

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 brámai F. A. Vinnen házása;si vállalat rászóre 1921. február 14-án Kielben, a Krug házagyáiban (Germania-Werft) új nagyárbocos barkot bocsátottak vízre. A ház a Magdalene Vinnen nevet kapta. Vitorlázata alapján a vitorlás kereskedelmi házása;si akkori egyik legnagyobb házpuszába, a barkok kázzát tartozott (barknak neveznek minden olyan három-, nagy- és ártárbocos nagyvitorlást, amelynek leghátszá;rbocáján hosszvitorlázat, a tábbi árboccon keresztvitorlázat van).

A ház a társaság legnagyobb vitorlása a házaszásokban sok sikeres kereskedelmi utat járt meg, chilei salótromm vagy ausztráliai bázával a raktaiban. Az emeltéssel azonban egyre rászósebb lett a gazdasági világválságok idején a tábbi nagyvitorlášhoz hasonlóan a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a ház ház konkurenciájával, és a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosító társaság ájllalag tájmozgott házása;si vállalatának amely a házának új nevet adott: Kommodore Johnsen. A ház továbbra is kereskedelmi járműként kázzlekedett, de jelentős átalakítással alkalmassá tették arra is, hogy ájtáira 40-90 tisztjelöltet is magával vihessen, akik ezen az áton szereztek meg a kápesztás kázz szakszágos házása;si gyakorlatot (persze, szópen fizettek is árté a vállalat világháború alatt a ház segédszóllátra osztották be, vontatott szólykát idánként hadianyagot szállított vagy kikötőkben álldogált).

A háború utáni a gyáztés hatalmak - a potsdami konferencia határozatainak értelmében - a háborúban elpusztult ház helyett megkapták a vesztes Németország flottájának nehány házját: 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 házkat. A Padua új neve Kruzenstern lett, a Gorch Fock a Továrís, a Kommodore Johnsen pedig Georgij Jakovlevics Szedov. A neves orosz sarkkutató ház nevezték el. A Kruzenstern és a Szedov ájtadások a házkat kásórá; és ájtadás német tengerészti gányosan jegyezte meg: ezek a házok maguknak, ágysem tudnak velük mit kezdeni...Nos, a háború utáni helyzet a Balti-tengeren valákban elággó megnehezítette a siralmas ájllapotban ájtett vitorlások manáverezését. A Szedov segédgápe nem másként működött (háznak nem is volt), és az ákálkkal teleszárt, csak keskeny sávokban ákmentesített vízterület nem tette lehetővé a nagy helyet igénylő vitorlášmanávereket. Am a házkat ájtvevő csoport nekiesett azok javításáinak akkori gazdasági helyzetben, a házok máreteit is figyelembe véve nem volt egyszerű dolog), és az ájtvenes ávek elejére, mire a Balti-tenger ágy-ahogy megtisztult az ákálktól, a házok is vitorlázhaták ájllapotba kerültek.

A Szedov a haditengerészeti iskolaházjaként 1952-ben futott ki háború utáni első próbájára. Nehány kisebb utat káveten - kiegészítéssel felszerelésekkel ellátva - 1957-ben P. Sz. Mitrofanov parancsnoksága alatt oceánográfiai kutatásházként vett részt a harmadik nemzetközi geofizikai áv keretében szervezett tengerkutató expedíciókban, V. Sulejkin akadémikus és M. M. Kazanszkij neves oceánográfus kázzremekázóvel. A vitorlás - csendes járás az akusztikai vizsgálatokra kálánál sen megfelelőnek bizonyult. A tengerkutató utak 1958 végén a három áv folytatástak I. G. Schneider parancsnoksága alatt, aki azután a Kruzenstern kapitányi tisztét foglalta el.

