

**DiA**

KÉPEK A HAJÓZÁS  
TÖRTÉNETÉBŐL

ARAB VITORLÁSOK

© Magyar Diafilmgyártó Vállalat  
Budapest, 1986

Az Arab-félszigetet és Ázsiát körülvevő tengereken ma is gyakran érzi úgy az utazó, hogy az ezeregy-éjszaka meséinek kora elevenedik meg, amikor feltűnik a látóhatáron egy-egy arab vitorlás. Az arab hajózás és hajóépítés múltja az időszerűség előtti idők homályába vész. Szindbád kortársai és utódaik meghatározó szerepet játszottak az Európa és Ázsia, a mesés kelet országai közti közvetítő kereskedelemben. A középkor végén az európai felfedezőutak és gyarmatosítások az arabokat fokozatosan háttérbe szorították, mivel hajóik sem méretben, sem „tengerállóságban” nem tudták felvenni a versenyt az új vetélytársak járműveivel. További szerepük a part menti áruszállításra, a halászatra, a mohamedán zarándokok Mekkába szállítására és — nem utolsósorban — a jól jövedelmező kalózkodásra szűkült le. Talán ennek a korlátozott szerepnek tulajdonítható, hogy az arab vitorlások nem sokat változtak az azóta eltelt évszázadok alatt, szinte teljesen megőrizték az ősi formákat.

Napjainkig a hagyományos módon — tervrajzok nélkül, pusztán csak az egymást követő hajóácsnemzedékek tapasztalatai alapján — épülnek ezek a vitorlások. Két egyforma méretű és alakú hajó még ugyanannak az építőmesternek a keze alól sem igen kerül ki.

Diafilmsorozatunknak ebben a részében néhány, jórészt napjainkban is használt, jellegzetes arab vitorlást mutatunk be. A hajók megnevezése mellett szereplő földrajzi nevek az egyes típusok elterjedési körzetének központját jelölik. Méreteik — mint említettük — hajónként eltérőek, ezért itt csak az átlagos adatokat közöljük. Hosszuk 10 és 35 méter közt változik, szélességük 4—6 méter, merülésük 1—2 méter, teherszállító-képességük elérheti a 400 tonnát is. Bár manapság egyre több hajóba segédmotort is építenek (ott olcsó az üzemanyag), a fő hajtóeszköz továbbra is a jellegzetes — az árbocokra ferdén felerősített rúdon függő — háromszög vagy trapéz alakú, úgynevezett „latin” vitorla maradt. A vitorlák összfelülete elérheti a 400 négyzetmétert is. Segítségükkel — természetesen csak kedvező erejű és irányú szélben — elérhetik akár az óránkénti 30 kilométeres sebességet is.

Külön kell szót ejtenünk a nílusi hajókról. Egyiptomban az uralkodó északi — tehát a Nílus folyásával ellentétes — széljárást ősidők óta kihasználják a hajósok. Az itt alkalmazott, lapos fenekű, sekély merülésű járműveknek csak a vitorlázata utal az arab eredetre. A múlt században kialakult utasszállítók, a „Dehabiyá”-k ma már csak turisták sétahajóiként működnek, de a „Gyassá”-k típusváltozatai továbbra is fontos szerepet töltenek be a teherszállításban.

1. Dungiyah, Omán, India
2. Bagalla, Északkelet-Afrika—Indiai-óceán
3. Sambuk, Vörös-tenger
4. Bum, Kuwait
5. Dehabiya, Egyiptom—Nílus
6. Gyassa, Egyiptom—Nílus

Rajzolta: Marjai Imre  
Szövegét írta: Serényi Péter  
Szerkesztette: Ruzicska Józsefné