

Ynevi hajók

KULTÚRA

Előszó a cikkhez

Amikor úgy döntöttem, hogy ideje lenne elkészíteni egy átfogó, hajókat részletező cikket, számos különböző dolog is motivált már ebben. Egyrészt a fellelhető segédanyagok közül egyiket sem éreztem teljesnek abban az értelemben, hogy az összes, vagy legalábbis a legtöbb ynevi hajóról értekezzen, másrészt abban az értelemben sem, hogy megfelelően teljes képet adjon egy-egy hajótípusról. Ez alatt nem fellelhető, túlbujázó leírásokat értek, hanem olyan információhalmazt, mely alapján a MAGUS világára tévedők könnyen eligazodhatnak. Több olyan igényes kiegészítőt is találtam (lásd: források), melyekre lehetett támaszkodni, azonban ezek sem voltak teljesek, illetve néhány helyen megalapozottak. A félreértések elkerülése végett: nem vagyok hajózási szakértő, azonban a cikk elkészítésére több hetet szántam, számos kutatást végeztem a témában, cikkeket, weboldalakat böngésztem, hogy teljes, és lehetőleg minél pontosabb képet alakítsak ki a hajózással kapcsolatban.

Azonban ezen írásom elkészítésének fő célja mégsem ez volt; szerettem volna egy olyan kiegészítőt elkészíteni, melyet bárki használhat játéka/mesélései során, és nincsenek benne összeférhetlenségek. Gondolok itt az Első Törvénykönyv néhány ponton véleményem szerint nyilvánvalóan hibás

ilyen irányú elnevezéseire/árképzésére (a földi középkorból egy-az-egyben átvett hajónevekre, melyekhez nem feltétlenül reális ár került), vagy az egyéb hivatalos kiadványokban megjelent különböző inkonzisztenciákra (például a Bark vagy a Tabrak esetében...).

Reményeim szerint munkámmal sikerül megkönnyítenem az Ynev vizein kalandozó hősök és mesélőjük játékát. Ha valaki bármilyen hibát, vagy helytelennek vélt információt talál e sorok közt, az ne habozzon felkeresni, de szívesen fogadom a kritikát, egyéb észrevételeket is.

Con Salamander

A cikkben szereplő adatok helyes értelmezése

Minden hajó leírása egy adattáblázattal kezdődik, melyben összesen akár tizenhat különböző adat is szerepelhet. Vegyük sorra ezeket az adatokat:

Hosszúság, szélesség, teherbírás, árbocok

Ezeknél az adatoknál a legkisebbek és legnagyobb ilyen építésű hajók méretei szerepelnek. A teherbírásnál megjelenő 1 teher érték 1000 font súlynak felel meg.

Merülés

A merülés természetesen szintén a hajó típusától függ, de itt a berakodott teher mennyisége is fontos



szerepet játszik, noha azt komolyan nem befolyásolja. (A merülés mértéke a hajótípuson belül is változhat egy-egy elkészült darabnál, de egy jól megrakott hajó merülése sem megy a megadott maximális merülés fölé.)

Sebesség

Az itt feltüntetett érték egy átlagosan megrakott hajó minimális illetve maximális sebességét mutatja, tehát ezek között az értékek között ingadozik a széljárás függvényében. Fontos tény, hogy egy hajó a széltől és a tengertől függően akár rossz irányba is sodródhat.

Legénység

Az a minimális illetve maximális létszám, mely a hajó kezeléséhez, irányításához kell. Nem tartoznak ide a szárazföldi katonák, de az evezősök sem. Ez a létszám egyes, főként evező hajtott hajókon ezért igen alacsony is lehet.

Érték:

Egy átlagos ilyen hajó ynevi értéke, pyarroni sepiában, vagy északi koronában mérve.

Elterjedtség

Azt mutatja meg, hol találkozhatunk főként ezzel a hajótípussal. A leírás sokszor egyéb részleteket is említhet ezzel kapcsolatban.

Hajózhat

Ez az adat azt mutatja meg, hogy ezek a hajók általában hol hajózhatnak. Négy egyszerű kategóriát különböztet meg a cikk, a folyamat, a partközeli vizeket, a tengereket és az óceánokat. Azt, hogy egy hajótípus milyen vizekre alkalmas a merülése, a vitorlázata és a mérete határozza meg. Kisebb hajók esetén például valószínűleg az óceán nem szerepel majd itt, azért, mert egyszerűen nem tud elég ellátmányt szállítani egy hosszú útra a legénységnek/utasoknak.

Üldözési sebesség

Ez gyakorlatilag a maximális sebesség, amit a hajó kedvező körülmények közt el tud érni. Ez a sebesség általában nem tartható hosszú távon, mert az evezősök is elfáradnak, illetve a nagyon kedvező szél sem szokott túl sokáig tartani. Természetesen például mágikus úton támasztott szél esetén akár hosszabb távon is tartható ez az iram. Ennek a sebességnek az eléréséhez sokszor szükséges megszabadítani a hajót a feleslegesnek ítélt terhektől.

Fegyverzet

Azon harci eszközök, melyek a fedélzetre/fedélközökbe férnek, illetve a hajók általában hordoznak. A rövidítések feloldása:

ka – katapult (hajítógép),

tk – tűzköpő, avagy sárkánytorok (rendkívül gyúlékony, sokáig égő anyagot, leggyakrabban naftát kilövellő tölcser)

ba – balliszta (lándzsányi nyilakat hajító hatalmas számszeríj),

nyv – nyílvető, toroni nevén sa'hra shigran (főként a toroni flottánál elterjedt, egyszerre több tucat nyílvesszőt kirepítő alkalmatosság)

Típus

A hajó alkalmazási területeit jelöli. E szerint lehet halászati, kereskedelmi, hadi vagy utazási célra épített jármű. Ha több típus is aláhúzott egy hajónál, az az esetek túlnyomó többségében nem azt jelenti, hogy egyszerre alkalmas mindegyikre, hanem azt, hogy különböző kialakítású darabok más-más célokra is használhatóak.

Utasok(Katonák)

Azon szállítható többletszemélyek száma, akiknek semmilyen teendőjük nincs az utazással kapcsolatban. Alapértelmezés szerint az utasoknak alvóhely (gyakran kabin) és élelemellátás is jár, így a hajó egy részét külön ilyen célra kell kialakítani. (lakrészek és konyha)

Evezők és evezősök

Ez az információ nem minden hajótípusnál szerepel, csupán azoknál, melyek rendelkeznek evezős hajtási móddal is. Ilyenkor értelemszerűen a hajó méretétől függ az evezőpárok száma, az evezősöknél evezőnkénti számuk, és a teljes létszám kerül leírásra.

