

## 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 elkészítettket gondoltam, és készült egy kis egyröbcs vitorlás a bermuda szlóp eset.

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

Röviden egy pár szó a szlóp eredetéről, felhasználásáról:

A hajás szlóp a Bermudákon "kolóniához kitért", ahol a hajás-ártés a XVII században fontos iparág szülemlett. Az itt gyártott hajás elszállít leg 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 jártás még jobban járta a figyelmet a hajásgyártás fontosságára és így a XVIII. században az itt gyártott hajás 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 korroszójának. 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 származó károsító hatásoknak. A hajást elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Jól ellenáll a tengertől származó károsító hatásoknak. A hajást elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Jól ellenáll a tengertől származó károsító hatásoknak.

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

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

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

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

A kész gerinc a ragasztott dióval készült.

Két borda a hajásorról és a kormánylapát.

A gerincbe beragasztottam a bordákat, és vékony rötegelt lemezből felragasztottam a fedézetet.

A hajóorr részén a bordák közötti balsa fába betéteket ragasztottam, hogy könnyebben felragasztható legyen a palánkos.

A hajó ablakait elkészítettem majd fehérre festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két palánkos hű-ve vagyok, így a belső ázvakpalánkot balsa-ból elkészítettem és felraktam. A viszonylag nehezen alakítható, viszont puhasága miatt könnyen hamar felcsiszolható.

A hűzágokat folyékony fával kijavítottam, majd a felcsiszolt utájn bejelöltem az ágyónyalásokat.

Ezután következett a fedézeti hajópadló felrakása. A faanyag ázlime fa, míg a rögzítő csapok bambuszából készültek. A csaphelyek bejelölése után ártam 0,7 mm-es főrőssel és beragasztottam a csapokat. a ragasztó szárada után a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egészet felcsiszoltam. A deszka tölgyfa anyag imitációja volt a deszkák lelelt puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy másik nézetből.

A kőlső palánkos fől felrakva. A rögzítő csapok itt is a már javított bambusz fől készült.

Bélőre is felkerült a dízfőrtás, majd kőlfőle durvaságó csiszolópaprral felcsiszoltam az egészet.

Felkerült a dírsfők és a korláfők.

Egy felőtel hűtső nézetből, ahol a lőthatás a tőkfőr is.

Lassan felkerült a tőbbi rész is, mint a terpesztő párkányok, a horgonydaru, a kőzi ágyók tartó oszlopai és a rögzítő bakok. A fedézetre felkerült a v-zmeder gerenda (a v-z levezető nyálásokkal) illetve a tőlfogó szegek párkányai.

Egy másik nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

Nagy hű-ve vagyok a mindenféle praktikus segédanyagokhoz. Ezekkel sokszor könnyebb, egyszerűbb a munkámat. Egyszer kell csak leírni a sokszor használhatókat. Ezzel a rajzokkal szerkesztett fedélzeti rajzok keretnek össze lehet rakni a készítményt. A szorító tartja a kis fadarabokat, amíg megköt a ragasztó.

Utána összeillesztve a két felet közre ragaszthatjuk a keretet is.

A keretekbe bekerültek a rajzok is.

Az összeasztott rajzok széléit marival körbemartam, a felső sarkait enyhén domborúra csiszoltam, majd az egésztestet erősen higított dióolajjal átkentem. (Szeszes olajot használok, mert ez nagyon gyorsan szárad és így nem ideje annyira megdagadni a szőpen felcsiszolt fa rostjainak.)

Közben elkészültek a fedélzeti ajtók is.

Közvettem két vízpompát is.

Valamint egy kompasz szekrényt (szőp fűnyes rőz gombokkal) és egy fel és oldalra nyitható fedélzeti lejárót is.

A horgonykötél felcsúszásához vízszintes kőtálcát használtak. Ennek az elkészítéséhez meg kellett vágni a szőket. (Eszterga, és marógép osztófejjel.) De aztán végül elkészült ez is.

Az árboc elástt elhelyezkedés kőtálcára pad, a kőtálcára szegekkel.

A kormánylapát a szőrokkal.

Az árbocot és a sudár szőrt is természetesen dióolajjal esztergáltam.

A gaffrod és a bummfa is dióolajjal készült, csak az elkészítés után azokban olajjal feketére szőneztem.

A vitorlarudak, a kitolható szőnyvitorla rudakkal.

