

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 háászási vállalat rászore 1921. február 14-án Kielben, a Krug gyárban (Germania-Werft) új nagyírbocos barkot bocsátottak vízre. A háás a Magdalene Vinnen nevet kapta. Vitorlázata alapján a vitorlás kereskedelmi háászási akkori egyik legnagyobb háás-pusába, a barkok kázzát tartozott (barknak neveznek minden olyan háírom-, nagy- és írbocos nagyvitorlást, amelynek leghíts írbocán hosszvitorlázat, a tbbi írbocon keresztvitorlázat van).

A háás a társaság legnagyobb vitorlása a hászas években sok sikeres kereskedelmi utat járt meg, chilei salótromm vagy ausztráliai bázával a raktaíraiban. Ézemeltetésében azonban egyre rífizetésebb lett a gazdasági világválság éveiben a tbbi nagyvitorlášhoz hasonlóan a Magdalene Vinnen sem versenyezhetett a gázháás konkurenciájával, és a tulajdonos 1936-ban eladta a Norddeutscher Lloyd biztosítási társaság államilag támogatott háászási vállalatának, amely a háásnak új nevet adott: Kommodore Johnsen. A háás továbbra is kereskedelmi járműként kázzlekedett, de jelentős átalakítással alkalmassá tették arra is, hogy átjára 40-90 tisztjelöltet is magával vihessen, akik ezen az áton szereztek meg a kápesítés kázz szakszolgálatot (persze, szépen fizettek is érte a vállalatnál világháíború alatt a háás segédszolgálatra osztották be, vontatott uszályként idánként hadianyagot szállított vagy kikötőkben álldogált).

A háíború utáni gyáztos hatalmak - a potsdami konferencia határozatainak értelmében - a háíborúban elpusztult háás helyett megkapták a vesztes Németország flottájának nehány háásját: 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 háásokat. A Padua új neve Kruzenstern lett, a Gorch Fock a Továris, a Kommodore Johnsen pedig Georgij Jakovlevics Szedov. A neves orosz sarkkutató nevezte el. A Kruzenstern és a Szedov áttadásakor a háásokat kásorá és áttadás német tengerészti gányos jegyezte meg: ezek a háás maguknak, úgysem tudnak velük mit kezdeni...Nos, a háíború utáni helyzet a Balti-tengeren valában eléggé megnehezítette a siralmas állapokat átvett vitorlások manáverezését. A Szedov segédgápe nem másként működött (a háásnak nem is volt), és az aknákkal teleszárt, csak keskeny sávokban aknamentesített vízterület nem tette lehetővé a nagy helyet igénylő vitorlášmanávereket. Am a háásokat átvett csoport nekiesett azok javításának akkori gazdasági helyzetben, a háások máreteit is figyelembe véve nem volt egyszerű dolog), és az írtvenes évek elejére, mire a Balti-tenger úgy-ahogy megtisztult az aknáktól, a háás is vitorlázhatási állapothoz került.

A Szedov a haditengerészet iskolaháásjaként 1952-ben futott ki háíború utáni első próbatételre. Nehány kisebb utat káveten - kiegészítéssel felszereléssel ellátva - 1957-ben P. Sz. Mitrofanov parancsnoksága alatt oceánográfiai kutatási háásként vett részt a harmadik nemzetközi geofizikai év keretében szervezett tengerkutató expedícióban, V. Sulejkin akadémikus és M. M. Kazanszkij neves oceánográfus kázremekével. A vitorlás - csendes járás az akusztikai vizsgálatokra kázzal nán megfelelőnek bizonyult. A tengerkutató utak 1958 végén a máig háírom év folytatástak I. G. Schneider parancsnoksága alatt, aki azután a Kruzenstern kapitányi tisztét foglalta el.

A Szedov - a haditengerészet kázzelében tártt sikeres évek utáni - 1966-ban a Halászati Minisztérium kezelésében került iskolaháásként. Pán azonban nem volt ázemeltetésére, így a háásra sítát évek kávetkeztek. Jáma 1966 és 1972 között, amikor a Leningrádi Háásáptá-Égyetemen háásmárnk-hallgató voltam, gyakran jártam ki Vaszilij-szigetre, a Néva-torkolathoz, a Schmidt hadnagy há-dja alatti rakpartra, ahol a vitorlás iskolaháás álltak. Amíg a kót kisebb faáptás barkentin, a Száriusz és a Kropotkin a tengerészeti fískolák állandó használatában megbecsülve és karbantartva, folyamatosan sárgátt-forgott a nyári háászási szezonban, a Szedov csak állt a rakpart mellett mindenki elhagyatva, lepusztultan, rozsdásan és komoran. A látványjny keltette nyomasztás árst má csak fokozták hihetetlen máretei. Am egyszer minden rossznak vége szakad: a háás sikerült nehány szent áráltne ársíási érészésük árséjrájny megmentenie a pusztulástól. A csoportot a háás korábbi kapitányai, P. Sz. Mitrofanov és T. Rojev szervezték és vezették. Olyan emberek csatlakoztak hozzájuk, mint V. A. Cvirkunov, aki a háásáptá-Égyete és a mávászati fískolát is elvágezte, márnkákként és mávászszkónt sem restelt alapvető fontosságú rudazat, kázzlet, bésá berendezés, felszerelés munkájiban, egyidejűleg szervezve is a tennálkat. A csoport a kronstadti háás gyárban 1975-ben kezdte a felújítást, melynek eredményeként a háás harmadszor is valóssággal ájjíszálett. A lepusztult bésá rász teljes átalakításra került, tantermeiket rendezték be, új parancsnoki gyakorláshíd és kormányállást létesítettek, kázznyvtárt és mozitermet alakítottak ki, továbbá a háás felszerelés legjobb iskolaháásnak szintét káppisélő navigációs, rádiótechnikai és elektronikai berendezésekkel. 160 tisztjelölt számára létesítettek az iskolaháásra vonatkozó elárásoknak megfelelő szálnvonaló háállás kázzét. A háás valamennyi rudazatát, kázzletét és vitorlázatát felújították, a mentőfelszerelést korszerűsítették. A munkáj

