



készen kötött kapcsolata. A keresztvitorla első oldalán néhány kőtől futott le a vitorlához erősítve a vitorla oldalig. Ezeket a fedélzetéről meghámozta a vitorlák alsó része a keresztvitorlához zárult. Agy a vitorlafelületet szélesítő fedélzetéről is csökkentették. A keresztvitorla alatt egy vagy két sor reffzsinór volt a vitorlába varrva. A reffzsinórokat a keresztvitorlára kötötték a zsinór-sor és a keresztvitorla két oldalán csikkent a vitorlafelület. Ez kétféle munka volt, a tengerészek kíméltek a keresztvitorlákra, inkább a keresztvitorla alatti párhuzamos "talpallal" kötötték a vitorlákra, testekkel rádtették a keresztvitorlára és birkáztak a nehézsúlyú ponyvával. A csattogás, visszavágás, néha cafatokra szakadt vitorlák a széles legszorosabb ártelmében letveszélyesek voltak. Az árbocok kilengése, a viharos széllel szembe fordított kényes egyensúlyú kábel a tengerészeket, a nehézsúlyú olajosvizes viharvitorlák tengerészcsizmák pedig fikarcnyi esélyt sem adtak az úszásra. Aki pedig a fedélzetre zuhant, annak már nem kellett a fulladozás kényelmetlenségével bábélni. Ezekben a hajákon szolgáló a Horn-fok körül a viharokban nem volt életbiztosítás. Negyedszeles helyzetben a keresztvitorlák dolgozó ártelme a kormányos kezében volt. Egy vitorlatlan felület vagy figyelmen kívül hagyott szélváltás, és a visszavágás vitorlák, hirtelendül a keresztvitorlák gyorsan lerázták emberi terhelést. Szép időben meg ott voltak az úszóbontás szírvitorlák, amelyeket a keresztvitorlák mellől lehetett felhúzni egy toldatra, amelyet a keresztvitorlákra toltak kifelé. Bizony néhány úszó hajó az úszó felületet ezek felerősítéssel jelenthette az akkori idő tengerészeinek. Mindenesetre arra járt, hogy a passzív vezetben se macskásodjon el a ló. A hajótest fedélzetéből rendszerint az orrfelüppátmány és a hátsó felüppátmány emelkedett ki, amely mellől két kötéllel átsze, agy oldalról nézve elég jón, lendületes úvet kapott a hajó, a kissé megemelkedt orr és pedig kényesebb tette a hullámok vételeit a bennük rejtő tartályok felhajtásért miatt. A hajókorlátba vézvezeték nyálkák sokat vágta, amelyeket gyakran kifelé nyálkák fedelekként zártak le. A kormánykerék körül és az állandó szolgáló helyeken fűcsokát helyeztek a fedélzetre, hogy viharos időben ne a deckvázban ácsorogjanak az úrszolgálások. Az árbocok kétzettt egy vagy két fedélzeti ház helyekedett el, tőbbnyire az utasok számára, el a tengerészek, a hátsó felüppátmányban pedig a tiszték laktak. Ennek a fedélzetéből mág egy kisebb felüppátmány magasodott, ahonnan vezették és a navigációs márkéseket végezték. A századfordulást tájékozódni, a hátsó a viharos tengereket járta nagy hajókon, oldalfaltól oldalfalig hátsó dőlése kétzettség felüppátmányt alakított ki, hogy valamelyest védelmet kapjanak a fedélzeten időnként végezték a hullámok ellen. Agy volt hova menekélni a legényeseknek, ugyanis erre addig csodott némi lehetőséget, ha a tengerész gyorsan felkapaszkodott az árbocvázmasztás kőtelekre. A kétzettségéből való kizuhanás után a fedélzetről való zbe kerélessé volt a leggyakoribb halálos veszély, amit a fedélzeten átsapás hullámok okoztak. Ezek ugyanis hamar "lelőbítették" a kőtelek kétzettség ugrással késlekedt tengerészt. A hajótest hossz és keskeny volt. A 60-90 m körül hossz 1:7, 1:8 arányban állt a szélességgel, és a hajó meglehetősen jórészt voltak. Gőpek és szónaktár hájában hordkőpességgé nagy volt, az egységes hatalmas rakodástörbe három, meglehetősen kis máretu raktárványlás vezetett. A fedélzet szilárdírdása és vézmentessége ártelében alakított ki ilyen kicsire ezeket. Ha a raktárfelület betöltött az úszó hullámok erejétől, az halálos veszélyt jelent a hajóra. Eleinte vegyes fa és vasszerkezetet használtak, vőggél a szegecselt vashajókat álltalánosság. A klippere hatalmas távolságokat jártak be a felület nagy szélrendszeriben hajózáva. Nem használtak segédgőpet sem, amely elvette volna a helyet a rakománytól, agy mág a századfordulást idején sem volt villanyvilágítás vagy egyéb "luxusberendezés". A kőtelek kezelésére ugyanazt a fűggőleges tengelyű kőzicskőrelt használták, amelyet ávszázadokon állt eldeik. Zsófoltabb, szélesebb kikötőkbe vontatást a zőssék házták be áket, és agy is indultak a rővidebb, szomszédos kikötők kétzettti utakat szintén vontatást a zőssék segétséggel tették meg. Páldául a Antwerpen-London útra nem volt árdemes teljes legényeséget fogadni, és a rés menet esetében a biztonságos vitorlázáshoz nélkülözhetetlen ballasztot berakodni, egyszerre volt a vontatás, ha a járúrt álltak át. A hajó 30 fős legényeséggel szolgálta ki. A kapitánynak két vagy három úrszolgálát adást tisztje, 3-4 tiszt helyettese és szakember volt, agy a csőnakmester, vitorlamester, hajóács, kovács és persze a szakács. A legényeséggel mellett meglehetősen nagyszámú ifjú tisztjelölt is hajózárt olcsó és lelkes munkaért biztosítva a tengerészek mellé. A hajó 70-90 nap utakat tettek meg partraszállás nélkül, az élet pedig rendkívül kemény volt. forrás: <http://hajo.sailing.hu>