

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 hajászi vállalat rásore 1921. február 14-án Kielben, a Krug hajásgyárban (Germania-Werft) új nagyírbovos barkot bocsátottak v-zre. A hajás a Magdalene Vinnen nevet kapta. Vitorlázata alapján a vitorlás kereskedelmi hajászi akkori egyik legnagyobb hajáspusába, a barkok kázzal tartozott (barknak neveznek minden olyan hárrom-, nagy- és újírbovos nagyvitorlást, amelynek leghátsz írbocájn hosszvitorlázat, a tbbi írbocon keresztvitorlázat van).

A hajás a társaság legnagyobb vitorlása a házas években sok sikeres kereskedelmi utat járt meg, chilei salótromm vagy ausztráliai bázával a raktaíraiban. Ézemeltetésében azonban egyre rífizetésesebb lett a gazdasági világválság éveiben a tbbi nagyvitorlášhoz hasonlón a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a gázhajás konkurenciájával, és a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosítási társaság állandólag támogató hajászi vállalatának amely a hajásnak új nevet adott: Kommodore Johnsen. A hajás továbbra is kereskedelmi járműként kázzlekedett, de jelentős áttalálással alkalmassá tették arra is, hogy újáira 40-90 tisztjelöltet is magával vihessen, akik ezen az áton szereztek meg a kápes-társaság házz szakságos hajászi gyakorlatot (persze, szépen fizettek is érte a vállalat világháború alatt a hajás segédszolgálatra osztották be, vontatott uszályként idánként hadianyagot szállított vagy kikötőkben álldogált).

A háború utáni a gyáztés hatalmak - a potsdami konferencia határozatainak értelmében - a háborúban elpusztult hajás helyett megkapták a vesztes námetorság flottájának nehány hajását: 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 hajáskat. A Padua új neve Kruzenstern lett, a Gorch Fock a Továris, a Kommodore Johnsen pedig Georgij Jakovlevics Szedov. A neves orosz sarkkutató hajás nevezték el. A Kruzenstern és a Szedov áttadásakor a hajáskat kásorá és áttadás námet tengerészti gányosan jegyezte meg: ezek a hajás maguknak, úgysem tudnak velük mit kezdeni... Nos, a háború utáni helyzet a Balti-tengeren valában elággal megnehezítette a siralmas állapothat átvett vitorlások manáverezését. A Szedov segédgápe nem másként működött hajásnak nem is volt), és az aknákkal teleszrt, csak keskeny sávokban aknamentesített vízterület nem tette lehetővé a nagy helyet igénylő vitorlášmanávereket. Am a hajáskat átvett csoport nekiesett azok javításáinak akkori gazdasági helyzetben, a hajás káreteit is figyelembe véve nem volt egyszerű dolog), és az újvenes évek elejére, mire a Balti-tenger úgy-ahogy megtisztult az aknáktól, a hajás is vitorlázható állapotba kerülték.

A Szedov a haditengerészeti iskolahajásjaként 1952-ben futott ki háború utáni első prázbaújára. Nehány kisebb utat kávetésen - kiegészítéssel felszerelésekkel ellátva - 1957-ben P. Sz. Mitrofanov parancsnoksága alatt oceánográfiai kutatóhajásként vett részt a harmadik nemzetközi geofizikai év keretében szervezett tengerkutató expedíciókban, V. V. Sulejkin akadémikus és M. M. Kazanszkij neves oceánográfus kázzremekkedésével. A vitorlás - csendes járás az akusztikai vizsgálatokra kázzal nán megfelelőnek bizonyult. A tengerkutató utak 1958 végén a mágg hárm Áov folytatádtak I. G. Schneider parancsnoksága alatt, aki azután a Kruzenstern kapitányi tisztét foglalta el.