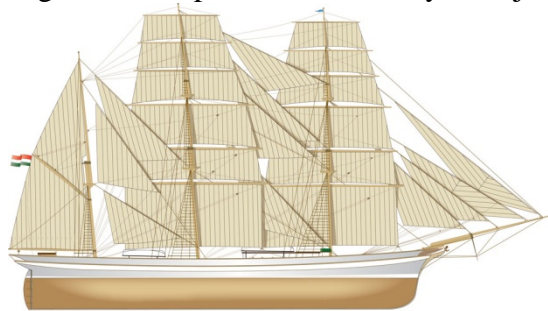
Fontos továbbá megjegyezni, hogy a hajókon az aktív legénységen és evezősökön túl további személyek is szoktak lenni: A legénységhez is tartozik általában néhány tartalékos, illetve az evezősöknél is általában a szükséges létszámnál több (nagyjából annak másfélszerese) elfszabású kap helyet a hajón. A fegyverzetet is szakképzett személyzet szokta kezelni, a katapultokat és nyílvetőket általában

négy-öt, a tűzköböket és ballisztákat két-három ember.

Bark (Bárka)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	25 láb	45 láb
Szélesség	7 láb	10 láb
Merülés	2 láb	5 láb
Sebesség	6 mf/ó	14 mf/ó
Teherbírás	50 teher	120 teher
Árbocok	3	3
Legénység	15 fő	50 fő
Érték	150 arany	
Elterjedtség	Főként Quiron-tenger	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	20 mf/ó	
Fegyverzet	2 ka, 6 tk, 10 ba, 10 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Halász; • Kereskedő; • Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 40 fő	

A Bark – a köznyelvben gyakran bárka – egy olyan háromárbcos vitorlás, melyet elsősorban a Quiron tengeren használnak, de gyakorlatilag bármilyen tengeren vagy óceánon találkozhatunk vele. A bárka mindig háromárbcos, elő- és fővitorlája általában négyszögvitorla, tatján lantvitorla feszül. Általánosan elmondható, hogy kis merülésű, bár a bárkák két fő csoportra oszthatóak. Az egyik ilyen csoport a kereskedelmi és halászati célokra épített bárka, mely hasas, sebessége sem rendkívüli, azonban relatíve sok teher befogadására képes. Számtalan ilyen hajót



· BARK ·

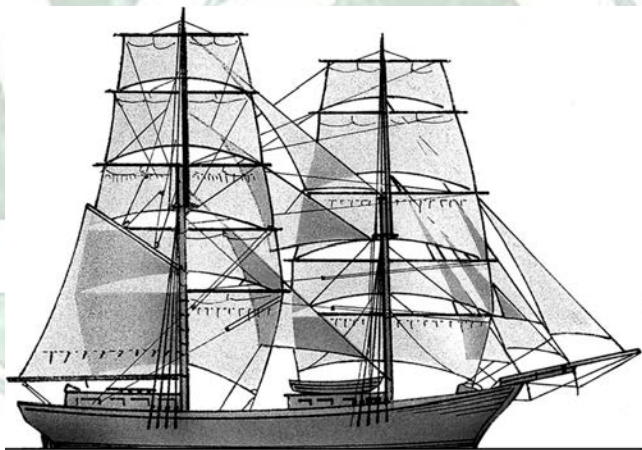
használnak például Toron felségvizein, gabonaszállításra, a partmenti vizeken. A másik típust harcászati célokra építik, hasában a rakodóterek egy része helyett plusz kabinok kapnak helyet. Ezek a típusok jóval függebbek az előzőleg említett társaiknál, és általában komolyabb fegyverzettel is felszerelik őket. Kis merülésük és nagy vitorlafelületük miatt jól manőverezhetőek, kisebb rajokban például a Viharkeltők ork törzs is használja harcászati célokra őket, egy nagyobb hajót (például délen egy erracalt, északon akár egy nagyobb kereskedő-barkot) bekerítenek két-három bark-kal, majd megcsáklázzák azokat, és elorozzák javaikat.

Brigg

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	25 láb	50 láb
Szélesség	6 láb	9 láb
Merülés	2 láb	4 láb
Sebesség	15 mf/ó	22 mf/ó
Teherbírás	100 teher	250 teher
Árbocok	2	2
Legénység	30 fő	50 fő
Érték	400 arany	
Elterjedtség	Délvidék, főként Shadon	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	26 mf/ó	
Fegyverzet	4 ka, 4 tk, 16 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Kereskedő; • Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 30 fő	

A brigg egyike Ynev leggyorsabb hajótípusainak. Mindig két árboccal szerelik, melyeken számos keresztvitorla található. Kis merülése és könnyű manőverezhetősége a gyors sebesség mellett számtalan területen kedvelt hajóvá tette, az első briggek tervei azonban kétségtelenül Shadonban készültek, mindmáig ott a legerjedtebb. Ez a típus meglehetősen jól terhelhető, azonban a nagy sebességet legfeljebb kétszáz-kétszázötvenezer font teherrel képes elérni, 300-350 teher esetén a sebessége 13-18 óránkénti tengeri mérföldre csökken. Fegyverzet terén sem panaszkodhat, a katapultok és tűzköböök mellett a

főfedélzet alatt általában 14-18 ballisztát is találhatunk. Annak, hogy a hajó ilyen jó tulajdonságokkal bír, ára van; egyrészt relatíve nagy létszámú, rendkívül képzett legénységet kíván, másrészt pedig a magas előállítási ár ellenére is meglehetősen sérülékeny. Ha egy ilyen hajó képzetlen kapitánnyal és kormányossal indul csatába, akik nem képesek kihasználni a mozgékonyt, akkor hamar a tenger fenekén találhatják magukat.



Brigg

Dromon

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	50 láb	65 láb
Szélesség	5 láb	12 láb
Merülés	3 láb	5 láb
Sebesség	16 mf/ó	20 mf/ó
Teherbírás	200 teher	500 teher
Árbocok	4	5
Legénység	120 fő	300 fő
Érték	1500 arany	
Elterjedtség	Délvidék, főként Shadon	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	26 mf/ó	
Fegyverzet	6 ka, 12 tk, 50 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi; • Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 250 fő	

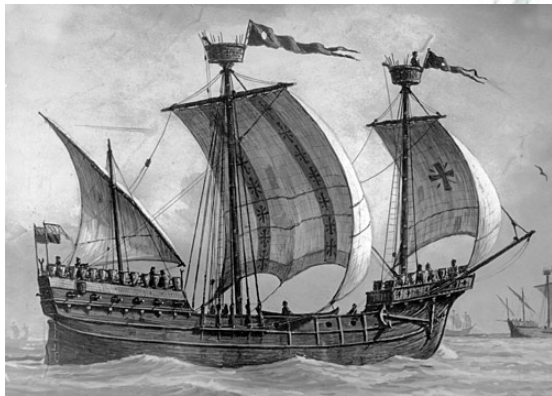
A Dromon azon hajótípusok egyike, mely igen nagy fejlődésen ment keresztül az évszázadok során. Egy, a kereskedő hercegségek területén talált, a pyarroni időszámítás kezdete környékére datált feljegyzés is említi hajót ezen a néven; ez azonban még sokevezős, kevés vitorlával ellátott, lomha

