Szedov - A vilÃ¡g mÃ¡sodik legnagyobb vitorlÃ¡shajÃ³ja

HozzÃ¡adta: lakosm
2004. oktÃ³ber 18. HÃ©tfÅ‘ 20:15
UtolsÃ³ frissitÃ©s 2007. augusztus 30. CsÃ¼tÃ¶rtÃ¶k 09:13

A brÃ©mai F. A. Vinnen hajÃ³zÃ¡si vÃ¡llalat rÃ©szÃ©re 1921. februÃ¡r 14-Ã©n Kielben, a Krupp hajÃ³gyÃ¡rban (Germania-Werf
nÃ©gyÃ¡rbocos barkot bocsÃ¡tottak vÃ-zre. A hajÃ³ a Magdalene Vinnen nevet kapta. VitorlÃ¡zata alapjÃ¡n a vitorlÃ¡s
kereskedelmi hajÃ³zÃ¡s akkori egyik legnÃ©pszerÅ±bb hajÃ³tÃ-pusÃ¡ba, a barkok kÃ¶zÃ© tartozott (barknak neveznek minden
olyan hÃ¡rom-, nÃ©gy- Ã©s Ã¶tÃ¡rbocos nagyvitorlÃ¡st, amelynek leghÃ¡tsÃ³ Ã¡rbocÃ¡n hosszvitorlÃ¡zat, a tÃ¶bbi Ã¡rbocon
keresztvitorlÃ¡zat van).

A hajÃ³Â a tÃ¡rsasÃ¡g legnagyobb vitorlÃ¡saÂ a hÃºszas Ã©vekben sok sikeres kereskedelmi utat jÃ¡rt meg, chilei salÃ©tromm
vagy ausztrÃ¡liai bÃºzÃ¡val a raktÃ¡raiban. Ãœzemeltetõse azonban egyre rÃ¡fizetÃ©sesebb lett â€“ a gazdasÃ¡gi vilÃ¡gvÃ¡lsÃ
Ã©veiben a tÃ¶bbi nagyvitorlÃ¡shoz hasonlÃ³an a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a gÅ‘zhajÃ³k konkurenciÃ¡jÃ¡val ,
Ã©s a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosÃ-tÃ³tÃ¡rsasÃ¡g Ã¡llamilag tÃ¡mogatott hajÃ³zÃ¡si vÃ¡llalatÃ¡nak
amely a hajÃ³nak Ãºj nevet adott: Kommodore Johnsen. A hajÃ³ tovÃ¡bbra is kereskedelmi jÃ¡rmÅ±kÃ©nt kÃ¶zlekedett, de
jelentÅ‘s Ã¡talakÃ-tÃ¡ssal alkalmassÃ¡ tettÃ©k arra is, hogy Ãºtjaira 40-90 tisztjelÃ¶ltet is magÃ¡val vihessen, akik ezen az Ãºton
szereztÃ©k meg a kÃ©pesÃ-tÃ©sÃ¼khÃ¶z szÃ¼ksÃ©ges hajÃ³zÃ¡si gyakorlatot (persze, szÃ©pen fizettek is Ã©rte a vÃ¡llalatn
vilÃ¡ghÃ¡borÃº alatt a hajÃ³t segÃ©dszolgÃ¡latra osztottÃ¡k be, vontatott uszÃ¡lykÃ©nt idÅ‘nkÃ©nt hadianyagot szÃ¡llÃ-tott vagy
kikÃ¶tÅ‘ben Ã¡lldogÃ¡lt.

