

# Az orosz flotta története

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

A világra tengeri hatalmainak története elismert, az orosz flottában azonban talán kevésbé. Ezen szerencsés egy cikk készítésével, ami a hetvenes években a Szovjetunióban megjelent képeslap sorozat bevezetője volt, ill. mellékelem a képeket, és a hozzájuk fűzött magyarizatot. Remélem, érdekes olvasmány lesz.

Habár az állandó orosz flotta megalapítása évszámok hivatalosan az 1696. szímet, és az első hadihajó építésének 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 között be, az antok akiknek nem egyszer kellett megvédeni saját fegyvertelenségüket, és e célból hosszú tengeri hadjárásokat viselniük. Például a török, de érdekes a tengerparton, főleg a fekete tengeren eljutottak nemcsak Bizánc felől, hanem Konstantinápolyig, de bátran kihajóztak a Fekete-tenger határain kívül, megjelentek a Földközi-tengeri Kréta szigetén is.

A IX. század elején a keleti szlávok területén nagy jelentőségű volt a kereskedelmi út, 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, rendszereskedésükkel kezdtek. A régi keleti-nyugati tanácsok szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Ázsiai-Afrika partjaihoz. Ezek az utak meggyőzően bizonyították az európai magasságú tengeri tudásukat, mert az oroszok a kitartásukkal, az általuk épített hajók az óceánok tengerjárásukat kárpótolják.

Rus Ázsiai-nyugati intenzív tengeri kereskedelmet folytattak sok állammal és várossal a novgorodiak és a pomorok (orosz telepések a Fehér-tenger partján). A szarmák vadak elejtésével és halászával foglalkozva évről évre, nem félve a járatoktól és viharoktól, mind beljebb és beljebb jutottak az Ázsiai-Jeges-tenger Ázsiai-keleti területeire. Most a tudomány és technika viharos fejlődésének évszázadában, az atomenergia és az elektronika korában nem lehet meg, hogy ne adnánk ezen emberek nagyszerűségének és merész átgátnak. Az új folyamatos kereskedelem kiterjesztette a kis fűtőanyagú hajócskákon az óceánokon, távoli utak, expedíciók végrehajtására. 1595-ben elterjedt az Ob torkolatánál, ahol megalapították Obdorszk városát (jelenleg Szalehard), az 1601 és 1602-ben a Tazovi felbontás, ahol az óceán megkezdődött az Ázsiai szarmakereskedési központjának, Mangazey városának alapítása. Hajózárságban az oroszok gyorsan elterjedt Tajmir és a Lena torkolatánál, megfordultak a Ján és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri vezette kocs-át hajózárt a Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimára. Szemjon Dezsnyev vezette a kávévezető évszázad Kolimszkbán induló expedíciója 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

A XVII. század végén az orosz hajók sok máig egy felfedezésével lett nevezetes: 1697-ben a kozák V. V. Atlaszov, az oroszok készítették az 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 számára saját Ázsiai-keleti határainak kiszélesítését.

Ugyanakkor mindezek ellenére Oroszország a XVII.

század végén a nyugat-európai országokkal folytatott kereskedelemhez a korábbi időkhez hasonlóan csak egy kikötővel rendelkezett az Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tengernél, távol az öltel teli nemzetközi kereskedelmi útvonalaktól feküdt. Ilyen feltételek között egyre erősödő orosz állammal feltétlenül szükségessé vált a Balti- és a Déli tengerekhez vezető kijáratokra. Ezt nem csak az ország gyors fejlődéséig, de az orosz állam határainak megvédése is megkövetelte, délen a krími tatárokkal és törökökkel, északnyugaton a svédekkel támadásaitól. Az akkori nemzetközi helyzetet elemezve Marx az alábbiakat írta: „Egyetlen nagy nemzet sem létezett és létezhetett a tengertől olyan elszigetelt

helyzetben, mint a kezdetekben Nagy Péter országra leledzett, és soha, egyetlen nemzet nem bókálta meg azzal, hogy a saját tengerpartja a folyók torkolatánál el van tle szak-tva. Oroszorszáig nem hagyhatta a Néva torkolatát, ezt a természetes kijáratot a szak-Oroszorszáig természetkeinek kivételére, a svéd kezében csak úgy, mint a Don, a Dnyeper, a Bug torkolatait és a Kercsi tengerszorosot a nomád-tatárok kezében.