típus. Az idők során azonban számtalan újításra-fejlesztésre volt szükség, melynek legszebb eredménye kétség kívül a hetedkor vége felé, Shadonban figyelhető meg, ugyanis az uralkodó flottájának legjobb hajói mind Dromonok, melyek közül méreteivel a zászlóhajó tűnik ki; hat árboca és hossza -mely meghaladja a hetven lába-t vélhetőleg Dél-Ynev legnagyobb hajói közé emeli. A Dromont két zseniálisnak mondható fejlesztés emeli ki ezen felül a hajók nagy családjából; a szárnyvitorla és a több fedélzetének lépcsős kialakítása. Előbbit igen kevés hajónál alkalmazzák, mert előállítása költséges, és óvó rajzolatok nélkül igen sérülékeny – cserébe azonban segítségével a hajó jóval nagyobb sebességre képes. A lépcsős többfedélzet már a régmúlt Dromonján is megtalálható volt; az evezősrabszolgákat csak így tudtak megfelelően az evezők mellé helyezni. Mára a fedélzetek elrendezése és az evezőnyílások is átalakultak kissé; ösüktől eltérően ugyanis már ballisztáknak adnak helyet, a nyílások is lőrésekké formálódtak. Hagyományból ugyan minden hajón megtalálhatjuk a használható evezőket, azonban ezekhez csak vészhelyzet (például az összes árboc vagy vitorla tönkremenetele) esetén nyúlnak, evezősöket nem is visz magával a hajó.

Erracal (Naveo)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	35 láb	45 láb
Szélesség	10 láb	13 láb
Merülés	3 láb	6 láb
Sebesség	6 mf/ó	8 mf/ó
Teherbírás	300 teher	700 teher
Árbocok	2	3
Legénység	25 fő	60 fő
Érték	450 arany	
Elterjedtség	Gályák-tengere és vidéke	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	13 mf/ó	
Fegyverzet	2 ka, 2 tk, 6 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Kereskedő. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 60 fő	

A nehézkes, testének arányai miatt leginkább úszó dióhéjra emlékeztető erracal a Gályák tengerének vitorlás kereskedőhajója; tágas rakterében akár kétezer boroshordó vagy gabonaszák is elfér. A keresztvitorlával felszerelt két- vagy háromárbcos nagy előnye, hogy kezeléséhez kevés ember elegendő, hátránya viszont a lassúsága és rossz manőverezőképessége. Ezek a lomha tengerjárók gyakran szállítanak módosabb utasokat is, meglehetősen biztonságban, ugyanis viszonylagos védtelenségét az orrban és a taton elhelyezett nehézfegyverek (katapultok és balliszták, esetenként nyílvető) hivatottak ellensúlyozni. Mindemellert a Gályák tengerének kereskedői szinte sohasem járnak magányosan; tucatnyi fölfegyverzett erracalból álló hajókonvojaikat gyakran gályákkal kísértetik.



Északon naveoként szokás emlegetíteni, mely név az aszisz navear - „bólogatni” - igéből ered.

Az Erracalnak létezik kisebb, folyami változata is, ezen leírás és adatok a tengeri típusra vonatkoznak. A folyami változat értékei nagyjából ezen értékek felére tehetőek, természetesen ez alól a sebesség kivételt képez.

Galeasz (Galleasz, Galeassz)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	40 láb	70 láb
Szélesség	10 láb	16 láb
Merülés	3 láb	4 láb
Sebesség	8 mf/ó	13 mf/ó
Teherbírás	150 teher	300 teher
Árbcok	3	4
Legénység	60 fő	100 fő
Evezőpárok	30	50
Érték	800 arany	
Elterjedtség	Főként a Gályák-tengere	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	17 mf/ó	
Fegyverzet	8 ka, 0 tk, 20 ba, 8 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Utasok (kat.)	Legfeljebb 150 fő	
Evezősök	2/evező (össz.: 120-200)	

Az utóbbi évezred tengeri ütközeteiben döntő tényezővé váltak a nehézfegyverek: a tűzköpek, ballisták és más vetőgépek. Egy galya oldalalát az evezők foglalják el, így ott fegyverzetnek nem jut hely, az orr- és tatbástyákon hordozott eszközök pusztító ereje viszont egy hadigalleon vagy egy parti erődítmény ellen már elégtelennek bizonyul.



A helyzet megoldásaként alakították ki a galeasszt a Hat Város szövetségének hajóépítői: művük nagyobb és szélesebb a galyánál, orr- és tatbástyákon hordozott eszközök pusztító ereje viszont egy hadigalleon vagy egy parti erődítmény ellen már elégtelennek bizonyul.

sorakoznak. A galeassz három, néha négy árboccal és szinte mindig hosszvitorlázattal épül. Láthatóan szélesebb és nehezkesebb, mint őse, a karcsú gálya. Annál lomhábban is manőverezik, de kétségtelenül alkalmas arra, hogy pusztá tömegével és vágósarkantyújával letarolja kisebb ellenfeleit, így máig korlátlan ura a déli vizeknek. Legénysége és evezőseinek száma mintegy kétszerese a gályáénak.

Galleon (Aszisz verziója a Szkogg)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	40 láb	60 láb
Szélesség	10 láb	16 láb
Merülés	4 láb	5 láb
Sebesség	13 mf/ó	16 mf/ó
Teherbírás	300 teher	500 teher
Árbocok	3	4
Legénység	150 fő	300 fő
Érték	1200 arany	
Elterjedtség	Főként Észak-Ynev	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	22 mf/ó	
Fegyverzet	10 ka, 10 tk, 30 ba, 15 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Kereskedő; • Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 300 fő	

E hajótípus a P.sz. III. évezred zászlóháborúi, a szövetségi – főleg erigowi – és toroni hajóhadak összecsapásai nyomán jött létre, ma a legelterjedtebb hadi- és kereskedőhajónak számít az északi vizeken. Hadászati célra épült változatai 20–40 ballistát és más ostromgépet hordoznak, és hajózó legénységük mellett két vagy három század tengerészkatona is szolgál rajtuk. E hajók alkotják az aszisz és a sinemosi flotta derékhadát.

A galleon tekintélyes méretű vitorlás, három fedett fedélzettel. Orra hosszan előrenyúlik a főfedélzet folytatásában, mögötte kap helyet az általában egyszintes előbástya, a legénység szállása. Két-, esetleg háromszintes hátsó felépítménye egyre keskenyedve, szelíden emelkedik a szögletes tat felé. A Quiron-tenger galleonja színpompás díszítményeivel és faragásaival a toroni karakka kistestvérének tűnik, míg a típus Mer'Daray-tengeri változata alacsonyabb építéséről és a tat körül futó galériáról ismerszik meg.



