

Egy XVII. századi bermuda szlóp ártése

Contributed by Baksa Béla
2013. August 23. Friday 09:41
Last Updated 2013. August 23. Friday 13:37

There are no translations available

A "Peregrine Galley" befejezése után valami egyszerűbb, rövidebb idő alatt elkészíthető maketre gondoltam vászlasztás egy kis egyrbocos vitorlás a bermuda szlópára esett.

Már régóta fontolgattam egy ilyen kisebb hajás megépítését, tetszett a formája és érdekesnek találtam a történelmet is.

Röviden egy pár szó a szlóp eredetéről, felhasználásáról:

A hajás szlópára a Bermudákon "kolóniához kitérő", ahol a hajásárta a XVII században fontos iparág szülemlett. Az itt gyártott hajások elszállították az amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytatott intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A fő kereskedelmi cikkek között tartozott a pörkölt, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel járó járatok még jobban ráirányították a figyelmet a hajásgyártásra fontoságra és így a XVIII. században az itt gyártott hajások mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cseresznye (Juniperus bermudiana) szolgáltat. Ez a kávéfajta alacsony sűrűségű, könnyű, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korrosziónak. A hajást a kávéfajta kikészítése és a sekély állandó ballaszt miatt ezek a hajások márretéshez képest viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Jól ellenáll a tengertől mentő, akárcsak a nyálta-zi hajászat. Erre a tulajdonságra felügyelve hamar népszerűvé vált a kalászos kávében és így el szeretettel használják a partvizekben. Ilyen hajásja volt a hírhedt kalászos Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajásárta-pus az 1700-as évek végére érte el a csúcspontját, mikor is el szeretettel használják 8-12 ágyúval felszerelt partvédelmi célokra.

Az 1800-as évek elejére a kalásztanyákat lassan felszámolták és a tőpus gyártása is lassan hanyatlani kezdett, átadta helyét más, jobb hajásfajtáknak.

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

Kiindulási alapnak Fredrik Henrik af Chapman kényve az Architectura Navalis Mercatoria szolgált. Az ebben található rajzot nagytartalommal fel 1:48 méretarányra és nyomtattam ki. Szerencsére a rajz tartalmazza az árbocokat és a vitorlarudakat is. Így azok viszonylag könnyen rekonstruálhatóak.

A gerinc és a bordázat 5mm-es tegezt lemezből készült, a lőthatás részeket diófát használtam.

A kész gerinc a ragasztott dió résszel.

Két borda a hajásorról és a kormánylapát.

A gerincbe beragasztottam a bordákat, és vékony ragasztottam a fedézetet.

A hajóorr szélén a bordák közötti balsa fákat betéteket ragasztottam, hogy könnyebben felragasztható legyenek.

A hajóablakait elkészítettem majd fehérre festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két szélén hű-ve vagyok, így a belső átlós felraktam. A viszonylag nehezen alakítható, viszont puhasága miatt könnyen hamar felcsiszolható.

A hűzágokat folyékony fával kijavítottam, majd a felcsiszolás után bejelöltem az ágyónyalásokat.

Ezután következett a fedézet hajópadló felrakása. A faanyag átlós fa, míg a ragasztó csapok bambuszbalzsam. A csaphelyek bejelölése után átfertam 0,7 mm-es fűrészvel és beragasztottam a csapokat. a ragasztó szélén a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egészet felcsiszoltam. A deszka szélén a kőzetanyag imitációját véve a deszkák alatt puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy másik nézetből.

A kőzet palánk is felrakva. A ragasztó csapok itt is a már bevált bambuszbalzsam készletek.

Belsőre is felkerült a díszfólia, majd a kőzet durvaságát csiszolópapírral felcsiszoltam az egészet.

Felkerült a díszfólia és a korlátok.

Egy felvétel hűtés nézetből, ahol látható a támasz is.

Lassan felkerült a többi rész is, mint a terpesztő párnák, a horgonydaru, a kőzet ágyók tartó oszlopai és a ragasztó bakok. A fedézetre felkerült a vízmeder gerenda (a vízvezető nyálkával) illetve a kőzetfogó szegek párnái.

Egy másik nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

Nagy hány ve vagyok a mindenféle praktikus segédeszközök készítői. Ezekkel sokszor könnyebb, egyszerűbb a munkánkat. Egyszer kell csak leírni, utána sokszor használhatók. Ezzel a „gyá-t” szerkezettel a fedélzeti rácsok keretének összeragasztását könnyít meg. A szorító jártja a kis fadarabokat, amíg megköt a ragasztó.

Utána összeillesztve a két felet közre ragaszthatjuk a keretet is.

A keretekbe bekerültek a rácsok is.

Az összeragasztott rácsok széleit maróval leirbarmartam, a felső sarkait enyhén domborra csiszoltam, majd az egészre erősített dió pálcával itkentem. (Szeszes pálcot használok, mert ez nagyon gyorsan porol és így nem ideje annyira megdagadni a szépen felcsiszolt fa rostjainak.)

Közben elkészültek a fedélzeti ajtók is.

Közvettem két víz-pumpát is.

Valamint egy kompasz szekrényt (szép fényes roz gombokkal) és egy fel és oldalra nyitható fedélzeti lejárót is.

A horgonyt felcsúszósághoz vízszintes kőtálcásként használtam. Ennek az elkészítéséhez meglehetősen sok munka volt. (Esztelg, és maróval osztással.) De aztán végül elkészült ez is.

Az árboc elétt elhelyezkedő két ifogpad, a két ifog szegekkel.

A kormánylapát a zsákokkal.

Az árbocot és a sudár szárt is természetesen dióval esztelgáltam.