A hÃ¡borÃº utÃ¡n a gyÅ‘ztes hatalmak - a potsdami konferencia hatÃ¡rozatainak Ã©rtelmÃ©ben - a hÃ¡borÃºban elpusztult hajÃ³
helyett megkaptÃ¡k a vesztes NÃ©metorszÃ¡g flottÃ¡jÃ¡nak nÃ©hÃ¡ny hajÃ³jÃ¡t: az EgyesÃ¼lt Ã•llamok a Horst Wessel (most
Eagle) Ã©s az Albert Leo Schlageter (jelenleg a portugÃ¡l Sagres II) barkokat, az angolok a Grillt, a SzovjetuniÃ³ a
Kommodore Johnsen, a Padua Ã©s a Gorch Fock nevÅ± hajÃ³kat. A Padua Ãºj neve Kruzenstern lett, a Gorch FockÃ©
TovÃ¡ris, a Kommodore Johnsent pedig Georgij Jakovlevics SzedovrÃ³l, a neves orosz sarkkutatÃ³rÃ³l neveztÃ©k el. A
Kruzenstern Ã©s a Szedov Ã¡tadÃ¡sakor a hajÃ³kat kÃ-sÃ©rÅ‘ Ã©s Ã¡tadÃ³ nÃ©met tengerÃ©sztiszt gÃºnyosan jegyezte meg:
ezek a hajÃ³k maguknak, Ãºgysem tudnak velÃ¼k mit kezdeni...Nos, a hÃ¡borÃº utÃ¡ni helyzet a Balti-tengeren valÃ³ban
elÃ©ggÃ© megnehezÃ-tette a siralmas Ã¡llapotban Ã¡tvett vitorlÃ¡sok manÅ‘verezÃ©sÃ©t. A Szedov segÃ©dgÃ©pe nem mÅ±k
mÃ¡sik kÃ©t hajÃ³nak nem is volt), Ã©s az aknÃ¡kkal teleszÃ³rt, csak keskeny sÃ¡vokban aknamentesÃ-tett vÃ-zterÃ¼let nem
tette lehetÅ‘vÃ© a nagy helyet igÃ©nylÅ‘ vitorlÃ¡smanÅ‘vereket. Ã•m a hajÃ³kat Ã¡tvevÅ‘ csoport nekiesett azok javÃ-tÃ¡sÃ¡nak
akkori gazdasÃ¡gi helyzetben, a hajÃ³k mÃ©reteit is figyelembe vÃ©ve nem volt egyszerÅ± dolog), Ã©s az Ã¶tvenes Ã©vek
elejÃ©re, mire a Balti-tenger Ãºgy-ahogy megtisztult az aknÃ¡ktÃ³l, a hajÃ³k is vitorlÃ¡zhatÃ³ Ã¡llapotba kerÃ¼ltek.

A Szedov a haditengerÃ©szet iskolahajÃ³jakÃ©nt 1952-ben futott ki hÃ¡borÃº utÃ¡ni elsÅ‘ prÃ³baÃºtjÃ¡ra. NÃ©hÃ¡ny kisebb utat
kÃ¶vetÅ‘en - kiegÃ©szÃ-tÅ‘ felszerelÃ©sekkel ellÃ¡tva - 1957-ben P. Sz. MitrofÃ¡nov parancsnoksÃ¡ga alatt oceÃ¡nogrÃ¡fiai
kutatÃ³hajÃ³kÃ©nt vett rÃ©szt a harmadik nemzetkÃ¶zi geofizikai Ã©v keretÃ©ben szervezett tengerkutatÃ³ expedÃ-ciÃ³kban, V
V. Sulejkin akadÃ©mikus Ã©s M. M. Kazanszkij neves oceÃ¡nogrÃ¡fus kÃ¶zremÅ±kÃ¶dÃ©sÃ©vel. A vitorlÃ¡s - csendes jÃ¡rÃ¡s
az akusztikai vizsgÃ¡latokra kÃ¼lÃ¶nÃ¶sen megfelelÅ‘nek bizonyult. A tengerkutatÃ³ utak 1958 vÃ©gÃ©tÅ‘l mÃ©g hÃ¡rom Ã©v
folytatÃ³dtak I. G. Schneider parancsnoksÃ¡ga alatt, aki azutÃ¡n a Kruzenstern kapitÃ¡nyi tisztÃ©t foglalta el.

