

# A náipolyi galleass

Contributed by Tóth András

Last Updated 2021. August 11. Wednesday 14:49

There are no translations availableAz 1588-as Spanyol armada történetét gondolom, sokan ismerik. Ez a cikk az Armada náipolyi flottaegységének 4 hajásjáról szól.

A források, amelyeket felhasználtam a cikk megírásához, a hajás megtervezéséhez, és amelyekre a továbbiakban hivatkozni fogok, a következők:

1.: David Howard: Az Armada pusztulása, Kossuth Könyvkiadó 1984, ISBN 963 09 2394 7

2.: Roger Whiting: A spanyol armada, Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. 2007, ISBN 978 963 7054 464

3.: Gabriele Hoffmann: Elsőlyedt világtenger, A tenger alatti régészeti nyitányok, Novotrade Rt., ISBN 963 585 014 4

A készült makettet nem nevesítem, mivel a rekonstrukcióhoz felhasznált festmény nem adja meg a rajta szereplő hajás nevét, és a források alapján sem azonosítható a galleass. Ettől függetlenül készítettem a következőket fogok levonni, hogy melyik egység lehet a festményen.

Á

A náipolyi flottaegység hajás, az 1588. május 9-dikei szemle alapján, Hugo de Moncada vezetésével, név szerint:

San Lorenzo Á Á Á 50 Ágyó, 386 fű, 300 gályarab

Zuniga Á Á Á Á Á 50 Ágyó, 290 fű, 300 gályarab

Girona Á Á Á Á Á 50 Ágyó, 289 fű, 300 gályarab

Napolitana Á Á Á 50 Ágyó, 376 fű, 300 gályarab

A flottaegység egyes hajásinak története a megjelölt források alapján a következők:

1588. július 23. La Coruna

„A Zuniga hárombocos hadigály vitorlafelvons eltérte kormánycsapjait (a hadigályik mindig sokat bajlódtak a kormánylapátjaikkal),” (1. 114. o.)

1588. augusztus 4. Wight szigeti csata:

„Lord Howard olyannyira csalódott volt csőtörtéknél reggel, hogy evezős csónakokkal vontattatta hajásját két spanyol bárka, a lemaradó San Luis hadigály és a Santa Ana vitorlás után. Hamarosan három hadigály felbukkant – az egyik De Leyva hatalmas vitorlásját vontatta – és

csatlakozott a csetepatához. Lord Howard később azt állította, mindegyik hajóban „jelentős károkat” okozott. Igazság szerint azonban nem sok sérülés esett: a Girona elvesztette a tálmpájsát, a San Lorenzo pedig a hajórrot dő-szét szobrot. Komolyabban a Zuniga sérült: egy ívcsőjét a hajótestet a vízvonal alatt, aminek kárvetkezésben erősen jobbra dönt. (2. 92. o.)

1588. augusztus 7. Calais-i kitárazás

„A spanyol hajók egymás után szabadultak meg horgonyaiktól, s kitérttek rájuk bójáit. Alig fél perccel azt követően, hogy a győtes hajók kitérttek a naszdok vonalán, a vitorlák sorra nyá-ltak szét, az Armada hajói ótnak indultak. Nem egy ssezték az ártáson tőrtőnt azonban, ahogy a sőtőben nehézkeseen manővereztek bóják egymásnak rohantak. A hadigály-flottilla zúszóhajója, a San Lorenzo súlyosan megrongálódott, amikor kormánylapátja belegabalyodott egy másik hajó horgonykötelébe.” (2. 103 o.)

„Természetesen elfordultak ssezték. Először is a San Martin nem tudott megfordulni, mert mindkét oldalán torlódott mellette. De mindössze egyetlen sérült meg súlyosan: a San Lorenzo, a nagy hadigályok zúszóhajója, pedig éppen ennek volt a legkevesebb oka rá, hogy ilyen helyzetbe kerüljen. Az ember azt hihetné, hogy evezősei szembesegélhetek volna a dagálllyal, hogy ne forduljanak el a széllel; csak hogy a gály kormánylapátja beleakadt egy másik hajó horgonyláncába, és leszakadt.” (1. 195. o.)

