Александр Вайлов

УШАКОВ И НЕЛЬСОН

ДВА АДМИРАЛА В ЭПОХУ НАПОЛЕОНОВСКИХ ВОЙН

Александр Вайлов

Ушаков и Нельсон: два адмирала в эпоху наполеоновских войн

«Алисторус»
2021

УДК 82-94
ББК 84(4)-44

Вайлов А. М.

Ушаков и Нельсон: два адмирала в эпоху наполеоновских войн / А. М. Вайлов — «Алисторус», 2021

ISBN 978-5-00180-056-9

Со времён адмирала Фёдора Ушакова не меркнет слава его воинских подвигов на Чёрном море в ходе второй Русско-турецкой войны, а на Средиземном – в сражениях Второй антифранцузской коалиции европейских стран. О его жизни и военно-морской деятельности написаны десятки книг. Не меньшее количество публикаций посвящено его современнику – британскому контр-адмиралу Горацио Нельсону. Автор А. Вайлов проводит анализ той давней эпохи через призму действий двух адмиралов в составе одной политической коалиции. Книга посвящена действиям двух флотов на Средиземном море в период наполеоновских войн. В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

УДК 82-94
ББК 84(4)-44

ISBN 978-5-00180-056-9

© Вайлов А. М., 2021
© Алисторус, 2021

Содержание

Предисловие 6
Глава 1. Состояние флотов и вооружения стран – участниц наполеоновских войн 10
1.1. Британия – мировой лидер по производству вооружения 11
1.2. Строительство парусных кораблей в Британии 13
1.3. Военный флот Франции 15
1.4. Военный флот Испании 17
1.5. Выдающиеся флотоводцы Испании 22
1.6. Военный флот России 26
Конец ознакомительного фрагмента. 28

Александр Вайлов
Ушаков и Нельсон: два адмирала в эпоху наполеоновских войн

© Вайлов А. М., 2021
© ООО «Издательство Родина», 2021

* * *

Предисловие

XVIII век – век парусного флота, эпоха славных побед военно-морского флота России в русско-турецких и наполеоновских войнах. Эта эпоха вписала в историю парусного флота немало славных имён. Крупнейшие из них – русский адмирал Ушаков и британский адмирал Нельсон.

Со времён адмирала Фёдора Ушакова не меркнет слава его воинских подвигов в Чёрном море в ходе второй Русско-турецкой войны, а в Средиземном – в сражениях Второй антифранцузской коалиции европейских стран. О его жизни и военно-морской деятельности написаны десятки книг и сотни различных публикаций. Не меньшее количество публикаций посвящено его младшему современнику – британскому контр-адмиралу Горацио Нельсону. Анализ действий двух адмиралов в составе одной политической коалиции впервые произвёл советский учёный Е. В. Тарле.

Но если имя Горацио Нельсона гремело при его жизни и не забывалось после его гибели, то о русском флотоводце вспомнили только в середине XX века – после очень долгого молчания. В дальнейшем образ Ф. Ф. Ушакова стал играть важную роль в общественной жизни России. Память об адмирале Ушакове воплотилась в названиях кораблей, учебных заведений, орденов и медалей и даже астероида. Она отразилась, наконец, в образе святого праведного воина Феодора, в посмертном подвиге русского моряка, который неизменно приходил на помощь своей стране в трудные для неё периоды истории.

В отличие от Итальянского похода генералиссимуса А. В. Суворова, о котором с точностью до часов восстановлен каждый день, каждый переход, каждое сражение, то о Средиземноморской кампании Ф. Ф. Ушакова даже специалисты не восстановили до сих пор полную и правдивую хронику событий, не говоря уже об их анализе. Малоизвестными остаются оперативные решения, политические и дипломатические действия. Не полностью исследованы трудности и проблемы, которые пришлось преодолевать русским. Не оценена и даже искажена, роль союзников России, в том числе турецкого флота.

Подвиги, совершённые русскими моряками на Чёрном и Средиземном морях, имели не только большое международное значение, но и оказали огромное влияние на внутреннюю политику России. Они особенно важны для оценки взаимовлияния политики и военного искусства, взаимоотношений руководства страны и военачальников.

Конец XVIII – начало XIX в. – это череда почти непрерывных войн, последовавших после Великой революции во Франции. Все европейские государства были втянуты в эти войны, которые можно разделить на два периода. До 1794 года это были революционно оборонительные войны; но уже при Директории (1795–1799), консульстве и империи они становятся захватническими, когда Франция стремилась к мировому господству. Наполеоновские войны погубили не менее пяти миллионов человек.

В эти годы создавались и распадались союзы и коалиции. Россия воевала не только с Францией и ее союзниками – Голландией и Турцией, но и успела повоевать со своими союзниками по антифранцузским коалициям – Англией и Швецией. Основные судьбоносные сражения 1797 и 1815 годов происходили на суше на территории Италии, Австрии, Пруссии, Саксонии, России, Бельгии. Российские войска участвовали практически во всех битвах с Наполеоном.

А флоты воюющих стран принимали самое активное участие в ходе военных действий. Морские сражения при Абукире, Корфу, Копенгагене, Трафальгаре изменяли весь ход кампаний. Бои с участием флотов происходили на огромной акватории двух океанов – от Баренцева моря на севере до мыса Доброй Надежды на юге и от Вест-Индии на западе до островов Иль-де-Франс в Индийском океане на востоке. Наиболее крупные сражения происходили между фло-

тами Англии, Франции, Испании. Русский флот сыграл значительную роль в войнах с Францией и ее союзниками в составе коалиций и в обороне своих берегов. По этой причине повествование начинается главой о состоянии флотов стран, участвующих в конфликте.

Война первой коалиции против Франции и ее союзников на морях возникла в 1793–1797 годах. В первый год союза хорошо вооружённый английский флот состоял из 115 линейных кораблей, но из-за трудностей, связанных с комплектованием личного состава, не все корабли находились в строю.

Франция в 1793 году имела самый большой флот периода 1792–1815 гг. Из 76 кораблей 42 линейных были готовы выйти в море, в резерве 34 корабля в хорошем состоянии; кроме того, 25 кораблей строились ещё. Фрегатов всего насчитывалось 78. Но, несмотря на огромную численность, французский флот значительно уступал английскому.

Однако у французских кораблей был ряд преимуществ: калибр орудий был больше; корабли были более высокобортные. 74-пушечные корабли также превосходили английские. Пленённые французские суда англичане использовали как образцы для строительства своих. Не коснулись флота и военные реформы, проводимые Конвентом. Сразу после революции, спасаясь от преследования, матросы на кораблях, а также офицеры королевского флота в массовом порядке эмигрируют. В 1794 году Франция имела самую современную армию в мире, а флот оказался брошен на произвол судьбы, что играло на руку Англии.

Испания на море тогда соперничала с Францией. Испанский военный флот состоял в то время из 204 судов, в том числе 76 линейных кораблей, 56 из которых были в хорошем состоянии. Однако действительная боевая сила его была низкой: офицеры не имели ни опыта, ни знаний, невзирая на то что флот имел целый ряд выдающихся флотоводцев.

Русский регулярный военный флот, учрежденный только в 1696 году, был одним из самых молодых в Европе. Он создавался для обеспечения выхода к Балтийскому, Азовскому и Черному морям и противостоял флотам Швеции и Турции. Россия, в отличие от Англии, Франции, Испании, не имела удалённых колоний, отделенных от метрополий морями и океанами. Русский флот служил лишь для обороны осваиваемого побережья. Период войн с революционной и наполеоновской Францией совпал с царствованием трех российских самодержцев – Екатерины II, Павла I и Александра I. Каждый из них по-своему относился к флоту. Царствование императрицы Екатерины II было одной из самых блестящих эпох в истории российского флота, что отражено в первой главе книги, которая заканчивается путешествием Екатерины Великой с экспедиционной поездкой по новым городам Новороссии и Крыма. Своим визитом Екатерина щёлкнула по носу Турцию и другие морские державы.

К концу 1797 года окончательно развалилась первая коалиция, созданная Англией против Франции. Одна за другой подписывали мир с победоносной Францией Пруссия, Испания, Голландия. Успешный поход генерала Бонапарта в Италию закончился захватом почти всей страны. В октябре 1797 года Австрия – последний союзник Англии – подписала мир с Францией, Ионические острова стали достоянием Франции. Английскому флоту пришлось уйти из Средиземного моря.

В годы правления Директории (1795–1799) республиканская Франция становится на путь активной захватнической политики с целью утверждения своего господства над Центральной Европой, Италией и Ближним Востоком. К 1798 году генерал Бонапарт уничтожил Венецианскую республику, завладел частью Албанского берега с несколькими крепостями. На севере Италии Бонапарт основал Цизальпийскую республику. Австрийские Нидерланды по Кампоформийскому миру отошли к Франции. Он насильно присоединил к себе Голландию (Батавскую республику), Папскую область под названием Римской республики, Швейцарию – Гельветическую республику. В Генуе под властью Франции появилась Лигурийская республика.