Már az 1695-és év első hadjárata bebizonyította

I. Péternek, hogy ennek a problémájának a sikeres megoldásához elengedhetetlen a flotta létezése. Ezért a haditevékenység időszerű visszafogása mellett Péter nekifogott a Volgán, a Donon és mellékfolyásokon hajásópá-tó ázemek létrehozásához, azután hadihajásópá-tóssá is.

Az első időkben saját erőfeszítésétől kezdve

irányozva, 1696-ban I. Péter elfoglalta a Don Azovi-tengeri torkolatánál fekvő

tárrájk erődét, Azovot. Ez a győzelem, aminek kérésénhet az orosz hajásók szabad

kijáratát nyertek az Azovi-tengerre, harcra buzdította I. Pétert a svéd ellen a

Baltikumi kijáratát, és 1700. augusztus 19-én meghirdette a harcot Svédorszáig

ellen. Ezalatt a sokévi kázzdelem alatt, mely a tártánelemben, mint az északi

háború vonult be, Oroszorszáig, háborút vva a Balti-tengeri kijáratát,

1702-től kezdődően nekilátott a Balti Flotta létrehozásának. Kezdetben a kisebb

hajásók a szárszi mhelyben (a Szársz folyón) építtek, a 1703-tól az olonyecki,

azután a lugai és a novoladogai mhelyekben, és nemsokára a Néva partján

alapított új városban, Szentpéterváron lévő Fő Admiralitásnál. A flotta hajásóinak

egy része Arhangelszkben épült, ahonnan Skandináviát saját erővel kárbeképzte

jutottak a Baltikára, egy részük pedig kálfládról vásárolták.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítését

1709-ben lehetővé tett Oroszországnak folytatni a tengeri kijáratát

vá-vott háborút nemcsak a Finn-Árban, hanem a Balti-tenger más részein is,

aminek kávetkezésben a flotta szerepe jelentősen megnőtt. A szárazföldi

seregekkel áll-váll mellett harcolva a fiatal orosz flotta ezekben az években

egész sor csillagó oldalt árt be Oroszorszáig tártánetébe. A Hangár-i győzelem, az

Á-sziget melletti csata, Viborg ostroma és elfoglalása, valamint a Hrengam

sziget melletti győzelem, hervadhatatlan dicsőséggel ávezték az orosz hadsereg

és flotta zászlait. Ezek a győzelmek az orosz Ájllal folytatott harcok

egészére pozitív befolyással voltak: Oroszorszáig visszahádtotta az idegen

betolakodók által elszakított, a Finn-Árban és szak-keleti partvidéken elterülő

földeket, és megerősítette hatalmát a Balti-tengeren.

Ezekről a szent eseményekről, ezen idők

legjelentősebb hajásóiról: a ézszt Péteré, a ézPrincipiumé, a ézlyájiról, az

ézErödé, a ézPoltavaé, a ézPredesztinációé, az ézIngermanlandé hadihajásókról szól az

alábbi, a kiadás által ajánlott ézAz orosz hadiflotta tártánetéé mqvási kápeslap

sorozat.

A Lodja

A lodja a régi szlávok kicsiny vitorlás-evezős

hajása. A lodja-k kereskedelmi hajásósra és hadjáratokra is használták.

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

ellátottak voltak.

Az ilyen hajásók építésén nagyon munkaigényes volt

és nagy tudást igényelt. A lodja-k építésére két-két vagy két-három ember

égyre tartott, melyekbe más munkásokat faragtak vagy építettek. Az

gy kapott elgyájtást v-zbe áztatták, tőz fűvel áttöltötték, szétfeszítették

gerendákkal és ákkel a szákságos mőrtákgig, azután kiszárították. Ezután a

lodja belsejébe békonyokat (bordákat) helyeztek, amiknek az oldalfal felé

emelkedő végeihez a főrőhely névelése végett fakarúkkal deszkákat erősítettek. A

lodja mozgására evezőket, vagy az egyetlen árbáca erősített vitorlát

használtak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nélküliek voltak, de

már a XII. század közepére eleinte hájncsból szárvátt, később deszkából készült

tetűt építették, hogy megvédjék a rakományt és a hajás legényét a rossz

időjárásról. Az ilyen lodja-kat nevezték fedélzetesnek.

