



CUTTY SARK

GREENWICH

**Italian guide
Guida in Italiano**



Introduzione

Cutty Sark: Tea Clipper (nave velocissima per il carico del tè)

La nave Cutty Sark è stata commissionata dall'armatore scozzese John Willis per vincere la competizione annuale che, sulla rotta fra Cina e Gran Bretagna, assegnava il titolo di vincitore della gara del tè al vascello che più velocemente avesse trasportato a Londra il primo raccolto della preziosa e assai richiesta pianta cinese.

La nave Cutty Sark è stata progettata dal brillante e giovane Hercules Linton, socio dei cantieri Scott & Linton di Glasgow, che sono stati però portati al fallimento dalle condizioni del contratto, poco prima che la nave fosse terminata.

Il nome 'Cutty Sark' deriva da una famosa poesia di Robert Burns chiamata "Tam O'Shanter".

Essa è basata sulla storia di Nannie, la strega che indossava la "cutty sark", un termine scozzese che sta per corta sottoveste.

È un mistero perché il suo proprietario, John Willis, avesse dato alla sua nave questo nome, ma non sorprende che avesse scelto questo nome da un poema scritto da uno dei poeti più famosi di Scozia.

La nave Cutty Sark è stata varata il 22 novembre 1869. Cutty Sark ha lasciato il Clyde il 13 gennaio 1870. Un mese e due giorni dopo, è salpata da Londra per la Cina.

Lower Hold

La struttura della Cutty Sark: Stiva Inferiore

Entrati nella Lower Hold o “Stiva inferiore”, si puo’ subito notare la struttura interna della Cutty Sark in ferro originale, costruita nel 1869 e dipinta di bianco; inoltre e’ visibile la nuova struttura in acciaio, verniciata di grigio, che sostiene la Nave e aiuta preservarne la forma.

Il pavimento della stiva e’ costruito utilizzando repliche delle originarie casse da te’. In origine non esisteva un ponte di passaggio per la stiva inferiore, tutto lo spazio era utilizzato unicamente come carico.

Quasi tutte le tavole dello scafo sono originali e risalgono agli inizi della sua vita quando svolgeva il ruolo di nave vittoriana da carico (1869-1895).

Navi in legno per il trasporto del tè

Gli armatori come John Willis avevano pensato ad una nave con cornici in ferro, assi di legno e ottone come rivestimento sullo scafo – cosicchè Cutty Sark potesse essere perfetta per trasportare il tè. I telai in ferro, infatti, occupano meno spazio rispetto ai tradizionali cornicioni in legno.

Il Telaio che riveste lo scafo della Cutty Sark è una lega metallica a base di rame (70%) e zinco (30%). Questa lega e' quella che piu' si avvicina all'originario rivestimento chiamato "Muntz metal" che copriva lo scafo sotto la linea di galleggiamento.

***Cutty Sark* come nave mercantile**

Cutty Sark ha compiuto otto viaggi da Londra in Cina con il tè, l'ultimo nel 1877. Nei suoi primi quattro viaggi, Cutty Sark ha caricato tè a Shanghai. Dopodichè, nei quattro viaggi successivi, ha caricato il tè a Hankou, un porto a 700 miglia dal fiume Yangtze. In media, ha caricato circa 600.000 kg di tè.

Il viaggio piu' veloce della nave e' stato dalla Cina a Londra impiegando solo 109 giorni.

Cutty Sark ha sempre scaricato il suo carico al porto di Londra chiamato East India Docks. Questo è ormai chiuso, ma si trovava a circa due miglia lungo il fiume dal punto in cui la nave è ora esposta al pubblico.

Il Canale di Suez è stato aperto nel 1869, l'anno in cui Cutty Sark è stata varata. All'epoca, le navi a vapore potevano portare il tè dalla

Cina in 60 giorni. Con l'apertura del canale, le correnti del Mar Rosso e del Mar Mediterraneo avevano reso molto difficile il passaggio per le grandi navi a vela, così che molte di esse non potevano imboccare il canale e non erano quindi in grado di competere. A poco a poco sono state cacciate fuori dal commercio del tè.

Nel 1878, La Cutty Sark era tornata in Cina, ma non riusciva a trovare abbastanza tè per rispondere alla domanda della madrepatria. Ha dovuto così trasportare una varietà di carichi in tutto il mondo che l'hanno condotta fino a New York.

Tween Deck

La struttura della Cutty Sark: “seconda batteria”.

Il Tween Deck è stato utilizzato per stivare il carico, con l'eccezione della parte a prua. Quando la nave è stata costruita, questa zona è stata utilizzata per l'alloggio dell'equipaggio, in particolare per i marinai specializzati e per i marinai ordinari.

