

Iskolahajók II.

TALL Ships

Szöveg: Horváth Csaba Illusztrációk: S.A.L.T Sail & Life Training Association Hungary

Az első részben, a vitorlás iskolahajók fejlődésének történetében láthattuk, hogyan álltak a vitorlások aranykorának teherhajói a mai fiatalság szolgálatába. Most a hajókat nézzük meg közelebbről és szót ejtünk ezen hajók legnagyobb nyári fesztiváljáról, a tall ships racesről is.

Fotó: Sail Training International

A régmúlt keresztvitorlázattal felszerelt hajói látán tízből kilencen rávágják: fregatt. Ez pedig olyan, mintha minden autót letrabantoznánk. A vitorlás hajók ezernyi típusa és ezek legkülönbébb változatai alakultak ki a hajózás története folyamán. A fregatt francia eredetű, kisebb evezős hajóból a XVIII. században fejlődött ki a hadiflották sorhajói után következő második szintű hadihajójává (ezeket ma a haditengerészetek cirkálóknak nevezik). A hajókat eleinte építési módjuk és vitorlázatuk alapján különböztették meg, de ez a kategorizálás a XIX. században megszűnt, s ma már csak a vitorlázat alapján osztályozzuk a hajókat (a klipper kivételével). A hajótest alakja ehhez igazodik. Ekképpen a fregattvitorlázat is fennmaradt, de ma már teljes vitorlázatú hajóként tartjuk számon. Nézzük hát meg, melyek azok a legelterjedtebb vitorlázattípusok, amelyek ma iskolahajóként feltűnnek a tengereken.

Iskolahajók

Mit is nevezünk iskolahajónak? Az angol azt mondja a hagyományos vitorlázatú hajókra: „Tall Ship”. Nem fordítom le szó szerint, mert ennek nem lenne semmi értelme. A Tall Ship kifejezés a versenyek beindulásával honosodott meg a köztudatban, s talán John Masefield angol költő (aki maga is hajózott egy ideig vitorlásokon) Tengeri láz című verséből ered: „I must go down to the seas again, to the lonely sea and the sky, / And all I ask is a tall ship and a star to steer her by” (Ujra hív a tenger, a puszta tenger s az égbolt, / És vágyom egy jó hajót s a vezérlő csillagot). A Tall Ship kifejezés tehát nem egy hajótípust takar, hanem a vitorlás hajók egy bizonyos körét értjük alatta. Szorosabb értelmében a klasszikus keresztvitorlázatú (ún. square rigged) hajók tartoznak ide, de ugyancsak idesoroljuk a hagyományos gaffos hosszvitorlázattal rendelkező vitorlásokat is, még akkor is, ha keresztvitorlákat egyáltalán nem hordanak. Az iskolahajók azok, melyeket a legénység trenírozására, azaz oktatási-nevelési célokra használnak. A Tall Ship családja ma egy-, kettő-, három- és négyárbocos vitorlások tartoznak (a hőskorban azonban nem volt ritka az ötárbocos sem, sőt hétárbocos vitorlás is épült).

A teljes vitorlázatú hajó (full rigged ship vagy egyszerűen csak ship) három vagy több árbocot visel, minden árbocon keresztvitorlával, tatárbocon gaffos trapézvitorlával (amit ágvitorlának is neveznek). A mai teljes vitorlázatú hajók háromárbocosak, a legnagyobb ilyen hajó azonban az 1902-ben épült, 120 méter hosszú német Preussen öt árbocot hordott.

Hasonló, de egyszerűbb vitorlázat – ezért közkedvelt – a bark (barque). Szintén három vagy több árbocon szerelek, de csak az első árbocon van keresztvitorlázat, s a hátsó árbocon csak gaffos hosszvitorlázat található.

A barkentin (barkentine) három árbocából csak az előárbocon vannak keresztvitorlák, míg a fő- és mizzenárbocon gaffos hosszvitorlázatot hord.

A brigg (brig) kétárbocos típus, mely mindkét árbocon keresztvitorlázattal van ellátva, ezenkívül a főárbocon gaffos trapézvitorlát is visel.

Tall Ships Klasszikus vitorlázatú hajók főbb típusai





A brigantin (brigantine) ennek egyszerűsített változata, melynek főárbcáról elhagyták a keresztvitorlákat.

A szkúner (schooner) – vagy németesen sóner, míg a franciák goélette néven emlegetik – amerikai eredetű, gyors vitorlás, kettő vagy több árboccal, rajtuk gaffos hosszvitorlákkal. Eredetileg az előárbc derékszárán keresztvitorlákat is hordott (ez a topsail schooner), de vannak olyan változatai is, amelyek csak trapézvitorlákat viselnek.

