

Az orosz flotta története

Contributed by kaloz
2005. February 24. Thursday 19:39

There are no translations available
A világon tengeri hatalmainak története elismert, az orosz flottáé azonban talán kevésbé. Ezen szeretőnk segé-teni egy cikk ízzá-otatásával, ami a hetvenes években a Szovjetunióban megjelent képeslap sorozat bevezetője volt, ill. mellékelem a kötetet, és a hozzájuk fűzött magyarizatot. Remélem, érdekel olvasmány lesz.

Habár az állandó orosz flotta megalapításának hivatalosan az 1696. szeptember-t, 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 folyásának keleti felét az oroszok Donyec által határolt területet a keleti szláv népek törzsei köztették be, az antok akiknek nem egyszer kellett megvédeni saját fegyvertelenségüket, és a cserkészek hosszanti tengeri hadjáratakat viselniük. Például a török, de a oroszok tengerjárás, főleg az oroszok hajóikon eljutottak nemcsak Bizánc felől, Konstantinápolyig, de bátran kihajóztak a Fekete-tenger határainak felé, megjelentek a Földközi-tengeri Kréta szigetén is.

A 17. 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 váltak. A régi keleti-régi tanácsok szerint az orosz kereskedő hajók rendszeres járatokat teljesítettek Itáliába, Spanyolországba és Észak-Afrika partjaihoz. Ezek az utak meggyőzően bizonyították az oroszok magas fokú tengeri tudását, mert az oroszok a kréta és kitartásukkal, az állaluk épített hajók "loda-k kitqo tengerjárás" károsságukkal.

Rus Észak-keleti intenzív tengeri kereskedelmet folytattak sok állammal és várossal a novgorodiak és a pomorok (orosz telepések a Fehér-tenger partján). A szarmat vadak elejtésével és halászával foglalkozva a városok, nem félve a jégől és viharoktól, mind beljebb és beljebb jutottak az Észak-keleti-tenger Észak-keleti területeire. Most a tudomány és technika viharos fejlődésének időszakában, az atomenergia és az elektronika korában nem lehetetlen meg, hogy ne adózzunk ezen emberek nagyszerűségének és merész átgátnak. Az új folyamatos kereskedelem keltette a kis felbontású építési hajók csúcsikon "a kocsikon, távoli utak, expedíciós és vágóhajókat. 1595-ben elterjedt az Ob torkolatán, ahol megalapították Obdorszk városát (jelenleg Szalahard), az 1601 és 1602-ben a Tazovi felbontás, ahol a város mára megkezdte az Észak-szarmat kereskedési központjának, Mangazey városának építését. Hajózáásukban az oroszok gyorsan elterjedt Tajmirt és a Lena torkolatán, megfordultak a Ján és az Indigirka torkolatában. 1647-ben Vaszilij Bugri vezette kocs-a felhajózott a Kelet-Szibériai-tengeren, és eljutott a Kolimárra. Szemjon Dezsnyev vezette a felvetésükben Alsó-Kolimszkból induló expedíciójuk 1648. szeptember 20-án eljutott az Ázsiai kontinens legkeletibb pontjára.

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

Ezek a hajóutak nemcsak a tengerjárásuk 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 Észak-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 "Arhangelszkkal, ami ráadásul a Fehér-tengernél, távol az öltel teli nemzetközi kereskedelmi útvonalaktól félét. Ilyen feltételek között az egyre erősödő 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, délen a krámi tatárokkal, Észak-nyugaton a svédekkel támadásaitól. Az akkori nemzetközi helyzetet elemezve Marx az alábbiakat írta:

â€žEgyetlen nagy nemzet sem látezett Ás látezhetett a tengertől olyan elszigetelt helyzetben, mint a kezdetekben Nagy Péter országra leledzett, Ás soha, egyetlen nemzet nem bókálta 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 kivételre, a svéd kezében csakógy, mint a Don, a Dnyeper, a Bug torkolatait Ás a Kercsi tengerszorosra a nomád-tatárok kezében.â€•

Már az 1695-és év elsô hadjárata bebizonyította

I. Péternek, hogy ennek a problémájának a sikeres megoldásához elengedhetetlen a flotta létezése. Ezért a haditevékenység idôszakos visszafogása mellett Péter nekifogott a Volgán, a Donon Ás mellékfolyásokon hajóépítést és a ¼zemek létrehozásához, azután hadihajók építéséhez is.

