

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΔΟΥΓΩΝ

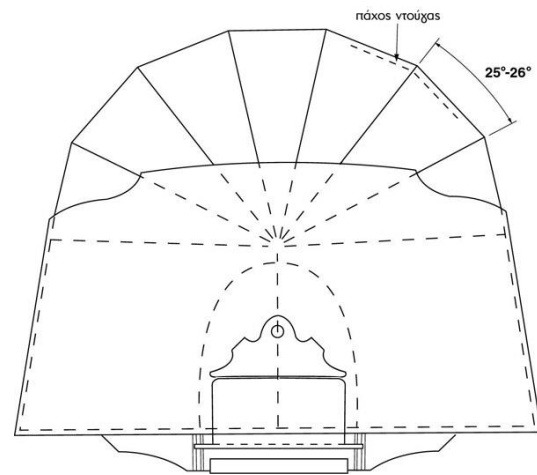
***Το κείμενο αυτό αποτελεί μέρος των δημοσιεύσεων στο ηλεκτρονικό περιοδικό "Κλίκα".**

Η σημασία που έχει ο αριθμός των δουγών στο σκάφος του μπουζουκιού είναι κάτι που όλους - είτε οργανοποιούς είτε μουσικούς- μας έχει προβληματίσει. Πάντως είναι κάτι που εκτός από την προφανή επίδραση στην εμφάνιση του μπουζουκιού, παίζει συχνά ρόλο βασικό για να προσδιοριστεί η αξία του. Ας δούμε λοιπόν μαζί πόση μεταβολή δικαιολογεί στην τιμή ενός οργάνου ο αριθμός των δουγών και τι σημασία μπορεί να έχει αισθητικά, ηχητικά (που είναι και ο σπουδαιότερο) ή και στατικά.

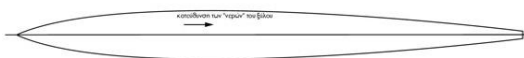
Ας αρχίσουμε απ' το αισθητικό μέρος. Για τούτο δεν έχουμε να πούμε πολλά. Ο αριθμός των δουγών στο σκάφος επιδρά στην οπτική αισθητική του οργάνου μας. Αυτό το θέμα απαιτεί αυστηρά υποκειμενική αξιολόγηση, το πώς δηλαδή απολαμβάνουμε καλλίτερα τη θέα του μπουζουκιού μας. Ας μην ξεχνάμε πως ένα κριτήριο -ίσως όχι ιεραρχικά ψηλά- είναι πως πρέπει να δείχνει όμορφο όταν το κοιτάμε. Και αυτό το «όμορφο» ευτυχώς είναι κάτι αυστηρά υποκειμενικό και για τούτο πέρα από κάθε συζήτηση σεβαστό. Πριν εξετάσουμε την ακουστική επίδραση του αριθμού των δουγών, ας θυμηθούμε κάτι απ' την απλή Ευκλείδειο γεωμετρία του γυμνασίου. Ένα κανονικό πολύγωνο,

όσες περισσότερες πλευρές έχει, τόσο προσεγγίζει τον κύκλο. Μάλιστα, κύκλος μπορεί να θεωρηθεί ένα κανονικό πολύγωνο με άπειρες πλευρές.

Τώρα ας δούμε λίγο την κατασκευή του σκάφους και τη δυναμική εφαρμογή της γεωμετρικής αρχής στην πράξη. Το μεγαλύτερο μέρος του σκάφους αποτελείται από ισόπαχες ξύλινες ταινίες (εικόνα 1) κατάλληλου σχήματος (εικόνα 2) που αφού λυγιστούν κατά μήκος, συγκολλούνται μεταξύ τους κατά τρόπο ώστε να επενδύσουν το καμπύλο καλούπι. Άρα και εδώ έχουμε ένα πολύγωνο με πλευρά το φάρδος της δούγας που τείνει να προσεγγίσει την καμπύλη. Συνεπώς, όσο μικρότερες στο πλάτος τους οι δούγες, τόσο εγγύτερα στο πρωτότυπο καμπύλο εσωτερικό βρισκόμαστε. Δυστυχώς όμως το προφανές αυτό συμπέρασμα ανατρέπεται από την πρακτική ή καλύτερα να πω την τεχνική που ακολουθεί μία κατασκευή σκάφους. Και εξηγούμε: Τα σκάφη κατασκευάζονται με 15, 19 ή και 21 πραγματικές δούγες.



