

Milyen is volt valójában a Páter-korabeli hadihajás, az "Ingermanland"?

Contributed by kaloz

2005. February 24. Thursday 19:49

Last Updated 2007. August 22. Wednesday 11:45

There are no translations available. Korábban már megjelent l. (Nagy) Páter c. kedvenc hajás, az "Ingermanland"-ról cikk fordítása. Az eredeti orosz honlapon kártyázottak a folytatást is, ami a jobb áttekinthetőséggel szolgálhatna.

Az egész XVIII. században és a XIX. első felében hat orosz hadihajás kapta az Ingermanland nevet, és ez egyáltalán nem a véletlen magyarázható. Ingermanlandiának a svédok az Izsori Földet (finnül Ingria) nevezték, amely terület a XIV. századtól a Nagy Novgorod vodszki részéhez tartozott. A megnevezést Izsor korelam népától kapták akik már a VIII-X. századokban települtek le a Nóva partjain és a Finn-Ízbéli keleti részén. A Moszkvai Rusz századfordulón (XVII. század) Ingriát elfoglalták a svédok, és a stolbovoi börtön (1617) alapjait tartományuk lett. Talán mint 80 évig Oroszországnak nem volt kijárata a Balti-tengerre, és csak az 1712-1714. években szabadították fel az orosz seregek Ingermanlandiát [1]. Ennek az eseménynek a dicsőségére az abban az időben a szentpétervári Admiralitásnál épült hajók kapták az Ingria névet. Ezt a hajót egy orosz szolgálatban lévő angol mester, R. Kozenc építette. Kitűnő hadi és tengeri kőművesek kapták az Ingria nevet az első Ingermanland Páter kedvenc hajója lett, az 1715., 1716., 1718., 1719. és 1721. évek hadjárataiban állandó zászlóshajója volt [2, 3]. A hárs hajóépítő, A. A. Popov sok évvel ezelőttivel éppen ennek, a szerinte első Ingermanland-nak tudnivaló adta: Tervrajzai és elemei első ábrák megmutatják, hogy fő műveitei igen arányosan lettek megépítve; ugyanezeket az arányokat használjuk ma is a bordázat vonalvezetésére kellemtesebb; a hajótest vékiszorítása elegáns; a szakszerűség teher hordozására; Az orr és a farszekélyek segítségével a vékiszorítás kormárjait szeszégekben azt lehet mondani, hogy a fordulékony és a kormányengedelmesség tekintetében a legmagasabb szintre el a tábbiak szemében [4]. Az Ingermanland nevet viselő hajók jellemzőinek szeszékonlása Hajóépítő, építő neve, építő helye, gyök száma, művelet *% építő kezdete ** és a vértel szétbontásai a magasság Ingermanland, R. Kozenc, Szentpétervár 641514218, 3

1712. október 30. 1715. május 1. 1736 Ingermanland, G. A. Mensikov, Szentpétervár 66155, 641, 618

1733. július 14. 1735. augusztus 17. 1752 Ingermanland, Shooterland, ?hangelszk 66155, 6 41, 618

