

NEW YORK TIMES BEST SELLER

ERIK LARSON

BOYBO ΚΥΜΑ

*Το τελευταίο πέρασμα
του Λουζιτάνια*

Μετάφραση: Κατερίνα Σχινά

ΙΚΑΡΟΣ

BOYBO KYMA

Τίτλος πρωτοτύπου: *Dead Wake*

© Erik Larson, 2015

© για την ελληνική έκδοση Εκδόσεις Ίκαρος, 2017

Μετάφραση από τα αγγλικά: Κατερίνα Σχινά

Επιμέλεια - Διόρθωση: Αλέκα Πλακονούρη

Σχεδιασμός εξωφύλλου - Στοιχειοθεσία - Σελιδοποίηση: Εκδόσεις Ίκαρος

Εκτύπωση: Μητρόπολις Α.Ε.

Βιβλιοδεσία: Ηλ. Μπουντάς - Π. Βασιλειάδης Ο.Ε.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση ή αναπαραγωγή του παρόντος έργου στο σύνολό του ή τμημάτων του με οποιονδήποτε τρόπο, καθώς και η μετάφραση ή διασκευή του ή εκμετάλλευσή του με οποιονδήποτε τρόπο αναπαραγωγής έργου λόγου τέχνης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2121/1993 και της Διεθνούς Σύμβασης Βέρνης-Παρισιού, που κυρώθηκε με το ν. 100/1975. Επίσης απαγορεύεται η αναπαραγωγή της στοιχειοθεσίας, της σελιδοποίησης, του εξωφύλλου και γενικότερα όλης της αισθητικής εμφάνισης του βιβλίου, με φωτοτυπικές ή οποιεσδήποτε άλλες μεθόδους σύμφωνα με το άρθρο 51 του ν. 2121/1993.

Πρώτη έκδοση: Δεκέμβριος 2017

ISBN 978-960-572-207-4

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΙΚΑΡΟΣ • ΒΟΥΛΗΣ 4, 105 62 ΑΘΗΝΑ • Τ: 210 3225152 • www.ikarosbooks.gr

ERIK LARSON

ΒΟΥΒΟ ΚΥΜΑ

Το τελευταίο πέρασμα του Λουζιτάνια

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΧΙΝΑ

ΙΚΑΡΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ναρκοθετώντας την αγωνία	11
Λίγα λόγια από τον καπετάνιο	15
ΜΕΡΟΣ Ι Αναθεματισμένες μαϊμούδες	19
ΜΕΡΟΣ ΙΙ Σκοινάκι και χαβιάρι	165
ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ Βουβό κύμα	257
ΜΕΡΟΣ ΙV Η μαύρη ψυχή	291
ΜΕΡΟΣ V Η θάλασσα των μυστικών	373
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	407
ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	418
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ	
ΣΤΙΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	425
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	427
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	485
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ	495

Η ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΓΥΡΩ ΠΕΡΙΟΧΕΣ, 1914



Στους Κρις, Κρίστεν, Λόρεν και Έριν
(και στη Μόλι και στον Ράλφι που λείπουν,
αλλά δεν έχουν λησμονηθεί).

ΝΑΡΚΟΘΕΤΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΓΩΝΙΑ

(Μικρό σημείωμα προς τους αναγνώστες)

Άρχισα να διαβάζω ό,τι είχε γραφτεί σχετικά με το Λουζιτάνια χωρίς πρόγραμμα, ακολουθώντας τη λαίμαργη και συνονθυλευματική αναγνωστική στρατηγική μου. Όσα έμαθα με γοήτευσαν και με τρομοκράτησαν συνάμα. Νόμιζα ότι γνώριζα τα πάντα σχετικά μ' αυτό το επεισόδιο της σύγχρονης ιστορίας μας, αλλά, όπως τόσο συχνά συμβαίνει όταν ερευνάς σε βάθος ένα θέμα, πολύ γρήγορα συνειδητοποίησα πόσο λάθος έκανα. Πάνω απ' όλα ανακάλυψα ότι θαμμένο στις συγκεχυμένες λεπτομέρειες του συμβάντος –σκοπίμως συγκεχυμένες, τουλάχιστον όσον αφορά κάποιες διαστάσεις του– ήταν κάτι απλό και ικανοποιητικό: μια πολύ καλή ιστορία.

Σπεύδω να προσθέσω, όπως πάντα, ότι το παρόν δεν είναι έργο μυθοπλασίας. Οτιδήποτε ανάμεσα σε εισαγωγικά προέρχεται από κάποια απομνημονεύματα, κάποια επιστολή, κάποιο τηλεγράφημα ή κάποιο άλλο ιστορικό τεκμήριο. Στόχος μου ήταν να βάλω σε τάξη τις πολλές στιγμές αγωνίας από την πραγματική ζωή και ναι, ακόμη και κάποιες ειδυλλιακές στιγμές που σφράγισαν το επεισόδιο του Λουζιτάνια, οργανώνοντας τα γεγονότα με τρόπο που θα επέτρεπε στους αναγνώστες να τα ζήσουν με την ένταση που τα βίωσαν οι άνθρωποι εκείνη την εποχή (αν και οι υπερβολικά ευαίσθητοι αναγνώστες ίσως θελήσουν να παραλείψουν τις λεπτομέρειες μιας αυτοψίας που παρουσιάζονται προς το τέλος της αφήγησης).

Σε κάθε περίπτωση, σας παραδίδω τη σάγκα του Λουζιτάνια και τους αναρίθμητους παράγοντες, σημαντικούς ή οδυνηρά ασήμαντους, που

συμμάχησαν μια όμορφη μέρα του Μαΐου του 1915 για να δημιουργήσουν μια τραγωδία μνημειώδους κλίμακας, της οποίας ο πραγματικός χαρτακτήρας και ο ουσιαστικός αντίκτυπος έχουν εδώ και καιρό καλυφθεί από την αχλή της ιστορίας.

ERIK LARSON

ΣΙΑΤΑ

ΔΥΟ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ: Για να αποφύγω να μπερδέψω κι εμένα και τους αναγνώστες, μετέτρεψα τον χρόνο του γερμανικού υποβρυχίου σε μέσο χρόνο Γκρίνουϊτς. Και έτσι μια εγγραφή στο Ημερολόγιο Πολέμου του υποπλοιάρχου Βάλτερ Σβίγκερ που σημειώνεται ως 3.00 μ.μ. γίνεται στο βιβλίο 2.00 μ.μ.

ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟ: Είναι σημαντικό να έχουμε πάντα κατά νου ότι ο επικεφαλής του Ναυαρχείου ήταν ο Πρώτος Λόρδος, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με τα καθήκοντα του επικεφαλής διοικητικού αξιωματούχου· ο δεύτερος τη τάξει αξιωματικός ήταν ο Πρώτος Λόρδος της Θάλασσας, ουσιαστικά ο επικεφαλής εκτελεστικός αξιωματούχος, υπεύθυνος για τις καθημερινές ναυτικές επιχειρήσεις.

Οι κυβερνήτες πρέπει να ενθυμούνται ότι, ενώ αναμένεται να επιστρατεύουν όλο τον ζήλο τους ώστε να διασφαλίζουν ένα ταχύ ταξίδι, δεν πρέπει να θέτουν καθ' οιονδήποτε τρόπο σε κίνδυνο το πλοίο τους. Πρέπει να έχουν πάντα κατά νου ότι η ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας που έχουν αναλάβει υπ' ευθύνη τους είναι η κυρίαρχη αρχή η οποία πρέπει να διέπει τη διακυβέρνηση του πλοίου τους, και δεν πρέπει να επιδιώκεται κανένα εικαζόμενο κέρδος από την επίσπευση ή την εξοικονόμηση χρόνου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού εάν επαπειλείται κίνδυνος ατυχήματος.

«ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»,
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ “CUNARD”

ΜΑΡΤΙΟΣ 1913



Πρώτη και κύρια μέριμνα είναι η ασφάλεια του Υποβρυχίου.

ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΡΑΪΝΧΑΡΝΤ ΣΙΑΡ

Αρχηγός του στόλου της Γερμανίας στον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, 1919

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ

Τη νύχτα της 6ης Μαΐου του 1915, καθώς το πλοίο του πλησίαζε τις ακτές της Ιρλανδίας, ο πλοίαρχος Γουίλιαμ Τόμας Τέρνερ άφησε τη γέφυρα και κατευθύνθηκε στο σαλόνι της πρώτης θέσης, όπου επιβάτες συμμετείχαν σε συναυλία και διαγωνισμό ταλέντων, συνηθισμένη ψυχαγωγία στα ταξίδια της Cunard. Η αίθουσα ήταν μεγάλη και ζεστή, επενδυμένη με μαόνι και στρωμένη με πράσινο και κίτρινο χαλί, με δύο τζάκια τεσσάρων μέτρων στον μπροστινό και τον πίσω τοίχο. Κατά κανόνα ο Τέρνερ απέφευγε τέτοιου είδους εκδηλώσεις στο πλοίο, επειδή δεν συμπαθούσε τις κοινωνικές υποχρεώσεις που συνεπαγόταν το αξίωμά του, όμως σήμερα δεν ήταν μια συνηθισμένη νύχτα, και είχε νέα να μεταφέρει.

