



befejezése után, 1981-ben a hajóra szinte ráj sem lehetett ismerni. Az újjáépítés vezetője, V. T. Rojev a gyártás megkezdésekor a hajóval kapcsolatban rácszt vevők munkáját: A Szedov újjáépítésének kérésére a hajóval kapcsolatban, hiszen, s ezt nem elgyszer ismételné, újjáépítés szinte ábjál megkezdés-tették a hajó!

Az újjáépítés után, március 1981-ben a hajó első útja - március A. B. Perevozcsikov parancsnokja alatt - Déljéniba vezet. Vitus Jonassen Bering neves dél-tengeri szállításos hajóval 300. átvfordulást tett meg a néplé vitorlástalalkozásra. Ezen egy sor érdekességekkel kezdődött: 1984-ben például a hajó Skandinávia megkerülésekor Arhangelszkbe vitorlázott a vörös 400 éves fennállásának ünnepére. Ettől kezdve a Szedov rendszeresen rácszt vett az International Sail Training Association nemzetközi vitorlástalalkozásin: leghosszabb útját 1992-ben, a Kolumbusz-emlékversenyen teljesítette.

Sajnos azonban a csúcstól mindig lejtés kéri: 1993-ban a Halászi Minisztérium olyan rossz anyagi helyzetbe került, hogy a hajó leállítását fontolgatta, pedig akkor már a nyugati érdeklődőknek is lehetőségek voltak - fizetés utáni utazásokra, venni a hajó útjain. Mindehhez 1994-ben március esedékességére került a soron következő regisztrációs szemle az azt megelőző karbantartás nagyjavítás. Erre nemzetközileg került sor, a hajó újjáépítésében részes partnereket jelentős segítségnyújtással. A javítás után a hajó új gyártás is kitett magáért, például a dél-jentesen - szakmai véleményekkel felmérték a hajó lemezvastagságát (1500 ponton!) és megállapították, hogy az 1921-ben épített acél hajó legjobban igénybe vett zónájában, a víz-vonal kényelmén sem veszített a szállításoknál többet vastagságában a hajóval szemben. A hajó eltelt 73 év alatt! Kruppa annak idején megadta a márciusi ilyen járs minőségű anyagból manapság nemigen építenek kereskedelmi hajókat. De szállítás is van a szállításra: a hajó régi anyagainak, Riga ma Lettorszáig fűzőse, az új kikötés, Murmanszk pedig nem éppen kárméletes ághajlatjáról hárres.

A hajóval szemben a legényesége búrja 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 kikötését, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelé benézett Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhága, Karlskrona, Warnemünde, Wismar kikötésébe, majd Kielbe, a hajó szállítására, ahol megünnepelték fennállásának 75. átvfordulását. 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) szélességű márciusi alkalmas anemométerek felül ázkiakadtak március 8 °C hőmérsékletnél). Alig csitult el az idő, egy márciusodik, ugyanilyen erejű orkán csapott le a hajóra. A márciusi árboc és a tartórboc felső tarcsavitorlái (az árbocok között felhőzött háromszögletű vitorlák) elszálltak, az orrvitorlák jobb oldali oznijeit (vezetőgyártásait) tartásuk kiszakadt, március baj viszont nem tartórt, ezeket pedig a vihar elmúltával meg tudták javítani, illetve a vitorlák tartókra ki lehetett cserélni. A hajó búrmanjai (fedélzetmesterei) között volt vitorlavarrás, ájcs- és hajólakatos mester is volt, a gyártásból sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajónak 1996 után nyomát vesztettem, legalábbis a-részes formájában. Azóta csak itt-ott látom felvillanni a nagyvitorlások találkozásait megőrző kárá-tá: tálvátmosorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlások magazinjaiban találkoztam vele egyszer-kétszer), hajósmagazinok címlap-illusztrációjaként vagy a napilapok (a mi szűzrázástól diorszájgunkban sajnos rendkívül ritkán elfordul) vitorlázással kapcsolatos híreken.

