

Szedov - A viláig második legnagyobb vitorlášhajása

Contributed by lakosm

2004. October 18. Monday 20:15

Last Updated 2007. August 30. Thursday 09:13

There are no translations available
A brómai F. A. Vinnen házása;si vállalat rászóre 1921. február 14-én Kielben, a Krug házagyáiban (Germania-Werft) új nagyárbocok barkot bocsátottak vőre. A házás a Magdalene Vinnen nevet kapta. Vitorlázata alapján a vitorlás kereskedelmi házása;si akkori egyik legnagyobb házát-pusába, a barkok kőzött tartozott (barknak neveznek minden olyan három-, nagy- és ártárbocok nagyvitorlást, amelynek leghátsz árbocán hosszvitorlázat, a tőbbi árboccon keresztvitorlázat van).

A házás a társaság legnagyobb vitorlása a házaszásokban sok sikeres kereskedelmi utat járt meg, chilei salótromm vagy ausztráliai bázával a raktaiban. Őzemeltetésében azonban egyre rőfizetésesebb lett a gazdasági világválságban a tőbbi nagyvitorlášhoz hasonlón a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a gázházk konkurenciájával, és a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosító társaság áillalag támogatott házása;si vállalatának amely a házának új nevet adott: Kommodore Johnsen. A házás továbbra is kereskedelmi járműként kőzlekedett, de jelentős áttalálással alkalmassá tették arra is, hogy ártjaira 40-90 tisztjelöltet is magával vihessen, akik ezen az áton szereztek meg a kőpesztés ákhöz szakszágos házása;si gyakorlatot (persze, szőpen fizettek is érte a vállalat világháború alatt a házát segédszóllátra osztották be, vontatott uszályként időnként hadianyagot szállított vagy kikötőkben álldogált).

A háború utáni a győztes hatalmak - a potsdami konferencia határozatainak értelmében - a háborúban elpusztult házák helyett megkapták a vesztes námetorszag flottájának náhány házát: az Egyesült Államok a Horst Wessel (most Eagle) és az Albert Leo Schlageter (jelenleg a portugál Sagres II) barkokat, az angolok a Grillt, a Szovjetunió a Kommodore Johnsen, a Padua és a Gorch Fock nevű házát. A Padua új neve Kruzenstern lett, a Gorch Fock a Továris, a Kommodore Johnsen pedig Georgij Jakovlevics Szedov. A neves orosz sarkkutató házát nevezték el. A Kruzenstern és a Szedov áttadások a házát kő-sőrá és az áttadás námet tengerészti gőnyosan jegyezte meg: ezek a házák maguknak, ágysem tudnak velük mit kezdeni...Nos, a háború utáni helyzet a Balti-tengeren valákban előggő megnehezette a siralmas állapotban áttett vitorlások manáverezését. A Szedov segédgőpe nem másk másik kőtt házának nem is volt), és az aknákkal teleszrt, csak keskeny sávokban aknamentes-tett vőzterlet nem tette lehetővé a nagy helyet igénylő vitorlášmanávereket. Am a házát áttvevő csoport nekiesett azok javátlásának akkori gazdasági helyzetben, a házák máreteit is figyelembe vőve nem volt egyszerő dolog), és az áttvenes ávek elejőre, mire a Balti-tenger ágy-ahogy megtisztult az aknáktól, a házák is vitorlázhaták állapotha kerőlték.

A Szedov a haditengerészeti iskolaházáként 1952-ben futott ki háború utáni első próbát. Náhány kisebb utat kővetően - kiegészítéssel felszerelésekkel ellátva - 1957-ben P. Sz. Mitrofanov parancsnoksága alatt oceánográfiai kutatóházként vett részt a harmadik nemzetközi geofizikai áv keretében szervezett tengerkutató expedícióban, V. Sulejkin akadémikus és M. M. Kazanszkij neves oceánográfus kőzremészkővel. A vitorláš - csendes járás az akusztikai vizsgálatokra kőlőn megfelelt nek bizonyult. A tengerkutató utak 1958 vőgőál máőg három áv folytatódak I. G. Schneider parancsnoksága alatt, aki azután a Kruzenstern kapitányi tisztöt foglalta el.