A Szedov - a haditengerÃ©szet kÃ¶telÃ©kÃ©ben tÃ¶ltÃ¶tt sikeres Ã©vek utÃ¡n - 1966-ban a HalÃ¡szati MinisztÃ©rium kezelÃ©
kerÃ¼lt iskolahajÃ³kÃ©nt. PÃ©nz azonban nem volt Ã¼zemeltetÃ©sÃ©re, Ã-gy a hajÃ³ra sÃ¶tÃ©t Ã©vek kÃ¶vetkeztek. JÃ³ma
1966 Ã©s 1972 kÃ¶zÃ¶tt, amikor a LeningrÃ¡di HajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ Egyetemen hajÃ³mÃ©rnÃ¶k-hallgatÃ³ voltam, gyakran jÃ¡rtam ki
Vaszilij-szigetre, a NÃ©va-torkolathoz, a Schmidt hadnagy hÃ-dja alatti rakpartra, ahol a vitorlÃ¡s iskolahajÃ³k Ã¡lltak. AmÃ-g
a kÃ©t kisebb faÃ©pÃ-tÃ©sÅ± barkentin, a SzÃ-riusz Ã©s a Kropotkin a tengerÃ©szeti fÅ‘iskolÃ¡k Ã¡llandÃ³ hasznÃ¡latÃ¡ban Ã©
megbecsÃ¼lve Ã©s karbantartva, folyamatosan sÃ¼rgÃ¶tt-forgott a nyÃ¡ri hajÃ³zÃ¡si szezonban, a Szedov csak Ã¡llt a
rakpart mellett mindenkitÅ‘l elhagyatva, lepusztultan, rozsdÃ¡san Ã©s komoran. A lÃ¡tvÃ¡ny keltette nyomasztÃ³ Ã©rzÃ©st mÃ©
csak fokoztÃ¡k hihetetlen mÃ©retei. Ã•m egyszer minden rossznak vÃ©ge szakad: a hajÃ³t sikerÃ¼lt nÃ©hÃ¡ny szent Å‘rÃ¼ltne
Ã³riÃ¡si erÅ‘feszÃ-tÃ©sek Ã¡rÃ¡n megmentenie a pusztulÃ¡stÃ³l. A csoportot a hajÃ³ korÃ¡bbi kapitÃ¡nyai, P. Sz. MitrofÃ¡nov Ã©
T. Rojev szerveztÃ©k Ã©s vezettÃ©k. Olyan emberek csatlakoztak hozzÃ¡juk, mint V. A. Cvirkunov, aki a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ egyete
Ã©s a mÅ±vÃ©szeti fÅ‘iskolÃ¡t is elvÃ©gezve, mÃ©rnÃ¶kkÃ©nt Ã©s mÅ±vÃ©szkÃ©nt sem restellt alapvetÅ‘ fontossÃ¡gÃº rÃ©s
rudazat, kÃ¶tÃ©lzet, belsÅ‘ berendezÃ©s, felszerelÃ©s munkÃ¡iban, egyidejÅ±leg szervezve is a tennivalÃ³kat. A csoport a
kronstadti hajÃ³gyÃ¡rban 1975-ben kezdte a felÃºjÃ-tÃ¡st, melynek eredmÃ©nyekÃ©nt a hajÃ³ harmadszor is valÃ³sÃ¡ggal
ÃºjjÃ¡szÃ¼letett. A lepusztult belsÅ‘ rÃ©sz teljes Ã¡talakÃ-tÃ¡sra kerÃ¼lt, tantermeket rendeztek be, Ãºj parancsnoki
gyakorlÃ³hidat Ã©s kormÃ¡nyÃ¡llÃ¡st lÃ©tesÃ-tettek, kÃ¶nyvtÃ¡rt Ã©s mozitermet alakÃ-tottak ki, tovÃ¡bbÃ¡ a hajÃ³t felszereltÃ©
legjobb iskolahajÃ³inak szintjÃ©t kÃ©pviselÅ‘ navigÃ¡ciÃ³s, rÃ¡diÃ³technikai Ã©s elektronikai berendezÃ©sekkel. 160 tisztjelÃ¶lt
szÃ¡mÃ¡ra lÃ©tesÃ-tettek az iskolahajÃ³kra vonatkozÃ³ elÅ‘Ã-rÃ¡soknak megfelelÅ‘ szÃ-nvonalÃº hÃ¡lÃ³kajÃ¼tÃ¶ket. A hajÃ³
valamennyi rudazatÃ¡t, kÃ¶tÃ©lzetÃ©t Ã©s vitorlÃ¡zatÃ¡t felÃºjÃ-tottÃ¡k, a mentÅ‘felszerelÃ©st korszerÅ±sÃ-tettÃ©k. A munkÃ¡

