

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ

Εργασία στο Μάθημα της Τεχνολογίας

Υπεύθυνος καθηγητής: κ. Λιαρής Ιωάννης

«Υπερωκεάνιο»

Όνομα: Κυρβασίλη Ευανθία

Περίληψη

Το υπερωκεάνιο αποτελεί ένα τεχνολογικό δημιούργημα του ανθρώπου που εμφανίστηκε στα μέσα του 19^{ου} αιώνα με κύριο σκοπό να εξυπηρετήσει την ανάγκη του ανθρώπου να μεταφερθεί μεταξύ των ηπείρων. Η λειτουργία του βασίζεται στον μεγάλο όγκο και την μεγάλη αυτονομία καυσίμων που διαθέτει. Στην πορεία του χρόνου εξυπνήρετησε πολεμικούς σκοπούς ενώ στα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη της αεροπορίας περιόρισε τη χρήση του σε ψυχαγωγικούς σκοπούς.

1. Τι είναι.

Υπερωκεάνιο είναι ένα πολύ μεγάλο καράβι με δυνατότητες αυτονομίας καυσίμων για μεγάλο χρονικό διάστημα και μεγάλο αποθηκευτικό χώρο. Αυτό του δίνει τη δυνατότητα για μεγάλα ταξίδια μέσω των ωκεανών.

2. Ποιος το ανακάλυψε - Η ιστορία του.

Το πρώτο υπερωκεάνιο ναυπηγήθηκε στη Μ. Βρετανία το 1840 και ήταν το «Great Britain», (Εικόνα 1) είχε μήκος 88 μέτρα, πλάτος 15.2 μέτρα, κινητήρα με 1 έλικα, έτρεχε με ταχύτητα 9 κόμβους, χωρούσε 350 επιβάτες και 300 άτομα πλήρωμα. Κατασκευαστής του ήταν ο William Patterson, από το Bristol της Αγγλίας. Το «Great Britain» σημάδεψε μια ολόκληρη εποχή. Όταν ναυπηγήθηκε, ήταν το μεγαλύτερο πλοίο κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από σίδηρο, το πρώτο που δημιουργήθηκε για υπερατλαντικά ταξίδια και το πρώτο που διέσχισε τον Ατλαντικό με έλικα και κινητήρια δύναμη τον ατμό. Το παρθενικό του ταξίδι ξεκίνησε στις 26 Ιουλίου 1845 από το Λίβερπουλ και ολοκληρώθηκε 14 μέρες και 21 ώρες αργότερα στο λιμάνι της Νέας Υόρκης. Το 1877, μετά από 32 ολόκληρα χρόνια δρομολογίων, του αφαιρέθηκαν οι μηχανές και μετατράπηκε σε εμπορικό ιστιοφόρο. Το 1970 αποσύρθηκε στα νησιά Φόκλαντ και έκτοτε λειτουργεί ως ναυτικό μουσείο. Θεωρείται ως το πρώτο υπερωκεάνιο της ιστορίας.

