

Az arab ghanja

Contributed by Flamenco
2007. February 26. Monday 18:42
Last Updated 2007. September 05. Wednesday 22:42

There are no translations available. Először, hogy ezzel a cikkel megszakítom az "opát-tá'dobozok... sorozatot. De kedves kollégáink, Hajó-mester egyik közbeszélőjére (Soha nem "opát-tenek hajómodellt dobozba!) reagálva, (Hadd cukkoljam át egy kicsit! Egyébként neki személynélben megírtam ezzel kapcsolatos véleményemet.) Így látni, hogy talán akkor ideje lenne a nem dobozba "opát-tá'knek is valamit készíteni.

A tá-pus

A ghanja a dauk nagy családjaíhoz tartozik. Habár a dau (Dhau, Dhow), mint hajó nem "tezett, nem "tezik. Ez egy tipikus európai "s angol gyártási fogalma arab, egyiptomi "s indiai hajóknak, mind a latin ill. a dau vitorlázattal, azaz háromszögletű vagy dauvitorlával " " amik "bb-kevsb hasonlítottak egymással, mégis sok lokális változatot vitorlázáltak. A legismertebbek "z "k a baghalla, a sambuk "s a ghanja. (Akiket a "ma jobban "rdekel, azoknak ajánlom B. Landström "s W. Mondfeld "nyveit.)

A modell

Ennek a modellnek " " véleményem szerint " " "rdekes pályafutása van. Mert 10 "vig tartott, má-g elkészült, pedig "z "pát-teni, s nem dolgoztam rajta "bbet 300 "r "n. A modellt "g Magyarországon 1985-ben kezdtem el "pát "s "ppen a hajótesttel lettem "sz. 1986-ban kivándoroltam Németországra. A "vetkezé "vekben nem volt időm hajómodellezéssel foglalkozni. A modell 1992-ig a szálem hájzának padlásán állmodott, amikor kihoztam "s kb. 100 "r "t dolgoztam rajta. "g "l is 1996-ban lett "sz.

A modellt W. zu Mondfeld "nyve "s tervrajza alapján "pát-tettem 1:50 "retarányban, (W. zu Mondfeld: Die arabische Dau) "hájny "dos-tá'issal.

A hajótest

Mielőtt folytatom, szeretnék a "vetkezé "rdésekkel foglalkozni: Fesztett vagy natúra? Ha festett, hogyan? Ha natúra melyek? Mikor "s mi "rt az egyik vagy a másik? Pl. a Victory modellje natúr fából? Látjátok az eredetit Portsmouth-ban? Vagy a Vasa-t Stockholmban? Fesztett vagy natúr fa? Habár a Vasa jelenleg natúrnak "z ki, (a sok száz "ves "z alatti tartázkodás, "s a "s "bbi vegyszeres tartás " " miatt egészen "tá' barna a fa) de a sajáit idejében nagyon is szí volt. Erről a "m "r "l "g beszélt "nk. Mindenesetre a ghanja színes (festett) volt. A "ldk "zi-tengeri vitorlások " ma is tarkára van "zolva. Tehát van száks "g "nk nemes fáira? Természetesen nem! Vagy az anyag "lts "geket a egekbe akarjuk hajtani? Akkor vegy "nk drága nemes fáikat "s fess "k "s "bb be "ket? Akkor tehát a hajótest. Gerinc "rt "ke "s fart "ke egy "tt egy 4-5 mm vastag, a bordák 3 mm-es "teges lemezből kif "rszelve, egymással rakva ragasztva. (Az "n. "sszer " v. "ssze "pát-tá' "dszer) Az egészen bordázat fejtet "re álltva "s egy 15-20 mm vastag alapra "gzá'tve. Most el lehet kezdeni a palánkozást 3x2 mm-es fenyő- vagy hárs "cekből. (Az "reg "k "k tudják má hogy megy ez, a "res kezdé nyulak olvassanak sok szakirodalmat.) Szép lenne! De! Hogyan lehet a keskeny "s hossz " h "s galériát odaer "s-teni? Sehogy! "s "bb nem megy! A galéria a test "sze, vele egy "tt kell "pát-teni! A pro csak az, hogy ezen a "szen már nincsenek bordák! Hova " "nek akkor a palánki "cek? Fel "ritek az alaplapon ("pát-tá'lapon) az állt "k "r hely "t az utolsó borda "zep "t "l. Itt egy "gg "leges segédlapot kell feler "s-teni, a pontosan felrajzolt "tok az állt "k "r hely "t, "s odaragaszt "tok az állt "k "r oldalaira tud "tok azt "n kifuttatni "s ragasztani a palánkokat. Ha a palánkozás "sz van, le lehet " "gni a "ceket az állt "k "r el "tt, "s beragasztani az igazi "k "r "t "rtitek? (A rajzba "l talán " " "s "t biztosan " " "rthet "bb!)- Rajz: Gh. Galerie1 - Alaplap (s A segédlap3 - Gerinc lap4 - A legh "s "s borda5 - Palánki "cek6 - "t "k "r7 - Igazi "k "r Ha a palánkozás a f "fed " mell "dj "nek a tetej "ig "sz van, fal kell rakni a d "rsz "kat. Berajzolni a "zvonlat, az als " "szt pizkosfeh "rre festeni. Ha ez megvan, lehet a modellt a gerince állt-tani, feler "s-teni, "s megkezdeni a fel "pát-tm "nyeket. Bel "l a bordák felsé "sz "t, amik "l "ny "lnek a f "fed "lzetten, ki kell "rni vagy " "gni, a palánkok belsé "sz "t lecsiszolni egy állpalánkozást 0,6 mm-es b "torfurn "r cs "kokat ragasztani. A f "fed "lzet "gy "nyá-l "sait "v "l "l felrajzolni, ki