befejezÃ©se utÃ¡n, 1981-ben a hajÃ³ra szinte rÃ¡ sem lehetett ismerni. Az Ãºjjá¡Ã©pÃ-tÃ©s vezetÅ‘je, V. T. Rojev Ã-gy kÃ¶szÃ¶ meg az Ã¡tÃ©pÃ-tÃ©sben rÃ©szt vevÅ‘k munkÃ¡jÃ¡t: A Szedov Ã¶nÃ¶knek kÃ¶szÃ¶nheti Ãºjjá¡szÃ¼letÃ©sÃ©t, hiszen, s ezt n elÃ©gszer ismÃ©telni, Ã¶nÃ¶k szinte Ãºjból megÃ©pÃ-tettÃ©k a hajÃ³t!

Az Ã¡tÃ©pÃ-tÃ©s utÃ¡n, mÃ©g 1981-ben a hajÃ³ elsÅ‘ Ãºtja - mÃ¡r A. B. Perevozcsikov parancsnoksÃ¡ga alatt - DÃ¡niÃ¡ba veze Vitus Jonassen Bering neves dÃ¡n tengerÃ©sz szÃ¼letÃ©sÃ©nek 300. Ã©vfordulÃ³jÃ¡t megÃ¼nneplÅ‘ vitorlÃ¡stalÃ¡lkozÃ³ra. E egy sor Ã©rdekes vitorlÃ¡sÃºt kÃ¶vetkezett: 1984-ben pÃ©ldÃ¡ul a hajÃ³ SkandinÃ¡via megkerÃ¼lÃ©sÃ©vel Arhangelszkbe vitorlÃ¡zott a vÃ¡ros 400 Ã©ves fennÃ¡llÃ¡sÃ¡nak Ã¼nnepÃ©re. EttÅ‘l kezdve a Szedov rendszeresen rÃ©szt vett az Internationa Sail Training Association nemzetkÃ¶zi vitorlÃ¡stalÃ¡lkozÃ³in: leghosszabb ÃºtjÃ¡t 1992-ben, a Kolumbusz-emlÃ©kversenyen teljesÃ-tette.

Sajnos azonban a csÃºcsot mindig lejtÅ‘ kÃ¶veti: 1993-ban a HalÃ¡szati MinisztÃ©rium olyan rossz anyagi helyzetbe kerÃ¼lt, hogy a hajÃ³ leÃ¡llÃ-tÃ¡sÃ¡t fontolgatta, pedig akkor mÃ¡r a nyugati Ã©rdeklÅ‘dÅ‘knek is lehetÅ‘sÃ©gÃ¼k volt - fizetÅ‘ utaskÃ©n venniÃ¼k a hajÃ³ Ãºtjain. Mindehhez 1994-ben mÃ©g esedÃ©kessÃ© vÃ¡lt a soron kÃ¶vetkezÅ‘ regiszteri szemle Ã©s az azt megelÅ‘zÅ‘ karbantartÃ³ nagyjavÃ-tÃ¡s. Erre NÃ©metorszÃ¡gban kerÃ¼lt sor, a hajÃ³ Ã¼zemeltetÃ©sÃ©ben rÃ©szes partnervÁ jelentÅ‘s segÃ-tsÃ©gÃ©vel. A javÃ-tÃ¡st vÃ©gzÅ‘ hajÃ³gyÃ¡r is kitett magÃ¡Ã©rt, pÃ©ldÃ¡ul dÃ-jmentesen - szakmai kÃ-vÃ¡ncsi felmÃ©rtÃ©k a kÃ¼lhÃ©j lemezvastagsÃ¡gÃ¡t (1500 ponton!) Ã©s megÃ¡llapÃ-tottÃ¡k, hogy az 1921-ben Ã©pÃ-tett acÃ©l hajÃ legjobban igÃ©nybe vett zÃ³nÃ¡ban, a vÃ-zvonal kÃ¶rnyÃ©kÃ©n sem vesztett tÃ-z szÃ¡zalÃ©knÃ¡l tÃ¶bbet vastagsÃ¡gÃ¡bÃ³l a Ã©pÃ-tÃ©se Ã³ta eltelt 73 Ã©v alatt! KruppÃ©k annak idejÃ©n megadtÃ¡k a mÃ³djÃ¡tÂ Ilyen jÃ³ minÅ‘sÃ©gu anyagbÃ³l manaps nemigen Ã©pÃ-tenek kereskedelmi hajÃ³t. De szÃ¼ksÃ©g is van a szilÃ¡rdsÃ¡gra: a hajÃ³ rÃ©gi anyakikÃ¶tÅ‘je, Riga ma LettorszÃ¡g fovÃ¡rosa, az Ãºj kikÃ¶tÅ‘, Murmanszk pedig nem Ã©ppen kÃ-mÃ©letes Ã©ghajlatÃ¡rÃ³l hÃ-res.

