

Az orosz flotta története

Hozzáadta: kaloz
2005. február 24. Csütörtök 19:39

A világ tengeri hatalmainak története elággó ismert, az orosz flottát azonban talán kevésbé. Ezen szeretnék most egy cikk közzétételével, ami a hetvenes években a Szovjetunióban megjelent képeslap sorozat bevezetője volt, ill. mellékelem a képeket, és a hozzájuk fűzött magyarázatot. Remélem, érdekes olvasmány lesz.

Habár az állandó orosz flotta megalapításának hivatalosan az 1696. sz. évi május 1. dátumát, az első hadihajó építését az 1669., a Haditengerészeti Flotta eredete a 17. századba nyúlik vissza. Azokban az időkben a Fekete-tenger, nyugaton a Duna-alsó folyása és keleten az Ázsiai-Donyec által határolt terület a keleti szláv népek törzsei népesítették be, az antok akiknek nem egyszer kellett megvédeni saját fegyvertelenségüket, és a cseriális hosszútengeri hadjárásokat viselniük. Például a kánni, de érdekes a kánni tengeri hadjárata, fűzött hajóikon eljutottak nemcsak Bizánc fűzöttrosáig, Konstantinápolyig, de báltián kihajóztak a Fekete-tenger határainak végéig, megjelentek a Földközi-tengeri Kréta szigetén is. A 17. század elején a keleti szlávok lettek nagy jelentőségű vállalkozások, a gőzmozgók, kereskedelmi átvonal, ami a Balti tengertől a Fekete- és Kaszpi-tengerekig húzódt. Ezekből az időkben kezdve az oroszok tengeri hadjáratai a Fekete- és Kaszpi-tengereken, nemsokkal később a Balti- és a Fehér-tengereken, rendszeresekké váltak. A régi keleti-részek tanúsága szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Ázsiai-Afrika partjaihoz. Ezek az utak meggyőzően beszélnék az elkövetkező magas fokú tengeri tudásról, merész és kockázatos kitérőkről és kitartásokról, az állatuk épített hajók és a loda-k kitűnő tengerjárók káposzta-geiről.

Rus Ázsiai-részen intenzív tengeri kereskedelmet folytattak sok állammal és várossal a novgorodiak és a pomorok (orosz telepesek a Fehér-tenger partján). A szörnyű vadak elejtésével és halászattal foglalkozva átváltva, nem félve a járgat és viharoktól, mind beljebb és beljebb jutottak az Ázsiai-Jeges-tenger Ázsiai-keleti területeire. Most a tudomány és technika viharos fejlődésének ávszázadában, az atomenergia és az elektronika korában nem tehetjük meg, hogy ne adózzunk ezen emberek nagyszerűségének és merész és kockázatosnak. Az új folyamatos kereskedelem keltette a kis fűzött hajócskáikon és a kocsikon, új utak, expedíciók és átgépjáratok. 1595-ben elörtök az Ob torkolatát, ahol megalapították Obdorszk városát (jelenleg Szalehard), az 1601 és 1602-ben a Tazovi állást, ahol a málva megkezdte az Ázsiai szörnyűkereskedési kárpontjának, Mangazey városának építését. Hajózárs kázzban az oroszok gyorsan elörtök Tajmirt és a Lóna torkolatát, megfordultak a Ján és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri közük vezér kocs-a áthajózott a Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimárra. Szemjon Dezsnyev közük a kávetkező évben Alsó-Kolimszkból induló expedíciójára 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

A 17. század végén az orosz hajók sok máig egy felfedezésével lett nevezetes: 1697-ben a közük V. V. Atlaszov, az oroszok kázzál elsőként, eljutott Kamcsatka és a Kurill-szigetek partjaihoz.

Ezek a hajóutak nemcsak a tengerhajózás fejlődését segítették, az orosz tengerészek hajóvezetésben jártasságát, gyakorlati tapasztalatait növelték, hanem a hajóépítés és a navigációs eszközök fejlesztését is, és lehetővé tették Oroszország sz. évi május 1. sajtó Ázsiai-keleti határainak kiszélesítését.

