

10 ÁjgyÁ°s iskola-fregatt, a Nagyezsda

Hozzájadt: kaloz

2005. február 24. Csütörtök 20:21

Utolsó frissítés 2007. augusztus 22. Szerda 11:21

Félggetlenül az archvumi felfedezéstől, miszerint az első orosz iskolahajónak a "Kronslot" hooker-t lehet nevezni (Iájd Szudosztrojenyije, 1984, ? 9. 59. oldal), elegendő anyag az ilyen speciális hajók építéséről eddig még messze nem elegendő mennyiségben került elő.

Kiindulásként az archvumi kutatókhoz az Admirális kollégiuma 1764. június 21-i elterjesztése szolgál, ami Oroszországban építendő, tisztán iskolahajó megépítését irányozza elő: "A tengerészek és a kadetok hajótestét tekintve háromárbocos jachtot megtervezni, felépíteni és minden szükségesessel ellátni (Az orosz flotta építési anyagai, 3. kötet, 1865). Később sincs, hogy a hajót megépítették, mivel az elterjesztésen II. Katalin juttatáshatás: "Ás gy legyen!" Ugyanakkor a hajó nevének és építési adatainak meghatározása messze nem egyszerű feladatnak mutatkozott. A nehézségek azzal kapcsolatosak, hogy a Kadetiskola anyagait nem lehet felhasználni, az 1777-es távolság teljesen elpusztította nem csak az archvumot, de minden valóságosan szerinti más dokumentumokat is, amelyek felbecsülhetetlen segítséget jelenthettek volna. A kutatókat zavarta az a tény, hogy a hajók osztályainak és fegyverzetének hivatalos leírásaiban egészen a XIX. század közepéig maga az "iskolahajó" megnevezés nem létezik. Meglehetősen apró munkát kellett elvégezni - átnevezni az 1764-1770. között épített hajókra a korszaki eredeti tervrajzokat és másolatokat; ez szerencsére nem vértelen felfedezéssel járt - az egykor "Nagyezsda" fregatt tervrajzán az alábbi felirat látható: "A korszaki, elfogadtott, a délnyugati sarkon a Tengerészeti Kadetiskola részére megépítendő rendeli 1765. szeptember 13." (KFA HTF, 327. 1. 1380). Ugyanitt van Lamb James hajóépítő mester sajátkezű alírása is. Meglepő ennyi beleegyezés mellett ilyen magas szinten - generális, admirális és más főemberek aláírása. Az Admirális kollégiumának elterjesztése és a tervrajz kibővítése a felfedezéshez hasonló, a "Nagyezsda" esetében a dokumentumokban a Kadetiskolával, valamint a haditengerészeti vezetés kiemelt figyelmével a másrészt a fegyverzetben szóló hajó építését irányító, az alábbi kiegészítések levonásait sugallja: valójában a fentebb említett "háromárbocos jacht"-ról van szó, annál is inkább, hogy az orosz flottában 10 ÁjgyÁ°s harci fregatt sohasem létezett. Kiegészítésként a "Nagyezsda" jogosult az Oroszországban elsőként, speciálisan oktatási célra épített vitorlás-iskolahajó megnevezésére. A "Nagyezsda" fregatt vitorlarúdjak feltelepített másrészt a vitorlarudak megnevezése teljes hossz, az árboccsokkal ill. vitorlarúd-végekkel árboccsok ill. vitorlavég hossz, a maximum és minimum. Ájtörök, mm