A Kocs

A kocs, az északi pomorok fájából készült,

egyárbocos, laposfenékű, egyfedélzetes tengeri hajása. Hossza általában 24 m-ig,

szélessége 8 m-ig terjedt, 30 ember és 30 to-nál több rakomány szállítására volt

alkalmas. Mozgatója szarvasbőrrel varrt vitorlával vagy evezőkkel, kormányzója fűggesztett kormánylapáttal tartotta. Az ilyen hajákon, melyek kitűntek erős testekkel és a tengerjárás kárpességgel, aminek károsítható vad tengeri viharokat is átvészeltek, az északi-Jeges-tengeren hajázva az orosz kutatók-felfedező a XVI-XVII. századokban merész ázmangazászi utakat tettek meg, birtokba vevő Szibéria hatalmas területeit. Az "Orjol" vitorlájshajás

A hajás áptát 1667-ben, a Kolonnát nem messze láv Oka folyás mentén fekvő Gyegyino faluban kezdte el. Feladata a Perzsiával kereskedő tengeri hajás vdelme a Kaszpi-tengeren. Az áptát 1669-ben fejezte be.

Ez volt Oroszország első hadihajása.

Kétfedlzetes, hárombocós tengeri vitorlás volt, 25 m hosszal, 6,5 m szélességgel, 1,5 m mélyléssel. 22 ágyúval, és kőzi gránátokkal volt felszerelve.

1669 nyarán az "Orjol" egy kisebb flottilla

tagjaként elkövet Nyiznyij-Novgorodba ment, onnan a Volgán lehajázott Asztrahányba. 1670-ben elfoglalták Sztjepan Razin felkelő parasztjai. A cári hadak által levett felkelés után a hajás semmilyen hasznos tevékenységet nem végzett. Az akkori idők dokumentumai szerint alapos a feltételezés, hogy a hajás hosszú ávek során feladat nélkül a Kutum folyásn állt Asztrahány egyik kőlvárosában, má-g teljesen tükre nem ment.

A észszent páter jacht

A észszent páter az első orosz hadihajás, amely az orosz lobogót kőlföldi vizekre elvitte.

Hollandiában áptatták, 1693-ban, I. Páter

megrendelésére, és még abban az évben megkezdett Arhangelszkbe az akkori idők Oroszországának egyetlen tengeri kikötőbe.

Ez a nem nagy méretű, kereszt-

hosszvitorlázattal felszerelt egybocós vitorlás hajás 12 ágyúval volt felszerelve. Az oldalak mentén balasztályokat erősítettek fel, hogy viharos tengeren jobb legyen az állkonysága.

1693-ban, a Fehér-tenger partvidékének

megszemlélésére ezen a hajásn hajázott I. Páter. P ezután még kőtszer

tartózkodott a jacht fedlzetén: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és kősbbe amikor az ásszes orosz hajás kőteléssel idegen kereskedőhajáskat kő-sőrt a Fehér-tengeren.

Az utolsó évében a észszent páter jachtot

kereskedelmi hajásvél alakították át.

Azov tőrtők erdőnek elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a

Fekete-tengerre, az orosz seregeknek legelőször el kellett foglalniuk a Don torkolatánál fekvő, já megerősített tőrtők erdőjét, Azov-ot. Ugyanakkor I. Páter 1695-ben tett első lépése az erdő elfoglalására, az orosz flotta hiányában eredménytelenül végződt.

Következő évben I. Páter átirányította ide a

tengerről a speciálisan blokádra áptattott flottáját, amely kő 36 ágyúval

hadihajásból és 22 gőlyéből állt. Május 27-én az Azovi-tengerre hajázva ezek a

hajás blokád alá vették a tenger felől Azov-ot, nem adván lehetőséget a tőrtők flottának, hogy erősítést szállítson az ostromlott erdőnek.

A szárazföldi hadak és a flotta kőzárás blokádtévékenységének eredményeképp Azov 1696. július 18-án

elesett.

A észPrincipium gőlya

A gőlya 1696 elején, Voronyezsben áptattott holland

minta alapján. Ugyanazon év április 2-án, kő azonos típusú hajással együtt vőre bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a fedlzetig 4 m kőrl. Meghajtása 34 pőr evezővel tartotta.

A hajászemélyzet létszáma elérte a 170 főt. fegyverzete 6 ágyúból állt. A

észPrincipium mintájára, mindössze kisebb mődos-tásokkal még 22 hajás áptattott I.

Páter azovi-tengeri hadjáratához.