Εικόνα 1

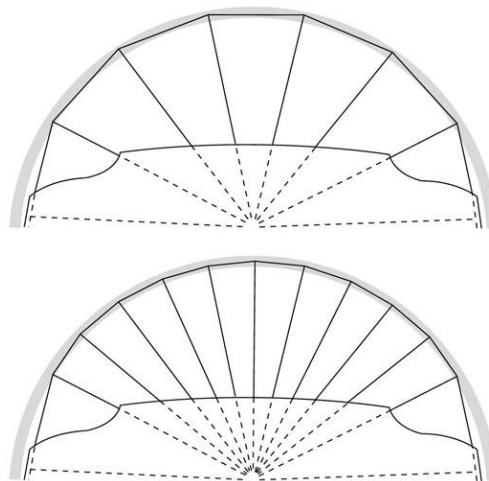


Εικόνα 2

Ακολούθως αυτές χαράσσονται εξωτερικά σε βάθος 1 - 2 mm και στο χάραγμα τοποθετείται το προφίλ ενός καπλαμά (0,75mm) δίνοντας έτσι την ψευδαίσθηση πως και η γραμμή αυτή του καπλαμά είναι δούγα. (εικόνα 3 - 4). Η επιφανειακή αυτή διαίρεση μπορεί να συμβεί σε μια πραγματική δούγα μία, δύο, τρεις ή και τέσσερις φορές! Έτσι ώστε ένα σκάφος με 15 πραγματικές δούγες να εμφανίζεται με 60 εικονικές. Εξωτερικά έχουμε ένα εικονικό εξηντάγωνο και εσωτερικά ένα κανονικό δεκαπεντάγωνο. Η διαδικασία της χάραξης των πραγματικών και ο πολλαπλασιασμός τους σε εικονικές δούγες είναι σχετικά απλή και σύντομη. Πάντως με κανένα τρόπο δε δικαιολογεί την υπερτίμηση που αγγίζει κάποτε τον αντίστοιχο πολλαπλασιασμό της τιμής του οργάνου.

Αν θέλουμε να αποφύγουμε τέτοια εμπορικά τεχνάσματα ας προσπαθήσουμε να διακρίνουμε τις πραγματικές από τις εικονικές δούγες. Ο πρώτος τρόπος είναι να συγκρίνουμε την εσωτερική εικόνα ενός σκάφους με την εξωτερική. Ίσως τότε δούμε εσωτερικές γραμμές (πραγματικές) και εξωτερικά 60 εικονικές. Αν πάλι είναι σκεπασμένο το εσωτερικό απ' το γνωστό χρυσό-

χαρτο συσκότισης, τότε αν κοιτάξουμε υπομονετικά την εξωτερική πλευρά, ίσως διακρίνουμε κάποιους εταιροχρωματισμούς ή νερά του ξύλου τα οποία διατρέχουν δύο, τρεις ή και περισσότερες γραμμές και αιφνιδίως διακόπτονται για να επαναληφθεί κάποια άλλη ιδιομορφία του ξύλου πάλι για τον ίδιο αριθμό γραμμών κ.ο.κ.