1588. augusztus 8. Gravelines-i csata

„Az első, amit Howard megpillantott, a ronccsá lett San Lorenzo háromárbocos hadigály volt, amint partközében evickol Calais felé; sok száz gályarab inaszakadtá bázta az evezőt. Howard nem állhatott ellen ekkora s-őrtésnek. Akárcsak az előző hűten Drake, ő is gazdag zsákmányra szomjazott. Elfordult a fű iránytól, egészen hajója nyomában.”

A tengeri hadviselés erkölcsi szabályai szerint ez igazolhatatlanlopás volt, hiszen öletőnek legelőntőbb csatája vőrt Howardra, olyan ssszecsapás, amelytől Anglia sorsa fűggött. őrlőlt dőntés is volt, nem csupán bőnő cselekedet, de ha volt is angol parancsnok, aki helytelen-tette a fűparancsnok dőntését, mindenesetre hallgatott rála. Amikor a nagy hadigályán őszleltök, hogy őldőzik őket, a spanyolok még kőzelebb eveztek a parthoz, majd vőgőll futottak a fűvenyre. Amint a dagály visszahőzódott, a gály megdőlt a part felé, tengerre irányzott őgyői pedig tehetetlenőll meredtek az őgnek.

Egy háromárbocos hadigály merőőse jőval csekőlyebb, mint egy vitorlájshadhajó, Howard emiatt nem is tudott a San Lorenzo kőzelébe jutni, a vőz ugyanis itt igen sekőly, még a parttől egy mőrfőldnyire is az, őgy azután az angoloknak esőkbe sem juthatott, hogy apőly idejőn megkőzelétsők a zsákmányt. Howard tehát egy hossző dereglyő bocsőjtott alő, tovőbbő nőhőny kisebbet, zőfolva lelkes őnkőntesekkel. Az ellenfelek heves őzharcot vővtak muskőttőjkkal, ős mindkőtdalalon sok tengerősz őrt halőlos ővő. A fegyverpogás csak akkor szőnt meg, amikor Don Hugo de Moncada hajőraj parancsnok holtan rogyott ősse; a szeme kőz őrt a golyő. Ekkor a matrőzok, a katonők ős a rabok sorsőra hagytők a gőlyőit, ős kiősztak vagy kőzoltak a partra. ő... Most azután sem a spanyolok, sem a franciők, sem pedig Howard nem tudta ismőtd

vászre bocsájtania San Lorenzát. Ott hevert még sokáig Calais elátt a fájnyen, amíg teljesen el nem korhadt. (1. 199., 200. o.)

„Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a San Lorenzo sárát kormánylapátjával igen kényes cölpontot jelent. Kapitánya mindent megtett, hogy mielőbb a calais-i helyőrség tüzársággal lefedett vizekre evezzen, ám Lord Howard teljes hajórája a nyomába eredt. Sir Drake is megtette, hogy a flottát magára hagyva Recalde hajója utján vetette magát, s most Howard viselkedett nagyarányú átközzetere kőszálát hajóhad admirálisához máttatlanul.

A spanyol hadigálya, fedélzetén 300 katonával, 450 evezőssel és tengernyi ezéttel és arannyal azonban olyan sekély vizekre merészkedett, hogy evezősei már nem tudták mozgatni a súlyos hajótestet. Howard nyomban 15, átközzeterekkel megrakott, hosszúcsúkat káldetett a zónyura futott hajó gőzre. Tázpárbaj vette kezdetét, melynek során nagyon sokan vesztek el. A csetepatének a hajóparancsnok, Don Hugo de Moncada halála vetett véget, akinek egy lővedék kiverte mindkét szemét. Á... A hadigálya a zónyon ragadva idővel elkorhadt. (2. 103., 104. o.)