Υπήρχε ήδη αρκετή ένταση στην αίθουσα, παρά το τραγούδι και το πιάνο και τα αδέξια μαγικά κόλπα, κι αυτό έγινε πιο αισθητό όταν ο Τέρνερ εμφανίστηκε στο διάλειμμα επί σκηνής. Η παρουσία του είχε τη νοσηρή συνέπεια να επιβεβαιώνει όλα όσα οι επιβάτες φοβούνταν από τη στιγμή της αναχώρησής τους από τη Νέα Υόρκη, με τον ίδιο τρόπο που η άφιξη του ιερέα υπονομεύει το πρόσχαρο χαμόγελο της νοσοκόμας.

Η πρόθεση του Τέρνερ ωστόσο ήταν να καθησυχάσει. Το παρουσιαστικό του βοηθούσε. Με σωματική διάπλαση που θύμιζε χρηματοκιβώτιο, ήταν η ενσάρκωση της ήρεμης δύναμης. Είχε γαλάζια μάτια και ένα καλοσυνάτο και ευγενικό χαμόγελο, και τα μαλλιά του που γκριζάριζαν – ήταν πενήντα οχτώ ετών – εξέφραζαν σοφία και πείρα, όπως εξάλλου και το ότι

ήταν πλοίαρχος της Cunard. Σε εναρμόνιση με την πρακτική της Cunard να εναλλάσσει καπετάνιους από πλοίο σε πλοίο, αυτή ήταν η τρίτη θητεία του ως επικεφαλής του Λουζιτάνια, η πρώτη του σε περίοδο πολέμου.

Ο Τέρνερ ανακοίνωσε στο ακροατήριο πως την επομένη, Παρασκευή 7 Μαΐου, το πλοίο θα έμπαινε στα ύδατα της Νότιας Ακτής της Ιρλανδίας, μέρος της χαρακτηρισμένης από τη Γερμανία «εμπόλεμης ζώνης». Αυτό από μόνο του δεν ήταν σπουδαίο νέο. Το πρωινό της αναχώρησης του πλοίου από τη Νέα Υόρκη μια ειδοποίηση εμφανίστηκε στις ναυτιλιακές στήλες των εφημερίδων της πόλης. Δημοσιευμένη από τη Γερμανική Πρεσβεία στην Ουάσινγκτον, υπενθύμιζε στους αναγνώστες την ύπαρξη της εμπόλεμης ζώνης και προειδοποιούσε πως «σκάφη φέροντα τη σημαία της Μεγάλης Βρετανίας ή οποιουδήποτε συμμάχου της διατρέχουν κίνδυνο καταστροφής»¹ και πως οι ταξιδιώτες που επιβαίνουν σε τέτοια σκάφη το κάνουν «με δική τους ευθύνη». Παρόλο που η προειδοποίηση δεν κατονόμαζε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο, είχε θεωρηθεί ότι αναφερόταν στο πλοίο του Τέρνερ, το Λουζιτάνια, και μάλιστα σε μία τουλάχιστον έγκυρη εφημερίδα, τη *New York World*, η ανακοίνωση είχε δημοσιευτεί δίπλα στη διαφήμιση της Cunard. Έκτοτε το μόνο που έκαναν οι επιβάτες σύμφωνα με τον Όλιβερ Μπέρναρντ, έναν σκηνογράφο που ταξίδευε στην πρώτη θέση, ήταν «να σκέφτονται, να ονειρεύονται, να κοιμούνται και να τρώνε υποβρυχίως».²

Τώρα ο Τέρνερ αποκάλυπτε στους ακροατές του ότι λίγο νωρίτερα το ίδιο βράδυ το πλοίο είχε λάβει προειδοποίηση μέσω ασυρμάτου ότι υπήρχε νέα δραστηριότητα υποβρυχίων στα ανοιχτά της ιρλανδικής ακτής. Διαβεβαίωσε τους ακροατές του πως δεν υπήρχε λόγος ανησυχίας.³

Μια τέτοια διαβεβαίωση από το στόμα κάποιου άλλου θα ηχούσε αβάσιμα κατευναστική, όμως ο Τέρνερ πίστευε όσα είπε. Δεν θεωρούσε ότι τα γερμανικά υποβρύχια συνιστούσαν απειλή, και ειδικότερα για το δικό του πλοίο, ένα από τα ξακουστά υπερατλαντικά «λαγωνικά», τα οποία ονομάζονταν έτσι λόγω των ταχυτήτων που μπορούσαν να αναπτύξουν. Οι ανώτεροί του στην Cunard συμμερίζονταν τη δυσπιστία του. Ο διευθυντής της εταιρείας στη Νέα Υόρκη εξέδωσε επίσημη απάντηση στο γερμανικό ανακοινωθέν. «Η αλήθεια είναι πως το Λουζιτάνια είναι το ασφαλέστερο πλοίο στη θάλασσα. Κινείται πολύ γρήγορα για να το προλάβει οποιοδή-

ποτε υποβρύχιο. Κανένα γερμανικό πολεμικό σκάφος δεν μπορεί να το φτάσει».⁴ Η προσωπική εμπειρία του Τέρνερ το επιβεβαίωσε: σε δύο προηγούμενες περιπτώσεις,⁵ όντας πλοίαρχος σε διαφορετικό καράβι, είχε συναντήσει, όπως πίστευε, υποβρύχια και τους είχε ξεφύγει διατάσσοντας πρόσω ολοταχώς.

Δεν είπε λέξη γι' αυτά τα επεισόδια στο ακροατήριο. Τώρα τους πρόσφερε μια διαφορετική διαβεβαίωση: την επομένη, όταν το πλοίο θα έμπαινε στην εμπόλεμη ζώνη, θα ήταν απολύτως ασφαλές, μιας και θα βρισκόταν υπό την κηδεμονία του Βασιλικού Ναυτικού.

Καληνύχτισε τους ακροατές του και επέστρεψε στη γέφυρα. Ο διαγωνισμός ταλέντων συνεχίστηκε. Ορισμένοι επιβάτες κοιμούνταν ντυμένοι στην τραπεζαρία, από φόβο μήπως παγιδευτούν στις καμπίνες τους στο κατώτερο επίπεδο σε περίπτωση επίθεσης. Ένας ιδιαίτερα ανήσυχος επιβάτης, ένας Έλληνας έμπορος χαλιών, φόρεσε ένα σωσίβιο και σκαρφάλωσε σε μια σωστική λέμβο σκοπεύοντας να περάσει εκεί τη νύχτα. Ένας άλλος επιβάτης, ένας Νεοϋορκέζος επιχειρηματίας ονόματι Άιζακ Λέιμαν, έβρισκε παρηγοριά στο περίστροφο που κουβαλούσε πάντα μαζί του και το οποίο θα του προσπόριζε σύντομα κάποια φήμη αλλά και κάποιο όνειδος.

Με όλα τα φώτα σβηστά, εκτός από ελάχιστα, με τα σκίαστρα κατεβασμένα και τις κουρτίνες κλειστές, το τεράστιο πλοίο γλιστρούσε στη θάλασσα, άλλοτε εμβολίζοντας την ομίχλη, άλλοτε πλέοντας κάτω από μια δαντέλα αστεριών. Αλλά ακόμη και μέσα στο σκοτάδι, το φεγγαρόφωτο και την ομίχλη, το πλοίο ξεχώριζε. Στη μία το πρωί της Παρασκευής 7 Μαΐου, οι αξιωματικοί ενός πλοίου που κατευθυνόταν προς τη Νέα Υόρκη εντόπισαν το Λουζιτάνια και το αναγνώρισαν αμέσως, καθώς περνούσε κάπου δύο μίλια μακριά τους. «Ήταν εύκολο να διακρίνεις το σχήμα των τεσσάρων φουγάρων», είπε ο πλοίαρχος Τόμας Μ. Τέιλορ: «Ήταν το μόνο πλοίο με τέσσερα φουγάρα».⁶

Απαραγνώριστο και άτρωτο, ένα χωριό από ατσάλι που επέπλεε, το Λουζιτάνια γλιστρούσε μέσα στη νύχτα σαν μια γιγάντια μαύρη σκιά, ριγμένη στον ωκεανό.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΑΝΑΘΕΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΜΑΪΜΟΥΔΕΣ

ΛΟΥΖΙΤΑΝΙΑ

Ο ΓΕΡΟΘΑΛΑΣΣΟΛΥΚΟΣ

Ο καπνός από τα καράβια και οι αναθυμιάσεις του ποταμού δημιουργούσαν μια ομίχλη που θόλωνε τον κόσμο και έκανε το μεγάλο επιβατηγό να φαντάζει ακόμη μεγαλύτερο, όχι τόσο σαν κατασκεύασμα ανθρώπινου μόχθου, αλλά μάλλον σαν απότομη πλαγιά που ορθώνεται στη μέση μιας πεδιάδας. Το κύτος ήταν μαύρο· γλάροι έσκιζαν τον αέρα σαν άσπρες χαρακιές. Για την ώρα ήταν όμορφοι· δεν είχαν γίνει ακόμα τρομακτικό θέαμα για τον άντρα που στεκόταν στη γέφυρα του πλοίου, εφτά καταστρώματα πάνω από την προβλήτα. Το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο με την πλώρη σε μια ράμπα στην Αποβάθρα 54 στον ποταμό Χάντσον, πέρα από το δυτικό άκρο της 14ης οδού στο Μανχάταν, μία από τις τέσσερις αποβάθρες στη σειρά τις οποίες εκμεταλλευόταν η Εταιρεία Ατμοπλοίων Cunard στο Λίβερπουλ της Αγγλίας. Από τις δύο υπερυψωμένες διαβάθρες που προεξείχαν από τη γέφυρα του πλοίου, από τα «φτερά του», ο καπετάνιος έβλεπε πολύ καλά το κύτος σε όλο του το μήκος και εκεί θα στεκόταν το Σάββατο 1η Μαΐου 1915, σε λίγες μόνο μέρες, όταν το πλοίο θα ξεκινούσε για ένα ακόμη ταξίδι διασχίζοντας τον Ατλαντικό.