Ez a keresztárbcos hajó tökéletesen kihasználja a hajózási idényben kiszámítható és egyenletes erejű quiron-tengeri szeleket, és tartani tudja a 15–18 szemes sebességet is. A galleonok többsége három vagy négy árbocot hordoz, elő- és főárbcán keresztvitorlával, a tatárbcón lantvitorlával, orrárbocán pedig vakvitorlával. E szabály alól kivételt jelent az aszisz hajóépítők által megalkotott szkogg, mely abban különbözik a galleontól, hogy tat- és főárbcát egyaránt lantvitorlával látják el, így erős oldalszélben is jól tud manőverezni.

Galló (Gallo, Szkún, Thonner (pya), Dungijah(dzs))

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	12 láb	15 láb
Szélesség	3 láb	4 láb
Merülés	1 láb	2 láb
Sebesség	10 mf/ó	12 mf/ó
Teherbírás	30 teher	50 teher
Árbocok	1	1
Legénység	8 fő	15 fő
Érték	70 arany	
Elterjedtség	Egész Ynev	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Folyam; • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	16 mf/ó	
Fegyverzet	-	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Halász; • Kereskedő; • Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 10 fő	

Ezt, az eredetileg délvidéki, mára azonban egész Yneven elterjedt egyárbocos, hosszvitorlázatú kishajót a quiron-tengeren szkún, a pyarroni vizeken thonner, a Shibara-torkolat dzsadjai között dungijah néven ismerik. A kontinens északi részére csak néhány évszázaddal ezelőtt, gorviki kivándorlók révén jutott el. Számos helyi változata létezik, ezek orrkiképzése, felépítménye és árbocozata eltérhet, ám mindegyiket halászhajóként vagy a parti kereskedelemben – és csempészetben – használják. Felépítése egyszerű: az egyfedélzetes bárkán kabinokat vagy kerekas kormány szerkezetet ritkán találunk; vitorlázatának kezeléséhez pedig tíz-tizenöt ember is elegendő. A gallo igen fürge és fordulékony, bár a jobb manőverezés érdekében sokfelé még egy alacsonyabb tatárboccal is ellátják. Külhoniak számára igen megtévesztő lehet, hogy Shadon északi partvidékén és Gorvikban gyakran gallónak neveznek minden tengerjáró vitorlást, így a három- és négyfedélzetes hajókat is.



Gálya

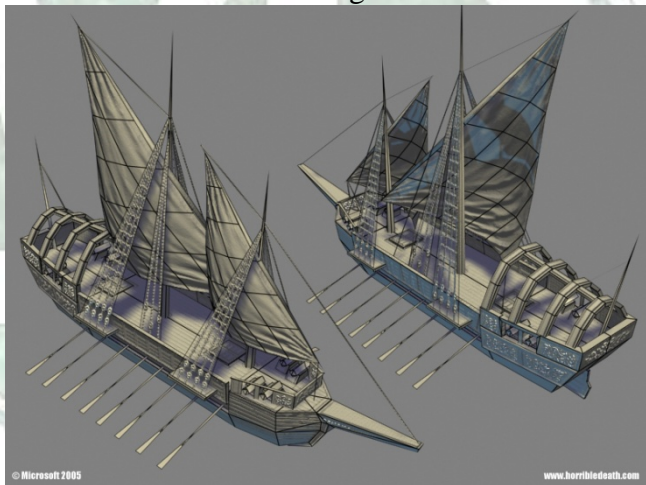
	legalább	legfeljebb
Hosszúság	30 láb	50 láb
Szélesség	5 láb	7 láb
Merülés	2 láb	3 láb
Sebesség	5 mf/ó	8 mf/ó
Teherbírás	200 teher	300 teher
Árbocok	1	3
Legénység	20 fő	30 fő
Evezőpárok	20	25
Érték	300 arany	
Elterjedtség	Főként a Gályák-tengere	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	12 mf/ó	
Fegyverzet	2 ka, 0 tk, 8 ba, 12 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 60 fő	
Evezősök	2-4/evező (össz.: 80-200)	

Talán a legősibb – már a crantai időkben is használt – hajótípus, melynek működési elve mit sem változott az elmúlt húszezer esztendőben, mióta az első evezősök tengerre szálltak. Mivel szélcsendben is képes haladni, a gálya hajdan szinte egyeduralkodó volt a hadászatban és a kereskedelemben egyaránt. A Kyr Birodalom idején ugyan háttérbe szorult – hiszen a calowyni hódítók fejlett, mágiával irányított vitorlásokkal rendelkeztek –, ám a Hatodkorban ismét széles körben kezdték használni.

Mára azonban több okból is eltűnőben van a Quiron-tengerről: az evezősök fenntartása költséges – több ezer ember táplálása még gályarabokra méretezett adagokkal számolva is fölöttébb drága –, így a gálya a vitorlások fejlődésével elvesztette korábbi előnyét; evezői és hosszú gerince miatt rosszul állja a nyílt tenger hullámverését, továbbá a vitorlásokkal összehasonlítva méretéhez képest viszonylag kevés hasznos teher befogadására képes. Gyakran szorul vízkészleteinek feltöltésére – a hajósok nem csak grogot isznak –, azaz soha nem távolodhat túl messzire a partoktól. Kisebb, az alatt tárgyalt iburnhoz hasonlóan evezőkkel is felszerelt vitorlásokat továbbra is használnak a parti hajózásban, de a Quironeiában a gálya csak mint az

uralkodók hatalmát jelképező luxusbárka élte túl korát.

A Gályák tengere azonban ma is rászolgál nevére, hiszen a Hat Város vagy a Kalmárhercegségek hajóhadainak gerincét mostanság is evezős hajók alkotják. A fent említett hátrányok kevésbé érvényesülnek a déli beltenger többnyire szélcsendes, szelíd vizein, ahol a kalmárok vitorlásai gyakran vesztgelni kényszerülnek – a hadiflottáknak viszont mindig haladniuk kell.



A ma elterjedt déli galya tehát hadijármű: egész felépítését a tengeri hadviselés követelményeinek rendelték alá. Könnyű és gyors járású, noha erős szélben és hullámverésben nem veheti föl a versenyt egy vitorlással.

Hosszú és kecses testből csak az evezőszekrények ugranak ki két oldalon; fedélzetén keskeny híd fut végig az alacsony orr- és tatbástya között. A gyakran vágósarkantyúval is ellátott orrban helyezik el a hajó nehézfegyvereit, főleg ballistákat. A tattükör fölött messze hátranyúlik a parancsnoki híd elkeskenyedő felépítménye, melyet farácsokra feszített vásznak óvnak a tűző délszaki napsütéstől. A déli gályák három árbocukon manapság már általában hosszvitorlázatot hordoznak, mellyel a legkisebb oldalirányú fuvallatot is képesek szolgálatukba állítani, szél ellen pedig evezők segítségével haladnak.

A kisebb hadigályákon általában kettő, míg a nagyobbakon három-négy ember kezel egy evezőt, háttal ülve a hajóornak. A mai gályák általában két vagy három evezőssorral épülnek; fedélzetükön 80-200 evezős szolgál, ami 20–25 evezőpárt jelent 4-8 emberrel páronként. Megjegyzendő, hogy bár például a pyarroni flotta hajóin a városi szegénynegyedek lakói közül toboroznak markos legényeket, és nem dolgoztatnak elítélteket, ez az

eljárás nem általános; az evezősök utánpótlásának módja országról országra változik.