Dopo il secondo viaggio della nave, la parte a prua è stata abbandonata perché era troppo scomoda ed era troppo difficile far salire gli uomini sul ponte in poco tempo. Una nuova tuga è stata aggiunta al ponte principale, tale da fornire ulteriori abitazioni e la sezione a prua del 'tween deck è stata poi utilizzata in parte come deposito ed in parte come spazio di carico aggiuntivo.

***Cutty Sark* la Viaggiatrice**

Dopo aver lottato per trovare un carico di tè, *Cutty Sark* ha trascorso cinque anni di vagabondaggio da un porto all'altro per trasportare qualsiasi carico si rendesse disponibile.

Nel 1883 la *Cutty Sark* è entrata nel fiorente commercio del trasporto della lana australiana. Ogni anno fino al 1895, è salpata per l'Australia, per caricare balle di lana e tornare in Inghilterra in tempo per le vendite di lana in primavera.

La *Cutty Sark* presto si è affermata come la più veloce nave da trasporto della lana. Alla guida del suo ultimo capitano, Richard Woodget, ha impiegato tempi record di circa 70 giorni o meno per il viaggio dall'Australia alla Manica, che altre navi a vela non hanno potuto eguagliare.

La *Cutty Sark* ha fatto dodici viaggi trasportando lana. E' salpata da Sydney otto volte, da Newcastle tre volte e una volta da Brisbane, caricando circa 5.000 balle di lana e 200 tonnellate di nichel e cromo.

Cutty Sark diventa Ferreira

Nel 1895, non essendo così redditizia come era stata precedentemente, John Willis ha venduto Cutty Sark a Ferreira & Co. di Lisbona.

Willis si era reso conto che l'era delle navi a vela stavano arrivando alla fine, e la sua nave aveva migliaia di miglia marine dietro di sé. Ribattezzata Ferreira, la nave ha trasportato diversi generi di cargo tra il 1895 e il 1922, in particolare verso le colonie portoghesi in Africa e Brasile, ma anche negli Stati Uniti e in Gran Bretagna. Ferreira & Co. ha poi venduto la nave alla Companhia Nacional de Navegação nel 1922, ribattezzandola Maria do Amparo.

Cutty Sark come nave scuola

Nel 1922 la nave era in pessime condizioni e dopo un passaggio di fortuna a Londra si è arenata a Falmouth.

Qui la nave è stata riconosciuta come l'ex Cutty Sark da Wilfred Dowman, un capitano di piroscafo in pensione.

Da giovane, aveva visto la nave nel fiore degli anni ed era determinato a salvarla per la nazione. Assieme a sua moglie ha acquistato il vecchio clipper e lo ha fatto rimorchiare fino a Falmouth. La coppia ha ripristinato la nave e l'ha utilizzata come nave scuola a vela statica e come attrazione per visitatori.

Alla morte del capitano Dowman, la vedova Catherine ha ceduto la nave ad un'altra istituzione - Incorporated Thames Nautical Training College-, a Greenhithe sul fiume Tamigi.

Main Deck

L'equipaggio della *Cutty Sark*: Ponte di coperta

Nel 1872, *Cutty Sark* ha lasciato Londra con 30 uomini a bordo - il capitano, il primo, secondo e terzo uomo al comando, un cuoco e uno steward, un falegname e un velaio, 19 marinai specializzati, tre marinai ordinari e un apprendista.

Questa è stata la composizione tipica dell'equipaggio per il periodo del trasporto del tè. Tuttavia, il suo impianto è stato ridotto per il commercio della lana, e sono stati necessari meno uomini. Nel 1890, *Cutty Sark* ha lasciato Londra con soli 19 uomini in totale - di cui nove erano marinai e tre erano apprendisti.

La maggior parte dei marinai che ha navigato sulla *Cutty Sark* lo ha fatto solo una volta. I marinai erano pagati solo una volta tornati a

Londra, dovendo poi cercare un'altra nave per l'impiego successivo. Molti di loro hanno invece colto l'opportunità di un passaggio gratuito in Australia. Nel 1876, ad esempio, 12 dei 15 marinai specializzati hanno disertato e sono stati così sostituiti da costosi marinai australiani. Il più giovane aveva 14 anni ed era un apprendista – il più vecchio ne aveva 54, ed era un marinaio esperto. Dei 682 uomini che hanno navigato a bordo della Cutty Sark, solo cinque sono stati persi in mare.

