

# 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 szerencsésen egy cikk készült a témával, ami a hetvenes években a Szovjetunióban megjelent képeslap sorozat bevezetője volt, ill. mellékelem a képeket, és a hozzájuk fűzött magyarázatot. Remélem, érdekes olvasmány lesz.

Hajó az állandó orosz flotta megalapítója a 16. században hivatalosan az 1696. században, az első hadihajó a 1669., a Haditengerészeti Flotta eredete a 17. században, a 18. században nyolc évszázadba 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 a cserkészek hosszú tengeri hadjáratait viselniük. Például a kárpátok, de ezek az erők a tengerparton, főleg a déli partokon eljutottak nemcsak Bizánc felé, hanem Konstantinápolyig, de bátran kihajóztak a Fekete-tenger határain kívül, megjelentek a Földközi-tengeri Kréta szigetén is.

A 18. század elején a keleti szlávok lettek nagy jelentőségű vállalkozók a kereskedelmi útvonal, ami a Balti tengertől a Fekete- és Kaszpi-tengerekig húzódott. Ezekből az időkben kezdve az oroszok tengeri hadjáratai a Fekete- és Kaszpi-tengereken, nemsokkal később a Balti- és a Fehér-tengereken, rendszereskedő vállalatok. A keleti-nyugati tanácsok szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Ázsia-Afrika partjaihoz. Ezek az utak meggyőzően bizonyították az eldöntött magasságú tengeri tudásukat, mert az oroszok a kitartásukkal, az általuk épített hajókban a loda-k katonák tengerjárásukat a pésségekkel.

Rus Ázsiai kereskedelmi intenzív tengeri kereskedelmet folytattak sok állammal és várossal a novgorodiak és a pomorok (orosz telepések a Fehér-tenger partján). A szarmaták vadak elejtésével és halászával foglalkozva a tengerre, nem félve a jégől és viharoktól, mind beljebb és beljebb jutottak az Ázsiai-Jeges-tenger Ázsiai keleti területeire. Most a tudomány és technika viharos fejlődésének ávszájában, az atomenergia és az elektronika korában nem tehetjük meg, hogy ne adózzunk ezen emberek nagyszerűségének és merész átgátnak. Az új folyamatos kereskedelem keltette a kis fűtőanyagú hajók csökkenését a kocs-okon, a tengeri utak, expedíciók és a tengerhajózási útra. 1595-ben elterjedt az Ob torkolatán, ahol megalapították Obdorszk városát (jelenleg Szalahard), az 1601 és 1602-ben a Tazovi felbontás, ahol a tengerre való megkezdés az Ázsiai szarmaták kereskedési központjainak, Mangazey városának alapítója. Hajózási korszakban az oroszok gyorsan elterjedt Tajmirt és a Lena torkolatán, megfordultak a Japán és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri vezette a kocs-át a Japánra zott a Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimára. Szemjon Dezsnyev vezette a korszakos tengeren Alsó-Kolimszkból induló expedíciója 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

A 17. század végén az orosz hajók sokat meg felfedezéssel lett nevezetes: 1697-ben a korszak V. V. Atlaszov, az oroszok készült elsősorban, 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 hajózási-társaság és a navigációs eszközök fejlesztését is, és lehetővé tették Oroszország számára saját Ázsiai keleti határainak kiszélesítését.

Ugyanakkor mindezek ellenére Oroszország a 17.

század végén a nyugat-európai országokkal folytatott kereskedelemhez a korábbi időkhez hasonlóan csak egy kikötővel rendelkezett az Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tengerre, a tengerrel teli nemzetközi kereskedelmi útvonalaktól felelős. Ilyen feltételek között egyre erősödő orosz állammal feltétlenül szükséges volt a Balti- és a déli tengerekhez vezető kijáratokra. Ezt nem csak az ország gyors fejlődéséig, de az orosz állam határainak megvédése is megkövetelte, de a keleti határok és a nyugati határok, Ázsia-nyugaton a svéd támadásait. Az akkori nemzetközi helyzetet elemezve Marx az alábbiakat írta: az egyetlen nagy nemzet sem lehetett és lehetett a tengeren 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 termékeinek kivitelére, a svéd kezében csak úgy, mint a Don, a Dnyeper, a Bug torkolatait és a Kercsi tengerszoroszt 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 és a zemek létrehozásához, azután hadihajók építéséhez is.