befejezése után, 1981-ben a hajó szinte rá sem lehetett ismerni. Az újjáépítés vezetője, V. T. Rojev a gyártás megkezdésekor a hajó szobájában részt vevő munkásokat: A Szedov újjáépítésének vezetője, hiszen, ez az elsősorban ismételt, újjáépítés szinte jobban megépítette a hajót!

Az újjáépítés után, március 1981-ben a hajó első útja - március A. B. Perevozcsikov parancsnokja alatt - Dél-nyugat felé Vitus Jonassen Bering nevező tengerész szállításának 300. fordulóját megkezdte a vitorlástalalkozásra. Egy sor érdekes vitorlástalalkozás következett: 1984-ben például a hajó Skandinávia megkerülésekor Arhangelszkbe vitorlázott a vörös 400 éves finn állásának ünnepére. Ettől kezdve a Szedov rendszeresen részt vett az International Sail Training Association nemzetközi vitorlástalalkozásain: leghosszabb útját 1992-ben, a Kolumbusz-emlékversenyen teljesítette.

Sajnos azonban a csúcspont mindig lejt a kényveti: 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 még esedékessé vált a soron következő regisztrációs szemle az azt megelőző karbantartás nagyjavítás. Erre nemzetközileg került sor, a hajó újjáépítésében részes partnervállalatok jelentős segítségükkel. A javítás után a hajó gyártás is kitett magáért, például a szakmai vállalkozások felmérték a hajó lemezvastagságait (1500 ponton!) és megállapították, hogy az 1921-ben épített acél hajó legjobban igénybe vett zónájában, a víz-vonal környékén sem veszített a szálzsalaknál többet vastagságában a hajó építésétől. A hajó eltelt 73 év alatt! Kruppa annak idején megadta a márciusi ilyen járság anyagból manapság nemigen építenek kereskedelmi hajót. De szállítás is van a szállításra: a hajó régi anyagokból, Riga ma Lettorszáig felfelé, az új kikötő, Murmanszk pedig nem éppen kármóltos ághajlati hár-res.

