

Az arab ghanja

Hozzáadta: Flamenco
2007. február 26. Hétfő 18:42
Utolsó frissítés 2007. szeptember 05. Szerda 22:42

Előzőst, hogy ezzel a cikkel megszakítom az "opát" dobozok... sorozatot. De kedves kollégáink, Hajás mester egyik kiegészítésére (Soha nem opát-tenőök hajásmodellt dobozban!) reagálva, (Hadd cukkoljam át egy kicsit! Egyébként személynélben megírtam ezzel kapcsolatos véleményemet.) Így írtam, hogy talán akkor ideje lenne a nem dobozban opát-knek is valamit kálldeni.

A tápus

A ghanja a dauk nagy családjához tartozik. Habár dau (Dhau, Dhow), mint hajás nem létezik, nem léteznek. Ez egy tipikus európai angol gyűjtőfogalma arab, egyiptomi és indiai hajásoknak, mind a latin ill. a dau vitorlázattal, azaz háromszögletű vagy dauvitorlájkkal "amik tölbből-kevésbé hasonlóan egymáshoz, mégis sok lokális változatot vitorlázáltak. A legismertebbek kázzal a baghalla, a sambuk és a ghanja. (Akiket a tóma jobban érdekel, azoknak ajánlom B. Landström és W. Mondfeld könyveit.)

A modell

Ennek a modellnek "véleményem szerint" érdekes pályafutása van. Mert 10 évig tartott, míg elkészült, pedig néző opát-teni, s nem dolgoztam rajta tölbbet 300 árányál. A modellt még Magyarországon 1985-ben kezdtem el opát-teni és éppen a hajás testtel lettem kász. 1986-ban kivándoroltam Németországra. A kávetkezévekben nem volt időm hajásmodelllel foglalkozni. A modell 1992-ig a száleim házájának padlásán állmodott, amikor kihoztam és kb. 100 árt dolgoztam rajta. Végül is 1996-ban lett kász.

A modellt W. zu Mondfeld könyve és tervrajza alapján opát-tettem 1:50 méretarányban, (W. zu Mondfeld: Die arabische Dau) néhány másdosással.

A hajás test

Mielőtt folytatom, szeretnék a kávetkezé kárdósekkel foglalkozni: Fesztett vagy natúra? Ha festett, hogyan? Ha natúra melyek? Mikor és miért az egyik vagy a másik? Pl. a Victory modellje natúra fájba? Látjátok az eredetit Portsmouth-ban? Vagy a Vasa-t Stockholmban? Fesztett vagy natúra fa? Habár a Vasa jelenleg natúrnak néző ki, (a sok száz éves vés alatti tartázkodás, és a kásábbi vegyszeres tartás miatt egészen sötétbarna a fa) de a saját idejében nagyon is szá volt. Erről a témáról még beszélnék. Mindenesetre a ghanja szánes (festett) volt. A fájldkázitengeri vitorlások számára is tartásra van mázolva. Tehát van szákságunk nemes fára? Természetesen nem! Vagy az anyagkátségeket a egekbe akarjuk hajtani? Akkor vegyünk drága nemes fát és fessük kásább be a ket? Akkor tehát a hajás test. Gerincorrtól kezdve és fájke egyt egy 4-5 mm vastag, a bordák 3 mm-es réteges lemezből kiféselve, egymásba rakva ragasztva. (Az ön. Ásszerakás v. Ásszeopát-tá másdszer) Az egészen bordázatot fejtetve álltva és egy 15-20 mm vastag alapra ragasztva. Most el lehet kezdeni a palánkozást 3x2 mm-es fenyő- vagy hárslecekből. (Az íreg rákáj tudják má hogy megy ez, a véres kezdé nyulak olvassanak sok szakirodalmat.) Szép lenne! De! Hogyan lehet a keskeny és hosszúra hárts galériát odaerésá-teni? Sehogy! Kásább nem megy! A galéria a test része, vele egytt kell opát-teni! A procsak az, hogy ezen a részen már nincsenek bordák! Hova jánnek akkor a palánkiácek? Felmáritek az alaplapon (opát-tá lapon) az állt ká r helyét az utolsó borda ká zepától. Itt egy fájggá leges segédlapot kell felá-teni, a pontosan felrajzoltak az állt ká r helyét, és odaragasztják az állt ká r helyét. Az állt ká r oldalaira tudják aztán kifuttatni és ragasztani a palánkokat. Ha a palánkozás kász van, le lehet vágni a léceket az állt ká r elátt, és beragasztani az igazi tákrátt. Ártitek? (A rajzban talán "sá" biztosan "á" ártetább!)- Rajz: Gh. Galerie1 - Alaplap (s. A segédlap3 - Gerinc4 - A leghártsá borda5 - Palánkiácek6 - Átt ká r7 - Igazi tákrá r Ha a palánkozás a fájfedá mellvédjének a tetejéig kász van, fal kell rakni a dárzsfájkat. Berajzolni a vés zvonlat, az alsó részt piszkosférré festeni. Ha ez megvan, lehet a modellt a gerince állt-tani, felerésá-teni, és megkezdeni a felopát-tá nyeket. Belá a bordák felső részét, amik tálnyáknak a fájfedá lizeten, ki kell tá rni vagy vágni, a palánkok belső részét lecsiszolni egy állpalánkozást 0,6 mm-es börtorfurnór csákokat ragasztani. A fájfedá lizet ágyányá-lásait ká-válá felrajzolni, ki

