

# ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέρος II

## Μια σύντομη θειώρηση

Η εξέλιξη των δεξαμενόπλοιων κατά τις πρώτες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα και μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά και πώς κατέληξαν στη σημερινή τους μορφή. Ένα από τα τελευταία κείμενα του συγγραφέα καπετάνιου Α. Ι. Τζαμτζή για τον «Ε»

**Τ**ο πρώτο ωκεανοπόρο δεξαμενόπλοιο που κινήθηκε με μηχανές εσωτερικής καύσεως ανέλαβε υπηρεσία το 1910, ενώ το 1912 καθελκύσθηκε το πρώτο ντιζελοκίνητο. Το 1913 ναυπηγήθηκε το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο στον κόσμο τότε. Ήταν 16.000 τόνους νεκρού βάρους. Ως την εποχή του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, η ναυπήγηση των δεξαμενόπλοιων ερχόταν σε δεύτερη θέση σε σχέση με εκείνη των πλοίων ξηρού φορτίου, πράγμα που με την κήρυξη του πολέμου δημιούργησε σοβαρά προβλήματα στους Συμμάχους. Το αποτέλεσμα ήταν το 1917 να παρουσιαστεί οξεία έλλειψη καυσίμων, λόγω της δράσεως των γερμανικών υποβρυχίων αφενός και της τεράστιας κατανάλωσης πετρε-

λαίου από το Ναυτικό αφετέρου. Μπροστά στις επιτακτικές αυτές ανάγκες για καύσιμα, στα μέσα του 1917 αποφασίσθηκε η μετατροπή ορισμένων πολεμικής κατασκευής πλοίων ξηρού φορτίου τύπου Standard A και B, όπως ονομάστηκαν, σε δεξαμενόπλοια. Κρατήθηκε το ίδιο σχέδιο των φορτηγών ώστε να παραπλανώνται τα υποβρύχια, καθώς τα δεξαμενόπλοια ήταν προτιμώμενος στόχος τους. Η μόνη διαφορά ήταν πως κατασκευάσθηκαν δεξαμενές στα κύτη τους, που τους έδιναν ένα νεκρό βάρος περίπου 6.500 τόνων.

**Ο**ταν στα μέσα του 1918 σταμάτησε η ζήτηση για τέτοια πλοία, μετατράπηκαν ξανά σε ξηρού φορτίου. Στην εποχή της ανακωχής μονάχα 25 από αυτά παρέμειναν δεξαμενόπλοια και το 1919-20 πουλήθηκαν σε ιδιώτες για εμπορική χρήση. Μερικά από αυτά πέρασαν και σε ελληνικά χέρια, όπως το WAR SPARTAN που μετονομάσθηκε σε ΚΑΡΡΑΣ και торπιλίστηκε το 1943. Έπειτα, το WAR SERVER το 1919 που ονομάστηκε ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ και χάθηκε σύψυχο στον Ατλαντικό το 1941. Επίσης, το WAR ANGLIAN μετέπειτα (1932) ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ που торπιλίστηκε στον Ατλαντικό στις 20 Ιανουαρίου 1940 και άλλα. Ήταν όλα 5.250 τον. γκρος και 7.885 τον.

νεκρού βάρους, με ολικό μήκος 412 πόδια, πλάτος 52, ύψος 31 και βύθισμα 25. Ήταν ατμοκίνητα, απλέλικα, με ιπποδύναμη 2.500 ίππους και ταχύτητα 11 κόμβους. Ο τύπος αυτός ονομάσθηκε ΑΟ.

**Π**αράλληλα αναπτύχθηκε και ο τύπος Ζ, που είχε σχεδιασθεί ειδικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου. Δεν ήταν τίποτε παραπάνω από μία παραλλαγή των τύπων Α και Β. Είχαν τις ίδιες διαστάσεις, δηλαδή 400 x 52 πόδια και μηχανή τριπλής εκτονώσεως. Η ολική τους χωρητικότητα αυξήθηκε σε περίπου 5.560 τόνους και το αντίστοιχο νεκρό τους βάρος σε 8.460 περίπου. Μερικά από αυτά πέρασαν και σε ελληνικά χέρια, όπως το WAR RAJPUT που μετονομάσθηκε σε ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (1951), το WAR SIKH σε ΜΑΡΙΝΑ (1952) και ΡΟΔΟΣ (1954), το WAR RANEE σε ΑΡΓΩ (1939), το WAR RAJAH που έγινε ΛΕΡΟΣ (1953) κ.α.

Στην περίοδο του Μεσοπόλεμου κατασκευάσθηκαν πολλά δεξαμενόπλοια, καθώς αυξάνονταν η ζήτηση και η κατανάλωση του πετρελαίου. Τα μεγέθη τους άρχισαν να παρουσιάζουν αυξητική τάση, είχαν όμως πολύ μικρές διαφορές από τα δεξαμενόπλοια της εποχής του Α' Παγκόσμιου Πολέμου.

Στα μέσα της δεκαετίας 1920- ▶



Δεξαμενόπλοιο standard του Α' Παγκόσμιου Πολέμου