Az első időkben saját erőfeszítéseitől kezdve

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

társzék erődét, Azovot. Ez a győzelem, aminek köszönhetően az orosz hajók szabad

kijáratát nyerték 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 háború alatt, mely a társzéknelemben, mint az északi

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

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

hajók a szárszéli mőhelyben (a Szársz folyón) építtek, a 1703-tól az olonyecki,

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

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

egy része Arhangelszkben épült, ahonnan Skandináviát saját erővel kiterjedő

jutottak a Baltikára, egy részük pedig kifizetésül vásárolták.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítése

1709-ben lehetővé tette az oroszországnak folytatni a tengeri kijáratot

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

aminek következtében a flotta szerepe jelentősen megnőtt. A szárszéli

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

egész sor csillagzó oldalt árt be Oroszorszáig társzékbe. A Hangár-i győzelem, az

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

sziget melletti győzelem, hervadhatatlan dicsőséggel vézték az orosz hadsereg

és flotta zászlóit. Ezek a győzelmek az orosz álltal folytatott harcok

egészére pozitív befolyással voltak: Oroszorszáig visszahá-totta az idegen

betolakodók által elszakított, a Finn-árbán és szak-keleti partvidéken elterjedő

féldéket, és megerősítette hatalmát a Balti-tengeren.

Ezekről a szent eseményekről, ezen idők

legjelentősebb hajásírásai: a Szent Péter és jachtrás, a Príncípium és gályájás, az

Erőd és, a Poltava és, a Predestináció és, az Ingermanland és hadihajásírásai az

alábbi, a kiadás által ajánlott és az orosz hadiflotta társzéknete és mővészi képeslap

sorozat.

A Lodja

A lodja a régi szlovok kicsiny vitorlás-evezős

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

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

ellátottak voltak.

Az ilyen hajók építésénél nagyon munkaigényes volt

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

évesen építettek, melyekbe mőlyedéseket faragtak vagy építettek. Az

gyapott elgyújrtmányt vízbe áztatták, tőz fűvel töltek, szátfeszítették

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

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

emelkedő végeihez a főrőhely névelése végett fakarókkal deszkákat erősítettek. A

lodja mozgására evezőket, vagy az egyetlen árbácsra erősített vitorlát

használtak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nélküliek voltak, de

már a XII. század közepére eleinte hájncsból szárvált, később deszkából és

tetőt építettek, 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 kormánylaplával tartotta. Az ilyen hajákon, melyek kitűntek erős testekkel és a tengerjárás kárpesszőgákkal, aminek kápszálinhetően vad tengeri viharokat is átvészeltek, az északi-Jeges-tengeren hajázva az orosz kutatók-felfedezők 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 kezdték el. Feladata a Perzsiával kereskedő tengeri hajás vdelme a Kaszpi-tengeren. Az áptát 1669-ben fejezték be.

Ez volt Oroszország első hadihajása.

Kátfedéletes, hárombocós tengeri vitorlás volt, 25 m hosszal, 6,5 m szélességgel, 1,5 m merőlésszel. 22 ágyúval, és kázi gránátokkal volt felszerelve.

1669 nyarán az "Orjol" egy kisebb flottila

tagjaként elvagy 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 alaposan feltételezték, hogy a hajás hosszú ávek során feladat nélkül a Kutum folyásn állt Asztrahány egyik kálvárosa kázelében, má-g teljesen tükre nem ment.

A észszent páter jacht

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

Hollandiában áptát, 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

megszemléltésére ezen a hajásn hajázott I. Páter. P ezután még kátszer

tartózkodott a jacht fedéletesen: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és

később amikor az ásszes orosz hajás kátelével idegen kereskedőhajásokat ká-sért a Fehér-tengeren.

Az utolsó évében a észszent páter jachtot

kereskedelmi hajásvái alakították át.

Azov tárak erdőnek elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a

Fekete-tengerre, az orosz seregeknek legelőször el kellett foglalniuk a Don

torkolatánál fekvő, já megerősített tárak erdő, Azov-ot. Ugyanakkor I. Páter

1695-ben tett első ká-sárléte az erdő elfoglalására, az orosz flotta hiányában

eredménytelenül végződt.

Következően évben I. Páter átirányította ide a

tengerről a speciálisan blokádra áptát flottáját, amely ká 36 ágyúval

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

hajások blokádtal vették a tenger felől Azov-ot, nem adván lehetőséget a tárak

flottának, hogy erősítést szállítson az ostromlott erdőnek. A szárazföldi hadak

és a flotta káztás blokádtévékenységének eredményeképp Azov 1696. július 18-án

esett.