Ács máretre reszelni. Mivel a fedélzeti palánk nem a kárpázpvonálhoz párhuzamosan futnak, hanem â€˜ mint a modern jachtoknál â€˜ párhuzamosan a fedélzet kálsá vonalával, egyenként kell őket máretre szabni Ács beilleszteni. Ezután az igazi bordákat 2x2 mm-es lácekból leszabni Ács beragasztani Ács felül a takarásáccsel (Handlauf) lezárni. Ezután a kaját Ács a galéria fedélzeti palánkjait beszabni Ács felragasztani. Elkészés-teni Ács a helyre rakni a kaját hátsó keresztfalát (az első keresztfalat egy bordával egyáltalán kell kivágni), a galéria bordáit Ács takarásáccsel. A kaját ká oldalfala nagyon pontos munkát kávetel, a 9 db furcsán kialakított arabos ablaka miatt. 1 mm-es réteges lemez. Ezt csak pontos marógápen lehet, kázi lombfárosszel nem megy! (mind a kilencnek egyformának kell lennie!) Áson berendeztem a kaját ká, kátoje, egy szekrény meg egy asztal, de nem muszáj. Miután ez a ká oldalfal szápen befestve a helyre van ragasztva, kávetkeznek a felfedélzet pallásai. A hársoldalakat festésáot menetkázben lehet kivitelezni. Most mág egy kevés finom munka. A felfedélzet ká oldalsá, hátsá Ács elülá korlátai 1 mm réteges valamint 2x2 Ács 3x3 mm-es lácekból vannak Ásszeragasztva. Festés után a helykre ragasztani. Kormánylapátot a zsanérokkel felerásá-teni. A galéria takarásáccselon kerek fejá rudak állnak, amiket 2mm-es kerek pálcájból (fogpiszká Ács kerek fejá (3 mm) dászgombostáá lehet kászá-teni. A kaját elülá fala elő ján káoldalt egy-egy rávid futápalánk ká-ká rávid Ács ká-ká hosszabb lápcsával, kázápen pedig a gábe 3 csigás káábak a fásá ejtá káánek. A három ajtá felerásá-teni. Oldalkááolvasakat (0,2 mm-es rézlemezből, rázkarikáá) felerásá-toldalfalak. Most máj csak a 8 db. 6 fontos Ágyá (0,2 mm-es rézlemezből), 2 fontos a felfedélzeten van hátra. Természetesen az Ásszes Ágyá kázázzettel. 6 db. 1 fontos kázi Ágyá (Drehbassen) a mellőden egászá-ti ki a fegyverzetet. A hártest kász. Se csárlá (Spill), se kapás horgony (Stockanker) nem volt használatos, estenként azonban 2-3 kis, max. 1,6 m hosszú tábbágyá horgony (Draggen) volt a fedélzeten, ill. a hársáben raktározva. (Hasonlást a pecás horgokra.)

