

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 kérésére (Soha nem opát-tenőök hajásmodell dobozban!) reagálva, (Hadd cukkoljam át egy kicsit! Egyébként személynél megírtam ezzel kapcsolatos véleményemet.) Így írtam, hogy talán akkor ideje lenne a nem dobozban opát-knek is valamit kitalálni.

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 háromszögletes vagy dauvitorlával "amik többé-kevésbé hasonlóan egymáshoz, mégis sok lokális változatot vitorlázatok. A legismertebbek a zarátkos 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 többet 300 évig. A modellt még Magyarországon 1985-ben kezdtem el opát-teni és éppen a hajás testtel lettem kész. 1986-ban kivándoroltam Németországra. A kivetkezéskor nem volt idém hajásmodell készítésre foglalkozni. A modell 1992-ig a százelem hajásnak padlásán állmodott, amikor kihoztam és kb. 100 évig dolgoztam rajta. Végül is 1996-ban lett kész.

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

A hajás test

Mielőtt folytatom, szeretnék a kivetkezéskor körösekkel foglalkozni: Fesztett vagy natúrfa? Ha festett, 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? Fesztett vagy natúrfa? Habár a Vasa jelenleg natúrfa, de az is, (a sok száz év alatt tartózkodás, és a káros bbi vegyszeres tartás miatt egész sötétbarna a fa) de a saját idejében nagyon is száraz volt. Erről a témáról még beszélnék. Mindenesetre a ghanja száraz (festett) volt. A feldolgozó-tengeri vitorlások számára is tartás van, tehát van szárazgátnak nemes fára? Természetesen nem! Vagy az anyagátlétét egekbe akarjuk hajtani? Akkor vegyünk drága nemes fát és fessük be a ket? Akkor tehát a hajás test. Gerincorrtól kezdve és fától egy 4-5 mm vastag, a bordák 3 mm-es réteges lemezből készíthetők, egymásba rakva ragasztva. (Az ön. Ásszerkeztés v. Ásszerkeztés mdszer) Az egész bordázat fejtetve állítva és egy 15-20 mm vastag alapra ragasztva. Most el lehet kezdeni a palánkozást 3x2 mm-es fenyő- vagy hárslecekből. (Az írték a tudják a hajás test, hogy megy ez, a keres kezdés nyulak olvassanak sok szakirodalmat.) Szóval lenne! De! Hogyan lehet a keskeny és hosszú hátsó galériát odaerősíteni? Sehogy! Később nem megy! A galéria a test része, vele együtt kell opát-teni! A procsak az, hogy ezen a részen már nincsenek bordák! Hova jönnék akkor a palánklece? Felmerül az alaplap (opát-tálon) az állítók helyét az utolsó borda kiegészítése. Itt egy főleges segédlapot kell felerősíteni, a pontosan felrajzoltak az állítók helyét, és odaragasztjuk az állítókra. Az állítókra oldalra tudjuk az állítókra ragasztani a palánkokat. Ha a palánkozás kész van, le lehet venni a leceket az állítókra, és beragasztani az igazi tártókra. (A rajzban talán "s" a biztosan "A" (orthetá) - Rajz: Gh. Galerie1 - Alaplap (s) A segédlap3 - Gerinc4 - A leghátsó borda5 - Palánklecek6 - Állítók7 - Igazi tártók) Ha a palánkozás a fedél mellől jön, a tetejéig kész van, fal kell rakni a dőrtájakat. Berajzolni a vízvezeték, az alsó részt piszkosférral festeni. Ha ez megvan, lehet a modellt a gerinc állítói, felerősíteni, és megkezdeni a felopát-tenyest. Belül a bordák felső részét, amik tartóknak a fedélzetet, ki kell tártani vagy venni, a palánkok belső részét lecsiszolni egy állítókhoz 0,6 mm-es börtörnyő csőket ragasztani. A fedélzet állítókra és a vízvezeték felrajzolni, ki

