

Cutty Sark ponownie dostępny dla zwiedzających - Świat wokół nas

Nadesłany przez:

Przesłany: : 15.07.2012, 5:50:00

■

25 kwietnia 2012 roku, po ponad pięciu latach od pamiętnego pożaru w Greenwich z maja 2007 roku, królowa Elżbieta II w towarzystwie małżonka, księcia Filipa, dokonała ponownego, uroczystego otwarcia statku-muzeum CUTTY SARK. Jeden z najszybszych statków w historii światowego żeglarstwa został ponownie udostępniony miłośnikom ery herbacianych kliprów. Jego renowacja kosztowała około 50 milionów funtów.

CUTTY SARK został zbudowany tylko w jednym celu – miał szybko dostarczać najbardziej pożądanego towaru na rynku Europejskim, jakim była herbata. Statek został zamówiony pod koniec lat 60-tych XIX wieku przez Johna Willisa w stoczni Scotta i Lintona w Woodyard, Dumbarton na zachodnim wybrzeżu Szkocji. Brak doświadczenia w pracach nad statkami podobnej wielkości skłonił odpowiedzialnego za projekt Herculesa Lintona, do powielenia linii kadłuba klipra TWEED, będącego własnością Willisa oraz sięgnięciu po rozwiązania zastosowane na wcześniejszych jednostkach rybackich. Jednocześnie zdecydowano się zastosować nową technologię budowy kadłuba, której bazą był żelazny szkielet z domontowanymi do niego drewnianymi elementami – taka metoda pozwalała zwiększyć miejsce na towary.

Podobnie jak inne jednostki tego typu, statek bardziej przypominał jachty regatowe niż współczesne mu statki handlowe – na długiej trasie euro-azjatyckiej liczyła się przede wszystkim prędkość. W jego konstrukcji znalazło się 138 żelaznych ram. Do stworzenia poszycia użyto dębu indyjskiego w części górnej i specjalnego gatunku wiąz amerykańskiego (*Ulmus thomasi*) bardziej odpornego na stały kontakt z wodą w części dolnej. Do połączenia elementów drewnianych do metalowego szkieletu użyto 20 000 śrub. Kadłub został pokryty do linii wodnej specjalnym stopem metalu – Muntz (około 60% miedź, 40% cynk ze śladowymi ilościami żelaza). Zabieg ten miał na celu zapobieganie osiadaniu na kadłubie stworzeniom morskim np. wąsonogom z gatunku skorupiaków oraz świrkakowatym z rodziny małż, a szczególnie świrkakowi okrętowcowi.

Rozmach projektu oraz narzucone ramy czasowe, bardzo szybko przerosły możliwości wspólników ze Scott & Linton. Dokończenie budowy kadłuba zlecono stoczni William Denny & Brothers. Ostatnie prace wykonano w Greenock, po drugiej stronie zatoki Firth of Clyde, gdzie kadłub wzbogacił się o maszty i takielunek. Statek został zwodowany 22 listopada 1869 roku, a koszt budowy wyniósł 16 100 £. Wymiary statku: długość 86 metrów, szerokość całkowita 11 metrów, głębokość to 7 metrów, a maksymalna powierzchnia żagli 3000m², wyporność 921 ton.

W pierwszym okresie eksploatacji CUTTY SARK odbył 8 rejsów do Chin, z czego ostatni w 1878 r. Mimo znakomitych prędkości chwilowych, z powodu niesprzyjających wiatrów lub zwykłego pecha nigdy nie zyskał miana najszybszego klipra herbacianego. Statek najbardziej zbliżył się do tego miana w 1872 roku, kiedy doszło do wyścigu pomiędzy nim, a innym kliprem o nazwie THERMOPYLAE. Obie jednostki wypłynęły z portu w Szanghaju 17 czerwca 1872 roku i do Oceanu Indyjskiego szły dziób w dziób. Później CUTTY SARK złapał pomyślny wiatr i wysunął się o 400 mil do przodu (przewaga około 2-3 dób), jednak u wybrzeży Afryki napotkał bardzo silny sztorm i stracił ster. To była katastrofa – cieśla okrętowy Henry Henderson zabrał się za naprawę, w czasie której m.in. zbudowano na pokładzie kuźnię do wykonania metalowych części steru. Na tych naprawach stracono jednak 5 dni, dzięki którym THERMOPYLAE zyskał przewagę 500 mil. Tej różnicy nie udało się już odrobić – CUTTY SARK wszedł do Londynu 9 dni za swoim rywalem, jednak dzielna postawa załogi doczekała się powszechnego uznania.

Szybko zmieniające się realia, postęp techniczny i wzrost znaczenia statków napędzanych maszyną parową, a w końcu otwarcie Kanału Sueskiego i skrócenie trasy do Chin o ponad 3000 mil

spowodowały, że era kliprów zaczęła dobiegać końca (dla żaglowców droga przez Morze Śródziemne i Czerwone była niekorzystna z uwagi na niesprzyjające wiatry). Powoli wypierane z trasy herbacianej klipry zostały zmuszone do przewozu mniej zyskowych towarów, a w późniejszym okresie trafiły na szlak morski łączący Europę z Antypodami, gdzie trudniły się transportem australijskiej wełny. W ciągu 25 lat służby na morzu pod brytyjską flagą przez statek przewinęło się 658 marynarzy, pięciu z nich zginęło. W 1895 roku John Willis uznał, że dalsza eksploatacja klipra jest nieopłacalna i postanowił go sprzedać - ostatecznie jednostka trafiła pod portugalską banderę i przez kolejne 27 lat kilka razy zmieniała właściciela. W 1922 roku podczas drobnego remontu w Falmouth dostrzegł go Wilfred Dowman, który w mocno zniszczonym i przebudowanym statku rozpoznał słynną CUTTY SARK. Wraz z żoną Catharine z domu Courtauld (pochodzącą z bardzo zamożnej rodziny) wykupili go za ogromną sumę £3750 i w ten sposób ocalili od kompletnej ruiny. Rozpoczęto renowację klipra z przeznaczeniem na jednostkę szkolną i zabtykową (udostępnioną do zwiedzania). Po latach statek ostatecznie trafił do Muzeum Morskiego w Greenwich, a dzięki mecenatowi męża Królowej Elżbiety II - Księcia Filipa - po gruntownym remoncie został w 1957 roku udostępniony jako statek muzeum (otwarcia dokonała Królowa Elżbieta II).

Inspiracją nazwy Cutty Sark była historia zawarta w poemacie „Tam O’Shanter” autorstwa Roberta Burnsa z 1791 roku. Opowiada ona o Tamie, który po mocno zakrapianym dniu targowym w miasteczku Ayr wracał wieczorem do domu na rumaku zwanym Maggie. W pewnej chwili ujrzał on dziwne światło w kościele - zajrzał przez okno do środka i zobaczył, że miejsce jest pełne wiedźm, czarowników tańczących w takt muzyki wygrywanej na dudach przez samego diabła. Wśród czarownic była jedna młodziutka - Nannie - ubrana w krótką koszulinę (czyli „cutty sark”). Czarownice dostrzegły intruza i zaczęły go gonić. Tam skierował rumaka w stronę mostu w Alloway, pamiętając, że wiedźmy nie mogą przekroczyć wody. Gdy wpadł na przeprawę, Nannie zdołała chwycić konia za ogon i tak została na brzegu rzeki. Galion klipra przedstawia właśnie Nannie z ogonem końskim w wyciągniętej dłoni.