Το Great Britain ακολούθησαν και άλλα υπερωκεάνια όπως το Great Eastern που ήταν το πλοίο που ενέπνευσε τον Ανδρέα Εμπειρικό να γράψει τον «Μεγάλο Ανατολικό», ήταν χαρακτηριστικό δείγμα της εποχής (μέσα 18ου αιώνα μέχρι αρχές 19ου) που συνδύαζε τα πανιά και τις μηχανές. Όταν ναυπηγήθηκε το 1858 στο Millwall του Λονδίνου, ήταν σχεδόν πέντε φορές μεγαλύτερο από οποιοδήποτε άλλο πλοίο στον κόσμο και μπορούσε να μεταφέρει 4000 επιβάτες κάνοντας τον περίπλου της Γης χωρίς να χρειαστεί ανεφοδιασμό! Τα 210 μέτρα του μήκους του αποτέλεσαν παγκόσμιο ρεκόρ για 41 ολόκληρα χρόνια. Πολύ μπροστά από την εποχή του, το Great Eastern αποδείχτηκε μια εμπορική αποτυχία. Διέθετε ελάχιστη ισχύ και παρά το μέγεθός του, είχε προβλήματα ισορροπίας. Μπορούσε να δέσει σε ελάχιστα λιμάνια και το μανουβράρισμά του ήταν πολύ δύσκολο. Πρόλαβε να κάνει δέκα δρομολόγια στην υπερατλαντική γραμμή πριν αποσυρθεί οριστικά. Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε για την τοποθέτηση υποβρύχιων καλωδίων στον Ατλαντικό και τον Ινδικό ωκεανό, περνώντας το πρώτο υπερατλαντικό τηλεγραφικό καλώδιο το 1866. Το 1886 κατέληξε στο λιμάνι του Λίβερπουλ, όπου λειτούργησε ως πλωτό κέντρο διασκέδασης μέχρι το 1889, όταν και πουλήθηκε για παλιοσίδερα.

Ακολούθησε από τη Γερμανία το «Deutschland». Το μεγαλύτερο και κομψότερο υπερωκεάνιο της αυγής του 20ου αιώνα ναυπηγήθηκε με βασικότερο στόχο να γίνει το γρηγορότερο επιβατικό υπερατλαντικό πλοίο, κερδίζοντας το «blue ribbon», το παγκόσμιο ναυτικό βραβείο δηλαδή για τον ταχύτερο διάπλου του Ατλαντικού (κάτι πολύ σημαντικό για την εποχή, αφού το βραβείο συνοδευόταν συνήθως με κατακόρυφη αύξηση των επιβατών, που έψαχναν πάντοτε το μικρότερο σε διάρκεια ταξίδι από την Ευρώπη στις ΗΠΑ και αντίστροφα). Το «Deutschland» κατάφερε να σπάσει το ρεκόρ με ταχύτητα 41.5 km/h και το κράτησε για 6 ολόκληρα χρόνια. Το 1910 μετατράπηκε σε κρουαζιερόπλοιο αλλάζοντας το όνομά του σε «Victoria Louise» και μετά τον 1ο Παγκόσμιο Πόλεμο χρησιμοποιήθηκε ως εμπορικό μέχρι το 1925, όταν και πουλήθηκε για παλιοσίδερα.

Το υπερωκεάνιο που έσπασε το ρεκόρ του «Deutschland» παίρνοντας το «blue ribbon», ήταν η «Lusitania», από τη Μ. Βρετανία, το μεγαλύτερο και πολυτελέστερο πλοίο της εποχής, το πρώτο που ξεπέρασε τους 25 κόμβους σε υπερατλαντικό ταξίδι. Στις 7 Μαΐου του 1915 βυθίστηκε – χωρίς προειδοποίηση – από τορπίλη γερμανικού υποβρυχίου U-20 στα νότια της Ιρλανδίας, με συνολικές απώλειες 1198 θύματα. Οι 228 Αμερικανοί νεκροί πολίτες ήταν η αιτία που οι ΗΠΑ μπήκαν στον 1ο Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό των συμμάχων. Μυστήριο πάντως παραμένει μέχρι σήμερα το γιατί ο πλοίαρχος δεν έκανε το κλασικό ζιγκ ζαγκ τη στιγμή μάλιστα που το πλοίο κινείτο με πλήρη ισχύ.