1696. május 3-án a Príncipium I. Páter parancsnoksága alatt egy nyolc hajásból álló osztag elhagyta Voronyezs-t, és tizenkét napos, vitorlával megtett útján megérkezett Cserkasszka-ba. Ezen az úton a Páter a Tengeri Szabályzat alapjául szolgáló Állásrendeletről, amelyben meg voltak határozva a nappali és az éjszakai jelzések, valamint a tengeri útvonalra vonatkozó utasítások. Május 27-én ez a hajás a flotta állományába került, és az Azovi-tengerre, és júniusban részt vett az orosz seregeknek a társaságukkal, Azov elleni blokádjában a tenger felől, ami végül is a megadásával végződött. Az Azov elleni harci tevékenység befejezésekor a gályát leszerelték, és az erődöt nem messze a Donra vitték, ahol a kármikrokozma miatt darabokra szedték. Az akkori idők dokumentumaiban még mint a Pfelsge és a Kumandera is említették. A Prédesztinácia hadihajás

A hajás 1698. november 19-én, maga I. Páter kezdte el építést, Voronyezsben. 1700. április 27-én bocsátották vízre, és 1702. áprilisban átvitték Azovba. Hossza 36 m, szélessége 9,5 m, a szemlélyzete 253 fű. Fegyverzete 58 löveg. Ez az orosz mesterek által épített hajás a járt tengerjárás kámpességei mellett néhány sajátossággal is rendelkezett, nemcsak az orosz, de a halföldi hajásokkal szemben is. A hajást szerkezete úgy lett kialakítva, hogy ha megrongálódott vagy elvesztette a gerincét, a hajás folytathatta útját, nem fenyegette elsüllyedése. Páter szavai szerint ez a hajás ezúton nagyon szor volt, nagyon árnyos, nagyon mozgászi és nagyon eltalált mőreteiben. Építői, Szklájev és Verescsagin mesterséggel magasan értékelték az akkori idők legjobb hajásépítői a holland, dán és angol szakemberek. Ugyanakkor bebizonyították, hogy a tengerjárás kámpességeit a hajás nem tudta, az azovi flotta abban az esetben kénytelen volt a tenger felől, Azov feladásakor eladták a társaságuk kormánynak. Az Erőd hadihajás

Az Erőd az első orosz hadihajás, amely kihajázva a Fekete-tengerre, megállította Konstantinápolyt. Pansin-ban építették, nem messze a Don torkolatánál. Hossza 37,8 m, szélessége 7,3 m, szemlélyzete 106 fű, fegyverzete 46 löveg. 1699 nyarán Pamburg kapitány vezénylete alatt az Erőd E. M. Ukrainev duma-tanácsos vezette katonai misszió szállítását Konstantinápolyba. Az orosz hadihajás megjelenése a társaság fűvörös falainál és az egész orosz hajás hadkercs-nél, a társaság szultánt Oroszországhoz fűvörös viszonya átgondolására készítették. Társaságkorzig és Oroszorszáig kámpességtől békés együttműködés jött létre. Az Erőd ezen útja jelentős árt is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrográfiai mőreteket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbányban, és állásaitól a krmi partok első torkolatát. A konstantinápolyi állomásos idején az Erőd fedőzetén sok társaság és a halföldi szakember megfordult, magasra értékelve az orosz hajás építést. A kámpességek, 1700-as évben az Erőd 170 orosz hadifogollyal a fedőzetén visszatért Társaságkorzig Azov-ba. Harc a svéd hajásokkal a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tartóknak kijutását a svéd erőd Noteburg a Néva forrásánál, és Niensanc kámpességekkel annak torkolatához. 1702. október 11-én elfoglalva az első, a kámpességek év május 1-vel a második is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, kiharánálva az esők, kámpességek idők, 30 csónakra állítva kámpességek osztag katonáit, megállította a Niensanc-hoz érkező és ott lehorgonyzott 10 lövegű svéd galliont, a Hedan-t és a 8 lövegű Astrildt. A meglepetésszerű rajtaütésre a svédok viharos lövegű és kámpességek zifegyverrel nyitottak, de az orosz hajásokkal a halföldi kámpességek, azok sikeres csónaklövés harca után kénytelenek voltak leereszteni lobogójukat és megadni

magukat.