Затишье, наступившее после блестящих успехов итальянской кампании 1796–1797 годов, тяготило Бонапарта. Ему нужны были новые победы, которые поразили бы воображение нации и сделали бы его любимым героем армии. Амбиции Наполеона влекли его на Восток.

Отказавшись от высадки на Британские острова, Наполеон намеревался нанести удар по английским владениям в Индии, для чего следовало покорить Египет. Генерал Бонапарт разработал план экспедиции и без труда убедил Директорию в необходимости для Франции иметь колонию на Красном море. Директория, опасавшаяся популярности Бонапарта, решила избавиться от него в Париже и отдала в его распоряжение Итальянскую армию и флот.

Этому посвящена вторая глава книги, которая повествует о неудачном Египетском походе Наполеона и о его предательском бегстве в Париж, где он совершил государственный переворот и стал первым консулом Французской республики. Экспедиционный корпус французской армии остался в Египте без главнокомандующего. Всё это усугублялось тем, что корпус был отрезан от родины, когда год назад контр-адмирал Нельсон полностью разгромил её флот в заливе Абукир.

Упрочение английских позиций в Средиземном море содействовало созданию коалиции Англии, России, Австрии, Неаполя и Турции против Франции. Появление Наполеона в Египте серьёзно затрагивало интересы России, ибо укрепление французов в Египте и в восточной части Средиземного моря грозило превращением Греции во французского вассала, появлением французского флота в Черном море и уничтожением всего того, что было достигнуто Россией в результате двух войн с Турцией.

Упрочение влияния французов в Центральной Европе, захват ими Северной Италии, ранее находившейся под властью Австрии, обусловили участие Австрии в новой войне против Франции. А французский экспедиционный корпус в Египте превратил Турцию в непримиримого врага Франции. На Европейском континенте началась эпоха сухопутных кровопролитных битв. Тем временем эскадры флотов под командованием русского адмирала Фёдора Ушакова и английского Горацио Нельсона затрагивали интересы государств и союзников на Средиземном море.

Чтобы подробно рассмотреть, как сложилась судьба двух знаменитых флотоводцев, проследим карьеру каждого от капрала до адмирала для Ушакова и от мичмана до контр-адмирала, командующего английской эскадры на Средиземном море, у Нельсона. Младшему из флотоводцев посвящена глава «Путь героя нации». Она охватывает его службу, связанную не только с трудностями профессии, но и с частичной утратой зрения, с потерей правой руки при неудачном штурме испанского острова Тенериф. Здесь и увлечение необычайно красивой леди Гамильтон – супругой английского посла в Королевстве двух Сицилий, ставшей в дальнейшем его гражданской женой. Здесь и смертельное ранение адмирала при грандиозном Трафальгарском сражении, сделавшем Нельсона главным национальным героем. Память о нём увековечена в колонне Нельсона в лондонском Трафальгарском сквере, а его корабль «Виктори» сохранен в качестве музея в порту Портсмута.

Глава «Ушак-паша непобедимый» повествует о героической судьбе нашего соотечественника адмирала Фёдора Ушакова. В ней приводятся три основные победы Ушакова над турецким флотом на Чёрном море, а также триумф Ушакова при взятии островов Ионического архипелага. Особенно выделено взятие неприступной крепости Корфу, игравшей стратегическую роль в мореходстве в этом районе Средиземного моря. Ушаков проявил себя как блестящий новатор морского боя, который одержал замечательные морские победы задолго до того, как Нельсон получил сколько-нибудь самостоятельное положение в британском флоте.

Западноевропейская историография отчасти по неведению, отчасти умышленно замалчивала значение Ушакова. В то же время она обстоятельно изучала и превозносила Нельсона. У нас же в России потомки долгое время были к Ушакову неблагодарны и несправедливы. Примером тому служили Александр I и тогдашние вельможи из русского морского ведомства.

Если посмертная слава Нельсона быстро утвердилась, то заслуги Ушакова не были достаточно оценены и высокий талант его долго не получал справедливого и своевременного признания на родине.

Только начиная с 1944 года – с утверждением ордена Ушакова – начинается восстановление памяти о подвигах адмирала, интерес к его личности. Орденом Ушакова награждаются офицеры Военно-морского флота за выдающиеся успехи в разработке, проведении и обеспечении морских активных операций, в результате чего в боях за Родину была достигнута победа над численно превосходящим врагом.

В связи с созданием ордена была найдена могила великого флотоводца и произведено её вскрытие. Это позволило известному реставратору М. М. Герасимову восстановить облик адмирала. Он оказался не похож на известный портрет П. Н. Бажанова, хранящийся в Эрмитаже. Интерес к Ушакову позволил найти ещё два его прижизненных портрета, один из которых хранится в Темниковском краеведческом музее, а другой – в монастыре острова Корфу.

Тщательное изучение истории жизни Фёдора Фёдоровича Ушакова, особенно последнего его периода, стало основанием для канонизации адмирала. Деятельность Ушакова – редчайший пример доблести воина, флотоводца и благотворителя. Он, несомненно, достоин быть примером для подражания и воспитания в каждом соотечественнике патриотизма, любви к своему народу, высокой нравственности, доброты.

Своей праведной земной жизнью Ушаков явил миру ярчайший образец верного служения Православию, Отечеству и своему народу как на поле брани, так и на ниве благотворительности и милосердия. 4–5 августа 2001 года в Санаксарском Рождества Богородицы монастыре Саранской епархии состоялись торжества, посвященные канонизации святого праведного воина Феодора (Ушакова), адмирала Российского флота. Впервые в истории христианства в лике святых прославлен флотоводец. Это событие было грандиозным и по значимости, и по масштабам. Тогда адмирал Феодор Ушаков был причислен Русской православной церковью к лику местночтимых святых Саранской и Мордовской епархии. Вскоре по просьбе командующих на флоты страны были переданы частицы святых мощей флотоводца. Прославление адмирала Ушакова стало особым событием в истории отечественного флота, важность которого, может быть, не все еще ясно осознают сегодня. 6 октября 2004 года адмирал Ушаков причислен к общецерковным святым в лике праведного воина. Ныне Фёдор Ушаков почитается как святой покровитель российского Военно-морского флота, а с 2005 года и стратегических военно-воздушных сил.

Автор выражает благодарность журналисту, кандидату исторических наук Кидиной Н. А. за литературное редактирование рукописи, а также доктору экономических наук В. А. Аникину за консультации о деятельности русского адмирала.

Москва, 2020 год

Глава 1. Состояние флотов и вооружения стран – участниц наполеоновских войн

Прежде, чем приступить к жизнеописанию двух великих флотоводцев, необходимо осветить эпоху того времени, историю флота и подготовку кадров того времени. Если Фёдор Ушаков родился в 1745-м и умер в 1817-м гг., а Горацио Нельсон родился в 1758-м и погиб 1805-м гг., то пик их активной деятельности приходится на период наполеоновских войн, конфликта Франции с государствами стран Западной Европы. Это был период рассвета парусного флота. Обратимся к состоянию флотов Англии, Франции, Испании и России того времени.

1.1. Британия – мировой лидер по производству вооружения

Королевский Арсенал Британии начинается с правления короля Генриха VIII. Именно в Вулвиче в 1512 году были построены верфи, где хранились орудия и боеприпасы до момента погрузки на корабли. Чуть позже арсенал перенесли в Уоррен, который находился чуть ниже по течению реки.

Производство в Вулвиче началось в 1696 году с открытием Королевской лаборатории по изготовлению боеприпасов, запалов и пороха. На протяжении XVIII и XIX веков в лаборатории работали сотни женщин, которые шили картузы, так называемые мешочки из специальной ткани, в которые затем засыпался порох для пушечных зарядов. В 1716 году в Уоррене начала работать Королевская литейная мастерская по производству пушек. Уже через 60 лет здесь было произведено более 500 пушек для флота и сухопутной артиллерии.

Технологические новшества производства не заставили себя долго ждать. За пару лет цельная отливка стволов была заменена сверлением отверстий большой горизонтальной дрелью, что существенно повлияло на качество производство. Поскольку Вулвичский арсенал кроме пушек поставлял орудийные лафеты для них, то за короткий срок был издан указ об образовании двух артиллерийских батарей и основана Военная академия, где проходили стажировку офицеры и военные инженеры. Число артиллеристов возросло с 200 в 1716 году до 1500 в 1801-м. В 1793 году, когда начались наполеоновские войны, объём работ арсенала вырос в десятки раз. Рабочий персонал превышал 5000 человек.

Военный склад и Королевская военная академия. Вулвич,1775

К этому времени были построены сухой кирпичный док и два бассейна, которые использовались для ремонта кораблей. К этому времени образовалась Портсмутская верфь с простор-

ными складами провизии и вооружения. Именно эта верфь стала крупнейшим промышленным комплексом в мире. Здесь по-прежнему строились новые корабли, но основной работой верфи теперь стали перестройка и ремонт кораблей, исправление боевых повреждений, а также перевооружение и подготовка кораблей к походам.