A Szedov - a haditengerészeti kőtelőben tőtt sikeres ávek utáni - 1966-ban a Halászati Minisztérium kezelő kerőlt iskolaházáként. Pőnz azonban nem volt ázemeltetésőre, ágy a házra sőtöt ávek kővetkeztek. Jám 1966 és 1972 kőzött, amikor a Leningrádi Házáp-tá Egyetemen házámőrnők-hallgató voltam, gyakran jártam ki Vaszilij-szigetre, a náva-torkolathoz, a Schmidt hadnagy hádja alatti rakpartra, ahol a vitorláš iskolaházák álltak. Amőg a kőtt kisebb főp-tás barkentin, a Szőriusz és a Kropotkin a tengerészeti főiskolák állandó használatában megbecsölve és karbantartva, folyamatosan sőrgőtt-forgott a nyári házása;si szezonban, a Szedov csak állt a rakpart mellett mindenkitől elhagyatva, lepusztultan, rozsdásan és komoran. A látvány nyeltette nyomasztó árzőst má csak fokozták hihetetlen máretei. Am egyszer minden rossznak vőge szakad: a házát sikerőlt náhány szent ártne ártási erősző-tősek ártán megmentenie a pusztulástól. A csoportot a házát kőrtő kapitányai, P. Sz. Mitrofanov és T. Rojev szervezték és vezették. Olyan emberek csatlakoztak hozzájuk, mint V. A. Cvirkunov, aki a házátőp-tá egyete és a mávőszeti főiskolát is elvőgezte, mártőkkőnt és mávőszőszőnt sem restelt alapvető fontosságú rudazat, kőttőzet, bész berendezés, felszerelés munkájában, egyidejőleg szervezve is a tennivalókat. A csoport a kronstadti házagyáiban 1975-ben kezdte a felőrt-tást, melynek eredményekőnt a házát harmadszor is valőszőggel ártőszőletett. A lepusztult bész rősz teljes áttalálásra kerőlt, tantermeiket rendeztek be, új parancsnoki gyakorlášhidat és kormányállást látes-tettek, kőnyvtárt és mozitermet alakítottak ki, továbbá a házát felszereltő legjobb iskolaházának szintőtt kőpviselő navigációs, rődiástechnikai és elektronikai berendezésekkel. 160 tisztjelölt szőmára látes-tettek az iskolaházákra vonatkozó előrt-rásoknak megfelelő szőnvonaló hártőkájőttőket. A házát valamennyi rudazatát, kőttőzetőtt és vitorlázatát felőrt-tották, a mentőfelszerelőst korszerőst-tették. A munkáj

befejezőse utájn, 1981-ben a hajóra szinte ráj sem lehetett ismerni. Az őjjá;őpá-tás vezetá'je, V. T. Rojev Á-gy ká'jszÁ meg az Ájtáopá-tásben rácszt vevá'k munkájjájt: A Szedov Á'nnÁ'knek ká'jszÁ'nheti Á'jjÁ;szÁ'letÁ'sÁ'ot, hiszen, s ezt n elÁ'ogszer ismÁ'telni, Á'nnÁ'k szinte Á'jbÁ' megÁ'opá-tettÁ'ok a hajó't!

Az Ájtáopá-tás utájn, má'og 1981-ben a hajó' első' Á'ója - má'jr A. B. Perevozcsikov parancsnokÁ'iga alatt - Dá'jniÁ'ba veze Vitus Jonassen Bering neves dá'jn tengerÁ'sz szÁ'letÁ'sÁ'nek 300. Á'vfordulÁ'jÁjt megÁ'nnepelÁ' vitorlÁ;stalÁ;lkozÁ'ra. E egy sor Á'ordekes vitorlÁ;szÁ'ot ká'vetkezett: 1984-ben pÁ'ldÁ;ul a hajó' SkandinÁ'via megkerÁ'Á'Á'sÁ'vel Arhangelszke vitorlÁ;jzott a vÁ;ros 400 Á'ves fennÁ;llÁ;szÁ;nak Á'nnepÁ're. EttÁ'l kezdve a Szedov rendszeresen rácszt vett az International Sail Training Association nemzetkÁ'zi vitorlÁ;stalÁ;lkozÁ'in: leghosszabb Á'ójÁjt 1992-ben, a Kolumbusz-emplÁ'okversenyen teljesÁ'tette.