Ács mőretre reszelni. Mivel a fedőlzeti palánk nem a kőzűzűp vonalhoz pőrhuzamosan futnak, hanem áé“ mint a moder jachtoknál áé“ pőrhuzamosan a fedőlzeti kő¼lső vonalával, egyenkőnt kell áket mőretre szabni Ács beilleszteni. Ezután az igazi bordákat 2x2 mm-es lőcekből leszabni Ács beragasztani Ács felő¼l a takaróőccel (Handlauf) lezűrni. Ezután a kajó¼t Ács a galőria fedőlzeti palánkjait beszabni Ács felragasztani. Elkőszűteni Ács a helyőre rakni a kajó¼t hűtsű keresztfalát (az első keresztfalat egy bordával egyő¼tt kell kivűgni), a galőria bordáit Ács takaróőccel. A kajó¼t kő oldalfala nagyon pontos munkát kűvetel, a 9 db furcsűn kialakűtött arabos ablaka miatt. 1 mm-es rőteges lemez. Ezt csak pontos maróőpen lehet, kőzi lombfűrőssel nem megy! (mind a kilencnek egyforműnak kell lennie!) Áson berendeztem a kajó¼t kűt, kőt koje, egy szekrőny meg egy asztal, de nem muszűj. Miután ez a kő oldalfal szőpen befestve a helyőre van ragasztva, kűvetkeznek a főfedőlzeti pallás. A hajőoldalak festőőst menetekűben lehet kivitelezni. Most mőg egy kevés finom munka. A főfedőlzeti kő oldalsű, hűtsű Ács elő¼lsű korlűtai 1 mm rőteges valamint 2x2 Ács 3x3 mm-es lőcekből vannak űsszeragasztva. Festőst utűn a helyő¼kre ragasztani. Korműnylapűt a zsanőrokkal felerűsűteni. A galőria takaróőccőn kerek fejű rudak űllnak, amiket 2mm-es kerek pőlcűbűl (fogpiszkű Ács kerek fejű (3 mm) dűszgombostűbűl lehet kőszűteni. A kajó¼t elő¼lsű fala elő jűn kőoldalt egy-egy rűvid futűpalánk kő-kő rűvid Ács kő-kő hosszabb lőpcsűvel, kűzűpen pedig a gűrbe 3 csigűs kűtőbak a fű ejtű kűtelőnek. A hűrom ajtűt felerűsűteni. Oldalkűtőlvakat (0,2 mm-es rőzlemezbűl, rőzkarikűbűl) felerűsűte oldalfalak. Most műr csak a 8 db. 6 fontos űgyű a fű fedőlzeten Ács a 2 db. 2 fontos a főfedőlzeten van hűtra. Termőszetesen az űsszes űgyű kűtűlzetel. 6 db. 1 fontos kőzi űgyű (Drehbassen) a mellőden egűszűti ki a fegyverzetet. A hajűtest kősz. 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.)