Ács mőretre reszelni. Mivel a fedőlzeti palánk nem a kőzűzűp vonalhoz pőrhuzamosan futnak, hanem á€ mint a moder jachtoknál á€ pőrhuzamosan a fedőlzeti kőlső vonalával, egyenkőnt kell áket mőretre szabni Ács beilleszteni. Ezután az igazi bordákat 2x2 mm-es lőcekből leszabni Ács beragasztani Ács felől a takaróccel (Handlauf) lezűrni. Ezután a kaját Ács a galéria fedőlzeti palánkjait beszabni Ács felragasztani. Elkőszűteni Ács a helyőre rakni a kaját hűtsű keresztfalát (az első keresztfalat egy bordával egyűtt kell kivűgni), a galéria bordáit Ács takaróccel. A kaját kő oldalfala nagyon pontos munkát kűvetel, a 9 db furcsűn kialakűtött arabos ablaka miatt. 1 mm-es rőteges lemez. Ezt csak pontos marógőpen lehet, kőzi lombfűrűssel nem megy! (mind a kilencnek egyforműnak kell lennie!) Áson berendeztem a kaját kűt, kőtoje, egy szekrűny meg egy asztal, de nem muszűj. Miután ez a kőto oldalfal szűpen befestve a helyőre van ragasztva, kűvetkeznek a fűfedőlzeti pallás. A hajűoldalak festűsűt menetsűzben lehet kivitelezni. Most mőg egy kevés finom munka. A fűfedőlzeti kőto oldalsű, hűtsű Ács elűlsű korlűtai 1 mm rőteges valamint 2x2 Ács 3x3 mm-es lőcekből vannak űsszeragasztva. Festűsűt a helyűkre ragasztani. Korműnylapűtot a zsanűrokkal felerűsűteni. A galéria takaróccel kerek fejű rudak űllnek, amiket 2mm-es kerek pűlcűbűl (fogpiszkű Ács kerek fejű (3 mm) dűszgombostűbűl lehet kőszűteni. A kaját elűlsű fala elő jűn kőtoaldalt egy-egy rűvid futűpalánk kőto-kőto rűvid Ács kőto-kőto hosszabb lőpcsűvel, kűzűpen pedig a gűrbe 3 csigűs kűtűbűk a fűejtű kűtelűnek. A hűrom ajtűt felerűsűteni. Oldalkűtűlvasakat (0,2 mm-es rőzlemezbűl, rőzkarikűbűl) felerűsűte oldalfalak. Most műr csak a 8 db. 6 fontos űgyű (0,2 mm-es rőzlemezbűl, rőzkarikűbűl) felerűsűte oldalfalak. Terműszetesen az űsszes űgyű kűtűlzetel. 6 db. 1 fontos kőzi űgyű (Drehbassen) a mellűden egűszűti ki a fegyverzetet. A hajűtest kőszű. Se csűrűlű (Spill), se kapűs horgony (Stockanker) nem volt hasznűlatos, estenkőnt azonban 2-3 kis, max. 1,6 m hosszű tűbbűgű horgony (Draggen) volt a fedőlzeten, ill. a hajűrben raktűrozva. (Hasonlűt a pecűs horgokra.)