A Szedov - a haditengerészeti kázztelésben tátt sikeres évek utáni - 1966-ban a Házzszati Minisztérium kezelőkerült iskolahajásként. Pánz azonban nem volt ázemeltetésére, így a hajásra sáttat évek kázzvetkeztek. Jáma 1966 és 1972 között átt, amikor a Leningrádi Házzpá-tá Egyetemen hajásmárnk-hallgató voltam, gyakran jártam ki Vaszilij-szigetre, a náva-torkolathoz, a Schmidt hadnagy há-dja alatti rakpartra, ahol a vitorlás iskolahajás álltak. Amg a kátt kisebb faópá-tás barkentin, a Száriusz és a Kropotkin a tengerészeti fáskolák állandó használatában megbecsülve és karbantartva, folyamatosan sázzrgátt-forgott a nyári hajászi szezonban, a Szedov csak állt a rakpart mellett mindenkitől elhagyatva, lepusztultan, rozsdásan és komoran. A látványjny keltette nyomasztás ázzést má csak fokozták hihetetlen káretei. Am egyszer minden rossznak vége szakad: a hajás sikerült nehány szent áráltne ázzási eráfész-tások ázz megmentenie a pusztulástól. A csoportot a hajás korábbi kapitányai, P. Sz. Mitrofanov és T. Rojev szervezték és vezették. Olyan emberek csatlakoztak hozzájuk, mint V. A. Cvirkunov, aki a házzpá-tá egyete és a mázzészet fáskolát is elvázzgezte, márnkázzt és mázzszkát sem restelt alapvető fontosságú rudazat, kázzlzet, bész berendezés, felszerelés munkájiban, egyidejűleg szervezve is a tennálkat. A csoport a kronstadti hajásgyárban 1975-ben kezdte a felújást, melynek eredményeként a hajás harmadszor is valásázzal ázzászálatt. A lepusztult bész rász teljes áttalálásra került, tantermeiket rendezték be, új parancsnoki gyakorláshidat és kormányállást láttés-tettek, kázznyvtárt és mozitermet alakítottak ki, továbbá a hajás felszerelt legjobb iskolahajásnak szintét kázzpviselő navigációs, rádiótechnikai és elektronikai berendezésekkel. 160 tisztjelölt számára láttés-tettek az iskolahajásra vonatkozó elárásoknak megfelelő szávnvonaló házzkájázzt. A hajás valamennyi rudazatát, kázzlzetét és vitorlázatát felújították, a mentáfelszerelést korszerűsítették. A munkáj

befejezőse utájn, 1981-ben a hajásra szinte ráj sem lehetett ismerni. Az Ájájá;Áöpá-tás vezetáje, V. T. Rojev Á-gy kÁjsszÁ meg az ÁjtÁöpá-tásben rácszt vevák munkájjájt: A Szedov ÁjnÁjknék kÁjsszÁjnheti ÁjájászÁletásÁot, hiszen, s ezt n elÁogszer ismÁtelni, ÁjnÁjknk szinte ÁjbjÁj megÁöpá-tettÁok a hajásrt!

Az ÁjtÁöpá-tás utájn, máög 1981-ben a hajás elsÁ Átja - májr A. B. Perevozcsikov parancsnokájga alatt - Dájniájba veze Vitus Jonassen Bering neves dájn tengerÁcsz szÁletásÁnek 300. Ávfordulájájt megÁnneplÁ vitorlájstalájkozÁra. E egy sor Árdekes vitorlájásÁt kÁjvetkezett: 1984-ben pÁldájul a hajás Skandinájvia megkerÁlÁsÁvel Arhangelszke vitorlájzott a vÁiros 400 Áves fennÁjllájájnak ÁnnepÁre. EttÁ kezdve a Szedov rendszeresen rácszt vett az International Sail Training Association nemzetkÁji vitorlájstalájkozÁin: leghosszabb Átájájt 1992-ben, a Kolumbusz-emplÁkversenyen teljesÁtette.

Sajnos azonban a csÁcsot mindig lejtÁ kÁjveti: 1993-ban a HalÁjszati MinisztÁrium olyan rossz anyagi helyzetbe kerÁlt, hogy a hajás leÁjllÁ-tásáj fontolgatta, pedig akkor májr a nyugati ÁrdeklÁdÁknek is lehetÁsÁögÁk volt - fizetÁ utaskÁon venniÁk a hajás Átjain. Mindehhez 1994-ben máög esedÁkessÁ vÁjlt a soron kÁjvetkezÁ regiszteri szemle Ács az azt megelÁzÁ karbantartÁ nagyjavÁ-tás. Erre NÁmetorszájban kerÁlt sor, a hajás ÁzemeltetÁsÁben rácszes partnervÁ jelentÁs segÁtsÁögÁvel. A javÁ-tást vÁögzÁ hajásgyÁjr is kitett magÁjÁrt, pÁldájul dájmentesen - szakmai kÁ-vÁjncsi felmÁrtÁok a kÁlhÁj lemezvastagsÁjgÁjt (1500 ponton!) Ács megÁjllapÁ-tottÁjk, hogy az 1921-ben Áöpá-tett acÁ hajás legjobban igÁnybe vett zÁnájban, a vÁ-zvonal kÁjrnÁkÁon sem vesztett tá-z szÁjalÁknÁjl tÁjbbet vastagsÁjgÁjbÁl a Áöpá-tás Áta eltelt 73 Áv alatt! KruppÁok annak idejÁon megadtÁk a mádjÁjtÁ llyen já minÁsÁgu anyagbÁl manaps nemigen Áöpá-tenek kereskedelmi hajásrt. De szÁksÁög is van a szilÁjrdájgra: a hajás ráögí anyagikÁjtÁje, Riga ma Lettorszájg fovÁirosa, az Áj kikÁjtÁ, Murmanszk pedig nem Áoppen kÁ-mÁletes ÁghajlatÁjrÁl hÁ-res.