1588. szeptember 16.

„Boetinus Clancy komolyan aggódott a Zuniga vitorlás (50 ágyú, fedélzetén 290 fős legénységgel, illetve kalandorokkal, inasokkal, felcserekkel és papokkal) miatt is, melyről már szeptember 16-án jelentést készített Bingham számára. „Az említett hajónak két mentőcsónakja van, melyek közül az egyik leszakadt a hajóról és a partra sodródott. Ez nem olyan, mint az angol mentőcsónokok. Legalább 20 embert szállhatnak, szélvédett vitorlással, hasonló szélhorgonyokat hajóformájánál, s aprócska fedélzete is van. Miféle hajó ez, nem tudom. A Juan de Saavedra parancsnokja alatt álló vitorlás sárát kormánylapátjával az Orkney- és a Fair-szigetek között hajózott el, hiába próbálva segétséget kérni Medina Sidoniától vagy Recalde-től. Szeptember elején a Tralee bázisra került, szeptember 14. és 22. között pedig Liscannor partjainál horgonyzott, s nyilvánvalóan nem volt olyan állapotban, hogy nyomban Spanyolországba induljon. Öppen a vizet vett fel, amikor Bingham jelentette ottlétét. Á... A hajó végül mágis hazaindult, de besodródott a La Manche csatornába, egészen a Calais közelében lévő Havre de Grace kikötőjéig, amelyet október 11-én el. Ott a zónyura futott San Lorenzo gerendáját felhasználva kijavították a sárát, s fedélzetre vette az utábi dereglye 56 tüzérségi is. 1589. áprilisban ismét kihajózott, de a viharos tenger miatt kénytelen volt visszahúzni La Havre kikötőjébe. Lázadás tört ki, amelyet hamar elfojtottak. Noha a hajótest megálta a tengerfenék homokjában, végül valóságos leg mágis sikeresen hazatért Spanyolországba. (2. 156., 157. o.)

1588. október 26.

„A megmaradt hajó a Girona nevű hajó bocsájtania volt; legénysége azon fázadozott, hogy a két hajóroncs palánkjával valamiképpen összekapcsolja a hajótestet, amelynek kormánylapátja ismét eltört. Az a falucskában majdnem 1600 ember zséfolódott össze. A Girona semmiképpen nem szállhatna el ezt a tómeget. Akadtak azonban kőzzeterek, akik hajlandóan mutatkoztak ottmaradni, májsok, a betegek, a sebesültek, a haldoklóak amöggy sem tudták elszánni magukat az ább tengeri átra, és ágy dőntettek, inkább vällalják a kockázatot és á letet kezdenek az idegen parton. Legalább 300 embert rostáltak ki ekképpen, s vagy



Napolitana bizonyos források szerint (internet) hazatért, Laredo-ban kártátott ki, Spanyolországban.

Â

A Girona roncsait 1967-ben Robert Stœnuit belga bœvœir találta meg. (3. 176. o.) A roncsbœl kiemelt tárgyak jelenleg az Å-rországi Ulster Mœzeumban tekinthetœek meg.

A roncs koordinátái: 55.14.85 Åszak 06.30.05 nyugat.

A helyszœn vœdetsœg alatt áll, a merœlœs 300 mœteres kœrzetben tiltott.

Â

A tervezœs

Â

A hajás megtervezœse során az alapot a Greenwich-i Tengerœszeti Mœzeumban (Greenwich National Maritime Museum) lœvœu festmœny adta.

A hajás test mœreteit a hivatalos roncskutatósi internetes oldal (<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13555>) adatai adták, amelyek a hajás vœ-zonal mœreteit adják meg. Ezek alapján kœszœlt a hajás rekonstrukciója. A tervezœs során Wolfram zu Mondfeld: Historische Schiffmodelle kœnyvœbœl egœszœtettem ki azokat a rœszleteket, amelyeket a festmœnyœrœl nem tudtam megállapœtani.