Árbocozat, káázet, vitorlázat

Sok tapasztalt modellezá, akik máj já náhánny modern hárs szuper modellát megáptá-tetáok, szorongás félélemmel bámulják egy háromárbcos vitorlás hárs káázetát, ami Ágy tánik, mintha árált pákok hájá lenne. Valásjában azonban Ávszázadok során kifinomált, Átgondolt, hogy ne mondjam, kiokoskodott rendszer Áll mágátté. Higgyátek e ha egyszer rájártá az izáre, lelkesedni fogtok egy galeon káázetánek szápsággáárt Ács cászerásággá félélem! Azoknak, akik máj egyszer Átkázááttáok magukat egy 3-4 árbcos hárs káázetán, a ghanja káázetá egyenesen nevéteságesnek fog feltánni. Valában! Itt Ács ott egy páj szál nevéteságesen vákony szárá-táá. Szíhíhetetlen, hogy a hatalmas szályomásnak â€˜ ami a nagy felületá vitorlák terhelte â€˜ ellen tudtak állni. Sok estben a használáltak Áreg, kopott vitorlák elászeretettel, mert nagy viharban inkább a vitorla meg a káázetá szakadt, nem az árbcos meg a palánk tárátt! Vitorlák meg káátelet mindig meg lehetett foltozni, volt belülá tartalák! Háár a dauk â€˜ mint min hosszvitorlázatá hárs â€˜ jával keményebben tudtak a száre práselni, mint a keresztvitorlázaták, tábbnyire csak passzátsáálel, tehát hátsáálel vitorlázta. Azokon a vizeken, ahol a dauk otthon voltak Ács ma is vannak, ma is Áol a mondás: â€˜Csak áráátek Ács keresztányek (ami valásjában ugyanaz) vitorlázna szá ellen. â€˜ A ghanják 2, ritkább szájárbcot hordtak, amik meglehetásen extrám eláre dáátek. Ezekre voltak felháza a nagyon hosszú, káto vagy három darabá Ásszetoldott vitorlarudak. Mivel a fogáskáátelek (Reffánde) teljesen ismeretlenek voltak, ezárt minden rádhoz 3 db. kááále nágyáságyá vitorla tartozott, amiket a szálerásáágtá felággáen cseráágettek. Ágy pl. ennáol a ghan legnagobb vitorlafeláálet (a fásáá Ács a besan legnagobb vitorlával) 306 m² volt, a legkisebb (a fásáádon a besan legkisebb vitorlájja) majdnem ennek tizede 36 m², a kettá kázáátt sok variáciáával. Az orrárboc, ami nem is orrárboc, hanem egyfajta kivetásá (Auslegerstange), ami nincs fixen felerásá-tve, hanem a száálynyáá felággáen a jobb vagy a baloldalra kinyáá, gerendákon volt megkááve. A kááá vágáre erásá-tett blokkon keresztáá vezettáok a nagyvitorla csáácsááátelát a fedélzetre.

Tarcsok (Stage) Sok dau egyálalán nem hordott tarcsot, mert az árbcok extrám eláre dáátek. Ezen a ghanján volt egy fásátarcs, amit káto neház blokkal az orrááre erásá-tettek. Átmááráje megegyezett az ejtáável. A besanárbcnak so tarcsa.

Csarnakó (Wanten)

Amik szintán nem csarnakok, legalábbis az Ászak-urápai Ártelmezás szerint, inkább oldalkááánek lehetne nevezni. 2 vagy 3 csigás csigasor (Takil), ahol a futás Ágy alsá váge un. pecekkel (Knebel) volt â€˜ a kááányebb Ács gyors oldhatásá Áordekááben â€˜ az oldalkáááolvasakra

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

Ejtők (Fallen)

A nehéz rudak és vitorlák vastag ejtőket káttveteltek meg. A fájajt volt a dauk legvastagabb kátttele, sokszor vastagabb, mint a fájtarcs. A dupla fájajt a rádtá az árbocfejen levő kátt csigán keresztül vezetett lefelé, ahol egy nehéz hárromcsigás blokkbal (Kardeelblock) és egy nehéz, gárbe szolgafájbal (Knecht) állás csigasorral volt rágzítve. A besanejtő a fele volt a fájajtnek, ennek megfelelően csak egy csigával az árbocfejen, és kisebb blokkokkal alul. Mivel a patrácok (Pardunen) szerepét is átvették, ezért a daukon nem találunk patrácot.

Nyakláka (Racks)

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

A rudak nem hordtak alul nyak- ill. szarvkátttelet és nyakfordítá. A fájádnak felül volt 2 fordítá. A vitorláknak volt alul egy-egy csácskákáttelá (Schot) eláll és hájtul. Egyábként semmi más futákkáttzet.

A vitorlák (Die Segel)