Ã•m a hajÃ³ Ã©s a legÃ©nysÃ©ge bÃ-rja a viszontagsÃ¡gokat. 1995-96-ban pÃ©ldÃ¡ul olyan Ãºtra kerÃ¼lt sor, amelynek hossz csak a 1992-es Kolumbusz-emlÃ©kverseny haladta meg. A hajÃ³ MurmanszkbÃ³l elindulva Ã©rintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikÃ¶tÅ‘jÃ©t, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelÃ© benÃ©zet Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, KoppenhÃ¡ga, Karlskrona, WarnemÃ¼nde, Wismar kikÃ¶tÅ‘jÃ©be, majd Kielbe, a hajÃ³ szÃ¼lÅ‘vÃ¡rosÃ¡ba, ahol megÃ¼nnepeltÃ©k fennÃ¡llÃ¡sÃ¡nak 75. Ã©vfordulÃ³jÃ¡t. HÃ¡romnapos kieli tartÃ³zkodÃ¡s utÃ¡n Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Petyerburgba vitorlÃ¡zott, ott fejezve be 9850 mÃ©rfÃ¶ldes (18 240 km-es) ÃºtjÃ¡t. Ennek mindjÃ¡rt a legelejÃ©n, a Nordkapp-fok (EurÃ³pa Ã©szaki csÃºcsa) kÃ¶zelÃ©ben a hajÃ³ olyan viharba kerÃ¼lt, hogy a legfeljebb 45 mÃ©ter/mÃ¡sodperc (162 km/Ã³ra) szÃ©lsebessÃ©g mÃ©rÃ©sÃ©re alkalmas anemomÃ©terek felÃ¼l â€žkiakadt mÃ-nusz 8 Â°C hÅ‘mÃ©rsÃ©kletnÃ©l). Alig csitult el az idÅ‘, egy mÃ¡sodik, ugyanilyen erejÅ± orkÃ¡n csapott le a hajÃ³ra. A mÃ Ã¡rboc Ã©s a tatÃ¡rboc felsÅ‘ tarcsvitorlÃ¡i (az Ã¡rbocok kÃ¶zÃ¶tt felhÃºzott hÃ¡romszÃ¶getÅ± vitorlÃ¡k) elszÃ¡lltak, az orrvitorlakÃ¶telek jobb oldali oznijeit (vezetÅ‘gyÅ±rÅ±it) tartÃ³ bak kiszakadt, mÃ¡s baj viszont nem tÃ¶rtÃ©nt, ezeket peig a vihar elmÃºltÃ¡val meg tudtÃ¡k javÃ-tani, illetve a vitorlÃ¡kat a tartalÃ©kokra ki lehetett cserÃ©lni. A hajÃ³ bÃ³cmanjai (fedÃ©lzetmesterei) kÃ¶zÃ¶tt vitorlavarrÃ³, Ã¡cs- Ã©s hajÃ³lakatos mester is volt, Ã-gy Ã¶nerÅ‘bÅ‘l sok mindent meg tudtak oldani.Sajnos a hajÃ³nak 1996 utÃ¡n nyomÃ¡t vesztettem, legalÃ¡bbis Ã-rÃ¡sos formÃ¡ban. AzÃ³ta csak itt-ott lÃ¡tom felvillanni a nagyvitorlÃ¡sok talÃ¡lkozÃ³it megÃ¶rÃ¶kÃ-tÅ‘ tÃ©vÃ©mÅ±sorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlÃ¡smagazinjaiban talÃ¡lkoztam vele egyszer-kÃ©tszer), hajÃ³smagazinok cÃ-mlap-illusztrÃ¡ciÃ³jakÃ©nt vagy a napilapok (a mi szÃ¡razfÃ¶ldi orszÃ¡gunkban sajnos rendkÃ-vÃ¼l ritkÃ¡n elÅ‘fordulÃ³) vitorlÃ¡zÃ¡ssal kapcsolatos hÃ-reiben.

