

Cutty Sark

Hozzájadt: lakosm
2004. október 18. Hétfő 20:44
Utolsó frissítés 2007. augusztus 30. Csütörtök 09:15

1954 óta ma helyre a Cutty Sark emléket állítva az angol kereskedelmi hajózársnak és a hajózárs aranykorának legnevesebb tengerészeinek.

A Cutty Sark az utolsó, a legszebb, a leggyorsabb és a legmodernebb darabja a Kinai Klipper tápusó hajóknak. Szinte minden a hajózt illető jelző oda lehet tenni a leg szélesebb, hiszen a Cutty Sark tagadhatatlanul a legteljesebb hajó volt szűzad kőzetpén a Kínában tehető szűllő-társ klipperek versenyére legalább annyian fogadtak, mint az Epsom Derby legkeresettebb lova. A klipperek nemcsak a leggyorsabb hajó cA-mAót szelték az Áceán hajait, hanem a k széllő-tották a friss tehető Ázsiában. A győtes hajó tulajdonosa a fogadókba kisebb vagyont kaphatott má-g a kapitány olyan hárnóvre tett szert ami ölete vAögAög jA fizetÁ Állást biztosított. A hajó Angliában Állalános fogyasztási c széllő-tottak a távol keletre illetve Ausztráliába majd Sanghajban vagy Foochowban vArták a friss tearakományt. A legönysAög számaira nemcsak a kőzetgA verseny okozott frusztrációt, hanem a megfelelő minAsAögA és a megöhetAket biztosítA megfelelő Áru rakomány beszerzése is. Számos esetben kikötÁrÁ kikötÁre hajózával alkudoztak a friss tea Ájra. Nagyjában 3 font vagy ennél kevesebb volt az az Ári amiAót májfék kőzet tehető volt megvenni és Angliában a tábbszÁrÁsAót eladni. Hangulatot fokozta még az is, hogy hajókat tucatjai vArtak berakodásra Ágy azok száma-thattak a legnagyobb haszonra, akik a jÁ Ár mellett elsÁkAót tudtak berakodni. Még a Szezi Csatorna Átadásán után is nagy jAvtÁ jAsoltak a vitorlásokra szemben a gyorsabb gÁzhajókkal, mert a tea jobban megÁrizte aromájait, ha fa hajóban széllő-tották. A tea irÁnti nAvekVÁ kereslet Ágy hosszú ideig biztosította a vitorlák alkalmazását a modernebb és gyorsabb gÁzhajókkal szemben. Miután a vitorlásokat megrakodták és a folyó torkolatban állhatók kikötÁkbÁ kivontatták a nyÁlt tengerre, ÁdvAÁzÁ lAvtAsek kőzetpette elindult a verseny. A gy az volt aki elÁszÁr Á rkezett meg Londonba a kőzet 100 napos vizontagsÁgos Át után. Minden hajótulajdonos egyetlen cAöt tAztÁtt ki magának mágpedig a Áz Nagy Hajóversenyén megnyerÁsAóvel elhÁdÁ-tani a leggyorsabb hajónak j szalagot. Á Bernard Wymouth tulajdonában álló Thermopylae volt a kor leggyorsabb hajója, amely Állő-tAÁlag egyszer 60 nap alatt tette meg a London Melbourne utat. Wymouth egy aranykást szereltetett a fÁjrbÁcra, ezzel is jelezve a Thermopylae felsÁbbrendÁsAóga. A Cutty Sarkot a Thermopylae legÁzAóre ÁpA-tették. John 'White Hat' Willis, a hatalmas vagyonokat veszített és rengeteg csalódsÁ Áórt Lammernuir és Whiteadder nevű hajóinak sorozatos kudarcai miatt elhatározta, hogy megÁpA-tteti a legkisebb hajózt. Willis nem volt az a tápus, aki kőzetnyen feladta volna, de miután megÁpA-tette a Tweed nevű hajózt mágsem volt elAgedett. Bár a Tweed szinte a leggyorsabb hajó volt, tÁl nagyon bizonyult a teázÁllő-tÁshoz. Willisnek máj ekkor egy Áóbb hajó ÁpA-tAóAón jArt az esze. Hercules Lintonnal, a glasgow Scott & Linton, fiatal tervezÁjAóvel egyÁttmÁkAódvé széletett meg a Hajó elsÁ, mág jegyzetÁzet lapjaira lerajzolt, vÁzlat. Az ÁtlegzÁk a Tweednél kevésbÁ kerek orrot, széltelésebb tatot és dupla, indiai tálygÁ kAószÁlt fel terveztek a Hajónak, Ágy az stabilabb lett és kőzetnyebben tudta kihasznÁlni a nagyobb szeleket. Scott & Linton sohasem ÁpA-tett mág hasonlÁ nagysÁgú hajózt, Ágy referenciájnak sem volt rossz. Willisnek kihasznÁlva a helyzetet 16,150 fontot fizetett a Hajó ÁpA-tÁinek. Csak, hogy ÁórzÁkeltezzÁk, hogy az Ásszeg mennyire kevés volt, a hajóÁ mÁshely anyagilag csÁdÁt jelentett mág a munka befejezése elÁtt. 