A gályákon szinte soha nem alkalmaznak tűzköböket, mert azok hatótávjukon belül szétszórják a tüzet, ami a különleges evezőkben rendkívül nagy kárt tudna tenni.

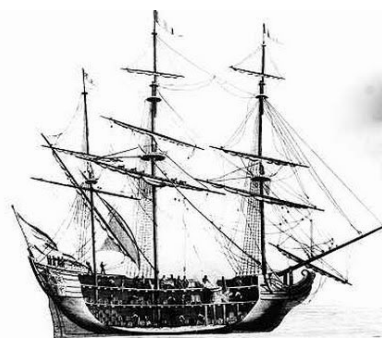
Harksheff

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	30 láb	35 láb
Szélesség	7 láb	10 láb
Merülés	2 láb	3 láb
Sebesség	12 mf/ó	15 mf/ó
Teherbírás	250 teher	400 teher
Árbocok	3	3
Legénység	30 fő	60 fő
Érték	280 arany	
Elterjedtség	Mer'Daray-tenger	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	20 mf/ó	
Fegyverzet	0 ka, 0 tk, 4 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Halász; • Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 20 fő	

A Mer'Daray-tengerrel dacoló északi – legnagyobb részben erigowi – hajósok kicsiny, egyárbcos bárkáikon már kétezer évvel ezelőtt el-elmerészkedtek Beriquel szigetéig, de csak később, nagyobb és viharállóbb járműveken eredhettek az úszó jég birodalmának határán vonuló bálnacsordák és halrajok nyomába. Halászbárkáik leszármazottja a harksheff avagy „bálnáshajó”, ez az alacsony építésű, nagyon stabil

háromárbcos.

A galleonnál kisebb hajó teste a viszonylag keskeny fedélzet alatt kihasasodik, s a vízvonalnál



éri el legnagyobb szélességét. Vastagított palánkjai és bordázatának kiképzése miatt jól bírja a sodródó jégtáblák üteseit; felépítményei alig emelkednek ki a hajótörzsből, hogy minél kisebb felület kínáljanak a szél nyomásának. A harksheff elő- és főárbocán keresztvitorlázatot, tatárboacán lantvitorlát hordoz. Vitorlázatának kezelése egyszerű, így alig harmincfős legénységgel is kifuthat a tengerre.

Iburn

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	15 láb	25 láb
Szélesség	4 láb	6 láb
Merülés	2 láb	3 láb
Sebesség	10 mf/ó	14 mf/ó
Teherbírás	50 teher	100 teher
Árbocok	1	2
Legénység	15 fő	25 fő
Evezőpárok	10	15
Érték	50 arany	
Elterjedtség	Dél-Quironeia	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> Partközelen. 	
Üldözési seb.	18 mf/ó	
Fegyverzet	0 ka, 0 tk, 2 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> Kereskedő; Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 12 fő	
Evezősök	2/evező (össz. 40-60)	

A Quiron-tenger déli vizein gyakori ez a viszonylag alacsony építésű és kis merülésű, egy- vagy kétárbocos hajó, a gálya típusú vízi járművek utolsó északi túlélője. A kétfedélzetes iburnról hiányzik az első felépítmény, egyszintes tatbástyája elkeskenyedve fut ki a kerek hajófar fölé. A felmagasodó orrtörke díszesen faragott, általában asszonyalakot formázó vége a fedélzet fölé emelkedik. Bár kedvező szélben lantvitorláit segítségével halad, felépítését tekintve inkább evezős hajó, melynek 10–15 pár evezőjét két-két ember kezeli.

Karakka, Leviathan osztályú

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	85 láb	100 láb
Szélesség	15 láb	20 láb
Merülés	5 láb	7 láb
Sebesség	12 mf/ó	18 mf/ó
Teherbírás	800 teher	1500 teher
Árbocok	4	6
Legénység	400 fő	700 fő
Érték	5000 arany	
Elterjedtség	Toron	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> Tenger; Óceán. 	
Üldözési seb.	24 mf/ó	
Fegyverzet	26 ka, 20 tk, 45 ba, 50 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 1000 fő	

A karakkák a Császárság flottájának büszkeségei, valóságos úszó erődök. Körülbelül százötven létezik belőlük, de csoportosan csak akkor vonulnak föl, ha Toron közel ezer egységből álló csapásmérő erejének javát mozgósítja. A flotta kisebb hajóhoz hasonlóan a karakkákat is szabványosított felépítéssel, négy osztályba sorolva építik.

Méreteik varázslatok alkalmazása révén lépik át a fahajók számára elrendelt korlátokat, így a legnagyobb, Leviathan osztályú hajók hossza akár a száz lábat is elérheti. A hat lábbal a vízvonallal fölött emelkedő főfedélzet alatt további négy található, melyek közül három ütegfedélzet. A főfedélzet a katapultoké és sa'hra shigranoké, az alsóbb fedélzeteken pedig a balliszták és naftát lövellő tűzköpek kapnak helyet. A kevélyen magasodó orr- és tatbástyák további emeletekkel növelik a hajótest magasságát – jellemző, hogy a nagyobb toroni karakkák kormányállása egy magasságban van egy kisebb vitorlás, például karvel árbockosarával. A tekintélyes tömegű felépítményeket, a négy vagy öt árbocon hordott keresztvitorlák nyomását a hajóúr mélyén fekvő több száz teher súlyú ballaszt egyensúlyozza ki. A szerkezeti méretek további növelésének a Quiron-tenger kikötőinek mélysége szab határt, ugyanis a karakkák hat-hét láb mélyen húzódó gerincükkel a kiépítetlen partot gyakran meg sem tudják közelíteni.

Ez azonban rendszerint nem okoz taktikai problémát, ugyanis ütegfedélzeti balliszták lőtávolsága eléri az egy mérföldet, míg közelebbi célok esetén nafta- és nyílvetőiket is bevethetik. Nyílt tengeri ütközetben pedig mindezekon felül egy ezred tengerészkatona várja, hogy csákyázás után lerohanhassa a tomboló lángviharral, valamint pusztító lövedék- és nyílzáporral dacoló ellenséges hajók fedélzetét. A többi, alacsonyabb osztályú karakkánál felesleges lenne hosszú leírásokba bocsájtkozni, ehhez nagyon hasonlóan épülnek fel, arányosan csökkentve a méreteiket, és ezzel fegyverzetüket, fedélzeteiket, és a rajtuk szolgálók számát.