Az elsô idôkben saját erôfeszítései mellett

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

tárrájkot eródt, Azovot. Ez a gyôzelem, aminek károsánheten az orosz hajók szabad

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

Baltikumi kijáratát, Ás 1700. augusztus 19-én meghirdette a harcot Svédország

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

háboró vonult be, Oroszorszáig, háborút vava a Balti-tengeri kijáratát,

1702-tôl kezdôdôen nekilátott a Balti Flotta létrehozásának. Kezdetben a kisebb

hajók a szárszi mhelyben (a Szársz folyón) építtek, a 1703-tól â€ az olonyecki,

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

alapított Áj városban, Szentpéterváron lávô FQ Admiralitásnál. A flotta hajóinak

egy része Arhangelszkben épít, ahonnan Skandináviát saját erôvel károsbehajózza

jutottak a Baltikára, egy részük pedig kálföldi vésárolták.

A svéd hadsereg Poltava alatti megsemmisítés

1709-ben lehetôget biztosított Oroszországnak folytatni a tengeri kijáratát

vávott háborút nemcsak a Finn-árbálban, hanem a Balti-tenger más részein is,

aminek károsvetkezésben a flotta szerepe jelentôsen megnôtt. A szárazföldi

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

egész sor csillagó oldalt Árt be Oroszorszáig tártánetébe. A Hangár-i gyôzelem, az

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

sziget melletti gyôzelem, hervadhatatlan dicsôéggel ávezték az orosz hadsereg

Ás flotta zászláit. Ezek a gyôzelmek az orosz Ájllam Ájtal folytatott harcok

egészére pozitív befolyással voltak: Oroszorszáig visszahádtotta az idegen

betolakodók Ájtal elszakított, a Finn-árbál Ászak-keleti partvidékén elteráIQ

földeket, Ás megerôsítette hatalmát a Balti-tengeren. >

Ezekrôl a szent eseményekrôl, ezen idôk

legjelentôsebb hajóirás: a â€žSzent Péterâ€ jachtrás, a â€žPrincipiumâ€ gályájás, az

â€žEródtâ€, a â€žPoltavaâ€, a â€žPredesztináciaâ€, az â€žIngermanlandâ€ hadihajókrás szás az

alábbi, a kiadás Ájtal ajánlott â€žAz orosz hadiflotta tártánetéâ€ mqvaszi kápeslap

sorozat.

A Lodja

A lodja a rógi szávok kicsiny vitorlás-evezés

hajója. A lodja-k kereskedelmi hajózásra Ás hadjáratokra is használták.

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

ellátottak voltak.

Az ilyen hajók építésén nagyon munkaigányos volt

Ás nagy tudást igényelt. A lodja-k építésére két-ágetett vagy kétévígott Áreg

tárgya társzeket használtak, melyekbe mályedéseket faragtak vagy ágettek. Az

Á-gy kapott elgyájtámtányt vázbe áztatták, tqz fállt gQzátó, szótfeszítétek

gerendákkal Ás Ákekkel a szákságes mártákgig, azután kiszárították. Ezután a

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

emelkedv ágeihez a fôrqhely návelése vágett fakarókkal deszkákat erôsítettek. A

lodja mozgatóására evezőket, vagy az egyetlen árbáca erôsített vitorlát

használtak.

Eleinte a lodja-k fedélzet nélküliek voltak, de

már a XII. század kárepére eleinte hájncsbás szávált, kásQbb deszkájás kászás ¼lt

tétet építettek, hogy megvédjék a rakományt Ás a hajó legénységét a rossz

idjárásstás. Az ilyen lodja-kat nevezték fedélzetesnek.