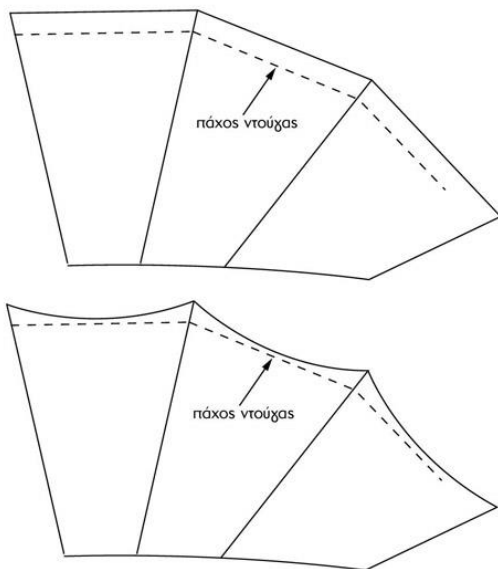


Εικόνα 3-4

Απ' τα παραπάνω γίνεται φανερό πως αν υπάρχει κάποια επίδραση στον ήχο από τον αριθμό των δούγων αυτή θα οφείλεται στις πραγματικές και όχι στις εικονικές. Μάλιστα οι τελευταίες έχουν από αδιάφορη έως ελαφρώς αρνητική επίδραση εφ' όσον ένα ελάχιστο μέρος της ξύλινης ταινίας αφαιρείται για να αντικατασταθεί από κόλλα και καπλαμά. Όμως εξαιρετικά κατασκευάζονται σκάφη μέχρι και 30 ή και 40 πραγματικές δούγες. Αν θεωρήσουμε το καπάκι και όλα τα υπόλοιπα μέρη ενός τέτοιου οργάνου εφαρμοσμένα σε σκάφος με λιγότερες δούγες, τότε πράγματι η ακουστική ποιότητα του μπουζουκιού με τις περισσότερες



(πραγματικές) δούγες είναι ελαφρώς ανώτερη. Τα σκάφη αυτά είναι τόσο σπάνια που στα 29 χρόνια διαδρομής μου στην οργανοποιία έχω συναντήσει 3 - 4 σκάφη με τριάντα πραγματικές δούγες. Πάντως, κλείνοντας αυτό το σημείωμα, θα ήθελα να πω πως η ενίσχυση της συμβολής του σκάφους στο τελικό ηχητικό αποτέλεσμα έχει αντιμετωπιστεί από την οργανοποιία των περασμένων αιώνων. Ένας τρόπος λοιπόν που προτείνεται από τη ευρωπαϊκή παράδοση είναι η κατασκευή της δούγας του αναγεννησιακού λαούτου. Αυτή συνιστάται στην κοίλωση της εξωτερικής πλευράς της κάθε δούγας με αφαίρεση μάζας ξύλου (εικόνα 5 - 6).



Εικόνα 5-6

Στην εικόνα φαίνεται το ότι η δούγα είναι λεπτότερη στη μέση του φάρδους της, με αποτέλεσμα να συνεγείρεται ευκολότερα από το δονούμενο καπάκι και ως ανακλαστήρας με χαμηλότερη ιδιοσυχνότητα να

είναι ένα ακόμη εργαλείο στη διάθεση του οργανοποιού, ώστε να αντλεί ήχο από ένα πιο «ζωντανό» ηχείο. Η μέθοδος αυτή έφτασε ως την εποχή μας, εφαρμοζόμενη στα καλά - ακριβά μαντολίνα. Δυστυχώς ο κόπος και η γνώση που απαιτείται για τη σωστή εφαρμογή της σκαφτής δούγα του Αναγεννησιακού λαούτου είναι νομίζω ανατρεπτικός παράγοντας για την πιο διαδεδομένη εφαρμογή της τεχνικής αυτής που - κατά τη γνώμη μου - έχει και αξιοσημείωτα ευχάριστα αισθητικά αποτελέσματα τόσο για το μάτι όσο και για το αυτί.

Ωστόσο ας μη δίνουμε τόση σημασία στον αριθμό των δουγών πριν δώσουμε την προσοχή μας σε άλλες πολύ κρίσιμότερες σημασίας παραμέτρους. Και για να μείνω στο σκάφος, το είδος του ξύλου του, το πώς είναι εσωτερικά «δεμένο», το είδος της κόλλας που έχει χρησιμοποιηθεί κ.ά. Για μην επεκταθώ στο καπάκι και το είδος των υλικών διακόσμησης που είναι πράγματι αποφασιστικές παράμετροι για την ποιότητα του ήχου.

Χρήστος Σπουρδαλάκης