A fűárbcot után az orrárboc elkészítését követtem. Itt még nyers lecsiszolt állapotban állítottam.

Ezután egy nagyon apró munkát követtem. Az ágyak lafettáinak oldalait kimartam, majd fűszővel

felszereltem. A tengelyek és a koci kerekek sztergálva lettek.

Az ügyő kocsi összes illátásához jobb segédcszakt csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalakat.

Beragasztva a tengelyek.

Egy ügyő koci készén.

Ennyi minden részből áll össze egy ügyő.

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

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készült a hajótest (Hull) is. A vízvonal alatti rész egy világosszürke védő festést kapott, vízvonal felett a hajótest fekete színre és vízre lett színezve. Maga a makett inkább praktikusabb állványba.

Egy kis nézetből.

Felkerült a fedélzetre az ügyő, felszerelve a fők és visszahöz kábelekkel, illetve felkerült a kormányállás.

Ezután az állás készület felszerelése következett. Kétféle gőp készlet-ig még nem jutottam el, ügy bevált az Oszkár félé • készületet használtam. Há • isten a készletet bal illetve jobb oldalra kábeltelet is! A (csigák) készlet-hez almafát használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a győmálcfsás, kemény és tál, ügy jól megmunkálható. A nagyolást gépekkel végeztem (kártrá és mar) alak-táshoz finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy nagy falapocskára.

Egy kézelebbi gőp.

Ugyan ez hajtás.

Következett a vitorla rudak felszerelése és a hozzá tartozó készület felkészítése. Ez által úgy döntöttem, hogy teszek erre vitorlást. Ezt később látni fogjátok, hogy miért.

Egy kárpizzelebbi kárp hajtulrás felírás!

Egy kárpzeli kárp a tattárkártr kikárpzárásról, ahol járt láthatóak az észlómveg ablakok.

Mivel egy viszonylag kisméretű hajrás van szás, a-gy az elmaradhatatlan kiegészítők kárpzártt szerepeltek az evező Ezeket észzemen kárválâ• Általában a hajás tat rászáronek az oldalán felkártrve tárrolták.

Egy májsik nézetb!

A kormánylapit biztosítás kártrtállel.

Egy kárpzeli kárp az egyik â• Swivel gunâ•-rás!

Egy bels! nézet a fedélzetb!

Az evezők elkészítésre sokkal több munkafolyamatot rejt magában, mint az ember az első írtásra gondolni. A%rdekesége miatt ráviden lerom az elkészítését. Elászartr is diáfárbás kártrfárászel négyzet keresztme rudacsákat vágtam. Ezeket esztergáiba fogva, ávatosan kialakítottam az evezők rádajait. Utána kivéve az esztergáibás kártrfárászel kártrt oldalt lelapoltam az evezők tollait. Visszafogva a gépbe, kialakítottam a rudak végén a vékony Ájtmárásjás fogás rászeket. 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 felpolárroztam a kász evezőt. Kártrvetkezett a pácolás, az evező vég maszkolása és pácolása feketére, valam evezőtoll maszkolása és festése fehâre. A megszáradt festést vizes polirpapírral felcsiszoltam, majd âjra festettem legvégén az egésztestet ájtkentem viaszos narancsolajjal. Ilyenek lettek.

Természetesen horgony nélkül!l nincs hajás.

{mospagebreak title=5. rász}

Hát igen. Szerettem volna egy kicsit májsmilyen megjelenést adni a kász makettnek, ezért a hajástestet nem a szokványos tartáskra helyeztem, hanem ápâtettem egy sályát. Szerettem volna egy olyan kárp kialakítani, ahol a hajás áppen egy karbantartás után a sályán állva várja a vâzrebocksátását. Nos ezért (is) hiányoznak a vitorlák. A sály anyagát gázártrt bákâk lácek adják, amelyeket ragasztás és csapolás után pácoltam, majd megcsiszoltam. Befezésâl természetesen ez is megkapta az olajos kezelést.

Az elkészítést sály egy májsik nézetb!

âs a-gy mutat a sályán állás hajás.

Egy kávézelebbi kávép.

Eiá! náczetbál.

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 tatfedãlzet 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 fedãlzetrãl.

ãos ãjra a hãtsã rãsz.

A horgonycsãrlã.

A tat tãkãr.

Hãjtulrã, felãlrãl.

Fãkuszban az ãjgyã.

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

Köpek a kősz hajórá!

Baksa Bőla (Gateway)