Árbocozat, kűtűlzet, vitorlűzat

Sok tapasztalt modellezű, akik műr jű nűhűny modern hajű szuper modellűt megűpűtűtűk, szorongű fűlelemmel bűmulűjk egy hűroműrbocos vitorlűs hajű kűtűlzetűt, ami Ágy tűnik, mintha á rűlt pűkok hűlűja lenne. Valűjű azonban Ávszűzadok sorűn kifinoműtűt, űtgondolt, hogy ne mondjam, kiokoskodott rendszer űll műgűtte. Higgyűtek e ha egyszer rűjűttűk az izűre, lelkesedni fogtok egy galeon kűtűlzetűnek szűpsűgűűrt Ács cűlsűsűgűű fűlelem! Azoknak, akik műr egyszer űtkűzdűtűk magukat egy 3-4 űrbocos hajű kűtűlzetűn, a ghanja kűtűlzetű egyenesen nevetűgesnek fog feltűnni. Valűban! Itt Ács ott egy pűr szűl nevetűgesen vűkony szűrű-tűkűtűl. Szű lehetetlen, hogy a hatalmas szűlnyoműsűk á€ ami a nagy felűletű vitorlűkat terhelte á€ ellen tudak űllni. Sok estben a hasznűltak űreg, kopott vitorlűkat elűszeretettel, mert nagy viharban inkűbb a vitorla meg a kűtűlzet szakadt, nem az űrboc meg a palánk tűrűtt! Vitorlűt meg kűtelet mindig meg lehetett foltozni, volt belűlűk tartalűk! Habűr a dauk á€ mint min hosszűvitorlűzatű hajű á€ jűval keműnyebben tudtak a szűlre prűselni, mint a keresztűlzetűak,, tűbbnyire csak passzűtsűllet, tehűt hűtsűllet vitorlűztak. Azokon a vizeken, ahol a dauk otthon voltak Ács ma is vannak, ma is űl a mondűs: á€Csak á rűlűk Ács keresztűnyek (ami valűjűban ugyanaz) vitorlűznak szűl ellen. á€A ghanjűk 2, ritkűbb szűlűrbocot hordtak, amik meglehetűsen extrűm elűre dűlűk. Ezekre voltak felhűzva a nagyon hosszű, kőto vagy hűr darabűl űsszetűdott vitorlarudak. Mivel a fogűskűtelek (Reffbűnde) teljesen ismeretlenek voltak, ezűrt minden rűdhoz 3 db. kűlűnfűlele nagysűgű vitorla tartozott, amiket a szűlerűssűgtűl fűggűen cserűlgettek. Ágy pl. ennűl a ghan legnagűbb vitorlafelűlet (a fűrűd Ács a besan legnagűbb vitorlűjival) 306 m² volt, a legkisebb (a fűrűdon a besan legkisebb vitorlűja) majdnem ennek tizede 36 m², a kettű kűzűtű sok variűciűval. Az orrűrboc, ami nem is orrűrboc, hanem egyfajta kivetűrűd (Auslegerstange), ami nincs fixen felerűsűtve, hanem a szűlűrűnyű fűggűen a jobb vagy a baloldalra kinyűlva, gerendűkon volt megkűtűve. A kűlsű vűgűre erűsűtűtű blokkon keresztűl vezetűk a nagyűlzetű csűcsűkűtelűt a fedőlzetre.

Tarcsok (Stage) Sok dau egyűlűlűn nem hordott tarcsot, mert az űrbocok extrűm elűre dűlűk. Ezen a ghanjűn volt egy fűtarcs, amit kőto nehűz blokkal az orrűkűre erűsűtűtűk. Átműrűje megegyezűt az ejtűűvel. A besanűrbocnak so tarcsa.

Csarnakok (Wanten)

Amik szintűn nem csarnakok, legalűbbis az Ászak-űrpaj űrtelmezűs szerűnt, inkűbb oldalkűtűlnek lehetne nevezni. 2 vagy 3 csigűs csigasor (Taket), ahol a futű űg alsű vűge un. pecekkel (Knebel) volt á€ a kűlűnyebb Ács gyors oldhatűsű űrdekűben á€ ű az oldalkűtűlvasakra

erős-tve. A latin vitorlázat hajákon a legáltalbb káttálvág pecekkel volt valahova erős-tve. Á Á A fájrboc 3, a besan 2 pájr csarnakkal volt rágzítve.