1751. július 4. 1752. április 30. 1765 Ingermanlandia, Davidov és Malcev, ?hangelszk 66155, 641, 618 1771. november 1. 1773. május 14. 1784* Angol Íbbon (1 íb = 0,305 m). ** A régi időszerűs szerinti Alekszander Andreevics mindössze egyben védett igen nagyra értékelte, de nem a páteri, hanem a második, 1735-ben épült Ingermanland-ot. Kívételként képp a kiváló és teljességgel meg szolgálta értékelés az ismert orosz hajóépítő, Páter főszerkesztő A. Mensikov munkájának száma, akit már gyermekkorában besoroztak a fiatal Páter hadseregbe (1687-től Preobrazsenszkij és Szemenovszkij ezredek). Gavriła Andrejevics részt vett az azovi hadjáratokban (1695-1696), mint a Preobrazsenszkij ezred bombavetője. Mint páter kőzeli beosztottját, kinevezték a hollandiai nagykereskedő Ántesnek (1697), ahol az amszterdami Kelet-Indiai Társaság hajóépítő műhelyében dolgozott, a hajóépítő megfélelő kőzettséget elsajátította. A századforduló után visszatérve részt vett az Azovi Flotta részére a voronyezsi műhelyben készült hajók építésében, később (1704-1705) már maga vezette a lugai műhelyben a vitorlás brigantin építését; első sorhajója (az 50 tonnás Pernov) építését 1710-ben kezdte. Egyelőre nem ismert okok miatt hajóépítő mestert Gavriła Andrejevicsnek csak 1721 áprilisában adományozták. A persidi hadjárat ideje alatt (1722-1723) Asztrahánny, Nyiznyij-Novgorod és Kazany műhelyeiben kereskedelmi hajók és laposfenékű dereglyék építését vezette, 1726-1731 között Szentpéterváron az Admiralitásnál az 54 tonnás Ásj Remény hadihajót építette mint 20 évvel szolgálta. Alá kell hangsúlyozni, hogy Mensikov részt vett az első orosz hajóépítő Szabályzat elkészítésében és elfogadásában. Majd 40 éves hajóépítő tevékenysége alatt (1737 novemberében nyugdíjba) Gavriła Andrejevics nagy sorhajót, később készült kőkereskedelmi hajót épített, és aktív részt vett egy sor hajóépítő műhely felszerelésében [5]. Áttekinthető szeszékonlástani a XVIII. századi Ingermanland viselő hajók fő műveiteit (táblázat) a hajóépítő Szabályzat alapján a 66 tonnás, hossza 155,6, szélesség 18 méter magassága (1 íb.) A Szabályzat szerinti arányokat és elárókat az orosz mesterek tább mint főtávolság keresztlát betartották, miközben az utolsó ezen hajók kőzáró a XVIII. század végén került bontásra. G. A. Mensikov által a Szabályzat-tal teljes szeszhangban megépített 50 hajóból a 66 tonnás Ingermanland az első volt a sorban [2]. A páteri Ingermanland fő műveiteit eltértek a Szabályzat eláró-saitá, ami teljes egészében örökölte: a vele azonos típusú 64 tonnás Moszkvai-val egyszerre építette, és a harmadik osztályú (60-66 tonnás) hajók fő műveiteinek, arányainak és a hajótest architektúrájának kiválasztására speciálisan készített tervrajzok alkotója a páter voltak. Ugyanebben az irányban ábrák R. Braun, O. Noy és F. Szklájev; az általuk épített hajók a földalatti és a levont tapasztalatok tettek lehetővé a legjobb arányok meghatározását, amit a Szabályzatban rögzítettek. Kozenc és Mensikov Ingermanland-jain egyforma kaliberű ágyúkat állítottak, ugyanakkor a számuk és a lőtávolságok a konstrukciós-geometriai jellemzői kőkereskedelmi hajók. A hajó táblázatban (1715. május 3.) a Szentpétervári és Kotlinban felszerelt hajókon mennyi és milyen kaliberű ágyúkat állítottak (összesen 68 db). Ugyanígy fegyverzet lett megemléstve, de a fedélzeteken való elhelyezésük a kőkereskedelmi hajók, az 1726. július 19-én, Koppenhágában megjelent orosz hajók kimutatásában [6]. Meg kell jegyezni, hogy a hajók szolgálatának kőkereskedelmi hajóveiben a távolsági eszközök mennyisége a hivatalos 64 tonnához képest változott 6070 kőzáró, mivel a halfedek-en (kőzárófedélzet) és az