Ugyanakkor mindezek ellenére Oroszország a 17.

század végén a nyugat-európai országokkal folytatott kereskedelemhez a korábbi időkkel szemben csak egy kikötővel rendelkezett az Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tengernél, távol az állatteli nemzetközi kereskedelmi átvonalaktól feküdt. Ilyen feltételek között egyre érdeklődő orosz államnak feltétlen szükség volt a Balti- és a déli tengerekhez vezető kijáratokra. Ezt nem csak az ország gyors fejlődése, de az orosz állam határainak megvédése is megkövetelte, de a kr. mi tájak és a török, Ázsiai-nyugaton a svéd támadásait. Az akkori nemzetközi helyzetet elemezve Marx az alábbiakat írta: „Egyetlen nagy nemzet sem látezett és látezhetett a tengertől olyan elszigetelt

helyzetben, mint a kezdetekben Nagy Páter országa leledzett, Ács soha, egyetlen nemzet nem bókálta meg azzal, hogy a saját tengerpartja a folyók torkolatánál el van tle szak-tva. Oroszország nem hagyhatta a Náva torkolatát, ezt a természetes kijáratot Ászak-Oroszország természetkeinek kivételére, a svéd kezében csak úgy, mint a Don, a Dnyeper, a Bug torkolatait Ács a Kercsi tengerszoros a nomád-tatárok kezében.

Már az 1695-és év elsQ hadjárata bebizonyította

I. Páternek, hogy ennek a problémájának a sikeres megoldásához elengedhetetlen a flotta létezése. Ezért a haditevékenység idQszakos visszafogása mellett Páter nekifogott a Volgán, a Donon Ács mellékköfolyáikon hajózópá-tQ Ázemek létrehozásához, azután hadihajók építéste is.

Az elsQ idQkben saját erőfeszítéseit dőlnék

irányozva, 1696-ban I. Páter elfoglalta a Don Azovi-tengeri torkolatánál fekvő tártárrákk erQdát, Azovot. Ez a győzelem, aminek kátszállnhetQen az orosz hajók szabad kijárást nyertek az Azovi-tengerre, harcra buzdította I. Pátert a svéd ellen a Baltikumi kijáratáért, Ács 1700. augusztus 19-án meghirdette a harcot Svédország ellen. Ezalatt a sokévi kádelem alatt, mely a tártárcnelemben, mint az Ászaki háború vonult be, Oroszország, háborút vva a Balti-tengeri kijáratért, 1702-től kezdQdQen nekilátott a Balti Flotta létrehozásának. Kezdetben a kisebb hajók a szjászsi mghelyben (a Szjász folyón) építétek, a 1703-tól az olonyecki, azután a lugai Ács a novoladogai mghelyekben, Ács nemsokára a Náva partján alapított Áj városban, Szentpéterváron lévQ FQ Admiralitásnál. A flotta hajóinak egy része Arhangelszkben építélt, ahonnan Skandináviát saját erőbQl kárrbehajóztva jutottak a Baltikáira, egy részét pedig kálfáldrQl vásárolták.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítése

1709-ben lehetQságet biztosított Oroszországnak folytatni a tengeri kijáratért vavott háborút nemcsak a Finn-Állban, hanem a Balti-tenger más részein is, aminek kávetkezésképpen a flotta szerepe jelentQsen megnQtt. A szárazföldi seregekkel väll-váll mellett harcolva a fiatal orosz flotta ezekben az években egÁcs sor csillagá oldalt Árt be Oroszország tártárcnetébe. A HangÁ-i győzelem, az Ásel-sziget melletti csata, Viborg ostroma Ács elfoglalása, valamint a Hrengam sziget melletti győzelem, hervadhatatlan dicsQsággel Ávezték az orosz hadsereg Ács flotta zászálát. Ezek a győzelmek az orosz Ájllal folytatott harcok egÁcszÁre pozitív befolyással voltak: Oroszország visszahádtotta az idegen betolakodók Ájllal elszakított, a Finn-Áll Ászak-keleti partvidékén elterÁlQ fáldeket, Ács megerQsítette hatalmát a Balti-tengeren.