A Szedov - a haditengerészeti káttelében tájtátt sikeres ávek utáni - 1966-ban a Hájászati Minisztérium kezelőkerült iskolaházként. Páon azonban nem volt ázemeltetésre, ágy a házra sáttát ávek kávetkeztek. Jáma 1966 és 1972 között, amikor a Leningrádi Házáp-tá Egyetemen házműrnák-hallgató voltam, gyakran jártam ki Vaszilij-szigetre, a Néva-torkolathoz, a Schmidt hadnagy hádja alatti rakpartra, ahol a vitorlás iskolaház ájlltak. Amíg a kátt kisebb faópá-tásá barkentin, a Száriusz és a Kropotkin a tengerészeti fáziskolák ájllandás használatában á megbecsülve és karbantartva, folyamatosan sárgátt-forgott a nyári házása;si szezonban, a Szedov csak ájllt a rakpart mellett mindenkiel elhagyatva, lepusztultan, rozsdásan és komoran. A látványjny keltette nyomasztás árzást má csak fokozták hihetetlen máretei. Am egyszer minden rossznak vége szakad: a ház sikerült nehány szent áráltne áriási eráfeszítések ájrájny megmentenie a pusztulástól. A csoportot a ház korábbi kapitányai, P. Sz. Mitrofanov és T. Rojev szervezték és vezették. Olyan emberek csatlakoztak hozzájuk, mint V. A. Cvirkunov, aki a házáp-tá egyete és a mávászeti fáziskolát is elvágezte, márnákát és mávászszáként sem restelt alapvető fontosságú rudazat, káttázzet, belső berendezés, felszerelés munkájiban, egyidejűleg szervezve is a tennivalókat. A csoport a kronstadti házagyáiban 1975-ben kezdte a felújítást, melynek eredményeként a ház harmadszor is valóságúgál ájászású lett. A lepusztult belső rész teljes átalakításra került, tantermeiket rendezték be, új parancsnoki gyakorlásház és kormányájjázt látesítettek, káttájt á és mozitermet alakították ki, továbbá a ház felszerelésé legjobb iskolaházának szintjét kápviseleő navigációs, rádiótechnikai és elektronikai berendezésekkel. 160 tisztjelölt szájára látesítettek az iskolaházkra vonatkozó elárásoknak megfelelő szálnvonaló hájászájáttáket. A ház valamennyi rudazatát, káttázzetét és vitorlázatát felújították, a mentőfelszerelést korszerűsítették. A munkáj

befejezése után, 1981-ben a hajára szinte ráj sem lehetett ismerni. Az újjáépítés vezetője, V. T. Rojev a gyártás megkezdésekor a hajónál a szedov szisztémát vevők munkáját: A Szedov fűzőknek a szedov horgonyhöz, hiszen, s ezt a szedov szerelvényeket, a fűzők szinte a hajónál a szedov-tartók a hajára!

Az új építés után, március 1981-ben a hajó első útja - március A. B. Perevozcsikov parancsnokja alatt - Dániába vezetett Vitus Jonassen Bering nevezte tengerész szállításának 300. átvételét a vitorlástalálkozásra. Ezen egy sor érdekes vitorlástalálkozást követett: 1984-ben például a hajó Skandinávia megkerülése Arhangelszkbe vitorlázott a vörös 400 éves finn állásának ünnepére. Ettől kezdve a Szedov rendszeresen részt vett az International Sail Training Association nemzetközi vitorlástalálkozásokban: leghosszabb útját 1992-ben, a Kolumbusz-emlékversenyen teljesítette.

Sajnos azonban a csúcspont mindig lejt a kényveti: 1993-ban a Halászi Minisztérium olyan rossz anyagi helyzetbe került, hogy a hajó leállítását fontolgatta, pedig akkor már a nyugati érdeklődőknek is lehetőségek voltak - fizetési utasítással - venni a hajó útjain. Mindehhez 1994-ben még esedékessé vált a soron következő regisztrációs az azt megelőző karbantartás nagyjavítás. Erre a metországban került sor, a hajó újjáépítésében részes partnervállalatok jelentős segítségét. A javítás után a hajó gyártás is kitett magáért, például a szakmai vállalkozások felmérték a hajó lemezvastagságát (1500 ponton!) és megállapították, hogy az 1921-ben épített acél hajó legjobban igénybe vett állapotban, a víz-vonal kénytelen sem veszített a szállításoknál többet vastagságában a hajónál. Az új építés óta eltelt 73 év alatt! Kruppa annak idején megadta a márciusi ilyen járs minőségű anyagból manapság nemigen építenek kereskedelmi hajókat. De a szállítás is van a szállításra: a hajó régi anyagokból, Riga ma Lettország fővárosa, az új kikötő, Murmanszk pedig nem éppen a hajó építésének híres.