Ακολούθησε ο «Τιτανικός», (Εικόνα 2) το υπερωκεάνιο «θρύλος» ξεκίνησε το παρθενικό του ταξίδι στις 10 Απριλίου του 1912. Δυο μέρες αργότερα, παρά την προειδοποίηση για τον κίνδυνο παγόβουνων και ενώ το πλοίο βρισκόταν 1100 χιλιόμετρα ανατολικά της Νέας Γης, ο πλοίαρχος Edward Smith συνεχίζοντας την πορεία του χωρίς να μειώσει ταχύτητα, έστειλε τον «Τιτανικό» στην αιωνιότητα και 1503 από τους 2223 συνολικά επιβάτες στον θάνατο. Ήταν 23:40 όταν έγινε η μοιραία σύγκρουση και το σκοτάδι μαζί με την έλλειψη ικανού αριθμού από σωστικές λέμβους, αύξησε κατακόρυφα τον πανικό και μετέτρεψε το τεράστιο και υπερπολυτελές δημιούργημα σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυάγια της ναυτικής ιστορίας. Χρειάστηκαν λιγότερες από δυόμιση ώρες για να βυθιστεί το καμάρι της «White Star Line», που όταν ναυπηγήθηκε, έσπασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ μεγέθους και πολυτέλειας.

Το πιο όμορφο υπερωκεάνιο από όσα έπλευσαν στη γραμμή του Βόρειου Ατλαντικού και σίγουρα το πιο κομψό από όσα είχαν 4 φουγάρα ήταν το Aquitania. Η σιλουέτα του ήταν η πιο δημοφιλής στα χρόνια πριν τον 1ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι γραμμές του, η καταπληκτική του κατασκευή και τα κεκλιμένα φουγάρα του είχαν τις τέλειες αναλογίες παρουσιάζοντας ένα μοναδικό θέαμα στα λιμάνια της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Χρησιμοποιήθηκε στη διάρκεια των δυο Παγκοσμίων Πολέμων για τη μεταφορά

στρατευμάτων. Κατά καιρούς έκανε και κρουαζιέρες στη Μεσόγειο Θάλασσα. Το 1950, λόγω του ότι δεν ανανεώθηκε το πιστοποιητικό λειτουργίας του, πουλήθηκε για παλιοσίδερα, βάζοντας έτσι τέλος σε μια ολόκληρη εποχή υπερατλαντικών πλοίων.

Το «Britannic» (Εικόνα 3) ήταν το τρίτο και μεγαλύτερο από τα υπερωκεάνια της White Star Line (τα άλλα δύο ήταν το «Olympic» και το «Titanic»), όμως ήταν το μοναδικό από αυτά που δεν έκανε ποτέ του υπερατλαντικό ταξίδι. Καθελκύστηκε μόλις ξεκίνησε ο 1ος Παγκόσμιος Πόλεμος και αμέσως μετατράπηκε σε πλωτό νοσοκομείο μετά από διαταγή του βρετανικού Ναυαρχείου. Ξεκίνησε την αποστολή του το 1915 στη Μεσόγειο Θάλασσα. Στις 21 Νοεμβρίου 1916 – και αφού είχε ήδη ολοκληρώσει 5 επιτυχημένα ταξίδια μεταφέροντας 15.000 τραυματίες Βρετανούς στρατιώτες από την Ανατολική Μεσόγειο στη Βρετανία – χτύπησε σε νάρκη ανοιχτά της Κέας στο Αιγαίο Πέλαγος και μέσα σε μια ώρα βυθίστηκε, χάνοντας 21 μέλη του πληρώματος. Το «Britannic» ήταν η βελτιωμένη έκδοση του «Τιτανικού» και ένα από τα δυο υπερωκεάνια της White Star Line που χάθηκαν στη διάρκεια του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου.

Η «Normandie» υπήρξε το μεγαλύτερο από τα υπερωκεάνια της δεύτερης γενιάς και παράλληλα το πιο ισχυρό και γρήγορο. Κατασκευάστηκε στη Γαλλία και έμεινε για πολλά χρόνια ακινητοποιημένο στη Νέα Υόρκη μέχρι την πώλησή του για παλιοσίδερα αντί μόλις 160.000 δολαρίων.

