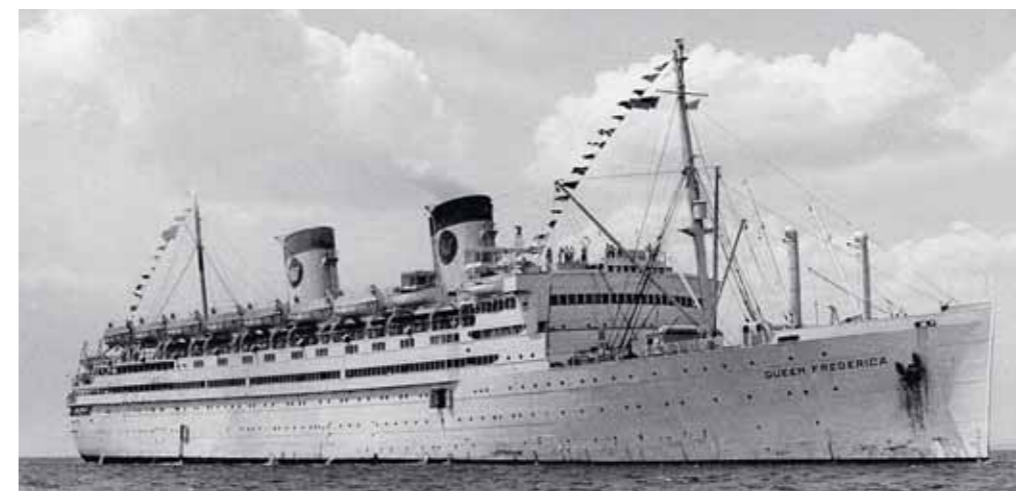
μίλια χωρίς να χρειαστεί εκ νέου εφοδιασμό καυσίμων.

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-



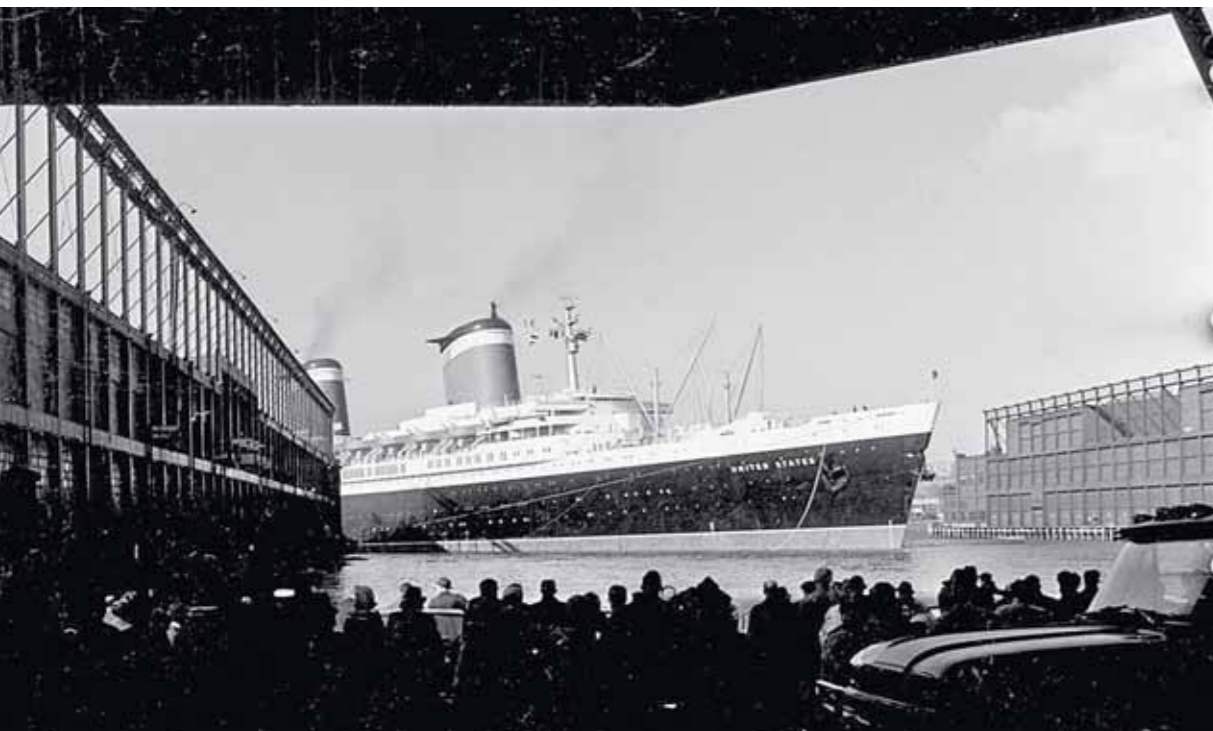
1. Καλλιτεχνική απεικόνιση του ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ σε επίσημη καρτ ποστάλ του Χανδρή. Το όμορφο liner που σχεδίασε ο Gibbs κατελκύστηκε το 1939 ως AMERICA και πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι τον Αύγουστο του 1940. Κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο πέρασε στην κατοχή του αμερικανικού Π.Ν. και ταξίδεψε ως μεταγωγικό 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 λίμπερτυ 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: καταβράχθηκε 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 διέπτονταν 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 τη στερητιά να πιάνει ▶

Το «Big U» ναυπηγήθηκε ώστε να εξυπηρετήσει και τη σκοτεινή πλευρά της ανθρωπότητας. Το ρόλο του μεταγωγικού όμως δεν θα τον παίξει ποτέ. Το βαπόρι αυτό, που κατασκευάστηκε τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, δεν θα ταξιδέψει ποτέ για το αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό



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 πάλα 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 Marry 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 τέλος του SS UNITED STATES και ολόκληρης της εποχής των ocean liners αρχίζει να διαγράφεται όχι στον ορίζοντα, αλλά στους ουρανόους. Οι κινητήρες των turbo 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 Hower 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 επαναλειτούργιας 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. 📖

Advancing Safety Driven by Innovation

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards. We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions

Από την Αμερική για όλο το ναυτικό κόσμο

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΟΝΕΙΡΟΥ. Πέρασε περιπέτειες και δέχτηκε απειλές, όμως ποτέ δεν υπέκυψε, ούτε κατά διάνοια. Είναι ένα πλοίο που δεν μπορεί να συμβιβαστεί με την αφάνεια. Επίμονο και δυνατό, έστω και μετά από σχεδόν μισό αιώνα παροπλισμού, το SS UNITED STATES διεκδικεί νέο ρόλο και φαίνεται πως τον κερδίζει.

Χάρη στην αγάπη που έδωσε και που παίρνει. Στη συνέχεια, η κυρία Susan Gibbs, εγγονή του διάσημου ναυπηγού W.F.Gibbs, «ψυχή» της προσπάθειας αποκατάστασης, μιλάει στον «Ε»

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΝΟΤΑΡΑΚΗΣ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: SS UNITED STATES CONSERVANCY