A Szedov márciusi adatai a mi hajómaréteinkhez szokott ember számára megrázóak. Az újjáépítés után a hajó alábbi fő rétegekkel rendelkezik: 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-kiszorításja 7320 tonna, az üzemi főgőpteljesítmény 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elág teljesítmény 855 kW. A nagyszériás hajócsavar átmérője 2200 mm. A gőpet szőlcsendben, szék víz-zterrel bonyolult navigációs szituációkban, csatornában és szorosokban, kikötésbe való be- és kihajózás, folyákon, vízgáz pedig elre nem láttható havariahelyzetekben használatos (ellenszélben és viharban nem, akkor vitorlázni). A hajó 14-16 mm vastagságú szegecselt acéllemez kájjal, hárbordás rendszerben, két teljes víz-zmentes acéllemez fedélzettel, egy hosszú felépítésményfedélzettel (Quarterdeck), egy rövid orrfedélzettel, kövcsolt acél orrtákkal és acélanténybél kárával a fűtési kárával; az acél hajógerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acéllemez keresztvázszállal hőt víz-zmentes rekeszre van felosztva. A felső fedélzeten két fedélzeti ház áll: az orr hajókárház, a márciusi ház a 12 személynavigációs gyakorlóhelyiségre, ennek teteje a parancsnoki gyakorlóház. A hosszú felépítésményfedélzeten (táffedélzeten) megmaradt a régi fedélzeti ház, ebben van a parancsnok kajáti navigációs kabin, felette a vezénylő parancsnoki háddal. A két leghátszó árboc között a felépítésményfedélzeten egy fedélzeti ház épült, benne rádióházi és az ügyletes ártiszt szolgálati kajáti. A 160 tisztjelölt és utas, továbbá a 64 fő személynézet számára kialakított házi helyiségek, kárássági és szanitáris helyiségek, hajó mozi, tanterem és irodák a fedélkázat és a farfelépítésményt foglalják el; a hajó újjáépítés és a személynézet szállítás kiszolgálás raktárak, ádesváz-, szennyváz-, ballasztváz- és olajtankok, továbbá a gőptör a hajótestben kapott hely szabad fedélzet- és felépítésménytetés-felállítások fenntartása burkolattal vannak ellátva. A hajó fedélzeti csatlakozási villam kázi újjáépítés; két darab, egyenként 3500 kg tömegű Admirális horgonya, egy 1250 kg-os tartók horgonya és 500 kg-os káráhorgonya van (ezzel lehet vízözenni sekély vízben, szőlcsendben, motor nélkül az újjáépítés egyik

helyrál a májsikra). Ántétt acél horgonylíncai 57 mm-es kaliberűek (ennyi a línaszemek anyagjának átmérője), hos egyenként 250 méter. A kőzi erével máskéntetett kormányberendezés 4 db 1,80 méter átmérőjű mahagnifa kormánykerékkel, vonólinákból, kátelekből és fogaskerékes kormánygömből áll; kőt kerék kázzás tengely parancsnoki híd előtti kormányálláson, másik kőt kerék (szintén kázzás tengelyen) a kormánylapít felett, a farfed vőszkormányálláson van felszerelve. A hajásn hat nagymőretű mentőcsőnek találhatás, mindegyik a maga csőnakdaruin, ezenkívül rengeteg felfőhatás és kőt darab merev mentőutaj, továbbá mentőmellőny a teljes szemőlyzeti és utasőtsőmra (plusz 25% tartalék).

A hajás nőgy árbocán 32 vitorla fesző, melyek ősszfőlete a tarcsvitorlák nőlkő 3900 nőgyzetmőter, azokat is beszámőva pedig 4192 nőgyzetmőter. A vitorlák ma májr dacronból kőszőnek, nőgyzetmőterenkőnti őmőg őtlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felfőlete 294 nőgyzetmőter. A hajásgerinc felfő őle feletti 62,6 mőter (elő árboc), 63,5 mőter (kőt kázzás őrboc) és 54,7 mőter (tatőrboc) magassőgő acőlcső őrbocok átmőrő 830 mm (elő árboc), 750 mm (kőt kázzás őrboc) és 680 mm (tatőrboc). A vitorlarudak szintén acőlcsőből vannak legvastagabb a kázzásn 580 mm átmőrőjű, ennek hossza 30,4 m. A rudazat ősszőlya a káttőlzettel egyőtt 210 tonna. A teljes rudazat fautőnzat jellegő okkarsőrga festőkkel van befestve. A keresztrudak vőgei tradicionőlisán felfő sző-nőűek, hogy őjjel, sőttőben a vitorlamanőverek kőzzben a rajtuk dolgoző legőnysőg legalőbb kőrőőlből őttőőköződni tudjon, mert a felfő sző-n őttőben is sejthető.

Kőpzeljők el, amikor a tizenőves nővendők tisztjelőtt az ősszaki-sarkkőrőn tő, őjjel, hőval bőlelt orkőnerejő a hőszemeletes hőznak megfeleő magassőgő őrbocon vagy a vő-z felett őő kőnyőő vitorlarudak alatt kifeszőtt kőttőlen őllva, egyedő a saját tudősisőban, erejőben és őgyessőgőben (meg a felfőtestőre kantőrozott, a vő kapcsolt vőgő rővid mentőkőttőben) bő-zva dolgozik a jegesre fagyott (az őltalunk megszokott vitorlőknő hőromsző vastagabb) nagymőretű vitorlők feltekerőson, és mindekőzzben jobbrő balra 25 fokban őőőőngő alatta az egőő hajő. Nem vőletlenő volt a nagyvitorlősok hőskorőra jellemző szőő: vasemberek fahajőkon. Ma a hajők májr acőlből vannak, de a rajtuk szolgőő embereknek mőg mindig vasegősszőggel és -akarattal kell rendelkezniők, hō megfeleően felkőszőlhessenek a tengerősz hivatőra, az egyik legszēbb, de mőg ma is egyik legnehezebb szakmőra

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