

# Az orosz flotta története

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

A világtengeri hatalmainak története elöreg ismert, 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.

Habár az állandó orosz flotta megalapítója a 17. századnak hivatalosan az 1696. szeptember-t, és az első hadihajó a 1699., a Haditengerészeti Flotta eredete a 17. századba, a 17. századokba 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 Fekete-tenger határainál, megjelentek a Fekete-tengeri Krónika szigetén is.

A 17. 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, rendszereskedtek voltak. A régi keleti útvonal tanúsága szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Ázsiába-Afrika partjaihoz. Ezek az utak meggyőzően bizonyították az európai magasfokú tengeri tudásukat, mert az oroszok a kitartásukkal, az általuk végrehajtott útvonalon a tengerjárás káoszát elkerülték.

Rus Ázsiai útvonal 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 járatoktól és viharoktól, mind beljebb és beljebb jutottak az Ázsiai-Jeges-tenger Ázsiai keleti területeire. Most a tudomány és technika viharos fejlődésének átvészadásában, az atomenergia és az elektronika korában nem tehetjük meg, hogy ne adózzunk ezen emberek nagyszerűségének és merész átgátnak. Az új folyamatos kereskedelem kiterjesztette a kis fűtőanyagú hajók csővezetékét a kocsikon, távoli utak, expedíciók és a tengerpartok. 1595-ben elterjedt az Ob torkolatánál, ahol megalapították Obdorszk városát (jelenleg Szalahard), az 1601 és 1602-ben a Tazovi felbontás, ahol a tenger mára megkezdte az Ázsiai szarmaták kereskedési központjának, Mangazey városának alapítását. Hajózási körülményekben az oroszok gyorsan elterjedt Tajmirt és a Lena torkolatánál, megfordultak a Ján és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri vezette kocsát a hajózási Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimárra. Szemjon Dezsnyev vezette a kárpátok és a Kolimszka indulás expedícióját 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

A 17. század végén az orosz hajók sokat meg felfedezték a tengerrel lett nevezetes: 1697-ben a kárpátok V. V. Atlaszov, az oroszok készítették az elsőként, eljutott Kamcsatka és a Kurill-szigetek partjaihoz.

Ezek a hajóutak nemcsak a tengerjárás fejlődését segítették, az orosz tengerészek hajóvezetésben jártasságát, gyakorlati tapasztalatait növelték, hanem a hajózási 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 időkkel szemben csak egy kikötővel rendelkezett az Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tenger felé, távol az ösztönös nemzeti kereskedelmi útvonalaktól felelt. Ilyen feltételek között az egyre erősödő orosz állammal feltétlenül szükséges volt a Balti- és a Fekete-tengerhez vezető kijáratokra. Ezt nem csak az ország gyors fejlődéséért, de az orosz állam határainak megvédése is megkövetelte, külön a keleti tengerpartok és a Fekete-tenger nyugati sarkvidéki tengerpartjait. Az akkori nemzeti 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 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 harcra Svédorszáig

ellen. Ezalatt a sokévi háború alatt, mely a társzéknelemben, mint az északi

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

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

hajók a szárszéli mőhelyben (a Szársz folyón) építettek, 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 építette, ahonnan Skandináviát saját erővel kiterjedés

jutottak a Baltikusra, egy részük pedig kifizette a városi rőltők.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítése

1709-ben lehetővé tette az oroszországnak folytatni a tengeri kijáratot

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

aminek köszönhetően a flotta szerepe jelentősen megnőtt. A szárszéli

seregekkel végül mellett harcolva a fiatal orosz flotta ezekben az években

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

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

sziget melletti győzelem, hervadhatatlan dicsőséggel vezették az orosz hadsereg

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

egészére pozitív befolyással voltak: Oroszorszáig visszahívta az idegen

betolakodók Ájllal elszakított, a Finn-árbán Ászak-keleti partvidékén elterjedt

féldéket, és megerősítette hatalmát a Balti-tengeren.

Ezekről a szent eseményekről, ezen idők

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

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

alábbi, a kiadás Ájllal ajánlott és az orosz hadiflotta társzékneti és a mőszaki képeslap

sorozat.

A Lodja

A lodja a régi szlávok kicsiny vitorlás-evezős

hajója. A lodja-k kereskedelmi hajózársra 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 mászókákat faragtak vagy építettek. Az

gyapott elgőzártnyit végül a zettük, az fűvellett gőzáró, szétfeszítették

gerendákkal és kekekkel a szákságos mőrtőkegig, azután kiszárították. Ezután a

lodja belsejébe bókonyokat (bordákat) helyeztek, amiknek az oldalfal fűlő

emelkedő végéhez a fűvelőse végül fakarókkal deszkákat erősítették. A

lodja mozgására evezőket, vagy az egyetlen árcra erősített vitorlát

használtak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nélküliek voltak, de

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

tetűt építették, hogy megvédjék a rakományt és a hajó legényeit a rossz

időjárásról. Az ilyen lodja-kat nevezték fedélzetesnek.

A Kocs

A kocs, az északi pomorok fűből készült,

egy árboc, laposfenékű, egyfedélzetes tengeri hajója. Hossza általában 24 m-ig,

szélessége 8 m-ig terjedt, 30 ember és 30 tonna rakomány szállására volt

alkalmas. Mozgatója szarvasbőrrel varrt vitorlával vagy evezőkkel, kormányzója fűggesztett kormánylappal tartotta. Az ilyen hajákon, melyek kitűntek erős testekkel és a tengerjárás kárpességgel, aminek kápszálinhetően vad tengeri viharokat is átvészeltek, az Északkelet-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 árpá-társát 1667-ben, a Kolonnát nem messze Iávk Oka folyás mentén fekvő Gyegyino faluban kezdték el. Feladata a Perzsiával kereskedő tengeri hajás vaddel a Kaszpi-tengeren. Az árpá-társát 1669-ben fejezték be.

Ez volt Oroszország első hadihajása.

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

1669 nyarán az "Orjol" egy kisebb flottilla

tagjaként elkövet Nyiznyij-Novgorodba ment, onnan a Volgán lehajázott Asztrahánba. 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 hosszán a során feladat nélkül a Kutum folyón állt Asztrahán egyik kálvárosa kázelében, máig teljesen tükre nem ment.

A észszent páter jacht

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

Hollandiában árpá-tették, 1693-ban, I. Páter

megrendelésére, és még abban az évben megkezdett Arhangelszkbe az akkori idők Oroszországjának 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 haján hajázott I. Páter. P ezután még kátszer

tartózkodott a jacht fedéletesen: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és

kásqbb az amikor az ásszes orosz hajás kátelével idegen kereskedőhajáskat ká-sört a Fehér-tengeren.

Az utolsó évében a észszent páter jachtot

kereskedelmi hajás alakították át.

Azov tükre erdjének elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a

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

torkolatánál fekvő, já megerősített tükre erdjét, Azov-ot. Ugyanakkor I. Páter

1695-ben tett első ká-sorlete az erdj elfoglalására, az orosz flotta hiányában

eredménytelenül végződt.

Kávetkező évben I. Páter átirányította ide a

tengerről a speciálisan blokádra árpá-tett flottáját, amely ká 36 ágyúval

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

hajás blokádtal vették a tenger felől Azov-ot, nem adván lehetőséget a tükre

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

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

A észPrincipium gály

A gály 1696 elején, Voronyezsben árpált holland

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

bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a fedéltetig 4 m kárl. Meghajtása 34 párv evezővel tartotta.

A hajás személynél és a elárte a 170 főt. fegyverzete 6 ágyúból állt. A

észPrincipium mintájára, mindössze kisebb mádos-tásokkal még 22 hajás árpált 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 állított Gályarendelést, amiben meg voltak határozva a nappali és az éjszakai jelzések, valamint a tengeri útközlekedésre 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 kimenetel miatt darabokra szedték. Az akkori idők dokumentumaiban még mint északkeleti és északnyugati is említették. A Prédesztinácia 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 szemlélyzete 253 fű. Fegyverzete 58 löveg. Ez az orosz mesterek által épített hajás a jás tengerjárás káptalán 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 elszállt. Páter szavai szerint ez a hajás ezúton nagyon szép volt, nagyon arányos, nagyon mozgászi és nagyon eltalált méréseiben. Építői, Szklájev és Verescsagin mesterséggel magasan értékelték 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 társaságuk kormánynak. Az északkeleti hadihajás

Az északkeleti 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 északkeleti E. M. Ukrainev duma-tanácsos vezette káptalán misszió szállítását Konstantinápolyba. Az orosz hadihajás megjelenése a társaságuk fűvörös falainál és az egész orosz hajás hadi kercs-nél, a társaságuk szultánt Oroszországhoz fűvörös viszonya átgondolására készítették. Társaságuk korszak és Oroszországi káptalán békékegyezmény juttatott.

Az északkeleti ezen útja jelentős azúrt is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrográfiai méréseket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbán, és állásaitól a krmi partok előretek. A konstantinápolyi állomásos idején az északkeleti fedélzetén sok társaságuk és kálföldi szakember megfordult, magasra értékelve az orosz hajásépítést. A káptalán, 1700-as évben az északkeleti 170 orosz hadifogollyal a fedélzetén visszatért társaságuk korszakban Azov-ba. Harc a svéd hajásokkal a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tártán kijutásait a svéd erőd Noteburg a Néva forrásánál, és Niensanc káptalán annak torkolatához. 1702. október 11-én elfoglalva az előt, a káptalán év május 1-vel a másodikát is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, káptalán az esők, káptalán időt, 30 csónakra állítva káptalán osztag katonáit, megtámadta a Niensanc-hoz érkező és ott lehorgonyzott 10 lövegű svéd galliont, a Hedan-t és a 8 lövegű Astrildét. A meglepetésszerű rajtaütésre a svédok viharos lövegű és káptalán zifegyverrel nyitottak, de az orosz hajásokkal káptalánlván, azok sikeres csatájuk harca után káptalán 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 vörösítést az első orosz kikötőt a Balti tenger partján. Az Admiralitás építését

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengerekhez tartó kijutásait folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervájról 1703-ban létrehozta a Svédok elleni hadi erőt, az erőd-építések és a vörösítések helyét az Admiralitás felépítéséhez. Az alapvető munkálatok 1705 végére elkészültek. A hajóépítés mellett a városban létrejöttek a hajókat felépítéséhez szükséges összes fémmezmunkáló, kőműves, 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 vitorlásos hajó építésére is képes volt; az északi határok végére itt építettek a Balti Flotta alapvető erejét képező összes sorhajó 50%-át. Még a kezdetekkor az új szakmában 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 becsülták 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 hadi erőt képezte, és 1713 májusában, a göteborgi Helsingfors elleni támadásokat 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 hadi erőt 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. Péter elhatározta a Hangár-i felkelés ellen, hogy ígítványt németországi hajókat 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 felkelés nap reggelén, a szélcsengetés és meglepetés erejét kihasználva, a svéd katonák szétzúrták a hajókat, az előrejelzés az orosz flotta további hajója is. Ezen a napon az orosz előrejelzés megadta Erensild admirális Hangár-nál álló hajóit, és háromórás 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 győzelemét lehetné 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 hajóépítés mestere vezetésével. 1715. május 1-én vízre bocsátották, és hamarosan besorolták a Balti Hadihajó Flotta állományában. Háromórás, kőfedélzetes, 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 bitorlástól. Hadrendbe állították utána az északgermánlandiai flottát. A tengeren keresztezte I. Péter zászlóshajója volt a Balti-tengeren. 1716 augusztusában Péter császár vezényelte, hadilobogóját az északgermánlandiai Árbocban viselve, a Koppenhágai tőzvesztés után a Bornholm szigetig visszavonulva a svéd flottára vadászni egyesített orosz-dán-angol-holland flottát, melynek állományában 70 sorhajó és nagyszárművel kisebb hajó tartozott.

Ennek emlékére I. Péter megparancsolta, hogy az északgermánlandiai flottát meg kell vizsgálni az utolsó orosz hadihajó, ugyanakkor a hajó a kronstadti város kikötőhelyén vesztegelve elhelyezkedt, 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 ágyús-hadihajó, amik kilenc nap cirkálás után az Åsel-szigetnél találkoztak hirtelen svéd hajóval. Megkötözve az ellenséget, az orosz osztag intenzív támadásokról tájékoztatást adott az ellenség zászlóshajójára, a Vachmeister 52 ágyús sorhajóra, ami a harc kezében komoly sérüléseket szenvedett.

A svéd hajó megpróbálta futásban menedéket keresni, de hirtelen a szélváltás miatt utána kőtt orosz hadihajó elfogta. A másodszoros svéd hajó "a" a Carlsson Wappen brigantin szintén nem bírta elviselni az orosz hajók megsemmisítő támadást, 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 előrt győzelmet, melynek során nem kellett a csájklyájs mádszer 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 Golitsin herceg parancsnoksága alatt lévő orosz evezős flotta (61 katonával, mint 20 csónak) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megtagadására, és az adott körülmények között távozásra kényszerült. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigeténél felfedezték a svéd hajókat, de az ellenük szövegben a nyáron megtagadni az ellenséget nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklák tonyok felé. A sziklák között a svéd hajók nem tudtak szabadon manőverezni, és a közelben az orosz katonával minden irányban járvány kitartható támadásai eredményeként nagy fregatt megcsúszással a szigetek között, a távoli 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 felé. Ez a katonai művelet is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországon, 1721-ben. **Észak 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, elköszült a Jazán, később az Izmajlov víztorló és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonló hajókból álló egység az északflottájának alakult ki. Ettől kezdve a tenger és a tengeri hadviselés gondolata egy percre sem hagyta el Pétert.

1723 tavaszán, az orosz flotta által szerzett győzelem után I. Péternek eszébe jutott korábbi énkedvencé, és utasította a csónakot Pétervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én Észak orosz flotta nagypapája I. Péter sajátkezű irányításával, 200 golyóval káretében, másfél óra ágyú dörgése és hangos ézhurrájával kiállították a kárvetkezés nap, mint a reguláris orosz flotta szövegében emlékműve, a Péter-Pál erődben állított megörökösre lett kiállítás-tva. A mai időkben a Szent-Pétervári Kárvetkezési Haditengerészeti Múzeumnak kiemelkedő

kill-tsi darabja.  
szöveg: Szergej Berezsnoj,  
festmények: Igor Rogyionovoroszba ford-totta és tdolgozta: Kurusa  
Sándor