Παρά τον πόλεμο στην Ευρώπη,⁷ που τώρα διένυε τον δέκατο μήνα του -περισσότερο απ' όσο περίμεναν όλοι να διαρκέσει-, όλες οι θέσεις του πλοίου ήταν κλεισμένες. Ήταν έτοιμο να μεταφέρει σχεδόν 2.000 άτομα, ή «ψυχές», από τις οποίες 1.265 ήταν επιβάτες, ανάμεσά τους αναπάντεχα και πολλά παιδιά και βρέφη. Σύμφωνα με τους *New York Times*, ήταν ο

μεγαλύτερος αριθμός επιβατών που θα μετέβαιναν στην Ευρώπη με ένα και μόνο σκάφος από την αρχή της χρονιάς.⁸ Πλήρως φορτωμένο με πλήρωμα, επιβάτες, αποσκευές, προμήθειες και φορτίο, το πλοίο ζύγιζε, ή μάλλον είχε εκτόπισμα, πάνω από 44.000 τόνους και μπορούσε να έχει μέγιστη ταχύτητα άνω των 25 κόμβων, σχεδόν 30 μίλια την ώρα. Καθώς πολλά επιβατηγά είχαν αποσυρθεί ή είχαν μετατραπεί για στρατιωτική χρήση, το Λουζιτάνια ήταν το ταχύτερο μη στρατιωτικό σκάφος που έπλεε στις θάλασσες. Μόνο τα αντιτορπιλικά και τα σύγχρονα βρετανικά πετρελαιοκίνητα θωρηκτά της κλάσης του Queen Elizabeth μπορούσαν κινηθούν πιο γρήγορα. Το ότι ένα πλοίο αυτού του μεγέθους είχε τη δυνατότητα να αναπτύξει τέτοια ταχύτητα θεωρούνταν ένα από τα θαύματα της σύγχρονης εποχής. Στη διάρκεια ενός πρώιμου δοκιμαστικού ταξιδιού⁹ –ενός περίπλου της Ιρλανδίας το 1907–, κάποιος επιβάτης από το Ρόουντ Άιλαντ προσπάθησε να περιγράψει τη μεγάλη σημασία του πλοίου και τη θέση του στον νέο αιώνα. «Το Λουζιτάνια», δήλωσε στο *Καθημερινό Δελτίο της Cunard*, που εκδιδόταν πάνω στο πλοίο, «είναι η τέλεια επιτομή όλων αυτών που γνωρίζει ο άνθρωπος, έχει ανακαλύψει ή εφεύρει μέχρι στιγμής».

Η εφημερίδα ανέφερε υπό τύπον αστεϊσμού ότι οι επιβάτες είχαν κάνει «πρόταση μομφής»¹⁰ εναντίον της Cunard «για δύο σκανδαλώδεις ελλείψεις του πλοίου. Δεν είχε ούτε βάλτους με αγριοπέρδικες ούτε δάση με ελάφια». Ένας επιβάτης είχε παρατηρήσει πως αν ποτέ χρειαζόταν μια κιβωτός του Νώε, θα προσπερνούσε το ενδεχόμενο να κατασκευάσει το πλεούμενο και απλώς θα ναύλωνε το Λουζιτάνια, «επειδή υπολογίζω ότι στο πλοίο αυτό υπάρχει χώρος όχι μόνο για ένα ζεύγος από κάθε ζωικό είδος, αλλά για πολύ περισσότερα».¹¹

Η τελευταία παράγραφος του *Δελτίου* κουνούσε ειρωνικά το δάχτυλο στη Γερμανία. Ο συντάκτης διατεινόταν ότι το πλοίο είχε μόλις λάβει μέσω ασυρμάτου την είδηση ότι ο Κάιζερ Γουλιέλμος αυτοπροσώπως είχε τηλεγραφήσει στους ναυπηγούς της Cunard: «Παρακαλώ παραδώστε μου δίχως καθυστέρηση μια ντουζίνα –μέτρο των αρτοποιιών– Λουζιτάνιες».¹²

Από την πρώτη στιγμή το πλοίο έγινε αντικείμενο εθνικής υπερηφάνειας και στοργής. Διατηρώντας το έθιμο της Cunard να δίνει τα ονόματα αρχαίων χωρών στα πλοία της, η εταιρεία είχε επιλέξει το Λουζιτάνια από

τη ρωμαϊκή επαρχία στην Ιβηρική Χερσόνησο, που καταλάμβανε χονδρικά τα εδάφη της σημερινής Πορτογαλίας. «Οι κάτοικοι ήταν πολεμοχαρείς, και οι Ρωμαίοι τους κατέκτησαν με μεγάλη δυσκολία»,¹³ αναφέρει ένα υπόμνημα στα αρχεία της Cunard σχετικά με την ονομασία του πλοίου. «Κατά κανόνα ζούσαν λεηλατώντας και ήταν άξεστοι και ακαλλιέργητοι στους τρόπους τους». Στην καθημερινή χρήση το όνομα συμπύχθηκε σε Λούσι.

Βεβαίως, δεν υπήρχε τίποτα άξεστο ή ακαλλιέργητο στο ίδιο το πλοίο. Όταν το Λουζιτάνια αναχώρησε από το Λίβερπουλ για το πρώτο του υπερατλαντικό ταξίδι το 1907, εκατό χιλιάδες θεατές περίπου είχαν συγκεντρωθεί σε διάφορα σημεία κατά μήκος του ποταμού Μέρσεϊ (προφέρεται Μέρζεϊ) για να παρακολουθήσουν· πολλοί τραγουδούσαν το «Κυβέρνησε, Βρετανία!»¹⁴ και ανέμιζαν μαντίλια. Ο επιβάτης Σ. Ρ. Μίνιτ, σε μια επιστολή που έγραψε πάνω στο πλοίο, διηγιόταν στη γυναίκα του ότι είχε σκαρφλώσει στο ψηλότερο κατάστρωμα και στεκόταν κοντά σε ένα από τα γιγάντια φουγάρα του πλοίου για να αιχμαλωτίσει καλύτερα τη στιγμή. «Δεν είναι δυνατόν να συλλάβεις το μέγεθός της αν δεν ανέβεις στην κορυφή – και τότε είναι σαν να βρίσκεσαι στον καθεδρικό του Λίνκολν», έγραψε ο Μίνιτ. «Τριγύρισα σε όλη την πρώτη θέση και είναι αδύνατον να την περιγράψω, είναι όλα τόσο όμορφα».¹⁵

Η ομορφιά του πλοίου απέκρυπτε την πολυπλοκότητά του. Από την αρχή χρειαζόταν μεγάλη φροντίδα. Τον πρώτο του χειμώνα οι ξυλοκατασκευές στο γραφείο και στην τραπεζαρία της πρώτης θέσης και οι επενδύσεις πολλών διαδρόμων άρχισαν να συστέλλονται και έπρεπε να ανακατασκευαστούν. Οι υπερβολικοί κραδασμοί ανάγκασαν την Cunard να αποσύρει το πλοίο προς επισκευή, προκειμένου να εγκαταστήσει επιπλέον στηρίγματα. Συνεχώς κάτι έσπαγε ή δεν λειτουργούσε καλά. Ένας καυστήρας ανατιναζόταν τραυματίζοντας κάποιο μέλος του πληρώματος. Οι λέβητες έπρεπε να αποξεστούν και να καθαριστούν. Στα χειμωνιάτικα ταξίδια του σωλήνες πάγωναν και έσπαγαν. Οι λαμπτήρες καίγονταν με ανησυχητική συχνότητα.¹⁶ Το πρόβλημα δεν ήταν αμελητέο: το Λουζιτάνια είχε έξι χιλιάδες λαμπτήρες φωτισμού.

Το πλοίο άντεξε. Ήταν γρήγορο, άνετο και αγαπητό και είχε διασχίσει 201 φορές τον Ατλαντικό.



Για να ετοιμαστεί το πλοίο για την αναχώρησή του το Σάββατο 1 Μαΐου, έπρεπε να γίνουν πολλά με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα και σε αυτά τα πεδία ο πλοίαρχος Γουίλιαμ Τόμας Τέρνερ είχε άριστες επιδόσεις. Στην αυτοκρατορία της Cunard δεν υπήρχε καλύτερος από τον Τέρνερ στη διαχείριση μεγάλων πλοίων. Όταν υπηρετούσε εκ περιτροπής ως πλοίαρχος στο Aquitania της Cunard, είχε αποκτήσει κάποια φήμη επειδή, φτάνοντας στο λιμάνι της Νέας Υόρκης, είχε κατευθύνει το πλοίο στη ράμπα του και το είχε φέρει να φωλιάσει στη στενή προβλήτα του σε δεκαεννέα μόλις λεπτά. Κατείχε το ρεκόρ ταξιδιού μετ' επιστροφής, το οποίο σημείωσε τον Δεκέμβριο του 1910, όταν, ως κυβερνήτης του διδύμου της Λουζιτάνια, του Mauretania, πλοήγησε το επιβατηγό ως τη Νέα Υόρκη και το ξανάφερε πίσω σε δεκατέσσερις μόλις ημέρες. Η Cunard τον αντάμειψε με αργυρό μετάλλιο. Ο ίδιος θεώρησε τη βράβευσή του «πολύ ικανοποιητική»¹⁷ αλλά και απροσδόκητη. «Δεν περίμενα να λάβω κάποια διάκριση για τη συμμετοχή μου στο εν λόγω ταξίδι», έγραψε στην ευχαριστήρια επιστολή του. «Όλοι εμείς τα μέλη του πληρώματος κάναμε απλώς το καθήκον μας, όπως υπό οποιεσδήποτε συνθήκες».