Ezután a győzelem után a svédok kénytelenek voltak elhagyni a Néva torkolatát. Vádelmőre a Janni-Szari szigeten 1703-ban létrehoztak egy erődöt (ma a Péter-Pál erőd), és megalapították Szentpétervájról az első orosz kikötőt a Balti tenger partján. Az Admiralitás építései

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengereken folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervájról 1703-ban létrehozta a Svédok, az erőd-templomok és a városi épületek építésével egyidőben hozzájárított az új orosz kábelzettség egy hajóépítő műhelyének az Admiralitás felépítéséhez. Az alapvető munkálatok 1705 végére elkészültek. A hajóépítő műhely mellett a városban létrejöttek a hajók építéséhez és felszereléséhez szükséges összes fémmezmunkáló, kőműves, mészoló, asztalos és más szakmák.

Már 1704 februárjában az új Admiralitásnál megkezdtek az első kisméretű vitorlás és evezős hajók építését, amit az első sorhajóként. Néhány év múlva ez az új a legnagyobb lett az országban, és a legnagyobb vitorlájú hajók építésére is képesek voltak; az északi határok végére itt építettek a Balti Flotta alapvető erejét képező összes sorhajó 50%-át. Még a kezdetekkor az újzemben 500 fő dolgozott, az 1710. évben már 4720, az 1725. évben pedig 15 000.

A "Poltava" sorhajó

A "Poltava" az első sorhajó, amit Péterváron építettek. Építését 1709. december 15-én kezdték a szentpétervári Admiralitásnál, és 1712. június 15-én bocsátották vízre.

Az 1709. június 27-én Poltava alatt az orosz seregek svédok felett aratott győzelem emlékére elnevezett "Poltava" építését I. Péter irányította. Hossza 34,6 m, szélessége 11,7 m, merőlétszáma 4,6 m, 54 db 18, 12 és 6 fontos ágyúval volt felszerelve.

A Balti Hadihajó Flotta soraiba lépve ez a hajó az északi határok új sorhajóiban részt vett, és 1713 májusában, a göteborgi Helsingfors elleni tévesen gátat fedezve, I. Péter zászlóshajója volt.

1732. után ezt a hajót, alkalatlanná válva a további tengeri szolgálathoz, a flotta állományából, és szétbontották.

A Hangár-i győzelem

Az 1714-es hadjárat során az orosz parancsnok az evezős flottához tartozó 99 hajó 15 000 fős deszantjával elhatározta, hogy elfoglalja az Åland-szigeteket, és siker esetén Svédország felé fordította a fegyvert. Péter elhatározta a Hangár-i felkelés ellen egy császári építést, hogy ítvigyen néhány hajót Hangár-tól nyugatra, és meglepetésszerű támadást indítson az ellenség határánál. Két nap múlva, június 25-én, a helyi halászsokk tudomást szerezve az új hajó építéséről, a svéd hajóraj parancsnoka az építéskész Erensild admirális vezénylete alatt 10 hajóval kénytelen volt megosztva saját flottájára erejét. Ezt I. Péter habozás nélkül kénytelen volt kihasználni. A kénytelen nap reggelén, a szélcsengetés és meglepetés erejét kihasználva, a svéd kénytelenül szétzúzó zászlóira irányította az előre az orosz flotta további hajója is. Ezen a napon az orosz előre megtámadta Erensild admirális Hangár-nál álló hajóit, és háromrészes elkeseredett harcban elfoglalta azokat. Az orosz flotta győzelem teljes volt, mind a társ hajó fogságba került.

A Hangár-i győzelem az orosz reguláris flotta első hatalmas győzelemének lehetősége az orosz csapatok számára egész Finnországra elfoglalásait, és a harci tevékenységek elhelyezését Svédország területére.

A "Ingermanland" sorhajó

Építését 1712-ben kezdték el az Admiralitásnál Szentpéterváron Kozenc hajóépítő mester vezetésével. 1715. május 1-én vízre bocsátották, és hamarosan besorolták a Balti Hadihajó Flotta állományában. Háromrészes, kénytelen, 64 ágyús sorhajó, hossza 46 m, szélessége 12,8 m, merőlétszáma kb. 5,6 m. Nevét a Néva

torkolatánál elterelő Qsi orosz flotta kapta, melyeket 1703-ban foglaltak vissza az idegen bitorlástól. Hadrendbe állították utána az északgermánlandiai flottát keresztes I. Péter zászlóshajója volt a Balti-tengeren. 1716 augusztusában Péter cár vezényelte, hadilobogóját az északgermánlandiai Árbocán viselve, a Koppenhágánál a Bornholm szigetig és vissza áton a svéd flottára vadászó egyesített orosz-dán-angol-holland flottát, melynek állományában 70 sorhajó és nagyszámú kisebb hajó tartozott.

