

H.M.S. Halifax "Topsail Schooner - 1765

Contributed by Baksa B@la
2025. September 03. Wednesday 19:00
Last Updated 2025. September 03. Wednesday 18:48

There are no translations available

A HMS Halifax egy szkóner volt, amelyet 1765-ben építettek kereskedelmi szolgálatra Halifaxban, Ásj-Skóciában, amelyeket a Brit Királyi Haditengerészet 1768-ban vásárolt Észak-Amerika part menti járőr-erőszármazé, kizvetlenül a amerikai forradalom előtti években . Ez az egyik legjobban dokumentált szkóner Észak-Amerika korai időszaká.

A szkónert egy halifaxi kereskedőcsoport építette kormányzati támogatással Nova Scotia Packet néven, hogy megbízható csomagok szállítását hozzon létre Halifax és Boston között 1765-ben. Az ügyvezető tulajdonos Joseph Grey volt, a halifaxi haditengerészeti udvar biztosának veje, ahol a szkónert vász-származé leg építették. Az 1768 szeptemberének végén a szkóner elsőtájára 1765. október 15-én került sor Benjamin Green ifjabb parancsnokja alatt. Az időjárás engedte, hogy a schooner nyolcnaponta kizlekedett Halifax és Boston között, kereskedelmi pályafutása során 23 oda-vissza utat tett meg. 1768 júniusában Samuel Hood kommodor bízta a Nova Scotia Packetet Halifaxban, hogy áldeményeket szállítson az angliai Portsmouthba . Hood azt is javasolta, hogy a szkónert a Brit Királyi Haditengerészet vásárolja meg.

A Királyi Haditengerészet 1768. október 12-én vásárolta meg a szkónert, és átnevezte Halifaxra; kielégítette a part menti járőrhajók iránti igényt a csempészet elleni küzdelem és az új-angliai gyarmati zavargások kezelésére. A portsmouthi hajógyár hajóépítő-átépítő-átépítői által gondosan megtervezett vonalvezetés és kivitelezés, valamint haditengerészeti szolgálatának részletes feljegyzése a szkónert az Észak-amerikai korai szkónerek sokat tanulmányozott példájává teszi.

Miután 1768 szeptemberében felmérték, októberben szolgálatba állították, és október és december között Portsmouthban szerelték fel. Első parancsnoka Samuel Scott hadnagy volt, aki 1769 januárjában visszavitte Észak-Amerikába. 1769-ben a Halifax lefoglalta és vontatta John Hancock Liberty szkónerét, a későbbi HMS Liberty-t . A Halifax 1770 decemberében visszatért Nagy-Britanniába felújításra, és a kizvetkezéskben Abraham Crespin hadnagy parancsnokja alatt állt. Jacob Rogers hadnagy 1773-ban vette át a parancsnokságot, utódjá 1774-ben Joseph Nunn hadnagy lett. 1774 decemberében és 1775 januárjában szivárgásnak, rossz állapotban lévőnek és szolgálatra alkalmatlannak jelentették. Elrendelték, hogy tavasszal horgonyozzanak a kikötőben, hogy felmérjék a hajó állapotát.

Miután aktív szolgálat Észak-Amerika partjainál, 1775. február 15-én hajnali 3-kor egy viharos szélben hajótárlás szenvedett a maine-i Machias közelében található Foster-szigeten. Azon az időszakban egy háró viharban a hajó darabokra hullott. Álláslag egy helyi rónkalauz szándékosan futatta zónyura. Nunn, tisztjei és legénye hadbírásága a rónkalauz tudatlanságának tulajdonosa a veszteséget; ebből semmi sem lett, mivel a rónkalauz eltűnt, miközben Nunn egy helyi hajótulajdonossal, Mr. Beale-lel intézte a legényeknek a Sheep's Islandra Bostonba tartásának szállítását.

A roncs szerepet játszott az ugyanebben az ében lezajlott machiasi csatában, amikor Samuel Graves admirális elrendelte az égyek kiemelését. Egy későbbi, Észak-Amerikában szolgálatot teljesítő Halifax nevű szkónert 1776 megvásároltak, és kizvetlen megegyezett az abban az ében elsőlyesztett Halifaxszal, így elképzelhető, hogy a schoonert kiemelték és ismét szolgálatba állították.

A schooner mérései:

Teljes súly: 83 tonna

Hossz: 14,3m (46 ft) keel

Szélesség: 5,6m (18 ft 3 inch) beam

Mélység: 2,69m (8ft 10 inch)

Szélesség: 30 fű

Fegyverzet: 6db 3 pdr gun

A makett készítése.

A makettet elkészítését 1:48 méretarányban, kárpótlás, meggyfa, nyír és 5 mm-es rétegeltlemez felhasználásával végeztem. A vitorlák batisztbél készülték, az ágyakat rudakból esztergáltam, és vegyi áton feketévé lettek. kárpótlás a jés beültetett pamut csőből készülték.

A hajás elkészítéséhez Harold Hahn tervei nyújtották a legteljesebb segítséget.

Valamint az eredeti technikai rajzok.