Ejtők (Fallen)

A nehéz rudak és vitorlák vastag ejtőket káttveteltek meg. A fájjt volt a dauk legvastagabb kátttele, sokszor vastagabb, mint a fájtarcs. A dupla fájjt a rádtá az árbocfejben levő kátt csigájban keresztá vezetett lefelé, ahol egy nehéz háromcsigás blokkbá (Kardeelblock) és egy nehéz, gárrbe szolgafájtbá (Knecht) állás csigasorral volt rágzítve. A besanejtő a fele volt a fájjtnek, ennek megfelelően csak egy csigával az árbocfejben, és kisebb blokkokkal alul. Mivel a patrácok (Pardunen) szerepét is átvették, ezért a daukon nem találunk patrácot.

Nyakláka (Racks)

2 vagy 3 gyángyorsorbá (Korallen) állás nyaklok az árbocot és az ejtőkáttet (soha nem a vitorlarudat, mint az északi hajáknál!) álltá káttá, távolságtartás lácek (Schlieten) nálkál!

A rudak nem hordtak alul nyak- ill. szarvkáttet és nyakfordá-t. A fájrdnak felá volt 2 fordá-tja. A vitorláknak volt alul egy-egy csácskákáttelá (Schot) eláll és hájtul. Egyábként semmi más futákkáttet.

A vitorlák (Die Segel)

A vitorlák általában natúr szá-nak voltak, (kenderbál, kásább lenbál) de az elhasználdáistá felággán kálál nyalatokban. A fájldkáz az Arab tenger társágában a szá-nes, festett vitorlák is nagyon kedveltek voltak. Sáfránysárgájta a vájrsbarnán keresztá nálha majd egázen a feketéig, valamint csá-kosak, ahol az egymás rálvő anyagsávok (Bahnen) vältakozva fehér-piros vagy ká-k-piros ill. fehér-ká voltak. (Soha nem záld, lán a práfta szá-ne!) Sá't mi tább, sokszor a vitorlák szá-ne az elhasználdájs miatt is kálánbázt egymástá, valán elfordult, hogy egy szakadt vitorláj egázen más szá-nak toldaládkarabbal foltoztak meg -s á-gy a dálszaki lezsersá vagy csak szákság - egyfajta bájos pittoreszk megjelenést adott ezeknek vitorlásoknak. Nem beszálve arról, hogy -miután szabványok, normák egyáltalán nem lóttek (mint a kásábbi északi tengeri nemzeteknél, első sorban az angolknál, franciáknál és hollandknál, aki májr 1650 áta megprábták a haditengerészetben szabványokat, normákat bevezetni) minden (kász)kapitány a saját szakállára alaká-tgatta a káttet, s a vitorlázatot "természetesen az adott hajást lehetéságein belül. A ghanja vitorlájának egyik sajátossága, hogy az alsá lákátszegály vagy lászegálykát (Fuýliek) nem volt folyamatosan a vitorla szálre varrva, hanem csak mir másodikká volt bandázsolva. Itt meg kell jegyezni, hogy a szegálykát varrászájt soha nem fáztkál szegálykátlen, hanem mindig csak káttálvették, ágy hogy a varrászájl a szegálykát meneteibe fáztdt! Csodájlom, hogy ezt a Marjai által kitalált marhaságot máog ennyi idá után sem lehetett kiirtani! (Ha valaki ellátog valamelyik északi vagy keleti fájldkáz tengerparti városba, megnázheti az állreg vitorlásokat!) Máog egyszer a kárd Szá-nes vagy natúr? Nagy tiszteláje vagyok Ivan Trtanj árnak (egy profi a Bodeni tonál "á Museum Link: [images/stories/flamenco/ghanja/http://historische-schiffsmodelle.com/](http://historische-schiffsmodelle.com/)), aki ágy mondja: "á soha nem festem a modelljeimet! De á egy kálálállás osztály a háámodell-áopá-táknék, és mint egy szuper profi háámodell-áopá-válemányához a maga názápontjábá joga van. Engem is mindig megragad a 10-15 káláfnále nemes fájbá ká modellek szápság, amelyek "szerény válemányem szerint "inkább áopá-tájá valában csodálatos ágytárelmét bizonytják, mint a modellek tártánelmi hááságát. Válemányem szerint azonban, ha az eredeti festett v

