

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

Hozzáadta: kaloz  
2005. február 24. Csütörtök 19:49  
Utolsó frissítés 2007. augusztus 22. Szerda 11:45

Korábban már megjelent I. (Nagy) Páter című kedvenc hajójáról, az "Ingermanland"-ról szóló cikk fordítása. Az eredeti orosz honlapon készült cikk a folytatást is, ami a jobb érdekesekkel szolgálja a hajót illetően. Az egész XVIII. században és a XIX. első felében hat orosz hadihajó kapta az Ingermanland nevet, és ez egyáltalán nem a véletlen magyarítható. Ingermanlandiának a svédok az Izsori Földet (finnül Ingria) nevezték, amely terület a XIV. századtól a Nagy Novgorod vodszi részéhez tartozott. A megnevezést Izsor korelam népcsoportja kapta, akik még a VIII. századokban települtek le a Nóva partjain és a Finn-Balt 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 Ingermanland nevet. Ezt a hajót egy orosz szolgálatban lévő angol mester, R. Kozenc építette. Kitűnő hadi és tengerjáró kőpesszageinek segítségével 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 év elmúltával éppen ennek, a szerinte első Ingermanland-nak tudnivaló: Adta: Tervrajzai és elemei első ábrákra megmutatják, hogy fő műretei igen arányosan lettek megállapítva; ugyanezeket az arányokat használjuk ma is a bordázat vonalvezetésére kellemes; a hajótest vízszintes síkjára elegáns a zászlócsúcs teher hordozására; Az orr és a farrészek kábelvezetésére segített a víz-erős rajhatásait a kormányszerkezésben azt lehet mondani, hogy a fordulékony és a kormánnyengedelmesség tekintetében a legmagasabb szintet érte el a társakkal szemben [4]. Az Ingermanland nevet viselő hajók jellemzőinek összehasonlítása Hajó név, építő neve, építő helye, gyök száma, fő műretek, építés kezdete és a vízreleltetés bontásai a következők: 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, ? rhangelszk 66155,6 41,618

1751. július 4. 1752. április 30. 1765 Ingermanlandia, Davidov és Malcev, ? rhangelszk 66155,641,618 1771. november 1. 1773. május 14. 1784\* Angol földben (1 láb = 0,305 m).\*\* A régi idők szerint Alekszander Andreevics mindössze egyben védett igen nagyra értékelte, de nem a páteri, hanem a második, 1735-ben épült Ingermanland-ot. Kétféleképpen a kiváló és teljeséggel meg szolgálta értékelés az ismert orosz hajóépítő, Páter főszerkesztő A. Mensikov munkájának szelvénye, akit még gyerekkorában 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 kétféle beosztottja, kinevezték a hollandiai nagykereskedőknél (1697), ahol az amszterdami Kelet-Indiai Társaság hajóépítő mesterhelyén dolgozott, a hajóépítő megfélemlítő kőpészéget elhagyta. A zászló feldre visszatérve részt vett az Azovi Flotta részére a voronyezsi mesterhelyben készült hajók építésében, köztük a (1704-1705) május 4. maga vezette a lugai mesterhelyben a vitorlás brigantin építését; első sorhajója (az 50 tonnás Pernov) építését 1710-ben kezdték. Egyelőre nem ismert okok miatt a hajóépítő mester címét Gavriła Andrejevicsnek csak 1721 áprilisában adományozták. A persidi hadjárat ideje alatt (1722-1723) Asztrahánny, Nyiznyij-Novgorod és Kazany mesterhelyeiben kereskedelmi hajók és laposfenékű dereglyék építését vezette, 1726-1731 között Szentpéterváron az Admiralitásnál az 54 tonnás Ásj Remény hadihajó építését mint 20 évig szolgált. Alá kell írni, hogy Mensikov részt vett az első orosz hajóépítő Szabályzat elkészítésében és elfogadásában. Majd 40 éves hajóépítő tevékenysége alatt (1737 novemberében nyugdíjba) Gavriła Andrejevics nagy sorhajó, kőszázalékos kábelvezetésű hadi és kereskedelmi hajó építő, és aktív részt vett egy sor hajóépítő mesterhely felszerelésében [5]. Érdekes összehasonlítani a XVIII. századi Ingermanland viselő hajók fő műreteit (táblázat) a hajóépítő Szabályzat ajánlásaival (66 tonnás, hossza 155,6, szélessége beltér magassága 18 láb.) A Szabályzat szerinti arányokat és elvárásokat az orosz mesterek társai mint főtávolság keresztlá betartották, miközben az utolsó ezen hajók kábelvezetésű a XVIII. század végén került bontásra. G. A. Mensikov által a Szabályzat-tal teljes összhangban megépített 50 hajóból a 66 tonnás Ingermanland az első volt a sorban [2]. A páteri Ingermanland fő műreteit eltértek a Szabályzat elvárásaitól, ami teljes egészében érthető: Kétféle azonos típusú 64 tonnás Moszkvai-val egyszerre építette, és a harmadik osztályú (60-66 tonnás) hajók fő műreteinek, arányainak és a hajótest architektúrájának kiválasztására speciálisan készített tervrajzok alkotója a Páter voltak. Ugyanebben az irányban tényleg R. Braun, O. Noy és F. Szklájev; az általuk épített hajók ábrázolásaiból levont tapasztalatok tényleg lehetnének a legjobb arányok meghatározásait, amit a Szabályzatban rögzítettek. Kozenc és Mensikov Ingermanland-jain egyforma kaliberű 40 tonnás ágyúkat álltak, ugyanakkor a szármuk és a lőszeranyagok konstrukciós-geometriai jellemzői kábelvezetésűek. A hajótest táblázatban (1715. május 3.) a Szentpétervári és Kotlinban felszerelt hajókon mennyi és milyen kaliberű ágyúkat tartalmazott, hogy az Ingermanland-on (Kozenc) huszonhat és 12 fontos és tizenhat 6 fontos ágyúkat állt (összesen 68 db). Ugyanígy fegyverzet lett megemléstve, de a fedélzeteken való elhelyezésükkel, az 1726. július 19-én, Koppenhágában megjelent orosz hajók kimutatásában [6]. Meg kell jegyezni, hogy a hajók szolgálatának kábelvezetésű ábrákban a társak és az arányok mennyisége a hivatalos 64 tonnához képest változott 6070 tonnára, mivel a halfedek-en (kábelvezetésű) és az orrfelépítő-mentőn 6 fontos ágyúkat is elhelyeztek. Így R. Kozenc Ingermanland-jának fegyverzete a kétféleképpen

alakult hajóoldalaként: hondeck és operdeck (alsó és felső fedélzet) 13 ügyművelés, halfdeck (kormányfedélzet) attól függetlenül, hárnyat állítottak fel az orrbástyán. Mensikov rajzaiból [7] világosan kivehető, hogy a hondeck-en és operdeck-en 12 ügyművet helyeztek el, a halfdeck-en hetet; ehhez hozzá kell tenni a két orrügyműt, amit igaz, a rajzokon nem ábrázolnak (az orrbástya szerkezeti kialakítását Mensikov nem fejezte be); a hajón 66 ügyművelés található. A fegyverzet, a lövegek méretének és elhelyezésének kiválasztásakor Gavriła Andrejevics szigorúan betartotta a Szabályzat előírásait. Az ügyművelés szállítását és elhelyezését tekintve A. A. Popov ennek megfelelően alkotta meg saját rajzait; ugyanakkor a kasszafelrakás tálalászatban az alábbi adatokat adta meg: A hondeck-en 30 fontos ügyművelés 24, az operdeck-en 16 fontos 24, a kormányfedélzeten 4 fontos 14, az orrbástyán 4 fontos 2 [4]. A XVIII. századi orosz hadihajók ilyen fegyverzet-elrendezése nem felel meg a valóságnak. A Szabályzat Admirálisra és hajókapitányra vonatkozó előírásai a mélyhelyekről származó cikkeknek (1722. 1. fejezet 12. §) megfelelően: Milyen ügyművet kell használni a hajón az osztályozás szerint [8], a 66 ügyművelés hajónak ajánlott a hondeck-en 24, az operdeck-en 12, a halfdeck-en 6 fontos ügyművelés (azaz ugyanazon kaliberűek, mint R. Kozenc Ingermanland-ján. Mensikov, 1733-ban foglalkozott a Szabályzat, 1723. társasági részével, ahol ezek a kaliberek már erősen rugalmasak az ügyművelésűek számára, és a fedélzet elhelyezett számára is adott. Ezen kívül 30 fontos ügyművet Páter 1716. december 13-i rendeletével rendszeresített a flottánál, amikor Kozenc Ingermanland-ját már leszerelésre került; és csak az I. és II. osztályú hajón (100 ügyművelés) alkalmazták a két (1767-ig). Meglepő, hogy olyan gyakorlott