Περίπλοκη, λεπτομερής και χαώδης, η διαδικασία προετοιμασίας του Λουζιτάνια προϋπέθετε έναν σωματικό μόχθο που δεν φαινόταν κάτω από το προσωπείο της εξωτερικής χάρης του πλοίου. Όποιος κοιτούσε από το λιμάνι έβλεπε μόνο μια μνημειώδους κλίμακας ομορφιά, ενώ στην άλλη άκρη του πλοίου άνθρωποι γίνονταν μαύροι από την κάπνα καθώς φτυάριζαν κάρβουνο –5.960 τόνους συνολικά– μέσα από μικρές τρύπες στη γάστρα του σκάφους, οι οποίες ονομάζονταν «πλάγιοι θύλακες». Το πλοίο έκαιγε συνεχώς κάρβουνο. Ακόμη και δεμένο, κατανάλωνε 140 τόνους την ημέρα, για να διατηρεί τους καυστήρες σε λειτουργία και τους λέβητες υπ' ατμόν, καθώς και για να παρέχει ηλεκτρισμό από τη γεννήτρια του πλοίου σε φώτα, ανελκυστήρες και, το πιο σημαντικό, στον πομπό ραδιοκυμάτων Μαρκόνι, οι κεραίες του οποίου εκτείνονταν ανάμεσα στα δύο ιστία του. Όταν το Λουζιτάνια βρισκόταν εν κινήσει, η όρεξή του για κάρβουνο ήταν τεράστια. Οι 300 θερμαστές,¹⁸ που δούλευαν ανά 100 σε κάθε βάρ-

δια, φτυάριζαν 1.000 τόνους κάρβουνο την ημέρα στους 192 καυστήρες, για να θερμάνουν τους 25 λέβητες και να παράγουν τον υπερθερμασμένο ατμό που απαιτούνταν ώστε να περιστραφούν οι τεράστιες τουρμπίνες των μηχανών του. Οι άνδρες αποκαλούνταν «μαύρη συμμορία», μια αναφορά όχι στη φυλή τους, αλλά στην καρβουνόσκονη που κάλυπτε το σώμα τους. Οι λέβητες καταλάμβαναν το κατώτατο επίπεδο και ήταν γιγάντιοι, σαν ατμομηχανές χωρίς τροχούς, με ύψος επτά μέτρα ο καθένας και πεντέμισι μέτρα διάμετρο. Χρειάζονταν συνεχώς επιτήρηση, γιατί όταν η πίεσή τους είχε ρυθμιστεί στο μέγιστο, ο καθένας περιείχε τόση εκρηκτική ενέργεια, που κάλλιστα θα μπορούσε να κόψει ένα μικρό πλοίο στα δύο. Πριν από πενήντα χρόνια, από έκρηξη λέβητα είχε προκληθεί η μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία της Αμερικής – η καταστροφή του ποταμόπλοιου *Sultana*, που διέπλεε τον Μισισσιπή. Η καταστροφή είχε κοστίσει 1.800 ζωές.

Ανεξάρτητα από τα μέτρα που έπαιρνε το πλήρωμα, η καρβουνόσκονη αιωρούνταν παντού, τρύπωνε από χαραμάδες και κλειδαρότρυπες στις καμπίνες και στα κλιμακοστάσια και υποχρέωνε τους θαλαμηπόλους να περιδιαβαίνουν το πλοίο με ξεσκονόπανα, για να καθαρίζουν κουπαστές, πόμολα, τραπέζια, καρέκλες, πιατέλες, πιάτα και κάθε επιφάνεια που μάζευε καπνιά. Η σκόνη εγκυμονούσε τους δικούς της κινδύνους. Σε συγκεκριμένη πυκνότητα ήταν άκρως εκρηκτική και αύξανε την πιθανότητα καταστροφών στο εσωτερικό του κύτους. Η *Cunard* απαγόρευε στα μέλη του πληρώματος να χρησιμοποιούν σπίρτα του εμπορίου και τους προμήθευε σπίρτα ασφαλείας, που άναβαν μόνο όταν έρχονταν σε επαφή με τη χημικά επεξεργασμένη επιφάνεια στο πλάι του σπιρτόκουτου.¹⁹ Όποιος συλλαμβανόταν να χρησιμοποιεί διαφορετικά σπίρτα λογοδοτούσε αμέσως στον πλοίαρχο Τέρνερ.

Το πλοίο ήταν κατασκευασμένο για να αναπτύσσει μεγάλες ταχύτητες. Ήταν μια επινόηση βασισμένη στην αλαζονεία και την αγωνία σε μια εποχή –το 1903– που η Βρετανία φοβόταν ότι έχανε τον αγώνα για την κυριαρχία στην ακτοπλοϊκή βιομηχανία. Στην Αμερική η Τζ. Π. Μόργκαν εξαγόραζε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, με σκοπό να κερδίσει το μονοπώλιο στην Ευρώπη η Γερμανία είχε καταφέρει να φτιάξει τα γρηγορότερα υπερωκεάνια και είχε τιμηθεί με «Μπλε Κορδέλα», έπαθλο που προοριζόταν

για το υπερωκεάνιο το οποίο θα διέσχιζε τον Ατλαντικό στον συντομότερο χρόνο. Ως το 1903, τα γερμανικά πλοία είχαν αποσπάσει «Μπλε Κορδέλα» επί έξι συνεχή έτη, γεγονός που αποτελούσε επαναλαμβανόμενη ταπείνωση για τη Βρετανία. Καθώς διακυβευόταν η τιμή της Αυτοκρατορίας και το μέλλον της Cunard, η βρετανική κυβέρνηση και η εταιρεία σύναψαν μια πρωτοφανή συμφωνία. Το Υπουργείο Ναυτικών θα δανειοδοτούσε την Cunard με 2,4 εκατομμύρια λίρες, σχεδόν 2 δισεκατομμύρια σημερινά δολάρια, με τόκο μόλις 2,75 τοις εκατό, προκειμένου να κατασκευάσει δύο γιγάντια υπερωκεάνια – τα Λουζιτάνια και Mauretania. Ως αντάλλαγμα ωστόσο η Cunard έπρεπε να κάνει μερικές παραχωρήσεις.

Η πρώτη και κύρια απαίτηση του Υπουργείου Ναυτικών ήταν όταν το Λουζιτάνια διέσχιζε τον Ατλαντικό, να διατηρεί μια μέση ταχύτητα της τάξεως των 24,5 κόμβων. Στα πρώτα δοκιμαστικά είχε φτάσει τους 26 κόμβους. Υπήρχαν κι άλλοι, πιο προβληματικοί όροι. Το Υπουργείο ζητούσε επίσης τα πλοία να κατασκευαστούν με τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση πολέμου να μπορούν εύκολα να εξοπλιστούν με πυροβολικό και να χρησιμεύσουν ως «βοηθητικά καταδρομικά». Το Υπουργείο έφτασε μάλιστα να διατάξει τους κατασκευαστές του Λουζιτάνια να εγκαταστήσουν στα καταστρώματα εισόδους ή «δακτυλούς ακινητοποίησης», υποδοχές ικανές να δεχτούν δώδεκα μεγάλα πυροβόλα. Επιπλέον, το κύτος του Λουζιτάνια θα σχεδιαζόταν με πολεμικές προδιαγραφές, σύμφωνα με τις οποίες έπρεπε να χρησιμοποιούνται «διαμήκεις» αποθήκες άνθρακα – στην ουσία σήραγγες κατά μήκος των πλευρών του πλοίου, ώστε να αποθηκεύεται εκεί το κάρβουνο και να επιταχύνεται η κατανομή του στους λέβητες. Καθώς εκείνη την εποχή οι ναυμαχίες λάμβαναν χώρα στο ίδιο επίπεδο ή και πάνω από το επίπεδο των ισάλων, ένας τέτοιος σχεδιασμός θεωρούνταν ιδιαίτερα ευφυής και αποτελεσματικός σε περίπτωση πολέμου. Για τους ναυπηγούς ο άνθρακας αποτελούσε ένα είδος θωράκισης και θεωρούσαν ότι αυτές οι διαμήκεις αποθήκες καυσίμων παρείχαν ένα επιπλέον επίπεδο προστασίας. Ένα περιοδικό ναυπηγικής μηχανικής το 1907 αναφέρει ότι ο άνθρακας σε αυτές τις αποθήκες καυσίμων θα περιόριζε το εύρος διείσδυσης των εχθρικών βλημάτων στο κύτος και έτσι «θα εξουδετέρωνε όσο τον δυνατόν καλύτερα τις συνέπειες του εχθρικού πυρός στο επίπεδο της ισάλου γραμμής».²⁰

Όταν ξεκίνησε ο πόλεμος, το Υπουργείο Ναυτικών, ασκώντας τα δικαιώματα που του διασφάλιζε η συμφωνία με την *Cunard*, επέταξε το Λουζιτάνια, σύντομα όμως αποφάνθηκε ότι το πλοίο δεν ήταν αποτελεσματικό ως καταδρομικό, επειδή ο ρυθμός με τον οποίο κατανάλωνε καύσιμο καθιστούσε τη λειτουργία του πολύ ακριβή σε συνθήκες μάχης. Το Υπουργείο κράτησε υπό τον έλεγχό του το *Mauretania*, προκειμένου να το μετατρέψει σε μεταγωγικό, ρόλο τον οποίο ευνοούσαν η ταχύτητα και το μέγεθος του πλοίου, και επέστρεψε το Λουζιτάνια στην *Cunard* για εμπορική χρήση. Τα πυροβόλα δεν εγκαταστάθηκαν ποτέ²¹ και μόνο ένας πολύ οξυδερκής επιβάτης θα παρατηρούσε τις οπλικές βάσεις που είχαν ενσωματωθεί στο κατάστρωμα.