Az Ågyœk rajzaihoz az Ulster-i Mœzeumban kiállœtott Ågyœk szolgœltatták az alapot. A legnehezebb feladat a hajás lobogœinak œs pajzsdœszeinek azonosœtœsa volt. Ehhez a Nigel Pickford: Elsœlyyedt Hajásk œs Kincsek Atlasza kœnyvœbœl Åbrœzœlœst hasznœltem, amely azonos a felhasznœlt festmœnyœl, de jobb felbontœsban van a kœnyvœben, mint az interneten fellelhetœ œpenen.

Mint az elœzœekben leœrtam, a galleass-t nem nevesœtem. A festmœnyœ tœbb ponton œgy hivatkoznak, hogy Gravelines-i csatœt Åbrœzœlja. Ha ez igaz, akkor a San Lorenzo-t, a Gironœt, œs a Zunigœt ki is zœrhatjuk, ugyanis: a Gravelinesi csata augusztus 8-œjn volt. A San Lorenzo augusztus 7-œn, a Calais-i kitœrœs során eltœrte a kormœnylapœjtœt, Ågy a csatœban nem vett rœszet. A Girona augusztus 4-œn a Wight szigeti csatœban elvesztette a tatlœmpœst. A festmœnyœn elœggœ mœves tatlœmpœs lœthatœs, nem tartom valœszœ-nœnek, hogy a hajásn tartottak volna egy ilyen szœp kidolgozœsœ tartœk lœmpœst. A Zuniga szintœn a Wight- szigeti csatœban lœket kapott, itt sem valœszœ-nœ, hogy a tengeren kijavœtott hajœt a csata sœrœjœbe vezette volna a kapitœnya, valœszœ-nœbb, hogy a szœrnyakon prœbœlt kimaradni az Åtkœzetœl. A festmœnyœn egyik spanyol hajásn sincsenek horgonyok, tœjt biztos, hogy a Calais utœni esemœnyt Åbrœzœlt a mœvœs. Tœjt ezek alapján, a festmœnyœn Åbrœzœlt hajás a Napolitana. Ez mind csak a sajœt kœvetkeztetœsem, ezœrt sem mondom ki szœszœzalœkosan, hogy Napolitana, az Åltalam megtervezett-megœpœtett makett.Â

{mospagebreak title=1. rœsz}

A tervezéshez felhasznált festmény.

A tervezés folyamata a megadott vonalak felhasználásával kezdődik. Felrajzolom a hajótest vonalait, ami megadja a test oldalnézetét, ami némi logikával javítandó.

A hajótest vízvonal mérései alapján megrajzolható az oldalnézet és a főfedélzet.

A hajótest fő vonalai már megadják a bordák vonalainak alapjait. A bordák kiserkesztése után 3D grafikával szoktuk ellenőrizni a pontos tani a bordákat.

A 3D grafika elnyerése, hogy minden oldalról is szövegül ellenőrizhetjük a bordákat.

Az oldalnézet és a bordák után felrajzolható a hajó elülső hajtul nézete.

A hosszmetseten a belső fedőzetek pontos helyének meghatározása a festmény oldaloztatai alapján határozható meg.

Az árbocok, vitorlarudak és a vitorlák tervezéséhez a Wolfram zu Mondfeld: Historische Schiffmodelle könyvében lévő szerkesztési szabályok adták az alapot.

A fedőzeti alkatrészek részletrajzai. Az ágyók rajzai az Ulsteri múzeumban lévő, a Gironna roncsból kiemelt ábrák alapján készülték, a csónakok a Zuniga elvesztett mentőcsónakjának leírása alapján, a horgonyok – mivel nincsenek a festményen – egy másik spanyol hajás tervrajza felhasználásával készülték.

Az ágyók 3D grafikái, ellenőrzésköppen, hogy hasonlítanak-e a fotókra, amikből megterveztem őket.