EzekrQl a szent eseményekrQl, ezen idQk

legjelentQsebb hajóirÁl: a ÁÉZSzent Páteré jachtrÁl, a ÁÉZPrincipiumé gályáirÁl, az ÁÉZErQdÁé, a ÁÉZPoltavaé, a ÁÉZPredesztinÁciaé, az ÁÉZIngermanlandé hadihajókrÁl szÁl az alábbi, a kiadá Ájllal ájÁlnlott ÁÉZAz orosz hadiflotta tártárcneteé mqvÁcszi kápeslap sorozat.

A Lodja

A lodja a rági szlávok kicsiny vitorlász-evezQs

hajója. A lodja-k kereskedelmi hajózsáira Ács hadjáratokra is hasznÁlták.

Leginkább elterjedt Ács tengerjárásra alkalmas lodja-k a fedett Ács fedélzettel

ellátottak voltak.

Az ilyen hajók építéste nagyon munkaigányos volt

Ács nagy tudást igényelt. A lodja-k építéste Áre kettÁgetett vagy kettÁvágott Áreg tállgyfa tárrseket hasznÁltak, melyekbe mályedÁseket faragtak vagy Ágettek. Az Ágy kapott elQgyÁjrtmÁnyt vÁzbe Ájztatták, tqz fállátt gQzÁlltÁk, szÁtfeszÁtettÁk gerendÁkkal Ács Ákekkel a szÁksÁges mártÁkig, azután kiszÁrtÁtatták. Ezután a lodja belsejébe bákonyokat (bordákat) helyeztek, amiknek az oldalfal fállá emelkedQ vÁgeihez a fárrQhely nálléste vÁgetett fakarÁkkal deszkákat erQsÁtettek. A lodja mozgatósÁira evezQket, vagy az egyetlen ÁrbÁcra erQsÁtett vitorlÁt hasznÁltak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nállÁliek voltak, de

már a XII. százzad kázzepÁre eleinte hájncsbÁl szállvÁtt, kÁsQbb deszkÁbÁl kÁszÁl tetQt ÁpÁtettek, hogy megvádjÁk a rakományt Ács a hajó legÁnysÁgÁt a rossz idQjárÁstÁl. Az ilyen lodja-kat nevezték fedélzetesnek.

A Kocs

A kocs, az Ászaki pomorok fábbÁl kÁszÁl,

egyÁrbocos, laposfenekQ, egyfedélzetes tengeri hajója. Hossza ÁjllÁiban 24 m-ig, szÁlessÁge 8 m-ig terjedt, 30 ember Ács 30 to-nÁl tállbb rakomány szÁllÁtásÁra volt

alkalmas. Mozgatás a szarvasbőrrel varrt vitorlával vagy evezékkel, kormányzás a fűggesztett kormánylaplával történő. Az ilyen hajókon, melyek kitűntek erős testekkel és a tengerjárás káosságával, aminek károsíthatja a vad tengeri viharokat is. Átvásztak, az északi-Jeges-tengeren hajózáva az orosz kutatók felfedezték a XVI–XVII. századokban merősen élmangazásos utakat. tettek meg, birtokba véve Szibéria hatalmas területeit. Az "Orjol" vitorlájához

A hajó építését 1667-ben, a Kolomna-i nem messze lévő Oka folyó mentén fekvő Gyegyinovo faluban kezdték el. Feladata a Perzsiával kereskedő tengeri hajók védelme a Kaszpi-tengeren. Az építését 1669-ben fejezték be.

Ez volt Oroszország első hadihajója.

Kötfedőzetes, háromirbocos tengeri vitorlás volt, 25 m hosszal, 6,5 m szélességgel, 1,5 m merőlésszel. 22 ágyúval, és kőzi gránátokkal volt felszerelve.

1669 nyarán az "Orjol" egy kisebb flottával

tagjaként elkönyizsnyj-Novgorodba ment, onnan a Volga-n lehajózott Asztrahanyba. 1670-ben elfoglalták Sztjepan Razin felkelő parasztjai. A cseri hadak által levett felkelés után a hajó semmilyen hasznos tevékenységet nem végzett. Az akkori idők dokumentumai szerint alapos a feltételezés, hogy a hajó hosszú éveken át feladat nélkül a Kutum folyón állt Asztrahany egyik állványán. kőzelében, máig teljesen érintetlen nem ment.