A többárbcos típusok mindegyike hord háromszögletű orrvitorlákat az előárbc előtt és ezekhez hasonló tarcsvitorlákat az árbocok között, valamint csúcsvitorlát a gaffos trapézvitorlák felett.

A hajók jellemzője a kicsi szélesség-hosszúság arány (1:6, 1:7), a hosszan előreívelő karcsú orrkiképzés (klipperorr) az orrárboccal (orrsudár), mely a hajótest meghosszabbítása és a kormány felett hátra túlnyúló tat, a farkosár. A főárbc minden esetben a második legmagasabb árboc.

Egyárbcos vitorlás a kutter (cutter), mely gaffos trapézvitorlát visel, fölé húzható csúcsvitorlával, az árboc előtt legalább két orrvitorlával. A kutter vitorlázat lényege az egymást részben fedő orrvitorlák, mely az osztott vitorlázattal könnyen kezelhető és hatékonyabb a csupán egy vitorlát hordó szlúpoknál (sloop). Ezt az elrendezést a bermudavitorlával szerelt hajókon is kutter vitorlázatnak hívjuk. A kutterből alakult ki a

yawl, mely annyiban különbözik az ősétől, hogy a hajó farában, a kormánytengely mögött egy kisebb árbocot hord. Hasonló elrendezésű a ketch, melynek a hátsó alacsony félárbc a kormánytengely előtt kap helyet.

Tall Ship-flotta

A Sail Training International (STI) azonban nem zárja ki azokat a kisebb és modern vitorlázattal rendelkező hajókat sem a nagy iskolahajók eseményeiből, amelyek részt vesznek a sail training-programokban. Az STI osztályozása szerint a 9,14 m-nél (30 láb) hosszabb, modern vitorlázatú egytestű hajók is a Tall Ship-flottába sorolhatók és részt vehetnek az általa szervezett versenyeken, amennyiben a tréningen részt vevő legénységnek legalább a fele 15 és 25 év közötti fiatal, valamint, ha a hajó megfelel az SOLAS biztonsági követelményeinek. Az osztályozás szerint alapvetően vitorlázatuk alapján két méretekategóriában (40 méternél hosszabb és 40–9,14 m között) 4 osztályba kerülhetnek:

- Class A: minden 40 méternél hosszabb kereszt- és hosszvitorlázatú hajó,
- Class B: a 40 méternél rövidebb tradicionális (gaffos vitorlázatot viselő) vitorlások,
- Class C: a 40 méternél rövidebb modern (bermuda) vitorlázatú, de spinnakerszerű vitorlákat nem viselő hajók,
- Class D: a 40 méternél rövidebb modern (bermuda) vitorlázatot spinnakerrel együtt viselő hajók.

A legtöbb A és B osztályú hajó acéltestű, az árbocotörzsek és az alsó vitorlarudak is acélból készültek, a köteleket és a vitorlákat is szintetikus (de a hagyományosra megtévesztésig hasonlító) alapanyagból gyártották. Kevés fatestű hajó létezik, inkább a B osztályba tartozó jachtok körében. Viszont a C és D osztályban sok a modern technológiával épült műanyag testű hajó. Ennek megfelelően a hagyományos vitorlázattal rendelkező hajók mellett kisebb, modern vásznakkal felszerelt jachtok is a nagy családba tartoznak, és élvezik azt a fantasztikus ódon légkört, amit az öreg nagyhajók árasztanak. De valóban öreg hajók ezek? Hoppá,

A TSR 2012 VERSENYPROGRAMJA:

Saint Malo (Franciaország): július 5–8.

1. versenyszakasz: július 8–19. (vörös)

Lisszabon (Portugália): július 19–22.

2. versenyszakasz: július 22–26. (zöld)

Cádiz (Spanyolország): július 26–29.

Közös túraszakasz: július 29. –augusztus 10.
(sárga)

A Coruña (Spanyolország): augusztus 10–13.

3. versenyszakasz: augusztus 13–23. (kék)

Dublin (Írország): augusztus 23–26.

Fotó: www.gruene-segel.de





Fotó: Sail Training International



Fotó: Jantsje Mol Sail Training International



Fotó: Horváth Csaba

szó sincs róla! Nem csak öreg hajók tartoznak a flottába. Ugyan számos vitorlás valóban az aranykorból maradt ránk, némelyik 100 évesnél is idősebb, de nem egy vadonatúj nagyhajó is akad!