Karakka, Tersus osztályú

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	71 láb	85 láb
Szélesség	13 láb	16 láb
Merülés	4 láb	6 láb
Sebesség	12 mf/ó	18 mf/ó
Teherbírás	500 teher	800 teher
Árbocok	4	5
Legénység	150 fő	250 fő
Érték	2500 arany	
Elterjedtség	Toron	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	24 mf/ó	
Fegyverzet	20 ka, 16 tk, 30 ba, 36 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Útasok (kat.)	Legfeljebb 500 fő	



Karakka, Octyus osztályú

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	56 láb	70 láb
Szélesség	10 láb	13 láb
Merülés	4 láb	5 láb
Sebesség	12 mf/ó	18 mf/ó
Teherbírás	400 teher	650 teher
Árbocok	3	4
Legénység	120 fő	180 fő
Érték	1500 arany	
Elterjedtség	Toron	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	24 mf/ó	
Fegyverzet	14 ka, 12 tk, 24 ba, 24 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Útasok (kat.)	Legfeljebb 400 fő	

Karakka, Laquass osztályú

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	40 láb	55 láb
Szélesség	7 láb	10 láb
Merülés	3 láb	4 láb
Sebesség	12 mf/ó	18 mf/ó
Teherbírás	300 teher	500 teher
Árbocok	3	4
Legénység	90 fő	140 fő
Érték	1000 arany	
Elterjedtség	Toron	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	24 mf/ó	
Fegyverzet	8 ka, 8 tk, 20 ba, 12 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Útasok (kat.)	Legfeljebb 300 fő	

A legkisebb osztályú karakkánál érdemes talán megemlíteni, hogy ez az osztály az, amely valamivel kisebb és gyengébb, mint a legtöbb harci galleon vagy szkogg a quironeia vizein. Egy-egy elleni küzdelemben valószínűleg alulmarad a galleonnal vagy szkoggal szemben,

de egy Octyus osztályú már jó eséllyel veszi fel velük a küzdelmet.



Karavella (Karavel, Karvel)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	20 láb	25 láb
Szélesség	5 láb	7 láb
Merülés	1,5 láb	2,5 láb
Sebesség	12 mf/ó	15 mf/ó
Teherbírás	80 teher	150 teher
Árbocok	2	3
Legénység	15 fő	25 fő
Érték	250 arany	
Elterjedtség	Quiron-tenger	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> Partközelen; Tenger. 	
Üldözési seb.	18 mf/ó	
Fegyverzet	0 ka, 0 tk, 2 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> Kereskedő; Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 20 fő	

A karavella a Quiron-tenger egyik legnagyobb múltú többárbocos vitorlása, melynek megszületése a P.sz. II. évezredben fellendülő kereskedelemhez köthető. Hadászati célra szinte sohasem használták ezt a viszonylag kicsi hajót, amely az aszisz parti bárkák egyenes ági leszármazottja. A karvelnél elől ritkán található felépítmény, csupán hátul, a főfedélzet fölé építenek hosszú, bástyaszerű tattedélzetet, mely rendszerint egyenes tattükörben végződik. Mivel főleg kalmárkodásra használják, a karavella nemigen hordoz nehézfegyverzetet, de

fedélzetén rendszerint található egy-két, a tengeri rablók elleni védekezésre szolgáló balliszta vagy nyílvető.

A karvelek általában három árboccal épülnek; az előredőli orrárboc a hajó közepén, a másik kettő e mögött kap helyet. Lantvitorláik segítségével kedvező szélben náluk nagyobb hajókkal is versenyre kelhetnek, és igen éles szögben képesek szél ellen haladni.

Kogge

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	15 láb	25 láb
Szélesség	5 láb	7 láb
Merülés	3 láb	4 láb
Sebesség	5 mf/ó	7 mf/ó
Teherbírás	100 teher	200 teher
Árbocok	1	1
Legénység	15 fő	25 fő
Érték	200 arany	
Elterjedtség	Elterjedt, de ritka	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> Partközelen; Tenger. 	
Üldözési seb.	11 mf/ó	
Fegyverzet	2 ka, 0 tk, 4 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> Halász; Kereskedő; Hadi; Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 20 fő	

A kogge a régebbi idők hajója, egyes feljegyzések szerint már a pyarroni időszámítás kezdete előtt is használtak ehhez hasonló hajókat. Ebből a hajótípusból mára csupán néhány száz szeli a vizeket, ennek oka főként idejélmúlt konstrukciójában keresendő. Egyetlen vitorlájával nem képes túl nagy sebességet elérni, viszonylag nagy merülése pedig lehetetlenné teszi a folyami vagy torkolati hajózást vele. Ezen felül nem túl könnyen manőverezhető, formája, kialakítása az újabb hajótípusokhoz képest akár ormótlannak is mondható, sokan az Erracal kistestvérének szokták nevezni. Palánkolása sem változott meg az idők során, a gerinc például nincs átlapolva, és sok helyütt csupán szegecsekkel rögzítik a palánkokat. Elavultsága ellenére átvészelte az idők viharát, és gyakorlatilag mindenféle célra használják a

csempészettől a halászatot át egészen katonai célokig. Kijelenthető, hogy Ynev vizein bárhol feltűnhet ez a hajótípus, azonban legnagyobb eséllyel a Riegoy-öbölben találkozhatunk vele.



Naszád, Khas osztályú

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	16 láb	22 láb
Szélesség	5 láb	8 láb
Merülés	1,5 láb	3 láb
Sebesség	14 mf/ó	20 mf/ó
Teherbírás	50 teher	80 teher
Árbocok	2	2
Legénység	7 fő	12 fő
Érték	120 arany	
Elterjedtség	Észak-Quironeia	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Folyam; • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	25 mf/ó	
Fegyverzet	0 ka, 0 tk, 1 ba, 3 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Utazó. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 20 fő	

A Khas osztály fürgé és alacsony merülésű naszádjai – többnyire kiegészítő szerepet játszanak: feladatuk a felderítés, konvojkíséret, rajtaütés, futárszolgálat, a tengerészkatonák támogatása. Fegyverzetük elhanyagolhatónak mondható, ezt ellensúlyozandó rendkívüli sebességre képesek, akár nagyon kis létszámú legénység esetén is. A toroni flottán kívül elvéve találkozhatunk csak ezzel a

hajóval, de ha gyors tengeri fuvarra van szükségünk egy kisebb szállítmányhoz, vagy magunk utaznánk sürgősen valahová a vizeken, akkor a Khas osztályú naszádnál nincs jobb választás.

Sharr

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	25 láb	30 láb
Szélesség	6 láb	8 láb
Merülés	2 láb	3 láb
Sebesség	12 mf/ó	18 mf/ó
Teherbírás	100 teher	200 teher
Árbocok	2	3
Legénység	30 fő	60 fő
Érték	500 arany	
Elterjedtség	Toron	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger; • Óceán. 	
Üldözési seb.	24 mf/ó	
Fegyverzet	4 ka, 4 tk, 10 ba, 12 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Hadi. 	
Utások (kat.)	Legfeljebb 80 fő	

A karakka jellegzetes elő és tatbástyájával rendelkező, méretében azonban a karavelhez közeleső, kétárbocos, toroni hajótípus. Konvojkísérésre, partmenti járőrözésre használják. Általában több tucat tengerészkatoná is szolgálatot teljesít rajta.