Az ágyók 3D grafikái másik szemszögből.

{mospagebreak title=2. rész}

A tervezés után kezdődhet az építés. Bár a tervrajz még nem teljes, de az építés során felmerülő hibák utólag javítási tudom.

A bordák állásszerakása után a kálsáµ lászás gerinc kászál el, végig nétolva, hogy a palínkozást be lehessen illeszteni.

A hajó orrján a támmár alkatrészek pontos-tása a kálsáµ gerinc elkászálte után.

Ahogy az orron, így a taton is elkászál a támmár alkatrészek rendszere. A test hosszmeré-tése menetes szírral tártát, amelynek szerintem nagy elnyee, hogy ha a gerinc tárolási hiba miatt ferde, ezzel a módszerrel egyenesre lehet feszíteni.

A kát als fedézet alapját diplex kartonból csináltam, amire ráragasztom a fedézet deszkázatát. A diplex kellµ merevséget ad az állsszerasztott fedézetnek és jál viseli a tább irányó -velést.

A hajótest palínkozását fentről lefelé kezdtem el, így a palínkok tartják a fedézet -vát.

A bordák támmár részéhez öve, a palínkok gombost» szegéssel kerétek a helyre.



A teljes kábelhálózat, az elsődleges csiszolás után.

Mivel a hajótest belső felületén is hajtást, a testet belső felületén faragással, a szegélyekkel merevítettem ki, hogy a test ne repedjen meg, az esetleges hőmérsékletváltozástól.

A teljes hajótest megkapta a merevítő réteget.

A hajótest a másodlagos csiszolás után. Látszik, hogy elváltak a rétegek. A belső merevítő rétegek károsodtak, a rétegek nem váltak el egymástól.

A test felületén folyékony festékkel a felületet. A festékanyag is látható, hogy festett a hajó, tehát nem fontos a felület láthatóság.

{mospagebreak title=3. rész}

Az Ágyőablakok kivágása után, a kálsú és a belső hájazat kázzátti kázzdarabok kerátek a helykre. Az elkészített fedőzet is beragasztásra került. A fedőzet láceze se a májr említett duplex kartonra lett felragasztva, a deszkák álcot fekete alkoholos filctollal kiháztam egyesével.

A májr említett tervezési hibalehetőség szempontja: a bordák helyének meghatározásakor nem figyeltem oda az ágyőablakok helyére, ezért ki kellett venni azokat.

A hájtest ágyőablakkal és fedőzettel. Szintén tervezési hiba miatt a taton illesztő bordákat kellett beépíteni a hájazat a helyen maradjon.

Bekértem a helyre a belső hájazat, a fedőzetek támaszgerendái, és a táfedőzeten a kányáfkák. A kázzátti fedőzeten kifortam az evezők helyét, és az evező padok tartógerendáit is elkezdtem beépíteni a helyekre.

A belső hájazaton láthatók azok a pontok, ahol a felsőbb fedőzet gerendái fognak csatlakozni a szerkezethez.

Az orrfedőzet és az evezős fedőzet találkozásánál egy keresztfal került majd beépítésre. A keresztfal tartó a 3. ágyőablaknál balra látható. Nincs semmilyen utalás arra, hogy lettek volna keresztfalak a hájtesten belül, de szerintem logikus, hogy az ágyők el legyenek kállátna-tve a gályaraboktól, esetleges lázadás esetén.

A táfedlőzeten is kiépül egy keresztfal, ugyanazon okból, mint az orrfedlőzeten.

Az orrtűke vízszintes merevítése és a horgonykötetek bevezetése is elkészült az orrban.

Â

A táfedlőzet gerendaszerkezete, a tat írboc kiváltással. A szerkezet nem teljes, a hosszirányú gerendák 2x2 mm-esek, a vízszintes osztatonként 3 db 1x1 mm-es gerenda kerül majd. Az 1x1 mm-es gerendák a fedlőzeti deszkázat felragasztása után kerülnek a helyükre.