A vitorlák általában natúr szá-nak voltak, (kenderbal, kásább lenbal) de az elhasználdáistál félággán kálálán Ájnyalatokban. A fájldkázti és az Arab tenger társágában a szánes, festett vitorlák is nagyon kedveltek voltak. Sáfránysárgájtál a vájrsbarnán keresztül náha majd égészen a feketéig, valamint csákosak, ahol az egymás rálvő anyagsávok (Bahnen) vájltakozva fehér-piros vagy kákk-piros ill. fehér-kákk voltak. (Soha nem záld, lávón a práfáta száne!) Sá't mi tább, sokszor a vitorlák száne az elhasználdájs miatt is kálálnbáztál egymástál, valán elfordult, hogy egy szakadt vitorlajt égészen más szá-nak toldaládkdarabbal foltoztak meg -s ágy a dálszaki lezsersá vagy csak szákság - egyfajta bájos pittoreszk megjelenést adott ezeknek vitorlásoknak. Nem beszálve arról, hogy -miután szabványok, normák egyáltalán nem láteztek (mint a kásábbi északi tengeri nemzeteknél, első sorban az angolknál, franciáknál és hollandknál, aki már 1650 áta megprábtál a haditengerészetben szabványokat, normákat bevezetni) minden (kász)kapitány a saját szakállára alakátgatta a káttzetet, s a vitorlázatot "természetesen az adott hajást lehetéságein belül. A ghanja vitorlájának egyik sajátossága, hogy az alsó lájkátszegály vagy lábszegálykátál (Fuýliek) nem volt folyamatosan a vitorla szálre varrva, hanem csak mir másodikkátt volt bandázsolva. Itt meg kell jegyezni, hogy a szegálykátál varrászájlit soha nem fázttá Ájt szegálykátálen, hanem mindig csak káttálvetták, úgy hogy a varrászájlit a szegálykátál meneteibe féládt! Csodájlom, hogy ezt a Marjai által kitalált marhaságot máog ennyi idő után sem lehetett kiirtani! (Ha valaki ellátozt valamelyik északi vagy keleti fájldkázti tengerparti városba, megnázheti az áreg vitorlásokat!) Máog egyszer a kárd Szánes 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 úgy mondja: "á soha nem festem a modelljeimet! á De á egy kálálnállás osztály a háámodell-áópá-tákné, és mint egy szuper profi háámodell-áópá-válemányához a maga názápontjábal joga van. Engem is mindig megragad a 10-15 kálálnfále nemes fájbál ká modellek szápság, amelyek "szerény válemányem szerint "inkább áópá-tájával ában csodálatos ágytárelmét bizonytják, mint a modellek tártánelmi hááságát. Válemányem szerint azonban, ha az eredeti festett v

modellnek is szé-nesnek kell lennie. Egy szé-ppen festett modellnek is megvan a maga szé-ppsége, és a szé-ppen, 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-műretben egyszerűen elnagyoltnak tűnik! 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 még nagy kémiai ázemek, amik a szé-munkra természetesen tiszta, világos szé-pek szé-eket 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-pp, egzotikus modell. Az anyagátltsóg minimális, sok rés a barkácsiáidában ősszmaradékból elkészíthet. A gerinlap meg a bordák réteges lemez, a palánkok olcsó fenyő vagy hárs lácek, bájrjávorból szebb a festés alatt is. A kőtrőc kőszálhet pl. fakanállyal, a vőkonyabb rudak fogpiszkálból, a fanyársból. (2-3-4 mm) A kis golyók (3 mm) dőszgombostárról, az őrtőkőn a nagy golyó (10-12 mm) egy fagyó egy barkácsbolból. A vitorlák egy batiszt asztalterőből vannak, teőjval szé-nezve, majd a piros cső-kok akrilfestékekkel festve. A kőtőzet szé-nezett horgolőcőma. A kevősz blokk elkősző-tőse nem okoz sok gondot, de ebben a mennyiségben se drága. Egyedő az őgyőkerőnek valamibe, ha nincs esztergőd, de enől a kevősz darabszámnál nem hal bele az ember. A szé-nezést teljesen W. Mondfeld kőnyve utőjn festettem, ahol azonban megemlítik, hogy májs szé-nek is elkőpzelhetők, (bájr zőld soha, kők is ritkőjn) de a cső-kok sőmőjőit lehetősőg szerint be kell tartani.

(S itt még nőhőny megjegyzés: A régebbi eurőpai szakkőnyvek ill. szerzők szerint a dauk a portugál karavellák őtő voltak őpő-tve. A legőjabb kutatók szerint ez pont fordő-tva, volt. A dauk májr ővszőzadokkal a karavellák előtt hajóztak. Lehet, hogy az eurőpai őnőzetnek ez egy keserő pirula, de tőny, hogy az első portugál karavellák mind a hajótest felőpő-tőőben, mind a vitorlőzatban a daukat májsolták, s csak a kősbő karavellőkon találhatók keresztvitorlák (Carabella Redonda "Kerek Karavella) őszaki behatőrsra. Sőt mi tőbb, a Főldkőzi tengeren kb. 1700-tő kőzkedvelt algő-ri, spanyol és francia sebekek is a dauktól őjrmáztak, főleg az őles vonalő Ghanjőtol, ami májr jőval sebekek megjelenőse előtt az őszak-afrikai őllamocskájk kedvelt kalőzhajó voltak. Akiket ez a tőma kőzelebrő őrdekel, ajánlom B. Landstrőm kőnyveit.)

Járók és töltsd ki: Flamenco