



Iskolahajókkal a föld körül

Cseppet sem szokatlan, hogy vitorlás iskolahajók föld körüli útra indulnak és szakaszonként cserélik főleg fiatal hajósokból álló vendég legénységüket. Idén három holland iskolahajó vállalkozott a nem mindennapi feladatra, követve az orosz STS SEDOV példáját.

HORVÁTH CSABA

A föld körüli útra induló három holland vitorlás a Bark Europa, az Oosterschelde és a Tecla. Kiváló képviselői az egyébként nem kevés hajót számláló holland tall ship flottának, és annak ellenére vállalkoztak a megterhelő útra, hogy ma már egyikük sem fiatal leányka.

Az Europa 56 méteres teljes hosszával a legnagyobb. Három árbocán bark riget hord, azaz az elő- és a főárbocon keresztvitorlázatot, a tatárbocon pedig gaffos hosszvitorlázatot visel. Teljes vitorlafelülete 1250 m², ebben benne vannak a törzs-, derék- és sudárvitorlák számvitorlái is: pazar látvány, amikor az Europa enyhe hátszélben szélesre





Foto: Ad Venneman



Foto: Sail Training Vessel Techs



Foto: Pieter Nijehem



tárt vitorlák alatt halad. A hajó Senator Brockes néven Hamburgban épült, és az Elbán mint világítóhajó teljesített szolgálatot. 1986-ban került Hollandiába, ahol nyolc éves munkával hárombocos, bark vitorlázatú hajóvá építették át. A nevét a görög mitológia halandó női alakjáról, Európáról kapta, akibe Zeusz beleszeretett és fehér bika képében elrabolt. A hajó orrfigurája (gallionfigurája) az aranyszarvú fehér bika, hátán a lobogó, vörös hajú női alakkal.

Az Oosterschelde 50 méteres, hárombocos ún. topsail schooner, magyarosan sóner; a topsail (derékvitorla) kifejezés

arra utal, hogy az egyébként gaffos hosszvitorlázatot hordó árbocai közül az előárbocon keresztvitorlával, de csak derék- és sudár vitorlával rendelkezik. Az Oosterschelde a XX. század fordulóján holland lobogó alatt hajózó sónerflotta utolsó megmaradt képviselője. Az 1917–18-ban épült hajó névadója a Hollandiában szétváltó Schelde folyó keleti ága. A hajó az évtizedek alatt holland, dán és svéd tulajdonban szolgált, és 1988-ban került vissza Hollandiába. 1990-ben kezdték meg a felújítását, 1992. augusztus 21-én avatta fel Princess Margriet, Beatrix holland királynő húga.

Az Oosterschelde nem csak élő történelmi örökség, hanem Rotterdam város úszó nagykövete is. 1996-ban tette meg első föld körüli útját, majd 1999-ben amerikai tūrát csinált, és 2003-ban az Antarktiszra is ellátogatott.

A Tecla a legkisebb, ez a hajó egy 38 méteres kétárbocos szkúner. 1915-ben Vlaardingenben Graaf van Limburg Stirum néven heringhalászatra épült, majd Dániába került. 1989 óta bértörölként dolgozik, miután eredeti szépségében újítozták fel.

A három hajó nem egy időben és nem azonos útvonalon hajózik. Az Európa

szeptember 9-én indult Amszterdamból, karácsony után ér Tűzföldre, az argentin Ushuaiába, hogy onnan a déli félteke nyarán (március elejéig) több utat tegyen az Antarktiszra. Az Oosterschelde november 3-án, a Tecla november 10-én indult, hogy jövőre, május első napjaiban Fokvárosban találkozzanak. Innen együtt hajóznak tovább Mauritius és Réunion érintésével Ausztrália felé a holland felfedező, Cornelis de Houtman, Abel Tasman és Van Diemen nyomában. Először Perthben, majd Adelaide-ben kötnek ki. Az iskolahajók nemzetközi szövetsége, a Sail Training International (STI) által szerve-



Fotó: Arthur Senneke

zett Sydney to Auckland Tall Ships Regatta 2013. szeptember 9-én kezdődik Melbourne-ben. Innen Tasmaniába (Hobart), majd Sydneybe túrázik a tall ship flotta (ezeken a szakaszokon nincs verseny), mely a regatta idejére alaposan kiegészül, a majd egy tucat ausztrál vitorlás mellett dél-amerikai, indonéz és angol hajók, és persze az új-zélandi Spirit of New Zealand is részt vesznek a Royal Australian Navy centenáriumi rendezett nemzetközi flottaszemlén. A verseny Sydney és Auckland között zajlik majd október 10-től 24-ig.

A három hajó jövő decemberben megkerüli a Horn-fokot. Az Europa újabb antarktiszi szezonra marad, míg a két kisebb tavaszra visszaér Hollandiába, hogy a 2014-es nyári Tall Ships Race-en is részt vehessenek.