Tabrak (Shebeq)

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	20 láb	30 láb
Szélesség	6 láb	8 láb
Merülés	2 láb	3 láb
Sebesség	10 mf/ó	15 mf/ó
Teherbírás	50 teher	100 teher
Árbocok	2	3
Legénység	10 fő	20 fő
Evezőpárok	10	14
Érték	300 arany	
Elterjedtség	Lásd a leírást	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Folyam; • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	19 mf/ó	
Fegyverzet	1 ka, 0 tk, 5 ba, 4 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Kereskedő; • Hadi; • Utazó. 	
Utasok (kat.)	Legfeljebb 20 fő	
Evezősök	1-2/evező (össz 20-56)	

A gálya egyenes ági leszármazottja ez a fürge vitorlás, melyet északon Shebeq-ként, délen Tabrakként emlegetnek, és örökölte a gálya minden jó tulajdonságát. Orra és alacsony hátsó felépítménye messze kinyúlik a víz fölé, ami a hajónak igen könnyed megjelenést kölcsönöz. Noha két vagy három árbocán rendszerint ágvitorlát hordoz, a fedélzeti mellvéden evezőnyílások is találhatóak, így 10-14 pár evezőjével szél híján is mozgásképes maradhat. Quironeiai vizeken ezt a fajta hajót csak a Yankaraon evezős-harcos légiósai használják gyors vízi és szárazföldi rajtaütésekre. Egy shebeqen egy diecator van elhelyezve.

Mivel ez a típus egyéb előnyei mellett alacsony merüléssel is büszkélkedhet, csempészek és kalózok kedvelt járműve, mely egyaránt elterjedt a Gályák tengerén, a Corma-dina szigettengerén és a Ravanói-öbölben. Mérete miatt a nyílt óceánra ritkán merészkednek ki vele.

Tramon

	legalább	legfeljebb
Hosszúság	30 láb	50 láb
Szélesség	6 láb	10 láb
Merülés	2 láb	4 láb
Sebesség	4 mf/ó	7 mf/ó
Teherbírás	30 teher	50 teher
Árbocok	1	3
Legénység	10 fő	20 fő
Evezőpárok	30	100
Érték	85 arany	
Elterjedtség	Egész Ynev	
Hajózhat	<ul style="list-style-type: none"> • Partközelen; • Tenger. 	
Üldözési seb.	10 mf/ó	
Fegyverzet	0 ka, 0 tk, 2 ba, 0 nyv	
Típus	<ul style="list-style-type: none"> • Kereskedő. 	
Utasok (kat.)	Legfeljebb 50 fő	
Evezősök	2/evező (össz. 120-400)	

A tramon meglehetősen népszerűtlen hajótípus, amelyről becsmérően nyilatkoznak Quironeia és a Gályák-tengere hajósai egyaránt: „a tramon olyan, mint egy rossz gálya: egy nagy faládára evezőket tesz, meg valami rissz-rossz árbocot és már mehet is.”



Mint a fentiekből kiviláglik, e hajótípus kevés számú előnye a gyors és olcsó gyártás, és az, hogy irányítása nem igényel képzett, vitorlákhoz szokott személyzetet. Az evezősök fenntartása hosszútávon nem olcsó, ráadásul a hajó a sok evező és a rossz merülési tulajdonságai miatt nem igazán biztonságos. Ha hozzá vesszük, hogy a vitorlásokkal összehasonlítva méretéhez képest meglehetősen kevés hasznos teher befogadására képes, érthető, hogy a tramon csaknem kiszorult a legtöbb tengerről. Ma már szinte kizárólag ott használják, ahol az evezősökre nem nagyon költenek, így szorítva le az áruszállítás költségeit - és ahol az áru szinte mindig maga az evezős.

A Láncbarátok körében csak tramon-túrának nevezik az utakat, ahol a tehetős rabszolga-kereskedők megépíttetik egy-egy tramont valamely városállamban és az ott vásárolt rabszolgákat az evezőpadhoz láncolva útra kelnek Abaszisz felé. A parti városállamokban meg-megállva, a „beszélő áru” készleteit a lehető legjobban feltöltve hajóznak akár Ifinig is. Útjuk utolsó állomásán túlradnak az összes rabszolgán és végül a hajónak nevezett úszó börtönön is.” (*Alan O’Connor: A vas ideje*)

A kimaradt hajókról

Bizonyára sokan észrevették, hogy néhány hajótípus kimaradt a listából. Ezeknél az okokat egyésével részletezem.

Drakkar – csak az Első Törvénykönyv említi (az árlistáknál), ezen felül semmilyen információ nincs, és úgy érzem, csak egy „átemelt” típus volt.

Brigantin – Feltűnik a summarium lapján néhány szó erejéig, azonban ezen felül szintén „átemelt”-ként hat.

Frigát - A Garmacor vére című új kiadvány egyik hajótípusa, szintén „átemelés”-ként hat.

Kront – Az Északföldében megjelenő hajótípus, nem éreztem szükségesnek a kidolgozását, gyakorlatilag egy átalakított Iburn-nek gondolnám.

Kanúz, Wym, Urra’hín, Kvassz, Hílkvassz, Transzkogg, Manova, Dzsebut, Szkiff – Ezek a típusok mind-mind az „új magus” honlapjáról, a decemberi kiegészítőből valók, azonban sehol másutt nem találni említést róluk. Néhányukat légbőlkapottnak, másokat egyszerűen nem megfelelőnek (pl. „sequor ívelésűnek mondott hajótörzs...”) találtam, így tehát mondhatjuk, ezek kimaradása gyakorlatilag magánvéleményem miatt alakult így, a kiadvány hivatalossága ebből a szempontból nem számít.

Csónak, Ladik, Dereglye – Mivel hajókról írom a cikkemet, kellett húzni egy határt, hogy mi számít hajónak, és mi az, ami inkább csak csónak. Nem akartam elaprózni a cikket, így ezek sajnos már a határvonal túloldalára kerültek.

