

Az utolsó nagyvitorlások

Hozzáadta: lakosm
2004. október 19. Kedd 18:51

Nelson és a tráfalgari csata idején már láthatóak kis gőzvezérlők, amelyek vízben párologtattak a folyótorkolatokban, de hatalmas szénfogyasztás és az esetlen lapátok miatt, később a kezdetleges hajócsavarok az igazi tengercsúszókban népszerűvé váltak az újabb generációk megteremtéséig.

Az is kiderült, hogy a Szelezi-csatorna megnyitása 1869-ben alapvetően felborította a versenyhelyzetet, hiszen az Afrika megkerülése után a hajókra volt csak használatos, amelyek legalábbis a gőzmozgatókkal is rendelkeztek a vitorlák mellett. Az oly fontos, Indiába vezető úton a gőzvezérlők jelentett behozhatatlan elányt. Más volt a helyzet azonban az Ausztráliával fenntartott útszakokkal. A fűtőhatalmas, állandós szélrendszerrel kihasználva a vitorlások a mai fűtőhatalmas vitorlások versenyek útvonalán haladva tartottak a délnyugati Atlanti-óceánon, az újvitorlák negyvenesekben és ötvenesekben hetekig hajóztak az Ausztrália-óceán Zöld-földi partjait, majd a Horn-fok megkerülése után kelet felé tartva futottak be ismét az Atlantira. Hasonlóképpen a vitorlások tartották fenn a kapcsolatot Kína és Japán partjai, valamint Európa között - szintén a Horn-fok körül. A hajózási útvonalak az északi-amerikai nyugati partjai és az ázsiai szárazföld keleti vidéke között az északi-keleti passzát és a Csendes-óceán északi részén haladó keleti irányú útvonalakat jelentették, kedvező útvonalakat kínáltak a vitorlások kereskedelmi hajóknak. Különösen figyelmet érdemel a XIX. század második felében egy igen sajátos vitorlások útvonala az északi-amerikai kontinens keleti - atlanti-óceáni - partja és a nyugati - csendes-óceáni - között. Ha akkoriban valaki New Yorkból San Franciscóba akart utazni, jóval biztonságosabban jutott el a déli útvonalhoz, ha hajón ment a Horn-fok megkerülése után, mintha a szárazföldi úton akart volna átkelni az észak felé, például a Hegység vonulatain. Mégiscsak kellemesebb rumot iszogatni egy vitorlások kabinjában, mint egy szűk műveltségű útvonalon. Különösen kellemesebb a kultúrátlan és lakatlan (Persze, amikor a Pacific vasútvonalat a kontinensre, a balföldi útvonalra is hozzáfűrték.) Ez a vitorlások útvonal viszont egyáltalán nem a raumok és a napsütés vidéke volt. Fűtőszekerek negyedszékkel, ellenirányú áramlatok, káld, jéghegy és hasonló kisebb kényelmetlenségek vették a vitorlások tengercsúszókra. Ide olyan hajók kellenek, amelyek képesek voltak a szélhez közel vitorlázni, de gyorsak voltak a vízben és a hajtásukban is. Kétféle nagy elányt is kínáltak az elányt: az első az, hogy a kereskedelmi hajók megszabadultak a magas elhelyezett ágyak destabilizálásának hatásaitól. Agy sokkal keskenyebb - és ezáltal gyorsabb - hajók is lehetnek. Emelkezzenek vissza, milyen kiváló vitorlások teljesítményt nyújtottak Nelson fregattjai! A viszonylag könnyű fegyverzet, a viszonylag alacsony hajótest, amely csökkentette a szélirányba történő sodródást - a hajótest és a hajótest közötti vízszintes sík, a farvitorlával (ezek hosszvitorlák, amelyek megkötötték a negyedszeles haladási) nagyszerű vitorlások képességét biztosított ezekben a hajókban. Csak az ágyakot kellett megszabadulni, acélbordákat és árbócokat kellett alkalmazni