A garra és a bummfa is dióval készült, csak az elkészítés után azokban pálcával fekete színre színeztem.

A vitorlarudak, a kitalható szárnyvitorla rudakkal.

A fűzőrbot után az orr árboc elkészítése könnyű volt. Itt még nyers lecsiszolt állapotban írtam le.

Ezután egy nagyon apró munkát kellett végrehajtani. Az így készült lafettájának oldalait kimartam, majd felcsúsztattam

felszereltem. A tengelyvécsek a kocsikerekek esztergálva lettek.

Az egykocsis állványhoz jobb segédcsatlózt csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalcsatlót.

Beragasztva a tengelyek.

Egy egykocsis állványra.

Ennyi minden részből áll össze egy egykocsis állvány.

Nyolc darab nagy fontos állvány 1:48-as méretarányban.

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készült a hajótest (Hull) is. A vízszint alatti rész egy vízgömbölyű 'fedés' festést kap a vízszint felett a hajótest fekete színre és vízszíntől lett színezve. Maga a makett átkerült egy másik praktikusabb állványba.

Egy másik nézetből.

Felkerült a fedélzetre az állványok, felszerelve a főkötő visszahúzó csatlókkal, illetve felkerült a kormányállvány.

Ezután az állványkészítést felszereléssel végeztem. Közvetlenül a gép készült-állításig még nem jutottam el, így bevált az északi főkötő készítését használtam. Hája isten a készletet bal illetve jobb oldalra készítem is! A készlet (csigák) készült-állásához almasírt használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyámsírt sűrű, kemény és tartós, így jól megmunkálható. A nagyolást géppel végeztem (kérlek a készlet és maró alak-állításához finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy nagy falapocskára).

Egy közeli nézet.

Ugyan ez a látvány.

Közvetlenül a vitorla rudak felszereléssel és a hozzá tartozó készlet felállításával. Ez által úgy döntöttem, hogy teszek erre vitorlát. Ezt később látni fogjátok, hogy miért.

Egy kártyzelebbi kárp hajtulrás felírás.

Egy kártyzelebbi kárp a tattárkártyr kikárpzárásról, ahol járás a hátsóak az észlómveg ablakok.

Mivel egy viszonylag kisméretű hajás van szás, a-gy az elmaradhatatlan kiegészítők kártyzett szerepeltek az evezészeket észzemen kártylâ. Általában a hajás tartásának az oldalán felkártyve tárolták.

Egy májsik nézet.

A kormánylapít biztosítás kártyl.

Egy kártyzelebbi kárp az egyik Swivel gunás.

Egy belső nézet a fedlzet.

Az evezők elkészítése sokkal több munkafolyamatot rejt magában, mint az ember az első írásra gondolja. A%rdekesség miatt ríviden lerom az elkészítését. Először is diárábás kártyrárászel négyzet keresztme rudacsákat vágtam. Ezeket esztergáiba fogva, ávatosan kialakítottam az evezők ródjait. Utána kivéve az esztergáibás kártyrárászel kártyt oldalt lelapoltam az evezők tollait. Visszafogva a gépbe, kialakítottam a rudak végén a vkonya Átmárás fogás részeket. Ismét kivéve a gépből csiszolás géppel és társzelével kinagyoltam a végleges fo evezők tollának. Ezt csiszolás papírral tovább finomtva gondosan kialakítottam a tollak madárnyelv keresztmetszetét és felpolroztam a kárty evezőt. Kártyvetkezett a pácolás, az evező vég maszkolása és pácolása fekete, valam evezőtoll maszkolása és festése fekete. A megszáradt festést vizes polirpapírral felcsiszoltam, majd újra festettem legvégén az egésztestet Átkentem viaszos narancsolajjal. Ilyenek lettek.

Természetesen horgony nélkül nincs hajás.

{mospagebreak title=5. rész}

Hát igen. Szerettem volna egy kicsit másmilyen megjelenést adni a kárty makettnek, ezért a hátsótestet nem a szokványos tartókra helyeztem, hanem áptettem egy sályt. Szerettem volna egy olyan kártyt kialakítani, ahol a hajás áppen egy karbantartás után a sályin állva várja a v-zrebocksítását. Nos ezért (is) hiányoznak a vitorlák. A sálya anyagát gázlított bázkk lácek adják, amelyeket ragasztás és csapolás után pácoltam, majd megcsiszoltam. Befezés nélkül természetesen ez is megkapta az olajos kezelést.

Az elkészült sálya egy májsik nézet.

és a-gy mutat a sályin állás hajás.

Egy kávézelebbi kávép.

Eiá! náczetbá!

Ášgy lãjtom a festãost mãg nem fejeztãok be, mert ott lãg mãg egy vãdãr.

Aha. Megjãtt a festã, mert elãkerãlt egy lãtra is.

Lãjtom, hogy kifãnyesã-tettãok a hajãharangot is.

A tãfedãlzet mãg elãggã nãptelen.

Eiã! sem jobb a helyzet.

Szãp igãnyes mahagãni dã-szã-tãse van a fedãlzeti lejãrã elsã oldalãnak.

A bummfa âžkoral gyãnyeiâ• is egyenkãnt lettek esztergãlva, Pedig igen aprãkâ!

Egy kãzeli kãp a fedãlzetrã!

ã%os ãjra a hãitsã rãsz.

A horgonycsãrlã!

A tat tãkãr.

Hãjtulrã, felãlrã!

Fãkuszban az ãjgyã.

A kompasz szekrãnyt is jã kikãttãk, hogy fel ne boruljon.

Köpek a kősz hajórá!

Baksa Bőla (Gateway)