В 1798 году на верфи появились паровые машины, приводившая в движение водяные насосы, а также деревообрабатывающие станки в мастерских. Одним из изделий, что производились здесь, стали блоки, необходимые для обеспечения нормальной работы такелажа важной части любого парусного корабля. Такелаж – совокупность тросовых снастей корабля, служащих для крепления элементов рангоута – совокупности брусков и реек для постановки и управления парусами. В такелаже используются растительные или металлические тросы, а также, иногда, цепи. В 1800 году потребности английского флота в блоках возросли до 100 000 в год. Портсмут был главным центром по производству блоков в Британии. Это был один из первых в мире примеров массового производства.

Для обслуживания парусных кораблей Британский флот нуждался в огромном количестве различных канатов и тросов. Для удовлетворения потребностей моряков в стране было организовано их масштабное производство. Длина и вес канатов и тросов, применявшихся при постройке кораблей, кажутся невероятными. Для оснастки линейного корабля первого класса требовалось около 69 км тросов. Их общий вес составлял 71 тонну. Всевозможные канаты использовались для раскрепления и поддержки мачт, управления парусами, постановки на якорь, крепления орудий и множества других целей. На каждом линейном корабле управление парусами было работой сотен людей, каждый из которых выполнял маневры с определенными снастями. Каждый матрос должен знать, с какими тросами он работает. У большинства тросов имелись специальные названия в зависимости от выполняемой функции. На любом парусном корабле сотни отдельных канатов, тросов и линей совокупно называются такелажем.

Тросы для нужд флота изготавливалось на специальных канатных фабриках или мастерских, которые располагались в Чатеме, Плимуте, Портсмуте и Вулвиче. Первые три из них, существовавшие с начала 1600 года, были перестроены и модернизированы в конце XVIII века. Изготовление тросов было сложным и трудоемким делом, и для него требовалось множество специализированных зданий. Когда в 1729 году в Чатеме была построена двухэтажная канатная фабрика «Дабл Роупхаус», она стала самым длинным зданием в Европе.

Сырьем для тросов служило пеньковое волокно, полученное из стеблей конопли, поставляемой из России. Тюки с пенькой складировались в специальных хорошо вентилируемых помещениях. Далее производилось скручивание и смоление отдельных видов канатов. Размер троса (калибр) определяли по длине его окружности, измеряемой в дюймах. Самый тонкий трос мог иметь окружность всего около одного дюйма (6 мм в диаметре), а самые толстые канаты достигали 24 дюймов (61 см) в окружности, что равнялось приблизительно 7 дюймам (18 см) в диаметре. Когда изготавливались такие толстые канаты, для манипуляций с ними требовалось более 200 рабочих.

1.2. Строительство парусных кораблей в Британии

Строительство деревянного корабля начиналось с главного конструктивного элемента – киля, к которому крепились шпангоуты сложной «лекальной» формы (условно их можно назвать U-образными), форштевень и ахтерштевень, а к ним, в свою очередь, крепилась обшивка. Для того чтобы вытесать детали, используемые при постройке линейных кораблей, требовались массивные бревна. Например, для изготовления стар поста, к которому крепился массивный руль, использовался цельный дубовый брус длиной 10,7 м и сечением 0,6×0,6 м.

Чтобы проследить процесс строительства крупных кораблей достаточно ознакомиться с изготовлением линейного сто пушечного корабля первого класса «Виктори» – флагмана Трафальгарского сражения, закладка которого началась в 1756 году, а спущен на воду через шесть лет после закладки.

Новый первоклассный проект был разработан инспектором военно-морского флота сэром Томасом Слэйдом. Длина киля должна была составлять 79 метров, высота корабля – 62,5 метра, водоизмещение – 2162 тонны, экипаж состоял из 850–950 человек, а вооружение – более 100 орудий. Их количество в разные годы менялось от 100 до 110.

Если длина киля «Виктори» составляла почти 62 м, а высота – 0,53 м, то найти такое дерево нереально. Поэтому киль собирался из нескольких частей, причем особое внимание уделялось прочности их соединения. Все шпангоуты «Виктори» (а их насчитывалось несколько десятков) были очень массивными. Они собирались из нескольких десятков надежно соединенных между собой деталей, каждая из которых имела сложную форму и могла весить сотни килограммов. Для постройки киля корабля использовался исполинский брус из вяза. Остальные деревянные части собирались из древесины десятилетней выдержки, которая случайно оказалась на складе. Именно это обстоятельство явилось причиной того, что этот корабль сохранился по сей день.

Деревянные детали кораблей вырезались и обрабатывались вручную в соответствии с полноразмерными шаблонами. При этом выбирались деревья такой формы, которая подходила для конкретных элементов конструкции, что служило гарантией прочности благодаря сохранению целостности древесных волокон. Для изготовления деталей шпангоутов и других элементов криволинейной формы старались использовать изогнутые стволы, а прямые деревья шли на изготовление балок (бимсов, стрингеров и т. д.) и досок обшивки. Киль изготавливался из прочной и достаточно пластичной древесины вяза, обладающей устойчивостью к трещинам. Для изготовления палубного настила и переборок использовалась древесина хвойных пород, например, ели.

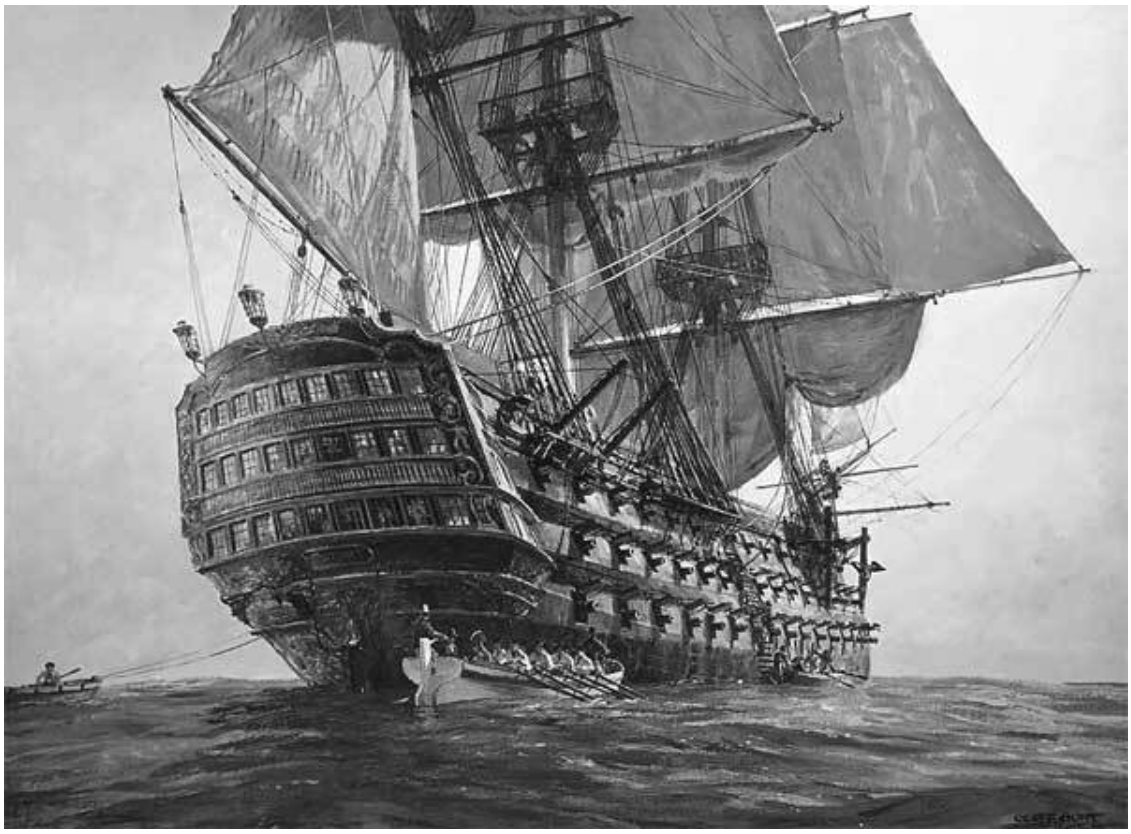
На постройку корабля требовалось примерно 6 тысяч деревьев, для чего нужно было вырубить около 40 га (100 акров) качественного леса. Значительная его часть добывалась в графствах Кент и Сассекс, расположенных по соседству с Чатемской верфью. Каждое срубленное дерево с помощью животных доставлялось к ближайшей реке или в морской порт, после чего сплавлялось или перевозилось на судах. Значительную часть древесины приходилось ввозить из-за границы. Почти многие пригодные деревья зачастую весило больше тонны. Их следовало правильно заготавливать и особым образом просушивать, чтобы построенный из нее корабль долгое время не был подвержен гниению. После того как работы по сооружению набора деревьев заканчивались, его оставляли на некоторое время – от нескольких месяцев до нескольких лет – для «усушки». Например, постройка кораблей типа «Виктори», обычно продлилась около шести лет.