1869 november 22-án vAögÁl is vÁ-zre bocsÁtott hajókat hajózt, minden idÁk legteljesebbnek tartott kereskedelmi forgalomban hasznÁlt klipperAót a Cutty Sarkot. Máj a hajó lÁtvÁnya, kifinomult vonalai is sejtették rendkÁvÁli kAóessAógeit. A Cutty Sark 1872-ben elÁszÁr széllő versen a Thermopylaeal. 1872 június 17-án mindkAót hajó egyszerre hagyta el Sanghaj kikötÁjAót és Fokvárost Áórintve London felAó indultak. Az Át Borneóig tartÁ elsÁ szakaszán mindkAót hajó jÁ széllő mellett gyorsan haladt. Július kőzetpAög fel mellett haladt Ám ekkor a Cutty Sark a dAóli-keleti Ájramlatokon hajózával és a szeleket jobban kihasznÁlva szinte repÁlt a vÁ-zen. A hajónapÁ szerint máj mintegy 400 tengeri márfÁlldel jArt a Thermopylae elÁtt, amikor bekővetkezett a nem vArt katasztrÁfa. ElÁrt a kormÁnylapÁjt. A tulajdonos testvére, Robert Millis ragaszkodott, hogy DÁó Afrikában javÁtsÁjk meg a tártÁtt kormÁnynt, de Moodie kapitány az azonnali helyreÁllő-tÁjs mellett Áórvelt. A kAót szinte Álre ment egymÁssal, de a kapitány Áóvei bizonyultak hathatÁsabbnak. 5 nap feszÁ-tett munka után, amely alatt a Cutty Sarkot csak az Ájramlatok sodorták a kedvezÁ széllő ellenAóre, megjavÁ-tották a kormÁnynt és az akkori máj 50 márfÁlldre elÁttÁk jArt Thermopylae nyomÁba eredtek. A Cutty Sark október 18-án 5 nappal a Thermopylae után Áórközött meg Angliában és bár a versenyben csak a májsodikk lettek, a dicsÁsAóget mágis Moodie kapitány aratta le. Moodie viszonya megromlott a tulajdonossal és az elismerés ellenAóre lemondott. Nem kis hárnevAót gÁzhajó kapitánykAót ÁlregbÁ-tette. A XIX század utolsó ÁóvtizedAóre a gÁzhajó vAögÁl ÁjtvettAók a teázÁllő-tÁjsban a meghatÁrozÁ szerepet. A Szezi Csatorna megÁpA-tAóse után fele idÁ alatt tették meg a London Kíná utat, megbÁzhatÁbbak voltak és a tea irÁnti minAsAógi kőzetelmÁnyek csÁkkelAóse miatt a vitorlások szerepe kezdett a háttAóre szorulni. 8 Áóv dicsÁsAóges szolgÁlat után a Cutty Sark májsodrangAó és minAsAógen alul Ájrt széllő-tott a Ausztrália kőzetÁtt, szAónnel a raktÁóben ingÁzott az ÁttÁdik kontinenstÁl Kínájig és vissza, és szinte teljesen felmerÁlt. Bár vitorlÁzatÁjt ÁltalakÁ-tották, fokozva a hajózt gyorsÁjgÁjt, John Willis Áógy gondolta, hogy a Cutty Sark aktÁ-v versenyzÁi korszaka vAóget Áórt. A tártÁónelem bebizonyította, hogy a Cutty Sark a legzordabb vizeken is megÁllt helyAót, bevÁjtva a hozzá fAóztÁtt remÁnyeket, és hajó legemlékezetesebb fánykora mág csak ezután kezdÁdÁtt. Át a Cutty Sark a jÁremAónysAög fokÁjt megkerÁlve hajózt Ausztráliába ahonnan a Horn fokot megkerÁlve jArtt vissza EurÁpÁba. Minimális idÁt táltve a kikötÁkben a Cutty Sark folyamatosan Áóton volt. Richard Woodget kapitányÁga alatt a Cutty Sark a csÁócsra Áórt. Woodget a vAógletekig kihasznÁlta a hajóban és a legönysAógben rejti lehetÁsAógeket, megdÁntÁtt minden lAótezÁ rekordot és kőzet fAó tucatször legÁzte a Thermopylae. 1895-tÁl egy kevesebb anyagi haszonnal kecsegtetett a Cutty Sark Ázemeltetése, Ágy tulajdonosa eladta a Portugáliának. 27 Áóvi

dicstelen, Ájm hátsó szolgálat utájn Wilfred Dowman kapitány első IÁjtÁjsra beleszeretett a Cutty Sarkba Ács visszavásárolta a hajót. A Cutty Sark ekkor ÁjjÁjszÁletett Ács Ájra angol lobogót kÁjtÁttek ki a hajó ÁjrbÁcÁjra. Ávtizedek alatt a Cutty Sark elvesztette eredeti felépÁtÁcsÁt, lecserÁltÁk az ÁjrbÁcokat Ács vitorlÁjzata sem hasonl a klippereknÁl megszokottra Ájm Dowman, majd halÁjla utájn Ájzvegye, pÁnzt, idÁt Ács energiÁjt nem kÁ-mÁlve visszaalakÁtotta a hajót annak eredeti formÁjÁjra. A Cutty Sark a II. vilÁghÁjborÁ vÁgÁig a tengerÁsz akadÁmia trÁninghajÁja volt, majd 1951-ben kerÁlt Greenwichbe Ács 1954-ben kiÁllÁ-ttÁjk a szÁjrazdokkba.

Á