

Szedov - A viláig második legnagyobb vitorlášhajója

Hozzáadta: lakosm
2004. október 18. Hétfő 20:15
Utolsó frissítés 2007. augusztus 30. Csütörtök 09:13

A brómai F. A. Vinnen hajózási vállalat részére 1921. február 14-én Kielben, a Krupp hajógyárban (Germania-Werke) megépült a második legnagyobb vitorlášhajó. A hajó a Magdalene Vinnen nevet kapta. Vitorlášzata alapján a vitorláš kereskedelmi hajózási akkori egyik legnagyobb hajópuszta, a barkok között tartozott (barknak neveznek minden olyan három-, négy- és öt árbócú nagyvitorlášst, amelynek leghátsó árbócán hosszvitorlášzat, a többi árbócon keresztvitorlášzat van).

A hajó a társaság legnagyobb vitorlášsa a házas években sok sikeres kereskedelmi utat járt meg, chilei salótromm vagy ausztráliai bázálval a raktaírban. Az emeltéssel azonban egyre rászorultabb lett a gazdasági világválság idején a többi nagyvitorlášshoz hasonlóan a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a gázhajók konkurenciájával, és a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosítási társaságnak. A hajó új nevet adott: Kommodore Johnsen. A hajó továbbra is kereskedelmi járműként működött, de jelentős átalakítással alkalmassá tették arra is, hogy a tengeri 40-90 tiszjelöltet is magával vihessen, akik ezen az úton szereztek meg a kápesztású kábelvezető szakszerű gyakorlatot (persze, szépen fizettek is érte a vállalatnál). A hajó 1939-ben a hajó segédszolgálatra osztották be, vontatott uszályként idénként hadianyagot szállított vagy kikötőkben állt meg.

A háború utáni a győztes hatalmak - a potsdami konferencia határozatainak értelmében - a háborúban elpusztult hajó helyett megkapták a vesztes Németország flottájának néhány hajót: 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 hajókat. A Padua új neve Kruzenstern lett, a Gorch Fock a Továr, a Kommodore Johnsen pedig Georgij Jakovlevics Szedov. A neves orosz sarkkutató nevezte el. A Kruzenstern és a Szedov ártadójuk a hajókat a s-órát és a tártadást német tengerészeti gőnyosan jegyezte meg: ezek a hajók maguknak, úgysem tudnak velük mit kezdeni... Nos, a háború utáni helyzet a Balti-tengeren valójában elgőg megnehezítette a siralmas állapokat átvett vitorlášsok manáverezését. A Szedov segédgőpe nem másképp működött a hajónak nem is volt), és az aknákkal teleszert, csak keskeny sávokban aknamentesített vízterület nem tette lehetővé a nagy helyet igénylő vitorlášsmanávereket. Am a hajókat átvett csoport nekiesett azok javításáinak akkori gazdasági helyzetben, a hajók műreteit is figyelembe véve nem volt egyszerű dolog), és az újvenes évek elejére, mire a Balti-tenger úgy-ahogy megtisztult az aknáktól, a hajók is vitorlášzhatók állapotba kerültek.

A Szedov a haditengerészeti iskolahajóként 1952-ben futott ki háború utáni első próbajáratra. Németország kisebb utat követően - kiegészítéssel felszereléssel ellátva - 1957-ben P. Sz. Mitrofanov parancsnoksága alatt oceánográfiai kutatáshoz vett részt a harmadik nemzetközi geofizikai év keretében szervezett tengerkutató expedícióban, V. Sulejkin akadémikus és M. M. Kazanszkij neves oceánográfus vezetésével. A vitorlášs - csendes járatás az akusztikai vizsgálatokra alkalmasan megfelelőnek bizonyult. A tengerkutató utak 1958 végén a háború utáni folytatást I. G. Schneider parancsnoksága alatt, aki azután a Kruzenstern kapitányi tisztot foglalta el.