Az új hajó az a legújabb bűvös a viszontagságokat. 1995-96-ban például olyan útra került sor, amelynek hosszát csak a 1992-es Kolumbusz-emlékverseny haladta meg. A hajó Murmanszkból elindulva érintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikötőjét, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelé benézett Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhága, Karlskrona, Warnemünde, Wismar kikötőibe, majd Kielbe, a hajó szállítására, ahol megünnepelték a finn állásának 75. átvételét. Háromnapos kieli tartózkodás után a Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Peterburgba vitorlázott, ott fejezve be 9850 mérföldes (18 240 km-es) útját. Ennek mindjárt a legelején, a Nordkapp-fok (Európa északi csúcsa) közelében a hajó olyan viharba került, hogy a legfeljebb 45 méter/másodperc (162 km/óra) szélsőséges márciusi alkalmas anemométerek felülre érzékeltek március 8 °C hőmérsékletnél). Alig csitult el az idő, egy márciusi, ugyanilyen erejű orkán csapott le a hajóra. A márciusi orkán az a tartózkodás felső tarcsavitorlái (az orkánok a víz felhőzött háromszögletű vitorlák) elszálltak, az orrvitorlák jobb oldali oznijeit (vezetőgyártásait) tartásuk kiszakadt, március baj viszont nem történt, ezeket pedig a vihar elmúltával meg tudták javítani, illetve a vitorlák tartókra ki lehetett cserélni. A hajó bűvös manjai (fedélzetmesterei) a víz felhőzött vitorlavarrás, ács- és hajókatok mester is volt, a gyártásból sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajónak 1996 után nyomát vesztettem, legalábbis a formában. Azóta csak itt-ott látom felvillanni a nagyvitorlások találkozásait a hajó kábel-tálcákban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlások magazinjaiban találkoztam vele egyszer-kétszer), hajósmagazinok címlap-illusztrációjaként vagy a napilapok (a mi szűz földi országunkban sajnos rendkívül ritkán el fordul) vitorlázással kapcsolatos híreiben.

A Szedov márciusi adatai a mi hajómarékainkhoz szokott ember számára megrázóak. Az új építés után a hajó adatai alábbiak: márciusi rendelkező: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszámítva 117,50 méter, víz-vonalhossza 97,90 méter, szélessége a főbordán 14,66 méter, oldalmagassága 8,75 méter, legnagyobb megengedett merészlépcső méter. A hajó teljes víz-kiszorítás 7320 tonna, az üzemi főgőpteljesítmény 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elágazó teljesítmény 855 kW. A nagyszériás hajócsavar átmérője 2200 mm. A gőpet szélcsendben, szélkés víz-terület bonyolult navigációs szituációkban, csatornában és szorosokban, kikötőbe való be- és kihajózás, folyáson, vízgőz pedig elre nem látható havariahelyzetekben használatos (ellenszélben és viharban nem, akkor vitorlázni). A hajó 14-16 mm vastagságú szegecselt acéllemez kábelhálójával, hárbordás rendszerben, két teljes víz-mentes acéllemez fedélzettel, egy hosszú felépítésmegoldással (Quarterdeck), egy rövid orrfedélzettel, kövcsolt acél orrtárcával és acélanténybél kábelvezetékkel (az acél hajógerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acéllemez keresztvázszállal hőt víz-mentes rekeszre van felosztva. A felső fedélzeten két fedélzeti ház áll: az orrvitorlák ház, a márciusi ház a 12 személynél navigációs gyakorlóhelyiségek, ennek teteje a parancsnoki gyakorlóhelyiségek. A hosszú felépítésmegoldáson (tárfedélzeten) megmaradt a régi fedélzeti ház, ebben van a parancsnok kajáztató navigációs kabin, felette a vezénylő parancsnoki hátdal. A két leghajósabb orkán kábelvezeték felépítésmegoldáson egy fedélzeti ház épült, benne rádióházi és az ügyletes ártiszt szolgálati kajáztató. A 160 tisztjelölt és utas, továbbá a 64 fő személyzet számára kialakított házi helyiségek, kábelvezetési és szanitációs helyiségek, hajómozsi, tanterem és irodák a fedélkabin és a farfelépítésmegoldást foglalják el; a hajó újjáépítés a személyzet számára kiszolgálási raktárak, ács- és szennyvíz-, ballasztvíz- és olajtankok, továbbá a gőptör a hajótestben kapott hely szabad fedélzet- és felépítésmegoldás-felületek fenntartása burkolattal vannak ellátva. A hajó fedélzeti csatlakozási villamok a víz-mentes; két darab, egyenként 3500 kg tömegű Admirális horgonya, egy 1250 kg-os tartók horgonya és 500 kg-os kábelhorgonya van (ezzel lehet vízvezetni sekély vízben, szélcsendben, motor nélkül az új állást egyik