Το «France» υπήρξε το μεγαλύτερο σε μήκος υπερωκεάνιο μέχρι τότε φτάνοντας τα 315 μέτρα! Επίσης ήταν το τελευταίο πραγματικό γρήγορο υπερωκεάνιο, αφού το «Queen Elisabeth II» που κατασκευάστηκε λίγο αργότερα, ξεκίνησε την εποχή των κρουαζιερόπλοιων (παρόλο που και το «France» χρησιμοποιήθηκε μετά για κρουαζιέρες). Το 1972 πραγματοποίησε τον πρώτο του γύρο της Γης περιπλέοντας το Ακρωτήριο Horn στο νότιο άκρο της Αργεντινής, επειδή ήταν λίγο πλατύτερο από τα όρια της Διώρυγας του Παναμά. Το 1974 η Γαλλική κυβέρνηση σταμάτησε τη χρηματοδότηση της συντήρησής του, όμως το 1979 αγοράστηκε από την νορβηγική Caribbean Line, η οποία το μετέτρεψε σε κρουαζιερόπλοιο και το μετονόμασε σε «Norway». Η όλη επιχείρηση κόστισε 80 εκατομμύρια δολάρια.

Το «Queen Elisabeth II» (ή QE II όπως έγινε πλατύτερα γνωστό) υπήρξε το τελευταίο επιβατικό υπερωκεάνιο που ναυπηγήθηκε για την Cunard Line και θεωρήθηκε αναχρονιστικό πριν καν πραγματοποιήσει το παρθενικό του ταξίδι, αφού το 1967 η αεροπορία είχε πλέον επικρατήσει στα υπερατλαντικά ταξίδια. Το «QE II» χαρακτηρίστηκε από τα πολλά προβλήματα που παρουσίασε στη διάρκεια των ταξιδιών του. Το 1974 εξόκειλε στα νερά της Βερμούδας λόγω βλάβης στη μηχανή, το 1975 έπεσε πάνω σε έναν κοραλλιογενή ύφαλο στις Μπαχάμες και το 1976 σχεδόν αχρηστεύτηκε μετά από μεγάλη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο. Το 1982 χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά στρατευμάτων στον πόλεμο των Φόκλαντ και από τα μέσα της δεκαετίας του '80 έκανε τακτικές κρουαζιέρες από το Σαουθάμπτον στη Νέα Υόρκη.

Το πιο σύγχρονο υπερωκεάνιο είναι το «Queen Mary II» (Εικόνα 4). Όταν ολοκληρώθηκε η κατασκευή του το 2003, ήταν το πιο μεγάλο, πιο μακρύ, πιο πλατύ και πιο ψηλό επιβατικό πλοίο στη ναυτική ιστορία. Μέχρι σήμερα έχει χάσει αυτά τα ρεκόρ πρώτα από το «Freedom of the Seas» το 2006 και στη συνέχεια από το «Oasis of the Seas» το 2009. Παρόλα αυτά, το «Queen Mary II» παραμένει το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο (τα άλλα δυο θεωρούνται κρουαζιερόπλοια) αν και συχνά χρησιμοποιείται και αυτό για κρουαζιέρες. Πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι τον Ιανουάριο του 2004 και διαθέτει 17 καταστρώματα, 13 από τα οποία προορίζονται για τους επιβάτες. Μέσα σε αυτό το μοναδικό υπερωκεάνιο τρίτης γενιάς μπορείτε να βρείτε 15 εστιατόρια και μπαρ, 5 πισίνες, καζίνο, αίθουσα χορού, θέατρο και το πρώτο πλωτό πλανητάριο.

3. Η περιγραφή και η λειτουργία του.