Ám a hajás Ács a legÁnyisÁge bá-rja a viszontagsÁjgokat. 1995-96-ban pÁldájul olyan Átra kerÁlt sor, amelynek hossz csak a 1992-es Kolumbusz-emplÁkverseny haladta meg. A hajás MurmanszkbÁl elindulva Árintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikÁjtÁjÁot, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelÁ benÁzet Cherbours, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhájga, Karlskrona, WarnemÁnde, Wismar kikÁjtÁjÁobe, majd Kielbe, a hajás szÁlÁvÁirosájba, ahol megÁnnepeltÁok fennÁjllájájnak 75. Ávfordulájájt. Hájromnapos kieli tartÁzkodÁjs utájn Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Petyerburgba vitorlájzott, ott fejezve be 9850 márfÁjldes (18 240 km-es) Átájájt. Ennek mindjÁrt a legelejÁon, a Nordkapp-fok (EurÁpa Ácszaki csÁcsa) kÁjzelÁben a hajás olyan viharba kerÁlt, hogy a legfeljebb 45 máter/mÁjsodperc (162 km/Ára) szÁlsebessÁög máorÁsÁre alkalmas anemomÁterek felÁl âëzkiakadt má-nusz 8 Á°C hÁ mársÁokletnÁol). Alig csitult el az idÁ, egy májsodik, ugyanilyen erejÁ± orkÁjn csapott le a hajásra. A má Ájrboc Ács a tatÁjrboc felsÁ tarcsvitorláj (az Ájrbocok kÁjzÁjt felháozott hájromszÁjgletÁ± vitorláj) elszÁjlltak, az orrvitorlakÁjtelek jobb oldali oznijeit (vezetÁgyÁ±rÁ±it) tartÁ bak kiszakadt, májs baj viszont nem tÁjrtÁont, ezeket peig a vihar elmÁltÁjval meg tudÁjk javÁ-tani, illetve a vitorlájkat a tartalÁkokra ki lehetett cserÁlni. A hajás bácmánjai (fedÁlzetmesterei) kÁjzÁjt vitorlavarrÁ, Ájcs- Ács hajáslakatos mester is volt, Á-gy ÁjnerÁbÁl sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajásnak 1996 utájn nyomÁjt vesztettem, legalÁjbbis Á-rÁjsos formÁjban. AzÁta csak itt-ott lÁjtom felvillanni a nagyvitorlájok talÁjkozÁjt megÁjrtÁkÁ-tÁ távÁomÁ±sorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlájsmagazinjaiban talÁjkoztam vele egyszer-kÁtszer), hajásmagazinok cÁ-mlap-illusztrÁjciÁjÁont vagy a napilapok (a mi szÁjrazfÁjldi orszÁjgunkban sajnos rendkÁ-vÁl ritkÁjn elÁfordulÁ) vitorlájzÁjssal kapcsolatos hÁ-reiben.