Το Λουζιτάνια παρέμεινε επιβατηγό, έχοντας ωστόσο κύτος πολεμικού πλοίου.

Σχολαστικός στις λεπτομέρειες και αυστηρός ως προς την πειθαρχία, ο πλοίαρχος Τέρνερ αποκαλούσε τον εαυτό του «ναυτικό παλαιάς κοπής». Είχε γεννηθεί το 1856, την εποχή των ιστιοφόρων και της Αυτοκρατορίας. Ο πατέρας του ήταν καπετάνιος, αλλά ήλπιζε πως ο γιος του θα επέλεγε διαφορετικό δρόμο και θα ακολουθούσε το επάγγελμα του κληρικού. Ο Τέρνερ αρνήθηκε να γίνει «διαβολομπαταχτής»²² –δικός του όρος αυτός– και σε ηλικία μόλις οχτώ ετών με κάποιο τρόπο κατάφερε και πήρε από τους γονείς του την άδεια να βγει στη θάλασσα. Ήθελε περιπέτεια και τη βρήκε σε αφθονία. Αρχικά υπηρέτησε μούτσος σε ένα ιστιοφόρο, το *Grasmere*, το οποίο εξόκειλε στα ανοιχτά της βόρειας Ιρλανδίας μια ξάστερη, φεγγαρόλουστη νύχτα. Ο Τέρνερ κολύμπησε μέχρι την ακτή. Όλα τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες διασώθηκαν, εκτός από ένα βρέφος, που πέθανε από βρογχίτιδα. «Αν είχε καταιγίδα», έγραψε ένας επιβάτης, «πιστεύω ότι δεν θα σωζόταν κανείς».²³

Ο Τέρνερ πήγαινε από καράβι σε καράβι και κάποια στιγμή σάλπαρε υπό τις διαταγές του πατέρα του με μια σκούνα. «Δεν υπήρχε άλλος να ανεβαίνει πιο γρήγορα από μένα»²⁴ στην κόφα»,²⁵ έλεγε ο Τέρνερ. Οι περιπέτειές του συνεχίστηκαν. Ενώ ήταν υπαρχος σε ένα κλίπερ, το *Thunderbolt*,

ένα κύμα τον παρέσυρε στη θάλασσα. Εκείνη τη στιγμή ψάρευε. Ένας συνάδελφός του ναυτικός τον είδε και του πέταξε ένα σωσίβιο, όμως ο Τέρνερ έμεινε να επιπλέει πάνω από μία ώρα ανάμεσα στους καρχαρίες που καραδοκούσαν, ώσπου το πλοίο καταφέρει να τον πλησιάσει και να τον μαζέψει. Μπήκε στην Cunard στις 4 Οκτωβρίου 1877, με μισθό 5 λιρών τον μήνα, και δύο εβδομάδες αργότερα απέπλευσε ως ανθυποπλοίαρχος του Cherboung. Ήταν το πρώτο του ατμόπλοιο, όπου για μία ακόμη φορά απέδειξε πως ήταν ναυτικός προικισμένος με γενναιότητα και επιδεξιότητα. Μια μέρα, μέσα σε πυκνή ομίχλη, καθώς το Cherboung απέπλεε από το Λίβερπουλ, προσέκρουσε σε ένα μικρό τρικάταρτο, το οποίο άρχισε να βυθίζεται. Τέσσερα μέλη του πληρώματος και ένας πλοηγός λιμένος πνίγηκαν. Το Cherboung έστειλε μια σωστική ομάδα, που συμπεριελάμβανε τον Τέρνερ, ο οποίος τράβηξε με τα χέρια του από τα άρμενα έναν ναύτη και ένα αγόρι.

Ο Τέρνερ υπηρέτησε ως ανθυποπλοίαρχος σε άλλα δύο καράβια της Cunard, αλλά παραιτήθηκε στις 28 Ιουνίου του 1880, μόλις έμαθε πως η εταιρεία δεν προήγαγε ποτέ έναν αξιωματικό σε πλοίαρχο, παρά μόνο αν είχε ήδη ανέλθει στο αξίωμα του κυβερνήτη πριν μπει στην εταιρεία. Ο Τέρνερ πιστοποίησε τα προσόντα του, πήρε το πτυχίο του κυβερνήτη, έγινε πλοίαρχος σε ένα κλίπερ και στην πορεία βρήκε ακόμη μία ευκαιρία να αποδείξει το σθένος του. Τον Φεβρουάριο του 1883 ένα δεκατετράχρονο αγόρι έπεσε από την αποβάθρα στο λιμάνι του Λίβερπουλ, μέσα σε νερά τόσο παγωμένα, που μπορούσαν να σκοτώσουν έναν άντρα σε λίγα λεπτά. Ο Τέρνερ ήταν δεινός κολυμβητής σε μια εποχή που οι περισσότεροι ναυτικοί πίστευαν ακόμα ότι δεν είχε νόημα να ξέρουν κολύμπι, μιας και αυτό απλώς θα παρέτεινε τη δοκιμασία τους αν τυχόν ναυαγούσαν. Ο Τέρνερ βούτηξε και έσωσε το παιδί. Η Ανθρωπιστική Εταιρεία Ναυαγίων του Λίβερπουλ του απένειμε αργυρό μετάλλιο για ηρωισμό. Την ίδια χρονιά προσχώρησε και πάλι στην Cunard και παντρεύτηκε μια ξαδέλφη του, την Άλις Χίτσινγκ. Έκαναν δύο γιους, τον πρώτο, τον Πέρσι, το 1885 και τον Νόρμαν οχτώ χρόνια αργότερα.

Ακόμη και τώρα, παρά το πτυχίο του κυβερνήτη, η εξέλιξη του Τέρνερ στην Cunard καθυστερούσε. Η αργοπορία, σύμφωνα με τον καλό και πα-

λιό φίλο του Τζορτζ Μπολ, του προκαλούσε μεγάλη απογοήτευση, όμως, προσθέτει ο Μπολ, «ποτέ, ούτε στιγμή δεν χαλάρωσε η αφοσίωσή του στο καθήκον, ούτε κάμφθηκε η σταθερή του πίστη του στο πλοίο και στον καπετάνιο του».²⁶ Τις επόμενες δύο δεκαετίες ο Τέρνερ ανήλθε, μέσα από δεκαοχτώ αποσπάσεις, από τον βαθμό του ανθυποπλοιάρχου σε ύπαρχο, ώσπου στις 19 Μαρτίου του 1903 η Cunard του απένειμε επιτέλους τον βαθμό του πλοιάρχου. Έγινε κυβερνήτης ενός μικρού ατμόπλοιου, του Aleppo, το οποίο εξυπηρετούσε κυρίως λιμάνια της Μεσογείου.

Η οικογενειακή του ζωή δεν εξελισσόταν και τόσο καλά. Η γυναίκα του τον εγκατέλειψε, πήρε τα παιδιά και μετανάστευσε στην Αυστραλία. Οι αδελφές του Τέρνερ προσέλαβαν μια νεαρή γυναίκα, τη Μείμπελ Έβερι, να τον φροντίζει. Η κυρία Έβερι και ο Τέρνερ ζούσαν σε γειτονικά σπίτια σε ένα προάστιο του Λίβερπουλ, το Μεγάλο Κρόσμπι. Εκείνη στην αρχή εργαζόταν ως οικονόμος του, όμως με τον καιρό έγινε μάλλον σύντροφός του. Είδε μια πλευρά του Τέρνερ άγνωστη στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα. Του άρεσε να καπνίζει την πίπα του και να λέει ιστορίες. Αγαπούσε τα σκυλιά, τις γάτες και τον γοήτευαν οι μέλισσες. Του άρεσε να γελάει. «Στα πλοία ήταν κέρβερος πειθαρχίας», έγραψε η δεσποινίς Έβερι, «όμως στο σπίτι ήταν ένας πολύ ευγενικός, εύθυμος άντρας, που αγαπούσε τα παιδιά και τα ζώα».²⁷