A Szedov mÅ±szaki adatai a mi hajÃ³mÃ©reteinkhez szokott ember szÃ¡mÃ¡ra megrÃ¡zÃ³ak. Az Ã¡tÃ©pÃ-tÃ©s utÃ¡n a hajÃ³ az alÃ¡bbi fÅ‘ mÃ©retekkel rendelkezik: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszÃ¡mÃ-tva 117,50 mÃ©ter, vÃ-zvonalhossza 97,90 mÃ©ter, szÃ©lessÃ©ge a fÅ‘bordÃ¡n 14,66 mÃ©ter, oldalmagassÃ¡ga 8,75 mÃ©ter, legnagyobb megengedett merÃ¼lÃ©s mÃ©ter. A hajÃ³ teljes vÃ-zkiszorÃ-tÃ¡sa 7320 tonna, az Ã¼zemi fÅ‘gÃ©pteljesÃ-tmÃ©ny 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elÃ© teljesÃ-tmÃ©ny 855 kW. A nÃ©gyszÃ¡rnyÃº hajÃ³csavar Ã¡tmÃ©rÅ‘je 2200 mm. A gÃ©pet szÃ©lcsendben, szÅ±k vÃ-zterÃ¼let bonyolult navigÃ¡ciÃ³s szituÃ¡ciÃ³kban, csatornÃ¡kban Ã©s szorosokban, kikÃ¶tÅ‘kbe valÃ³ be- Ã©s kihajÃ³zÃ¡skor, folyÃ³kon, vÃ©gÃ¼l pedig elÅ‘re nem lÃ¡thatÃ³ havariahelyzetekben hasznÃ¡ljÃ¡k (ellenszÃ©lben Ã©s viharban nem, akkor vitorlÃ¡znak). A hajÃ³ 14-16 mm vastagsÃ¡gÃº szegecselt acÃ©llemez kÃ¼lhÃ©jjal, harÃ¡ntbordÃ¡s rendszerben, kÃ©t teljes vÃ-zmentes acÃ©llemez fedÃ©lzettel, egy hosszÃº felÃ©pÃ-tmÃ©nyfedÃ©lzettel (Quarterdeck), egy rÃ¶vid orrfedÃ©lzettel, kovÃ¡csolt acÃ© orrtÅ‘kÃ©vel Ã©s acÃ©lÃ¶ntvÃ©nybÅ‘l kÃ©szÃ¼lt fartÅ‘kÃ©vel Ã©pÃ¼lt; az acÃ©l hajÃ³gerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acÃ©llemez keresztvÃ¡laszfallal hÃ©t vÃ-zmentes rekeszre van felosztva. A felsÅ‘ fedÃ©lzeten kÃ©t fedÃ©lzeti hÃ¡z Ã¡ll: az orr hajÃ³kÃ³rhÃ¡z, a mÃ¶gÃ¶tte lÃ©vÅ‘ a 12 szemÃ©lyes navigÃ¡ciÃ³s gyakorlÃ³helyisÃ©g, ennek teteje a parancsnoki gyakorlÃ³hÃ A hosszÃº felÃ©pÃ-tmÃ©nyfedÃ©lzeten (tatfedÃ©lzeten) megmaradt a rÃ©gi fedÃ©lzeti hÃ¡z, ebben van a parancsnok kajÃ¼tj navigÃ¡ciÃ³s kabin, felette a vezÃ©nylÅ‘ parancsnoki hÃ-ddal. A kÃ©t leghÃ¡tsÃ³ Ã¡rboc kÃ¶zÃ¶tt a felÃ©pÃ-tmÃ©nyfedÃ©lzete egy fedÃ©lzeti hÃ¡z Ã©pÃ¼lt, benne rÃ¡diÃ³kajÃ¼t Ã©s az Ã¼gyeletes Å‘rtiszt szolgÃ¡lati kajÃ¼tje. A 160 tisztjelÃ¶lt Ã©s utas, tovÃ¡bbÃ¡ a 64 fÅ‘s szemÃ©lyzet szÃ¡mÃ¡ra kialakÃ-tott hÃ¡lÃ³helyisÃ©gek, kÃ¶zÃ¶ssÃ©gi Ã©s szanitÃ¡ris helyisÃ©gek, hajÃ³ mozi, tantermek Ã©s irodÃ¡k a fedÃ©lkÃ¶zt Ã©s a farfelÃ©pÃ-tmÃ©nyt foglaljÃ¡k el; a hajÃ³Ã¼zemet Ã©s a szemÃ©lyzet szÃ¼ kiszolgÃ¡lÃ³ raktÃ¡rak, Ã©desvÃ-z-, szennyvÃ-z-, ballasztvÃ-z- Ã©s olajtankok, tovÃ¡bbÃ¡ a gÃ©ptÃ©r a hajÃ³testben kapott hel szabad fedÃ©lzet- Ã©s felÃ©pÃ-tmÃ©nytetÅ‘-felÃ¼letek fenyÅ‘fa burkolattal vannak ellÃ¡tva. A hajÃ³ fedÃ©lzeti csÃ¶rlÅ‘i villam kÃ©zi Ã¼zemÅ±ek; kÃ©t darab, egyenkÃ©nt 3500 kg tÃ¶megÅ± AdmiralitÃ¡s horgonya, egy 1250 kg-os tartalÃ©k horgonya Ã© 500 kg-os kukÃ¡zÃ³horgonya van (ezzel lehet vÃ©gezni sekÃ©ly vÃ-zen, szÃ©lcsendben, motor nÃ©lkÃ¼l az Ã¡tÃ¡llÃ¡st egyik