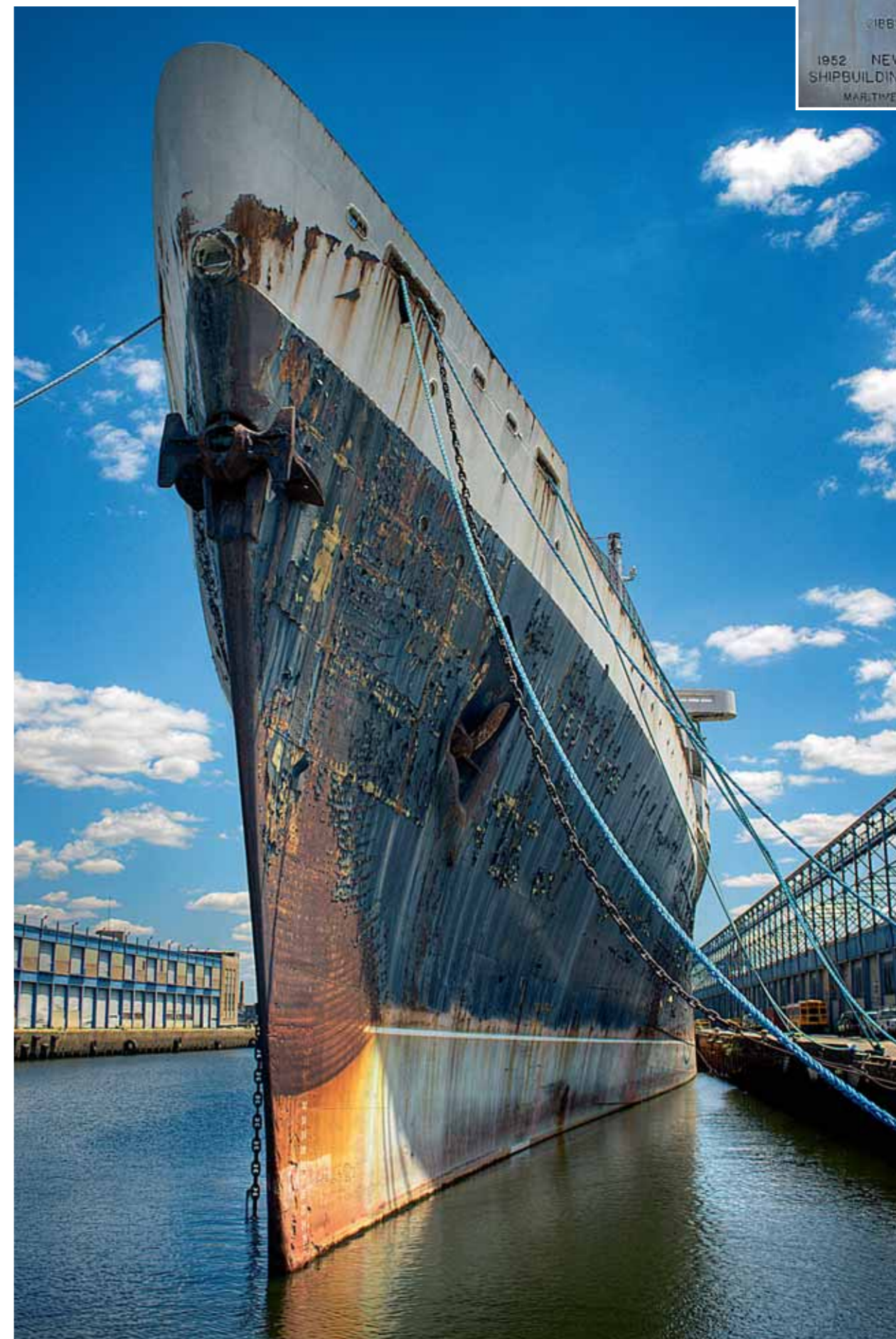
Κυρίες και κύριοι, καλώς ήρθατε στην εποχή των τζετ. «*Ladies and gentlemen, good morning. This is your captain. Welcome to the Jet Age*». Όταν πραγματοποιείται μια επανάσταση, περιττεύουν τα μακροσκελή ανακοινωθέντα και οι βαθυστόχαστες αναλύσεις. Αυτά άλλωστε είναι δουλειά όσων θα ακολουθήσουν. Για τους δρώντες, ή έστω για όσους βιώνουν τις μεγάλες τομές στην ιστορία, ίσως ήταν αρκετές τρεις προτάσεις όλες κι όλες, σαν αυτές που ακούγονταν απ' άκρη σ' άκρη της ατράκτου των αεροσκαφών κατά τη δεκαετία του 1960. Η τελευταία πρόταση «*Welcome to the Jet Age*» δεν χωράει παρερμηνείες. Η εποχή των τζετ έχει έρθει. Ήδη από το

1958 η Pan Am συνδέει με τακτικά δρομολόγια και χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς τις Ηνωμένες Πολιτείες με το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ παράλληλα ο χρόνος πτήσης ολοένα και μικραίνει. Η εταιρεία εξυπηρετεί τη γραμμή αρχικά με τα Μπόινγκ 707 και Ντάγκλας DC-8, αλλά επισφράγισε την κυριαρχία της στα μέσα της δεκαετίας του 1960, όταν παρήγγειλε τη «βασίλισσα των ουρανών», το πρώτο Μπόινγκ 747, με μεταφορική ικανότητα διπλάσια από τον προκάτοχό του. Με τον ανταγωνισμό στους ουρανοί να κορυφώνεται, νέοι προορισμοί μπαίνουν στο παιχνίδι. Το 1968 μπορούσε να συναντήσει κανείς τα αεροπλάνα της Pan Am σε 86 χώρες και σε 168 αεροδρόμια του κόσμου. Το επιβατηγό κοινό

στρέφεται στα αεροπλάνα και ο γαλάζιος επισείοντας του SS UNITED STATES φαντάζει πλέον ένα τρόπαιο χωρίς αντίκρισμα. Τα ocean liners εγκαταλείπουν ατάκτως τη διατλαντική σύνδεση, το ένα μετά το άλλο. Το SS AMERICA, ομόσταβλο του SS UNITED STATES, θα πουληθεί στο Χανδρή το 1964 και θα μετονομαστεί σε AUSTRALIS. Το 1967 η American Export Lines αποσύρει τα SS INDEPENDENCE και SS CONSTITUTION από τη γραμμή Ηνωμένων Πολιτειών-Μεσογείου, ενώ το 1969 μοιάζει με τη χρονιά της «μαζικής σφαγής». Τα RMS QUEEN MARY και RMS QUEEN ELIZABETH αποσύρονται ταυτόχρονα και αντικαθίστανται από το MS QUEEN ELIZABETH 2, και η Holland America Line αποσύρει το SS

ROTTERDAM από τα δρομολόγια και το στρέφει στις κρουαζιέρες. Ο πάλαι ποτέ ηγέτης του Ατλαντικού, το SS UNITED STATES, παροπλίζεται εκείνη τη μοιραία χρονιά. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 το τοπίο έχει ξεκαθαρίσει οριστικά. Το 1973 αποδρομολογείται από τη γραμμή Γένοβα-Νέα Υόρκη το SS CRISTOFORO COLOMBO της Italia Line, ενώ το 1974 σημειώνονται οι τελευταίες μεγάλες απώλειες: η Costa αποσύρει το μόλις 10 ετών SS EUGENIO C από τη διατλαντική σύνδεση, και το SS FRANCE της French Line πραγματοποιεί τα τελευταία του δρομολόγια ως ocean liner. Το 1976, το SS LEONARDO DA VINCI της Italia Line έμελλε να γίνει το τελευταίο ιταλικό ocean liner, ενώ την ίδια χρονιά δίνεται η χα-

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ W.F. GIBBS, ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ, ΚΑΙ ΜΙΑ ΑΚΤΙΝΑ