A Kocs

A kocs, az Ászaki pomorok fájás kászás ¼lt,

egyárbocok, laposfenékű, egyfedélzetes tengeri hajója. Hossza Ájtalában 24 m-ig,

szélesége 8 m-ig terjedt, 30 ember és 30 tonna tölgy rakomány szállítására volt alkalmas. Mozgatószarvasbőrrel varrt vitorlával vagy evezékkel, kormányzásra fűggesztett kormánylapattal tartott. Az ilyen hajákon, melyek kitettek erős testekkel és tengerjárók kárpességgel, aminek károsíthatnak vad tengeri viharokat is átvészeltek, az Északkeleti-tengeren hajázva az orosz kutatók-felfedező a XVI és XVII. századokban merész és érzékeny utakat tettek meg, birtokba vevő Szibéria hatalmas területeit. Az "Orjol" vitorlájshajás

A hajás árpát-át 1667-ben, a Kolomnaiban nem messze lávva Oka folyás mentén fekvő Gyegyino faluban kezdte el. Feladata a Perzsiával kereskedő tengeri hajás vaddel a Kaszpi-tengeren. Az árpát-át 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 flottila

tagjaként elvált Nyiznyij-Novgorodba ment, onnan a Volgaiban lehajázott Asztrahanyba. 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 árok során feladat nélkül a Kutum folyásán állt Asztrahany egyik állványosa károsításkor, máig teljesen tönkretett nem ment.

A észszent páter jacht

A észszent páter az első orosz hadihajás, amely az orosz lobogóval a Földi vizekre elvitte.

Hollandiában árpát-tett, 1693-ban, I. Páter megrendelésére, és még abban az évben megkezdett Arhangelszkbe az akkori idők Oroszországának egyetlen tengeri kikötőjebe.

Ez a nem nagy méretű, kereszt- és

hosszúvitorlázattal felszerelt három bocos vitorlás hajás 12 ágyúval volt felszerelve. Az oldalak mentén balasztályokat erősítettek fel, hogy viharos tengeren jobb legyen az állókönysége.

1693-ban, a Fehér-tenger partvidékének

megszelése érdekében ezen a hajás hajázott I. Páter. P ezután még kőtszer tartózkodott a jacht felvezetésén: a Szoloveci kolostor meglátogatásakor, és később az észszes orosz hajás károsítással idegen kereskedőhajásokat károsított a Fehér-tengeren.

Az utolsó évében a észszent páter jachtot

kereskedelmi hajás alakították át.

Azot tönkretett erődjének elfoglalása

Hogy kijáratot szerezzenek az Azovi-, azután a Fekete-tengerre, az orosz seregeknek legelőször el kellett foglalniuk a Don torkolatánál fekvő, a megerősített tönkreterjedő, Azov-ot. Ugyanakkor I. Páter 1695-ben tett első kísérlete az erőd elfoglalására, az orosz flotta hiányában eredménytelenül végződött.

Következően évben I. Páter átirányította ide a

tengerről a speciálisan blokádra árpát-tett flottáját, amely közt 36 ágyúval hadihajásból és 22 gályából állt. Május 27-én az Azovi-tengerre hajázva ezek a hajás blokádot alátették a tenger felől Azov-ot, nem adván lehetőséget a tönkreterjedő flottának, hogy erősítést szállításra az ostromlott erődnek. A szarajevói hadak és a flotta károsítással blokádtévékenységének eredményeképp Azov 1696. július 18-án elesett.

A észPrincipium gálya

A gálya 1696 elején, Voronyezsben árpátolt holland minta alapján. Ugyanazon év április 2-án, közt azonos típusú hajással együtt a bocsátották.