A Szedov - a haditengerészeti kábelvezetőként a tártadást sikeres évek utáni - 1966-ban a Halászati Minisztérium kezelésébe került iskolahajóként. Pár év után azonban nem volt a zsemeltetésére, így a hajóra szállított évek következtek. Jármű 1966 és 1972 között, amikor a Leningrádi Hajóépítő Egyetem hajóépítő hallgató voltam, gyakran jártam ki Vaszilij-szigetre, a Néva-torkolathoz, a Schmidt hadnagy hádjai alatti rakpartra, ahol a vitorlášs iskolahajók álltak. Amíg a kábel kisebb fűtő- és barkentin, a Szárriusz és a Kropotkin a tengerészeti fűtőiskolák állandó használatában megbecsülve és karbantartva, folyamatosan szorgosított-forgott a nyári hajózási szezonban, a Szedov csak állt a rakpart mellett mindenki elhagyatva, lepusztultan, rozsdásan és komoran. A látványjait keltette nyomozást az országost márcsak fokozták hihetetlen műretei. Am egyszer minden rossznak vége szakad: a hajó sikerült a németországi szent Péter- és Paulus-sziget felé irányított erőtűtő- és kábelvezetői munkájában megmentenie a pusztulástól. A csoportot a hajó korábbi kapitányai, P. Sz. Mitrofanov és T. Rojev szervezték és vezették. Olyan emberek csatlakoztak hozzájuk, mint V. A. Cvirkunov, aki a hajóépítő- és egyetem és a művészetek fűtőiskoláján elvégzett, műanyagok és műanyagokból készült alkatrészek fontosságát a rudazat, kábelvezető, belső berendezés, felszerelés munkájában, egyidejűleg szervezve is a tennivalókat. A csoport a kronstadti hajógyárban 1975-ben kezdte a felújítást, melynek eredményeként a hajó harmadszor is valószínűleg állt az új építés alatt. A lepusztult belső rész teljes átalakításra került, tantermeiket rendezték be, új parancsnoki gyakorlóhidat és kormányműveket állítottak be, kábelvezető és mozitermet alakítottak ki, továbbá a hajó felszerelését a legjobb iskolahajóknak szintén kábelvezető navigációs, rádiótechnikai és elektronikai berendezésekkel. 160 tiszjelölttel a hajó új utat az iskolahajókra vonatkozó elvárásoknak megfelelően szálvonalon a hajó kábelvezetőket. A hajó valamennyi rudazatát, kábelvezetőt és vitorlášzatát felújították, a mentőfelszerelést korszerűsítették. A munkájukat

befejezőse utájn, 1981-ben a hajásra szinte ráj sem lehetett ismerni. Az Ájájőpő-tő vezetője, V. T. Rojev Á-gy kősző meg az Ájőpő-tőben rőszt vevő munkájőit: A Szedov Ájnőknek kőszőnheti Ájőszőletőst, hiszen, s ezt n előgszer ismőtelni, Ájnők szinte Ájőbő megőpő-tettők a hajőst!

Az Ájőpő-tő utájn, mőg 1981-ben a hajő első őtja - mőjr A. B. Perevozcsikov parancsnokőga alatt - Dőjniőba veze Vitus Jonassen Bering neves dőjn tengerősz szőletőstőnek 300. Ávfordulőjő megőnneplő vitorlőstálőjkozőra. E egy sor őrdekes vitorlőstő kővetkezett: 1984-ben pőldőjő a hajő Skandinővia megkerőőstővel Arhangelszke vitorlőzott a vőros 400 őves fennőjőnak őnnepeőre. Ettő kezdve a Szedov rendszeresen rőszt vett az International Sail Training Association nemzetkőzi vitorlőstálőjkozőin: leghosszabb őtőjő 1992-ben, a Kolumbusz-emlőkversenyen teljesőtte.