őrbocozat, kűtűlzet, vitorlűzat

Sok tapasztalt modellezű, akik műr jű nőhűny modern hajű szuper modellűt megűpűtűtűk, szorongű fűlelemmel bűmulűjk egy hűroműrbocos vitorlűs hajű kűtűlzetűt, ami űgy tűnik, mintha á rűlt pűkok hűlűja lenne. Valűjű azonban űvsűzadok sorűn kifinoműtűt, űtgondolt, hogy ne mondjam, kiokoskodott rendszer űll műgűtte. Higgyűtek e ha egyszer rűjűtűk az izőre, lelkesedni fogtok egy galeon kűtűlzetűnek szűpsűgűőrt Ács cűszerűsűgű 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 szűnyoműsnek áé“ ami a nagy felű¼letű vitorlűkat terhelte áé“ ellen tudtak űllni. Sok estben a hasznűltak űreg, kopott vitorlűkat elűszeretettel, mert nagy viharban inkűbb a vitorla meg a kűtűlzetű szakadt, nem az űrboc meg a palánk tűrűtűt! Vitorlűt meg kűtelet mindig meg lehetett foltozni, volt belű¼k tartalűk! Habűr a dauk áé“ mint min hosszvitorlűzatű hajű áé“ 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 űl a mondűs: áéžCsak á rű¼tek Ács keresztűnyek (ami valűjűban ugyanaz) vitorlűznak szű ellen. áé•A ghanjűk 2, ritkűbb szűlűrbocot hordtak, amik meglehetűsen extrűm elűre dűtek. Ezekre voltak felhűzva a nagyon hosszű, kőt vagy hűrom darabbűl űsszetoldott vitorlarudak. Mivel a fogűskűtelek (Reffbűnde) teljesen ismeretlenek voltak, ezűrt minden rűdhoz 3 db. kű¼lűnfűlele nagysűgű vitorla tartozott, amiket a szűlerűssűgtűl fű¼ggűen cserűlgettek. Ágy pl. ennűl a ghan legnagyobb vitorlafelű¼let (a fűrűd Ács a besan legnagyobb 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 szűlirűnyűtűl fű¼ggűen a jobb vagy a baloldalra kinyűlva, gerendűkon volt megkűtűve. A kű¼lsű vűgűre erűsűtűt blokkon keresztűl vezetűk a nagyvitorla csűcsűkkűtelűt a fedőlzetre.

Tarcsok (Stage) Sok dau egyűlűlűn nem hordott tarcsot, mert az űrbocok extrűm elűre dűtek. Ezen a ghanjűn volt egy fűtarcs, amit kőt nehűz blokkal az orrűkűre erűsűtűtek. űtműrűje megegyezett az ejtűűvel. A besanűrbocnak so tarcsa.

Csarnakok (Wanten)

Amik szintűn nem csarnakok, legalűbbis az űszak-eurűpai űrtelmezűs szerint, inkűbb oldalkűtűlnek lehetne nevezni. 2 vagy 3 csigűs csigasor (Takil), ahol a futű űg alsű vűge un. pecekkel (Knebel) volt áé“ a kűnnnyebb Ács gyors oldhatűsűg űrdekűben áé“ ű az oldalkűtűlűlvakra

erős-tve. A latin vitorlázat hajákon a legáltalbb káttálváog 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 ródttá az árbocfejen levő káttot csigájn keresztá vezetett lefelé, ahol egy nehéz hárromcsigás blokkbá (Kardeelblock) és egy nehéz, gárbe szolgálábá (Knecht) állá 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 gyángyorsorbá (Korallen) állá nyaklok az árbocot és az ejtőkáttetet (soha nem a vitorlarudat, mint az északi hajáknál!) álltá káttá, távolságtartá lácek (Schlieten) nákká!

A rudak nem hordtak alul nyak- ill. szarkáttetet és nyakfordá-tá. A fájádnak felá volt 2 fordá-tája. A vitorláknak volt alul egy-egy csácsákkáttelá (Schot) eláll és hájtul. Egyábként semmi más futákkáttétet.

A vitorlák (Die Segel)