Hossza 38 m, szélessége 6 m, magassága a

gerinctől a felületig 4 m károsítással. Meghajtása 34 párral evezéssel tartott. A hajás személynéltszám elárta a 170 főt. fegyverzete 6 ágyúból állt. A

észPrincipium mintájára, mindössze kisebb méretű hajásokkal még 22 hajás árpát I.

Páter azovi-tengeri hadihajához.

1696. május 3-án a "Principium" I. Páter parancsnokja alatt egy nyolc hajásból álló osztag elhagyta Voronyezs-t, és tizenkét napos, vitorlájkkal megtett hajásút után megérkezett Cserkasszk-ba. Ezen az úton a páter a "Tengeri Szabályzat" alapjául szolgáló "Gályarendelet"-et, amiben meg voltak határozva a nappali és az éjszakai jelzések, valamint a tengeri ártárazatra 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 "Pfalcs" és "Kumandera" is említették. A "Predesztinacia" 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 káprák mellett nehézséggel is rendelkezett, nemcsak az orosz, de a félidő hajásokkal szemben is. A hajás test szerkezete úgy lett kialakítva, hogy ha megrongálódott vagy elvesztette a hajágerincet, a hajás folytathatta útját, nem fenyegette elsüllyedése. Páter szavai szerint "a hajás ezúton nagyon szor volt, nagyon arányos, nagyon mozgásos és nagyon eltalált méréseiben." Építői, Szklájev és Verescsagin mesterséggel magasan értékelték az akkori idők legjobb hajásépítői " a holland, a kínai és angol szakemberek. Ugyanakkor bebizonyították a tengerjárás káprákait a hajás nem tudta, az azovi flotta abban az esetben kénytelen volt a tenger felől támaszkodni miatt. 1711-ben, Azov feladásakor eladták a társaságuk kormánynak. Az "Erőd" hadihajás

Az "Erőd" az első orosz hadihajás, amely kihajázva a Fekete-tengerre, meglátogatta Konstantinápolyt. Pansin-ban építették, nem messze a Don torkolatától. Hossza " 37,8 m, szélessége " 7,3 m, személynéje " 106 fő, fegyverzete " 46 ágyú. 1699 nyarán Pamburg kapitány vezénylete alatt az "Erőd" E. M. Ukrainev duma-tanácsos vezette katonai misszió szállítását Konstantinápolyba. Az orosz hadihajás megjelenése a társaságuk fősorozos falainál és az egyszoros hajás hadi kercs-nál, a társaságuk szultánt Oroszországhoz fősoroz viszonya átgondolására készítették. Társaságuk korszakig és Oroszorszáig készített bákegyezmény juttatott. Az "Erőd" ezen útja jelentős árt is, mert az orosz tengerészek elkezdték hidrogénforrási méréseket a Kercsi-szorosban és a Balaklava-árbányban, és a szeszeállítását a krámi partok első torkolatát. A konstantinápolyi állomásos idején az "Erőd" fedélzetén sok társaság és a félidő szakember megfordult, magasra értékelve az orosz hajásépítőket. A katonák, 1700-as évben az "Erőd" 170 orosz hadifogollyal a fedélzetén visszatért Társaságukhoz Azov-ba. Harc a svéd hajásokkal a Néva torkolatában

Az oroszok Balti-tengerre tártán kijutásait a svéd erőd "Noteburg" a Néva forrásánál, és Niensanc kázzal annak torkolatához. 1702. október 11-én elfoglalva az első, a katonák év május 1-vel a második is, I. Páter 1703. május 7-én virradatkor, katonák az esők, katonák időt, 30 csónakra állítva katonák osztag katonák, megtámadta a Niensanc-hoz érkező és ott lehorgonyzott 10 ágyúos svéd galliont, a "Hedan" és a 8 ágyúos "Astrild" -et. A meglepetésszerű rajtaütésre a svédok viharos ágyú- és zifegyverrel nyitottak, de az orosz hajásokkal a katonák leve, azok sikeres

csájklyázás harca után káonytelenek voltak leereszteni lobogásjukat és megadni magukat.