Затем корпус корабля обшивался досками. Толщина досок обшивки составляла от 152 до 203 мм, и они укладывались в несколько слоев. Предварительно доски распаривали, чтобы придать им гибкость и точнее подогнать к изгибам корпуса. Суммарная толщина обшивки у

киля превышала 0,9 м, а у ватерлинии составляла 0,75 м. Придать деревянным деталям большой толщины требуемую криволинейную форму было очень сложной задачей. Деревянные детали, в зависимости от места их расположения, назначения и конструкции, скреплялись при помощи кованых железных гвоздей и костылей, болтов и шурупов.

Максимальная скорость построенного корабля составляла 11 узлов (20,3 км/ч). Это было самое быстроходное судно Британского флота. На строительство пошло около 6000 деревьев различных пород. В основном это были дубы из Кента, Нью-Фореста и Германии. Это была шестая модель типа «Виктори» военно-морского флота. Трехмачтовый «Виктори» строился в Чатеме (Англия) почти шесть лет, начиная с конца июля 1759 года под руководством видных корабелов.

Красота корабля, его 60-сантиметровые борта и свыше 100 разнокалиберных орудий впечатляли современников. Корпус корабля имел две обшивки, а подводная часть позднее была покрыта медью, листы которого прикреплялись к обшивке металлическими гвоздями.



«Виктори» («Победа»), 1765 год – флагман адмирала Нельсона

После завершения строительства каркаса судно обычно оставляли на несколько месяцев в доке.

При спуске корабля на воду 7 мая 1765 года музыканты играли гимн «Правь, Британия, морями». В 1803 году начался самый славный период в истории корабля, когда Нельсон поднял свой флаг на «Виктори» в Трафальгаре с сигналом: «Британия ожидает». Именно на этом корабле он умер, и это же судно вернуло его тело в Лондон. 12 января 1922 года после многих лет швартовки в гавани корабль решили сохранить для потомков. Его поместили в сухом старейшем доке в мире в Портсмуте, где он находится до сих пор.

1.3. Военный флот Франции

В средние века Франция еще не была полностью централизованным королевством. Многие важные регионы (в частности, Нормандия и Бретань) управлялись могущественными вассалами, а некоторые области (например, Прованс) даже не входили в состав Французского королевства. Большая часть французской береговой линии не находилась под прямым контролем короля и не имела центрального управления. Поэтому до 1620 года во Франции официально не существовало единого военного флота. Когда возникала необходимость, флот набирали из различных кораблей и судов.

Ситуация в корне изменилась, когда пост Первого министра при короле Людовике ХШ занял кардинал Ришелье, получивший небывалые полномочия. Он считал, что мощный флот необходим стране для подавления внутренней оппозиции – в частности, для борьбы с протестантами-гугенотами, а также для достойного соперничества с другими европейскими державами, с целью расширения Франции до ее «естественных границ».

Французская экспансия была направлена главным образом на Испанию и Англию, а также могла привести к конфликту с Голландией. В 1626 году Ришелье назначил себя Генеральным министром навигации и торговли. Началось строительство новых кораблей. Было уделено большое внимание развитию трех крупных портов: Тулона в Средиземноморье, Бреста на атлантическом побережье и Гавра в Ла-Манше. За короткие пять лет число построенных или строящихся кораблей достигло 41. Этим дело не ограничилось, были основаны два предприятия по отливке орудий.

После смерти Ришелье его пост занял кардинал Мазарини, который мало интересовался делами флота. Поэтому в 1653 году французский флот практически прекратил существование. Положение спас Жан-Батист Кольбер (1619–1683), ставший Первым министром при короле Людовике XIV. Кольбер выписал из Англии, Голландии и Италии талантливых кораблестроителей. Новые французские корабли стали одними из лучших в Европе. Они строились по удивительным проектам, которые превосходили английские.

Чтобы преодолеть нехватку опытных матросов, Кольбер ввел «морское наставление» – систему, предусматривавшую ротацию моряков на службе, а также систему материальной поддержки, обеспечивавшую выплаты семьям матросов и заботу о раненых моряках.

Уже через десять лет «Королевский флот Франции» уже насчитывал 117 линейных кораблей. Личный состав имел 1200 офицеров и 53.000 моряков, имелись хорошо организованные порты и арсеналы. Были учреждены компании для торговли с Ост- и Вест-Индией. Прежде всего уделялось большое внимание науке мореплавания. Был издан первый морской атлас «Французский Нептун»), получивший большое признание во всех странах Европы. До конца XVII века корабли нового французского флота регулярно участвовали в войнах с Англией, Голландией и Испанией. Часто происходили крупные сражения; иногда французский флот действовал в союзе с английским.

Начало XVIII века ознаменовалось неудачами французского флота в ходе Войны за испанское наследство (1701–1714 гг.). Из-за общего финансового кризиса бюджет флота был существенно сокращен. Попытки вернуть флоту былую мощь предпринимались, но к началу Семилетней войны (1756–1763 гг.) его состояние было далеко от совершенства. Эта война охватила большие территории и началась довольно успешно для Франции: в 1756 году французам удалось взять британскую крепость на острове Минорка. Однако за этим последовал реванш Британии и разгром французского флота в сражении в бухте Киберон (1756 год), где французы потеряли много кораблей. В Канаде отсутствие поддержки с моря лишило Францию возможности удержать Квебек. Поражение в Семилетней войне обозначило конец претензиям Франции на владения в Канаде.

После Французской революции 1789 года во флоте царили полное смятение и неразбериха. Переворот в социальной иерархии негативно сказался на дисциплине. Началось неповиновение приказам, бунты на кораблях становились обычной реальностью. Офицеры, большинство из которых происходило из дворян, получали публичные оскорбления от подчиненных. Многие офицеры были подвернуты репрессиям. В 1792 году в «очаге революции» и крупнейшем порте Франции – Тулоне – начались расправы. Нескольких морских офицеров повесили прямо на улицах. Неудивительно, что после этого многие офицеры предпочли сбежать за границу. К 1793 года, когда революционная Франция была втянута в войну с целой коалицией, ее флот оказался существенно меньше и слабее английского.

Первым командующим флотом при Наполеоне контр-адмирал Франсуа Поль де Брюейс. Потомственный граф адмирал Франсуа Поль де Брюейс (1753–1798) – французский адмирал, участник революционных и наполеоновских войн. Начал службу в 13 лет волонтёром. В 1780–1783 годах лейтенантом участвовал на корабле «Le Terrible» в эскадре адмирала де Грасса в пяти сражениях с британским флотом.

В 1796 году он получил звание контр-адмирала и получил в командование эскадру, с которой, будучи подчинён Бонапарту, как главнокомандующему французской армией в Италии, занимался перевозкой войск на Ионические острова и их снабжением. При подготовке экспедиции в Египет, Брюейсу было поручено командование флотом, прикрывающим транспорты с войсками. На пути в Египет флот участвовал во взятии Мальты.

После высадки войск в Александрии Брюэс, вопреки мнениям большинства командиров, перешёл вместе с флотом в Абукирскую бухту, где и был настигнут британской эскадрой под командованием адмирала Горацио Нельсона. Произошёл бой, в ходе которого французский флот был разбит. Брюэс, бывший на корабле «L'Orient», дважды раненый, умер на своем посту через 3 часа после начала боя.

Следующим командующим французским флотом стал Пьер-Шарль де Вильнёв, получил звание контр-адмирала, в 1804 год, а при императоре Наполеоне получает высший титул. Пьер Шарль Жан-Бабтист Сильвестер де Вильнёв (1763–1806) родом из старинного дворянского года. В 15 лет он поступил в Королевский флот. Участвовал в войне за Независимость США. В 1786 году произведен в звание лейтенанта флота и переведен в распоряжение Средиземноморского флота. В этом же году встретил Французскую революцию и был подвергался репрессиям, но остался верен Франции. Он поступил в Республиканский флот. Благодаря нехватке кадров, начинается его быстрое продвижение по служебной лестнице. Во время революции после звания лейтенанта через семь лет он уже капитан первого ранга, а через три года уже контр-адмирал.

В 1798 году Вильнёв в чине контр-адмирала командующего арьергардом французского флота принимал участие Абукирском сражении. Деятельность Вильнёва в этом сражении отличается полной безучастностью. Пользуясь покровом ночи, Вильнёву удалось увести четыре корабля и отвести их на Мальту и отдать английским властям. Даже бегство Вильнёва с Абукира не помешало Наполеону повысить беглеца в звании и поручить командование объединённым франко-испанским флотом в 1804 году. Затем последовало Трафальгарское сражение и очередное поражение адмирала. Он попал в плен, а через год был выпущенный англичанами и вернулся во Францию. Пьер-Шарль де Вильнёв погиб 1806 года на севере Франции при странных обстоятельствах. До сих пор историки спорят о том, было это убийство или самоубийство. Ведь оказалось, что Вильнёв умер от шести ножевых ран в грудь. При этом несколько ран были смертельными.

