

В.С. Калмыков

Морское соперничество Англии и Франции в XVIII – начале XIX вв.: проблемы политики и военно-морской стратегии

В статье рассматривается морское соперничество Англии и Франции в XVIII – начале XIX вв. Определяются причины поражения французского флота и зависимость этих причин от политических целей Франции.

Ключевые слова: Абукир, адмирал Нельсон, линейный корабль, Турвилль, Сюффрен, Трафальгар, французский флот XVIII – начала XIX вв.

В эпоху наполеоновских войн основное противостояние между Францией и Англией развернулось не только на континенте, но и на море. Наполеон, имея лучшую армию в Европе, разбивал все антифранцузские коалиции на суше, но флот Франции не оправдал надежд своего императора. Почему это произошло? Этот вопрос возникает при рассмотрении англо-французского соперничества на море, которое началось еще в конце XVII в. и продолжалось все XVIII столетие. Этому соперничеству посвящено множество исторических трудов, и их авторы отмечают, что долгое время силы флотов Франции и Англии были равны. Во время революции в Америке флоты Франции и Испании могли реально угрожать владычеству Англии на море. Как пишет американский адмирал А.Т. Мэхэн, «Англия увидела в Канале флот в шестьдесят шесть французских и испанских кораблей, превосходивший любой из флотов, когда-либо угрожавших ей после дней Великой Армады, и ее флот впервые должен был бежать под защиту своих портов» [10, с. 21–22].

Из этого эпизода видно, что долгое время противостояние Франции и Англии на море шло с переменным успехом. Что касается английского военно-морского флота, то он тоже не сразу достиг вершины организации и тактического мастерства, которые демонстрировал при адмирале Нельсоне. Английский регулярный военно-морской флот создавался в начале XVII в. и был ориентирован на борьбу с Испанией. Его первые операции не отличались особенными успехами, а организация и снабжение было просто отвратительными. Когда в 1625 г. король Карл I собрал эскадру для атаки Кадиса, капитан корабля «Сент-Эндрю» сэр Майкл Гир отмечал: «Даже та часть продовольствия, что была поставлена из

королевских запасов, так воняет, что никакая собака не притронулась бы к такой пище» [8, с. 240]. Следует отметить, что экспедиция по захвату Кадиса окончилась полным провалом, а союзник англичан Вильгельм Нассауский обвинил их в «чудовищной некомпетентности и непрофессионализме» [Там же, с. 244]. На этом примере прекрасно видно, что на заре своего создания английский флот был не столь силен и опасен. Английское купечество первоначально также не понимало необходимость создания мощного флота, построенного на государственные деньги. Больше всего в Англии при короле Карле I ненавидели «корабельный налог», который был введен из-за пиратской опасности в прибрежных водах и был направлен на строительство кораблей для военно-морского флота [Там же, с. 250]. Строительство регулярного, а не частного флота требовало огромных денег из государственной казны, но это приводило к увеличению налогов и недовольству английского общества королевской властью. Получается, что создать мощный военно-морской флот могла только экономически развитая страна. Что касается английских купцов того времени, то «английский купец совершенно равнодушно смотрит на первенство голландцев в морских делах и уверен, что голландцы сами приплывут с товаром» [Там же, с. 255]. Однако в дальнейшем английский флот прошел хорошую боевую школу в ходе англо-голландских войн, которые велись Англией за вытеснение Голландии с торговых путей. Как пишет Брайан Танстолл, в ходе первой англо-голландской войны «было установлено, что флот больше не следует собирать на средства “корабельной подати”». Вместо этого флот становится наиболее важной статьёй государственного бюджета» [14, с. 44].