Παρά τη θλίψη που επισκίαζε την ιδιωτική του ζωή, προόδευε επαγγελματικά. Έπειτα από δύο χρόνια ως κυβερνήτης του Aleppo μετακινήθηκε στο Carpathia, το πλοίο που αργότερα, τον Απρίλιο του 1912, με άλλο καπετάνιο, θα γινόταν διάσημο διασώζοντας τους επιζώντες του Τιτανικού. Έπειτα ήρθαν το Ivernia, το Caronia και το Umbria. Η πρόοδός του ήταν πιο αξιοσημείωτη αν σκεφτεί κανείς ότι του έλειπαν η γοητεία και η εκλεπτυνση που η Cunard απαιτούσε από τους διοικητές της. Ένας πλοίαρχος της Cunard υποτίθεται ότι έπρεπε να είναι κάτι περισσότερο από απλός πλοηγός. Επιβλητικός, με την περίλαμπρη στολή του και το πηλήκιο, ήταν αναμενόμενο να εκπέμπει σιγουριά, ικανότητα και σοβαρότητα. Αλλά ο πλοίαρχος είχε και έναν επιπλέον ρόλο, που δεν ήταν τόσο εύκολο να

καθοριστεί. Ήταν κατά τα τρία τέταρτα ναυτικός και κατά το ένα τέταρτο διευθυντής λέσχης. Έπρεπε να είναι πρόθυμος να ξεναγήσει τους επιβάτες της πρώτης θέσης, που επιθυμούσαν να μάθουν περισσότερα για τα μυστήρια του πλοίου, ήταν υποχρεωμένος να παρευρίσκεται σε δείπνα με τους διαπρεπείς επιβάτες, έπρεπε να περιφέρεται στο πλοίο και να κουβεντιάζει με τους επιβάτες για τον καιρό, για τους λόγους που διέσχιζαν τον Ατλαντικό, για τα βιβλία που διάβαζαν.

Ο Τέρνερ δεν ανεχόταν αυτό το λουτρό της ασημαντολογίας. Σύμφωνα με τη Μέιμπελ Έβερι, περιέγραφε τους επιβάτες σαν «ένα τσούρμο αναθεματισμένες μαϊμούδες που φλυαρούν ασταμάτητα».²⁸ Προτιμούσε να δειπνεί στα καταλύματά του, από το να πρωτοστατεί στο τραπέζι του πλοιάρχου στην τραπεζαρία της πρώτης θέσης. Μιλούσε λίγο και το έκανε με τέτοια φειδώ, που σε έβγαζε από τα ρούχα σου· επιπλέον έτεινε προς την ωμότητα. Σε ένα ταξίδι,²⁹ ενώ ήταν κυβερνήτης του *Carpathia*, ήρθε σε αντιπαράθεση με δύο ιερείς, που ενοχλήθηκαν τόσο, ώστε έγραψαν στην Cunard «διαμαρτυρόμενοι για ορισμένα σχόλια» τα οποία έκανε ο Τέρνερ όταν του ζήτησαν την άδεια να τελέσουν ρωμαιοκαθολική λειτουργία για τους επιβάτες της τρίτης θέσης. Το τι ακριβώς είπε ο Τέρνερ είναι άγνωστο, αλλά τα σχόλιά του ήταν αρκετά για να απαιτήσει η Cunard μια επίσημη αναφορά και να κάνει το περιστατικό αντικείμενο διαβούλευσης σε μια σύσκεψη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας.

Στο ξεκίνημα ενός άλλου ταξιδιού, ενώ ήταν επικεφαλής του *Mauretania*, μια γυναίκα που ταξίδευε στην πρώτη θέση είπε στον Τέρνερ πως επιθυμούσε να βρίσκεται στη γέφυρα την ώρα που το πλοίο θα έβγαινε από τον ποταμό Μέρσεϊ στη θάλασσα. Ο Τέρνερ της εξήγησε πως κάτι τέτοιο ήταν αδύνατον, διότι οι κανονισμοί της Cunard απαγόρευαν στους πάντες, πλην των αξιωματικών που ήταν απαραίτητοι, να βρίσκονται στη γέφυρα σε «στενά νερά».

Εκείνη ρώτησε τι θα έκανε εάν τυχόν μια κυρία επέμενε;

Ο Τέρνερ απάντησε: «Δεσποινίς μου, πιστεύετε πως μια τέτοια γυναίκα θα ήταν κυρία;»³⁰

Το κοινωνικό βάρος του Τέρνερ ελάφρυνε το 1913, όταν η Cunard, αναγνωρίζοντας πόσο πολύπλοκη υπόθεση ήταν η διακυβέρνηση του Λουζιτά-

νια και του Mauretania, δημιούργησε μια νέα θέση αξιωματικού, αυτή του «πλοίαρχου προσωπικού», δεύτερου στην ιεραρχία επί του πλοίου. Αυτό όχι μόνο επέτρεπε στον Τέρνερ να συγκεντρωθεί στην πλοήγηση, αλλά περιόριζε στο ελάχιστο την υποχρέωσή του να είναι γοητευτικός. Ο καπετάνιος προσωπικού του Λουζιτάνια από τον Μάιο του 1915 ήταν ο Τζέιμς «Τζοκ» Άντερσον, τον οποίο ο Τέρνερ περιέγραφε ως πιο «ευκοινωνήτο».³¹

Το πλήρωμα σεβόταν τον Τέρνερ και ως επί το πλείστον τον συμπαθούσε. «Θεωρώ ότι μιλώ εκ μέρους του συνόλου του πληρώματος αν πω πως όλοι μας είχαμε απόλυτη εμπιστοσύνη στον καπετάνιο Τέρνερ», είπε ένας από τους σερβιτόρους του πλοίου. «Ήταν καλός, ευσυνειδητός πλοίαρχος».³² Όμως ένας αξιωματικός, ο Άλμπερτ Άρθουρ Μπέστικ, παρατήρησε πως ο Τέρνερ ήταν δημοφιλής «μέχρι ενός σημείου». Ο Μπέστικ επισήμανε ότι ο Τέρνερ φαινόταν να βρίσκεται ακόμα με το ένα πόδι στο κατάρωμα ιστιοφόρου, πράγμα ολοφάνερο τις πιο απροσδόκητες στιγμές.

Ένα βράδυ, ενώ ο Μπέστικ και άλλοι ναύτες ήταν εκτός βάρδιας και έπαιζαν μπριτζ, ο ναύκληρος του πλοίου εμφανίστηκε στην πόρτα κρατώντας μια γάσσα, έναν ναυτικό κόμπο που ονομαζόταν «Το κεφάλι του Τούρκου». Πολύπλοκος ακόμη και στην πιο απλή εκδοχή του, ήταν μια παραλλαγή με τέσσερα σκοινιά, ο πιο περίπλοκος απ' όλους.

«Κερασμένο από τον καπετάνιο»,³³ είπε ο ναύκληρος, «και λέει ότι θέλει να φτιάξετε άλλον ένα». Το παιχνίδι σταμάτησε, όπως θυμάται ο Μπέστικ, «και ξοδέψαμε τον δεύτερο σκύλο» -τη βάρδια από τις 6:00 ως τις 8:00 μ.μ.- «προσπαθώντας να θυμηθούμε πώς φτιάχνεται». Δεν ήταν εύκολο. Ο κόμπος ήταν ουσιαστικά διακοσμητικός, και κανείς από τους άνδρες δεν είχε δέσει κανέναν παρόμοιο εδώ και καιρό. «Αυτή ήταν η αντίληψη του Τέρνερ για το χιούμορ».

Υπό τη διακυβέρνηση του Τέρνερ το Λουζιτάνια έσπασε όλα τα ρεκόρ ταχύτητας, πράγμα που προκάλεσε την ανησυχία της Γερμανίας. Το 1909, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού από το Λίβερπουλ στη Νέα Υόρκη, κάλυψε την απόσταση από τη βραχονησίδα Ντοντ, στα ανοιχτά της Ιρλανδίας, ως το κανάλι Άμπρουζ της Νέας Υόρκης σε τέσσερις μέρες, έντεκα ώρες και

σαράντα δύο λεπτά, με μέση ταχύτητα 25,85 κόμβους. Ως τότε θεωρείτο αδύνατον να επιτευχθεί μια τέτοια ταχύτητα. Καθώς το πλοίο προσπερνούσε τον πλωτό φάρο του Ναντάκετ, η ταχύτητά του μετρήθηκε στους 26 κόμβους.

Ο Τέρνερ απέδωσε αυτή την ταχύτητα στις καινούριες προπέλες που είχαν εγκατασταθεί τον προηγούμενο Ιούλιο, καθώς και στην ικανότητα των μηχανικών και των θερμαστών του. Είπε σε έναν δημοσιογράφο ότι το πλοίο θα ήταν ακόμη πιο γρήγορο αν στην αρχή του ταξιδιού δεν είχαν συναντήσει κακοκαιρία και αντίθετη θάλασσα, καθώς και μια θύελλα που ξέσπασε προς το τέλος. Ο δημοσιογράφος παρατήρησε ότι ο Τέρνερ φαινόταν «μαυρισμένος» από τον ήλιο.

Τον Μάιο του 1915 ο Τέρνερ θεωρούνταν πλέον ως ο πιο έμπειρος καπετάνιος της Cunard, ο αρχιπλοίαρχος της ακτοπλοϊκής γραμμής. Είχε αντεπεξέλθει επάξια σε κάθε λογής αναποδιά: μηχανικές βλάβες, πυρκαγιές, ραγισμένους λέβητες, διασώσεις σε ανοιχτή θάλασσα, ακραίες καιρικές συνθήκες. Έλεγαν πως είναι ατρόμητος. Ένας ναύτης του Λουζιτάνια, ο Τόμας Μαχόνι, τον αποκάλεσε «έναν από τους πιο γενναίους καπετάνιους που γνώρισα στα ταξίδια μου».³⁴

Ο Τέρνερ είχε βιώσει την πιο τρομακτική ενδεχομένως απειλή για το Λουζιτάνια, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού προς τη Νέα Υόρκη τον Ιανουάριο του 1910, όταν συνάντησε ένα φαινόμενο που δεν είχε ξαναδεί στον μισό αιώνα που είχε περάσει στη θάλασσα.