1.4. Военный флот Испании

В далёком прошлом приоритет в строительстве крупнейших военных кораблей эпохи парусного флота обычно приписывают англичанам, но крупнейшим и самым мощным кораблем своего времени был испанский линейный корабль «Сантисима Тринидад» – «Святейшая троица» водоизмещением 1900 т. Он представлял собой «плавучую батарею» с бортами из красного дерева местами толщиной 2 фута, т. е. почти 120 см. Команда корабля состояла из 1200 человек. Таким кораблем восхищались все владельцы парусных кораблей. Даже сам адмирал Нельсон отдавал должное его конструкции и необычайной прочности.

«Сантисима Тринидад» – самый большой корабль, участвовавший в сражении при Трафальгаре. Судно имело четыре орудийные палубы, и за счет этого его вооружение было самым мощным по сравнению с другими кораблями XVIII века и содержало 144 орудия. Даже пушечные залпы с нескольких английских кораблей не смогли потопить этот корабль. Однако корабль «Сантисима Тринидад» постигла печальная участь. Он был захвачен англичанами, которые, опасаясь, что судно может быть отбито отступающим неприятелем или из-за повреждений, нанесенных в сражении во время наступающего шторма, не выдержит буксировки, потопили этот замечательны корабль через два дня после битвы. Сейчас об особенностях этого парусника можно судить лишь на основании его современной реконструкции, собранных сотрудником управления ВМФ Испании Рафаэлем Герром. Стоимость постройки – 4 млн. евро. Цена входа туристам – символическая. Сейчас копия огромный корабля стоит на якоре в малагском порту Испании (в г. Аликанте).

С момента открытия Нового света и с момента появления на территории Латинской Америки более 50 испанских поселений сообщение единственным способом сообщения с метрополией и защиты портов являлись морские парусные суда. Именно этим объясняется, что испанцы традиционно считались лучшими кораблестроителями и не знали себе равных в этой области еще 300 лет. Колонизация Нового Света вряд ли была бы успешной, если бы испанцы совершали свои путешествия к далеким берегам на таких кораблях, как галеры, представлявшие собой парусно-гребное судно с отвесными бортами, которая создавалась в средние века главным образом на флотах средиземноморских держав.

Наличие запасов твердой древесины, которая могла бы служить длительное время до следующего ремонта, стало залогом успешного развития испанского флота. Если англичанам и французам пришлось всерьез задуматься о том, как обеспечить достаточное количество дуба и обычной сосны для строительства новых кораблей, Испания обладала огромными запасами древесины твердых пород, ввозимой из американских колоний. Эта древесины доставлялась на королевские верфи в Гаване, где были спущены на воду 74 из 221 трехмачтового кораблей, построенных Испанией в XVIII веке. К окончанию века гаванские верфи превратились в крупнейшего поставщика линейных кораблей.

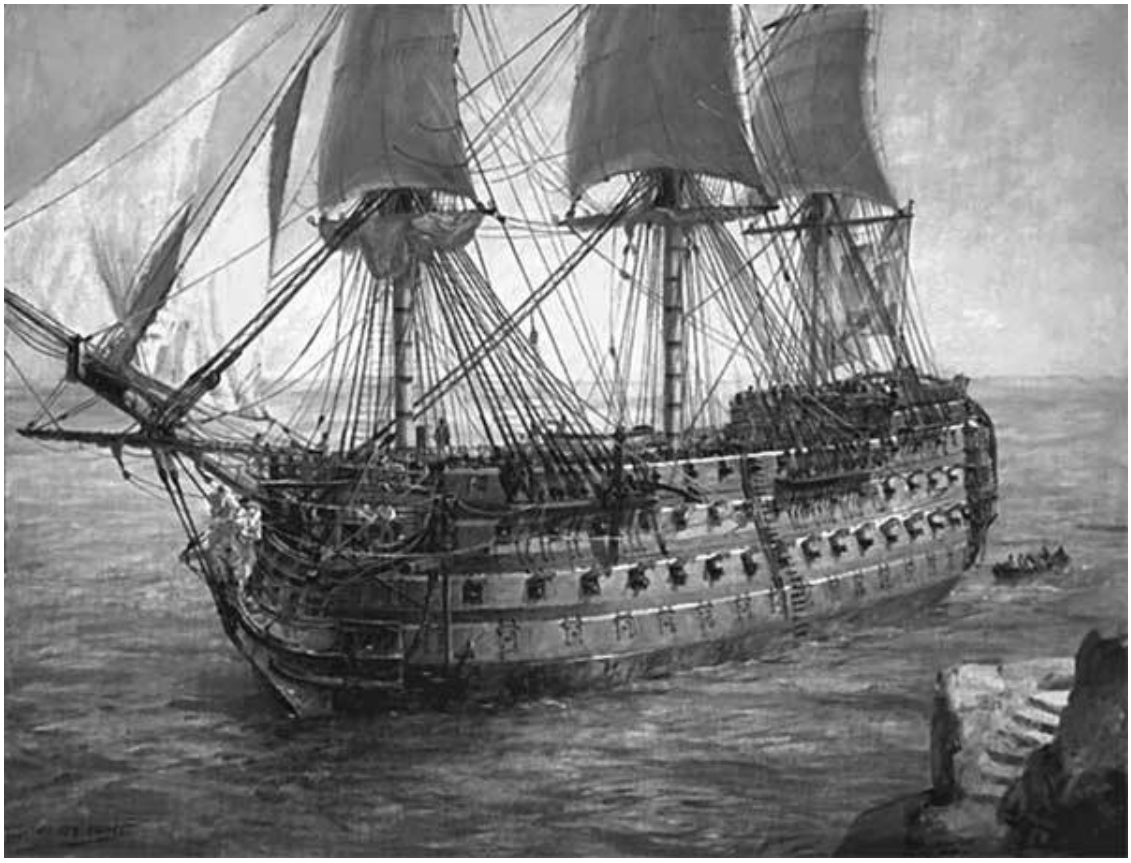
Количество качественного дерева, требовавшееся на постройку военных кораблей теперь кажется чрезмерным. Почти 3000 брёвен из красного дерева, распиленные на доски общей длиной свыше 200 м, шло на строительство одного военного линейного корабля 3-го ранга, называемого «рабочей лошадью» в военных флотах Европы. Первоклассная сосна, используемая для изготовления мачт и реев, или перекладин, к которым крепились паруса, росла преимущественно на территории нынешней Мексики. До 40 сосен требовалось для того, чтобы изготовить 22 рея трехмачтового военного корабля 3-го ранга. Гаванская верфь была крупнейшей в XVIII веке и не имели себе равных по величине в эпоху, предшествовавшую промышленной революции.

«Сантисима-Тринидад» («Святейшая Троица») – испанский четырёх палубный линейный корабль высшего класса был построенный по проекту ирландца Мэтью Муллана, а также

испанца Педро де Акоста. в Гаване. Спущенный на воду в 1769 году, корпус и палуба целиком были изготовлены из кубинского красного дерева, а мачты и реи – из мексиканской сосны. Толщина внешней обшивки бортов достигала 60 см. Корабль оказался крайне удачным. Параметры были следующие: длина 59,54 метров; киль 50,83 метров; ширина 16,09 метров; глубина посадки 8,06 метра. Толщина бортов превышала 60 см. Палубы и корпус строили из отличного и дорогого кубинского красного дерева, а мачты и реи – из мексиканской сосны. Несмотря на то, что корабль оказался тяжелым – отличное дерево и высокая культура исполнения сделала его почти неуязвимыми. Правда, из-за веса он стал плохо управляемым и отличался малой скоростью. Но, с другой стороны, у него были другие задачи. Коробль несколько раз переделывали, чтобы сделать из него суперкорабль, который должен был держать англичан в узде, в том числе и психологически. Окончательную переделку произвели в 1799. На корабле дополнительно устанавливается четвёртая батарея, увеличиваются его размеры, а тоннаж доводится до 1900 тонн. Теперь корабль мог нести 144 орудий калибром от 174-мм до 106-мм. Экипаж составлял 1200 человек. 63-метровый корабль водоизмещением 4902 тонн был самым большим парусным боевым кораблём своего времени.

Высота «Троицы» от киля до верхней палубы была с пятиэтажный дом. Фешенебельные каюты офицеров в кормовой части своей отделкой мало чем отличались от их роскошных апартаментов на суше. Отцы-строители Матео и Игнасио Муллан и Педро Де Акоста превзошли самих себя в этом творении! Тысячи скрепленных между собой деревянных элементов, постоянно находящихся под колоссальными нагрузками, были тщательно сбалансированы и позволяли судну всегда сохранять динамическое равновесие. Другими словами, «Сантисима Тринидад» был создан непотопляемым.