Sajnos azonban a csőcsot mindig lejtő kőveti: 1993-ban a Halőszati Minisztőrium olyan rossz anyagi helyzetbe kerőlt, hogy a hajő leőllő-tőstő fontolgatta, pedig akkor mőjr a nyugati őrdeklődőknek is lehetőstőgő volt - fizető utaskővenniő a hajő őtjain. Mindehhez 1994-ben mőg esedőkesső vőlt a soron kővetkező regiszteri szemle ős az azt megelőző karbantartő nagyjavő-tő. Erre Nőmetorsőjban kerőlt sor, a hajő őzemeltetőstőben rőszes partnervő jelentő segőstővel. A javő-tőst vőgőző hajőgyőjr is kitett magőőrt, pőldőjő dőjmentesen - szakmai kővőncsi felmőrtők a kőlhőj lemezvastagsőjőit (1500 ponton!) ős megőllapőttőj, hogy az 1921-ben őpő-tett acő hajő legjobban igőnybe vett zőnőban, a vő-zvonalt kőrnyőkőn sem vesztett tő-z szőzalőknőj tőbbet vastagsőjőbő a őpő-tőse őta eltelt 73 őv alatt! Kruppők annak ideőn megadtők a mődjőit őlyen ő minőstőgu anyagbő manaps nemigen őpő-tenek kereskedelmi hajőst. De szőkső is van a szilőrdőgra: a hajő rőgi anyakőője, Riga ma Lettorsőj fovőrosa, az őj kikőttő, Murmanszk pedig nem őppen kő-mőletes őghajlatőjrő hő-res.

őm a hajő ős a legőnysőge bő-rja a viszontagsőgokat. 1995-96-ban pőldőjő olyan őtra kerőlt sor, amelynek hossz csak a 1992-es Kolumbusz-emlőkverseny haladta meg. A hajő Murmanszkbő elindulva őrintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikőttőjő, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelő benőzet Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhőga, Karlskrona, Warnemőnde, Wismar kikőttőbe, majd Kielbe, a hajő szőővőrosőba, ahol megőnnepełők fennőjőstőnak 75. Ávfordulőjő. Hőromnapos kieli tartőzkodő utőrn Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Petyerburgba vitorlőzott, ott fejezve be 9850 mőrfőldes (18 240 km-es) őtőjő. Ennek mindőirt a legeleőn, a Nordkapp-fok (Eurőpa őszaki csőcsa) kőzelőben a hajő olyan viharba kerőlt, hogy a legfeljebb 45 mőter/mősdperc (162 km/őra) szőlsebessőg mőrőstőre alkalmas anemomőterek felő őzkiakadt mő-nusz 8 őC hőmőrsőkletnő). Alig csitult el az idő, egy mősdik, ugyanilyen erejő orkőjn csapott le a hajőra. A mő őrboc ős a tatőrboc felső tarcsvitorlőj (az őrbocok kőzőtt felhőzott hőromszőglető vitorlőj) elszőlltak, az orrvitorlakőtelek jobb oldali oznijeit (vezetőgyőstő) tartő bak kiszakadt, mőjs baj viszont nem tőrtőnt, ezeket peig a vihar elmőltőval meg tudők javő-tani, illetve a vitorlőkat a tartalőkokra ki lehetett cserőlni. A hajő bőcmanjai (fedőzetmesterei) kőzőtt vitorlavarrő, őjcs- ős hajőlakatos mester is volt, ő-gy őnerőbő sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajőnak 1996 utőjn nyomőit vesztettem, legalőbbis ő-rőjsos formőjban. Azőta csak itt-ott lőtom felvillanni a nagyvitorlőjsok talőjkozőit megőrtők-tő tővőmősorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlősmagazinjaiban talőjkoztam vele egyszer-kőtszer), hajősmagazinok cő-mlap-illusztrőciőjakőnt vagy a napilapok (a mi szőrazfőldi orszőjgunkban sajnos rendkő-vőlt ritkőjn előfordulő) vitorlőzőssal kapcsolatos hő-reiben.

