

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 századfordulmas időkben (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 Ízbéli hadihajás nevet. Ezt a hajót egy orosz szolgálatban lévő angol mester, R. Kozenc építette. Kitűnő hadi és tengerjárás kőpességeinek köszönhetően az első Ingermanland Páter kedvenc hajója lett, az 1715., 1716., 1718., 1719. és 1721. évek hadjárataiban állandóan szász-hajója volt [2, 3]. A hárs hajóépítés, A. A. Popov sok év elmúltával éppen ennek, a szerinte első Ingermanland-nak tudnunkunk, hogy adta: Tervrajzai és elemei első ábrák megmutatják, hogy a máretei igen arányosan lettek megállapítva; ugyanezeket az arányokat használjuk ma is a bordázat vonalvezetésére kellemetes; a hajótest vízszintes-átjárása elegáns és a szakszerűség teher hordozására; Az orr és a farszekélyek segítségével a víz-erős ráhatásait a kormárak és szeszegben azt lehet mondani, hogy a fordulékonyaság és a kormányengedelmesség tekintetében a legmagasabb szintet érte el a többiekkel szemben [4]. Az Ingermanland nevet viselő hajók jellemzőinek összehasonlítására Hajásnév, építés-átjárás neve, építés helye, gyártás száma, máretek, ábrák kezdete és a vízreállítás bontásai és 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 Ízbéli (1 ízb. = 0,305 m). ** A régi idők szójáték szerint Alekszander Andreevics mindössze egyben védett igen nagyra értékelte, de nem a páter, hanem a májodik, 1735-ben épült Ingermanland-ot. Kívételként csak a kivétel és teljeséggel megszolgált értékelés az ismert orosz hajóépítés, Páter főszerkesztő A. Mensikov munkájának száma, akit már gyermekkorában besoroztak a fiatal páter házi hadseregbe (1687-től Preobrazsenszkij és Szemenovszkij ezredek). Gavriła Andrejevics részt vett az azovi hadjáratokban (1695-1696), mint a Preobrazsenszkij ezred bombavetője. Mint páter kőzeli beosztott, kinevezték a hollandiai nagykereskedő Ántesnek (1697), ahol az amszterdami Kelet-Indiai Társaság hajóépítés-átjárás helyében dolgozott, a hajóépítés-átjárás megfelelő kőzettséget elsajátította. A századforduló után visszatérve részt vett az Azovi Flotta részére a voronyezsi helyben kőszítés hajók építésében, kősb. (1704-1705) máj. maga vezette a lugai helyben a vitorlás brigantin építését; első sorhajója (az 50 tonnás Pernov) építését 1710-ben kezdték. Egyelőre nem ismert okok miatt hajóépítés-átjárás mester c. met Gavriła Andrejevicsnek csak 1721 áprilisában adományozták. A persidi hadjárat ideje alatt (1722-1723) Asztrahán, Nyiznyij-Novgorod és Kazany helyeiben kereskedelmi hajók és laposfenékű dereglyák építését vezette, 1726-1731 között Szentpéterváron az Admiralitásnál az 54 tonnás Ásj Remény hadihajót építette mint 20 évig szolgált. Alá kell írni, hogy Mensikov részt vett az első orosz hajóépítés Szabályzat elkészítésében és elfogadásában. Majd 40 évig hajóépítés-átjárás tevékenysége alatt (1737 novemberében nyugdíjba) Gavriła Andrejevics nagy sorhajót, kőszítés kősb. hadi és kereskedelmi hajót épített, és aktív részt vett egy sor hajóépítés-átjárás hely felszerelésében [5]. Áttekinthető összehasonlítás a XVIII. századi Ingermanland viselő hajók f. máreteit (átjárás) a hajóépítés-átjárás Szabályzat alapján a 66 tonnás, hossza 155,6, szélesség 18 méter, magassága 18 ízb.) A Szabályzat szerinti arányokat és elvárásokat az orosz mesterek több mint fél évszázad keresztlát betartották, miközben az utolsó ezen hajók kősb. 