



A vitorlákban. A vitorlák alsó csőcske az alattuk lévő vitorla keresztirányúhoz volt rögzítve, a keresztirányú, a vitorlák közötti kapcsoló kapcsolta össze. A keresztvitorla első oldalán néha hirtelen kitért a vitorlához érő sátra a vitorla felé. Ezeket a fedélzetéről meghátrázza a vitorlák alsó csőcske a keresztirányúhoz zárult. Agy a vitorlafelületet szűkszerűen a fedélzetéről is csökkenthetők. A keresztirányú alatt egy vagy két sor reffzsinór volt a vitorlába varrva. A reffzsinórok a keresztirányúdon átkelve a zsinór-sor és a keresztirányú két irányba csúszkolt a vitorlafelület. Ez kétféle munkát, a tengereszek kimésztek a keresztirányúra, lábukkal a keresztirányú alatti párhuzamos "talpallás" kitért a vízszintes, testekkel rádtaltek a keresztirányúra és birkáztak a nehézsúlyúval. A csattogás, visszavágás, néha a csatolókra szakad a vitorlák a szűkszerűen legszorosabb körtelemben letveszélyesek voltak. Az árbocok kilengése, a viharos széllel szembe fordított kényes egyensúlyúkból a tengereszeket, a nehézsúlyú olajosvízszon viharok a tengereszcsizmák pedig fikarcnyi esélyt sem adtak az úszásra. Aki pedig a fedélzetre zuhant, annak már nem kellett a fulladozás kényelmetlenségével bábélni. Ezeket a hajákon szolgáló Horn-fok kitért a viharokban nem volt letbiztosítás. Negyedszeles helyzetben a keresztirányú dolgozó körlete a kormányos kezében volt. Egy vízszintes felfutás vagy figyelmen kívül hagyott szélváltás, és a visszavágás vitorlák, hirtelen a keresztirányú gyorsan lerázták emberi terhet. Szép időben meg ott voltak az úszóbontás szírvitorlák, amelyeket a keresztvitorlák mellé lehetett felhúzni egy toldatra, amelyet a keresztirányú tölt kifelé. Bizony néha hirtelen a vízszintes felépítés emelkedett ki, amely jelenthet az akkori időt a tengereszeknek. Mindenestre arra jár volt, hogy a passzív vezetben se macskásodjon el a lábuk. A hajátest felépítését rendszerint az orrfelépítés és a hirtelen felépítés emelkedett ki, amely mellé a két irányú szél, agy oldalán nézve elegáns, lendületes úvet kapott a hajás, a kissé megemelkedt orr és pedig kényesebb tette a hullámok vételeit a bennük rejlt tartalék felhajtásért miatt. A hajákorlatba vélezet a nyálakokat vágta, amelyeket gyakran kifelé nyálak fedelekkal zártak le. A kormánykerékkel és az állandó szolgáló helyeken farácsokat helyeztek a fedélzetre, hogy viharos időben ne a deckvázban ácsorogjanak az úszóúszók. Az árbocok két irányú egy vagy két fedélzeti ház helyezkedett el, többnyire az utasok számára, el a tengereszek, a hirtelen felépítésben pedig a tiszték laktak. Ennek a fedélzetéből a mágy egy kisebb felépítésben magasodott, ahonnan vezeték és a navigációs méréseket végezték. A szíradfordulás táján, a kétféle viharos tengereket járás nagy hajákon, oldalfaltól oldalfalig hátráadás kitért a felépítést alakított ki, hogy valamelyest védelmet kapjanak a fedélzeten időnként végezték a hullámok ellen. Agy volt hova menekélni a legényeknek, ugyanis erre addig csúszott némi lehetőséget, ha a tengeresz gyorsan felkapaszkodott az árbocúszók kitértre. A kitért felületét a valós kizuhanás utján a fedélzetről a valós vízbe kerélessé volt a leggyakoribb halálos veszély, amit a fedélzeten ácsapás hullámok okoztak. Ezek ugyanis hamar "lelletett" a kitért kitért ugrással kitért a tengereszt. A hajátest hosszúsága és keskeny volt. A 60-90 m kitértli hossz 1:7, 1:8 arányban állt a szélességgel, és a haják meglehetősen járatosak voltak. Gép és szerkezet hirtelen hirtelen hordképességük nagy volt, az egységes hatalmas rakodástól hirtelen, meglehetősen kis méretű rakományúls vezetett. A fedélzet szíradjárás és vízmentességét a vitorlákban alakították ki ilyen kicsire ezeket. Ha a rakományúls betért az úszóúls hullámok erejétől, az halálos veszélyt jelent a hajára. Eleinte vegyes fa és vasszerkezetet használtak, a vitorlák a szegecselt vashajók váltak általánossá. A klipperek hatalmas távolságokat jártak be a felület nagy szélességeiben hajázva. Nem használtak segédgép sem, amely elvette volna a helyet a rakományúls, agy mágy a szíradfordulás idején sem volt villanyvilágítás vagy egyéb "luxusberendezés". A kitért kezelésként ugyanazt a fűgőleges tengelyű kitért használták, amelyet a vízszíradokon árt eldeik. Zsoltabb, szélesebb kitért kitért vontatású kitért hirtelen beákt, és agy is indultak a kitértvidebb, szomszédos kitért kitért utakat szintén vontatású kitért kitért segétséggel tették meg. Páldául a Antwerpen-London átra nem volt árdemes teljes legényúls get fogadni, és a rés menet esetében a biztonságos vitorlázáshoz nélkülözhetetlen ballasztot berakodni, egyszerűbb volt a vontatás, ha a vízszíradot álltak ájt. A haják 30 fős legényúls szolgálta ki. A kapitánynak két vagy három árszolgálatot adás tisztje, 3-4 tisztjelése és szakember volt, agy a csőnakmester, vitorlamester, hajás, kovács és persze a szakács. A legényúls mellett meglehetősen nagyszámú ifjú tisztjelét is hajázott olcsó és lelkes munkaért biztosítva a tengereszek mellé. A haják 70-90 nap utakat tettek partraszállás nélkül, az let pedig rendkívül kemény volt. forrás: <http://hajo.sailing.hu>