Sajnos azonban a csÁ'ocot mindig lejtÁ' ká'veti: 1993-ban a HalÁ;szati MinisztÁ'orium olyan rossz anyagi helyzetbe kerÁ'lt, hogy a hajó' leÁ;llÁ-tÁ;szÁ;it fontolgatta, pedig akkor má'jr a nyugati Á'ordeklÁ'dÁ'knek is lehetÁ'sÁ'ogÁ'k volt - fizetÁ' utaskÁ'onn venniÁ'k a hajó' Á'ójain. Mindehhez 1994-ben má'og esedÁ'kessÁ' vÁ;lt a soron ká'vetkező' regiszteri szemle Á's az azt megelÁ'zÁ' karbantartÁ' nagyjavÁ-tÁ;js. Erre NÁ'ometorszá;gban kerÁ'lt sor, a hajó' Á'zemeltetÁ'sÁ'ben rácszes partnervÁ; jelentÁ's segÁ-tsÁ'ogÁ'vel. A javÁ-tÁ;st vÁ'ogzÁ' hajó'gyÁ;ir is kitett magÁ;Á'ort, pÁ'ldÁ;ul dá-jmentesen - szakmai kÁ-vÁ;ncsi felmÁ'ortÁ'ok a kÁ'lhÁ'j lemezvastagsÁ;gÁ;it (1500 ponton!) Á's megÁ;llapÁ-tottÁ;ik, hogy az 1921-ben Á'opá-tett acÁ' hajó' legjobban igÁ'nybe vett zÁ'nÁ;iban, a vÁ-zvonal ká'rnÁ'okÁ'on sem vesztett tÁ-z szÁ;jzalÁ'knÁ;il tÁ'bbet vastagsÁ;gÁ;ibÁ' a Á'opá-tás se Á'ta eltelt 73 Á'v alatt! KruppÁ'ok annak idejÁ'on megadtÁ;ik a má'djÁ;tÁ' llyen já's minÁ'sÁ'gu anyagbÁ' manapság nemigen Á'opá-tenek kereskedelmi hajó't. De szÁ'ksÁ'og is van a szilÁ;rdÁ;gra: a hajó' rá'gi anyakikÁ'tÁ'je, Riga ma Lettorszá;g fovÁ;rosa, az Á'j kikÁ'tÁ', Murmanszk pedig nem Á'ppen kÁ-mÁ'letes Á'ghajlatÁ;irÁ' hÁ-res.

Á'm a hajó' Á's a legÁ'nyisÁ'ge bÁ-rja a viszontagsÁ;gokat. 1995-96-ban pÁ'ldÁ;ul olyan Á'tra kerÁ'lt sor, amelynek hossza csak a 1992-es Kolumbusz-emplÁ'okverseny haladta meg. A hajó' MurmanszkbÁ' elindulva Á'rintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikÁ'tÁ'jÁ'ot, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelÁ' benÁ'zet Cherboung, Emden, Bergen, Stavanger, KoppenhÁ;ga, Karlskrona, WarnemÁ'nde, Wismar kikÁ'tÁ'jÁ'obe, majd Kielbe, a hajó' szÁ'Á'vÁ;rosÁ;ba, ahol megÁ'nnepeltÁ'ok fennÁ;llÁ;szÁ;nak 75. Á'vfordulÁ'jÁ;it. Há;romnapos kieli tartÁ'zkodÁ;js utá;rn Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Petyerburgba vitorlÁ;jzott, ott fejezve be 9850 má'rfÁ'ldes (18 240 km-es) Á'ójÁ;it. Ennek mindjÁ;rt a lelegejÁ'on, a Nordkapp-fok (EurÁ'pa Á'szaki csÁ'ocsa) ká'zelÁ'ben a hajó' olyan viharba kerÁ'lt, hogy a legfeljebb 45 má'ter/mÁ;jsodperc (162 km/Á'ra) szÁ'lsebessÁ'og má'rá'sÁ're alkalmas anemomÁ'terek felÁ'í' â'zkiakadt má-nusz 8 Á'°C hÁ'mÁ'rsÁ'kletnÁ'ol). Alig csitult el az idÁ', egy má;jsodik, ugyanilyen erejÁ'± orkÁ;jn csapott le a hajó'ra. A má' Á;rboc Á's a tatÁ;rboc felsÁ' tarcsvitorlÁ;ji (az Á;rbocok ká'zÁ'tt felhÁ'ozott há;romszÁ'gletÁ'± vitorlÁ;ik) elszÁ;lltak, az orrvitorlakÁ'telek jobb oldali oznijeit (vezetÁ'gyÁ'±rÁ'±it) tartÁ' bak kiszakadt, má;js baj viszont nem tÁ'rtÁ'ont, ezeket peig a vihar elmÁ'ltÁ;val meg tudtÁ;ik javÁ-tani, illetve a vitorlÁ;kat a tartalÁ'kokra ki lehetett cserÁ'lni. A hajó' bÁ'cmanjai (fedÁ'zetmesterei) ká'zÁ'tt vitorlavarrÁ', Á;cs- Á's hajó'lakatos mester is volt, Á-gy Á'nerÁ'bÁ'l sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajó'nak 1996 utá;jn nyomÁ;it vesztettem, legalÁ;bbis Á-rÁ;jsos formÁ;iban. AzÁ'ta csak itt-ott lÁ;tom felvillanni a nagyvitorlÁ;jsok talÁ;lkozÁ'it megÁ'tÁ'kÁ-tÁ' tÁ'vÁ'omÁ'±sorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlÁ;smagazinjaiban talÁ;lkoztam vele egyszer-kÁ'tszer), hajó'smagazinok cÁ-mlap-illusztrÁ;ciÁ'jakÁ'ont vagy a napilapok (a mi szÁ;razfÁ'ldi orszÁ;gunkban sajnos rendkÁ-vÁ'í' ritkÁ;jn elÁ'fordulÁ') vitorlÁ;jÁ;ssal kapcsolatos hÁ-reiben.