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 páter Ingermanland f. máreteit eltértek a Szabályzat elvárásaitól, ami teljes egészében érthető: Kéve azonos típusú 64 tonnás Moszkvai-val egyszerre építette, és a harmadik osztályú (60-66 tonnás) hajók f. máreteinek, arányainak és a hajótest architektúrájának kivételként speciálisan kőszítés-átjárás tervrajzok alkotója páter voltak. Ugyanebben az irányban ábrák R. Braun, O. Noy és F. Szklájev; az általuk épített hajók ábrák és a felépítés levont tapasztalatok tettek lehetővé a legjobb arányok meghatározását, amit a Szabályzatban rögzítettek. Kozenc és Mensikov Ingermanland-jain egyforma kaliberű ábrák álltak, ugyanakkor a számuk és a felépítésük geometriai jellemzői kősb. A hajóátjárásban (1715. május 3.) a Szentpétervári és Kotlinban felszerelt hajókon mennyi és milyen kaliberű ábrák találhatók rögzítettek, hogy az Ingermanland-on (Kozenc) huszonnégy és tizenhat 6 tonnás ábrák állt (összesen 68 db). Ugyanígy fegyverzet lett megemléstve, de a felépítésénél inkább a helyezésénél inkább, az 1726. július 19-én, Koppenhágában megjelent orosz hajók kimutatásában [6]. Meg kell jegyezni, hogy a hajók szolgálatának kősb. ábrákban a vízreállítás eszközei mennyisége a hivatalos 64 tonnához képest változott 6070 kősb. mivel a halfedek-en (kősb. felépítés) és az

orrfelépés-témán 6 fontos Ágyakat is elhelyeztek. Ágy R. Kozenc Ingermanland-jának fegyverzete a kávetkezésként alakult hajóoldalként: hondeck és operdeck (alsó és felső fedélzet) 13 Ágyállás, halfdeck (kávetkezésként) attól félgyáig, hárnyat állítottak fel az orrbástyán. Mensikov rajzaiból [7] világgosan kivehető, hogy a hondeck-en 12 Ágyállást helyeztek el, a halfdeck-en hetet; ehhez hozzá kell tenni a két orrágyat, amit igaz, a rajzokon nem ábrázolnak (az orrbástya szerkezeti kialakítását Mensikov nem fejezte be); a hajón 66 Ágyállás található. A fegyverzet, a lávegek máretének és elhelyezésének kiválasztásakor Gavriila Andrejevics szigorúan betartotta a Szabályzat előírásait. Az Ágyállások szállítását és elhelyezését tekintve A. A. Popov ennek megfelelően alkotta meg saját rajzát; ugyanakkor a kávetkezésként a táblázatban az alábbi adatokat adta meg: A hondeck-en 30 fontos Ágy 24, az operdeck-en 16 fontos 24, a kávetkezésként 4 fontos 14, az orrbástyán 4 fontos 2 [4]. A XVIII. századi orosz hadihajók ilyen fegyverzet-elrendezésére nem felel meg a valóságoknak. A Szabályzat Admirálisra és hajóépítésre vonatkozó előírásait a fedélzetekkel szembe fordították, ahol ezek a kaliberek már értenetelenséget okoztak; az Ágyállások máretéhez, és a fedélzet elhelyezését szembe fordították. Ezen kívül 30 fontos Ágyakat párt 1716. december 13-i rendeletével rendszeresítették a flottánál, amikor Kozenc Ingermanland-ját már leszerelésre került; és csak az I. és II. osztályú hajókon (100 és 200 Ágy) alkalmazták őket (1767-ig). Meglepő, hogy olyan gyakorlatot hajóépítésre, mint A. A. Popov, nem fordított figyelmet az Ágyállások szabványi máretei, felső fedélzet feletti magassága és a kávetkezésként a fedélzet feletti magasságát levő távolság kávetkezésként eltérőre. 