A észPrincipium gálya

A gálya 1696 elején, Voronyezsben áptát holland

minta alapján. Ugyanazon év április 2-án, ká azonos tápusú hajással együtt v-zre

bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a fedéltetig 4 m kárlá. Meghajtása 34 párv evezővel tartotta. A

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

észPrincipium mintájára, mindössze kisebb mádos-tásokkal még 22 hajás áptát 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 alapján szolgálatra állt. A Gályarendelet-et, amiben meg voltak határozva a nappali és az éjszakai jelzések, valamint a tengeri törvényekre vonatkozó utasítások. Május 27-én ez a hajás a flotta állományába került, és az Azovi-tengerre, és júniusban részt vett az orosz seregeknek a török erők, Azov elleni blokádjában a tenger felől, ami végül is a megadásával végződött. Az Azov elleni harci tevékenység befejezésekor a gályát leszerelték, és az erőt nem messze a Donra vitték, ahol a kimenetele miatt darabokra szedték. Az akkori idők dokumentumaiban még mint a Pfelsgê és az Kumanderaê is említették. A Prédesztinaciaê hadihajás

A hajás 1698. november 19-én, maga I. Páter kezdte el építeni, Voronyezsben. 1700. április 27-én bocsátották vízre, és 1702. áprilisban átvitték Azovba. Hossza 36 m, szélessége 9,5 m, a személynéje 253 fő. Fegyverzete 58 ágyú. Ez az orosz mesterek által épített hajás a jás tengerjárás káptalánjai mellett néhány sajátossággal is rendelkezett, nemcsak az orosz, de a kálföldi 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 szilárd volt, nagyon erős, nagyon mozgékony és nagyon eltartott. Építői, Szklájev és Verescsagin mesterségesen magasán építették az akkori idők legjobb hajásépítői a holland, de az angol szakemberek. Ugyanakkor bebizonyították a hajás nem tudta, az azovi flotta abban az esetben károsan a hajás miatt. 1711-ben, Azov feladásakor eladták a török kormánynak. Az Erődê hadihajás

Az Erődê 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, személynéje 106 fő, fegyverzete 46 ágyú. 1699 nyarán Pamburg kapitány vezénylete alatt az Erődê E. M. Ukrainev duma-tanácsos vezette katonai misszió szállítását Konstantinápolyba. Az orosz hadihajás megjelenése a török fősereg falainál és az egész orosz hajás hadi kercs-nél, a török szultánt Oroszországhoz fűző viszonya átgondolására készítették. Törökországi és Oroszországi katonai békégyezmény juttatásra. Az Erődê ezen útja jelentős azúrt is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrográfiai méréseket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbányban, és állásfoglalást a krmi partok első torkolatát. A konstantinápolyi állomásos idején az Erődê fedélzetén sok török és kálföldi szakember megfordult, magasra értékelve az orosz hajásépítést. A katonai, 1700-as évben az Erődê 170 orosz hadifogollyal a fedélzetén visszatért Törökországból Azov-ba. Harc a svéd hajásokkal a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tartó útján kijutásukat a svéd erőd Nöbura névű forrásánál, és Niensanc katonai torkolatához. 1702. október 11-én elfoglalva az első, a katonai év május 1-vel a második is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, katonákkal az esők, katonák idők, 30 csónakra állítva katonai osztag katonáit, megállította a Niensanc-hoz érkező és ott lehorgonyzott 10 ágyús svéd galliont, a Hedanê-t és a 8 ágyús Astrildê-et. A meglepetésszerű rajtaütésre a svéd viharos ágyú- és közifegyverzetet nyitották, de az orosz hajásokkal a török lővegek, azok sikeres csatájának harca után katonáknak 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 Peter-Pál erőd), és megalapították Szentpétervájról az első orosz kikötőt a Balti tenger partján. Az Admiralitás építésétől

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengerekhez tartozó kijutásait folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervájról 1703-ban létrehozta a Svédok, az erőd-templonok és a orosz építkezésekkel egyidőben hozzájárított az új orosz kincstárnak egy hajóépítő műhelyt 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, mészolós, 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 hadihajóiban részt vett, és 1713 májusában, a göteborgi Helsingfors elleni támadásokat fedezve, I. Péter zászlóshajója volt.