Практически это означало, что строительство кораблей, набор матросов и офицеров, выплата им жалованья производились из государственного бюджета и сильно зависели от экономического развития страны. К этому времени в Англии произошла буржуазная революция, и ее лидер Оливер Кромвель лелеял план объединения Англии и Голландии в одно государство, но при ведущей роли Англии. Естественно, что голландцы не могли пойти на такой союз, после чего английский парламент принял т.н. «Навигационный акт», запрещавший ввозить в Англию товары на судах тех стран, которые эти товары не производили. Все грузы и пассажиры доставлялись в Англию на английских кораблях [2, с. 87]. Фактически, это был прямой удар по голландской торговле, а также намерение Англии вытеснить голландских купцов из товарооборота и грузоперевозок по морским путям. Поэтому можно считать, что англо-голландские войны были первыми войнами за экономическое превосходство и овладение морскими путями. Англия как островное государство могла пола-

гаться в этой борьбе только на мощный военно-морской флот. В ходе боев с голландским флотом англичане выработали новую тактику, которая стала называться линейной. Они противопоставили голландской тактике «роя» линейный строй кораблей, которые огнем своей артиллерии наносили вражеским кораблям серьезные повреждения и не допускали голландцев к абордажу [6, с. 5]. Впервые англичане опробовали данную тактику в битве при Габбарде в 1653 году. Флот адмирала Блэйка действовал в едином кильватерном боевом порядке и вел плотный артиллерийский огонь, который не позволял голландцам сблизиться и пойти на абордаж [2, с. 93].

Однако новая тактика требовала жесткой дисциплины и отменной выучки от корабельных команд и комендоров на кораблях. Также эта тактика требовала строить большие и мощно вооруженные корабли, которые должны были превосходить суда противника в весе артиллерийского залпа. Такой военно-морской флот можно было создать только усилиями всего государства, при использовании большого количества материальных ресурсов. Команды кораблей и офицеры должны были содержаться на действительной военной службе за счет государственной казны и постоянно тренировать свои профессиональные навыки. Англичане извлекли еще один урок, который заключался в том, что после разгрома вражеского флота они становились хозяевами моря и получали стратегическую инициативу.

Эту истину прекрасно поняли голландцы, и, как сказал Ян де Витт в своем докладе парламенту Голландии после битвы при Габбарде, «мой долг сообщить вам, что теперь и мы, и море – во власти Англии» [Там же]. Данному правилу по уничтожению вражеского флота и овладению морем англичане теперь следовали всегда. Что касается военно-морского флота Франции, то он как серьезная и организованная сила заявил о себе при короле Людовике XIV. Флот Франции был создан усилиями крупных администраторов и финансистов, в первую очередь, Ж.Б. Кольбера. Он щедро финансировал верфи и инженеров-кораблестроителей. Французские линейные корабли превосходили английские и голландские суда по размеру и вооружению [2, с. 113]. Однако флот был нужен королю Франции не для борьбы за торговые пути и морские перевозки, а, в первую очередь, как инструмент геополитики и гегемонии Франции. Следует отметить, что французы имели талантливых флотоводцев, таких, как адмиралы Дюкень и Турвилль, которые ни в чем не уступали английским и голландским коллегам. В то же время управление и развитие флота во Франции было замкнуто на личность короля и его министров. После смерти Кольбера в 1683 г. в финансировании флота начинается упадок.

Людовик XIV начинает вмешиваться в непосредственное руководство и командование операциями на море [2, с. 113].

Впервые в бою с английским флотом французы встретились в 1690 г., во время войны Франции с «Аугсбургской лигой», в которую вошла Англия после изгнания из страны короля Якова II Стюарта. Современные историки С. Махов и Э. Созаев характеризуют состояние флота Франции таким образом: «Французский флот, воссозданный Кольбером, в это время был превосходно организован, и выглядел намного выигрышнее флотов Англии и Голландии» [6, с. 45]. Целью войны с Англией для Людовика XIV было восстановление на троне династии Стюартов, фактически французский флот должен был решать политические цели, а не экономические. Также король Франции ошибочно считал, что Англия захвачена Вильгельмом Оранским, а ее военно-морской флот остался верен старой династии [6, с. 45]. Из этого ясно, что для короля Франции флот был, в первую очередь, инструментом внешней политики, а не экономикой, но любые политические или военные ошибки приводили к тяжелым финансовым потерям.