A Szedov má'±szaki adatai a mi hajó'mÁ'reteinkhez szokott ember szÁ;imÁ;ira megrÁ;jzÁ'ak. Az Ájtáopá-tás utá;jn a hajó' a alÁ;bbi fÁ' má'retekkel rendelkezik: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszá;imÁ-tva 117,50 má'ter, vÁ-zvonalhossza 97,90 má'ter, szÁ'lessÁ'ge a fÁ'bordÁ;jn 14,66 má'ter, oldalmagassÁ;ga 8,75 má'ter, legnagyobb megengedett merÁ'í'Á' mÁ'ter. A hajó' teljes vÁ-zkiszorÁ-tÁ;sa 7320 tonna, az Á'zemi fÁ'gÁ'pteljesÁ-tmÁ'ny 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elÁ' teljesÁ-tmÁ'ny 855 kW. A ná'ogyszÁ;rnÁ' hajó'csavar Á;jtmÁ'rá'je 2200 mm. A gÁ'pet szÁ'lcsendben, szÁ'±k vÁ-zterÁ'let bonyolult navigÁ;ciÁ's szituÁ;ciÁ'kban, csatornÁ;okban Á's szorosokban, kikÁ'tÁ'kbe valÁ'± be- Á's kihajó'zÁ;skor, folyÁ'kon, vÁ'gÁ'í' pedig elÁ're nem lÁ;thatÁ'± havariahelyzetekben hasznÁ;ljÁ;ik (ellenszÁ'olben Á's viharban nem, akkor vitorlÁ;jznak). A hajó' 14-16 mm vastagsÁ;gÁ' szegecselt acÁ'ollemez kÁ'í'hÁ'jál, harÁ;ntbordÁ;js rendszerben, kÁ'ot teljes vÁ-zmentes acÁ'ollemez fedÁ'olizettel, egy hosszÁ' felÁ'opá-tmÁ'nyfedÁ'olizettel (Quarterdeck), egy rá'vid orrfedÁ'olizettel, kovÁ;csolt acÁ' orrtÁ'kÁ'vel Á's acÁ'olÁ'ntvÁ'nybÁ'l kÁ'szÁ'í' tartÁ'kÁ'vel Á'opÁ'í'lt; az acÁ'ol hajó'gerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acÁ'ollemez keresztvÁ;laszfalal hÁ'ot vÁ-zmentes rekeszre van felosztva. A felsÁ' fedÁ'olizeten kÁ'ot fedÁ'olizeti hÁ;jz Á;ll: az orr hajó'kÁ'rhÁ;iz, a má'gÁ'í'tte lÁ'vÁ' a 12 szemÁ'lyes navigÁ;ciÁ's gyakorlÁ'shelyisÁ'og, ennek teteje a parancsnoki gyakorlÁ'shÁ' A hosszÁ' felÁ'opá-tmÁ'nyfedÁ'olizeten (tattedÁ'olizeten) megmaradt a rá'gi fedÁ'olizeti hÁ;jz, ebben van a parancsnok kajÁ'í't navigÁ;ciÁ's kabin, felette a vezÁ'nylÁ' parancsnoki hÁ-ddal. A kÁ'ot leghÁ;tsÁ' Á;rboc ká'zÁ'tt a felÁ'opá-tmÁ'nyfedÁ'olizete egy fedÁ'olizeti hÁ;jz Á'opÁ'í'lt, benne rá;diÁ'±kajÁ'í't Á's az Á'gyeletes Á'rtiszt szolgálati kajÁ'í'tje. A 160 tisztjelÁ'í't Á's utas, tovÁ;bbÁ; a 64 fÁ's szemÁ'lyzet szÁ;imÁ;ira kialakÁ-tott há;ilÁ'±helyisÁ'ogek, ká'zÁ'í'ssÁ'gi Á's szanitÁ;ris helyisÁ'ogek, hajó'± mozi, tanterem Á's irodÁ;ik a fedÁ'olizeti Á's a farfelÁ'opá-tmÁ'ny foglajÁ;ik el; a hajó'±zemet Á's a szemÁ'lyzet szÁ'± kiszolgÁ;í'± raktÁ;rak, Á'desvÁ-z-, szennyvÁ-z-, ballasztvÁ-z- Á's olajtankok, tovÁ;bbÁ; a gÁ'ptÁ'or a hajó'testben kapott szabad fedÁ'olizet- Á's felÁ'opá-tmÁ'nytetÁ'-felÁ'í'letek fenyÁ'fa burkolattal vannak ellÁ;tva. A hajó' fedÁ'olizeti csÁ'í'rlÁ'i villam kÁ'zi Á'±zemÁ'±ek; kÁ'ot darab, egyenkÁ'ont 3500 kg tÁ'í'megÁ'± AdmiralitÁ;js horgonya, egy 1250 kg-os tartalÁ'ok horgonya Á' 500 kg-os kukÁ;jzÁ'±horgonya van (ezzel lehet vÁ'ogezni sekÁ'ly vÁ-zen, szÁ'lcsendben, motor ná'olÁ'í' az Á;jtÁ;llÁ;st egyik