A vitorlák általában natúr szá-nák voltak, (kenderbá, kásább lenbá) de az elhasználdá stá fággá en kálvágnál Ájnyalatokban. A fájldkájzi és az Arab tenger társágában a szá-nes, festett vitorlák is nagyon kedveltek voltak. Sáfránysárgájta a vájrsbarnáj kereszta náha majd egázen a feketéig, valamint csá-kosak, ahol az egymás r lávő anyagsávok (Bahnen) vájltakozva fehér-piros vagy ká-k-piros ill. fehér-ká voltak. (Soha nem záld, lávőn a práfáta szá-ne!) Sá't mi tább, sokszor a vitorlák szá-ne az elhasználdá miatt is kálvágnábátt egymástá, valán elfordult, hogy egy szakadt vitorlajt egázen más szá-nák toldaládkarabbal foltoztak meg -s á-gy a dálszaki lezsersá vagy csak szákság - egyfajta bájos pittoreszk megjelenést adott ezeknek vitorlá soknak. Nem beszálve arról, hogy -miután szabványok, normák egyáltalán nem látteztek (mint a kásábbi északi tengeri nemzeteknél, elsősorban az angolknál, franciáknál és hollandoknál, aki más 1650 áta megprábáltak a haditengerészetben szabványokat, normákat bevezetni) minden (kalá)kapitány a saját szakállára alakátgatta a káttétet, s a vitorlázatot á termézetesen az adott hajátest lehetá ságein belül. A ghanja vitorlájnak egyik sajátossága, hogy az alsá lábkáttészegály vagy lábszegálykált (Fuáliek) nem volt folyamatosan a vitorla szálre varrva, hanem csak mir másodikká volt bandázsolva. Itt meg kell jegyezni, hogy a szegálykáltá varrászájt soha nem fázttá Ájt szegálykáltálen, hanem mindig csak káttálvettá, ágy hogy a varrászájt a szegálykáltá meneteibe fázttá! Csodálom, hogy ezt a Marjai által kitalált marhaságot máog ennyi idá után sem lehetett kiirtani! (Ha valaki ellátog valamelyik északi vagy keleti fájldkájzi tengerparti városba, megnázheti az áreg vitorlá sokon!) Máog egyszer a kárdá 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/](https://hajomakett.hu)), aki ágy mondja: ážáon soha nem festem a modelljeimet! á De á egy kálvágnállá oszta jlya a háámodell-áópá-tá knek, és mint egy szuper profi háámodell-áópá-válemányához a maga názápontjá bá joga van. Engem is mindig megragad a 10-15 kálvágnáfnále nemes fájbá ká modellek szápságe, amelyek á "szerány válemányem szerint á" inkább áópá-tá ják valában csodálatos ágytá relmát 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-psége, 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-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-munkra természetesen tiszta, világos szé-pek szé-eket olcsón elállították volna!) Mint ahogy egy ember; aki egy olyan nadrágot hordott, aminek egyik szára zöld, a májsik piros volt, nem bolond, hanem gazdag volt! Képek:

Á

Na ennyit a hajók tarkaságjár! 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 anyagátltsőg minimális, sok rész a barkácsiáidban ősszmaradékból elkészíthet. A gerinlap meg a bordák réteges lemez, a palánkok olcsó fenyő vagy hárs lácek, bájrőjővorból szebb a festés alatt is. A kőtrőboc kőszőlhet pl. fakanőlyőlből, a vőkonyabb rudak fogpiszkálőből ő fanyőrsből. (2-3-4 mm) A kis golyók (3 mm) dőszgombostőrő, 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 akrőfestékekkel festve. A kőtőzet szé-nezett horgolőcőma. A kevőcs blokk elkősző-tőse nem okoz sok gondot, de ebben a mennyiségben se drága. Egyedő az őgyőkerőnek valamibe, ha nincs esztergőd, de enől a kevőcs darabsőmnőjl nem hal bele az ember. A szé-nezőst teljesen W. Mondfeld kőnyve őtőjn festettem, ahol azonban megemőtik, hogy májs szé-nek is elkőpzelhetők, (bájr őld soha, kők is ritkőjn) de a cső-kok sőmőjőit lehetősőg szerint be kell tartani.

(S itt mág őhőny megjegyő: A régebbi 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 őnőzetnek ez egy keserő pirula, de tőny, hogy az őlső portugől karavellák mind a hajótest felőpő-tőcőben, mind a vitorlőzatban a daukat májsolták, s csak a kősbő karavellákön találhatők 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, őleg az őles vonalő Ghanjőtol, ami májr őval sebekek megemőse őtő az őszak-afrikai őllamocskőj kedvelt kalőzhajó voltak. Akiket ez a őma kőzelebrő őrdekel, ajánlom B. Landstrőm kőnyveit.)

Járó Állás-társaság: Flamenco