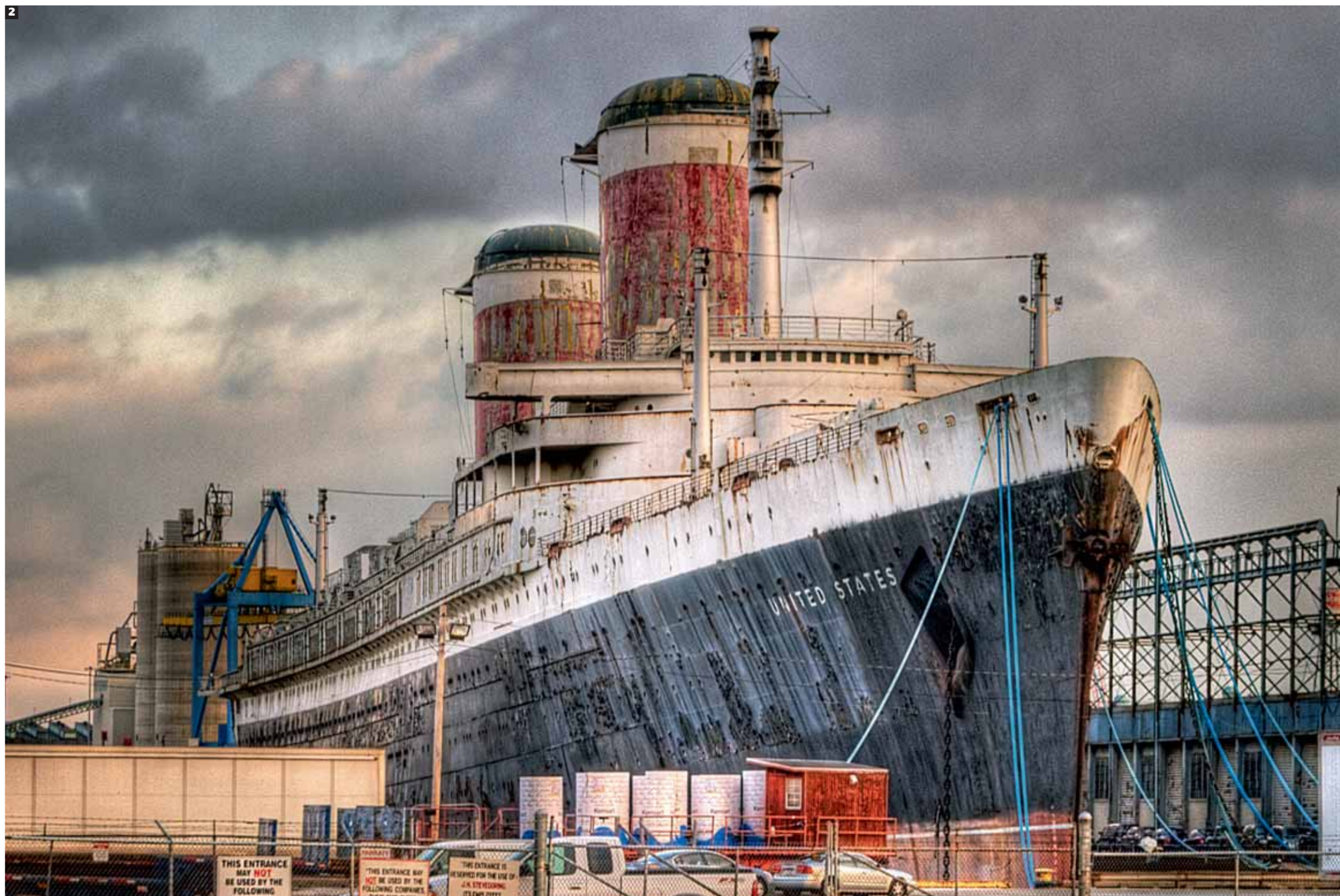


1. Μετά από 17 χρόνια συνεχούς παρουσίας στη διατλαντική σύνδεση και 45 χρόνια παροπλισμού, η πλώρη του SS UNITED STATES φαίνεται πως μπορεί ακόμη να αναμετρηθεί με όλες τις πιθανές προκλήσεις.
2. Το builder's plate στον καθρέφτη του καρβιού ξυπνάει μνήμες από μια εποχή που όλα φαινόταν δυνατά

ΦΩΤΟΣ ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ ΤΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΑ: ΤΟ SS UNITED STATES CONSERVANCY



1. Στα χρόνια της ακμής του. 2. Το πλοίο, όπως φαίνεται σήμερα από τη South Christopher Columbus Boulevard της Φιλαδέλφειας. Η πιθανή διάλυσή του έχει δικαίως χαρακτηριστεί ως «έγκλημα κατά της ιστορίας»



ριστική βολή στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών, με τα πρώτα υπερηχητικά Κονκόρντ να προσγειώνονται στο διεθνές αεροδρόμιο της Ουάσιγκτον (Dulles).

Ο ΑΝΑΠΟΦΕΥΚΤΟΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ

Αυτά τα 17 χρόνια που εξυπηρέτησε τη διατλαντική σύνδεση, το SS UNITED STATES αποδείχτηκε βαπόρι που ανταποκρίθηκε στο έπακρο στις προσδοκίες. Η ζωή φέρθηκε «γενναϊόδωρα» και στο ναυπηγό του, τον πολυμήχανο William Francis Gibbs. Δεν γνωρίζουμε αν ο οξυδερκής ναυπηγός έβλεπε το τέλος εποχής των ocean liners, εκεί στα μέσα της δεκαετίας του 1960, αλλά είναι σίγουρο πως δεν είδε το αγαπημένο του δημιούργημα να παρακμάζει. Πέθανε το 1967 σε ηλικία 81 ετών στη Νέα Υόρκη, μόλις δυο χρόνια πριν τον οριστικό παροπλισμό του SS UNITED STATES. Το 1969, κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού στο Newport News, πάρθηκε η μοιραία απόφαση. Το καράβι, που μόλις 17 χρόνια πριν ξεκίνησε την καριέρα του με τις καλύτερες προοπτικές, κρίνεται ασύμφορο. Οδηγείται στον παροπλισμό και πλέον θα κοπιάζει από τη θέση του απόμαχου τα αεροπλάνα να περνούν. Και έκτοτε, συνέβη σχεδόν ό,τι μπορούσε να συμβεί.

Το «Big U» θα μείνει αρχικά παροπλισμένο στο Newport News και στη συνέχεια θα μεθωμιστεί στο Norfolk της Βιρτζίνιας. Το 1978 θα πουληθεί σε εταιρεία που σκόπευε να το μετασκευάσει σε κρουαζιερόπλοιο, αλλά λόγω υψηλού κόστους αποσύρονται οι επενδυτές. Ένα χρόνο μετά, η Norwegian Cruise Line θα εκδηλώσει αντίστοιχο ενδιαφέρον, όμως θα προτιμηθεί ένας άλλος παλαιάμαχος της διατλαντικής σύνδεσης, το SS FRANCE.

Το 1980, με την ίδρυση της United States Cruises, αναθερμαίνονται για μια ακόμη φορά τα σχέδια για τη μετασκευή του σε κρουαζιερόπλοιο. Η εταιρεία σκόπευε να πραγματοποιήσει με το πλοίο τετραήμερες κρουαζιέρες από τη δυτική ακτή των ΗΠΑ στη Χαβάη. Το «Big U» θα χρησιμοποιούσε μόνο το 50% της ισχύος του και θα απασχολούσε περίπου 500 άτομα πλήρωμα. Νηολογείται στο Σιάτλ, αλλά τα σχέδια θα καταρρεύσουν. Το 1984, σαν να μην έφτανε ο 15ετής παροπλισμός και οι συνεχείς αποτυχίες αναφορικά με την επαναδραστηριοποίησή του, πραγματοποιείται η πρώτη κίνηση που θα πλήξει το εσωτερικό του βαποριού. Το καράβι ανοίγει για το κοινό, με σκοπό όμως τη δημοπρασία των αντικειμένων του. Το υλικό που έχει δια-

ρεύσει στο διαδίκτυο από τη δημοπρασία του 1984 πυροδοτεί πολλές σκέψεις και προκαλεί ανάμικτα συναισθήματα. Στα πλάνα του 1984 μπορεί να δει κανείς για τελευταία φορά το καράβι όπως ακριβώς χτίστηκε, το οποίο δίνει την αίσθηση πως είναι έτοιμο να σαλπάρει ξανά, βλέπει όμως και τα φορτωμένα με ιστορία αντικείμενά του να διασκορπίζονται, αποχαιρετώντας οριστικά το χώρο για τον οποίο προορίστηκαν σαν θραύσματα γυρνάνε πίσω σε όλους όσους το αγάπησαν, για να διασωθούν σε ιδιωτικές συλλογές. Ένα εστιατόριο στο Nags Head της Βόρειας Καρολίνας διακοσμήθηκε με έπιπλα από το βαπόρι, τα οποία το 2007 δωρήθηκαν στο Ναυτικό Μουσείο της Βιρτζίνιας και στο Christopher Newport University, ενώ μια από τις μπουρνούδες του θα βρεθεί στην οροφή ενός βιομηχανικού κτιρίου στην Βοστώνη. Ο «θρύλος» λέει πως κατά καιρούς σφουρίζει, φέρνοντας στη μνήμη των κατοίκων της περιοχής το σπουδαιότερο ναυπηγείο των ΗΠΑ. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 εκδηλώνονται σκέψεις για την αξιοποίησή του από το αμερικανικό Π.Ν., ωστόσο, για δεύτερη φορά στην ιστορία του, το καράβι θα γλιτώσει τη στράτευση. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η United States Cruises θα κηρύξει πτώχευση και

το πλοίο θα κατασχεθεί από τις αμερικανικές αρχές.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΗΠΑ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΗΝ ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΙΣΩ

Ίσως μπορεί να προστεθεί ένα ακόμη ρεκόρ ανάμεσα σε όλα όσα έσπασε το SS UNITED STATES, αλλά αυτή τη φορά αρνητικό: το βαπόρι έχει στο «ενεργητικό» του το μεγαλύτερο αριθμό αποτυχημένων προσπαθειών επαναδρα-

στηριοποίησης. Παραδόξως όμως, παρότι βρίσκεται παροπλισμένο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα απ' αυτό που ταξίδεψε, και παρόλο που το εσωτερικό του έχει δεχτεί ήδη το πρώτο μεγάλο πλήγμα, φαίνεται ακόμα ελκυστικό στα μάτια υποψήφιων επενδυτών. Από τη δεκαετία του 1980 τα σχέδια του SS UNITES STATES είχαν αποχαρακτηριστεί από απόρρητα, κι έτσι άνοιγε ο δρόμος και στους ξένους ε-

πενδυτές. Οι Αμερικανοί επιχειρηματίες Fred Mayer και Edward Cantor, με τους Τούρκους συνεργάτες τους της Marmara Marine, αγοράζουν το καράβι σε δημοπρασία το Φεβρουάριο του 1992 στην τιμή των 2,6 εκατ. δολαρίων, με σκοπό να μετασκευαστεί και να διπλώσει το QUEEN ELIZABETH 2 σε συνεργασία με την Cunard. Υπεύθυνη εταιρεία για τη μετασκευή σε κρουαζιερόπλοιο πέντε αστέρων ορι-