Az előbb említett részleteknek tartaniuk kell majd a hajás fedlőzeteinek az űvőt, ami ezen a fotón jól látható.

{mospagebreak title=4. rész}

Az evezés fedlőzet szerkezeti részében. A megrajzolt tervrajzhoz képest kissé eltérő volt a tervezés az evezés padjainak szerkezetét. A jobb oldalon láthatóak a gályarabok lejárására szolgáló vaskarikák. Az orr és a tat tetőfedlőzeteinek falai megkapták a piros festést is. Az üggyök tartás és kezelő kötéllőzetnek vaskarikái is a helyükre kerültek.

A tattedőzet, a fedőzeti lejírőval, valamint a keresztfallal.

A keresztfalon mőir lőthatőak a kősbőbb felszerelendő ajtők vasalatai.

Az orrfedőzetei lejírőn azőrt kerőlt kialakő-tőjsra 4 db kőttő-levezető, mert a forrősek szerint legalőbb 4 horgony hajőztak ezek az egysőgek. A calais-i kitőrő sorőin a fő horgonyokat elvesztettők ő- levőgtők. A Gironna elsőlyedősekor csak a mőisodlagos horgonyokkal prőbőlt kikőtni a Lacada Point-nőil, ami nem sikerőlt nekik, a hajő elsőlyedt. Lőthatő az orrőrboc ős az előőrboc tartőszerkezete.

Az orrőrboc tartőgerendőja a helyőn.

Itt is lőthatő a jobb oldalon, hogy kerőlte a helyőkre a vaskarikők. A bal oldalon az elkőszőlt evező's padok.

A 40. kőp kőzelebbő!

A hajótest az alsóbb fedőzetek felszerelésével kezd sárászni.

Elkészít a teljes evezés szekcióját.

A főfedőzet oldalirányban kilóg az oldalfalon kívül. Mivel alulról is zárt szerkezet, könnyebb szerkezetet építhet ki a belsejébe, kartonpapírral.

{mospagebreak title=5. rész}

Elkezdődött a hajótest festése. Le kell eírre festenem az alsóbb részeket, mert ahogy bekerülnek az alsóbb fedőzetek alkatrészei, a hajót nem lehet majd fejre állítani festéshez.

A kormánylapot a vasalataival festve. Több pontot nem tudok írni, így még oldalirányba ki tud írni.

A gallion fedőzete. Gondolkodtam, hogy rúcsos szerkezet lehet-e, mint a gallionoknál, de mivel ez galleassz, a gályára rokona, a teljes fedőzet mellett döntöttem.

A csőről alsó és felső egyégsé, valamint a fenékváz-z pumpák. A csőről azért áll kőrt rőszbál, hogy a fűfedő ne okozzon a kősbőlbbiekben problémát. A fenékváz-z pumpák vasalatai máög hiányoznak.

A horgonyok sablonjai és szilikon mintái. A horgonyokat mágyantájbál fogom kiínteni.

Az elázékben májr bemutatott tafedőzet, a most elkészült orr és fűfedőzet rácsszerkezete.

Próbakőnt a helyre kerétek a fedőzetek és a kormánylapát.

A fűfedőzeti rács helyen keresztül lehet íntni, hogy az evezés fedőzetbál mennyi fog ítszadni. A rácsra lesznek elhelyezve a mentőcsőnakok. A rácsot nem fogom beragasztani a helyre, ágy a csőnakokkal egytt kiemelhet lesz, hogy be lehessen íntni az evezés fedőzetre.

Az elájrboc és az orrárboc a helyre emelve ideiglenesen.

A hajótest festése víz-vezeték akril festékkel történő, ecsettel. Itt-ott a fehér részeken kissé olyan hatás lett a mintha meszelve lenne. Festékszírt pisztollyal sokkal egységesebb lenne a felület.