

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 "elsődobozok... sorozatot. De kedves kollégáink, Hajó-mester egyik közbeszélőjére (Soha nem előttem hajómodellt dobozban!) reagálva, (Hadd cukkoljam át egy kicsit! Egyelőre nekem személynél levőben megírtam ezzel kapcsolatos véleményemet.) Így látszik, hogy talán akkor ideje lenne a nem dobozban előttem-knek is valamit közölni.

A tápus

A ghanja a dauk nagy családhoz tartozik. Habár a dau (Dhau, Dhow), mint hajó nem előttem, nem előttem. Ez egy tipikus európai angol gyártási fogalma arab, egyiptomi és indiai hajóknak, mind a latin ill. a dau vitorlázattal, azaz hátrószél vagy dauvitorlával "amikor a hajó-kevesb" hasonló-tottak egymással, mégis sok lokális változatot vitorláztak. A legismertebbek közül a baghalla, a sambuk és a ghanja. (Akiket a tényleg jobban érdekel, azoknak ajánlom B. Landström és W. Mondfeld könyveit.)

A modell

Ennek a modellnek "véleményem szerint" érdekes pályafutása van. Mert 10 évig tartott, majd elkészült, pedig előttem, s nem dolgoztam rajta tőbbet 300 évvel. A modellt még Magyarországon 1985-ben kezdtem előttem a hajótesttel lettem közsz. 1986-ban kivándoroltam Németországba. A közvetkezéskorokban nem volt időm hajómodellezéssel foglalkozni. A modell 1992-ig a százelem hájazásnak padlásán állmodott, amikor kihoztam és kb. 100 évvel dolgoztam rajta. Végül is 1996-ban lett közsz.

A modellt W. zu Mondfeld könyve és tervrajza alapján előttem 1:50 méretarányban, (W. zu Mondfeld: Die arabische Dau) néha nyílt és zárt állapotban.

A hajótest

Mielőtt folytatom, szeretnék a közvetkezéskor közröszekkel foglalkozni: Feltett vagy natúrfa? Ha feltett, hogyan? Ha natúrfa melyek? Mikor és miért az egyik vagy a másik? Pl. a Victory modellje natúrfa? Látjátok az eredetit Portsmouth-ban? Vagy a Vasa-t Stockholmban? Feltett vagy natúrfa? Habár a Vasa jelenleg natúrfa, azaz ki, (a sok száz évvel alatti tartózkodás, és a közsábbi vegyszeres tartószál miatt egészen sőt barna a fa) de a saját idejében nagyon is szá volt. Erről a témáról még beszélnék. Mindenesetre a ghanja szánes (feltett) volt. A Földközi-tengeri vitorlások számára is tartó van, Tehát van szákságunk nemes fára? Természetesen nem! Vagy az anyagátltságeket a egekbe akarjuk hajtani? Akkor vegyünk drága nemes fát és fessük be a ket? Akkor tehát a hajótest. Gerincorrtól kezdve és a fát egy 4-5 mm vastag, a bordák 3 mm-es réteges lemezből készíthetjük, egymással rakva ragasztva. (Az ön. Ásszerkezet v. Ásszeelőt-másdszer) Az egészen bordázat fejtetve álltva és egy 15-20 mm vastag alapra ragasztva. Most el lehet kezdeni a palánkozást 3x2 mm-es fenyő- vagy hárslecekből. (Az íreg rákák tudják meg, hogy megy ez, a keres kezdés nyulak olvassanak sok szakirodalmat.) Szóval lenne! De! Hogyan lehet a keskeny és hosszú hátsó galériát odaerősíteni? Sehogy! Közsább nem megy! A galéria a test része, vele együtt kell előttem! A procsak az, hogy ezen a részen már nincsenek bordák! Hova jönnék akkor a palánklecek? Felmerül az alaplap (előttem-lap) az álltákr helyét az utolsó borda közepétől. Itt egy félgyógyes segédlapot kell előttem, a pontosan felrajzoltak az álltákr helyét, és odaragasztjuk az álltákr helyét. Az álltákr oldalaira tudjuk aztán kifuttatni és ragasztani a palánkokat. Ha a palánkozás kész van, le lehet venni a leceket az álltákr ellett, és beragasztani az igazi tákr helyét. (A rajzban talán "s" tá biztosan "A" (orthetább!)- Rajz: Gh. Galerie1 - Alaplap (s) A segédlap3 - Gerinc4 - A leghátsó borda5 - Palánklecek6 - Áltákr7 - Igazi tákr Ha a palánkozás a fedél mellől a djónék a tetejéig kész van, fal kell rakni a dőrszárkat. Berajzolni a vízvonalat, az alsó részt piszkosférral festeni. Ha ez megvan, lehet a modellt a gerinc álltani, felerősíteni, és megkezdeni a felelőttem-nyeket. Belül a bordák felső részét, amik tálnyálnak a fedélzeten, ki kell tálni vagy venni, a palánkok belső részét lecsiszolni egy állpalánkozást 0,6 mm-es börtorfurnor csákakat ragasztani. A fedélzet ágyányá-lásait köz-válról 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 elsű 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 marógűpen lehet, kőzi lombfűrűssel nem megy! (mind a kilencnek egyforműnak kell lennie!) Áson berendeztem a kaját kűt, kőt koje, egy szekrűny meg egy asztal, de nem muszűj. Miután ez a kő oldalfal szűpen befestve a helyőre van ragasztva, kűvetkeznek a fűfedőlzeti pallás. A hajűoldalak festűsűt menetkűzben lehet kivitelezni. Most mőg egy kevés finom munka. A fűfedőlzeti kő oldalsű, hűtsű Ács elűlsű korlűtai 1 mm rőteges valamint 2x2 Ács 3x3 mm-es lőcekből vannak Ásszeragasztva. Festűs utűn a helyűkre ragasztani. Korműnylapűt a zsanűrokkal felerűsűteni. A galéria takaróccel kerek fejű rudak Állnak, amiket 2mm-es kerek pűlcűbű (fogpiskű Ács kerek fejű (3 mm) dűszgombostűbű lehet kőszűteni. A kaját elűlsű fala elő jűn kőoldalt egy-egy rűvid futűpalánk kő-kő rűvid Ács kő-kő hosszabb lőpcsűvel, kűzűpen pedig a gűrbe 3 csigűs kűtűbak a fű ejtű kűtelőnek. A hűrom ajtű felerűsűteni. Oldalkűtűlvasakat (0,2 mm-es rőzlemezbű, rőzkarikűbű) felerűsűteni oldalfalak. Most műr csak a 8 db. 6 fontos Ágyű. 1 fontos kőzi Ágyű (Drehbassen) a mellűden egűszűti ki a fegyverzetet. A hajűtest kősz. Se csűrű (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, kűtűlzeti, vitorlűzat