Orrárbock (az orrtörök től) 6,3 - 440-340

Orrsüdvitorla 6,3 0,4 200-150

Bukdőlőfa 1,5 1,5 100

Vakvitorla rúd 4,3 0,2 100-75

Elő-árbock rzs (a hajógerinc felső átlótól) 15,4 2,6 450-400

Elő-árbock derék 9,6 1,2 350-300

Elő-árbock südvitorla 4,3 0,3 250-175

Lobogórúd 1,3 - 100-75

Elő-törzsvitorla rúd 12,0 0,4 350-200

Elő-derék vitorla rúd 9,0 1,1 250-150

Elő-südvitorla rúd 5,8 0,4 125-75

Fő-árbock rzs (a hajógerinc felső átlótól) 16,4 2,6 450-400

Fő-árbock derék 10,0 1,2 350-300

Fő-árbock südvitorla 4,3 0,3 250-175

Lobogórúd 1,3 - 100-75

Fő-törzsvitorla rúd 12,6 0,4 350-200

Fő-derék vitorla rúd 9,6 1,2 250-150

Fő sudárivitorla rőd 6,0 0,4 125-75

Hajtsák árboc (a hajógerinc felső ártól) 14,0 2,0 370-300

Hajtsák árbocderék 8,0 1,2 280-200

Hajtsák árbocsudár 4,1 0,2 180-125

Lobogórőd 1,5 - 100-75

Farfa (Boom) 10,5 0,4 250-175

Hajtsák-derékivitorla rőd 6,7 0,8 200-125

Hajtsák-sudárivitorla rőd 4,9 0,3 125-75

Latinvitorla rőd (Gaff) 15,0 0,5 175-75 A hárómárbcos fregattot 1765. december 23-án, Szentpéterváron az Admiralitásnál kezdte el építeni, és a kővetkez év június 4-én bocsátották vízre (legnagyobb hossza a tatta az orrsudár csőcsőjig 33,64 m; a fedélzeten 23,47 m; a merőlegesek között 23,77 m; szélessége a palánkhoz 6,71 m; belsőtör mőlysege 2,81 m; oldalmagassága 3,1 m; kőzipes merőlése a gerinc nélkül 2,1 m; a dgerinc magassága 0,24 m). Valószínűleg a siettetett építési tempó miatt az idős szakban, valamint a nem elgőgő szájraz használatára megmutatkozott a hajó szolgálati idején - máj nyolc év múlva (1774) Kronstadtban le kellett bontani. Mindezek ellenére a fregatt néhai ny konstrukciós sajátosságokkal rendelkezett, amik az akkori idők hajóépítői által nem észlelték. A hajótest megnövelése szerint (3,5 m) említett "kelet-indiai" angol hajókra, ugyanakkor a hajóvágók vízalatti részei nem tompa és lekerekített formájúak; a kőzák szelvényre jellemző idők hajóépítői divatjától eltérő hordóalak, erősen befelé görbülő felső bordavágókkal, valamint az oldalfalak kőrvonalára, ami a csőlyázáshoz ideális; így tehát nem lehet iskolahajónak minősíteni, hisz annak széles és nem telezsóft fedélzet kell, ami helyet biztosít a gyakornokok elhelyezésére. A "Nagyzezsda" szerkezete az angol típusúhoz áll kőzelebb, nem a francia vízhozathoz (I. Péter szerint - "jmanár"-hoz): sződ hosszirányú fedélzethajl (relatív alacsony far- és orr kialakítás), a fedélzet kersztirányú lejtése gyakorlatilag megfelel az elő-részeknek, ami a mai napig megmaradtak; a "szőlyesztett" farfedélzet alatt - kőnyí fűfedélzet a lakóhelyiségeknek: parancsnoki kőtszemélyes tisztikáj, "emberi" a háróm jelzőnek és a rővkalauznak, lakóhelyiség 25 kőrt rőszőre; a far egybeépített miniatúr oldalgálórőjében raktár és a parancsnok toalettje helyezkedett el. Az orrbőjstya alatt és a fűfedélzeten volt "az alsóbb rangúak" lakhelye és a tőglaző hajókonyha. Az ilyen mőrető és feladatok h tipikus szemőlyzete: fűtiszti rangú parancsnok, parancsnok-helyettes, navigáció és tiszt, hajóvezető-helyettes, fedélzetmester, őcs, dugarozó, vitorlakészítő, tőzóraltiszt, kőttőzór, tőz első osztályú és hőt mőjsodos matrőz, háróm