A ézsztent paterák jacht

A ézsztent paterák az első orosz hadihajó, amely az orosz lobogót a felföldi vizekre elvitte.

Hollandiában építették, 1693-ban, I. Péter megrendelésére, és még abban az évben megérkezett Arhangelszkbe az akkori idők Oroszországának egyetlen tengeri kikötőjébe.

Ez a nem nagy méretű, kereszt- és

hosszvitorlázattal felszerelt egyirbocos vitorlás hajó 12 ágyúval volt felszerelve. Az oldalak mentén balasztályokat erősítettek fel, hogy viharos tengeren jobb legyen az állókönysége.

1693-ban, a Fehér-tenger partvidékének

megszemléltetésére ezen a hajón hajózott I. Péter. P ezután még kőtszer tartózkodott a jacht fedőzetén: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és később az összes orosz hajó kőtelével idegen kereskedőhajókat kő-sőrt a Fehér-tengeren.

Az utolsó éveiben a ézsztent paterák jachtot

kereskedelmi hajóvá alakították át.

Azov tőrtőnek elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a

Fekete-tengerre, az orosz seregeknek legelőször el kellett foglalniuk a Don torkolatánál fekvő, a megerősített tőrtőnek erődöt, Azov-ot. Ugyanakkor I. Péter 1695-ben tett első kő-sőrt az erőd elfoglalására, az orosz flotta hiányában eredménytelenül végződt.

Következő évben I. Péter átíranytotta ide a

tengerről a speciálisan blokádra épített flottáját, amely kő 36 ágyúval hadihajóval és 22 gályával állt. Május 27-én az Azovi-tengerre hajózáva ezek a hajók blokádtal vették a tenger felől Azov-ot, nem adván lehetőséget a tőrtőnek flottának, hogy erősítést szőllő-tson az ostromlott erődnek. A szőrazföldi hadak és a flotta kőző blokádtévékenységének eredményeképp Azov 1696. július 18-án elesett.

A ézsztent paterák gőlye

A gőlye 1696 elején, Voronyezsben építőt holland

minta alapján. Ugyanazon év április 2-án, kő azonos tőpusú hajóval egytőtt vő-zre bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a fedőltzetig 4 m kőrtőli. Meghajtása 34 pőir evezővel történő.

Hajószemőlyzet őtsőma őőőte a 170 főt. fegyverzete 6 ágyúval állt. A

ézsztent paterák mintájára, mindössze kisebb mődoső-tőjsokkal még 22 hajó építőt I.

Péter azovi-tengeri hadjáratához.

1696. május 3-án a Príncipium I. Páter parancsnoksága alatt egy nyolc hajóból álló osztag elhagyta Voronyezs-t, és tizenkét napos, vitorlázással megtett útján megérkezett Cserkasszk-ba. Ezen az úton a Patér a Tengeri Szabályzat alapján szolgálatát látta el, amelyben meg voltak határozva a nappali és az éjszakai jelzések, valamint a tengeri ártékszervezetre vonatkozó utasítások. Május 27-én ez a hajó a flotta állományába került, és az Azovi-tengerre, és júniusban részt vett az orosz seregeknek a társításuk érdekében, Azov elleni blokádjában a tenger felől, ami végül is a védők megadásával végződött. Az Azov elleni harci tevékenység befejeződésével a gályát leszerelték, és az erődöt nem messze a Donra vitték, ahol a kimenetel miatt darabokra szedték. Az akkori idők dokumentumaiban még mint a Pfelsge - és a Kumandera - is említették. A Prédesztinácia hadihajó