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

A Hangár-i győzelem

Az 1714-es hadihajókat az orosz parancsnokok az evezős flottához tartozó 99 hajó 15 000 fős deszantjával elhatározta, hogy elfoglalja az Åland-szigeteket, és siker esetén Svédország felé fordította. Péter elhatározta a Hangár-i felvidnyelven egy faszada építését, hogy átvigyen néhány hajót Hangár-tól nyugatra, és meglepetésszerű támadást indítson az ellenség határaitól. Két nap múlva, június 25-én, a helyi halászsokk tudomást szerezve az új hajó építéséről, a svéd hajóraj parancsnoka az építkezéshez Erensild admirális vezénylete alatt 10 hajóval költözött, ezzel megosztva saját flottáját. Ezt I. Péter habozás nélkül kihasználta. A kővetkez nap reggelén, a szélcsengetés és meglepetés erejét kihasználva, a svéd kőtelők szétzúzódtak, irányította az előrejeltek és a hajókat. Június 27-én az előretartott 35 kőnnny golyó mellé felsorakozott az orosz flotta további hajója is. Ezen a napon az orosz előretartott Erensild admirális Hangár-nál álló hajóit, és hátról is elkezdett 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 győzelemét lehetnévén az orosz csapatok számára egész Finnországot elfoglalásait, és a harci tevékenységek helyezését 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. Hátról is képesek voltak, 64 ágyús sorhajó, hossza 46 m, szélessége 12,8 m, merőlétszáma kb. 5,6 m. Nevét a Néva

torkolatánál elterülő Qsi orosz flotta kapta, melyeket 1703-ban foglaltak vissza az idegen bitorlások. Hadrendbe állították utána az északgermánlandiai flottát. A tengeren keresztezte a Balti-tengert. 1716 augusztusában a tengeren keresztül a Balti-tengeren. 1716 augusztusában a tengeren keresztül a Balti-tengeren. 1716 augusztusában a tengeren keresztül a Balti-tengeren.

Ennek emlékére I. Péter megparancsolta, hogy az északgermánlandiai flottát meg kell vizsgálni az utolsó részre, ugyanakkor a hajók a kronstadti flottához kikötőhelyre vesztegelve elhelyezték, és a kikötővel szembe, a helyreállításuk lehetetlensége miatt, szétbontották. Harc az Åsel-szigeten

1709 májusában az orosz hadvezetés tudomására jutott, hogy a svéd hadihajók osztaga kihajózott a Balti-tengerre. Keresztezte a Balti-tengerre. Keresztezte a Balti-tengerre. Keresztezte a Balti-tengerre. Keresztezte a Balti-tengerre.

A svéd hajók megpróbálták futásban menedéket keresni, de háromórás állandós utána kő orosz hadihajók elfogta. A második kő svéd hajók a Carlson Wappen brigantin színt nem bírva elviselni az orosz hajók megsemmisítő támadását, levonták lobogóikat. Az orosz erők vesztesége ebben az ütközésben mindössze kilenc sebesült volt. Az Åsel-sziget melletti ütközésben az Oroszországi Flotta megszerezte első, kizárólag támadó támadással előrelépést, melynek során nem kellett a csáklások és más eszközök alkalmazni. Csata Hrengam szigetén

1720 májusában az Åland-szigetek környékére behatolt a svéd hajók 1 sorhajóval, 4 fregattal és 9 kisebb hajóval. A Golicin herceg parancsnoksága alatt lévő orosz evezős flotta (61 katonával mint 20 csónak) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megakadályozására, és az adott körzetben támadó elzárta. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigetén felfedezték a svéd hajókat, de az ellenük színtben a nyáron végére megakadályozták az ellenséget nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklák tonyok felé. A sziklák felé a svéd hajók nem tudtak szabadon manőverezni, és végül az orosz katonával minden irányból jártak ki a támadásuk eredményeként nagy fregatt megcsúszással és a többi hajók sietve elhúzóztak.

Megnyerve ezt az ütközést, 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 felé. Ez a katonai siker is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországon, 1721-ben. Az orosz flotta nagypapja

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, elkövetve a Jauzán, később az Izmajlov víztorló és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonló hajókból álló egység az északkeleti csónak alakult ki. Ettől kezdve a tenger és a tengeri hadviselés gondolata egy percre sem hagyta el a tengeret.

1723 tavaszán, az orosz flotta által szerzett sok győzelem után I. Péternek eszébe jutott korábbi kedvencé, és utasította a csónakot Pétervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én az orosz flotta nagypapja I. Péter saját kezű irányításával, 200 golyóval kő-színtben, másfél óra ütközés után dőlt a hangos ázhurrá. kiállítások kőzetpette elhajózott a Balti Flotta zászlószoborban álló hajók elött.

A kikötővel szembe, mint a reguláris orosz flotta számára fontos emlékműve, a Péter-Pál erődben álló megőrzésre lett kiállítás-tva. A mai időkben a Szent-Pétervári Kőzetpetti Haditengerészeti Múzeumnak kiemelkedő

kiállítás-társi darabja.

szerveg: Szergej Berezsnoj,

festmények: Igor Rogyionovoroszból fordította és átdolgozta: Kurusa

Sándor