helyrÅ‘l a mÃ¡sikra). Ã–ntÃ¶tt acÃ©l horgonylÃ¡ncai 57 mm-es kaliberÅ±ek (ennyi a lÃ¡ncszemek anyagÃ¡nak Ã¡tmÃ©rÅ‘je), hos
egyenkÃ©nt 250 mÃ©ter. A kÃ©zi erÅ‘vel mÅ±kÃ¶dtetett kormÃ¡nyberendezÃ©s 4 db 1,80 mÃ©ter Ã¡tmÃ©rÅ‘jÅ± mahagÃ³nifa
kormÃ¡nykerÃ©kbÅ‘l, vonÃ³lÃ¡ncokbÃ³l, kÃ¶telekbÅ‘l Ã©s fogaskerekes kormÃ¡nygÃ©pbÅ‘l Ã¡ll; kÃ©t kerÃ©k kÃ¶zÃ¶s tengelyr
parancsnoki hÃ-d elÅ‘tti kormÃ¡nyÃ¡llÃ¡son, mÃ¡sik kÃ©t kerÃ©k (szintÃ©n kÃ¶zÃ¶s tengelyen) a kormÃ¡nylapÃ¡t felett, a farfec
vÃ©szkormÃ¡nyÃ¡llÃ¡son van felszerelve. A hajÃ³n hat nagymÃ©retÅ± mentÅ‘csÃ³nak talÃ¡lhatÃ³, mindegyik a maga
csÃ³nakdaruin, ezenkÃ-vÃ¼l rengeteg felfÃºjhatÃ³ Ã©s kÃ©t darab merev mentÅ‘tutaj, tovÃ¡bbÃ¡ mentÅ‘mellÃ©ny a teljes
szemÃ©lyzeti Ã©s utaslÃ©tszÃ¡mra (plusz 25% tartalÃ©k).