napos, és a hajószakőcs. Mőg abban az időben (1805), amikor felmerőlt a "Fecske" és a "Simeon és Anna" udvari jachtok őtalakítására fregatt osztályú iskolahajókká, megjelent az ismert hajóépítő mester, I. A. Amosov kővetkező negatív tartalmú megállapítás: hárómárbcos fregatt-tő csak a legalább 90 őjb fedélzeti hosszúságú hajó lehet őtalakítani, és ezek a hajók mindössze 64 és 68 őjb hosszúak voltak (KFA HTF, 432, 1, 1311). Kővetkező skőpp a "Nagyzezsda" sem jogosult a fregatt osztályú besorolásra (77 őjb) - csak brigg osztályra. Ugyanakkor az elő-részek őthelyezése az orra, a hajtsák árboc felszerelése keresztvitorla rudakkal és latinvitorla rőddel (mindez az elő-részek ellenőre), lehet ővő tette hárómárbcos elhelyezésőtt, és a "Nagyzezsda" bőj csak miniatúr, fregatt lett; mivel iskolahajóra volt szőksőg annak minden attribőtumával, ami a teljes vitorlőzót bemutathatta. A vitorlőzót őbrőzölő rajzok hiányában rekonstrőálni kellett azt az elrendezéső rajzot talőlhatő őrbocok elhelyezéső és az orrsudár hajlősszőgőnek pontos őrtőkeit felhasználva. Sző-tettek azok a hajómodellek, amelyeket Lamb Jar kősző-tett, és most Leningrádban, a kőzponti Hadi-Tengerőszeti Mőzeumban talőlhatő; a protőpusok tervei (KFA HTF 327); az ismert festmőnyek. A vitorlőzót lehetsőges vőjtozátőnak kidolgozásakor figyelembe vettők azt a tőnyt, hogy 1765-ig a fregattok csak hárómszintő vitorlőzót viseltek - fő, derék és sudárivitorlő; az orrbőbocon és az orrsudáron háróm vitorla van elhelyezve - vakvitorla, klőversegel és stagsegel; az orrbőoc alatti vakvitorla meglőttő feltőtelezi az a tőny, hogy a őval kősbőbb épített jachtok is viseltők, a "Fecske" (1784) és a "Simeon és Anna" (1805) hajtsák árboc a vőzlaton derék- és sudárivitorlő, valamint "angol tőpuső" ferde latinvitorla-rődhöz rőgző-tett csonkavitorlő hordoz. Az angol variáció ő kivőjasztása a hajóépítő ilyen tőpuső vitorlafelszerelőshez kőttődőső magyar őzhatő, az 1777. ővi adatok rőszletes tanulmányozása alapján (Szudosztrojenyije, 1981, ? 1). A rajz tőlsőfoőőnak elkerőlése vőgett nem tőntettő fel a kiegészítő vitorlőkat - a szőnyvitorlőkat az elő- és ami a hajó őnkőbb oktatő, mint a sebessőg ővelőőttő szolgáő eszköz volt a Finn-őbbőben, pontosabban a Néő torkolatőban tőrtőő hajósnő. Nem lehet nem beszőlni arról, hogy a "Nagyzezsda" elnevezőst nemegyszer hasznőttő hazai vitorlő iskolahajóknak 1766-tő kezdve. A "ő nevek őtadására nemzedőkről nemzedőkre" flotta tradőciőnak megfelelően az utolső tőbb mint kőtsző ővben a "Nagyzezsda" sző hatszor jelent meg Oroszország ő Szovjetuniő vitorlő iskolahajóin. A legutolső a Leningrádi Nahimov Tengerőszeti Iskola kis acő Gaff-schooner-e, amit a hatvanas ővekben a leningrádi kőzponti jacht-klub rendelkesőbe őtadás őtőin valamilyen okbő ő mőjskőnt neve el. Ugyanakkor kőőő lehet ősőg adődott a őny őtőttőre - a Szovjetuniő megrendelőőre Lengyelországból őkezdő őttő "Dar mlodezsi" vitorlő iskolahajó őpő-tőse (Szudosztrojenyije, 1985, ? 12, 31-33. oldal), és egyet kőző ő ő ő "Nagyzezsda"-nak szőndőőknak elnevezni. V. P. Mitrofanov, P. Sz. Mitrofanov Szudosztrojenyije, 1986, No 9. orosz ő fordő-totta: Kurusa őőndő