Az Europa háromhetes utakat tesz a Beagle Channelből a hírhedt Drake-átjárón keresztül a Fehér Kontinensre, az Antarktiszi-félszigetre és vissza Ushuaiába. Miután a hajó elhagyta az antarktiszi konvergencia-zónát, a hajó a Déli-Shetland-szigetek között, oroszlánfókák, sirályok, albatroszok és viharmadarak társaságában vitorlázik. Az Europa minden éjszakát védett öblökben tölt, nappal pedig a legénység szakértő vezető segítségével felfedező túrákat tesz a pingvin-kolóniák, fókák és rozmarok között.

Az Europa a föld körüli út első déli nyarán az Antarktiszról indul Dél-Afrika felé. Az 52 napos úton a legénység megtapasztalhatja a tengerészélet minden részletét – őrszolgálat, árbocmunka és navigációs feladatok – a Déli-óceán viharos vizein, az Űvöltő Negyvenesek, ▶▶

Iskolahajók konferenciája Rigában

A klasszikus vitorlázati iskolahajókat (közismert néven Tall Ships) és a nemzeti iskolahajószövetségeket tömörítő nemzetközi szervezet, a Sail Training International (STI) minden évben több programot rendez, melyek közül kiemelkedő esemény a nyári Tall Ships Race (lásd: Iskolahajók regattája, Vitorlázás 2012/5). Az idei versenyen 17 országból összesen 59 kisebb-nagyobb vitorlás hajó vett részt, ezek közül 18 volt A-osztályú, keresztvitorlázati nagyvitorlás. A hajókon 35 országból 7500 résztvevő hajózott, nagy részük 25 év alatti fiatal volt – közülük öten érkeztek Magyarországról. A verseny hossza 2300 tengeri mérföld volt, az 5 vendéglátó kikötőn kívül további 10 spanyol és 11 portugál kikötőben is megálltak a hajók a Cadiz–A Coruna közötti turszakaszon. Mindezek az adatok az STI idei, Rigában tartott konferenciájának nyitó ülésén hangzottak el. A konferencián és az STI Nemzetközi Tanácskozó Testület ülésén a szervezet magyar tagja, a Sail & Life Training Association Hungary (S.A.L.T.) képviselője is jelen volt. A konferencia helyszínéül azért választották idén a balti állam fővárosát, mert Riga a jövő évi Tall Ships Race egyik megállója és vendéglátó kikötője lesz a dániai Aarhus, valamint Helsinki és Szczećin mellett. A két és fél napos konferencián 360 küldött vett részt, közöttük számos iskolahajó kapitánya, az iskolahajókat üzemeltető szervezetek és nemzeti szövetségek

képviselői, a vendéglátó kikötők képviselői és olyan turisztikai szervezetek, amelyek érdekelték az STI programjaiban. Ott volt az Ománi Szultánságot képviselő Saif Alrahbi, a haditengerészet parancsnoka, aki megerősítette, hogy az Ománi Ösztöndíj továbbra is támogatni fogja a nyári versenyen indulni szándékozó 25 év alatti fiatalok részvételét. A magyar fiatalok is ezzel az ösztöndíjjal jutottak ki az idei versenyre. A statisztikák között az is elhangzott, hogy idén a Londoni Olimpia után a Tall Ships Race vonzotta a legtöbb résztvevőt és látogatót, ezzel jelentős anyagi sikereket ért el a nonprofit szervezet, nem beszélve azokról a gazdasági hatásokról, amelyeket az érintett kikötők és városok élvezhetnek.

A konferencián 37 előadást hallgathattak meg a résztvevők, többek között a sail training életét elemző egyetemi kutatásokról, az önkéntesek munkájáról, a brandépítésről, a sail training programok szervezéséről vagy arról, hogy mi a hasonlóság és a különbség a Tall Ship regatták és fesztiválok, valamint a Volvo Ocean Race és a Clipper Round the World Race között.

A jövő évi nyári verseny mellett kiemelt hangsúlyt kapott az őszi Mediterrán Tall Ship Regatta, mely Barcelona, Toulon és La Spezia között zajlik majd szeptember 21. és október 7. között, és ahova nem csak a magyar fiatalokat, de a magyar hajókat is várják. A S.A.L.T. emellett helyet kapott a 2015. évi Adriatic Tall Ship Regatta szervezőbizottságában is. Ez a regatta két horvát kikötőt is érinteni fog, így a magyar közönség és az adriai magyar vitorlázók nagy számban vehetnek részt a májusi eseményeken.

regatta

a Dühöngő Ötvenesek és a Sikító Hatvanasok által uralt területeken. A Weddell-tengert a Larsen és Ronne jégplató szegélyezi, ahonnan hatalmas, táblás jéghegyek szakadnak a tengerbe. Ezen a vidéken alig jár ember. Az Antarktiszi-félsziget meglátogatása után Dél-Georgia szigetein meglátogatják a valamikori Grytviken bálnavadász telepet, és a leghősiesebb sarkkutató, Shackleton barlangját. Régi tradíció ott egy üveg whiskyt meginni a hős emlékére... Innen az Atlanti-óceán közepe felé veszi majd a hajó az irányt, és meglátogatja az aktív vulkán tetején élő közösséget Tristan da Cunnán, ha az óceáni swellek engedik a partra szállást. A foktól fokig tartó út Fokvárosban ér véget.