На постройку этого гиганта ушло более 3000 деревьев. Корпус и палуба были целиком изготовлены из кубинского красного дерева, а мачты и реи – из мексиканской сосны. Корабль представлял собой мощную плавучую батарею. Впервые судно такого класса имело четыре орудийные палубы, на которых были установлены 144 орудия, из них тридцать 32-фунтовых на нижней палубе. Их ядра, могли поражать цель на расстоянии 1,5 мили. На второй палубе находились два 18-фунтовых и двадцать шесть 8–фунтовых орудий и мортир. Остальные орудия были размещены на третьей и четвертой палубах. Многочисленные залпы с английских кораблей в Трафальгарском сражении 21 октября 1805 года не смогли потопить судно.



Испанский линейный корабль «Сантисима-Тринидад» – самый большой и грозный корабль своей эпохи

«Сантисима Тринидад» после спуска на воду воодушевил испанцев в их войне против англичан. Этот корабль бороздил просторы Ла-Манша с целью регулярно «позировать» в подзорных трубах защитников «туманного альбиона» и нагонять на них тоску. Периодически «Святейшая Троица» участвовал в грабительских набегах на английские конвои. Вот тогда-то он нажил себе опаснейшего врага в лице коммодора Горацио Нельсона. Будущий адмирал восхищался творением испанцев, в то же время отлично понимая всю опасность того, если подобные корабли встанут у неприятеля «на поток». Необходимы были немедленные решительные действия.

Англичане срочно принялись за ремонт своих судов. Это была непростая задача и требовала от английского правительства огромных расходов. Например, для постройки «Виктори» в 1765 году обошлась Короне в 63000£, а его ремонт в 1815 году – 372000£.

Периодические ремонты судов увеличивали время их службы. Например, чистое днище корабля судно «Сантисима Тринидад» служило 36 лет, прежде чем его затопили у мыса Трафальгар, а флагман адмирала Нельсона «Виктори» имел свои преимущества: свободное от морских обрастаний судно могло развить большую скорость и имело лучшую маневренность. Днище часто обшивали медными листами для дополнительной защиты от гниения и червя-древоточца. Однако скорость не всегда была залогом успеха.

Сражение у мыса Сент-Винсент в Португалии 14 февраля 1797 года стало последним тревожным звоном испанцам относительно расстановок сил на море. 28 линейных испанских кораблей (включая «Святейшую Троицу») против 15 линейных англичан. Вот казалось на чьей стороне будет победа. Однако, в разгар сражения младший флагман, коммодор Нельсон, ослушавшись приказа адмирала Джервиса, «рвёт шаблоны» морского боя и направляет свой «Captain» с тремя другими кораблями на перехват ударной группы испанцев, куда входил и

«Сантисима-Тринидад». Это был очень смелый ход, на который до Нельсона отважился лишь адмирал Ушаков в 1788 году во время сражения с турками. Оказавшись перед испанскими кораблями, Нельсон открыл огонь из всех орудий. Благодаря густому туману в то утро, маневр коммодора оказался совершенно ошеломляющим для противника и принёс победу. В случае провала Нельсону грозил бы военный трибунал за неподчинение приказу. В итоге этой атаки «Сантисима-Тринидад» получил тяжелейшие повреждения и был вынужден выбросить белый флаг. Боевой дух испанцев был сломлен; битва проиграна. Нельсон стал кавалером почетнейшего Ордена Бани и повышен до контр-адмирала. Но подняться на «Святейшую Троицу» ему так и не удалось. Корабль смог уйти от преследования и спрятаться в тумане. Расследования результатов битвы показали, что «испанцы сражались мужественно, но без должного руководства». Флот испанцев под командованием дона Хосе Кордобы был еще плохо обучен. Из 600–900 человек на борту каждого из его кораблей только 60–80 были обученными моряками, а остальные являлись неопытными новобранцами и плохо исполняли команды.

Классификация кораблей по рангам основывалась на количестве орудий и орудийных палуб. Военные корабли 1-го ранга были самыми мощными. Большинство из них имело от 80 до 110 орудий на трех орудийных палубах. Корабли 2-го ранга – от 80 до 98 орудий на трех палубах, а 3-го ранга – от 74 до 80 на двух палубах. К линейным относились корабли только этих трех рангов. Корабли 4,5 и 6-го рангов были легче и потому более быстроходными. Они использовались как крейсера и для почтовой связи. Корабли 4-го ранга имели от 50 до 60 орудий на двух палубах, 5-го ранга – от 32 до 44 пушек на единственной палубе и 6-го ранга – от 20 до 28 пушек тоже на одной палубе.

Классификация кораблей по рангам основывалась на количестве орудий и орудийных палуб. Линейные военные корабли 1-го ранга были самыми мощными. Большинство из них имело от 80 до 110 орудий на трех орудийных палубах. Корабли 2-го ранга – от 80 до 98 орудий на трех палубах, а 3-го ранга – от 74 до 80 на двух палубах. К линейным относились корабли только этих трех рангов.

Корабли 4,5 и 6-го рангов были легче и потому более быстроходными. Они использовались как крейсера и для почтовой связи. Корабли 4-го ранга имели от 50 до 60 орудий на двух палубах, 5-го ранга – от 32 до 44 пушек на единственной палубе и 6-го ранга – от 20 до 28 пушек тоже на одной палубе. К ним относились фрегаты – так называемые трехмачтовые парусные корабли XVIII–XX вв. с полным корабельным парусным вооружением с экипажем 250–300 человек. Артиллерийское вооружение фрегатов до 62 пушек, расположенных на 2 палубах. От парусных линейных кораблей фрегаты отличались меньшими размерами и артиллерийским вооружением. Иногда фрегаты включались в боевую линию и носили название линейных.

Корвет – быстроходный парусный военный корабль XVIII–XIX вв. Корабль имел парусное вооружение такое же, как и фрегат. Предназначался для разведывательной, дозорной и посыльной службы. Артиллерийское вооружение до 40 пушек, расположенных на одной палубе.

Значительным достижением испанского судостроения стали линейные корабли типа «Санта Ана», вооруженные 112–120 орудиями. Все эти корабли, построенные в количестве восьми единиц, отличались хорошей маневренностью и мореходностью даже в штормовую погоду. Даже Горацио Нельсон называл их превосходными. Один из кораблей этой конструкции в ходе битвы у Сан-Висенте захватили англичане. Это судно долгое время служило флагманским кораблем у английского адмирала Дакворта. Это является свидетельством высоких характеристик испанских кораблей.

«Санта Ана» – один из лучших представителей трехпалубных линейных кораблей своего времени

Испания с конца XVII столетия и до начала XIX построила более двух сотен линейных кораблей. Год 1794-й принято считать датой максимального расцвета Армады Эспаньола. В её составе числилось 76 линейных кораблей и 51 фрегат. К 1805 году численность Армады сократилась до 54 линейных кораблей и 37 фрегатов. Титул последнего линейного корабля Испанской империи принадлежит «Аргонауту», который был спущен на воду в 1794 году. После этого Испания на долгое время перестала быть ведущей морской державой.

1.5. Выдающиеся флотоводцы Испании

Совершенно несправедливо говорить только о боевых подвигах испанских судов, не упомянув об их огромной роли в области географических исследований и открытий. Кругосветные экспедиции, организованные Карлом III, были не менее важны для науки, чем путешествия Джеймса Кука и Джорджа Ванкувера. Целью этих экспедиций было получение океанографических данных и совершенствование техники судовождения. Капитаны кораблей, а также ботаники, географы и картографы, принимавшие участие в плаваниях, составляли подробные отчеты о своих путешествиях. Многие испанские капитаны, участвовавшие в Трафальгарском сражении, были не только искусными военными стратегами, но и отличными штурманами, исследователями, картографами и математиками. Например, имя капитана Дионисио Алькала Гальяно, славного навигатора, увековечено в географических названиях на картах Чили и Канады. Бригадир дон Космэ Дамиан Чуррука был известен не только трудами в области навигации и математики, но и исследованиями западного побережья Южной Америки. Для них Трафальгарское сражение стало последним в жизни этих двух капитанов.

Среди известных испанских флотоводцев того времени следует отметить адмирала Федерико Гравина (1756–1806). Именно вице-адмиралу Гравина в 1790 году король поручил сформировать крупнейший за 200 лет испанский флот. В 1801 году во главе эскадры он совершает плавание в Вест-Индию и Гаити. А уже с 1804 по 1805 год он исполняет обязанности испанского посла во Франции и участвует в коронации Наполеона Бонапарта. В феврале 1805 года он становится командующим испанским королевским флотом.