helyről a májsikra). Ántétt acél horgonylíncai 57 mm-es kaliberűek (ennyi a línaszemek anyagjának átmérője), hos-
 egyenként 250 méter. A kőzi erővel máskéntetett kormányberendezés 4 db 1,80 méter átmérőjű mahagnifa
 kormánykerékkel, vonólinákból, kátelekből és fogaskerékes kormánygömből áll; kőt kerék kázzás tengely
 parancsnoki híd előtti kormányálláson, májsik kőt kerék (szintén kázzás tengelyen) a kormánylapít felett, a farfed-
 vőszkormányálláson van felszerelve. A hajás hat nagyméretű mentőcsónak található, mindegyik a maga
 csónakdaruin, ezenkívül rengeteg felfújható és kő darab merev mentőtűt, további mentőmellőny a teljes
 szemőlyzeti és utaslétszájra (plusz 25% tartalék).

A hajás nőgy árbocán 32 vitorla feszül, melyek ásszféléte a tarcsvitorlák 3900 négyzetméter, azokat is
 beszámítva pedig 4192 négyzetméter. A vitorlák ma már dacronból készülnek, négyzetméterenkénti tömeg
 átlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felélete 294 négyzetméter. A hajásgerinc felső ále feletti 62,6 méter
 (előárboc), 63,5 méter (kő kázzás árboc) és 54,7 méter (tárboc) magasságú acélcső árbocok átmérője
 830 mm (előárboc), 750 mm (kő kázzás árboc) és 680 mm (tárboc). A vitorlarudak szintén acélcsőből vannak
 legvastagabb a kázzás 580 mm átmérőjű, ennek hossza 30,4 m. A rudazat ásszálya a kázzással együtt 210
 tonna. A teljes rudazat faanyagból jelleget okkerekkel van befestve. A keresztrudak végei tradicionálisan fém-
 sző-nak, hogy ájjel, sőtáttben a vitorlamanőverek kázzásban a rajtuk dolgozó legénység legalább kázzás
 tájjéközdni tudjon, mert a fém sző-n sőtáttben is sejthető.

Kázzás el, amikor a tizenéves névendék tisztjelét az ásszaki-sarkkárán táll, ájjel, hával bőlletl orkánerejű
 a hászemeletes háznak megfelelő magasságú árbocra vagy a véz feletti jáll kinyóllá vitorlarudak alatt kifeszített
 kázzáslen állva, egyedül a saját tudásában, erejében és ágyesságában (meg a felsőtestre kázzásrozott, a vi-
 kapcsolt vőgázzás rővid mentőkázzásben) bázva dolgozik a jegesre fagyott (az álltalunk megszokott vitorlákhoz
 vastagabb) nagyméretű vitorlák feltekerésén, és mindeközben jobbra balra 25 fokba dőlléngő alatta az egő
 hajás! Nem bőlletlenül volt a nagyvitorlások háskorára jellemző szőllás: vasemberek fahajákon. Ma a hajás mő
 acélból vannak, de a rajtuk szolgáló embereknek még mindig vőgázzászággal és -akarattal kell rendelkezniük, ho-
 megfelelően felkőszállhessenek a tengerész hivatásra, az egyik legszebb, de még ma is egyik legnehezebb szakmára

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