Akármerre járnak is a hajók, az állandó és a vendéglegénységet (traineeek) a tengeren háromszor 4 órás őrőrszolgálatra osztják. A 0-4, 4-8 és 8-12-es őrőrszolgálat a nap első és második felében váltja egymást, így mindenki kétszer négy órát dolgozik, közben 8 órát pihenhet (ha az időjárás épp nem követeli meg, hogy mindenki a fedélzeten legyen). Az őrőrszolgálatvezető irányítja. Felváltva látják el a figyelő, kománys és navigációs feladatokat, és persze a vitorlamanővereket. Mindegyik szolgálat felelős az idejében eső konyhai munkáért is. Ez a napi rutin ritmusa. Nincs tv, telefon, e-mail és Facebook. A részvételhez pedig egyáltalán nem szükséges hajós előképzettség, azok is hajózhathatnak, akik addig soha nem léptek hajóra; persze nem árt, ha tudja az ember, hogy mit vállal, főleg egy antarktiszi úton. A hajók minden korosztályt fogadnak 15 év felett. A fiatalok az idősebbekkel együtt dolgoznak, megtanulják tisztelni a tengert, egymást és a csapatmunkát. Mindenki kilép a saját komfortzónájából, új dolgokat tanul a megszokottól teljesen új módokon. Nem csak hajózással kapcsolatos munkákban szerez jártasságot, hanem egy sor olyasmit is megtanul – szinte észrevétlenül –, amelyet a szárazföldön is kiválóan hasznosíthat, akár rövidebb, akár hosszabb utat hajózott végig.

A tengeribetegséget általában egy-két nap alatt mindenki legyőzi. De addig hogy lehet túlélni? „1001 praktikája van, de az én módszerem: az éneklés – hangosan! Mély levegőt veszek, majd alaposan kiengedem a hangom. Ez lélekemelő, és a közérzetem jobb lesz tőle. Próbáld ki, meglásd, működik. Csak arra vigyázz, az éneklésed ne tegyen másokat tengeribetegé!” – írta például Anna az Europa fedélzetén tett utazás után. ■



Fotó: Buenos Aires

Úton a legnagyobb is!

Amikor a Bark Europa Amszterdamban eldobta a köteleit, hogy nekivágjon a több mint egyéves útnak, az orosz négyárbcos bark, a Murmanszki Állami Műszaki Egyetem iskolahajója már Brazília partjainál hajózott. 2012. május 2-án Szentpétervárról indult föld körüli útra, mely során négy kontinens kikötői mellett a távol-keleti orosz kikötőt, Vlagyivosztokot is meglátogatta. Eközben a „rossz” irányban, keletről nyugat felé haladva október elején megkerülte a Horn-fokot, és 2013 május elején Fokvárosban találkozik a kelet felé hajózó három holland vitorlással. A hajó jelenleg a Csendes-óceánon hajózik, ott tölti a karácsonyt és a szilvesztert is, és csak január elején ér Japánba. A Sedov föld körüli útja 2013 júniusában ér véget Szentpéterváron. A hajót 1921-ben építették Kielben az egyik legnagyobb XX. századi német hajózársaság, a brémai F. A. Vinnen & Co. számára. A Magdalene Vinnen II névre keresztelt vitorlás már rendelkezett segédgéppel. Az első útját teljes szénrakománnyal Cardiff és Buenos Aires között a rossz időjárás ellenére is csupán 30 nap alatt tette meg. A hajó kétszer is megkerülte a Horn-fokot Chilebe menet, és bejárta az egész világot. 1936-ban a Norddeutscher Lloyd vette meg, és 50-60 tengerészkadét elhelyezésére alakította át, de továbbra is árut szállított, most már Kommodore Johnsen néven. A hajó 1945. december 20-án került orosz kézre: a britek adták át a Szovjetuniónak háborús jóvátételként. A szovjet haditengerészet kiképző hajója Georgij Szedov sarkkutató nevet kapta, aki 1914-ben az Arktiszon halt meg. Az acéltestű hajó méretei lenyűgözők: teljes hossza 117,5 m, szélessége majdnem 12 m, 33 vitorlából álló vitorlakészletének összfelülete 4,192 m². A főárbcoc 58 méterre magasodik a tenger fölé. A 6148 tonna vízkiszorítású hajó akár 18 csomós sebességet is képes elérni vitorlák alatt. Hietvenfős állandó személyzete mellett 164 tengerészkadét és 200 fizetővendég a legénysége. A világ legnagyobb működő történelmi vitorlására így invitálják a legénységet: „...ne adjátok nekem a patokot, kérlek, adjátok nekem a tengert, s én halás leszek nektek, barátaim.” Így is van...



Fotó: Henri Thibault