orrfelépítésműnyen 6 fontos Ágyőkat is elhelyeztek. Ágy R. Kozenc Ingermanland-jának fegyverzete a kárvetkezésképp alakult hajóoldalanként: hondeck és operdeck (alsó és felső fedélzet) 13 Ágyőállás, halfdeck (kárvetkezéscsészét) attól félgyően, hányat állítottak fel az orrbástyán. Mensikov rajzaiból [7] világgosan kivehető, hogy a hondeck-en és operdeck-en 12 Ágyőállást helyeztek el, a halfdeck-en hetet; ehhez hozzá kell tenni a két orrágyő, amit igaz, a rajzokon nem ábrázolnak (az orrbástya szerkezeti kialakítását Mensikov nem fejezte be); a hajón 66 Ágyőállás található. A fegyverzet, a lárvék műretének és elhelyezésének kiválasztásakor Gavriila Andrejevics szigorúan betartotta a Szabályzat előírásait. Az Ágyőállások számát és elhelyezését tekintve A. A. Popov ennek megfelelően alkotta meg saját rajzát; ugyanakkor a kárvetkezési táblázatban az alábbi adatokat adta meg: A hondeck-en 30 fontos Ágyő 24, az operdeck-en 16 fontos 24, a kárvetkezéscsészén 4 fontos 14, az orrbástyán 4 fontos 2 [4]. A XVIII. századi orosz hadihajók ilyen fegyverzet-elrendezésére nem felel meg a valóságoknak. A Szabályzat Admirálisrajzában és hajóépítési mőhelyekről szóló cikkének (1722. 1. fejezet 12. §) megfelelően: Milyen Ágyőkat kell használni a hajón az osztályozás szerint [8], a 66 Ágyős hajónak ajánlott a hondeck-en 24, az operdeck-en 12, a halfdeck-en 6 fontos Ágyő (azaz ugyanazon kaliberűek, mint R. Kozenc Ingermanland-ján. Mensikov, 1733-ban foglalkozott a Szabályzat, 1723. társasági részével, ahol ezek a kaliberek már értenetelenséget okoztak, és a fedélzet elhelyezett számuk is adott. Ezen kívül 30 fontos Ágyőkat pótol 1716. december 13-i rendeletével rendszeresített a flottánál, amikor Kozenc Ingermanland-ját leszerelésre került; és csak az I. és II. osztályú hajón (100 és 150 Ágyős) alkalmazták a két (1767-ig). Meglepő, hogy olyan gyakorlott hajóépítési mőhely, mint A. A. Popov, nem fordított figyelmet az Ágyőnyelések szabvány mőretei, felső: Állásfedélzet feletti magassága és a társasági fegyverzetnek megfelelő távolság kárvetkezési eltérésekre. Ezzel kapcsolatban felmerül a kérdés: milyen információkat használt Popov a kutatásainál? Hiszen nem vette észre az elvi eltéréseket az angol iskola, aminek képviselője R. Kozenc volt (Ingermanland 1712-1715), és a hazai kárvetkezési mőhelyek alapjait a Szabályzat részletezte (Ingermanland 1733-1735). A HTFKFA* katalógusában (f. 327) az Ingermanland rajza a póteri idők kárvetkezési mőhelyét, holott ez egy jóval régebbi rajz kápiája, amiről meggyőzően tanúskodnak a papírra 1850-es vízjelei. Ámde, hogy hásszal ezelőtt a HTFKFA munkatársai megtalálták az eredetit, amiről a fenti rajzot másolták; ezt vagy valamilyen más, nem ismert kápiát használhatott A. A. Popov. Ezt értesíti meg G. A. Mensikov [7] és A. A. Popov [4] rajzainak egyezésével a kárvetkezési mőhely, hogy Alekszej Andrejevics felvitt egész sor segédvonalat és a kormánylapot vételezőt, ami a hajótest vízalatti részének hidrodinamikai számításaihoz kellettek. Jellemző, hogy a rajz eredeti formájának megőrzésére mőg a láptákvonal formáját is víziltozatlanul hagyta. Kárvetkezéscsészépp csak eredeti rajz felhő felmerült kérdésekre. Az eredeti rajz leírása, amit A. A. Popov használt [7], kimutatta a fő mőretek, a hajótest arányai és a társasági fegyverzet teljes egyezését azokkal az adatokkal, amik az 1723. évi Szabályzat-ban találhatóak. Sokat segített a rajzok összehasonlása az ismert és Kozenc által készítettetekkel sem technikai, sem grafikai kivitelben nem az árdeme. A rajz szerzőjéről meggyőzően beszélt a jobb alsó sarokban lévő aláírás: 66 Ágyő hajó rajza. G. Mensikov. Az elkészítés és időpontjáról dőnteni lehet