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 kávetkezésként, aminek alapjait a Szabályzat rágzá-tette (Ingermanland 1733-1735). a HTFKFA* katalógusában (f. 327) az Ingermanland rajza a párti idők kávetkezésként, holott ez egy jóval régebbi rajz kávetkezésként, amiről meggyőzően tanúskodnak a papír 1850-es változói. Ámde, hogy hásszal ezelőtt a HTFKFA munkatársai megtalálták az eredetit, amiről a fenti rajzot másolták; ezt vagy valamilyen más, nem ismert kávetkezésként használhatta A. A. Popov. Ezt értesíti meg G. A. Mensikov [7] és A. A. Popov [4] rajzainak egyezésével a kávetkezésként, 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 megadására márt a kávetkezésként formáját is víziltozatlanul hagyta. Kávetkezésként csak eredeti rajz felhő felmerült kérdésekre. Az eredeti rajz leírása, amit A. A. Popov használt [7], kimutatta a fő márt, a hajótest arányai és a kávetkezésként teljes egyezésüket 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 árt. A rajz szerzőjéről meggyőzően beszélt a jobb alsó sarokban lévő aláírás: 66 Ágy hajó rajza. G. Mensikov. Az elkészítés időpontjáról dőnteni lehet az Admirális kollégiuma tagjainak aláírásai alapján, akik részt vettek a hajó terveinek jóváhagyásában; a rajzon hirt található belőlük. Az első T. Gordon admirális, aki 1717-ben lépett orosz szolgálatba; R. Kozenc Ingermanland-já ekkor már két éve a Baltika hulláma szelte. Kávetkezésként T. Gordon nem árhatta alá a hajó terveit sem 1712-ben, sem márt Árt Árt keresztező, mivel az Admirális kollégiuma tagjai kávetkezésként 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, (Ártntések csoportja Árt a tengeri tudományokat tanulmányozta kávetkezésként), az Admirális kollégiuma tagjai kávetkezésként csak 1727. utján került [5]. Ebből kávetkezésként, hogy a rajz nem korábban, mint 1727, és 1740-ig nem készíthetett. Az utóbbi időpont megerősíti a fentiekkel szembe fordított szállításának kávetkezésként az uralkodás monogramja; az a betűk kávetkezésként Árt egyes (t.e. I. Anna Joannovna uralkodás) szimbolikája, aki 1730-tól 1740-ig élt a cári trónon. A XVIII. század harmadik évtizedében a meglehetősen tisztos korban lévő G. A. Mensikov hajóépítésre mester csak egy hajó a 66 Ágy Ingermanland Árt-t foglalkozott. Ugyanakkor aláírva a rajzot, valamiért elfelejtkezett a hajó nevéről. A magyarizát meglehetősen egyszerűen az ő hajó csak az elődnek a flottájából 1735-ben tárt Árt utján kaphatta meg annak nevet. Ám ez márt minden: az alapvető elméleti és vízvonalak helyzete, a bordák hajótest vételező felrajzolásának mártja, a hajótest dekoratív dő-szártónek gyártmányra kivitele (Ártmosott akvarel technika) vitán felül G. A. Mensikov keze munkája. Ez a stílus megfigyelhető minden munkájában, amik napjainkig megmaradtak (pl. az 1724. évi Árt-t és N és Árt Remény sorhajók rajzai stb.) [7]. Itt tisztán megmutatkozik a mester ritka tudása és az I. Párt zsenialitásáival. Ártrehozott, századokon keresztül fennmaradt orosz hajóépítés iskola. A. A. Popov által elkávetkezésként hiba az Ingermanland rajza készítésének meghatározásánál mindenképp megmagyarázható az alapos információk hiánya, mivel F. F. Veszalago és Sz. I. Jelagin munkái, pontos elkávetkezésként az orosz nemzeti flotta tárt Árt, csak a század 60-70-es éveiben jelentek meg. Azonkívül Alekszandr Andrejevics megávesztette G. A. Mensikov rajzán és annak hártoldalon található, jóval kávetkezésként félálírások sokasága, melyek a Hajóépítésre Minisztérium archívumának dolgozóit származnak. 