Λίγο μετά την αναχώρησή του από το Λίβερπουλ, το πλοίο μπήκε σε μια θύελλα, με δυνατό αντίθετο άνεμο και ψηλά κύματα, που ανάγκασαν τον Τέρνερ να μειώσει την ταχύτητα στους 14 κόμβους. Ο καιρός από μόνος του δεν αποτελούσε κίνδυνο. Είχε δει και χειρότερα, και το πλοίο αντιδρούσε στη θαλασσοταραχή με χάρη. Έτσι το δειλινό της Δευτέρας 11 Ιανουαρίου, στις 6, λίγο αφότου είχε αφήσει τις ακτές της Ιρλανδίας, ο Τέρνερ κατέβηκε ένα επίπεδο προς τα διαμερίσματά του για να δειπνήσει. Άφησε στο πόστο του τον υπαρχό του.

«Το κύμα», έλεγε ο Τέρνερ, «ήρθε σαν έκπληξη».³⁵

Δεν ήταν ένα οποιοδήποτε κύμα, αλλά ένα «σωρευτικό», το κύμα που σε μεταγενέστερες εποχές θα ονομαζόταν «κύμα-τέρας» και σχηματίζε-

ται όταν τα κύματα στοιβάζονται το ένα πάνω στο άλλο δημιουργώντας ένα υδάτινο τοίχωμα.

Το Λουζιτάνια είχε μόλις σκαρφαλώσει ένα μικρότερο κύμα και βρισκόταν στην κάθοδο, στο κοίλο του κύματος, όταν η θάλασσα μπροστά του υψώθηκε σαν ένα τείχος τόσο ψηλό, που απέκλεισε εντελώς το οπτικό πεδίο του τιμονιέρη. Το πλοίο βούτηξε μέσα στο κύμα. Το νερό έφτασε στην κορυφή του πηδαλιουχείου, 25 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.

Το κύμα έσκασε στη μάσκα της γέφυρας σαν ένα γιγάντιο σφυρί και βαθούλωσε την ατσάλινη θωράκιση προς τα μέσα. Τα ξύλινα μέρη σκίστηκαν εγκάρσια. Μια μεγάλη δοκός από ξύλο τικ διαπέρασε ένα ντουλάπι από μασίφ ξύλο σε βάθος 5 εκατοστών. Η γέφυρα και το πηδαλιουχείο γέμισαν νερά, που ξήλωσαν το τιμόνι μαζί με τον τιμονιέρη. Το πλοίο άρχισε να «κατρακυλά», έτσι ώστε η πλώρη του δεν ήταν πλέον κάθετη στα κύματα που έπεφταν πάνω του, πράγμα πολύ επικίνδυνο σε άσχημο καιρό. Τα φώτα της γέφυρας και τα εφίστια φώτα βραχυκύκλωσαν και έσβησαν. Οι αξιωματικοί και ο τιμονιέρης πάσχισαν να σταθούν στα πόδια τους, ενώ ήδη από την αρχή το νερό έφτανε ως τη μέση τους. Επανασύνδεσαν το τιμόνι και διόρθωσαν την κατεύθυνση του πλοίου. Η ισχύς πρόσκρουσης του κύματος είχε σπάσει πόρτες, είχε λυγίσει εσωτερικά τοιχώματα και είχε συντρίψει δύο σωσίβιες λέμβους. Από καθαρή τύχη δεν τραυματίστηκε κανείς.

Ο Τέρνερ έτρεξε προς τη γέφυρα και τη βρήκε πλημμυρισμένη, σε χαώδη κατάσταση· μόλις ωστόσο σιγουρεύτηκε ότι το πλοίο είχε αντέξει την επίθεση χωρίς να πάθει καταστροφικές ζημιές και ότι κανείς από τους επιβάτες δεν είχε πληγωθεί, απλώς ενέταξε το περιστατικό στον μακρύ κατάλογο με τις εμπειρίες του στη θάλασσα.

Η ομίχλη ήταν από τα λίγα φαινόμενα που τον ανησυχούσαν. Δεν υπήρχε τρόπος να προβλέψει κανείς την εμφάνισή της, και όντας μέσα της, δεν υπήρχε τρόπος να διαπιστώσει αν κάποιο άλλο πλοίο βρισκόταν σε απόσταση τριάντα μιλίων ή τριάντα γιαρδών. Το εγχειρίδιο της Cunard «Κανόνες προς τήρηση στην υπηρεσία της Εταιρείας»³⁶ υποδείκνυε αυστηρά πως όταν συναντούσε ομίχλη, ο καπετάνιος έπρεπε να τοποθετήσει επιπλέον παρατηρητές, να μειώσει ταχύτητα και να σημάνει τη σειρήνα ομίχλης

του πλοίου. Τα υπόλοιπα ήταν θέμα τύχης και προσεκτικής πλοήγησης. Ο καπετάνιος έπρεπε να γνωρίζει τη θέση του κάθε στιγμή όσο ακριβέστερα γινόταν, γιατί η ομίχλη μπορούσε να επεκταθεί πολύ γρήγορα. Τη μια στιγμή ο ουρανός ήταν καθαρός και την επόμενη το πλοίο απειλούνταν να αφανιστεί. Οι κίνδυνοι της ομίχλης³⁷ είχαν γίνει εμφανείς με γελοίο τρόπο την προηγούμενη χρονιά, επίσης τον Μάιο, όταν το *Empress of Ireland*, της καναδικής ακτοπλοϊκής γραμμής του Ειρηνικού, χτυπήθηκε από ένα καρβουνιάρικο –ένα φορτηγό πλοίο που κουβαλούσε άνθρακα– σε μια ομίχλωδη όχθη του ποταμού του Αγίου Λαυρεντίου. Το *Empress* βυθίστηκε μέσα σε δεκατέσσερα λεπτά και 1.012 ζωές χάθηκαν.

Ο Τέρνερ γνώριζε τη σημασία της ακριβούς πλοήγησης και θεωρούνταν ιδιαίτερα καλός σε αυτή, προσεκτικός σε ακραίο βαθμό, ειδικά στα στενά νερά κοντά στα λιμάνια.

Όταν θα έφτανε το πρωινό του Σαββάτου 1 Μαΐου, ο Τέρνερ ήταν υποχρεωμένος να κάνει μια λεπτομερή επιθεώρηση του πλοίου συνοδευόμενος από τον αρχιφροντιστή του και τον αρχιθαλαμηπόλο. Όλες οι προετοιμασίες για το ταξίδι έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί ως τότε, τα δωμάτια να έχουν καθαριστεί, τα κρεβάτια να έχουν στρωθεί, όλες οι προμήθειες –τζιν, ουίσκι, πούρα, αρακάς, αρνί, μοσχάρι, χοιρινό– να έχουν αποθηκευτεί, όλο το φορτίο να βρίσκεται στη θέση του και το απόθεμα του πλοίου σε πόσιμο νερό να έχει ελεγχθεί, προκειμένου να είναι φρέσκο και καθαρό. Ιδιαίτερη προσοχή έπρεπε να δίνεται πάντα στις τουαλέτες και στη σεντίνα, το κατώτατο στρώμα του σκάφους, και στη διατήρηση του εξαερισμού σε κατάλληλα επίπεδα, αλλιώς το πλοίο θα άρχιζε να βρομάει. Ο στόχος στην επίσημη διάλεκτο της *Cunard* ήταν να «διατηρείται το πλοίο ευχάριστο».³⁸

Όλα έπρεπε να γίνουν με τέτοιο τρόπο, ώστε κανείς από τους επιβάτες στην πρώτη ή στην τρίτη θέση να μην αντιληφθεί τη φύση και την έκταση των εργασιών της εβδομάδας. Οι ανάγκες των επιβατών ήταν κυρίαρχες, όπως έκανε σαφές το εγχειρίδιο της *Cunard*. «Οι επιβάτες πρέπει να αντιμετωπίζονται με απόλυτη ευγένεια³⁹ και προσοχή αφ' ης στιγμής επιβιβάζονται στα πλοία της εταιρείας, και είναι ειδικό καθήκον του πλοιάρχου

να διασφαλίζει την τήρηση των κανονισμών από τους αξιωματικούς του και όσους υπηρετούν υπό τις διαταγές του». Σε ένα προηγούμενο ταξίδι αυτό το καθήκον συνεπαγόταν ότι θα επέτρεπε σε δύο κυνηγούς, τον κύριο και την κυρία Ντ. Σάντερσον από την κομητεία Κάβαν της Ιρλανδίας, να φέρουν δύο λιονταράκια τεσσάρων μηνών στο πλοίο, τα οποία είχαν αιχμαλωτίσει στη Βρετανική Ανατολική Αφρική και σχεδίαζαν να δωρίσουν στον ζωολογικό κήπο του Μπρονξ. Η δίχρονη κόρη του ζευγαριού, η Λίντια, έπαιζε με τα κουτάβια στο κατάστρωμα, «προκαλώντας τη θυμωδία των άλλων επιβατών», σύμφωνα με τους *New York Times*.⁴⁰ Η κυρία Σάντερσον προσείλκυε μεγάλο ενδιαφέρον. Είχε σκοτώσει έναν ελέφαντα. «Οχι, δεν φοβήθηκα», είχε δηλώσει στους *Times*. «Νομίζω ότι ποτέ μου δεν έχω φοβηθεί».