A Szedov má±szaki adatai a mi hajás máreteinkhez szokott ember szÁjmÁjra megrÁjzÁak. Az ÁjtÁöpá-tás utájn a hajás a alÁjbbi fá máretekkkel rendelkezik: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszÁjmÁ-tva 117,50 máter, vÁ-zvonalhossza 97,90 máter, szÁlessÁge a fá'bordÁjn 14,66 máter, oldalmagassÁjga 8,75 máter, legnagyobb megengedett merÁlÁ mÁter. A hajás teljes vÁ-zkiszorÁ-tásja 7320 tonna, az Ázemi fá'gÁopteljesÁ-tmÁny 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elÁ teljesÁ-tmÁny 855 kW. A náögyszÁjrnÁ hajáscsavar ÁjtmÁorÁje 2200 mm. A gÁpet szÁlcsendben, szÁ±k vÁ-zterÁlet bonyolult navigÁjciÁs szituÁjciÁkban, csatornájban Ács szorosokban, kikÁjtÁkbe valÁ be- Ács kihajászÁjkor, folyÁkon, vÁögÁl pedig elÁre nem lÁjthatÁ havariahelyzetekben hasznÁjlijÁk (ellensÁolben Ács viharban nem, akkor vitorlájznak). A hajás 14-16 mm vastagsÁjgÁ szegecselt acÁllemez kÁlhÁjál, harÁjntbordÁjs rendszerben, kÁot teljes vÁ-zmentes acÁllemez fedÁlzettel, egy hosszÁ felÁöpá-tmÁnyfedÁlzetten (Quarterdeck), egy rájvid orrfedÁlzetten, kovÁjcsolt acÁ orrtÁkÁvel Ács acÁolÁjntvÁnybÁl kÁcszÁl tartÁkÁvel ÁöpÁl; az acÁ hajásgerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acÁllemez keresztvÁjlaszfalal hÁot vÁ-zmentes rekeszre van felosztva. A felsÁ fedÁlzetten kÁot fedÁlzeti hájz Ájll: az orr hajáskÁrhÁjz, a májgÁjtte lÁvÁ a 12 szemÁlyes navigÁjciÁs gyakorlÁshelyisÁög, ennek teteje a parancsnoki gyakorlÁshÁ A hosszÁ felÁöpá-tmÁnyfedÁlzetten (tattedÁlzetten) megmaradt a ráögí fedÁlzeti hájz, ebben van a parancsnok kajÁjt navigÁjciÁs kabin, felette a vezÁnylÁ parancsnoki hÁ-ddal. A kÁot leghÁjtsÁ Ájrboc kÁjzÁjt a felÁöpá-tmÁnyfedÁlzetten egy fedÁlzeti hájz ÁöpÁl, benne rájdiÁkajÁt Ács az Ágyeletes Ártiszt szolgálÁti kajÁjtje. A 160 tisztjelÁt Ács utas, tovÁjbbÁj a 64 fá's szemÁlyzet szÁjmÁjra kialakÁ-tott hájliÁshelyisÁögek, kÁjzÁjssÁögí Ács szanitÁris helyisÁögek, hajás mozi, tantermek Ács irodÁjk a fedÁlkÁjt Ács a farfelÁöpá-tmÁny foglájÁjk el; a hajásÁzemet Ács a szemÁlyzet szÁl kiszolgÁlÁ raktÁjrak, ÁdesvÁ-z-, szennyvÁ-z-, ballasztvÁ-z- Ács olajtankok, tovÁjbbÁj a gÁoptÁor a hajás testben kapott szabad fedÁlzet- Ács felÁöpá-tmÁnytetÁ-felÁleték fenyÁfa burkolattal vannak ellÁjtva. A hajás fedÁlzeti csÁjrlÁi villam kÁzi ÁzemetÁek; kÁot darab, egyenkÁont 3500 kg táj megÁ± AdmiralitÁjs horgonya, egy 1250 kg-os tartalÁk horgonya Á 500 kg-os kukÁjzÁshorgonya van (ezzel lehet vÁögezni sekÁly vÁ-zen, szÁlcsendben, motor náoklÁl az ÁjtÁjllÁjt 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 tengelyn 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, ezenkő-vől rengeteg felfőjhatás és kőt darab merev mentőutaj, továbba mentőmellőny a teljes szemőlyzeti és utasőtsőmra (plusz 25% tartalők).

A hajás nőgy árbocán 32 vitorla feszől, melyek ősszfőlete a tarcsvitorlák nőlkől 3900 nőgyzetmőter, azokat is beszámőva pedig 4192 nőgyzetmőter. A vitorlák ma májr dacronból kőszőlnek, nőgyzetmőterenkőnti őmőg őtlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla főlőlete 294 nőgyzetmőter. A hajásgerinc főlő 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 káttőlzetten egy őtt 210 tonna. A teljes rudazat fautőnzat jellegő okkarsőrga festőkkel van befestve. A keresztrudak vőgei tradicionőlisn főlő sző-nőűek, hogy őjjele, sőtőben a vitorlamanőverek kőzben a rajtuk dolgozš legőnysőg legalőbb kőrőlbelő ő őjőköződni tudjon, mert a főlő sző-n sőtőben is sejthető.

Kőpzeljők el, amikor a tizenőves nőtővendők tisztjelőtt az ősszaki-sarkkőrőn ől, őjjele, hšval bőlőlt orkőnerejő a hšszemeletes hőznak megfeleő magassőgő őrbocon vagy a vő-z feletti őlő kőnyőő vitorlarudak alatt kifeszőtt kőttőlen őllva, egyedől a sajőtt tudősbőban, erejőben és őgyessőgőben (meg a főlőtestőre kantőrozott, a vő kapcsolt vőgő rőtővid mentőkőttőben) bő-zva dolgozik a jegesre fagyott (az őltalunk megszokott vitorlőknő ő hőromsző vastagabb) nagymőretű vitorlők feltekerőson, és mindekőzben jobbről balra 25 fokban őlő őngő alatt az egő hajš! Nem vőletlenől volt a nagyvitorlők hšskorőra jellemző szőlő: vasemberek fahajškon. Ma a hajšk májr acőlből vannak, de a rajtuk szolgőlő embereknek mőg mindig vasegősszőggel és -akarattal kell rendelkezniők, hő megfeleően felkőszőlhessenek a tengerősz hivatőra, az egyik legszebb, de mőg ma is egyik legnehezebb szakmőra

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