Решительное сражение французского флота под командованием адмирала Турвилля с англо-голландским флотом произошло 10 июля 1690 г. при Бичи-Хэд. Численно и качественно французы превосходили неприятеля, а флагманом Турвилля был 110-пушечный линейный корабль «Солей-Руаяль», своего рода шедевр французских кораблестроителей. Как отмечают Махов и Созаев, «сражение у Бичи-Хэд закончилось победой французов, англо-голландцы потеряли более 3 000 человек, французские потери насчитывали 344 убитых и 811 раненых. По отчету адмирала Турвилля, “ни один французский корабль не потерял ни одной стеньги”» [Там же, с. 48–49]. В этом сражении французские офицеры и матросы показали свою выучку и отвагу, а также высокий боевой дух. Они сумели нанести поражение признанным мастерам войны на море – англичанам и голландцам. Однако в дальнейшем французское командование и король Людовик XIV не смогли воспользоваться плодами победы.

В чем же причина такого неумения французов? Скорее всего, дело в руководстве французским флотом. 3 ноября 1690 г. умер морской министр Франции маркиз Сеньелэ, сын Кольбера. Это был человек, прекрасно понимающий нужды и задачи флота. На его место король Франции назначил 16-летнего Жерома Поншартрена, сына генерального контролера финансов. Фактически делами флота руководил сам генеральный контролер и его окружение. Что касается короля Людовика XIV, то, как пишут Созаев и Махов, «к флоту Людовик относился с полным равнодушием, порты не посещал, на кораблях не бывал, вообще,

вместе со своим военным министром Лувуа он никогда его не учитывал в стратегических планах. Сильнейший в мире флот, созданный усилиями Кольбера и Сеньелэ, по существу не имел ни цели, ни будущего» [7, с. 76–77]. Данная характеристика в отношении руководства французским флотом верна и для XVIII в. Короли Франции, вступив в соперничество с Англией на море, так и не поняли, зачем им нужен флот. Французы не смогли реализовать и чисто политические цели, например, добиться реставрации династии Стюартов в Англии. В 1691 г. Людовик XIV решил реализовать план высадки в Англии, на которую его уговорил Яков II. Однако из-за отвратительной организации и плохого управления со стороны морского министра Поншартрена эти планы закончились поражением французского флота при Барфлере и Ла-Хогге 29 мая 1692 г. Против 82 линейных кораблей англичан и голландцев французы сумели выставить 44 линейных корабля и брандера. Только благодаря мастерству Турвилля и отваге французских экипажей, флот Франции избежал полного разгрома. Французы потеряли 15 кораблей, но были спасены все пушки и экипажи [Там же, с. 99]. Данное сражение показывает, что флот Франции под командованием талантливых адмиралов и с хорошо подготовленными экипажами не уступал английскому флоту в боеспособности. Однако стратегическое управление французским флотом было очень плохим. При умелом управлении и руководстве французский флот был вполне способен реализовать высадку в Англии, к тому же там еще оставались сторонники династии Стюартов, что позволяло решить политическую цель операции.

В XVIII в. соперничество Англии и Франции вышло на новый уровень. «Война за Испанское наследство» стала борьбой Франции с целой коалицией (в нее вошла и Англия), старавшейся не допустить гегемонии Парижа в Европе. В этой борьбе французский военно-морской флот должен был сыграть значительную роль. Но положение флота во Франции стремительно ухудшалось: «Начиная с 1694 года, Франция постепенно сокращала финансирование своего флота, новый морской министр Луи Поншартрен выдвинул доктрину крейсерской войны, которая позволяла привлечь к войне на море частный капитал и снять с государства бремя содержания большого регулярного флота» [5, с. 3].