I. táblázat – A hajók fizikai paramétereit és értékeit

Hajó	Hossz	Szél	Mer	Sebesség	Teher	Árboc	Érték
<i>Bark</i>	25-45	7-10	2-5	6-14/20	50-120	3	150 a
<i>Brigg</i>	25-50	6-9	2-4	15-22/26	100-250	2	400 a
<i>Dromon</i>	50-65	5-12	3-5	16-20/26	200-500	4-5	1500 a
<i>Erracal (Naveo)</i>	35-45	10-13	3-6	6-8/13	300-700	2-3	450 a
<i>Galeasz</i>	40-70	10-13	3-4	8-13/17	150-300	3-4	800 a
<i>Galleon (Szkogg)</i>	40-60	10-16	4-5	13-16/22	300-500	3-4	1200 a
<i>Galló (Szkún, Thonner, Dungijah)</i>	12-15	3-4	1-2	10-12/16	30-50	1	70 a
<i>Gálya</i>	30-50	5-7	2-3	5-8/12	200-300	1-3	300 a
<i>Harksheff</i>	30-35	7-10	2-3	12-15/20	250-400	3	280 a
<i>Iburn</i>	15-25	4-6	2-3	10-14/18	50-100	1-2	50 a
<i>Karakka, Leviathan osztályú</i>	85-100	15-20	5-7	12-18/24	800-1500	4-6	5000 a
<i>Karakka, Tersus osztályú</i>	71-85	13-16	4-6	12-18/24	500-800	4-5	2500 a
<i>Karakka, Octyus osztályú</i>	56-70	10-13	4-5	12-18/24	400-650	3-4	1500 a
<i>Karakka, Laquass osztályú</i>	40-55	7-10	3-4	12-18/24	300-500	3-4	1000 a
<i>Karavella (Karvel)</i>	20-25	5-7	1,5-2,5	12-15/18	80-150	2-3	250 a
<i>Kogge</i>	15-25	5-7	3-4	5-7/11	100-200	1	200 a
<i>Naszád, Khas osztályú</i>	16-22	5-8	1,5-3	14-20/25	50-80	2	120 a
<i>Sharr</i>	25-30	6-8	2-3	12-18/24	100-200	2-3	500 a
<i>Tabrak (Shebeq)</i>	20-30	4-5	2-3	10-15/19	50-100	2-3	300 a
<i>Tramon</i>	30-50	6-10	2-4	4-7/10	30-50	1-3	85 a

II. táblázat – A hajók elvi és személyekkel kapcsolatos paraméterei

Hajó	Típus	Legs.	Utas	Hajózhat	Fegyver	Evezők
<i>Bark</i>	hal,ker,had,uta	15-50	40	F/P/T/O	2 ka,6 nv,10 ba,10 nyv	nincs
<i>Brigg</i>	hal,ker,had,uta	30-50	30	F/P/T/O	4 ka, 4 nv, 16 ba	nincs
<i>Dromon</i>	hal,ker,had,uta	120-300	250	F/P/T/O	6 ka, 12 nv, 50 ba	nincs
<i>Erracal (Naveo)</i>	hal,ker,had,uta	25-60	60	F/P/T/O	2 ka, 2 nv, 4 ba	nincs
<i>Galeasz</i>	hal,ker,had,uta	60-100	150	F/P/T/O	8 ka, 8 nv, 20 ba	30-50p X 2
<i>Galleon (Szkogg)</i>	hal,ker,had,uta	150-300	300	F/P/T/O	10 ka,10 nv,30 ba,15 nyv	nincs
<i>Galló (ld. I. tábl)</i>	hal,ker,had,uta	8-15	10	F/P/T/O	nincs	nincs
<i>Gálya</i>	hal,ker,had,uta	20-30	60	F/P/T/O	2 ka, 8 ba, 12 nyv	20-25p X 2-4
<i>Harksheff</i>	hal,ker,had,uta	30-60	20	F/P/T/O	4 ba	nincs
<i>Iburn</i>	hal,ker,had,uta	15-25	12	F/P/T/O	2 ba	10-15p X 2
<i>Karakka, Lev.o.</i>	hal,ker,had,uta	400-700	1000	F/P/T/O	26 ka,20 nv,45 ba,50 nyv	nincs
<i>Karakka, Ters.o.</i>	hal,ker,had,uta	150-250	500	F/P/T/O	20 ka,16 nv,30 ba,36 nyv	nincs
<i>Karakka, Oct.o.</i>	hal,ker,had,uta	120-180	400	F/P/T/O	14 ka,12 nv,24 ba,24 nyv	nincs
<i>Karakka, Laq.o.</i>	hal,ker,had,uta	90-140	300	F/P/T/O	8 ka, 8 nv, 20 ba, 12 nyv	nincs
<i>Karavella</i>	hal,ker,had,uta	15-25	20	F/P/T/O	2 ba	nincs
<i>Kogge</i>	hal,ker,had,uta	8-15	20	F/P/T/O	2 ka, 4 ba	nincs
<i>Naszád, Khas o.</i>	hal,ker,had,uta	7-12	6	F/P/T/O	1 ba, 3 nyv	nincs
<i>Sharr</i>	hal,ker,had,uta	30-60	80	F/P/T/O	4 ka,4 nv,10 ba,12 nyv	nincs
<i>Tabrak (Shebeq)</i>	hal,ker,had,uta	10-20	20	F/P/T/O	1 ka, 5 ba, 4 nyv	10-14p x 1-2
<i>Tramon</i>	hal,ker,had,uta	10-20	50	F/P/T/O	2 ba	30-100 X 2

Forrásjegyzék

Rendhagyó módon, itt a forrásjegyzék elején kérek elnézést azoktól, akik a pontos forrásmegjelölést minden hajónál várták. Mivel sokszor keveredtek a források, ezt megtenni nem tudtam, viszont az összes forrás megjelenik itt.

[1] – Szürkecsuklyás testvériség:
Északföldre

([http://www.kalandozok.hu/magus/szurkecsuklyas/geoframia/kultura/utazas/utazaseskereskedelem\(szurkecsuklyas\)szurkecsuklyas.pdf](http://www.kalandozok.hu/magus/szurkecsuklyas/geoframia/kultura/utazas/utazaseskereskedelem(szurkecsuklyas)szurkecsuklyas.pdf))

[2] – Auer – Kyria vizein
([http://www.kalandozok.hu/magus/atlantisz/geoframia/tortenelem/orszagok/kyria/kyria_vizein\(auer\)atlantisz.pdf](http://www.kalandozok.hu/magus/atlantisz/geoframia/tortenelem/orszagok/kyria/kyria_vizein(auer)atlantisz.pdf))

[3] – The way of the Pirates – Pirate Life List
(<http://www.thewayofthepirates.com/pirate-life-list.php>)

[4] – Ynev szószedete (Kalandozok.hu,
Magyar Gergely)
(<http://www.kalandozok.hu/szoszedet.php>)

[5] – Wikipédia hajókra vonatkozó cikkei
(<http://hu.wikipedia.org> és
<http://en.wikipedia.org> , a pontosabb linkek száma túl magas)

[6] – Iskolahajók – Salt.org
(<http://www.salt.org.hu/iskolahajok/>)

[7] – Alan O'Connor – A vas ideje és Csillagvető című regényei
(nem elérhető online)

[8] – A magus.hu-n 2013 decemberében megjelent, majd eltávolított pdf (Szerző t.k. Gáspár András)
(nem elérhető online)

A beillesztett képek mind megtalálhatóak az interneten, a szerzők hozzájárulását azok publikálásához nem kértem, így ha valakit sértenek, kérem, keressen meg ez ügyben.

2014.10.04.

Szerző: Con Salamander

Forrás: Kalandozok.hu

Szerkesztette: Magyar Gergely

Consalamander@kalandozok.hu