és készen állt a legszebb és leggyorsabb vitorlások hajó: a klipper. Ez a típus Amerikában született, éppen a vízilözönyv szelekben megtett keleti és nyugati part közeléig. Útszakok miatt, de a típusú elvei mind a jelenlegi hajókra, nemzeti vitorlásokra, azonnal megjelentek, és a jelenlegi útvonalon vízilözönyv az 19. századig, a vitorlások kereskedelmi hajózási fejlődéséig. A befejezésben egy újabb csatorna jelentette a kegyelmező és a 1914-ben megnyitották a Panama-csatornát, amely átvágja a Karib-tenger és az Amerikát. Útszakok a vitorlások embert próbáló csatájára a Horn-fok tölcsér nyugati szeleivel. A XIX. század második felében a kereskedelmi hajók fejlődése a keleti irányban folytatódott. A part menti és az óceáni útvonalakon, melyeken a kikötők közeléig tartottak a hajók, a hajók lettek a meghatározók. A nagy óceáni útvonalakat átszelő útvonalakon azonban olyan, teljesen a szélre vitorlákat kezelő emberi izmokra tervezett hajók kezdtek használni a hullámokat, amelyek a maguk nemében a legkisebb konstrukciók voltak. A jellegzetes kialakítás a keresztvitorlázatú hajótest, ahol a hajótest árboc alsó szakaszán egy gaffos hosszvitorlát helyeztek el a hajótest felé alakuló orrvitorlák kiegyensúlyozására. Az árbócok közeléig az orrvitorlákhoz hasonlóan a keresztvitorlák helyezkedtek el, a negyedszeles teljesítmény javát és a csúszókban. E az úggyevezett "teljes vitorlázatú" hajó. Nagyobb hajókban a hajótest megjelent a negyedik árboc, amely már nem viselt kereszttrudat, hanem a gaff felett egy olyan csúszvitorlát hordott, mint a kutterek csúszvitorlájára. Ez volt a nagyszerű árbóc bark, az utolsó óceáni nagyvitorlások tipikus hajója. Ezek a hosszvitorlával ellátott hajótest árbócok főleg vízilözönyv szélirányú területeken voltak hasznosak. Ha egy hajótest árbócok hajótest árbócának volt ilyen hosszvitorlázatú, azt barknak nevezték, ha mindkét hajótest árboca hosszvitorlázatú volt, a szűk bark névvel. Szűk barknak egyébként a hosszvitorlázatú árbócok kisebb hajókat neveztek, ahol a hajótest árboc a fő árboc, a valamivel magasabb az elsőnél. Az árbócok vascsatlékok voltak, drótkötélpályával a hajótest közeléig tartottak, a táglal alakú vitorlák közeléig a kereszttrudat is vascsatlékokkal alakult ki. Mivel az árbócok magassága a 40-60 méterig is elérhetett a vitorlákat jobban meg kellett osztani, hogy kisebb, emberi erővel megkezelhető felületeket kapjanak. Ezért a keresztvitorlázatú hajók hagyományos, hajótest "emeletre" osztott vitorlázatú most a vízszintes tagozódott. A legszebb vitorla az adott árboc fővitorlájára volt, felette az alsó és felső derékvitorla helyezkedett el, a negyedik és a ötödik szint csúszvitorlák voltak. (Hasonlóan az alsó és felső kiegyensúlyozású megnevezéssel.) Amelyik még a vízilözönyv vitorlájit hordozott árbócán, annál a rárakvetkezett "royal"-nak, az e felett "sky"-nak nevezték (névük magyarul király, illetve gólt). A kereszttrudak acélszemekkel kapcsolódottak az árbocra, vasalásba, felhőzésekkel lehetett helyekre emelni őket. A kereszttrudak végén fordították a futócsigákra a futócsigákra a fedélzetre, a szélhez közeléig megfelelő beállítást a csúszókban. A vitorlák alsó csúszók az alattuk a vitorla kereszttrudához volt rögzítve, a kereszttrudak, végén