Τυχόν παράπονα έπρεπε να λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψιν, και υπήρχαν πάντα παράπονα. Οι επιβάτες γκρίνιαζαν πως το φαγητό από την κουζίνα έφτανε στο τραπέζι τους κρύο. Αυτό το ζήτημα λύθηκε, τουλάχιστον εν μέρει, αλλάζοντας το δρομολόγιο των σερβιτόρων. Οι γραφομηχανές στην αίθουσα δακτυλογράφησης έκαναν πολύ θόρυβο και ενοχλούσαν τους ενοίκους στις γειτονικές καμπίνες. Οι ώρες δακτυλογράφησης μειώθηκαν. Ο εξαιρισμός σε ορισμένες καμπίνες ήταν κάτι λιγότερο από ιδανικός, ένα επίμονο μειονέκτημα που ανάγκαζε τους επιβάτες να ανοίγουν τα φινιστρίνια τους. Υπήρχε και ένα πρόβλημα με την τραπεζαρία του επάνω επιπέδου στην πρώτη θέση. Τα παράθυρα έβλεπαν σε έναν χώρο περιπάτου που προοριζόταν για τους επιβάτες της τρίτης θέσης, οι οποίοι είχαν την ενοχλητική συνήθεια να κοιτάζουν επίμονα από τα παράθυρα τους αριστοκράτες επιβάτες που δειπνούσαν στο εσωτερικό. Και πάντα υπήρχαν όσοι επέβαιναν στο πλοίο διατηρώντας τις ηθικές ενστάσεις τους απέναντι στα φαινόμενα της σύγχρονης εποχής. Το 1910 ένας επιβάτης της δεύτερης θέσης είχε διαμαρτυρηθεί παρατηρώντας ότι τα καταστρώματα του πλοίου «δεν θα έπρεπε να μετατρέπονται σε αγορά για ιρλανδικά μαντίλια κτλ.», και ακόμη ότι «η χαρτοπαιξία με λεφτά συνεχίζεται ανεξέλεγκτα στα καπνιστήρια των ατμοπλοίων της εταιρείας».⁴¹

Η κύρια προτεραιότητα της Cunard ωστόσο ήταν να προστατεύσει την ακεραιότητα των επιβατών της. Η εταιρεία είχε ένα εντυπωσιακό ιστορικό

σε θέματα ασφαλείας: ούτε ένας νεκρός επιβάτης από βύθιση, σύγκρουση, πάγο, κακοκαιρία, φωτιά ή οποιοδήποτε περιστατικό για το οποίο μπορούσε να κατηγορηθεί ο καπετάνιος ή η εταιρεία, παρότι θάνατοι από φυσικά αίτια προέκυπταν συχνά, ειδικά ανάμεσα στους γηραιότερους επιβάτες. Το πλοίο διέθετε ό,τι πιο σύγχρονο σε εξοπλισμό ασφαλείας. Εξαιτίας της επιδημίας του «Πυρετού των λέμβων», που σάρωσε τη ναυτική βιομηχανία μετά την τραγωδία του Τιτανικού, το Λουζιτάνια διέθετε περισσότερες σωστικές λέμβους απ' όσες χρειαζόνταν για επιβάτες και πλήρωμα. Το πλοίο είχε επίσης εξοπλιστεί πρόσφατα με τα τελευταίας γενιάς σωσίβια, αυτά που κατασκεύαζε η Εταιρεία Σωστικών Ειδών Μπόντι. Αντίθετα από τα παλαιότερα σωσίβια, που κατασκευάζονταν από φύλλα φελλού επικαλυμμένα με πανί, αυτά έμοιαζαν με πραγματικά γιλέκα. Όπως είχε σχολιάσει χαρακτηριστικά ένας επιβάτης: «Όταν το φοράς, μοιάζεις και νιώθεις σαν θωρακισμένος παίκτης του ράγκμπι, με επιπλέον επένδυση γύρω από τους ώμους».⁴² Τα νέα σωσίβια της Μπόντι τοποθετήθηκαν στις καμπίνες των επιβατών της πρώτης και της δεύτερης θέσης: οι επιβάτες της τρίτης θέσης και το πλήρωμα θα χρησιμοποιούσαν τα σωσίβια παλαιού τύπου.

Κανένα ζήτημα ασφαλείας δεν είχε διαφύγει από τη μέριμνα του διοικητικού συμβουλίου της Cunard. Σε ένα ταξίδι, ενώ το Λουζιτάνια προχωρούσε σε ταραγμένη θάλασσα, το πλήρωμα ανακάλυψε πως ένα μέρος της τρίτης θέσης ήταν «γεμάτο νερά». Ο ένοχος ήταν ένα και μοναδικό ανοιχτό φινιστρίνι. Το γεγονός υπογράμμισε το πόσο επικίνδυνα μπορούσαν να αποδειχτούν τα φινιστρίνια σε συνθήκες κακοκαιρίας. Το συμβούλιο ψήφισε να γίνει επίπληξη στους θαλαμηπόλους που ήταν υπεύθυνοι γι' αυτό το κομμάτι του πλοίου.

Παρ' όλο τον σεβασμό που απολάμβανε ο Τέρνερ από την Cunard και από τους αξιωματικούς και το πλήρωμα που υπηρετούσαν υπό τις διαταγές του, το μητρώο του κάθε άλλο παρά άψογο ήταν. Τον Ιούλιο του 1905, τέσσερις μήνες αφότου είχε αναλάβει το Ivernia, το πλοίο συγκρούστηκε με ένα άλλο, το Carlingford Lough. Μετά την έρευνα της Cunard θεωρήθηκε ότι υπεύθυνος ήταν ο Τέρνερ, επειδή πλοηγούσε με μεγάλη ταχύτητα μέσα στην ομίχλη. Σύμφωνα με τα πρακτικά της εταιρείας, οι διευθυντές της εταιρείας αποφάσισαν πως έπρεπε «να επιτιμηθεί αυστηρά».⁴³ Τρία

χρόνια αργότερα ένα πλοίο υπό τις διαταγές του, το *Caronia*, προσάραξε στο κανάλι Άμπρουζ στη Νέα Υόρκη, και το συμβάν είχε ως συνέπεια μία ακόμη επίπληξη: «Το *Caronia* δεν έπρεπε να απομακρυνθεί από το λιμάνι με τέτοια παλίρροια».

Ο χειμώνας του 1914-15 ήταν ιδιαίτερα σκληρός για τον Τέρνερ. Ένα από τα πλοία του, το πρόσφατα καθελκυσμένο *Transylvania*, παρασύρθηκε από μια ριπή ανέμου καθώς απέπλεε από το Λίβερπουλ και προσέκρουσε σε ένα πλοίο της *White Star* προξενώντας μικρές ζημιές. Σε ένα δεύτερο περιστατικό τον ίδιο χειμώνα, το πλοίο προσέκρουσε σε ένα άλλο πλοίο της γραμμής, το *Teutonic*, και σε ένα τρίτο χτύπησε με ένα ρυμουλκό.

Όμως τέτοια περιστατικά συνέβαιναν σε όλους τους πλοιάρχους. Την εμπιστοσύνη της *Cunard* προς τον Τέρνερ αποδείκνυε το ότι διοριζόταν συνεχώς επικεφαλής των πιο καινούριων και μεγάλων πλοίων της και τον έκανε κυβερνήτη του *Douglas* σε τρεις διαφορετικές περιόδους.

Ο πόλεμος είχε κάνει το ζήτημα της ασφάλειας των επιβατών ακόμη πιο επιτακτικό. Για τον προκάτοχο του Τέρνερ, τον πλοίαρχο Ντάνιελ Ντόου, είχε γίνει μεγάλο βάρος. Σε ένα ταξίδι στο Λίβερπουλ τον Μάρτιο, ο Ντόου πλοήγησε το *Douglas* μέσα από ύδατα όπου είχαν βυθιστεί δύο φορτηγά. Έπειτα δήλωσε στην *Cunard* ότι δεν μπορούσε πλέον να αναλάβει την ευθύνη της διοίκησης ενός επιβατηγού υπό αυτές τις συνθήκες, ειδικά αν το πλοίο μεταφέρει πολεμοφόδια για τον στρατό της Βρετανίας. Η μεταφορά τέτοιου φορτίου ήταν πλέον κοινή πρακτική, με αποτέλεσμα κάθε μεταγωγικό πλοίο να αποτελεί για τον εχθρό πλήρως νομιμοποιημένο στόχο επίθεσης. Δεν ήταν η δειλία που ώθησε τον Ντόου σε αυτή την απόφαση. Δεν τον προβλημάτιζε ο κίνδυνος για τον εαυτό του, αλλά η ανησυχία για την τύχη των δύο χιλιάδες επιβατών και του πληρώματος. Τα νεύρα του δεν μπορούσαν να το αντέξουν. Η *Cunard* αποφάσισε πως ήταν «κουρασμένος και σοβαρά άρρωστος»⁴⁴ και τον απάλλαξε από τα καθήκοντά του.