Μια μέρα μετά το θάνατο του Gibbs, το «Big U» μ' ένα μακρύ σφύριγμα αποχαιρέτησε το δημιουργό του, ενώ έπλεε στον ποταμό Hudson έξω από τα γραφεία του, στο Lower Manhattan



1. Πίνοντας καφέ με θέα το δημιούργημα του W.F. Gibbs. Το ναυπηγικό κομφοτέχνημα της δεκαετίας του 1950 εξακολουθεί να προκαλεί δέος, όσο κι αν έχει αλλάξει ο κόσμος. 2. Ο ιστός με το ραντάρ στην κόντρα γέφυρα και το πρώτο από τα δύο υπερμεγέθη φουγάρα του «Big U»

στηκε η EffJohn International. Αξίζει να σημειωθεί πως στη δημοπρασία του 1992 οι τρεις από τους έξι μνηστήρες του «Big U» ήταν εταιρείες σκραπ, ενώ μέχρι και την ημέρα της δημοπρασίας κυμάτιζε στο κυρίως κατάρτι η αστερόεσσα, και ακριβώς από κάτω της μια μπλε κορδέλα. Μπορεί το καράβι να ήταν παροπλισμένο και λαβωμένο, μα παρέμενε η ναυαρχίδα των ΗΠΑ και ο κάτοχος του γαλάζιου επισείοντα, διατηρώντας μια λάμψη που δεν μπορούσε να ξεθωριάσει. Οι εργασίες μετασκευής θα πραγματοποιούνταν στη Τουρκία. Το «Big U» νηολογείται και πάλι στη Νέα Υόρκη και θα διαπλεύσει ρυμουλκούμενο τον Ατλαντικό, τον Ιούνιο του 1992, κάνοντας έτσι και την πρώτη είσοδό του στη Μεσόγειο. Είναι η πρώτη φορά που τα σχέδια για την επαναδραστηριοποίηση του πλωτού συμβόλου φαίνονται υλοποιημένα. Το κόστος μετασκευής του υπολογίζεται στα 150 εκατ. δολάρια, ενώ την εποχή εκείνη χρειάζο-

ναν περίπου τα διπλά για τη ναυπήγηση ενός νέου πλοίου. Ο ίδιος ο Mayer δείχνει αποφασισμένος και δηλώνει: «Θα το φτιάξουμε. Έχει ακόμη 30 χρόνια μπροστά του. Είναι ένα εξαιρετικό δείγμα ναυπηγικής τέχνης και θα είναι κρίμα να πάει χαμένο. Οι κλασικές γραμμές του δεν θα ξεπεραστούν ποτέ. Κανείς δεν θα καταφέρει να φτιάξει ξανά πλοίο σαν κι αυτό». Είχε σε όλα δίκιο, εκτός από ένα. Η ιστορία δεν κλήρωσε ούτε σ' εκείνον και τους συνεργάτες του να είναι οι σωτήρες του πλοίου· παρόλο που στην προσπάθεια μετείχε και ο Τούρκος επιχειρηματίας Kahraman Sadıkoğlu, ο οποίος είχε πρόσφατα ανακαινίσει και το κλασικό γιοτ SAVARONA, του 1931. Το UNITED STATES θα καταπλεύσει στην Τουρκία μετά από ταξίδι 36 ημερών και θα παραμείνει δεμένο στον κόλπο της Τούζλα για περίπου δυο μήνες. Τότε παρουσιάζονται τα πρώτα εμπόδια. Το αλλοτινό του πλεονέκτημα μετατρέπεται σε μειονέκτημα. Τα υψη-

λά στάνταρ πυρασφάλειας που είχε θέσει ο Gibbs απαιτούσαν μεγάλες ποσότητες αμιάντου· για την ακρίβεια, στο καράβι υπήρχε περισσότερος αμιάντος απ' ό,τι σε οποιοδήποτε άλλο εμπορικό πλοίο στον κόσμο. Ακτιβιστές της Greenpeace κινητοποιούνται και ανεβαίνουν στο καράβι στις 23 Απριλίου 1993, υψώνοντας ένα πανό 120 μέτρων που έγραφε: «Toxic waste return to sender» (Τα τοξικά απόβλητα να επιστραφούν στον αποστολέα). Το πλοίο απομακρύνεται άρον άρον από την Τουρκία και οδηγείται στο λιμάνι της Σεβαστούπολης.

Δεν είναι απόλυτα ξεκάθαρο τι ακριβώς συνέβη όσο το πλοίο ήταν στην Ουκρανία, ωστόσο τρία πράγματα είναι σίγουρα: Οι σχέσεις ανάμεσα στους συνεταιίρους άρχισαν να μην είναι τόσο αγαστές, οι διαδικασίες αφαίρεσης του αμιάντου προχώρησαν κανονικά και διήρκεσαν μέχρι το 1994, και τα ουκρανικά ναυπηγεία προέβησαν σε μάλλον μονομερείς ενέργειες διαλύοντας τις αλουμιένιες βάρκες του πλοίου και αφαιρώντας ένα μεγάλο κομμάτι των σωληνώσεων, και πουλώντας τις για σκραπ. Παράλληλα, η Cunard εγκαταλείπει την προσπάθεια και οι δύο βασικοί Αμερικανοί εταίροι, ο Fred Mayer και ο Edward Cantor, βλέποντας το χρέος να διογκώνεται, αποφασίζουν να επαναπατρίσουν το UNITED STATES. Με τη βοήθεια του ολλανδικού ρυμουλκού SMIT NEW YORK, το πλοίο θα διασχίσει για τελευταία φορά τον Ατλαντικό, με την εξευτελιστική μέση ταχύτητα των 4 κόμβων. Οι τέσσερις προπέλες, που τέσσερις δεκαετίες πριν το ωθούναν να διασχίζει τον ίδιο ωκεανό με 38 κόμβους, βρίσκονταν πλέον φορτωμένες στα καταστρώματά του και σήμερα κοσμούν μουσεία και σχολές Εμπορικού Ναυτικού στη Νέα Υόρκη. Το πλοίο θα περιπλανηθεί σε αρκετούς ντόκους της Φιλαδέλφειας, θα καταλήξει το 1997 στο Pier 96 της Ogden Avenue, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Τη χρονιά εκείνη θα κατασχεθεί και πάλι από τις αμερικανικές αρχές. Ο φύλακας άγγελος του πλοίου, Edward



Cantor, που επιμένει, θα το αγοράσει και πάλι σε δημοπρασία πληρώνοντας αυτή τη φορά 6 εκατομμύρια δολάρια. Φημολογείται πως μέχρι το τέλος της ζωής του, το 2002, ο Cantor πλήρωνε χίλια δολάρια τη μέρα ως τέλη ελλιμενισμού για το αγαπημένο του βαπόρι. Το 2003, μάλλον απροσχετα μέχρι σήμερα. Τη χρονιά εκείνη θα κατασχεθεί και πάλι από τις αμερικανικές αρχές. Ο φύλακας άγγελος του πλοίου, Edward

σύστατη NCL America. Μαζί με το UNITED STATES, οι εταιρείες θα αγοράσουν ένα ακόμη κλασικό ocean liner, το INDEPENDENCE. Το σχέδιο υπαγόρευε να μετασκευαστούν και τα δύο σε κρουαζιερόπλοια που θα πραγματοποιούν κρουαζιέρες στη Χαβάη. Για άλλη μια φορά, όμως, τα πλάνα θα σκορπάσουν πάνω στην οδυστηρή πραγματικότητα. Το INDEPENDENCE βρίσκεται σε κακή κατάσταση και οδηγείται σε διάλυση,

γεγονός που θα προκαλέσει αντιδράσεις. Παράλληλα, οι εταιρείες αδυνατούν να πληρώσουν περίπου 800 χιλιάδες δολάρια το χρόνο για το UNITED STATES, ένα πλοίο που δεν χρησιμοποιούν, και ψάχνουν εναγωνίως αγοραστή. Η κακή δημοσιότητα που απέσπασαν από την πώληση του INDEPENDENCE για σκραπ, αλλά και το γεγονός πως μάλλον δεν ήθελαν να είναι εκείνες που θα έστελναν τη ναυαρχίδα των ΗΠΑ για ▶

Το καράβι που έφερε το τραύμα του Ψυχρού Πολέμου, αφού ναυπηγήθηκε για να χρησιμοποιηθεί εν δυνάμει ως μεταγωγικό, καταφθάνει μετά από πολυετή παροπλισμό σ' ένα λιμάνι της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Είναι προφανές πως ο κόσμος όπως τον γνώρισε το SS UNITED STATES κατά τη ναυπήγησή του δεν υπάρχει πια



1. 1 Ιουλίου 2010. Ο ήλιος δύει και οι φίλοι του «Big U» γιορτάζουν το «National Flagship Celebration», ευελπιστώντας πως το αγαπημένο τους καράβι σύντομα θα αναγεννηθεί. **2.** Τα φουγάρα, η γέφυρα και το αλμπουρο του πλοίου έχουν φωταγωγηθεί για τη γιορτή «National Flagship Celebration» που θέσπισε το SS United States Conservancy. Η εγκατάσταση είναι έργο του καλλιτέχνη Robert Wogan



παλοσίδερα, τις οδηγούν να απορρίψουν την προσφορά των 6 εκατ. δολαρίων από υποψήφιους διαλυτές και να πουλήσουν το καράβι για 3 εκατ. δολάρια σε αυτούς που πραγματικά επιθυμούσαν τη σωτηρία του. Χάρη στη γενναία οικονομική συνδρομή του H.F. «Gery» Lenfest, το πλοίο περνάει επιτέλους στην κατοχή του SS United States Conservancy την 1η Φεβρουαρίου του 2011.