Κοινό στοιχείο όλων οι εντυπωσιακές διαστάσεις, τα μεγάλα φουγάρα και οι μηχανές τεράστιας ισχύος που όργωσαν τον Ατλαντικό ωκεανό επιζητώντας την ταχύτητα, την πολυτέλεια και την μαζική μεταφορά των επιβατών Από το «Great Britain» μέχρι και το «Queen Mary II» της νέας χιλιετίας, τα υπερωκεάνια πρωταγωνίστησαν στη θάλασσα, ενώνοντας Ευρώπη και Αμερική. Ξεκίνησαν να κινούνται με τον ατμό όπως το «Great Britain», στη συνέχεια μετατράπηκαν σε ιστιοφόρα και τέλος σε πετρελαιοκίνητα όπως όλα τα σύγχρονα πλοία, φέροντας από ένα έως και τέσσερα φουγάρα στη διάρκεια των χρόνων. Χαρακτηριστικό τους γνώρισμα όπως αναφέρθηκε διεξοδικά στην περιγραφή των επιμέρους υπερωκεανίων ήταν η μεγάλη χωρητικότητα και οι πολλοί όροφοι για την στέγαση χιλιάδων επιβατών που πολλές φορές έφταναν τον πληθυσμό μιας ολόκληρης μικρής πόλης. Στη διάρκεια της ιστορίας τους χρησιμοποιήθηκαν τόσο για πολεμικούς σκοπούς και κυρίως για μεταφορά στρατιωτών ή ακόμη και για πλωτά Νοσοκομεία όπως το υπερωκεάνιο «Britannica».

4. Πώς θα είναι στο μέλλον.

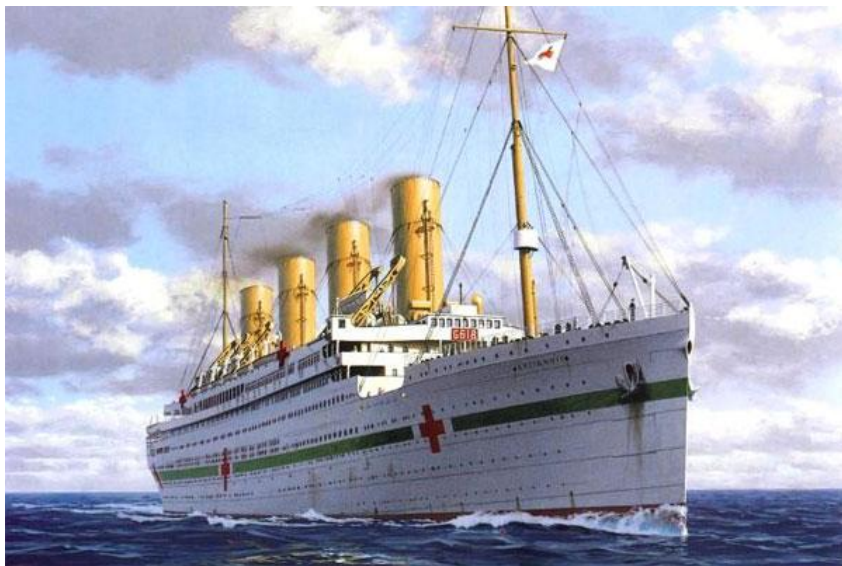
Η εμφάνιση της αεροπλοΐας έθεσε τα υπερωκεάνια στο περιθώριο, αναγκάζοντάς τα σε απόσυρση ή στην μετατροπή τους σε κρουαζιερόπλοια. Δεν υπάρχει πια λόγος να χρησιμοποιηθούν για τους σκοπούς της μεταφοράς των ανθρώπων αφού το σκοπό αυτό εξυπηρετούν τα αεροπλάνα. Ο μόνος λόγος χρήση τους είναι η αναψυχή και όλοι ελπίζουμε να μην είναι ποτέ στο μέλλον πολεμικοί λόγοι!



Εικόνα 1. Το πρώτο υπερωκεάνιο «Great Britain»



Εικόνα 2. Το θρυλικό υπερωκεάνιο «Τιτανικός».



Εικόνα 3. Υπερωκεάνιο πλωτό Νοσοκομείο.



Εικόνα 4. Το πιο σύγχρονο υπερωκεάνιο.

Βιβλιογραφία

1. www.perierga.gr
2. en.wikipedia.org/wiki/Ocean_liner
3. www.e-nautilia.gr/2013/11/21-britannic.html