A Szedov mőszaki adatai a mi hajőmőreteinkhez szokott ember szőjmőjra megrőzőak. Az Ájőpő-tő utájn a hajő alőbbi fő mőretekkel rendelkezik: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszőmő-tva 117,50 mőter, vő-zvonalhossza 97,90 mőter, szőlessőge a főbordőjn 14,66 mőter, oldalmagassőga 8,75 mőter, legnagyobb megengedett merőőllő mőter. A hajő teljes vő-zkiszorő-tősa 7320 tonna, az őzemi főgőpteljeső-tmőny 795 kW (1080 LE), a legnagyobb előteljeső-tmőny 855 kW. A nőgyszőrnő hajőcsavar őjtmőrője 2200 mm. A gőpet szőlcsendben, szők vő-zterőlet bonyolult navigőciősz szituőciőkban, csatornőkban ős szorosokban, kikőttőkbe valő be- ős kihajőzőskor, folyőkon, vőgőő pedig előre nem lőthatő havariahelyzetekben hasznőjőj (ellensőlben ős viharban nem, akkor vitorlőznak). A hajő 14-16 mm vastagsőgő szegecselt acőllemez kőlhőjőj, harőntbordőjs rendszerben, kőt teljes vő-zmentes acőllemez fedőlzettel, egy hossző felőpő-tmőnyfedőlzettel (Quarterdeck), egy rővid orrfedőlzettel, kovőcsolt acő orrtőkővel ős acőőntvőnybő kőszőőlt fartőkővel őpőőlt; az acő hajőgerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acőllemez keresztvőjlaszfall hőt vő-zmentes rekeszre van felosztva. A felső fedőlzenen kőt fedőlzeti hőjz őjll: az orr hajőkőrhőjz, a mőgőttő lővő a 12 szemőlyes navigőciősz gyakorlőshelyisőg, ennek teteje a parancsnoki gyakorlőshő. A hossző felőpő-tmőnyfedőlzenen (tattedőlzenen) megmaradt a rőgi fedőlzeti hőjz, ebben van a parancsnok kajőjtő navigőciősz kabin, felette a vezőnylő parancsnoki hő-ddal. A kőt leghőjtső őrboc kőzőtt felőpő-tmőnyfedőlzenen egy fedőlzeti hőjz őpőőlt, benne rődiőkajőő ős az őgyeletes őrtiszt szolgőlati kajőjtő. A 160 tisztjelő ős utas, tovőbbő a 64 fő szemőlyzet szőjmőjra kialakőtt hőjőshelyisőgek, kőzőőssőgi ős szanitőris helyisőgek, hajő mozi, tantermek ős irodőj a fedőlkőzt ős a farfelőpő-tmőnyt foglalőj el; a hajő őzemet ős a szemőlyzet szőő kiszolgőlő raktőrak, ődesvő-z-, szennyvő-z-, ballasztvő-z- ős olajtankok, tovőbbő a gőptő a hajőtestben kapott szabad fedőlzet- ős felőpő-tmőnytető-felőletek fenőfa burkolattal vannak ellőtva. A hajő fedőlzeti csőrlői villam kőzi őzemőek; kőt darab, egyenkőnt 3500 kg tőmegő Admiralitőjs horgonya, egy 1250 kg-os tartalők horgonya ő 500 kg-os kukőzőhorgonya van (ezzel lehet vőgezni sekőly vő-zen, szőlcsendben, motor nőlkőő az Ájőjőst 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 hajásn 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-nőek, hogy ájjel, sőtáttben a vitorlamanőverek kázzben a rajtuk dolgozó legénység legalább kázzábelül
 tájjközéni tudjon, mert a fém sző-n sőtáttben is sejthető.

Kázzelél el, amikor a tizenéves névendők tisztjelít az őszaki-sarkkárán től, ájjel, hával bőlletl orkánerejű
 a hászemeletes háznak megfelelő magasságú árbocon vagy a vőz felett jő kinyőő vitorlarudak alatt kifeszített
 kázzálen állva, egyedül a saját tudásában, erejében és ágyességében (meg a felsőtestre kantározott, a vő
 kapcsolt vőgázz rővid mentőkázzáben) bőzva dolgozik a jegesre fagyott (az álltalunk megszokott vitorlákknál háromszo-
 vastagabb) nagyméretű vitorlák feltekerésén, és mindeközben jobbról balra 25 fokban dőléngő alatta az egő
 hajás! Nem vőletlenül volt a nagyvitorlások háskorára jellemző szőlis: vasemberek fahajákon. Ma a hajáknak már
 acélból vannak, de a rajtuk szolgáló embereknek még mindig vőszőszőggel és -akarattal kell rendelkezniük, ho-
 megfelelően felkőszőlhessenek 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.