Такая стратегия была глубоко ошибочна, поскольку каперы не могут овладеть господством на море, это может сделать только регулярный флот. Урон для английской торговли легко нивелировался введением конвоев, когда военные корабли сопровождали купеческий караван. У каперов просто не хватает сил для атаки и разгрома конвоя. Фактически каперская война – это война слабого противника против сильного, и

стратегия здесь оборонительная, а не наступательная. Основное сражение на море между англо-голландским и французским флотом произошло у Малаги 24 августа 1704 г. Целью французов был не только разгром вражеского флота, но и освобождение Гибралтара, захваченного англичанами. Как отмечают Махов и Созаев, французы выставили весь цвет своего флота, а командиры французского флота воевали и побеждали еще под флагом адмирала Турвилля [5, с. 53–54]. Сражение было крайне упорным и концу боя французы потеряли 1 750 чел., а англичане и голландцы – 2 700 чел. [Там же, с. 57]. На следующий день французы на военном совете отказались от продолжения сражения, и это была роковая ошибка, поскольку у англичан практически не осталось боеприпасов. Решение прекратить битву принял командующий французским флотом граф Тулузский, опиравшийся на мнение своего воспитателя [Там же, с. 58]. Французов опять подвело непрофессиональное командование флотом, и они упустили реальную возможность нанести поражение англо-голландскому флоту.

Что касается крейсерской войны французов, направленной против английской торговли, то, как отмечают Махов и Созаев, это была чисто оборонительная стратегия, и флот Франции потерял стратегическую инициативу [Там же, с. 154–155]. С ними согласен и немецкий историк Альфред Штенцель, отмечающий, что «каперская и крейсерская война могут уничтожить сильного на море противника; вести такую войну благополучно можно лишь в том случае, когда каперы имеют опору в сильном военном флоте, способном связать морские силы противника» [17, с. 263]. Однако флот Франции постепенно слабел и не мог поддержать своих каперов, а его офицеры стали терять стратегическую инициативу.

После поражения Франции в «Войне за Испанское наследство» ее флот находился в плачевном состоянии. С 1707 г. его финансирование постоянно урезалось, поэтому новое правительство Франции должно было начинать строительство нового флота с нуля [9, с. 4]. Во время правления Людовика XV Франция провела две значительные войны – это «Война за Австрийское наследство» и Семилетняя война 1756–1763 гг. В этих войнах соперниками французов на море были англичане, а союзниками – испанцы. По мнению Махова и Созаева, англичане в это время отстали в технике кораблестроения, поскольку французы и испанцы имели более мощно вооруженные и высокортные корабли. Именно тогда французские кораблестроители создали серию знаменитых 74-пушечных линейных кораблей, ставших основой военно-морского флота Франции. С другой стороны, подготовка английских корабельных команд «оказалась на голову выше французской и испанской» [Там же, с. 5]. В какой-то степе-

ни испанцы и французы пытались уравновесить это отставание качеством и мощью своих кораблей.

Также в это время экономика Франции стала ощутимо зависеть от доходов из колоний. Из 300 млн ливров годового дохода французской казны 200 млн поступали из вест-индских колоний [9, с. 6–7]. Именно для защиты колониальных владений и был нужен мощный военно-морской флот, но правительство Франции этого не осознавало. Большая часть торговых судов Франции принадлежала голландцам, поскольку там были меньше налоги и таможенные сборы. Поэтому французские буржуа не понимали, зачем Франции нужен мощный военный флот. В результате этого «Морское министерство Франции при реализации кораблестроительных программ наткнулось на стену непонимания и откровенной вражды» [Там же, с. 8].