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

Felismerve a flotta döntő szerepét Oroszország tengerekenhöz tartózkodás kijutásait folytatott harcokban, I. Péter mindjárt Szentpétervájról 1703-ban létrehozta az erődítmények és a városi építmények építésével egyidőben hozzájárított az új város kázzepőn egy hajásépítésmhelyt az Admiralitás felszereléséhez. Az alapvető munkálatok 1705 végére elkészültek. A hajásépítésmhely építését mellette a városban létrejötték a hajásépítésmhez és felszereléséhez szükséges összes építménymunkát, kázzelverő, mázsolás, asztalos és más segédműhelyek.

Már 1704 februárjában az új Admiralitásnál megkezdtek az első kisméretű vitorlás és evezős hajás építést, amit az első sorhajás. Néhány év múlva ez az újzem a legnagyobb lett az országban, és a legnagyobb vitorlás hajás építésére is képes volt; az északi háború végére itt építettek a Balti Flotta alapvető erejét képes összes sorhajás 50 %-át. Még a kezdetekkor az újzemben 500 fő dolgozott, az 1710. évben már 4720, az 1725. évben 15 000.

A "Poltava" sorhajás

A "Poltava" az első sorhajás, amit Péterváron építettek. Építését 1709. december 15-én kezdték a szentpétervári Admiralitásnál, és 1712. június 15-én becsátották 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, merésze 4,6 m, 54 db 18, 12 és 6 fontos ágyúval volt felszerelve.

A Balti Hadihajás Flotta soraiba lépve ez a hajás az északi háború összes hadjáratában részt vett, és 1713 májusában, a gályáik Helsingfors elleni tevékenységét fedezve, I. Péter zászlóshajásja volt.

1732. után ezt a hajást, alkalatlanná válva a további tengeri szolgálathoz, tartózkodtak a flotta állományában, és szétbontották.

A Hangár-i győzelem

Az 1714-es hadjárat során az orosz parancsnok az evezős flottához tartozó 99 hajás 15 000 fős deszantjával elhatározta, hogy elfoglalja az Åland-szigeteket, és siker esetén Svédország feldjőre lép. Péter elhatározta a Hangár-i feldnyelven egy faszda építését, hogy átvigyen néhány hajást Hangár-tól nyugatra, és meglepetésszerű támadást indítson az ellenség hátsó részére. Két nap múlva, június 25-én, a helyi halászsokt tudomást szerezve az ájtás építését, a svéd hajásraj parancsnoka az építéshely Erensild admirális vezénylete alatt 10 hajást kázzelverővel, ezzel megosztva saját flottájára erejét. Ezt I. Péter habozás nélkül kázzelverővel kihasználva, a svéd kázzelverő szétzárására irányította az előrsőket és az őrhajásokat. Június 27-én az előretartó 35 kázzelverő gályája mellé felsorakozott az orosz flotta további hajásja is. Ezen a napon az orosz előrső megátadta Erensild admirális Hangár-nál állásait, és háromrészes elkeseredett harcban elfoglalta azokat. Az orosz flotta győzelem teljes volt, mind a társ hajás fogságba került.

A Hangár-i győzelem az orosz reguláris flotta első hatalmas győzelemét lehetnévett az orosz csapatok számára egészen Finnorszáig elfoglalásáig, és a harci tevékenységek áthelyezését Svédország területére.