Но в дальнейшем в силу дипломатических интриг адмирал Гравина вместе со всем испанским военным флотом был подчинен безвольному и безынициативному французскому адмиралу Вильнёву. В это время Наполеон готовил десант из 180 тысяч солдат на британские острова, в связи с чем Вильнёв предпринял безрезультатный поход в район Карибского бассейна. Цель похода – заманить британский флот подальше от Ла-Манша. Уловка не удалась. Вильнёв отправился обратно, однако возле мыса Финистер объединенная франко-испанская эскадра напоролась на британскую эскадру под командованием адмирала сэра Роберта Калдера. В этом бою сражались одни испанцы, потеряв два корабля. Французы от боя уклонились.

Вильнёв обосновался в Кадисе и оставался там вплоть до конца октября 1805 года, несмотря на понукания Наполеона. Его заставила выйти в море только угроза приближающего сражения. Последнее совещание перед выходом состоялось 19 октября. Адмирал Гравина категорически возражал против выхода в море. Во-первых, его экипажи были не укомплектованы по причине эпидемии в Андалузии. С целью хоть как-то наполнить корабли людьми, Гравина отдал приказ своим офицерам рекрутировать всех лиц мужского пола в возрасте от 14 до 45 лет без разбору, кого удастся схватить на улицах, рынках и кабаках. Но требовалось время, чтобы обучить новобранцев флотскому мастерству. Во-вторых, в Кадисе объединенная эскадра находится в более выгодных условиях по отношению к британскому флоту, под защитой береговых батарей. Английские корабли, пытаясь блокировать союзников в Кадисе, окажутся в очень невыгодном положении. И в-третьих, приближался период штормов. В день совещания 19 октября барометр быстро падал. Это свидетельствовало о приближающемся шторме. Вильнёв возразил примитивной глупостью, что барометр не должен служить оправданием падению мужества и союзного долга. На совещании было принято решение прорываться в Средиземное море для соединения со средиземноморской эскадрой.

Эскадра вышла в море 20 октября. Гравина должен был командовать авангардом. Однако возле мыса Трафальгар, вскоре после появления вражеских кораблей, Вильнёв отдает команду развернуться и возвращаться в Кадис. В результате этого маневра строй союзников сломался. Авангард стал арьергардом и был надолго обездвижен.

Англичане воспользоваться ошибкой Вильнёва и перерезали строй союзников. Гравина проявил огромное личное мужество. В этом бою он потерял руку, которую раздробила картечь. Несмотря на увечье, адмирал Гравина продолжал руководить боем. Он приказал всем кораблям, которые уцелели после боя, следовать за собой в Кадис.

22 октября Гравина, укрыв корабли в бухте Кадиса от шторма, спешно ремонтирует их. 23 октября он снова выводит способные двигаться корабли в море, чтобы попытаться спасти экипажи с кораблей, потерявшие ход и управление. В результате этой вылазки была отбита «Святая Анна». Но адмирал Гравина так и не смог оправиться от ран, полученных в этом сражении. Он умер через четыре неполных месяцев в возрасте 49 лет.

Скопление мощной боевой техники на борту испанских кораблей не снижало способности этого типа судов выдерживать ближний бой в течение длительного времени. Однако, по мнению матросов и капитанов кораблей того времени, самым мощным кораблем из числа тех, что принимали участие в Трафальгарском сражении, был испанский линейный корабль «Сантисима Тринидад» («Святейшая троица»), представлявший собой «плавучую батарею» с бортами из красного дерева толщиной 2 фута. Даше пушечные залпы с нескольких английских кораблей не смогли потопить этот корабль.

Было бы несправедливо говорить только о боевых подвигах испанцев, не упомянув об их огромной роли в области географических исследований и открытий. Организованные королём Испании Карлом III кругосветные экспедиции были не менее важны для науки, чем путешествия Джеймса Кука и Джорджа Ванкувера. Целью этих экспедиций было получение океанографических данных и совершенствование техники судовождения. Капитаны кораблей, а также ботаники, географы и картографы, принимавшие участие в плаваниях, составляли подробные отчеты о своих путешествиях. Многие испанские капитаны, служившие в испанском военном флоте, были не только искусными военными стратегами, но и отличными штурманами, исследователями, картографами и математиками.

Следует обратить внимание на тогдашнее положение крупнейшего города Испании Кадиса. Население города численностью 72 000 человек, из которых десятую часть составляли иностранцы. Это не удивительно, так как три четверти всей торговли громадной испанской империи проходила через этот порт. Сюда доставляли сокровища Нового Света. Почти все серебро и золото оседало здесь. Каждая европейская страна, ведущая торговлю с Азией, имела свои офисы в этом городе, так как восточная торговля осуществлялась наличными, и серебряную монету можно было получить в Кадисе. Имелись близкие связи с Францией, которая экспортировала ткани и другую мануфактуру через Кадис в Латинскую Америку. Но крупнейшим экспортным рынком для Испании была, безусловно, Великобритания.

Серебряные шахты Новой Испании, Перу и Ла-Платы модернизировались, а Куба становилась соперником британским и французским «сахарным» островам Карибского бассейна. Для защиты своих заокеанских владений и охраны морского пути к ним Испания вкладывала значительные инвестиции в свой военно-морской флот. Уже к 1790 году она обладала таким же числом кораблей, как и Франция. Наиболее талантливых молодых офицеров обучали математике, астрономии, навигации и картографии, в то время как Армада Эспаньола, т. е. испанский флот, прикладывал усилия к исследованию, описанию и картографированию громадных ресурсов Империи.

Одним из героев нового исследовательского флота Испании был Дионисио Алькала Гальяно, одаренный математик, прославленный навигатор и опытный исследователь. Он полагал, что британские математики превосходят французских. Он восхищался профессионализмом британских моряков и даже говорил по-английски. Знание английского языка было редким в те времена среди европейцев. Ведь купцы и морские офицеры разных наций обычно общались на французском языке.

Дионисио Гальяно участвовал в съемке побережья Иберийского полуострова для первого испанского атласа побережья полуострова. Затем принимал участие в съемке Магелланова пролива и в картографировании Азорских островов. Вместе со знаменитым исследователем Алехандро Маласпина он отправился в рейс для производства съемок побережий всей Испанской империи. В 1792 году по приказу короля Карлоса IV Галиано предпринял поиски Северо-Западного прохода от западного к восточному побережью Северной Америки (начиная с пролива Ванкувер) и доказал, что такого прохода там не существует.

В 1794 году, когда Гальяно вернулся в Испанию, его страна уже воевала с безбожной Французской республикой. Годом позже Франция опять заставила воевать испанцев, правда, на этот раз в качестве своих союзников против Британии. Эта война привела к блокаде Кадиса британским флотом. Капитану Гальяно было приказано прорвать блокаду и отправиться в рискованное плавание в Вера-Крус (современная Мексика). Для Испании требовалось серебро для ведения войны. В конце 1798 года Гальяно ускользнул от глаз блокирующей эскадры и вышел из Кадиса. Вернулся он следующей весной с двумя кораблями и тремя фрегатами, нагруженными серебром. Следуя необычным маршрутом вне видимости берегов, полагаясь только на свои приборы и расчеты картографа, он обошёл английские корабли, посланные на его перехват, и привел флотилию с сокровищами в Сантонью.

Под впечатлением этого успеха правительство вторично послало его в Новый Свет. На этот раз возвращение было спокойней. Капитан второй раз благополучно вернулся в Кадис.

Имя капитана Дионисио Алькала Гальяно, славного навигатора, увековечено в географических названиях на картах Чили и Канады. Это остров около Чили и мыс в северной части острова Ванкувер. Он с беспрецедентной точность составил Атлас побережья Испании. В 1804 году он получил звание бригадира и командование линейным кораблём «Багама», на котором он принял участие в Трафальгарской битве. В сражении он был убит пушечным ядром. Дионисио Гальяно погиб в 45 лет.

Не менее интересна судьба Бальтазара Идальго де Сиснероса де ла Торре (1756–1829). Он начал морскую службу в 14 лет. В 1795 году командовал линейным кораблём «Сан-Пабло». Во время Трафальгарского сражения был капитаном крупнейшего испанского корабля «Сантисима Тринидат». Именно на этом корабле держал свой вымпел командующий испанской эскадрой Адмирал Дон Балтазар Хидальго. Поэтому на нём сосредоточил внимание адмирал Нельсон. После многочасового боя с семью английскими линкорами во главе с флагманом «Виктори» на корабле «Сантисима Тринидат» были сбиты все мачты, убито 312 и ранено 338 человек и он был захвачен англичанами. Несмотря на это англичане потопить его не могли. «Сантисима-Тринидад» чуть ли не единственный из всей испано-французской эскадры сражался как лев. Во время битвы падением мачты был ранен Сиснерос. Он получил сотрясение мозга и частично лишился слуха, попал в плен, где получил медицинскую помощь. Оправившись от ран, он был отпущен в Испанию. Там он получил орден и звание генерал-лейтенанта. Дальнейшая его судьба связана с Латинской Америкой: он был вице-председателем совета порта Картахены, в 1809 году – вице-королем Рио-де-ла-Платы и т. д. – вплоть до 1829 года, когда он скончался.