A hajó 1698. november 19-én, maga I. Páter kezdte el a pártit, Voronyezsben. 1700. április 27-én bocsátották vízre, és 1702. áprilisban átvitték Azovba. Hossza 36 m, szélessége 9,5 m, a személynézet 253 fős. Fegyverzete 58 ágyú. Ez az orosz mesterek által készített hajó a járt tengerjáró káposzagei mellett néhány sajátossággal is rendelkezett, nemcsak az orosz, de a kálföldi hajókkal szemben is. A hajótest szerkezete úgy lett kialakítva, hogy ha megrongálódott vagy elvesztette a hajógerincet, a hajó folytathatta útját, nem fenyegette el a llyedés. Páter szavai szerint a hajó ezért nagyon szilárd volt, nagyon arányos, nagyon mozgékony és nagyon jól eltalálta a körteiben. A párti, Szklájev és Verescsagin mesterségesen magasán ártóktól az akkori idők legjobb jártát a holland, de az angol szakemberek. Ugyanakkor bebizonyítani harci és tengerjáró káposzageit a hajó nem tudta, az azovi flotta abban az esetben kénytelen volt a tőlensége miatt. 1711-ben, Azov feladásakor eladták a társításuk kormánynak. Az Erőd - hadihajó

Az Erőd az első orosz hadihajó, amely kihajózva a Fekete-tengerre, megállította Konstantinápolyt. Pansin-ban készítették, nem messze a Don torkolatától. Hossza 37,8 m, szélessége 7,3 m, személynézet 106 fős, fegyverzete 46 ágyú. 1699 nyarán Pamburg kapitány vezénylete alatt az Erőd E. M. Ukraincev duma-tanácsos vezette káveti missziót szállításra Konstantinápolyba. Az orosz hadihajó megjelenése a társításuk fősorozos falainál és az egész orosz hajóhadat Kercs-nél, a társításuk szultánt Oroszországhoz fősoroz viszonya átgondolásra káosztották. Társításkor az orosz Oroszországhoz káztált békégyezmény juttatott. Az Erőd ezen útja jelentős azért is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrográfiai méréseket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbálban, és állászerelést a krmi partok első torkolatát. A konstantinápolyi állomásos idején az Erőd fedélzetén sok társítás és kálföldi szakember megfordult, magasra ártókkal és az orosz hajózási társít. A kávetkez, 1700-as évben az Erőd 170 orosz hadifogollyal a fedélzetén visszatért Társításkor az Azov-ba. Harc a védőkkel a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tártáron kijutását a védők svéd erőd - Noteburg a Néva forrásánál, és Niensanc kázel annak torkolatához. 1702. október 11-én elfoglalva az első, a kávetkez év május 1-vel a másodikat is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, használva az esőt, káldás időt, 30 csónakra állítva két osztag katonáit, megtámadta a Niensanc-hoz érkező és ott lehorgonyzott 10 ágyúos svéd galliont, a Hedan - és a 8 ágyúos Astrild - et. A meglepetésszerű rajtaütésre a svédok viharos ágyú - és kázigegyver tüzet nyitottak, de az orosz hajók által kárláve, azok sikeres csájklyázás harca után kénytelenek voltak leereszteni lobogójukat és megadni

magukat.

Ezután a győzelem után a svéddek káinytelenek voltak elhagyni a Náva torkolatát. Vádelmáre a Janni-Szari szigeten 1703-ban látrehoztak egy erődöt (ma a Páter-Pál erőd), és megalapították Szentpétervárt. Városát az első orosz kikötőt a Balti tenger partján. Az Admirális Ápá-táse

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengerekhez tartozó kijutásáért folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervárt 1703-ban tartotta megalapítását, az erőd-támaszok és a városi Ápá-telek Ápá-tásevel egyidőben hozzájárított az új város káizépésén egy hajózási pályát a helyt az Admirális felszereléséhez. Az alapvető munkálatok 1705 végére elkészültek. A hajózási pályát a helyt Ápá-táse mellett a városban látrejártak a hajók Ápá-tásehez és felszereléséhez szükséges fémmezmunkáit, káitálverő, máizolási, asztalos és más segédüzemek.

Már 1704 februárjában az Áj Admirálisnál megkezdte az első kisméretű vitorlázás és evezős hajók Ápá-táse, Áit Áv máva az első sorhajó. Náhájny Áv máva ez az üzem a legnagyobb lett az országban, és a legnagyobb vitorlázóhajók Ápá-táse is kápes volt; az Ászaki háború végére itt Ápá-tették a Balti Flotta alapvető erejét kápező Ásszes sorhajó 50 %-át. Má a kezdetekkor az üzemben 500 fő dolgozott, az 1710. Ávben már 4720, az 1725. Ávben 15 000.