Военный флот Франции не обеспечивал экономического роста и не способствовал торговле, а служил только для решения политических задач. Если рассматривать ситуацию с этой точки зрения, то французский флот должен был сыграть решающую роль в восстановлении династии Стюартов. Следует отметить тот факт, что принц Чарльз Стюарт и его сторонники (якобиты) смогли высадиться в Шотландии 12 августа 1745 г. Эта высадка «была экспромтом, который, несомненно, удался» [7, с. 175]. Это был успех якобитов, но развить его можно было только при поддержке французской армии и флота. Увы, французский флот не смог организовать своевременный подвоз подкреплений для Чарльза Стюарта. Король Людовик XV «приказал подготовить погрузку 6 000 штыков на французские корабли для высадки в Шотландии. Войска, согласно плану, должны были быть загружены в Остенде на 30 или 40 линкоров (со снятыми пушками нижней палубы), которые должны были отплыть к берегам Шотландии» [Там же, с. 177]. Этот план не был реализован, и шотландцы потерпели поражение. Если бы французский флот доставил подкрепления, то сопротивление шотландцев могло получить новый импульс. Якобиты могли закрепиться в Шотландии и попытаться отторгнуть ее от Англии, для этого у них имелась реальная возможность. Что касается французского флота, то именно ему следовало захватить инициативу на море и оказать всю возможную помощь якобитам. Однако французы упустили свой единственный шанс для решения политической цели – восстановления династии Стюартов на английском престоле.

Окончательное поражение в войне на море французский флот потерпел в Семилетнюю войну. Как отмечают Махов и Созаев, «война оказалась для Франции неудачной... В Канаде после первых успехов последовали

неудачи (англичане смогли взять Луисбург и осадили Квебек), в Индии был потерян Шандернагор» [7, с. 195]. Это стало бить по французской торговле и доходам государственной казны. Что касается положения дел в Индии, то там дела французов шли также плохо: в 1759 г. в морском сражении при Пондишери эскадра коммодора д'Аше потерпела сокрушительное поражение от английского адмирала Покока [17, с. 357].

Очередная попытка французов осуществить высадку в Англии окончилась битвой у мыса Киберон 19 ноября 1759 г. Французский адмирал Конфлан пытался спастись от английского флота под командованием адмирала Хока в Киберонской бухте, но англичане смело преследовали французов и, несмотря на шторм, вступили в бой и выиграли его [7, с. 215–220]. После этого поражения морская мощь Франции была сломлена, а итоги войны для нее были крайне тяжелы. Франция потеряла Канаду, а ее владения в Индии сильно сократились. В чем же причина столь сокрушительного поражения французов?

Скорее всего, причина поражения флота Франции коренилась в системе управления и личности морского министра Николя Берьера. Сын генерального прокурора, адвокат и в дальнейшем начальник парижской полиции, был назначен в 1758 г. морским министром. В первые же дни своего министерства он решил отменить пенсии инвалидам и ветеранам флота. Фактически новый министр решил ввести режим жесткой экономии [Там же, с. 201–203]. Именно действия нового морского министра привели военно-морской флот Франции к позорному поражению, а также к потере Канады и торговых факторий в Индии.

Исправлять эти ошибки пришлось правительству короля Людовика XVI, при котором Франция постаралась вернуть своему флоту былую мощь и добиться равенства с англичанами. К 1771 г. численность французского флота составила 64 линейных корабля и 50 фрегатов. Также Франции повезло с новым морским министром де Сартинем, который, в отличие от Берьера, прислушивался к мнению профессионалов [Там же, с. 233–234]. После того, как американские колонисты начали войну за независимость от английской короны, их тут же поддержали Франция и Испания. Новый король Франции требовал от своих адмиралов агрессивных и решительных действий. В указаниях, которые получил адмирал д'Орвилль, были следующие пожелания морского министра, говорившего от имени короля: «Ваш долг сейчас состоит в том, чтобы вернуть французскому флагу блеск, которым он сиял одно время. Прошлые неудачи и провалы следует загладить. В каких бы условиях ни оказался королевский флот, приказы его величества, которые он лично поручил мне довести до вашего сведения, а также до сведения всех командиров, заклю-

чаются в том, чтобы его корабли атаковали с максимальной энергией и защищались во всех случаях до конца» [11, с. 382].