ΕΛΠΙΔΑ ΣΤΟ ΣΚΟΤΑΔΙ – ΤΟ SS UNITED STATES CONSERVANCY

Το SS United States Conservancy δεν εμφανίστηκε από το πουθενά, μια μέρα του 2011 για να διεκδικήσει και τελικά να αποκτήσει το πλοίο. Η αγορά ενός τέτοιου βαποριού από έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό είναι σίγουρα μοναδικό παράδειγμα. Αποτέλεσε την κορύφωση ενός πρώτου κύκλου κινήσεων που είχε ξεκινήσει ήδη από το 1992, όταν ιδρύθηκε ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός SS United States Preservation Society. Μέσα στη δεκαετία του 1990, αυτός ο οργανισμός έφερε σε πέρας δύο δόλου ευκαταφρόνητους στόχους: Το 1992 υπερψηφίστηκε από το Κογκρέσο το «SS United States Preservation Act», ένα νομοθετικό διάταγμα που ου-

σιαστικά προστάτευε το UNITED STATES από τη διάλυση, ενώ επίσης το πλοίο εντάχθηκε στο National Register of Historic Places ως «τεκμήριο μεζονος εθνικής σημασίας», παρόλο που η ηλικία του δεν ξεπερνούσε τα πενήντα έτη, δηλαδή το ηλικιακό πλαίσιο ένταξης στο μητρώο. Το 2004 το SS United States Preservation Society θα συνενωθεί με μια άλλη οργάνωση, το SS United States Foundation, κι έτσι θα συστηθεί το SS United States Conservancy. Με έδρα την Ουάσινγκτον από το 2009, αποκτά νέα οργανωτική δομή, προσλαμβάνει προσωπικό, ανοίγει γραφεία στη Νέα Υόρκη και στη Φιλαδέλφεια, οργανώνει κόσμο και προσελκύει επιχειρηματίες που προσπαθούν να βοηθήσουν το έργο του. Το αγνό κίνητρο της διάσωσης του πλοίου σιγοκαίει και αποτελεί το πλέον αναγκαίο καύσιμο. Σε συνδυασμό με αυτές τις ορθολογικές και καλά αξιολογημένες κινήσεις χειρουργικής ακρίβειας, το Φεβρουάριο του 2011 το πολυπόθητο καράβι περνά στην ιδιοκτησία του SS United States Conservancy. Όπως η κυριαρχία του στον Ατλαντικό κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960 ήταν το φυσικό επακόλουθο ενός πολύ προσεκτικού σχεδια-

σμού, με ανάλογα καλοσχεδιασμένο τρόπο συντονίζονται από το 1992 μέχρι σήμερα και οι ενέργειες για τη διάσωσή του.

Το έργο του SS United States Conservancy, ωστόσο, δεν περιορίζεται στην ανάδειξη της ιστορίας του πλοίου ούτε περιτρέφεται αποκλειστικά γύρω από τα ένδοξα χρόνια. Αν κατόρθωσε ένα καράβι να πραγματοποιήσει μια τόσο μεγάλη τομή, για λόγους που αναλύθηκαν λίγο ως πολύ στο προηγούμενο τεύχος, ένας τρόπος υπάρχει για να τιμηθεί η ιστορία του: να βρεθεί μια φόρμουλα ώστε να παραμείνει καινοτόμο. Πώς μπορεί λοιπόν το UNITED STATES να συνεχίσει να μαγνητίζει τους ανθρώπους; Η απάντηση που σκιαγραφείται από το SS United States Conservancy έχει ένα κεντρικό τρίπτυχο: «Οι βάζεις μας στην ιστορία, το μυαλό μας στο παρόν, το βλέμμα μας στο μέλλον». Με εκκίνηση από το πλοίο παρελθόν του πλοίου, διατηρούνται και εμπλουτίζονται τα αρχεία του, διοργανώνονται εκθέσεις και εκδηλώσεις, κινηματογραφούνται ντοκιμαντέρ, διαδίδεται η δράση του και κοινοποιούνται οι στόχοι του μέσω του τύπου. Παράλληλα, το SS United States

Center for Design and Discovery καταθέτει προτάσεις για τη διαμόρφωση εκθεσιακών χώρων μέσα κι έξω από πλοίο, όπου θα έχει θέση μια ποικιλία ενδιαφερόντων, από την τεχνολογία του 20ού αιώνα και την εποχή των ocean liners ως την αμερικανική πολιτισμική ταυτότητα και την καλλιτεχνική έκφραση. Το SS United States Center for Design and Discovery επιδιώκει να εξασφαλίσει στρατηγικές συμμαχίες για να αναπτύξει τις προκλήσεις της εποχής γύρω από τους άξονες της τεχνολογίας, της

επιστήμης και της μηχανικής, ενώ το «SS United States Kids: Junior Shipsters» διαπαιδαγωγεί τις νέες γενιές και τις μπει στη σύγχρονη ναυπηγική ιστορία.

ΣΥΓΚΙΝΗΤΙΚΗ Η ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΠΛΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ

Οι απλοί άνθρωποι που λάτρεψαν το καράβι δεν απουσιάζουν από τη μεγάλη προσπάθεια. Μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας save-the-united-states.org μπορούν να προσφέρουν όλοι στο βαπόρι, με πρωτοποριακό τρόπο. Αντί για α-

πευθείας δωρεές – υπάρχει βέβαια και αυτή η επιλογή – μπορεί κανείς να διαλέξει το μέρος του πλοίου που επιθυμεί να σώσει και να προσφέρει ένα δολάριο για κάθε τετραγωνική του ίντσα. Παράλληλα, μαρκάροντας την περιοχή που επέλεξε, ο χρήστης έχει τη δυνατότητα να εξηγήσει τους λόγους που τον ώθησαν σ' αυτή την επιλογή και να μοιραστεί την ιστορία του με τους υπόλοιπους λάτρεις του καραβιού. Οι μικρές ανθρώπινες αφηγήσεις που αποκαλύπτονται είναι συγκινητικές. Εκεί άλλωστε ►

Όπως η κυριαρχία του στον Ατλαντικό κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960 ήταν το φυσικό επακόλουθο ενός πολύ προσεκτικού σχεδιασμού, με ανάλογο τρόπο συντονίζονται και οι ενέργειες για τη διάσωσή του από το 1992 μέχρι σήμερα



Φιλαδέλφεια, ΗΠΑ. Το μεγάλο καράβι περιμένει καρτερικά το μέλλον του. Το λιμάνι που συγκεντρώνει τις περισσότερες πιθανότητες να το φιλοξενήσει είναι η Νέα Υόρκη. Αν τελικά επιτευχθεί αυτό, το SS UNITED STATES και το SS ROTTERDAM θα είναι τα μόνα ocean liners που θα φιλοξενούνται ως στατικά εκθέματα στο μητρικό τους λιμάνι

αντανάκλατα και η ιστορία, στη μικρή κλίμακα. Μια ηλικιωμένη γυναίκα προσφέρει χρήματα για μερικές ίντσες, με την ευχή κάποτε να περπατήσει κι η εγγονή της στα καταστρώματα του πλοίου. Ένας άντρας μαρκάρει ένα φινιστρίνι και εκμυστηρεύεται πως εκεί σχηματίστηκαν οι πρώτες του αναμνήσεις, όταν επιβιβάστηκε στο πλοίο σε ηλικία 18 μηνών. Τέσσερα αδέρφια αφιερώνουν τη δωρεά στη γενιά των γονιών τους. Το καράβι αγκαλιάζεται από τον κόσμο και η διαδικτυακή του πληρότητα φέρνει στο νου τις ένδοξες μέρες της δεκαετίας του 1950.

Αυτός ο κόσμος αποτελεί και την ασπίδα του πλοίου απέναντι στους διαλυτές που караδοκούν.