A "Ingermanland" sorhajás

Építését 1712-ben kezdték el az Admiralitásnál Szentpéterváron Kozenc hajásépítésmester vezetésével. 1715. május 1-én vízre bocsátották, és hamarosan besorolták a Balti Hadihajás Flotta állományában. Háromrészes, kázzelverővel, 64 ágyús sorhajás,

hossza 46 m, szélessége 12,8 m, merülése kb. 5,6 m. Nevét a vártorkolat elterjedése kapta, melyeket 1703-ban foglaltak vissza az idegen bitorlók. Hadrendbe állítás után az Észingermanlandban a német keresztes I. Péter zászlóshajója volt a Balti-tengeren. 1716 augusztusában Péter cár vezényelte, hadilobogóját az Észingermanlandban, a Koppenhágánál a Bornholm szigetig és vissza, 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 Észingermanlandot meg kell vizni az utókor számára, ugyanakkor a hajó a kronstadti várat kikötőhelyén vesztegelve elhelyezte, és a kárvetkezést, a helyreállítás lehetetlensége miatt, szétbontották. Harc az Åsel-szigeten

1709 májusában az orosz hadvezetés tudomására jutott, hogy a svéd hadihajók osztaga kihajózott a Balti-tengerre. Keresésükre Revalban (ma Tallin) május 15-én a másodosztályú kapitány Naum Szenyavin parancsnoksága alatt kifutott hat sorhajó és 18 ágyúshadihajó, amik kilenc nap körüli úton az Åsel-szigeten találkoztak hirtelen svéd hajóval. Megkötözve az ellenséget, az orosz osztag intenzív társasági társaságként az ellenséget zászlóshajójára, a Vachmeister 52 ágyúshajóra, ami a harc közben komoly sérüléseket szenvedett.

A svéd hajó megpróbálta futásban menedéket keresni, de hirtelen a szélváltás után kő orosz hadihajó elfogta. A másodszoros hajó a Carlson Wappen brigantin szintén nem bírta elviselni az orosz hajók megsemmisítő társaságát, levonták lobogójukat. Az orosz erők vesztesége ebben az ütközésben mindössze kilenc sebesült volt. Az Åseel-sziget melletti ütközésben az Oroszországi Flotta megszerezte első, kizárólag társasági tisztelettel elnyert győzelmet, melynek során nem kellett a csákyklyás másodszoros alkalmazni. Csata Hrengam szigetén

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 kőnyergőjű és 20 csónak) parancsot kapott a nem kívánt látogatás megakadályozására, és az adott körzetben társasági elzárásukra. Július 27-én az orosz hajók Lameland szigetén felfedezték a svéd hajókat, de az ellenben a nyáron végezni megakadályozták nem vállalták, hanem maguk után csalták az ellenséget a Hrengam-sziget melletti sziklatonyok köré. A sziklák között a svéd hajók nem tudtak szabadon manőverezni, és a szélváltás az orosz kőnyergőjűk minden irányába jött ki, a társaság társaságja eredményeként a körülmények között a társaság 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 uralkodás helyzetét az Avo-Åland szigetvilág körzetében. Ez a körülmény is segítette az orosz evezős flotta sikeres partraszállását Svédországban, 1721-ben.

Ész az orosz flotta nagypapja

1688-ban a fiatal I. Péter figyelmét felkeltette a nagyapja csónakja. Az orosz reguláris flotta leendő megalapítója ezen a hajócskán tette meg első lépéseit a tengeri tudományok alapjainak tanulmányozására, elszárván a Jauzán, később az Izmajlov víztorló és a Perejaszlav-tavon. A Perejaszlav-tavon hamarosan hasonló hajókból álló egység az Észflotta csákyt alakította 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 kedvencé, és utasítására a csónakot Pétervárra szállították, azután Kronstadtba. 1723. augusztus 11-én Ész az orosz flotta nagypapja I. Péter sajátkezű irányításával, 200 gőzjű kőszárazon, másfél órán át dörgőse és hangos ézhurráig kiállították a kőzetet elhajózott a Balti Flotta zászlósdában álló hajó elött.

A kárvetkezés nap, mint a reguláris orosz flotta számára letételek emlékműve, a Péter-Pál erődben állított megörökösre lett kiállítás-tva. A

mai időkben a Szent-Pétervári Központi Haditengerészeti Múzeumnak kiemelkedő kiállítási darabja.
szármög: Szergej Berezsnoj,
festmények: Igor Rogyionov orosz fordította és átdolgozta: Kurusa Sándor