Ennek emlékére I. Péter megparancsolta, hogy az északgermánlandiai flottát meg kell vizni az utókor számára, ugyanakkor a hajó a kronstadti várat kikötőhelyén vesztegelve elállt, és a kárvetkezésben, a helyreállítás lehetetlensége miatt, szétbontották. Harc az Åsel-szigetnél

1709 májusában az orosz hadvezetés tudomására jutott, hogy a svéd hadihajók osztaga kihajózott a Balti-tengerre. Keresésükre Reval-ban (ma Tallin) május 15-én a másodosztályú kapitány Naum Szenjavin parancsnoksága alatt kifutott hat sorhajó és 18 ágyú-s-hadihajó, amik kilenc nap cirkálás után az Åsel-szigetnél találkoztak hárrom svéd hajóval. Megkötélve az ellenséget, az orosz osztag intenzív támadásai miatt a szétbontott az ellenséges zászlóshajóira, a Vachmeister és 52 ágyú-s sorhajóra, ami a harc közben komoly sérüléseket szenvedett.

A svéd hajó megpróbált futásban menedéket keresni, de három órás üldözés után kő orosz hadihajó elfogta. A másodszoros hajó "a" és Carlson Wappen és brigantin szintén nem bírta elviselni az orosz hajók megsemmisítő támadását, levonták lobogójukat. Az orosz erők vesztesége ebben az ütközetben mindössze kilenc sebesült volt. Az Åsel-sziget melletti ütközetben az Oroszországi Flotta megszerezte első, kizárólag támadó tisztelettel előreléptetést, melynek során nem kellett a csáklás és másdszer alkalmazni. Csata Hrengam szigeténél

1720 májusában az Åland-szigetek környékére behatolt a svéd hajók 1 sorhajóval, 4 fregattal és 9 kisebb hajóval álló osztagja. A Golicin herceg parancsnoksága alatt lévő orosz evezős flotta (61 kármánygály és 20 csónak) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megtagadására, és az adott körzetben tárták el az orosz zászlókat. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigeténél felfedezték a svéd hajókat, de az ellenben a nyálat vészt megtagadni az ellenséget nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklákra. A sziklák kármánygályok a svéd hajók nem tudtak szabadon manőverezni, és a kármánygályok minden irányban jött ki a támadás a eredményeként nagy fregatt megcsáklására és elfoglalására került, a tábbi hajók sietve elhúzóztak.

Megnyerve ezt az ütközetet, ami az orosz és a svéd flották utolsó komoly összecsapása volt az északi háborúban, az orosz flotta még jobban megerősítette uralkodó helyzetét az Avo-Åland szigetvilág körül. Ez a kármány is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországon, 1721-ben. **Északi orosz flotta nagypapája**

1688-ban a fiatal I. Péter figyelmét felkeltette a nagypapa csónakja. Az orosz reguláris flotta leendő megalapítója ezen a hajócskán tette meg első lépéseit a tengeri tudományok alapjainak tanulmányozására, elszárválva a Jazán, később az Izmajlov víztorló és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonló hajókból álló egység és flottilla csatlakozott ki. Ettől kezdve a tenger és a tengeri hadviselés gondolata egy percre sem hagyta el Pétert.

1723 tavaszán, az orosz flotta által szerzett sok győzelem után I. Péternek eszébe jutott korábbi érzékelése, és utasította a csónakot Pétervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én Északi orosz flotta nagypapája I. Péter sajátkezű irányításával, 200 gályával kármányban, másfél óra ágyú-dőlőse és hangos ézhurrájával kiállították a kármány elhajózott a Balti Flotta zászlósdá-szben álló hajó elött.

A kármány nap, mint a reguláris orosz flotta számára fontos emlékműve, a Péter-Pál erődben álló kármány megőrzésére lett kiállítva. A mai időkben a Szent-Pétervári Kármány Haditengerészeti Múzeumnak kiemelkedő

kiállítás-darabja.  
szervező: Szergej Berezsnoj,  
festmények: Igor Rogyionov orosz fordította és átdolgozta: Kurusa  
Sándor