Sok tapasztalt modellezű, akik műr jű nűhűny modern hajű szuper modellűt megűpűtűtűk, szorongű fűlelemmel bűmulűjk egy hűroműrbocos vitorlűs hajű kűtűlzeti, ami Ágy tűnik, mintha á rűlt pűkok hűlűja lenne. Valűjű azonban Ávszűzadok sorűn kifinoműtűtű, Átgondolt, hogy ne mondjam, kiokoskodott rendszer Áll műgűtte. Higgyűtek e ha egyszer rűjűttűk az izűre, lelkesedni fogtok egy galeon kűtűlzeti szűpsűgűűrt Ács cűlsűsűgűű fűlelem! Azoknak, akik műr egyszer Ájtűzdűtűk magukat egy 3-4 Árbocos hajű kűtűlzeti, a ghanja kűtűlzeti egyenesen nevetűgesnek fog feltűnni. Valűban! Itt Ács ott egy pűr szűl nevetűgesen vűkony szűrű-tűkűtű. Szű lehetetlen, hogy a hatalmas szűnyoműsűn á€ ami a nagy felűletű vitorlűkat terhelte á€ ellen tudtak Állni. Sok estben a hasznűltak Áreg, kopott vitorlűkat elűszeretettel, mert nagy viharban inkűbb a vitorla meg a kűtűlzeti szakadt, nem az Árboc meg a palánk tűrűtt! Vitorlűt meg kűtelet mindig meg lehetett foltozni, volt belűlűk tartalűk! Habűr a dauk á€ mint min hosszvitorlűzatű hajű á€ jűval keműnyebben tudtak a szűre prűselni, mint a keresztvitorlűzatűak, tűbbnyire csak passzűtsűllel, tehűt hűtsűllel vitorlűztak. Azokon a vizeken, ahol a dauk otthon voltak Ács ma is vannak, ma is Ál a mondűs: á€Csak á rűltek Ács keresztűnyek (ami valűjűban ugyanaz) vitorlűznak szű ellen. á€A ghanjűk 2, ritkűbb szűlűrbocot hordtak, amik meglehetűsen extrűm elűre dűltek. Ezekre voltak felhűzva a nagyon hosszű, kőt vagy hűrom darabbű Ásszetoldott 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 legnagyobb vitorlafelűlet (a fűrűd Ács a besan legnagyobb vitorlűjival) 306 m² volt, a legkisebb (a fűrűdon a besan legkisebb vitorlűjja) majdnem ennek tizede 36 m², a kettű kűzűtt sok variűciűval. Az orrűrboc, ami nem is orrűrboc, hanem egyfajta kivetűrűd (Auslegerstange), ami nincs fixen felerűsűtve, hanem a szűlirűnyűtű fűggűen a jobb vagy a baloldalra kinyűlva, gerendűkon volt megkűtűve. A kűlsű vűgűre erűsűtett blokkon keresztűl vezettűk a nagyvitorla csűcsűkűtelűt a fedőlzetre.