ΕΝ ΚΑΤΑΚΛΕΙΔΙ

Τις ημέρες που ολοκληρώνεται η συγγραφή του αφιερώματος του «Ε» στο UNITED STATES, η διάσωση του καραβιού φαίνεται να κρέμεται από μια κλωστή. Το πιο πρόσφατο δελτίο τύπου, που εκδόθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2014, αναφέρει πως βρίσκονται σε τελικό στάδιο οι διαπραγματεύσεις τόσο με υποψήφιους επενδυτές όσο και με την πολιτεία της Νέας

Ο στόχος του SS United States Conservancy είναι σαφής: μάχη μέχρι τελικής πτώσης για τη διάσωση του σπουδαιότερου πλωτού μεταπολεμικού θησαυρού, προσδιορισμός του ρόλου του στον 21ο αιώνα, μετατροπή του σε πλωτό έκθεμα πολλαπλών χρήσεων

Υόρκης –το πλοίο ενδέχεται να φιλοξενηθεί στο λιμάνι της αμερικανικής μεγαλούπολης. Το SS United States Conservancy δηλώνει συγκρατημένα αισιόδοξο για την πορεία των διαπραγματεύσεων, αλλά ακόμα δεν υπάρχει σαφής απάντηση για το μέλλον του πλοίου. Το UNITED STATES μπορεί να αποτελέσει μνημείο όχι μόνο για τις Ηνωμένες Πολιτείες, αλλά και για ολόκληρη την ανθρωπότητα, καθώς σ' αυτό μπορεί κανείς να δει όλη την εποχή των ocean liners. Με τα ταξίδια του έφερε πιο κοντά από ποτέ τις δυο πλευρές του Ατλαντικού, ενώ η κατασκευή του αποτελεί ακόμα και σήμερα αντικείμενο θαυμασμού. Ο μακρύς παροπλισμός του απέδειξε τις τρομερές αντοχές του στο χρόνο, και τα σχέδια για το μέλλον απο-

τελούν πρόκληση για κάθε δημοσυργικό μυαλό.

Όλοι εμείς, που πονέσαμε για καράβια που χάσαμε, για μνήμες που δεν καταγράψαμε, για τη σύγχρονη ιστορία που αγνοήσαμε, και που μετανιώσαμε για τις μάχες που δεν δώσαμε κόντρα στο χρόνο και στο χρήμα, οφείλουμε να στηρίξουμε την προσπάθεια του SS United States Conservancy για τη διάσωση και την αποκατάσταση του καραβιού. Ο αγώνας αυτός σίγουρα δεν θα είναι ο τελευταίος. Είναι όμως ο πρώτος που φαίνεται πως μπορεί να κερδηθεί, ή που, ακόμα κι αν χαθεί, θα χαθεί με αξιοπρέπεια, αφήνοντας παράλληλα πολύτιμη παρακαταθήκη για το μέλλον. **■**

«Η αφθαρσία του πλοίου με μαγεύει»

Δραστήρια και αεικίνητη, δίνει τη μάχη για το ναυπηγικό κομψοτέχνημα SS UNITED STATES με δυναμισμό ανάλογο του αγαπημένου της καραβιού. Αναψηλαφεί το παρελθόν, ορίζει το παρόν και σχεδιάζει προσεκτικά το μέλλον. Η κυρία Susan Gibbs, executive director του SS United States Conservancy και εγγονή του ναυπηγού W.F. Gibbs, μιλάει στον «Ε» για τη μεγαλύτερη προσπάθεια διάσωσης και αποκατάστασης ενός πλοίου στη σύγχρονη ιστορία

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ : ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΝΟΤΑΡΑΚΗΣ

Συγκρίνω τη λογική πίσω από τα λίμπερτυ και πίσω απ' το SS UNITED STATES, όλα κτισμένα από την Gibbs & Cox. Έχω την αίσθηση πως η λογική είναι η ίδια μα κατά κάποιον τρόπο ανεστραμμένη: Ενώ τα λίμπερτυ ναυπηγήθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου με σκοπό να είναι χρήσιμα και μετά τη λήξη του, το UNITED STATES ναυπηγήθηκε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο με σκοπό να είναι χρήσιμο σε περίπτωση νέου πολέμου. Θα ήθελα ένα σκόλιό σας πάνω σ' αυτή την οπτική.

«Όπως είπατε, τα πλοία τύπου λίμπερτυ έπαιξαν σημαντικό ρόλο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πάνω από 2.600 από αυτά ναυπηγήθηκαν με βάση τα σχέδια της Gibbs & Cox. Επίσης, η εταιρεία σχεδίασε αντιτορπιλικά, αντιτορπιλικά συνοδείας, αποβατικά σκάφη για οχήματα μεταφοράς και πολλά άλλα πολεμικά πλοία. Ό, τι αποκομίσαμε από την εμπειρία του πολέμου αλλά και από την πολεμική παραγωγή, όλα αξιοποιήθηκαν στο σχεδιασμό του UNITED STATES».

Το καράβι έχει πλούσια ιστορία. Θα σταθώ ενδεικτικά μόνο σε δύο γεγονότα: στην κατάκτηση του γαλάζιου επειέοντα και στο δεξαμενισμό του στην Ουκρανία τη δεκαετία του 1990. Έχω την αίσθηση πως τα δύο αυτά γεγονότα έχουν και μια συμβολική διάσταση. Με το σπάσιμο του ρεκόρ του QUEEN MARY, μοιάζει σαν το Ηνωμένο Βασίλειο να δίνει τα σκίπτρα της ηγεμονίας του δυτικού κόσμου στην πάλαι ποτέ αποικία του, ενώ με το δεξαμενισμό στην Ουκρανία (η ναυαρχίδα των ΗΠΑ σε μια πρώην χώρα της ΕΣΣΔ) επισφραγίζεται το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. «Όπως δήποτε, η κατάρριψη του ρεκόρ ταχύτητας του βρετανικού QUEEN MARY στη διατλαντική σύνδε-



«Να κρατήσουμε ζωντανό το πνεύμα του, αλλά να κρατήσουμε ζωντανό και το σώμα του»



Οι ιστορίες των επιβατών και οι προσδοκίες των υποστηρικτών συναντιούνται στη διαδραστική πλατφόρμα www.savetheunitedstates.org. Εκεί, ο καθένας μας μπορεί να «αγοράσει» συμβολικά, μόλις για ένα δολάριο, μια τετραγωνική ίντσα του σπουδαίου ocean liner

Susan Gibbs



Ο ναυπηγός του SS UNITED STATES William Francis Gibbs έφυγε από τη ζωή το 1967, δυο χρόνια πριν δέσει οριστικά το σπουδαιότερο δημιούργημά του. Σήμερα, 47 χρόνια από το θάνατό του, και 45 χρόνια από τον παροπλισμό του πλοίου, εξακολουθούμε να μιλάμε με θαυμασμό για το δημιουργό και το έργο του

ση συμβολίζει emphaticά την ανάδυση των Ηνωμένων Πολιτειών καθώς και τη μεταπολεμική τους παγκόσμια βιομηχανική υπεροχή. Το πλοίο ήταν κάτι περισσότερο από ένα πολυτελές υπερωκεάνιο: υπηρέτησε ως βοηθητικό πολεμικό πλοίο, ενώ παράλληλα υπήρξε μετασκευασμένο μεταγωγικό. Ήταν ένα κρυφό ψυχοπολεμικό όπλο. Είναι ειρωνικό και καυστικό το γεγονός πως, αφότου αποσύρθηκε από την ενεργό δράση, οι διαδικασίες αφαίρεσης αμιάντου πραγματοποιήθηκαν σε μια πρώην σοβιετική βάση στην Ουκρανία».

Ας έρθουμε στο παρόν και στο SS United States Conservancy. Ποια είναι η ιστορία και ο σκοπός του;
«Το SS United States Conservancy ιδρύθηκε επισήμως το 2004. Αναδύθηκε μέσα από δύο προηγούμενες προσπάθειες –το SS United States Preservation Society, που είχε συσταθεί το 1992, και το SS United States Foundation. Αποστολή μας είναι να σώσουμε και να αποκαταστήσουμε το UNITED STATES, να διαφυλάξουμε και να διαδώσουμε την ιστορία του. Οργανώσαμε μουσειακές εκθέσεις, διευρύνουμε τα αρχεία μας και τις συλλογές με κινητά αντικεί-

μενα, και συγκροτήσαμε έναν οργανισμό με χιλιάδες μέλη από ολόκληρο τον κόσμο. Φυσικά, το πιο σημαντικό που καταφέραμε ήταν το ότι αποκτήσαμε το πλοίο το 2011 και γίναμε ο πρώτος οργανισμός αυτού του είδους που κατάφερε κάτι τέτοιο. Παράλληλα, καταβάλλουμε επίπονες προσπάθειες για να το σώσουμε από τα καλλιτεχνικές δραστηριότητες.