A éžPoltava és sorhajó

A éžPoltava az első sorhajó, amit Péterváron Ápá-tettek. Ápá-táse 1709. december 15-én kezdte a szentpétervári Admirálisnál, és 1712. június 15-én bocsátották vízre.

Az 1709. június 27-én Poltava alatt az orosz seregek svéddek felett aratott győzelme emlékére elnevezett éžPoltava és Ápá-táse I. Péter irányába-totta. Hossza 34,6 m, szélessége 11,7 m, mértéke 4,6 m, 54 db 18, 12 és 6 fontos Ágyúval volt felszerelve.

A Balti Hadihajó Flotta soraiba Ápve ez a hajó az Ászaki háború Ásszes hadjáratában részt vett, és 1713 májusában, a gályáit Helsingfors elleni tévékenységét fedezve, I. Péter zárszáshajója volt. 1732. után ezt a hajót, alkalmatlanná válva a további tengeri szolgálathoz, tartották a flotta Állományában, és szétbontották.

A Hangár-i győzelem

Az 1714-es hadjárat során az orosz parancsnokság az evezős flottához tartozó 99 hajó 15 000 fős deszantjával elhatározta, hogy elfoglalja az Aland-szigeteket, és siker esetén Svédország feléldjára Áp. I. Péter elhatározta a Hangár-i Állnyelven egy fa császára Ápá-táse, hogy Áitvigen náhájny hajót Hangár-tól nyugatra, és meglepetésszerű támadást indítson az ellenséggel szembe. Két nap máva, július 25-én, a helyi halászoktól tudomást szerezve az Ájtár és Ápá-táse, a svéd hajóraj parancsnoka az Ápá-tásehez Erensild admirális vezénylete alatt 10 hajót káldott, ezzel megosztva saját flottáját. Ezt I. Péter habozás nélkül káil kihasznált. A kávetkező nap reggelén, a szálcsendet és a meglepetés erejét kihasználva, a svéd káitál szétzárásáira irányába-totta az előrsőt és az őrhajókat. Július 27-én az előretartott 35 káinny gályá mellé felsorakozott az orosz flotta további hajója is. Ezen a napon az orosz előrső megtámadta Erensild admirális Hangár-nál Áll hajóit, és háromrészre elkeseredett harcban elfoglalta azokat. Az orosz flotta győzelme teljes volt, mind a társ hajók fogságba kerültek.

A Hangár-i győzelem az orosz reguláris flotta első hatalmas győzelme lehetvé tette az orosz csapatok számára egész Finnországot elfoglalását, és a harci tévékenységek Áithelyezését Svédország területére.

A éžIngermanland és sorhajó

Ápá-táse 1712-ben kezdte el az Admirálisnál Szentpéterváron Kozenc hajózási mestert vezetésével. 1715. május 1-én vízre bocsátották, és hamarosan besorolták a Balti Hadihajó Flotta Állományában. Háromrészes, kátfedéletes, 64 Ágyús sorhajó, hossza 46 m, szélessége 12,8 m, mértéke kb. 5,6 m. Nevét a Náva

torkolatánál elterülő Qsi orosz flotta kapta, melyeket 1703-ban foglaltak vissza az idegen bitorlások. Hadrendbe állították utána az északgermánlandiai néhaijny Átven keresztül I. Páter zászlóshajója volt a Balti-tengeren. 1716 augusztusában Páter cájár vezényelte, hadilobogóját az északgermánlandiai Árbocán viselve, a Koppenhágánál a Bornholm szigetig és vissza, ott a svéd flottára vadászva egyesített orosz-dán-angol-holland flottát, melynek állományában 70 sorhajó és nagyszámú kisebb hajó tartozott.