Részletrajzok a hajó részéről.

A gerinc tegeztlemezből és kátrétegből.

A bordák beállítását a gerincbe.

Az orr részt a nyílra nyírva készítem el.

A fedélzet alapja ezáltal 1,5mm-es prespán volt.

A vakpalánk a javított nyírva készítem el.

A kátrétege palánk anyaga 1mm vastag kátrétege.

A dőrzsfekete pólcolt kőrtefáiból vannak készí-tve.

A fedőzeti palánk anyaga viszont nyírfa. A deszka tőmő-tősek imitálásra fekete temperált használok. A rőgző 0,7 mm-es facsapokkal tőrtőnik.

{mospagebreak title=1.rősz}

Felkerőlték a teresztőpőrkőnyok ős a horgonydaruk.

Az orr gallion.

Elkészőlték az oldalső ablakok, a kormőnylap ős a tattőkőr.

A fedőzet hőtőő készőre felkerőlték a korlőtok, illetve a kőzi őgyőő tartőoszlopai.

Egy felhívózet a fedélzetről.

Próbaként felhelyeztem az orrszobrot is.

Egy oldalsó kép a hajtás korlátról.

A főtábla elkészítéséhez használt rajz.

A főtábla alapja sablonba hajtott kértéfa.

A kétszáz és belső ívek szintén sablonba lettek hajtva felszerelés előtt.

A kősz fűrt az ablakkal és a faragványokkal.

Az oldal ablak rajza.

Az oldalsablakok alapja.

{mospagebreak title=2.rősz}

A fedélzeti rőcsök és a rakodnyálcs.

A fedélzeti lejőrs előrl.

A fedélzeti lejőrs hőtulrő a kompasz szekrényel.

A horgonykötési csatlósija.

A fenékvíz szivattyúzási rendszer pumpái.

A horgonyok a jelzőlámpákkal.

Az elcsúszó orrszobor. Ennek az elcsúszás miatt a kis méret miatt elcsúszás problémát okozott. Későbbi miniatűr faragóeszközöket kellett készítenem a megmunkáshoz.

Az ígycsuklóvezérlésnek alkatrészei és a hozzávaló csatlók.

A csuklóösszerelve.

Egy elcsúszó ígycsukló.

Az űgyűű oldalsű nűzve.

A 6 db 3 fontos űgyűű, felűlnűzetben.

Az űgyűűk kűpe oldalsűzetben.

A tattedűzetben hasznűlt 6 db fűl fontos kűziűgyűű.

{mospagebreak title=3.rűsz}

Az orrűrbűc, az orrsudűr űs a jűromfa.

Az orrűrbűc űsszeűllű-tva.

Az előzők, az előzők és a jövőre.

Az előzők és a jövőre.

Az előzők, a jövőre és a jövőre.

Az előzők és a jövőre.

Az előzők vitorlarudjai.

Az előzők vitorlarudjai.

Az Ágyók felszerelve a fedőlzetre.

Az Ágyók felszerelve a fedőlzetre 2.

Beépítésre kerül az orrbélcső tőrzs.

Beépítésre kerültek az elárbélcső és fábélcső tőrzsek.

A felszerelt bélcső az állókészlet.

Az oldalkészlet speciális kőtszarkai.

A kőtszarkák felszerelve az oldalkőtelekre.

Felkerül az összes oldalakat a kábel szarv.

Felszerelésre kerültek a kábel fogbakok is

{mospagebreak title=4.rés}

Egy felület a hajóról.

Az orrvitorlók.

A keresztvitorlók.

A gaff vitorlók.

A csnak elkész-téshez meggyfjt használtam.

Felszerelve a f'rb'c gaff vitorlája.

F'rb'c gaff 's cs'csvitorla.

E'rb'c gaff vitorla.

Felkerl az orrvitorla.

Felkerl az el'rb'c cs'cs, keresztvitorlája is.

Mivel idefutnak be az orrvitorlájuk kábeljei is, így el kell látni a szükséges kábelvezetéssel az eljárást követően.

A fentebb leírtak ugyan ezen részen elvégzendők.

Majd hajtás.

{mospagebreak title=5.rész}

A hajóorr az orrszoborral.

A hajóorr rész az eljárást követően.

Az eljárást követően fentebb lett leírva.

A hajó oldala a felragasztott horgonnyal.

Az előfedélzet a hajókonyha kármányával.

Egy oldalsó kárp, amelyen jól megfigyelhetők az ágyak, a csónak és a horgonycsatló.

A csónak a fedélzeten.

A csónak orra kárpizel.

A hajó oldalról, a tatfedélzet felől.

A hajó oldalrész egy másik szögben.

A fedélzet a csónakkal, hajtulról fotózva.

A fedélzet a csónakkal felülről.

A víz-pumpák és ágyak.

A víz-pumpák a fedélzeti lejáróval.

A táfedélzet a kormányrúddal.

A hajó far részén hajtulról fotózva.

A hajó far.

Az elkészült hajó hátulról fotózva.

Az elkészült hajó elölről fotózva.