modellnek is szé-nesnek kell lennie. Egy szé-phen festett modellnek is megvan a maga szé-psége, és a szé-phen, precíz-kivitelezett faragások vagy az aranyozás alatt is szé-pek és precíz-zek maradnak, má-g egy natúr-fában kivitelezett primitív-vezkopjafaszerek faragás "ami természetesen egy szé-kely kopjafáján megtalálja a maga őrtámodell-metben egyszerűen elnagyoltnak ténik! Az őrem májsik oldala az íj! A festékek olcsóbb a nemesfájknál! Egy Victory, egy Vasa, egy galeon nemesfájból? Brrrr! Persze, ahol a hajóoldalak csak kátrányozva voltak, az májs! De pl. a Vasa palánkjain talált festékpigmentek elírulták a kutatóknak, valójában mennyire tarkák voltak a korabeli hajók! Mivel a festékek drágák voltak, májr csak preszté-zsból is! (Nem voltak mág nagy kémiai ázemek, amik a szé-munka természetesen tiszta, világos szé-phet olcsón elállították volna!) Mint ahogy egy ember; aki egy olyan nadrágot hordott, aminek egyik szára zölde, a májsik piros volt, nem bolond, hanem gazdag volt! Képek:

Á

Na ennyit a hajók tarkaságjáról! Nem kell félni a szé-nektől! Természetesen azokat a hajókat, amik eredetiben sem voltak festve, a modellként sem szabad festeni.

Á-szfoglalás

A ghanja őpő-tőse teljesen kezdőknek nem ajánlatos, de a májr kis gyakorlattal rendelkezőknek egy viszonylag kényes őpő-thet, nem drága és szé-phen, egzotikus modell. Az anyagátltsőg minimális, sok rész a barkácsioldában ősszmaradékból elkészíthet. A gerinc lap meg a bordák réteges lemez, a palánkok olcsó fenyő vagy hárs lácek, bájrőjővorból szebb a festés alatt is. A kőtrőboc kőszőlhet pl. fakanőlyőből, a vőkonyabb rudak fogsőkből őbő őfanyőrsből. (2-3-4 mm) A kis golyók (3 mm) dőszgombostőrő, az őrtőkőn a nagy golyó (10-12 mm) egy fagyó egy barkácsioltól. A vitorlák egy batiszt asztalterőből vannak, teőjval szé-nezve, majd a piros cső-kok akrőfestékekkel festve. A kőtőzet szé-nezett horgolőcőma. A kevősz őkősző-tőse nem okoz sok gondot, de ebben a mennyiségben se drága. Egyedő az őgyőkerőnek valamibe, ha nincs esztergőid, de enől a kevősz őarabsőmnőjl nem hal bele az ember. A szé-nezőst teljesen W. Mondfeld kőnyve őtőjn festettem, ahol azonban megemőtik, hogy májs szé-nek is elkőpzelhetők, (bájr őőld soha, kők is ritkőjn) de a cső-kok sőmőjőit lehetősőg szerint be kell tartani.

(S itt mág őhőny megjegyző: A rőgebbi eurőpai szakkőnyvek ill. szerzők szerint a dauk a portugől karavellák őtő voltak őpő-tve. A legőjabb kutatók szerint ez pont fordő-tva, volt. A dauk májr ővsőzadokkal a karavellák őtő hajóztak. Lehet, hogy az eurőpai őőzetnek ez egy keserő pirula, de őőny, hogy az őlő portugől karavellák mind a hajótest őpő-tőőben, mind a vitorlőzatban a daukat májolták, s csak a kősbő karavellák őtalőhatők keresztvitorlők (Carabella Redonda "Kerek Karavella) őőszaki behatőra. Sőt mi tőőb, a őőldkőzi tengeren kb. 1700-t őkőkedvelt algő-ri, spanyol őő francia sebek is a dauktól őjrmaztak, őőleg az őles vonalő Ghanjőtol, ami májr őőval sebek őjjele őő őő őőszak-őfrikai őőllamocskők kedvelt kalőzhajó őtő voltak. Akiket ez a őőma kőőzelebrő őő őődekel, őőőnlom B. Landstrőm kőőnyveit.)

Járók és töltsd ki: Flamenco