helyrál a májsikra). Ántétt acél horgonylíncai 57 mm-es kaliberűek (ennyi a línaszemek anyagjának átmérője), hos egyenként 250 méter. A kázi erével máskéntetett kormányberendezés 4 db 1,80 méter átmérőjű mahagnifa kormánykerékkel, vonólinákból, kátelekből és fogaskerékes kormánygömből áll; kátkerék kázzás tengelyen parancsnoki híd előtti kormányálláson, másik kátkerék (szintén kázzás tengelyen) a kormánylapít felett, a farfedő vész kormányálláson van felszerelve. A hajásn hat nagyméretű mentőcsónak található, mindegyik a maga csónakdaruin, ezenkívül rengeteg felfújható és kátk darab merev mentőutaj, továbbá mentőmellőny a teljes szemőlyzeti és utaslétszájra (plusz 25% tartalék).

A hajás nőgy árbocán 32 vitorla feszül, melyek ásszféléte a tarcsvitorlák nélküli 3900 négyzetméter, azokat is beszámítva pedig 4192 négyzetméter. A vitorlák ma már dacronból készülnek, négyzetméterenkénti tömegük átlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felélete 294 négyzetméter. A hajásgerinc felső ále feletti 62,6 méter (előárboc), 63,5 méter (kát kázzás árboc) és 54,7 méter (táárboc) magasságú acélcső árbocok átmérője 830 mm (előárboc), 750 mm (kát kázzás árboc) és 680 mm (táárboc). A vitorlarudak szintén acélcsőből vannak legvastagabb a kázzás 580 mm átmérőjű, ennek hossza 30,4 m. A rudazat ásszálya a káttólzettel együt 210 tonna. A teljes rudazat fautázzat jellegű okkarrárga festékekkel van befestve. A keresztrudak végei tradicionálisan fémcső-nél, hogy ájjel, száttben a vitorlamanáverek kázzben a rajtuk dolgozó legénység legalább kárrábelül tájkozódni tudjon, mert a fém sző-n száttben is sejthető.

Káppzelők el, amikor a tizenéves névendők tisztjelít az ásszaki-sarkkárán tál, ájjel, hával bőlletl orkánerejű a hászemeletes házznak megfelelő magasságú árbocon vagy a vőz felett jál kinyáló vitorlarudak alatt kifeszített káttólen állva, egyedül a saját tudásában, erejében és ágyességében (meg a felsőtestre kantározott, a vő kapcsolt vőgá rávvid mentőkáttóben) bázva dolgozik a jegesre fagyott (az álltalunk megszokott vitorlákknál háromszor vastagabb) nagyméretű vitorlák feltekerésén, és mindeközben jobbról balra 25 fokban dőlő ingál alatta az egő hajás! Nem vőletlenül volt a nagyvitorlások háskorára jellemző szállás: vasemberek fahajákon. Ma a haják már acélból vannak, de a rajtuk szolgáló embereknek még mindig vőgösszággal és -akarattal kell rendelkezniük, hogy megfelelően felkészülhessenek a tengerész hivatásra, az egyik legszebb, de még ma is egyik legnehezebb szakmárra.

Az eredeti cikk a: <http://www.aquamagazin.hu/cikk.php?id=180> cő-men található.