Tarcsok (Stage) Sok dau egyűltalűn nem hordott tarcsot, mert az Árbocok extrűm elűre dűltek. Ezen a ghanjűn volt egy fűtarcs, amit kőt nehűz blokkal az orrűkűre erűsűtettek. Átműrűje megegyezett az ejtűűvel. A besanűrbocnak so tarcsa.

Csarnakok (Wanten)

Amik szintűn nem csarnakok, legalűbbis az Ászak-urűpai Ártelmezűs szerint, inkűbb oldalkűtűlnek lehetne nevezni. 2 vagy 3 csigűs csigasor (Takil), ahol a futű Ágy alsű vűge un. pecekkel (Knebel) volt á€ a kűnnyebb Ács gyors oldhatűsűgű Árdekűben á€ Á az oldalkűtűlvasakra

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

Ejtők (Fallen)

A nehöz rudak és vitorlák vastag ejtőket káveteltek meg. A fájjt volt a dauk legvastagabb kátele, sokszor vastagabb, mint a fájtarcs. A dupla fájjt a ródtt az árbocfejen levő kátt csigán keresztül vezetett lefelé, ahol egy nehöz háromcsigás blokkbal (Kardeelblock) és egy nehöz, gárbe szolgafájtbál (Knecht) állás csigasorral volt rágzt-tve. A besanejtő a fele volt a fájjtnek, 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 gyángyorsorbál (Korallen) állás nyaklok az árbocot és az ejtőkáteleket (soha nem a vitorlarudat, mint az északi hajáknál!) állt káttálg, távolságtartás lácek (Schlieten) nálkál!

A rudak nem hordtak alul nyak- ill. szarvkáteleket és nyakfordást. A fájrdnak felül volt 2 fordástja. A vitorláknak volt alul egy-egy csácskátelálk (Schot) eláll és hájtul. Egyábként semmi más futákkáttálg.

A vitorlák (Die Segel)

A vitorlák általában natör szá-nák voltak, (kenderbál, kásább lenbál) de az elhasználdástál félággán káláltnál rnyalatokban. A fájldkátzi és az Arab tenger társágában a szánes, festett vitorlák is nagyon kedveltek voltak. Sáfránysárgájttál a vájrsbarnán keresztül náha majd egészen a feketéig, valamint csákosak, ahol az egymás r lávő anyagsávok (Bahnen) vältakozva fehér-piros vagy kákk-piros ill. fehér-kákk voltak. (Soha nem záld, lávőn a práfáta száne!) Sátt mi tább, sokszor a vitorlák száne az elhasználdás miatt is káláltnál egymástál, valán elfordult, hogy egy szakadt vitorlájtt egészen más szá-nák toldalákkdarabbal 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 látezték (mint a kásábbi északi tengeri nemzeteknél, első sorban az angolknál, franciáknál és hollandknál, aki másr 1650 áta megprábtáltak a haditengerészetben szabványokat, normákat bevezetni) minden (kász)kapitány a saját szakállára alakátgatta a káttálgzetet, s a vitorlázatot á termáteszesen az adott hájtest lehetáságein belül. A ghanja vitorlájnak egyik sajátossága, hogy az alsá lábkáttálszegály vagy lábszegálykátál (Fuýliek) nem volt folyamatosan a vitorla száláre varrva, hanem csak mir második varratnál volt bandázsolva. Itt meg kell jegyezni, hogy a szegálykátál varrászájtt soha nem fáztták ájt szegálykátálen, hanem mindig csak káttálgzetták, ágy hogy a varrászájtt a szegálykátál meneteibe féládt! Csodájlom, hogy ezt a Marjai által kitalált marhaságot mágg ennyi idátt sem lehetett kiirtani! (Ha valaki ellátozt valamelyik északi vagy keleti fájldkátzi tengerparti városba, megnázheti az állreg vitorlásokon!) Mágg egyszer a kárd Szánes vagy natör? Nagy tiszteláje vagyok Ivan Trtanjónak (egy profi a Bodeni tonál á Museum Link: [images/stories/flamenco/ghanja/http://historische-schiffsmodelle.com/](https://hajomakett.hu)), aki ágy mondja: ážáon soha nem festem a modelljeimet! áDe á egy káláltnáll osztály a hájmodell-áópáttáknék, és mint egy szuper profi hájmodell-áópá-válemányához a maga názátpontjábtál joga van. Engem is mindig megragad a 10-15 káláltnál nemes fájtbál ká modellek szápságe, amelyek áé szerány válemányem szerint áé inkább áópáttájálk valában csodálatos ágytálrelmátt bizonytájtt, mint a modellek tártánelmi hásságátt. Válemányem szerint azonban, ha az eredeti festett v

Járók és töltsd ki: Flamenco