az Admirális kollégiuma tagjainak aláírásai alapján, akik részt vettek a hajó terveinek jóváhagyásában; a rajzon hőt található belső részek. Az első T. Gordon admirális, aki 1717-ben lépett orosz szolgálatba; R. Kozenc Ingermanland-ját ekkor már kőve a Baltika hulláimait szelte. Kárvetkezéscsészépp T. Gordon nem árhata alá a hajó terveit sem 1712-ben, sem mőg őt éven keresztül, mivel az Admirális kollégiuma tagjai kárvetkezési csak 1721-ben nevezték ki. A keletkezés időpontjának pontosítását segített aláírások: M. Gossler főparancsnok és P. Bredal vice-admirális (a kollégium tagja 1724-től) valamint V. A. Dmitri Mamonov főparancsnok, aki 1704-től 1716-ig nem volt Oroszországban, (Állásmentes csoportja állón a tengeri tudományokat tanulmányozta kárvetkezési mőhely), az Admirális kollégiuma tagjai kárvetkezési csak 1727. utján került [5]. Ebből kárvetkezési, hogy a rajz nem korábban, mint 1727, és 1740-ig nem készíthetett. Az utóbbi időpont megerősíti a fentiekkel szembe fordított szállítások kárvetkezési az uralkodás monogramja; az a betűk kárvetkezési-rt egyes (t.e. I. Anna Joannovna uralkodásának szimbolikája, aki 1730-tól 1740-ig élt a cári trónon. A XVIII. század harmadik éveiben a meglehetősen tisztos korban lévő G. A. Mensikov hajóépítési mester csak egy hajó a 66 Ágyős Ingermanland építési foglalkozott. Ugyanakkor aláírva a rajzot, valamiért elfelejtkezett a hajó nevéről. A magyarizát meglehetősen egyszerűen az ő hajó csak az elődnek a flottájából 1735-ben tártónt tártóse utján kaphatta meg annak nevet. És ez mőg nem minden: az alapvető elméleti és vízvonalak helyzete, a bordák hajótest vételező felrajzolásának mődjé, a hajótest dekoratív részének gyönyörű kivitele (ájtmosott akvarel technika) vitán felül G. A. Mensikov keze munkája. Ez a stílus megfigyelhető minden munkájában, amik napjainkig megmaradtak (pl. az 1724. évi építési mőhely és a Remény sorhajók rajzai stb.) [7]. Itt tisztán megmutatkozik a mester ritka tudása és az I. Péter zsenialitásáival. Látható, hogy a szíadokon keresztül fennmaradt orosz hajóépítési iskola. A. A. Popov által elképzett hiba az Ingermanland rajza készítésének meghatározásánál mindenképp megmagyarázható az alapos információk hiányával, mivel F. F. Veszelago és Sz. I. Jelagin munkái, pontos elképzésekkel az orosz nemzeti flotta tártónelméről, csak a század 60-70-es éveiben jelentek meg. Azonkívül Alekszandr Andrejevics megővesztette G. A. Mensikov rajzán és annak háttérén található, jóval későbbi dezinformációs felállítások sokasága, melyek a Hajóépítési Minisztérium archívumának dolgozóitól származnak. 1970-től megjelentek publikációk az Ingermanland-ról, amikben sajnos felületesen és kritika nélkül használtak fel a kárvetkezési forrásokat. A G. A. Mensikov által készített rajz, mint póteri idők dokumentuma jelent meg. Sőt mőg a mővesztési mőhelyek, a Péter korabeli hajók dekoratív-plasztikus részének elemzése [9], sem vették észre az észreveendő Gavriila Andrejevics keze nyomait, holott éppen a kárvetkezési hajóépítési mester kárvetkezési kitért mővesztési mőhely, amivel képes volt nagyon kifejezetten és dinamikus ábrázolni a részének allegorikus formában a póteri metamorfózisokat. Nincs tártónelmi-technikai analízis más mőhelyek sorában sem [10, 11, 12, 13]. Ásszegésével el kell mondani, hogy ennek a cikknek a szerzői meglehetősen mennyiségű anyagot gyűjtöttek az első Ingermanland (1712-1715) kinézetének őrajzokhoz; ismertek a fő mőhely fedélzeteken elhelyezett fegyverzet részletei és helye, az árboczat és a vitorlázat. Kozenc és I. Péter megmaradt rajzai, dokumentumai lehetővé teszik a hajótest és az egész hajó építési kompozíciójának őrajzok készítését, am