A hajó az a legényesége bánya a viszontagságokat. 1995-96-ban például olyan útra került sor, amelynek hosszúsága csak a 1992-es Kolumbusz-emlékverseny haladta meg. A hajó Murmanszkból elindulva érintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikötőjét, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelé benézett Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhága, Karlskrona, Warnemünde, Wismar kikötőibe, majd Kielbe, a hajó szállítására, ahol megkezdte a finn állásának 75. fordulóját. 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) környékén a hajó olyan viharba került, hogy a legfeljebb 45 méter/másodperc (162 km/óra) szélsőséges márciusi alkalmas anemométerek felülre érzékeltek március 8 °C hőmérsékletnél). Alig csitult el az idő, egy márciusodik, ugyanilyen erejű orkán csapott le a hajóra. A hajó árboc és a tartórboc felső tarcsavitorlái (az árbocok között felhőzött háromszögletű vitorlák) elszálltak, az orrvitorlák jobb oldali oznijeit (vezetőgyártásait) tartó bak kiszakadt, március baj viszont nem történt, ezeket pedig a vihar elmúltával meg tudták javítani, illetve a vitorlák tartókra ki lehetett cserélni. A hajó báncmanjai (fedélzetmesterei) között volt vitorlavarrás, ács- és hajóalkatos mester is volt, a gyártásból sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajónak 1996 után nyomát vesztettem, legalábbis a rajzos formában. Azóta csak itt-ott látom felvillanni a nagyvitorlások találkozásait megkezdő kábel-tálcákban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlások magazinjaiban találkoztam vele egyszer-kétszer), hajósmagazinok címlap-illusztrációjaként vagy a napilapok (a mi szírazföldi országunkban sajnos rendkívül ritkán el fordul) 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 elágazó teljesítmény 855 kW. A nagyszámú hajócsavar átmérője 2200 mm. A gőpet szőlcsendben, szék víz-zteréslet bonyolult navigációs szituációkban, csatornában és szorosokban, kikötőbe való be- és kihajózásakor, folyáson, vízgőz pedig elre nem láttható havariahelyzetekben használatos (ellenszélben és viharban nem, akkor vitorlázni). A hajó 14-16 mm vastagságú szegecselt acéllemez kábelhálójával, hárbordás rendszerben, két teljes víz-zmentes acéllemez fedélzettel, egy hosszú felépítésmegoldással (Quarterdeck), egy rövid orrfedélzettel, kövicsolt acél orrtárcával és acélantanyából készült kábelvezetővel (az acél hajógerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acéllemez keresztvágásfal hálót víz-zmentes rekeszre van felosztva. A felső fedélzeten két fedélzeti ház áll: az orr hajókárház, a márciusi ház a 12 személynél navigációs gyakorlóhelyiségek, ennek teteje a parancsnoki gyakorlóhely. A hosszú felépítésmegoldáson (tárfedélzeten) megmaradt a régi fedélzeti ház, ebben van a parancsnok kajászó navigációs kabin, felette a vezényelő parancsnoki háddal. A két leghajós árboc között a felépítésmegoldáson egy fedélzeti ház épült, benne rádió-kajászó és az ügyletes ártiszt szolgálati kajászó. A 160 tisztjelölt és utas, továbbá a 64 fő személynél számjára kialakított házi helyiségek, kábelvezető és szanitációs helyiségek, hajó mozi, tanterem és irodák a fedélkőzt és a farfelépítésmegoldást foglalják el; a hajó újjáépítését a személynél kiszolgáló raktárak, ács- és szennyvíz-, ballasztvíz- és olajtankok, továbbá a gőptör a hajótestben kapott hely szabad fedélzet- és felépítésmegoldás felületek fenntartása burkolattal vannak ellátva. A hajó fedélzeti csatlakozási villamok a házi újjáépítés; két darab, egyenként 3500 kg tömegű Admirális horgonya, egy 1250 kg-os tartók horgonya és 500 kg-os kábelhorgonya van (ezzel lehet végezni sekély vízben, szőlcsendben, motor nélkül az újjáépítést egyik

helyről a májsíkra). 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; kőti kerék kázzás tengely
 parancsnoki híd előtti kormányálláson, májsík kőti kerék (szintén kázzás tengelyen) a kormánylapít felett, a farfed-
 vőszkormányálláson van felszerelve. A hajás hat nagyméretű mentőcsónak található, mindegyik a maga
 csónakdaruin, ezenkívül rengeteg felfújható és kőti darab merev mentőtűt, további mentőmellőny a teljes
 szemőlyzeti és utaslétszájra (plusz 25% tartalék).

A hajás nőgy árbocán 32 vitorla feszül, melyek összfelülete a tarcsvitorlákéval 3900 négyzetméter, azokat is
 beszámítva pedig 4192 négyzetméter. A vitorlák ma már dacronból készülnek, négyzetméterenkénti tömeg
 átlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felülete 294 négyzetméter. A hajásgerinc felső ále feletti 62,6 méter
 (első árboc), 63,5 méter (kőti kázzás árboc) és 54,7 méter (tárboc) magasságú acélcső árbocok átmérője
 830 mm (első árboc), 750 mm (kőti kázzás árboc) és 680 mm (tárboc). A vitorlarudak szintén acélcsőből vannak
 legvastagabb a kázzás 580 mm átmérőjű, ennek hossza 30,4 m. A rudazat összössy a kázzással együtt 210
 tonna. A teljes rudazat faülnzati jellegű okkarrárga festékekkel van befestve. A keresztrudak végei tradicionálisan fém-
 sző-nőűek, hogy ájjel, sőtáttben a vitorlamanőverek kázzásban a rajtuk dolgozó legőnysső legalább kázzásból
 tájjköződni tudjon, mert a fém sző-n sőtáttben is sejthető.

Kőzzeljő el, amikor a tizenőves névendőki tisztjelő az ősszaki-sarkkárőn tő, ájjel, hőval bőlelt orkőnerejő
 a hőszemeletes hőznak megfeleő magasságú árbocra vagy a vő-z feletti jő kőnyőő vitorlarudak alatt kifesző-tett
 kázzáslen állva, egyedő a saját tudőssőban, erejőben és őgyessőgőben (meg a felsőtestőre kantőrozott, a vő
 kapcsolt vőgő rővid mentő kázzásben) bő-zva dolgozik a jegesre fagyott (az álltalunk megszokott vitorlákknő hőromsző
 vastagabb) nagymőretű vitorlák feltekerősső, és mindekázzásban jobbrő balra 25 fokba dőőőngő alatta az egő
 hajő! Nem vőletlenő volt a nagyvitorlások hőskorőra jellemző szőősső: vasemberek fahajőkon. Ma a hajők már
 acélból vannak, de a rajtuk szolgálő embereknek még mindig vőgőssőggel és -akarattal kell rendelkezniő, ho-
 megfeleően felkőssőlhessenek a tengerősz hivatőra, az egyik legszőbb, de még ma is egyik legnehezebb szakmőra

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