

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέρος I

Μια σύντομη θειώρηση

Η αύξηση των αναγκών για τη μεταφορά και διακίνηση του «μαύρου χρυσού» δημιούργησε τις συνθήκες για την εξέλιξη, αλλιά και τα τεράστια μεγέθη των δεξαμενόπλοιων, από το 1878 που κατασκευάστηκε το πρώτο μέχρι και σήμερα

Στα τελευταία πενήντα χρόνια του εικοστού αιώνα παρατηρήθηκε μία εκπληκτική αλλαγή στα μεγέθη των πλοίων μεταφοράς φορτίων σε χύμα. Παρόλο που το φαινόμενο αυτό αφορά πολλούς τύπους τέτοιου είδους πλοίων, όπως είναι τα μεταφορές μεταλλευμάτων, σιτηρών, γαιανθράκων, αερίων, ελαίων, ακόμη και κρασιού ή χυμών φρούτων, την πρωτοκαθεδρία τόσο σε μέγεθος μονάδος όσο και σε αριθμό κατέχουν τα πλοία μεταφοράς υγρών καυσίμων, γνωστά με το όνομα δεξαμενόπλοια ή στους ναυτικούς κύκλους με τον αγγλικό όρο tankers. Πρόκειται για τα καράβια που ειδικεύονται στη μεταβίβαση αργού πετρελαίου από τις μακρινές πετρελαιοπηγές στα ανά τον κόσμο διυλιστήρια.

Τα πολεμικής κατασκευής δεξαμενόπλοια των 16.630 τόνων νεκρού βάρους έγιναν γνωστά με το χαρακτηριστικό όνομα T2 και, κατά τη διάρκεια του πολέμου, 481 από αυτά ναυπηγήθηκαν εν σειρά στην Αμερική. Στο τέλος του αιώνα, αυτός ο τύπος έφτασε σε τέτοια μεγέθη που ξεπέρασαν και τα πιο μεγάλα υπερωκεάνια του χθες, αποκτώντας τη διάκριση των μεγαλύτερων πλοίων ως τότε.

Η τάση για ναυπήγηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς χύμα υγρών καυσίμων άρχισε στη δεκαετία του '50. Τότε, η τρομερή αύξηση της κατανάλωσης του πετρελαίου και των παραγώγων του παγκοσμίως, έκανε τις εταιρείες πετρελαίων στα βιομηχανικά κράτη να αντιληφθούν πως τους συνέφερε να παράγουν τα διυλισμένα προϊόντα κοντά στην αγορά της κατανάλωσης, παρά να τα εισάγουν από μακρινά διυλιστήρια. Η διαπίστωση αυτή δημιούργησε την ανάγκη για μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια. Καθώς η νέα αυτή μέθοδος μεταφοράς πετρελαίου σήμαινε μετακίνηση ενός είδους φορτίου από λιμάνι σε λιμάνι, η οικονομία λόγω της μεταβίβασης μεγαλύτερων ποσοτήτων σε κάθε ταξίδι ήταν προφανής. Τα μεγαλύ-

τερα, λοιπόν, πλοία με μικρή μόνο αύξηση του προσωπικού και της ιπποδύναμης αποτελούσαν απαίτηση των καιρών. Έτσι άρχισε, μπορούμε να πούμε, ένας διεθνής συναγωνισμός στη ναυπήγηση και εκμετάλλευση όλο και μεγαλύτερων δεξαμενόπλοιων. Γενικά, η δεκαετία του '50 χαρακτηρίστηκε ως η δεκαετία των σούπερ. Εμφανίστηκαν τα σουπερχάι-γούεις, τα σούπερ-μάρκετς, τα σούπερ-σόνικ αεροπλάνα και τα σούπερ-τάνκερς, όπως ονομάστηκαν. Το μέγεθός τους αυξανόταν διαρκώς, σε τέτοιο βαθμό, ώστε το πρόθεμα σούπερ να μην επαρκεί για να περιγράψει τα δεξαμενόπλοια που καθελκύνονταν. Έτσι, ο χαρακτηρισμός «μαμούθ» άρχισε να επικρατεί για την περιγραφή τους.

Τα σούπερ-τάνκερς ή μαμούθ-τάνκερς, όπως και αν προτιμάτε να ονομάσετε αυτή τη νέα σειρά πλοίων, είναι αναμφισβήτητα πολύ μεγάλα πλοία. Περισσότερο ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει το γεγονός ότι κάθε χρόνο, καθώς άρχιζε η έκρηξη του τονάζ, η μία κλάση δεξαμενοπλοίων ξεπερνούσε την άλλη σε σοβαρό μέγεθος, μέχρι να φθάσουν και να υπερβούν το μισό εκατομμύριο τόνους νεκρού βάρους και να σταματήσουν εκεί για την ώρα.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 50 ΧΡΟΝΙΑ: 1870-1920

Η πρώτη διαφοροποίηση που παρουσιάστηκε στους τύπους των πλοίων ανάγει στο μακρινό παρελθόν, τότε που ναυπηγήθηκαν τα πρώτα πολεμικά. Έπρεπε να περάσουν αιώνες ολόκληροι για να γίνει το δεύτερο ξεχώρισμα, όταν δηλαδή κατασκευάστηκαν τα πρώτα αποκλειστικά επιβατικά. Έτσι, ως το τέλος σχεδόν του 19^{ου} αιώνα τα φορτηγά ήταν σχεδόν όλα του ίδιου τύπου με μόνη διαφορά το μέγεθος, μεταφέροντας μάλιστα αγαθά αποκλειστικά ξηρού τύπου. Η ανάγκη, όμως, για τη διακίνηση υγρών φορτίων φάνηκε για πρώτη φορά στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, όταν ανακαλύφθηκε η χρήση του πετρελαίου για φωτιστικούς σκοπούς αρχικά. Συγκεκριμένα, το ατμόπλοιο που μπήκε σε ενέργεια και μπορούσε να μεταφέ-