Nálunk (ebből a szempontból) szerencsésebb, tengerparttal rendelkező országokban a tengerhez és hajózáshoz kapcsolódó események megszokottak és a mindennapok részei. Így az sem meglepő, hogy igen nagyszámban hajóznak hagyományos vitorlázatú hajók, amelyek egy része a vitorlások aranykorából maradt ránk, egy része valamely kiöregedett hajó (halászhajó, világítóhajó stb) felújításából és átalakításából született, vannak, amelyek új konstrukcióként épültek iskolahajónak. Vannak replikák, amelyek valamely valaha létezett ismert hajó pontos másai (pl. az Endeavour Ausztráliában, lásd: A világ hajózási múzeumai XI., YM 2012. február-március), vagy egy hajótípus modern kori tagja (pl. East Indiaman Hollandiában, lásd: A világ hajózási múzeumai X., YM 2011. december-január). Nem egy országban épülnek ilyen hajók, a szponzorok támogatása

mellett nem kisméretű társadalmi csoportok sokéves áldozatvállalása és önkéntes munkája nyomán. A hajók legtöbbje észak- és nyugat-európai, amerikai és kanadai, valamint ausztrál és új-zélandi lobogók alatt fut. Azonban számos távol-keleti és dél-amerikai ország haditengerésze használ, illetve több, volt szocialista országnak is van iskolahajója. Lengyelország több hajóval is rendelkezik. Oroszországnak és Ukraj-

nának komoly vitorlás flottája van, melyekből több hajót a szovjetek háborús jóvátételeként szerzett. Ilyenek a Kruzenshtern (ex-Padua) és a Sedov négyárbcos barkok, a Mir pedig a lengyel Dar Młodzieży testvérhajója. A balti államok is rendelkeznek kisebb hajókkal. Románia iskolahajója a Mircea háromárbcos bark, bolgár lobogó alatt hajózik a Kaliakra barkentin. A németek sok hajója közül a legfiatalabb a tavaly vízre bocsájtott Alexander von Humboldt II bark, mely pillanatnyilag a legfiatalabb Tall Ship. A horvátoknak is van már iskolahajója, de sajnos nem vesz részt a nyilvános sail training-programokban és nem mutatkozik az Adria szépséges vizein. Még Montenegrónak, sőt a cseheknek is van egy vitorlása, a La Grace egy XVIII. századi brig replikája. Csak Magyarországnak nincs (még) iskolahajója...

Sail Training-programok és Tall Ship-események

A hajók tavasztól ősziig járnak a tengereket, sokan azonban télire trópusi vizekre hajóznak. A hajók programja nagyrészt a fiataloknak szóló „életre nevelő” tréningekből áll (de nem győzöm hangsúlyozni, hogy a „szívükben fiatal” idősebbek számára is nyitva áll a részvétel lehetősége; felső korhatár nincs...). A programok alapját képezi a hajó mindennapi munkájában való aktív részvétel, a fedélzeti és (önkéntes) árbcocmunkákon keresztül a konyhai munkákig. A hajók kis létszámú állandó legénysége részben korábbi gyakorlatnokokból kinevelődött önkéntesekből áll. Őket segítik a vendég „gyakornokok” (trainee), akik a nap 24 órájában a jobb és bal oldali, négyóránként egymást váltó őrségekbe vannak beosztva. Ez azt jelenti, hogy 4 óra munkát 8 óra pihenés és egyéb tevékenység követ. A fiatalok a tengerész szak tudáson kívül egyéb ismeretekre is szert tesznek, pl. a környezetvédelem, oceanográfia, tengerbiológia és más tudományágak területén. Lévé a legénység többnemzetiségű, a nyelvtanulás és -gyakorlás lehetősége adott, azonban egyes hajókon kifejezetten nyelvi kurzusokat is szerveznek. Fontos, hogy mindenki számára nyitott a lehetőség a részvételre, szociális és kulturális háttértől, nemzetiségétől és vallási hovatartozástól vagy éppen bőrszíntől és fizikai-szellemi állapottól függetlenül! Ezért az STI a 15–25 év közötti fiatalokat anyagilag is támogatja különféle ösztöndíjakon és csereprogramokon keresztül. Az Ománi Szultánság éves ösztöndíjából 100 fiatal, köztük legalább öt magyar fiatal részvételét támogatja a nyári Tall Ships Race-en. Az angol Jubilee Sailing Trust



Fotó: Sail Training International



kötő rendezi a legnagyobb bulit, amikor az összes hajó legénysége végigvonul a város utcáin, s természetesen itt kerül sor a díjátadásra is. Az események mindenkire jótékony hatással vannak: a résztvevők hatalmas élménnyel gazdagodnak, a vendéglátó városok idegenforgalma jelentősen fellendül, a versenyrendezés bevételei a következő programok anyagi bázisát jelentik, hogy még több fiatal vehessen részt az eseményeken, amiket a városok ingyenes kikötőhelyek biztosításával támogatnak. Nem kis eseményekről beszélünk, ugyanis idén júliusban Lisszabonba egymillió (!) turistát várnak!

A következő részben beszámolunk az idei Tall Ships Races első állomására, Saint Malo eseményeiről és részletesen beszélünk a versenyről, melyen magyar csapat is részt vesz.