Объединенный франко-испанский флот, который был подготовлен для высадки десанта в Англии в 1779 г., насчитывал 28 французских и 18 испанских линейных кораблей. Для этого флота адмиралом д'Орвилье была разработана система сигналов, позволявшая наладить взаимодействие между испанцами и французами [14, с. 239–241]. Французские адмиралы сумели переиграть англичан в стратегическом планировании и доставить своих солдат на помощь американским колонистам. Что касается морских сражений, то адмирал де Грасс достойно противостоял англичанам в сражении при Доменике в 1782 г. [13, с. 133–134]. Также французские моряки хорошо сражались у острова Мартиника под командованием адмирала де Гишена [14, с. 283–284]. Однако в этих сражениях французы применяли оборонительную тактику, которая заключалась в открытии огня с дальней дистанции по мачтам вражеских кораблей и стремлении при первом удобном случае оторваться от противника. Такая тактика позволяла выдерживать атаку англичан и выполнять поставленную стратегическую задачу. Наиболее талантливым и агрессивным адмиралом Франции стал Андре де Сюффрен. Его эскадра, посланная в Индию, сумела нанести поражение англичанам под Куддалором и Нагапатинамом, а также закончить вничью сражение у Тринкомали [13, с. 144–145]. Де Сюффрен был сторонником активной наступательной тактики и ближнего боя. Во время американской войны за независимость флот Франции выполнил основную стратегическую задачу по поддержке американских повстанцев и армии Дж. Вашингтона, доставив в Северную Америку подкрепления и боеприпасы, а также сковав английский флот на море.

В 1783 г. был заключен Версальский мир, по условиям которого Англия потеряла свои колонии в Северной Америке, но англо-французское соперничество на море не закончилось. Флот Франции все еще уступал английскому флоту в тактике ближнего боя и выучке корабельных команд. Во Франции после окончания войны развернулась новая кораблестроительная программа, направленная на качественное превосходство над английскими кораблями. Французским кораблестроителем Ж.Н. Санэ были созданы превосходные корабли, своего рода шедевр кораблестроения того времени. В первую очередь к ним относились линейные корабли типа «Океан», вооруженные 118 орудиями, имеющие длину 65,18 м и ширину 16,24 м. При полной загрузке их водоизмещение достигало 5 095 т., а на нижней батареейной палубе размещалось 32 орудия, стрелявших ядрами весом в 36 фунтов [18]. В английском флоте не было подобных по тоннажу и огневой мощи кораблей.

Однако страшный удар военно-морскому флоту Франции нанесла революция 1789 г. Революционное правительство не понимало специфики службы на флоте и особенностей морской тактики. Управляющий делами флота комиссар Ж.Б. Сент-Андре считал, что «пренебрегая, сознательно и по расчету, искусными эволюциями, наши моряки найдут, быть может, более приличным и полезным стараться свалиться с противником на бордаж... и таким образом удивить Европу новыми доблестными подвигами» [10, с. 67]. Фактически это был призыв к давно устаревшей тактике, которая использовалась голландцами еще в первой англо-голландской войне и была совершенно бесполезна против англичан. Представители Конвента и его комиссары были полностью безграмотны в морской тактике, но обладали реальной политической властью.

Поскольку офицерский корпус флота, в основном, состоял из дворян, начались убийства офицеров и увольнение их со службы. Как отмечает Мэхэн, «неповиновение и мятежи, оскорбления и убийства предшествовали тем взбалмошным мероприятиям, которые окончательно уничтожили превосходный личный состав, переданный монархией в наследство Французской республике» [Там же, с. 72]. Многие офицеры французского флота начинают эмигрировать, как, например, адмирал де Рион, который считался способнейшим морским офицером и воевал под флагом де Сюффрена [Там же, с. 79]. Другим офицерам, в т.ч. и адмиралу д'Эстену, повезло меньше, и они попали на гильотину [13, с. 161]. Помимо офицеров развал на флоте затронул матросов и комендоров. Адмирал де ла Гравьер писал: «Многие экипажи в Бресте были расформированы и их заменили рекруты из рыбаков и конскриптов. Но более всего была тяжела потеря офицеров, наученных управлять эскадрами и кораблями...» [3]. После таких событий флот Франции полностью потерял боеспособность и не мог выполнять активных боевых действий на море. Это показали первые сражения с англичанами.