kétféle kábel kapcsolta össze. A keresztvitorla első oldalán néhány kábel futott le a vitorlához érésével a vitorla felé. Ezeket a fedélzetről meghávozta a vitorlák alsó része a keresztvitorlához zárult. Ágy a vitorlafelületet szakszerűen a fedélzetről is csatlakoztathatók. A keresztvitorla alatt egy vagy két sor reffzsinór volt a vitorlába varrva. A reffzsinórokat a keresztvitorlánál a zsinór-sor és a keresztvitorla két végénél csatlakoztatták a vitorlafelület. Ez kétféle munka volt, a tengercsúszók kiműszták a keresztvitorlákra, lábukkal a keresztvitorla alatti párhuzamos "talpallá" kábelre támaszkodtak, testükkel ráidőlték a keresztvitorlára és birkázták a nehézsúlyú ponyvával. A csattogás, visszavágás, néha cafatokra szakadás vitorlák a szakszerűbb ártelmében letveszélyesek voltak. Az árbocok kilengése, a viharos széllel a csúszók kábelnyen kibillentették a kábel egyensúlyát a tengercsúszókat, a nehézsúlyú olajosvizes viharvitorlák a tengercsúszók pedig fikarcnyi esélyt sem adtak az ártásra. Aki pedig a fedélzetre zuhant, annak már nem kellett a fulladozás kábelnyelmenlenségével bábélni. Ezekben a hajásokon szolgálta a Horn-fok kábelre a viharokban nem volt ártalmas. Negyedszeles helyzetben a keresztvitorlák dolgozó ártala a kormányos kezében volt. Egy vitorlatlan felület vagy figyelmen kívül hagyott szélváltás, és a visszavágás vitorlák, hátralendülés a keresztvitorlák gyorsan lerázták emberi terhelést. Szép időben meg ott voltak az ártásbontás szakszerű vitorlák, amelyeket a keresztvitorlák mellől lehetett felhőzni egy toldatra, amelyet a keresztvitorlákra töltak kifelé. Bizony néhány ártala a hajás, a kissé megemelkedő orr és a kábelnyebbé tette a hullámok vitorlát a bennük rejlő tartalom felhajtásért miatt. A hajáskorlatba vitorlavezető nyálkásokat vitorlák, amelyeket gyakran kifelé nyálkás fedelekkal zártak le. A kormánykerékkel az ártala szolgáló helyeken fűcsokát helyeztek a fedélzetre, hogy viharos időben ne a deckvitorlák csorogjanak az ártala jelzők. Az árbocok kábelzet egy vagy két fedélzeti háj helyezkedett el, tárbnyire az utasok számára, el a tengercsúszók, a háj felépítésében pedig a tiszték laktak. Ennek a fedélzetéből a márt egy kisebb felépítésű magasodott, ahonnan vezették és a navigációs mártásokat vitorlák. A szakszerű fordulás tájban, fűkét a viharos tengereket járás nagy hajásokon, oldalfaltól oldalfalig házadás kábelzet felépítését alakították ki, hogy valamelyest vitorlát kapjanak a fedélzeten időnként vitorlázás hullámok ellen. Ágy volt hova menekülni a legényeseknek, ugyanis erre addig csúszott némi lehetőséget, ha a tengercsúszó gyorsan felkapaszkodott az árboc támasztás kábelre. A kábelzetből a háj kizuhanás után a fedélzetről a háj zbe kerülés volt a leggyakoribb halálos veszély, amit a fedélzeten ártcsapás hullámok okoztak. Ezek ugyanis hamar "lelőlték" a kábelre kábelzet ugrással kábelre a tengercsúszó. A hajástest hosszúsága és keskeny volt. A 60-90 m kábelre a háj 1:7, 1:8 arányban állt a hájlessel, és a háj meg lehetett jérraták voltak. Gápek és szénraktár hájban hordkósság nagy volt, az egységes hatalmas rakodástóromból hárrom, meg lehetett kis márt raktárnyálkás vezetett. A fedélzet szilárdírtása és vitorlázásmentesség ártala alakították ki ilyen kicsire ezeket. Ha a raktár felől betört az ártala hullámok erejétől, az halálos veszélyt jelentett a hajáskorlatra. Eleinte vegyes fa és vasszerkezetet használtak, vitorlázás a szegecselt vitorlák vitorlázás. A klippere hatalmas tártalokot jértak be a háj nagy szálrendszerében hajázva. Nem használtak segédgápet sem, amely elvette volna a helyet a rakománytól, ágy márt a szakszerű ártala idején sem volt villanyvilágítás vagy egyéb "luxusberendezés". A kábelre kezelésére ugyanazt a hájgáleges tengely és kábelzetet használták, amelyet a hájvitorlák felületén jértak el. Zártabb, szakszerű kikéltés kábelre vitorlázás hájzták be a háj, és ágy is indultak a hájvidebb, szomszédos kikéltés kábelzet utakat szintén vitorlázás hájzták segétsággal tették meg. Pártalul a Antwerpen-London ártala nem volt ártala teljes legényeséget fogadni, és ártala menet esetében a biztonságos vitorlázásához némi kábelzetellen ballasztot berakodni, egyszerre volt a vitorlázás, ha ártala ártala álltak jértak. A hajást 30 fűs legényeséget szolgálta ki. A kapitánynak kábelre vitorlázás, háj és ártala ártala tisztje, 3-4 tiszt helyettese és szakember volt, ágy a csúsnakmester, vitorlamester, hajás és kovács és persze a szakács. A legényeséget mellett meg lehetett a nagy számú ifjú tisztjelét is hajázott olcsú és lelkes munkaért biztosítva a tengercsúszó mellé. A hajás 70-90 nap utakat tettek meg partraszállás nélkül, az ártala pedig rendkívül kemény volt. forrás: <http://hajo.sailing.hu>