Le condizioni a bordo

Questo è un tipico menu settimanale per i marinai:

| | |
|------------------|---|
| Lunedì | Zuppa di piselli e carne di maiale salata |
| Martedì | Carne salata e pane |
| Mercoledì | Zuppa di piselli e carne di maiale salata |
| Giovedì | Carne salata e pane |
| Venerdì | Zuppa di piselli |
| Sabato | Junk (carne salata stagionata) e torta di patate |
| Domenica | Leu pie (tortino di patate) |

Il menu comprendeva anche caffè, tè, biscotti, succo di lime (al giorno) e 14 once (400 grammi) di zucchero e di burro a settimana.

La perdita di due marinai

- Edito dal Registro del capitano Woodget

2 aprile 1893

Alle 14:30 John Doyle e John Clifton, nonostante la loro prontezza nel braccio esterno della nave, sono stati lanciati in mare da una mareggiata e sono annegati.

Ho sentito gridare e ho pensato che qualcuno si fosse fatto male. Inizialmente non riuscivo a vedere niente perché era molto ventoso, ma quando sono andato verso la poppa della nave, ho visto i due uomini che lottavano per la loro vita in mare a circa 40 o 50 metri dalla nave. Manovrando il timone ho cercato di prendere il controllo della nave e subito dopo ho gettato un salvagente, ma c'era una notevole distanza. Ho visto Doyle salire in superficie, e poi sprofondare di nuovo in acqua. Per quanto riguarda Clifton, non mi sembra che abbia fatto alcuno sforzo per raggiungere la boa e ad un certo punto non sono più riuscito a vederlo.

C'era troppo mare per controllare la barca. Oh, che tristezza, due giovani uomini passati all'eternità!

Il Dock

Preservare *Cutty Sark*

Nel 1950, il Duca di Edimburgo e il direttore del National Maritime Museum hanno fondato un'organizzazione per preservare la nave Cutty Sark, dando vita al tempo stesso ad un memoriale per le grandi giornate di vela e per gli uomini che hanno servito la marina mercantile.

Il 10 dicembre 1954 Cutty Sark è stata spostata in un bacino creato appositamente a Greenwich. Il progetto di restauro è cominciato nello stesso anno ed è stato completato nel 1957.

Dopo 50 anni di permanenza a Greenwich, il rivestimento metallico della Cutty Sark ha cominciato ad arrugginire drasticamente, il ponte principale era in gravissime condizioni e il peso della nave stava schiacciando la sua chiglia.

La sua forma - la ragione per la sua straordinaria carriera - rischiava di essere persa.

Nel 2006 sono iniziati i lavori per fermare il deterioramento dei telai e rafforzare la nave. Al fine di alleviare la chiglia del peso della nave e

conservare la sua forma unica, Cutty Sark e' stata sollevata di **11** piedi (3,3 metri) in aria. La nave e' stata fissata da ventiquattro puntoni; il peso della nave è ormai sostenuto da questi e per la prima volta i visitatori possono avere l'esperienza unica di camminare sotto una nave a tre alberi.

Cutty Sark è stata riaperta al pubblico da Sua Maestà la Regina il **25** aprile 2012.

L'incendio del 2007

Nelle prime ore del **21** maggio del 2007, un incendio e' scoppiato nella stiva inferiore della nave. La nave è stata salvata grazie ad un'eroica lotta contro l'incendio dei vigili del fuoco e il fuoco è stato spento in meno di due ore.

Nonostante un'indagine di **18** mesi condotta da Scotland Yard, la causa dell'incendio non è stata al **100%** determinata. La causa più probabile è un guasto di un aspiratore industriale che si era surriscaldato.

Dato che la Cutty Sark era in fase di conservazione al momento dell'incendio, la metà degli assi dello scafo, tutti i suoi alberi, la tuga e il ponte mobile erano stati rimossi.

Si stima che solo il 2% del materiale originale - risalente al suo periodo come nave da carico - sia stato perso nel fuoco e al termine del progetto di conservazione circa il 90% della struttura originaria è rimasta intatta.

Collezione delle polene del Cutty Sark

Le Polene qui raccolte, decorate in stile tradizionale, adornavano la prua delle navi mercantili del 19° secolo e la scelta della polena era a discrezione del proprietario della nave.

La scultura poteva rappresentare una personalità popolare del tempo, un personaggio letterario o leggendario o anche un membro della famiglia del proprietario della nave.

Gli uomini spesso credevano che la polena rappresentasse lo spirito della nave, nonché il nome, e pensavano che la polena li avrebbe aiutati a guidare verso casa attraverso un passaggio sicuro.

La John Silver Collection - donata al Cutty Sark Trust da Sydney Cumbers - è la più grande collezione di polene in tutto il mondo. Le polene provengono tutte da navi mercantili, come la Cutty Sark stessa.

Questa raccolta è un memoriale per gli uomini della Marina Mercantile.