hajókapitányok, mint A. A. Popov, nem fordított figyelmet az ügyművelésűek szabványos méreteire, felső részük fedélzet feletti magasságja és a társasági fegyverzetnek megfelelő távolságok kifizetését illetően. Ezzel kapcsolatban felmerül a kérdés: milyen információkat használt Popov a kutatásainál? Hiszen nem vette észre az elvi elvárásokat az angol iskola, aminek képviselője R. Kozenc volt (Ingermanland 1712-1715), és a hazai kormányzó, aminek alapjait a Szabályzat részlegesen (Ingermanland 1733-1735). a HTFKFA\* katalógusában (f. 327) az Ingermanland rajza a páteri időkhöz köthető, holott ez egy jóval régebbi rajz készítése, amiről meggyőzően tanúsíthatunk a páter 1850-es változetei. Ámde, hogy hány évvel ezelőtt a HTFKFA munkatársai megtalálták az eredetit, amiről a fenti rajzot másolták; ezt vagy valamilyen más, nem ismert készítő használhatott A. A. Popov. Ezt erősíti meg G. A. Mensikov [7] és A. A. Popov [4] rajzainak egyezése azzal a kasszafelrakással, hogy Alekszej Andrejevics felvitt egyszoros vonalat és a kormánylapot vételezőt, ami a hajótest vízalatti részének hidrodinamikai számára társaihoz kellett. Jellemző, hogy a rajz eredeti formájának megadására a kasszafelrakás formáját is vízilózatlanul hagyta. Kivételként csak eredeti rajz felhívásait tartalmazó kasszafelrakásokra. Az eredeti rajz leírása, amit A. A. Popov használt [7], kimutatta a fő méretek, 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 érdeme. A rajz szerzőjéről meggyőzően beszélt a jobb alsó sarokban lévő aláírás: 66 ügyművelés hajó rajza. G. Mensikov. Az elkészítés és időpontjáról dőlténi lehet az Admirális kollégiuma tagjainak aláírásai alapján, akik részt vettek a hajó terveinek jóváhagyásában; a rajzon hárnyat található belső részek. Az első T. Gordon admirális, aki 1717-ben lépett orosz szolgálatba; R. Kozenc Ingermanland-ját ekkor már két éve a Baltika hullámai szelte. Kivételként csak T. Gordon nem árhatta alá a hajó terveit sem 1712-ben, sem még a két évvel később, mivel az Admirális kollégiuma tagjai között csak 1721-ben nevezték ki. A keletkezés és időpontjának pontos társait segítő aláírások: M. Gossler parancsnok és P. Bredal vice-admirális (a kollégium tagja 1724-től) valamint V. A. Dmitri Mamonov parancsnok, aki 1704-től 1716-ig nem volt Oroszországban, (Államok csoportja által a tengeri tudományokat tanulmányozta a kasszafelrakás), az Admirális kollégiuma tagjai között csak 1727. utáni került [5]. Ebből kiderül, hogy a rajz nem korábban, mint 1727, és 1740-nél nem később keletkezhetett. Az utóbbi időpontot megerősíti a fartávkészítés és a társasági kasszafelrakás az uralkodó monogramja; az a békés kasszafelrakás r. e. I. Anna Joannovna uralkodó szimbolikája, aki 1730-tól 1740-ig volt a cári trónon. XVIII. század harmadik éveiben a meglehetősen tisztos korban lévő G. A. Mensikov hajókapitány mester csak egy hajó a 66 ügyművelés Ingermanland kapitány foglalkozott. Ugyanakkor aláírva a rajzot, valamiért elfelejtkezett a hajó nevéről. A magyarizáció meglehetősen egyszerű az új hajó csak az elődnek a flottájából 1735-ben tártónt tártóse utáni kaphatta meg annak nevet. És ez még nem minden: az alapvető elméleti és vízvonalak helyzete, a bordák hajótest vételező felrakásának mádjá, a hajótest dekoratív és társasági 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 kapitány és N. és Á. Remény sorhajó rajzai stb.) [7]. Itt tisztán megmutatkozik a mester ritka tudása és az I. Páter zsenialitásáival. Itt trehozott, századokon keresztül fennmaradt orosz hajókapitány iskola. A. A. Popov által elkészített hiba az Ingermanland rajza készítésének meghatározásánál mindenképp megmagyarázható az alapos információk hiányával, mivel F. F. Veszelago és Sz. I. Jelagin munkái, pontos elkészítésekkel az orosz nemzeti flotta tártónelméről, csak a század 60-70-es éveiben jelentek meg. Azonkívül Alekszandr Andrejevics megtervezte G. A. Mensikov rajzán és annak háttérén található, jóval későbbi dezinformáció felállítások sokasága, melyek a hajókapitány Minisztérium archívumának dolgozóit szórják. 