Σε ποιο στάδιο βρίσκεστε σήμερα; Πόσο μακριά είστε από το να πετύχετε τους βασικούς σας στόχους και τι δυσκολίες αντιμετωπίζετε; Πώς ξεπερνάτε τα εμπόδια;

«Κατά κάποιο τρόπο, δεν βρεθήκαμε ποτέ τόσο κοντά στη συλλογή του επενδυτικού κεφαλαίου και στη διασφάλιση ενός μόνιμου ντόκου όπου θα μπορούσε το UNITED STATES να μετασκευαστεί σε στατικό έκθεμα και να αποτελέσει ένα μουσειακό όσο και αναπτυξιακό εγχείρημα. Η διαδικασία ήταν δύσκολη, και αυτό οφείλεται ως ένα βαθμό στο γεγονός πως τα μηνιαία έξοδα ελλειμισμού είναι υ-

πέρογκα. Είναι τόσο υψηλά, που είμαστε μόλις λίγους μήνες μακριά από το να υποχρεωθούμε να πουλήσουμε το βαπόρι για διάλυση. Παρ' όλα αυτά, το πλοίο προσφέρει πάνω από μισό εκατομμύριο τετραγωνικά πόδια χώρου για εμπορική ή ξενοδοχειακή χρήση, για γραφεία, όπως επίσης και για καλλιτεχνικές δραστηριότητες.

Όμως, οι παραδοσιακοί μεσίτες δεν είναι μαθημένοι στα πλοία. Επεξεργαζόμαστε αναλυτικά σχέδια και έχουμε εμπλακεί σε πολύ ενθαρρυντικές συζητήσεις με ιδιοκτήτες ντόκων αλλά και επενδυτές, ευελπιστώντας πως θα μπορούσαμε να φέρουμε την προσπάθεια σε πέρας. Ένας Αμερικανός επενδυτής πρόσφατα μας χορήγησε 120 χιλιάδες δολάρια και δεσμεύτηκε για άλλα 100 χιλιάδες δολάρια αν μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε και άλλες δωρεές. Είμαστε σε καλό δρόμο».

Διαβάξω ξανά και ξανά τις ιστορίες των ανθρώπων που κινήθηκαν γύρω από το SS UNITED STATES: του W.F. Gibbs, του Edward Cantor, του H.F. «Gerry» Lenfest,



των μελών του διοικητικού συμβουλίου. Σε παλαιότερη συνέντευξή σας στο CBS δηλώσατε ότι τα παιδιά σας σας «κατηγορούν» πως μοιάζετε στον παππού σας. Πώς εξηγείτε αυτή τη σαγήνη ή ακόμα και εξάγριση που προκαλεί το πλοίο σε όποιον ασχολείται μαζί του;

«Πράγματι, το πλοίο ασκεί απίστευτη γοητεία σε πολλούς! Ο παππούς μου έλεγε πως αγαπούσε το πλοίο περισσότερο απ' τη γυναίκα του. Τηλεφωνούσε κάθε μέρα στο βαπόρι, όσο αυτό ήταν εν πλω, και κάθε φορά που επέστρεφε το πλοίο μετά από ένα ταξίδι στην Ευρώπη, ξυπνούσε απ' τα χαράματα και οδηγούσε ως το Shore Parkway του Μπρούκλιν για να είναι ο πρώτος που θα το δει να προσεγγίζει το λιμάνι της Νέας Υόρκης. Είναι εντυπωσιακό ότι το πλοίο ασκεί τόσο γοητεία, ωστόσο καθένα από τα "θύματά" του τη δέχεται με διαφορετικό τρόπο. Για μένα, η γοητεία είναι

Η πάλι ποτέ ναυαρχίδα των ΗΠΑ παροπλισμένη στον ντόκο της Φιλαδέλφειας. Το πανό γράφει «savetheunitedstates.org», από τη μια βαρδιόλα στην άλλη, και υπενθυμίζει στους περαστικούς τις προσπάθειες που καταβάλλονται για τη διάσωση του βαποριού

και βαθιά προσωπική και ευρύτερα ιστορική. Ο παππούς μου πέθανε όταν ήμουν πέντε ετών. Δεν τον θυμάμαι καλά. Ωστόσο, έζησα κάποια τραγικά περιστατικά ως μικρό παιδί –το σπίτι μας κήκε ολοσχερώς και δύο χρόνια μετά πέθανε η μικρή μου αδερφή. Έτσι, μέχρι ένα σημείο, με μαγεύει η αφθαρσία του πλοίου. Ο παππούς έλεγε: «Δεν μπορείς να το κάψεις, δεν μπορείς να το βυθίσεις, δεν μπορείς να το "αιχμαλωτίσεις"». Είχε εμμονή με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών. Πέρα απ' αυτό, εμπνέομαι από τον πολιτικό και ιστορικό συμβολισμό του πλοίου. Το πολιτικό σκητικό στις ΗΠΑ είναι βαθιά πολωμένο, αλλά το πλοίο εμπνέει πολιτικού φάσματος, τόσο στην Αμερική όσο και στο εξωτερικό. Ιστορικά συνδέθηκε με τις ΗΠΑ αλλά και με τον υπόλοιπο κόσμο. Είναι πανέμορφο και δυνατό. Με την ίδια του την παρουσία μάς

λέει πως τα πάντα είναι πιθανά». **Ανοίξατε μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση-αντιπαράθεση: διάσωση του SS UNITED STATES vs ρεπλικά του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ. Γιατί πιστεύετε ότι οι άνθρωποι εντυπωσιάζονται περισσότερο από ένα ναυάγιο, μια τραγωδία, παρά από ένα πλοίο που εκπλήρωσε το σκοπό του;**

«Μου αρέσει να λέω πως το UNITED STATES υπήρξε το πιο διάσημο πλοίο που δεν βυθίστηκε. Οι άνθρωποι ανταποκρίνονται με περισσότερο πάθος στο τραγικό και στο πομπώδες απ' ό,τι σε κάτι που παραμένει σταθερό και αξιόπιστο, χωρίς δραματικές εξάρσεις. Τόσο στην τέχνη όσο και στη ζωή, το δράμα και η ένταση έλκουν την προσοχή. Η καλή συμπεριφορά και η αξιοπιστία συχνά θεωρούνται δεδομένες και φυσικά δεν καταλήγουν πρωτοσέλιδο στις εφημερίδες».

Στη σελίδα σας τράβηξε την προ-

σοχή μου το μπάνερ «Neither Romney nor Obama» (ούτε ο Ρόμνι ούτε ο Ομπάμα). Όντως, παρατηρείται έλλειψη πολιτικής βούλησης αναφορικά με τη ναυαρχίδα των ΗΠΑ. Έχετε λάβει οικονομική βοήθεια από το κράτος; Σας έχει πλησιάσει κάποιο κρατικό ίδρυμα; Δημοκρατικοί και Ρεπουμπλικάνοι δεν έχουν δείξει ενδιαφέρον; Και τι γίνεται με τα ιδρύματα των πρώην προέδρων, ειδικά αυτών που ταξίδεψαν με το καράβι;

«Παρότι το UNITED STATES έχει δραστήριους και πιστούς φίλους στη χώρα μας, η κυβέρνηση των ΗΠΑ δεν όρθωσε το ανάστημά της για να σώσει τη ναυαρχίδα

που φέρει το όνομα του έθνους. Το πλοίο δεν βυθίστηκε ή δεν εξερράγη με κάποιο θεαματικό τρόπο, ούτε και πολέμησε. Υπήρξε το κρυφό όπλο, που όμως δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ, κι έτσι ο αμερικανικός στρατός δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για τη συντήρηση και την αποκατάστασή του. Αν και κάποια μέλη του Κογκρέσου εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους, ωστόσο κανείς δεν πήρε την πρωτοβουλία μιας μεγάλης καμπάνιας για το πλοίο. Ο πρώην πρόεδρος Μπιλ Κλίντον έστειλε γράμματα συμπαράστασης, αλλά και πάλι δεν ανέδειξε το πλοίο σε κύρια προτεραιότητα. Η σωτηρία του καραβιού ►

«Αν και ξεφλουδίζει η μπογιά του και αποκαλύπτεται η ηλικία του, το πλοίο παραμένει εύρωστο. Είναι φανερό πως δεν είναι έτοιμο να αφήσει ακόμα τον κόσμο»

«ΤΟ ΠΙΟ ΔΙΑΣΗΜΟ ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΔΕΝ ΒΥΘΙΣΤΗΚΕ»



Σε πιο ανέμελες μέρες, το 1966, κατά τη διάρκεια κρουαζιέρας στο St. Thomas. Σε όλη την καριέρα του, το πλοίο πραγματοποίησε 23 κρουαζιέρες και 400 κυκλικά δρομολόγια. Σήμερα, κοντά μισό αιώνα μετά, κορυφώνονται οι διαπραγματεύσεις ώστε το καράβι να βρει ξανά κάτι από την παλιά του λάμψη και ένα νέο ρόλο στον 21ο αιώνα

επαφίεται σε ανθρώπους από κάθε γωνία της γης».