Ennek emlékére I. Páter megparancsolta, hogy az északgermánlandia-ot meg kell Qrizni az utákor rácszáre, ugyanakkor a hajó a kronstadti vágásQ kikötőhelyén vesztegelve elszálllyedt, és a kárvetkezQ óvben, a helyreállítás lehetetlensége miatt, szétbontották. Harc az Á-sel-szigetnél

1709 májusában az orosz hadvezetés tudomására jutott, hogy a svéd hadihajók osztaga kihajózott a Balti-tengerre. Keresésükre Reval-ből (ma Tallin) május 15-én a másodosztályú kapitány Naum Szenjajvin parancsnoksága alatt kifutott hat sorhajó és 18 ágyú-s-hadihajó, amik kilenc nap cirkálás után az Á-sel-szigetnél találkoztak hárrom svéd hajóval. Megkötözve az ellenséget, az orosz osztag intenzív támadásQgi támadást indított az ellenséget zászlóshajójára, a északvachmeister 52 ágyú-s sorhajóra, ami a harc közepén komoly sérüléseket szenvedett.

A svéd hajó megpróbálta futásban menedéket keresni, de hárromrészes áldozat után kő orosz hadihajó elfogta. A másikkal svéd hajó áé a északCarlson Wappen 5 fregatt és a északBjorngardus 5 brigantin szintén nem bírta elviselni az orosz hajók megsemmisítő támadást, levonták lobogóikat. Az orosz erők vesztesége ebben az átkötözésben mindössze kilenc sebesült volt. Az Á-seel-sziget melletti átkötözésben az Oroszországi Flotta megszerezte első, kizárólag támadásQgi tüzrelőgyőzelmet, melynek során nem kellett a csáklázás másdszerét alkalmazni. Csata Hrengam szigeténél

1720 májusában az Aland-szigetek káinyezésebe behatolt a svéd hajók 1 sorhajóból, 4 fregattból és 9 kisebb hajóból álló osztagja. A Golicin herceg parancsnoksága alatt lévő orosz evezős flotta (61 káinyqgály és 20 csák) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megátadására, és az adott káinyzetből tártánQ elqzásúkre. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigeténél felfedezték a svéd hajókat, de az átlónk szálben a nyál-vá-zen megátadni az ellenséget nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklázátonyok közlé. A sziklák közlétt a svéd hajók nem tudtak szabadon manőverezni, és vágául az orosz káinyqgályák minden irányból jávQ kitartás átadásisa eredményeképp nagygy fregatt megcsáklázásra és elfoglalásra került, a átkötözés, ami az orosz és a svéd flották utolsó komoly ásszecsapása volt az északi háborúban, az orosz flotta mágy jobban megerősítette uralkodás helyzetét az Avo-Aland szigetvilág közlében. Ez a káinyrálmány is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországon, 1721-ben. áéAz orosz flotta nagypapája

1688-ban a fiatal I. Páter figyelmét felkeltette dődnagyapja csákja. Az orosz reguláris flotta leendő megalapítója ezen a hajócskán tette meg első lépéseit a tengeri tudományok alapjainak tanulmányozására, elQszár a Jauzáin, később az Izmajlov vártájrol és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonló hajókba áll és egész kis északflottilla csájtá alakított ki. Ettől kezdve a tenger és a tengeri hadviselés gondolata egy percre sem hagyta el Páteret.

1723 tavaszán, az orosz flotta által szerzett sok győzelem után I. Páternek eszébe jutott korábbi északkedvencé-e, és utasította a csákot Pátervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én áéAz orosz flotta nagypapája I. Páter sajátkezű irányításával, 200 gályával ká-sáretben, másféllezer ágyú dőrgése és hangos északhurrájá kiáltások közléte elhajózott a Balti Flotta zászlósdá-szben álló hajói elött.

A kárvetkezQ nap, mint a reguláris orosz flotta számára letétele emlékműve, a Páter-Pál erődben árák megqrzásra lett kiállítva. A mai időkben a Szent-Pátervári káinyzóni Haditengerészeti Múzeumnak kiemelkedQ

kiállítás-társi darabja.
származás: Szergej Berezsnoj,
festmények: Igor Rogyionov oroszbal fordította és átdolgozta: Kurusa
Sándor