1970-től megjelentek publikációk az Ingermanland-ról, amikben sajnos felületesen és kritikátlanul használták fel a kasszafelrakás forrásokat. A G. A. Mensikov által készített rajz, min páteri idők dokumentuma jelent meg. Sőt még a mélyvizes tártónelmészek, a Páter korabeli hajók dekoratív-plasztikus és társasági elemzése [9], sem vették észre az észreveendő Gavriła Andrejevics keze nyomait, holott éppen a kévés kapitányra mester kifizetésétől kitüntet mélyvizesi zölésével, amivel képes volt nagyon kifejezetten és dinamikus ábrázolni a társasági allegorikus formában a páteri metamorfózisokat. Nincs tártónelmi-technikai analízis más mélyvizes sorában sem [10, 11, 12, 13]. Ásszegésükkel el kell mondani, hogy ennek a cikknek a szerzője meglehetősen mennyiségű anyagot gyűjtött az első Ingermanland (1712-1715) kinézetének újraalkotásához; ismertek a fő mélyvizes fedélzeteken elhelyezett fegyverzet részletei és helye, az árboczat és a vitorlázat. Kozenc és I. Páter megmunkált rajzai, dokumentumai lehetővé teszik a hajótest és az egyszoros hajókapitány kompozíciójának újraalkotását, amit tártónelmi anyagokkal egyértelműen lehetővé teszi a páteri idők egyik legértékesebb hajója tártónelmi és technikai

megbázisrajzainak rekonstruálását. 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 hajás idényomai. A Leningrádi, Pszkovi és Novgorodi területi írástudományi elnevezésének tiszteletére Leningrád, 1981. 1922, 101102 o.
- Veszélagó F. F.: Az orosz hadihajások listája. Szentpétervári 1872, 1266 o.
- Veszélagó F. F.: Az orosz tengeri tiszteletnevelés fejezetei I. rész, Szentpétervári, 1875. 465. o.
- Popov A. A.: Az Ingermanland hadihajás. Melléklet A Tengerészeti Főosztály Tudományos Bizottsága Feljegyzéséhez. 12. rész. Szentpétervári, 1835, 242266 o.
- Teljes Tengeri Kimutató I. rész, Szentpétervári, 1885.
- Jelagin Sz. I.: Adatok az orosz flotta tiszteletéhez. Szentpétervári, 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 hajások páteri máshelyi irányításáról. Szentpétervári, 1722.
- Matvejev G. M.: A páteri Ingermanland dekorációjának kialakítása. Morszkoi Flot, 1972, No 5; Az orosz vitorlások páteri tisztelet kialakítása. Szudosztrojnyije, 1974, No 10; Az orosz hajások dőlt-tisztelet. Leningrád, 1979.
- Celovalnyikov A. Sz.: a hajásmodellezés kézikönyve. Moszkva, 1983, 2732.
- Bihovszkij I. A.: Páteri-korabeli hajások páteri. Leningrád, Szudosztrojnyije kiadás, 1982., 61, 64, 9192. o.
- Mihajlov M. A.: Az orosz flotta vitorlások 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 megjegyzés: Az erről a kiváló hajásról megjelent két cikket Az Ingermanland, I. Páteri zászlóshajása, és Milyen volt a Páteri-korabeli hadihajás, az Ingermanland? Ússzehasonlítóval láthatjuk, hogy a két cikk szerzői, képez azonos anyagokból kiindulva, mennyire más és más eredményre jutottak, más közzétételével a rendelkezésünkre adatokat. Nem tisztom, és az elzárások nem kell ismeretben nincs is lehetőségem véleményem mondani a fenti ugyanakkor a figyelmes olvasó levonhatja a következtetést: amennyiben valamiről nem maradtak fent eredeti tervek, adatok, festés minták, az ábrák másával egyre nehezebb az eredeti állapot rekonstruálása, különösen igaz ez a hajásnyelvészeti területre. Tehát egyes modellezés-makettek szemlélyek későbbre menő vitája, hogy mi mikor vagy milyen számban volt, ennek körében szemlélend.