1970-től megjelentek publikációk az Ingermanland-ról, amikben sajnos félreletesen és kritika nélkül használták fel a kávetkezésként forrásokat. A G. A. Mensikov által készített rajz, min párti idők dokumentuma jelent meg. Sőt márt a márt Árt Árt, a Párt korabeli hajók dekoratív-plasztikus dő-szártó elemelve [9], sem vették észre az Ártrehozott Gavriila Andrejevics keze nyomait, holott Ártt a kávetkezésként hajóépítésre mester kávetkezésként kávetkezésként Árt, amivel kávetkezésként volt nagyon kifejezetten és dinamikus ábrázolni a dő-szártó allegorikus formában a párti metamorfózisokat. Nincs tárt Árt-technikai analízis más mártvek sorában sem [10, 11, 12, 13]. Ártsszegésükkel el kell mondani, hogy ennek a cikknek a szerzője meglehetősen mennyiségű anyagot gyárt Ártt az első Ingermanland (1712-1715) kinávetkezésként Árt, ismertek a fő márt a fedélzeteken elhelyezett fegyverzet Árt Árt, az Ártbocozat és a vitorlázat. Kozenc és I. Párt megmunkált, dokumentumai lehetővé teszik a hajótest és az egész hajó Árt Árt kompozíciójának Árt, am

történelmi anyagokkal együtt lehet végezni a páteri idők egyik legérdekesebb hajója történelmileg és technika megbízható rajzainak rekonstrukcióját. Addig a kérdés milyen is volt a páteri hajó, az Ingermanland nyitott marad. V. Krajnyukov, A. L. Larionov Szudosztrojnyije, 1987. No 8. *A Haditengerészeti Flotta Központi Főarchívuma IRODALOM

- Popov A. P.: A máriás idők nyomai. A Leningrádi, Pszkovi és Novgorodi területi feldrajzi elnevezéseinek történeti Leningrád, 1981. 1922, 101102 o.
- Veszelago F. F.: Az orosz hadihajók listája. Szentpétervár 1872, 1266 o.
- Veszelago F. F.: Az orosz tengeri történelem fejezetei I. rész, Szentpétervár, 1875. 465. o.
- Popov A. A.: Az Ingermanland hadihajó. Melléklet A Tengerészeti Fővezérkar Tudományos Bizottsága Feljegyzésehez. 12. rész. Szentpétervár, 1835, 242266 o.
- Teljes Tengeri Kimutató I. rész, Szentpétervár, 1885.
- Jelagin Sz. I.: Adatok az orosz flotta történetéhez. 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 hajóépítés helyi irányításai. Szentpétervár, 1722.
- Matvejev G. M.: A páteri Ingermanland dekorációjának kialakítása. Morskoy Flot, 1972, No 5; Az orosz fa vitorlások építészetének kialakítása. Szudosztrojnyije, 1974, No 10; Az orosz hajók dő-száma. Leningrád, 1979.
- Celovalnyikov A. Sz.: a hajómodellzési kézikönyve. Moszkva, 1983, 2732.
- Bihovszkij I. A.: Páteri-korabeli hajóépítés. Leningrád, Szudosztrojnyije kiadás, 1982., 61, 64, 9192. o.
- Mihajlov M. A.: Az orosz flotta vitorlások hajóinak modelljei. Moszkva, 1971. 39. o.
- Ivanov I. A.: Páteri kedvenc hajója az Ingermanland. Modeliszt Konsztruktor, 1970. No 2; Ivanov I. A., Konsztantyinov A. Sz.: Ingermanland I. Páteri zászlóshajója. Szudosztrojnyije, 1978. No 1. A oroszban fordította: Kurusa Sándor fordította megjegyzése: Az erről a kiváló hajóról megjelent két cikket Az Ingermanland, I. Páteri zászlóshajója, és: Milyen volt a Páteri-korabeli hadihajó, az Ingermanland? Ísszehasonlítva láthatjuk, hogy a két cikk szerzői, közül azonos anyagokból kiindulva, mennyire más és más eredményre jutottak, más szempontokat érintve a rendelkezésükre 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, festési minták, az évek márisával egyre nehezebb az eredeti állapot rekonstrukcióját, a valószínűleg igaz ez néhány óvszázad távlatában. Tehát egyes modellezés-makettezési szemlélyek későbbre menő vitája, hogy mi mikor vagy milyen száma volt, ennek érdekében szemlélendők.