A hajÃ³ nÃ©gy Ã¡rbocÃ¡n 32 vitorla feszÃ¼l, melyek Ã¶sszfelÃ¼lete a tarcsvitorlÃ¡k nÃ©lkÃ¼l 3900 nÃ©gyzetmÃ©ter, azokat is
beszÃ¡mÃ-tva pedig 4192 nÃ©gyzetmÃ©ter. A vitorlÃ¡k ma mÃ¡r dacronbÃ³l kÃ©szÃ¼lnek, nÃ©gyzetmÃ©terenkÃ©nti tÃ¶megÅ
Ã¡tlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felÃ¼lete 294 nÃ©gyzetmÃ©ter. A hajÃ³gerinc felsÅ‘ Ã©le feletti 62,6 mÃ©ter
(elÅ‘Ã¡rboc), 63,5 mÃ©ter (kÃ©t kÃ¶zÃ©psÅ‘ Ã¡rboc) Ã©s 54,7 mÃ©ter (tatÃ¡rboc) magassÃ¡gÃº acÃ©lcsÅ‘ Ã¡rbocok Ã¡tmÃ©rÅ
830 mm (elÅ‘Ã¡rboc), 750 mm (kÃ©t kÃ¶zÃ©psÅ‘ Ã¡rboc) Ã©s 680 mm (tatÃ¡rboc). A vitorlarudak szintÃ©n acÃ©lcsÅ‘bÅ‘l vanna
legvastagabb a kÃ¶zepÃ©n 580 mm Ã¡tmÃ©rÅ‘jÅ±, ennek hossza 30,4 m. A rudazat Ã¶sszsÃºlya a kÃ¶tÃ©lzettel egyÃ¼tt 210
tonna. A teljes rudazat fautÃ¡nzat jellegÅ± okkersÃ¡rga festÃ©kkel van befestve. A keresztrudak vÃ©gei tradicionÃ¡lisan fehÃ©r
szÃ-nÅ±ek, hogy Ã©jjel, sÃ¶tÃ©tben a vitorlamanÅ‘verek kÃ¶zben a rajtuk dolgozÃ³ legÃ©nysÃ©g legalÃ¡bb kÃ¶rÃ¼lbelÃ¼l
tÃ¡jÃ©kozÃ³dni tudjon, mert a fehÃ©r szÃ-n sÃ¶tÃ©tben is sejthetÅ‘.

KÃ©pzeljÃ¼k el, amikor a tizenÃ©ves nÃ¶vendÃ©k tisztjelÃ¶lt az Ã‰szaki-sarkkÃ¶rÃ¶n tÃºl, Ã©jjel, hÃ³val bÃ©lelt orkÃ¡nerejÅ
a hÃºszemeletes hÃ¡znak megfelelÅ‘ magassÃ¡gÃº Ã¡rbocon vagy a vÃ-z felett jÃ³l kinyÃºlÃ³ vitorlarudak alatt kifeszÃ-tett
kÃ¶tÃ©len Ã¡llva, egyedÃ¼l a sajÃ¡t tudÃ¡sÃ¡ban, erejÃ©ben Ã©s Ã¼gyessÃ©gÃ©ben (meg a felsÅ‘testÃ©re kantÃ¡rozott, a vi
kapcsolt vÃ©gÅ± rÃ¶vid mentÅ‘kÃ¶tÃ©lben) bÃ-zva dolgozik a jegesre fagyott (az Ã¡ltalunk megszokott vitorlÃ¡knÃ¡l hÃ¡romszo
vastagabb) nagymÃ©retÅ± vitorlÃ¡k feltekerÃ©sÃ©n, Ã©s mindekÃ¶zben jobbrÃ³l balra 25 fokban dÃ¼lÃ¶ngÃ©l alatta az egÃ©
hajÃ³! Nem vÃ©letlenÃ¼l volt a nagyvitorlÃ¡sok hÅ‘skorÃ¡ra jellemzÅ‘ szÃ³lÃ¡s: vasemberek fahajÃ³kon. Ma a hajÃ³k mÃ¡r
acÃ©lbÃ³l vannak, de a rajtuk szolgÃ¡lÃ³ embereknek mÃ©g mindig vasegÃ©szsÃ©ggel Ã©s -akarattal kell rendelkezniÃ¼k, ho
megfelelÅ‘en felkÃ©szÃ¼lhessenek a tengerÃ©sz hivatÃ¡sra, az egyik legszebb, de mÃ©g ma is egyik legnehezebb szakmÃ¡ra

Az eredetiÂ cikk a: http://www.aquamagazin.hu/cikk.php?id=180 cÃ-men talÃ¡lhatÃ³.