Примером подлинного героизма является жизнь бригадира дона Космэ Дамиан Чуррука. По происхождению баска из Мотрико, провинция Гипускоа. Звание бригадира он получил в 1800 году. Это звание выше полковника, но ниже генерал-майора.

Бригадир дон Космэ Дамиан Чуррука был известен не только трудами в области навигации и математики, но и исследованиями западного побережья Южной Америки. Он исследовал Магеланов пролив, участвовал в научных экспедициях и руководил экспедицией в Северную Америку в 1792 году, составил большое количество навигационных карт Америки. Своё первое офицерское звание он получил в 17 лет после окончания Морского училища. По карто-

теке училища он являлся образцовым матросом: никогда не курил, не пил и не играл в карты. Даже адмирал Нельсон высоко отзывался об этом испанском капитане.

Во время Трафальгарского сражения он командовал 74-х пушечным линейным кораблем «Сан Хуан Непомусено». Его сослуживцы часто вспоминали слова Чуррука: «Если Вы услышите, что мой корабль захвачен, это значит, что сам я уже мертв». Так именно это и случилось. «Сан Хуан» при Трафальгаре отбивался сразу от шести кораблей англичан. Даже лишившись всех мачт, он продолжал маневрировать. Во время сражения Чурруки оторвало ядром ногу. Но бригадир, будучи смертельно ранен, продолжал отдавать приказы. Чтобы уменьшить отток крови, он попросил принести бочку с мукой, куда поместил искалеченную конечность. Именно в таком положении бригадир командовал кораблем. С момента ранения до наступления его смерти прошло три часа; командиру было 44 года. Корабль «Сан Хуан» был захвачен, когда из 500 членов команды 103 уже были убиты, а 151 ранены. Судно «Сан Хуан» досталось англичанам, но они сохранили его название. Впрочем, это неудивительно. На двери каюты бригадира Чурруки была помещена медная мемориальная доска с его именем, и каждый, кто входил сюда, обязан был снимать шляпу. Удивительный пример поклонения героизму.

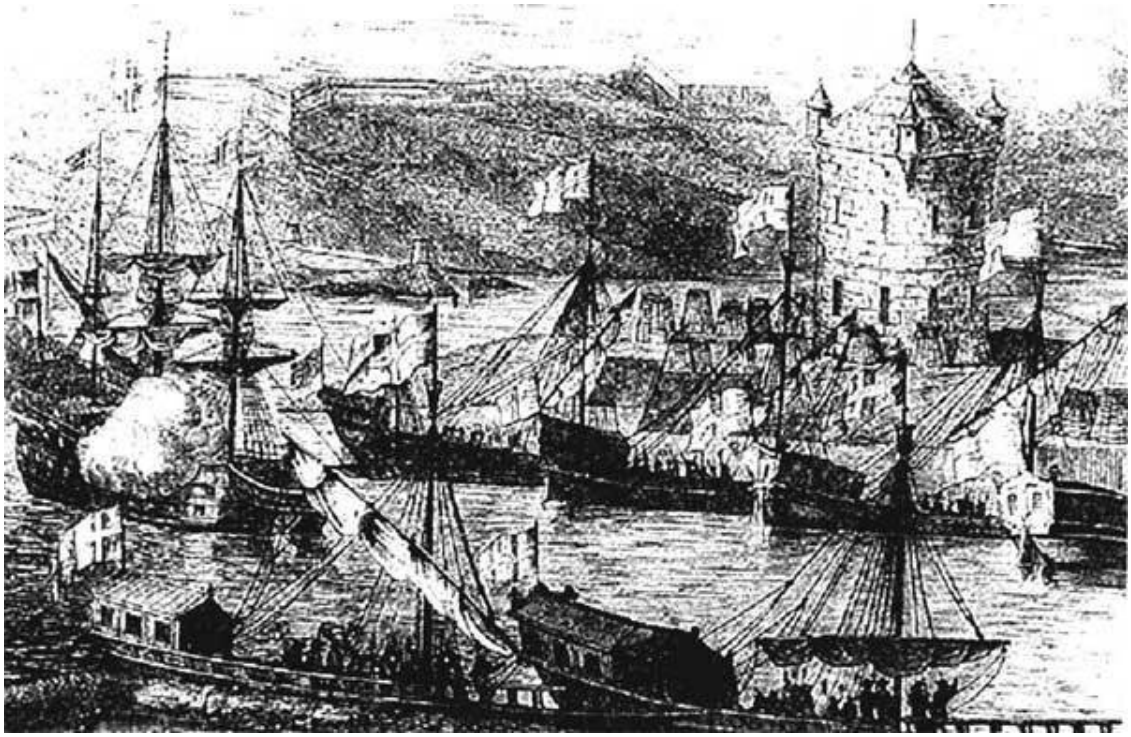
В Испании бригадир дон Космэ Дамиан Чуррука является национальным героем.

1.6. Военный флот России

Первое трёхмачтовое судно было построено в России в 1636 году. В его строительстве принимали участие датские кораблестроители, но во время сильного шторма оно затонуло в Каспийском море в своё первое плавание. После русско-шведской войны 1656–1758 годов боярин Афанасий Ордин-Нащокин основал судостроительную верфь в Царевиче-Дмитриеве и начал строительство кораблей для плавания на Балтийском море. Но после 1661 года, после окончания войны, обе стороны заключили Кардисский мирный договор, по результатам которого Россия возвратила Швеции все завоёванные территории и была вынуждена уничтожить все ранее построенные корабли. Однако Ордин-Нащокин не потерял своих надежд и после царского разрешение пригласил датских кораблестроителей в село Дединово, находящееся на Оке. В течение двух лет, начиная с 1667 года, они закончили строительство четырёх кораблей.

Одномачтовое судно северных поморов

Ещё в середине XVII казаки и русские купцы, используя кочи – одномачтовое судно северных поморов – исследовали Белое море, достигнув устьев рек Лена. Кочи имели 20–25 метров в длину и 5–7 метров в ширину, осадка составляла 2 метра. Судно могло ходить по мелководью и рекам. Благодаря округлости обшивки хорошо сопротивлялись сжатию льдами. Размер паруса 12–14 метров в высоту и 8–9 в ширину. Команда кочи состояла из 30 человек. Они размещалась в трюме Кроме того плюс судно могло взять с собою чудь более трёх тонн груза. Именно на таких судах Семён Дежнев с командой в 90 человек впервые совершил проход вдоль побережья Ледовитого океана на восток и стал первооткрывателем сибирских земель. Он обогнул Чукотский переулок, пересёк Берингово море и вышел в Тихий океан.



Азовский поход Петра I

Существенную роль в создании военно-морского флота принадлежит Петру Первому. В 1696 году во время второго Азовского похода против Турции, русские выдвинули 2 линейных корабля, 4 брандера, 23 галеры, и 1300 стругов, построенных на реке Воронеж. После завоевания крепости Азов 20 октября 1696 года Россия решила начать строительство Военно-Морского Флота. Эта дата считается официальным днем рождения регулярного Военно-Морского Флота России. Корабли Азовского и Черноморского флотов были построены на верфях Воронежского адмиралтейства.

Строительство Балтийский флот Российской империи началось во время Великой Северной войны 1700–1721 годов на нескольких верфях, находящихся на воронкообразных устьях рек Сясь, Луга и Олонка.

Для защиты завоёванных побережий, а также для собственных атак на вражеские морские пути сообщения в Балтийском море был создан парусный флот из кораблей, построенных в России и купленных в других странах. До 1723 года главная база балтийского флота находилась в Санкт-Петербурге, а чуть позже перенесена в Кронштадт. Кроме этого были созданы новые базы в Выборге, Гельсингфорсе, Ревеле и Або. В 1745 году Военно-Морской Флот имел 130 парусных кораблей, которые включали в себя 36 линейных кораблей, 9 фрегатов, 3 шнявы, 5 бандер и 77 вспомогательных судов. Гребной флот состоял из 396 кораблей включая в себя 253 галеры и 143 бригантины. Корабли были в основном построены на 24 верфях, включая верфи в Воронеже, Казани, Переяславле, Архангельске, Олонце, Петербурге и Астрахани.

Военно-морские офицеры происходили из дворян, матросы были рекрутами из простонародья. Срок службы во флоте был пожизненным. Молодые офицеры обучались в школе математических и навигационных наук, основанной в 1701 году и часто посылались для обучения и практики за границу. Иностранцы часто нанимались для военно-морской службы, например, шотландец Томас Гордон – командир Кронштадтского порта. В 1718 году была образована Адмиралтейств-коллегия – высший орган управления Военно-Морского Флота в России.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.