Когда Французская республика решила начать войну практически со всей Европой, «ее ранее превосходный флот оказался обессилленным и заброшенным. Его новый офицерский корпус теперь состоял из людей с “нижней” палубы и торговых судов, которые не были готовы решать проблемы морской стратегии» [1, с. 39]. Все недостатки и проблемы французского флота вскрылись во время «сражения 1 июня 1794 года», когда эскадра адмирала Вилларэ-Жуайеза прикрывала конвой с продовольствием из Северной Америки. Следует отметить, что Вилларэ-Жуайез в прошлом был лейтенантом королевского флота, но при Республике стал контр-адмиралом [4, с. 3]. Французская эскадра насчитывала

26 линейных кораблей и 7 фрегатов, но ее линия баталии была построена неудачно и имела большие разрывы между кораблями, сказывалась слабая выучка корабельных команд [4, с. 3]. Французы были очень храбры, но англичане тактически выиграли это сражение, захватив 6 кораблей и уничтожив 1 корабль противника. Потери французов в личном составе были также очень тяжелы и насчитывали в общей сложности до 8 500 убитых, раненых и плененных. Именно такой ценой был спасен конвой с продовольствием [Там же, с. 6–7]. Также это сражение показало полное превосходство английского флота в выучке корабельных команд и тактике. Что касается французского флота, то он мог противопоставить англичанам только отчаянную храбрость, но полностью утратил тактическое мастерство в маневрировании и умение метко стрелять. Быстро исправить данную ситуацию было практически невозможно.

В сражении при Абукире в 1798 г. французский адмирал Брюэс, командующий эскадрой, доставившей армию генерала Бонапарта в Египет, допустил ряд серьезных ошибок. Расположив свои корабли в Абукирской бухте, он «не удосужился даже выслать в море фрегаты для ведения разведки... Не возникло у него и мысли о том, что можно выгрузить орудия на транспорты и перейти на мелководье. На эскадре не велось никакой подготовки к отражению атаки» [12, с. 7]. Поэтому английская эскадра под командованием адмирала Г. Нельсона сумела использовать элемент внезапности и разгромить французов. Сам адмирал Брюэс погиб на палубе своего флагманского линкора «Ориент», но его ошибки привели к тому, что армия Бонапарта оказалась в ловушке. Фактически вся экспедиция в Египет была авантюрной и полностью зависела от возможности французского флота осуществлять связь армии Бонапарта с Францией. В отсутствие флотской поддержки она была обречена на провал.

После разрыва Амьенского мира в 1803 г. Бонапарт решил окончательно покончить с Англией, высадив французский десант на ее берега. По приказу Бонапарта было построено 2 008 десантных судов, но они требовали большого количества моряков (от 16 до 20 тыс. чел.), когда штаты всего французского флота насчитывали 30 тыс. чел. Сами построенные суда были перегружены и ненадежны [7, с. 292]. Для того, чтобы спокойно высадить десант, надо было нейтрализовать английский флот и захватить господство на море. В качестве союзников Бонапарт привлек испанцев, но это решение можно считать ошибочным, поскольку состояние испанского флота было хуже французского. Как отмечал в 1793 г. после посещения Кадиса Нельсон, «доны... умеют строить прекрасные корабли, но не могут подготовить для них людей» [11, с. 121]. Конечно, испанские 112-пушечные линейные корабли по своим характеристикам

были сопоставимы с французскими линкорами типа «Океан», но качество их личного состава было гораздо хуже.