Το εγχείρημά σας είναι μοναδικό. Υπάρχει μεγάλη κινητοποίηση από τον απλό κόσμο, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα κίνημα βίας. Περιμένετε κάτι τέτοιο; Ποια ποιοτικά στοιχεία κινητοποιούν κόσμο από διαφορετικά υπόβαθρα και από διαφορετικές γενιές ώστε να συμμετέχει στο εγχείρημα;

«**Ε**ίμαστε ιδιαίτερα περήφανοι που άνθρωποι από τις 50 πολιτείες και από 22 δύο χώρες έχουν στηρίξει τις προσπάθειές μας για τη σωτηρία του. Μάλιστα, το Consernancy συστήνει ένα νέο ευρωπαϊκό τμήμα και θα θέλαμε περισσότερα μέλη και από την Ελλάδα. Η πρώτη συνάντηση θα πραγματοποιηθεί το φθινόπωρο επί του ROTTERDAM στην Ολλανδία».

Προσπαθώ να δω όλα μόνο το πλοίο per se, αλλά και το ευρύτερο κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό τοπίο της Αμερικής της δεκαετίας του 1950. Το UNITED STATES είναι σύμβολο μιας εποχής, ενσάρκωσε το αμερικάνικο όνειρο. Σήμερα, ο δυτικός κόσμος βρίσκεται μέσα σε μια πρωτοφανή κρίση και, σύμφωνα με έρευνες, όλο και λιγότεροι Αμερικανοί πιστεύουν στο αμερικάνικο όνειρο. Πώς αντιλαμβάνεστε το αμερικάνικο όνειρο τον 21ο αιώνα και πώς μπορεί το UNITED STATES να γίνει ξανά σύμβολο μιας νέας, αισιόδοξης εποχής;
«Ναι, το UNITED STATES συμβολίζει το αμερικάνικο όνειρο. Ο

σχεδιασμός και η κατασκευή του αμφισβήτησαν τις παραδοσιακές ναυπηγικές τεχνικές και το πλοίο συμβολίζει την επιτομή της μεταπολεμικής ισχύος του έθνους (καλώς ή κακώς στους Αμερικανούς αρέσει να φτιάχνουν μεγάλα πράγματα!). Αλλά το πιο σημαντικό είναι πως συμβολίζει τη στενή σχέση Ευρώπης και Αμερικής. Η αποκατάστασή του μπορεί να διερευνήσει και να εξιμνήσει το design, τη γνώση και την καινοτομία. Ελπίζουμε μέσα από τη μελλοντική χρήση του ως εκπαιδευτικού κέντρου και μουσείου να καταστεί δυνατό να εξερευνηθεί ο κόσμος σήμερα».

Αν είχατε την ευκαιρία να εργαστείτε ξανά για τη σωτηρία ενός ιστορικού πλοίου –ας υποθέσουμε πως μπορείτε ακόμα και να γυρίσετε το χρόνο πίσω– ποιο πλοίο θα διαλέγατε και γιατί; Το WILLIAMSBURG, ας πούμε, που υπηρέτησε δύο Αμερικανούς προέδρους, τον Χάρι Τρούμαν και τον Ντουάιτ Αϊζενχάουερ, βρίσκεται εδώ και δεκαετίες παροπλισμένο στην Ιταλία.

«Διακατέχομαι από τέτοια εμμονή να διασώσουμε το UNITED STATES, που σήμερα μου είναι δύσκολο να σκεφτώ κάτι αντίστοιχο για το οποίο οποιδήποτε άλλο πλοίο!». **Άραγε, αν γινόταν να είναι ο παππούς σας ακόμα μαζί μας, έχετε ποτέ σκεφτεί ποιος θα ήταν ο σκέψης του για το ρόλο του πλοίου τον 21ο αιώνα;**

«Πολλές φορές έχω αναρωτηθεί τι ακριβώς θα έβλεπε ο παππούς μου στις προσπάθειές μας να σώσουμε το UNITED STATES. Νομίζω πως θα είχε εντυπωσιαστεί από το γεγονός πως το “μεγάλο πλοίο” του εξακολουθεί να επι-

«Το UNITED STATES είναι πανέμορφο και δυνατό. Με την ίδια του την παρουσία μάς λέει πως τα πάντα είναι πιθανά»

πλέει 45 χρόνια μετά τον παροπλισμό του. Ενώ ξεφλουδίζει η μορφή του και αποκαλύπτεται η ηλικία του, παραμένει ακόμα εύρωστο. Είναι φανερό πως δεν είναι έτοιμο να αφήσει ακόμα τον κόσμο. Πιστεύω πως ο παππούς μου θα ήταν πολύ εντυπωσιασμένος από την επιμονή και την αειθαλή αντοχή του πλοίου».

Δεν θα προτιμούσατε να βλέπετε το «Big U» να ταξιδεύει ξανά, αντί να βρίσκεται μόνιμα δεμένο σε κάποιο λιμάνι;

«**Ο**μολογώ πως θα ήθελα να το δω να διασχίζει ξανά τις θάλασσες. Και θα ήθελα να το δω να “χτυπάει” και ταχύτητες! Όμως, δυστυχώς, μηχανικοί, ναυπηγοί και άλλοι ειδικοί μάς εξήγησαν πως το κόστος επισκευής του για να ταξιδέψει ξανά θα ήταν απαγορευτικό. Έτσι, θα είμαι παραπάνω από ικανοποιημένη αν αποκατασταθεί όμορφα και μπορέσουν ξανά να περπατήσουν στα καταστρώματά του άνθρωποι α-

πό ολόκληρο τον κόσμο, ακόμα κι αν βρίσκεται μόνιμα δεμένο σε κάποιο λιμάνι».

Παρότι το «Big U» ούτε καν ελλιμενίστηκε ποτέ σε ελληνικό λιμάνι, ωστόσο υπάρχει ισχυρή σύνδεση ανάμεσα στα πλοία της Gibbs & Cox και στην ελληνική ναυτιλία. Όπως γνωρίζετε, Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν τα περισσότερα από τα προπολεμικά πλοία της εταιρείας, καθώς και πολλά λίμπερτυ. Η συντηρητική πλειοψηφία από τις προηγούμενες γενιές ναυτικών δούλεψε σε πλοία της Gibbs & Cox. Έχοντας στο νου σας τα παραπάνω, το SS United States Con- servancy αλλά και το γεγονός πως ένα από τα τρία εναπομείναντα λίμπερτυ είναι σήμερα πλωτό μουσείο στον Πειραιά, ποιο είναι το μήνυμά σας προς τους Έλληνες αναγνώστες του περιοδικού μας;
«Το μήνυμά μου προς τους Έλληνες αναγνώστες είναι απλό: Σας ευχαριστώ πολύ που διαβάσατε για το SS UNITED STATES και που μας βοηθήσατε να κρατήσουμε το

πνεύμα του ζωντανό. Φυσικά, με κάποια οικονομική βοήθεια θα μπορούσαμε να κρατήσουμε και το σώμα του ζωντανό! Δύο σπουδαία ναυτικά έθνη, οι ΗΠΑ και η Ελλάδα, μοιράζονται ισχυρούς πολιτισμικούς δεσμούς. Είναι τιμή για μένα, την οικογένειά μου αλλά και την Gibbs & Cox, τη φίρμα που δημιούργησε ο παππούς μου πριν από 85 χρόνια, το ότι Ελλάδα με τόσο μεράκι διέσωσε ένα λίμπερτυ της εταιρείας. Είμαστε ευγνώμονες προς τους Έλληνες αναγνώστες για την υποστήριξή τους και τους καλούμε να επισκεφθούν το πλοίο όταν, Θεού θέλοντος, αποκατασταθεί και ανοίξει για το κοινό».

Κυρία Gibbs, σας ευχαριστώ πολύ. Εκ μέρους του «Ε» εύχομαι το καλύτερο τόσο για σας όσο και για το SS UNITED STATES. Θα είμαστε κατά παραπάνω από ευτυχείς να σας επισκεφθούμε στις ΗΠΑ και να καλύψουμε τα εγκαίνια του πλοίου, ενόψει της νέας ζωής και του νέου ρόλου του.

Advancing Safety Driven by Innovation

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards. We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions