

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 szeretőnk is egy cikk közzétételével, ami a hetvenes években a Szovjetunióban megjelent képeslap sorozat bevezetője volt, ill. mellékelem a képeket, és a hozzájuk fűzött magyarizációt. Remélem, érdekes olvasmány lesz.

Habár az állandó orosz flotta megalapítása évének hivatalosan az 1696. számát, és az első hadihajás 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 kárpátok, de érdekes a tengerparton, főleg a déli partokon eljutottak nemcsak Bizánc felé, hanem Konstantinápolyig, de bányán keresztül a Fekete-tenger határain keresztül, megjelentek a Földközi-tengeri Krónika szigetén is.

A IX. század elején a keleti szlávok lettek nagy jelentőségű vállalkozók a fekete-tenger kereskedelmi útján, 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. A régi keleti-nyugati tanácsok szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Ázsiába. Ezek az utak meggyőzően bizonyították az európai magassági tengeri tudásukat, mert az oroszok a kitartásukkal, az általuk épített hajók és a loda-k katonai tengerhajók kápiszárnyakkal.

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 vízre, 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 adnánk ezen emberek nagyszerűségének és merész átgátnak. Az új folyamatos kereskedelem korszakát a kis fegyveres átgátnak a hajócskáikon a kocsikon, a tengeri utak, expedíciók és a vándorhajósra. 1595-ben elörtök az Ob torkolatán, 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 elörtök Tajmirt és a Lena torkolatán, megfordultak a Ján és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri vezette kocs-át a hajózási Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimára. Szemjon Dezsnyev vezette a kápiszárnyes Ázsiai-Kolimszka indulás expedícióját 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

A XVII. század végén az orosz hajók sokat meg felfedezéssel lett nevezetes: 1697-ben a kozák V. V. Atlaszov, az oroszok köré elsősorban, eljutott Kamcsatka és a Kurill-szigetek partjaihoz.

Ezek a hajóutak nemcsak a tengerhajósok 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 kiszáraztatását.

Ugyanakkor mindezek ellenére Oroszország a XVII.

század végén a nyugat-európai országokkal folytatott kereskedelemhez a korábbi időkkel szemben csak egy kikötővel rendelkezett az Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tengernél, a tengerrel teli nemzetközi kereskedelmi útvonalaktól feledt. Ilyen feltételek között egyre erősödött az orosz államnak feltétlenül szükséges volt a Balti- és a déli tengerekhez vezető kijáratokra. Ezt nem csak az ország gyors fejlődéséért, de az orosz állam határainak megvédése is megkövetelte, de a keleti határok és a nyugati határok között a déli-nyugati a svéd határát kellett megvédeni. Az akkori nemzetközi helyzetet elemezve Marx az alábbiakat írta: az egyetlen nagy nemzet sem lehetett a tengeren olyan elszigetelt

helyzetben, mint a kezdetekben Nagy Páter országra leledzett, Ács soha, egyetlen nemzet nem bókált meg azzal, hogy a saját tengerpartja a folyók torkolatánál el van tle szak-tva. Oroszorszáig nem hagyhatta a Náva torkolatát, ezt a természetes kijáratot Ászak-Oroszorszáig természetkeinek kivételére, a svéd kezében csakógy, mint a Don, a Dnyeper, a Bug torkolatait Ács a Kercsi tengerszorosra a nomád-tatárok kezében.â€

Már az 1695-és év elsô hadjárata bebizonyította

I. Páternek, hogy ennek a problémájának a sikeres megoldásához elengedhetetlen a flotta létezése. Ezért a haditevékenység idôszakos visszafogása mellett Páter nekifogott a Volgán, a Donon Ács mellékközfolyásokon hajásátp-tô Ázemek létrehozásához, azután hadihajások ápt-tásához is.

Az elsô idôkben saját értesítéstől kezdve

irányozva, 1696-ban I. Páter elfoglalta a Don Azovi-tengeri torkolatánál fekvô

tárrt, Azovot. Ez a gyzelem, aminek kászánhét az orosz hajás szabad

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

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

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

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

1702-tô kezdôdött a Balti Flotta létrehozásának. Kezdetben a kisebb

hajások a szárszi mhelyben (a Szársz folyán) ápt-ltek, a 1703-tól â€ az olonyecki,

azután a lugai Ács a novoladogai mhelyekben, Ács nemsokára a Náva partján

alapított Áj városban, Szentpéterváron Ávô FQ Admiralitásánál. A flotta hajásinak

egy része Arhangelszkben ápt-lt, ahonnan Skandináviát saját érôk kárrbehajásza

jutottak a Baltikára, egy részét pedig kálfldrôl vásárolták.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítés

1709-ben lehetôvéget biztosított Oroszorszáig folytatni a tengeri kijáratát

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

aminek kárvetkezésben a flotta szerepe jelentôsen megnôtt. A szárszárldi

seregekkel váll-váll mellett harcolva a fiatal orosz flotta ezekben az Ávekben

egész sor csillagás oldalt Árt be Oroszorszáig tártánetébe. A Hangár-i gyzelem, az

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

sziget melletti gyzelem, hervadhatatlan dicsôséggel Ávezték az orosz hadsereg

Ács flotta zászlásit. Ezek a gyzelmek az orosz Ájllam Ájltal folytatott harcok

egészére pozitív befolyással voltak: Oroszorszáig visszahásdította az idegen

betolakodás Ájltal elsázt, a Finn-Árbál Ászak-keleti partvidékén elteráô

fáldeket, Ács megerősítette hatalmát a Balti-tengeren.>

Ezokról a szent eseményekről, ezen idôk

legjelentôsebb hajásirás: a â€Szent Páterâ€ jachtrás, a â€Principiumâ€ gályájás, az

â€Erôdâ€, a â€Poltavaâ€, a â€Predesztináciaâ€, az â€Ingermanlandâ€ hadihajáskrás zász az

alábbi, a kiadás Ájltal ajánlott â€Az orosz hadiflotta tártánetéâ€ mqvaszi kápeslap

sorozat.

A Lodja

A lodja a régi szlávok kicsiny vitorlás-evezôs

hajásja. A lodja-k kereskedelmi hajászásra Ács hadjáratokra is használták.

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

ellátottak voltak.

Az ilyen hajások ápt-tásen nagyon munkaigányos volt

Ács nagy tudást igényelt. A lodja-k ápt-tásere két-két getett vagy kétvágott Áreg

tárgya tárrseket használtak, melyekbe mályedéseket faragtak vagy gettek. Az

Á-gy kapott elgyájmányt vá-zbe Áztatták, tqz fállt gZátlák, szátfeszítették

gerendákkal Ács Ákekkel a szákságes mártákig, azután kiszárították. Ezután a

lodja belsejébe baskonyokat (bordákat) helyeztek, amiknek az oldalfal fállá

emelkedô vágeihez a fárhely névelése vágett fakaráskkal deszkákat érőstettek. A

lodja mozgására evezőket, vagy az egyetlen Árbáscra érőstett vitorlást

használtak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nélküliek voltak, de

már a XII. század kárpéere eleinte hájncsbás szárvátt, kásqbb deszkás kászá

tetô ápt-tettek, hogy megvédjék a rakományt Ács a hajás legénységét a rossz

időjárásról. Az ilyen lodja-kat nevezték fedélzetesnek.

A Kocs

A kocs, az Ászaki pomorok fájbás kászá

egyárbocos, laposfenékű, egyfedélzetes tengeri hajásja. Hossza Ájltájban 24 m-ig,

szálessége 8 m-ig terjedt, 30 ember Ács 30 to-nál tárrbb rakomány száll-tására volt

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

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

Ez volt Oroszország első hadihajása.

Közfelvezetés, három bocos tengeri vitorlás volt, 25 m hosszal, 6,5 m szélességgel, 1,5 m mélységgel. 22 ágyúval, és kőzi gránátokkal volt felszerelve.

1669 nyarán az "Orjol" egy kisebb flottilla

tagjaként elvált 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 alapos a feltételezés, hogy a hajás hosszú ávek során feladat nélkül a Kutum folyásán állt Asztrahán egyik kőlvárosában, máig teljesen tükre nem ment.

A észszent páter jacht

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

Hollandiában árpát-tett, 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-

hosszú vitorlázattal felszerelt egy bocos vitorlás hajás 12 ágyúval volt felszerelve. Az oldalak mentén balasztályokat erősítettek fel, hogy viharos tengeren jobb legyen az állomány.

1693-ban, a Fehér-tenger partvidékének

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

tartózkodott a jacht felvezetésén: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és kősbbe az észsszes orosz hajás kőteléssel idegen kereskedőhajásokat kő-sőrt a Fehér-tengeren.

Az utolsó évben a észszent páter jachtot

kereskedelmi hajásvél alakították át.

Azov tőrtők erődjének elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a

Fekete-tengerre, az orosz seregeknek legelőször el kellett foglalniuk a Don torkolatánál fekvő, jási megerősített tőrtők erődöt, Azov-ot. Ugyanakkor I. Páter 1695-ben tett első lépést az erőd elfoglalására, az orosz flotta hiányában erődmentelenül végződt.

Következően évben I. Páter átirányította ide a

tengerről a speciálisan blokádra árpát-tett flottáját, amely kőtt 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 szőllő-tson az ostromlott erődnek. A szőrazföldi hadak

és a flotta kőzál blokádtevékenységének erődmentesépp Azov 1696. július 18-án elesett.

A észPrincipium gőlya

A gőlya 1696 elején, Voronyezsben árpát holland

minta alapján. Ugyanazon év április 2-án, kőtt azonos tőpusú hajással együtt vőzre bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a fedélzetig 4 m kőrtől. Meghajtása 34 pőir evezővel tartotta. A

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

észPrincipium mintájára, mindössze kisebb mősdő-tőssokkal még 22 hajás árpát 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 árendék, 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 társaságuk, 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 a Pfelsge és a Kumandera 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 kámpességei mellett nehézsúlyú sájtossággal 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 elsüllyedését. Páter szavai szerint a hajás ezúton nagyon szűk volt, nagyon árnyos, nagyon mozgászi és nagyon eltalálta a réteiben. 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 kénytelen volt a hajás miatt. 1711-ben, Azov feladásakor eladták a társaság 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 szállítására Konstantinápolyba. Az orosz hadihajás megjelenése a társaság fűvörös falainál és az orosz hajás hadi kercs-nál, a társaság szultánt Oroszországhoz fűvörös viszonya átgondolására készítették. Társaság korszak és Oroszországi korszak békégyezmény juttatás. Az Erőd ezen útja jelentős azúrt is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrográfiai méréseket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbán, és a szeszeállításra kerülő a krmi partok első torkolatát. A konstantinápolyi állomásos idején az Erőd fedélzetén sok társaság és a halföldi szakember megfordult, magasra építve az orosz hajás építését. A korszak, 1700-as évben az Erőd 170 orosz hadifogollyal a fedélzetén visszatért Társaság bázisra Azov-ba. Harc a svéd hajásokkal a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tártán kijutásait a svéd erőd Noteburg a Néva forrásánál, és Niensanc korszakhoz tartozik. 1702. október 11-én elfoglalva az első, a korszak év május 1-vel a második is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, korszak, 30 csónakra állítva korszak tag katonáit, megtámadta a Niensanc-hoz érkező ott lehorgonyzott 10 lövegű svéd galliont, a Hedan-t és a 8 lövegű Astrild-et. A meglepetésszerű rajtaütésre a svéd viharos lövegű és a zifegyver tüzét nyitották, de az orosz hajásokkal a halföldi, azok sikeres csatlakozás harca után korszak 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 Szentpétervárt vörösít az első orosz kikötőt a Balti tenger partján. Az Admirálisoké

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengerekhez tartó kijutásait folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervárt 1703-ban tartó megalapítását, az erőd-tornyok és a vörösít építésekkel egyidőben hozzájárított az új vörös kőzetén egy hajás építésműhelyt az Admirális felsereléséhez. Az alapvető munkálatok 1705 végére elkészültek. A hajás építésműhely mellett a városban létrejött a hajás felsereléséhez és felszereléséhez szükséges fémmezmunkáló, kőművelő, mázoló, asztalos és más szakmák.

Már 1704 februárjában az új Admirálisban megkezdtek az első kisméretű vitorlás és evezős hajás építést, amit az első sorhajás. Néhány év múlva ez az új a legnagyobb lett az országban, és a legnagyobb vitorlájú hajás építéskor is képes volt; az északi háború végére itt építettek a Balti Flotta alapvető erejét képező újsszes sorhajás 50 %-át. Még a kezdetekkor az újzemben 500 fő dolgozott, az 1710. évben már 4720, az 1725. évben az 1500.

A "Poltava" sorhajás

A "Poltava" az első sorhajás, amit Péterváron építettek. Építéskor 1709. december 15-én kezdtek a szentpétervári Admirálisnál, és 1712. június 15-én becsülték a vészt.

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

A Balti Hadihajás Flotta soraiba építve ez a hajás az északi háború újsszes hadjáratában részt vett, és 1713 májusában, a göteborgi Helsingfors elleni téveszítés fedezve, I. Péter zászlóshajásja volt. 1732. után ezt a hajást, alkalatlanná válva a további tengeri szolgálathoz, tartózták a flotta állományában, és szétbontották.

A Hangár-i győzelem

Az 1714-es hadjárat során az orosz parancsnok az evezős flottához tartozó 99 hajás 1500 fős deszantjával elhatározta, hogy elfoglalja az Åland-szigeteket, és siker esetén Svédország felé fordította. Péter elhatározta a Hangár-i felnyelven egy faszda építéskor, hogy átvigyen néhány hajást Hangár-tól nyugatra, és meglepetésszerű támadást indítson az ellenség hátsó részére. Két nap múlva, június 25-én, a helyi halászok tudomást szerezve az ájtásról, az építéskor, a svéd hajásraj parancsnoka az építéskor Erensild admirális vezénylete alatt 10 hajást kőművelővel, ezzel megosztva saját flottájára erejét. Ezt I. Péter habozás nélkül kihasználta. A kőművelő nap reggelén, a szélcsenget és a meglepetés erejét kihasználva, a svéd kőművelők szétzúzódtak, irányította az előrsőket és a hátsókat. Június 27-én az előrsőket 35 kőművelő golyó mellől felsorakozott az orosz flotta további hajásja is. Ezen a napon az orosz előrső megadta Erensild admirális Hangár-nál álló hajást, és hátról is elkezdett harcba foglalni azokat. Az orosz flotta győzelem teljes volt, mind a társ hajás fogságba került.

A Hangár-i győzelem az orosz reguláris flotta első hatalmas győzelemét lehetné az orosz csapatok számára egész Finnországra elfoglalását, és a harci téveszítések helyezését Svédország területére.

A "Ingermanland" sorhajás

Építéskor 1712-ben kezdtek el az Admirálisnál Szentpéterváron Kozenc hajás építéskor. 1715. május 1-én a vészt becsülték, és hamarosan besorolták a Balti Hadihajás Flotta állományában. Hátról is elkezdett harcba foglalni azokat, 64 ágyúval sorhajás, hossza az 46 m, szélessége az 12,8 m, merőlétsé 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 Koppenhágai től a Bornholm szigetig és vissza áton a svéd flottára vadászó egyesített orosz-dán-angol-holland flottát, melynek állományában 70 sorhajó és nagyszárművel kisebb hajó tartozott.

Ennek emlékére I. Péter megparancsolta, hogy az északgermánlandiaot meg kell Qrízni az utáskor rászáre, ugyanakkor a hajó a kronstadti vörsQ kikötőhelyén vesztegelve elsüllyedt, és a kárvetkezQ óben, 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-ből (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 hárrom svéd hajóval. Megkötözve az ellenséget, az orosz osztag intenzív társásgyi társzet zárdá-tott az ellenséggel zászlóshajóira, a északvachmeister és 52 ágyús sorhajóra, ami a harc közben komoly sérüléseket szenvedett.

A svéd hajó megpróbált futásban menedéket keresni, de hárromrészes áldőzést utána kő orosz hadihajó elfogta. A másikkal svéd hajó á a észak Carlson Wappen és fregatt és a észak Bjorngardus és brigantin szintén nem bírva elviselni az orosz hajók megsemmisítő társzét, levonták lobogójukat. Az orosz erők vesztesége ebben az átkötözésben mindössze kilenc sebesült volt. Az Åseel-sziget melletti átkötözésben az Oroszországi Flotta megszerezte első, kizárólag társásgyi tzzel előrt győzelmet, melynek során nem kellett a csáklás és másdszeret alkalmazni. Csata Hrengam szigeténél

1720 májusában az Åland-szigetek környezetébe behatolt a svéd hajók 1 sorhajóból, 4 fregattból és 9 kisebb hajóból álló osztagja. A Golicin herceg parancsnoksága alatt lévő orosz evezős flotta (61 kőnyqgály és társbb mint 20 csák) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megátadására, és az adott körzetben társatónq elqásákre. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigeténél felfedezték a svéd hajókat, de az ólónk szóben a nyá-lt vőzen megátadni az ellenséget nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklásztonyok körzété. A sziklák körzététt a svéd hajók nem tudtak szabadon manqverezni, és vőgá-l az orosz kőnyqgályok minden irányból jővő kitartás társadás a eredményekópp nágy fregatt megcsáklásra és elfoglalására került, a társbbi hajók sietve eltávoztak.

Megnyerve ezt az átkötözést, ami az orosz és a svéd flották utolsó komoly ásszecsapása volt az ószaki háboróban, az orosz flotta még jobban megerősítette uralkodás helyzetét az Avo-Åland szigetvilág körzetében. Ez a kőrálmány is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországbán, 1721-ben. ászak az orosz flotta nagypapája és

1688-ban a fiatal I. Péter figyelmét felkeltette dádnagyapja csákja. Az orosz reguláris flotta leendő megalapítója ezen a hajócskán tette meg első lépéseit a tengeri tudományok alapjainak tanulmányozására, elqsárr a Jauzáin, kősb az Izmajlov vőztárolás és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonlós hajókból álló egősz kis északflotillás és alakótt 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 északkedvencé-e, és utasította a csákot Pétervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én ászak az orosz flotta nagypapája és I. Péter sajátkezű irányításával, 200 gály és kő-sóretóben, másfél ezer ágyús dárgóse és hangos ászakhurráj és kiállás sok kőzepette elhajózott a Balti Flotta zászlósdő-szben álló hajó előt.

A kárvetkezQ nap, mint a reguláris orosz flotta száletósnak emlékmőve, a Péter-Pál erőben árárk megqrzósre lett kiálló-tva. A mai időben a Szent-Pétervári Kőzponti Haditengerészeti Mőzeumnak kiemelkedQ

kiállítás-darabja.

szervező: Szergej Berezsnoj,

festmények: Igor Rogyionov orosz fordította és fordította: Kurusa

Sándor