történelmi anyagokkal együtt lehet végezni a páteri idők egyik legérdekesebb hajása történelmileg és technika megbízható rajzainak rekonstrukcióját. Addig a kérdés milyen is volt a páteri hajás, az Ingermanland nyitott marad. V. Krajnyukov, A. L. Larionov Szudosztrojnyije, 1987. No 8. *A Haditengerészeti Flotta Képzési Főosztályának Archívuma IRODALOM - Popov A. P.: A múlt század idők nyomai. A Leningrádi, Pszkovi és Novgorodi területi múzeumok gyűjteményeinek történelmi Leningrád, 1981. 1922, 101102 o.

- Veszelago F. F.: Az orosz hadihajások listája. Szentpétervár 1872, 1266 o.
- Veszelago F. F.: Az orosz tengeri történelem fejezetei I. rész, Szentpétervár, 1875. 465. o.
- Popov A. A.: Az Ingermanland hadihajás. Melléklet A Tengerészeti Főosztály Tudományos Bizottsága Feljegyzéseinek. 12. rész. Szentpétervár, 1835, 242266 o.
- Teljes Tengeri Kimutató I. rész, Szentpétervár, 1885.
- Jelagin Sz. I.: Adatok az orosz flotta történelméhez. Szentpétervár, 1865. 1. r., 618 o., 1020 bek., 2. r., 97. o., 1387. bek.
- HTFKFA, f.327, op. 1., 5234. bek., 326330; 5260. bek., 425.
- Szabályzat Admiralitás és hajásépítés helyi irányításáról. Szentpétervár, 1722.
- Matvejev G. M.: A páteri Ingermanland dekorációjának kialakítása. Morskoy Flot, 1972, No 5; Az orosz felfedező hajások építészetének kialakítása. Szudosztrojnyije, 1974, No 10; Az orosz hajások dő-szél-tése. Leningrád, 1979.
- Celovalnyikov A. Sz.: a hajásmodell készítése. Moszkva, 1983, 2732.
- Bihovszkij I. A.: Páteri-korabeli hajásépítés. Leningrád, Szudosztrojnyije kiadás, 1982., 61, 64, 9192. o.
- Mihajlov M. A.: Az orosz flotta vitorlás hajásinak modelljei. Moszkva, 1971. 39. o.
- Ivanov I. A.: Páteri kedvenc hajása az Ingermanland. Modeliszt Konsztruktor, 1970. No 2; Ivanov I. A., Konsztantyinov A. Sz.: Ingermanland I. Páteri zászlóshajása. Szudosztrojnyije, 1978. No 1. A oroszban fordította: Kurusa Sándor fordította megjegyzése: Az erről a kiváló hajásról megjelent cikk az Ingermanland, I. Páteri zászlóshajása, és: Milyen volt a Páteri-korabeli hadihajás, az Ingermanland? Ússzehasonlítóva láthatjuk, hogy a cikk szerzője, képez azonos anyagokból kiindulva, mennyire más és más eredményre jutottak, más szempontokat vételezve a rendelkezésére álló adatokat. Nem tisztom, és az elzárások nem kell is ismeretben nincs is lehetőségek vételezést mondani a fenti ugyanakkor a figyelmes olvasás levonhatja a következtetést: amennyiben valamiről nem maradtak fent eredeti tervek, adatok, festési minták, az évek múlásával egyre nehezebb az eredeti állapot rekonstrukcióját, a valószínűleg igaz ez nélkülözni a vizuális bázist. Tehát egyes modellezés-makettezés szemlélyek későbbre menő vitája, hogy mi mikor vagy milyen számú volt, ennek érdekében szemlélendők.