Бонапарт разработал хитроумный стратегический план по отвлечению английского флота от своих берегов. Он заключался в том, что часть французского и испанского флотов должна была прорваться в Вест-Индию по направлению к о. Мартиника. За ними неизбежно должен был устремиться весь английский флот. В это время вторая часть франко-испанского флота должна была высадить десант в Англии. Как отмечают Махов и Созаев, этот план оказался слишком оптимистичен, т.к. он полностью игнорировал действия англичан и их лучшую тактическую подготовку [7, с. 314–315]. Фактически Бонапарт задумал гигантскую авантюру, чем-то напоминающую его экспедицию в Египет. Все расчеты строились на том, что английский флот слепо кинется за французами в Вест-Индию и останется там. Командование объединенным франко-испанским флотом было доверено адмиралу Вильнёву. Он происходил из дворянской семьи и начал службу на королевском флоте еще в 1778 г. В 1793 г. он был разжалован и уволен с флота за свое дворянское происхождение, но в 1795 г. был восстановлен на службе. В сражении при Абукире он возглавлял правый фланг эскадры Брюэса и не оказал никакой помощи главным силам, сумев лишь ускользнуть от англичан [15, с. 74].

Однако, по словам Махова и Созаева, «после вступления в войну Австрии и России стало ясно, что высадка в Англии не состоится. В провале стратегического плана, как ни странно, был виноват сам Наполеон Бонапарт, поскольку его план с походом в Вест-Индию был крайне сложен и, главное, привел к большой задержке во времени» [6, с. 116]. Что касается франко-испанского флота под командованием Вильнёва, то он был разбит адмиралом Нельсоном при Трафальгаре 21 октября 1805 г. Как и при Абукире, французы сражались с отчаянной храбростью, также стойко дрались и испанцы. Однако храбрость не могла компенсировать плохую выучку корабельных команд. Что касается abordaja, на который, по всей видимости, надеялся Вильнёв, то англичане просто не допустили его проведения. После этого поражения флот Франции уже никогда не мог бросить вызов англичанам на море. Французские моряки еще одерживали мелкие тактические победы, как в сражении при Гран-Порте в 1810 г., когда под командованием капитана 1-го ранга Дюперре они разбили английский отряд, захватив 2 фрегата [16, с. 21–23]. Но эти победы не оказывали стратегического влияния на морскую войну.

Наполеон пытался восстановить флот и ассигновал крупные средства на строительство новых кораблей. К 1814 г. в составе французского флота находился 81 линейный корабль и еще 18 строилось. Также име-

лось около 100 фрегатов на плаву или на стапелях [1, с. 50]. Эти грандиозные планы по созданию нового флота Франции исчезли после отречения Наполеона. Англия стала окончательно господствовать на море.

В чем же кроются причины поражения Франции в борьбе на море? В первую очередь, в непонимании французскими королями и Наполеоном сущности морской стратегии. Флот рассматривался ими как инструмент достижения геополитических интересов, в отрыве от развития экономики Франции. Только после поражения в Семилетней войне и потери Канады правительство Франции осознало необходимость флота для защиты своих колоний. Другой причиной было то, что флот требовал много ресурсов, которые Франция была вынуждена тратить еще и на сухопутную армию. Урезание финансирования негативно сказывалось на состоянии флота.

Возникает вопрос, а могли ли французы одержать решительную победу на море? Из приведенных материалов видно, что они могли одержать тактическую победу, но не могли превратить ее в стратегический успех. Даже Наполеон так и не понял своей ошибки. Все проблемы флота ему виделись в следующем: «Я особенно любил моряков, я восхищался их храбростью и патриотизмом, но я никогда не мог найти среди них человека, который мог их достойно возглавить... Я сделал бы его нашим Нельсоном, и дела приняли бы другой оборот» [Там же, с. 57]. Бонапарт так и не понял, что дело не в личности адмирала, или в его храбрости. Ни Брюэс, ни Вильнёв не были трусами, но они не могли восстановить флот Франции после революционной разрухи одним мановением руки. Для восстановления флота и подготовки хорошо обученных матросов и офицеров требовалось несколько десятилетий, но этого времени у Наполеона не было. Франция проиграла борьбу на море из-за стратегических просчетов своего правительства, которое так и не смогло воспользоваться плодами тактических морских побед и нанести Англии окончательное поражение в геополитической борьбе.

Библиографический список

1. Гайсинский П.Б. Морская пехота Наполеона // Солдат. 2000. № 55. С. 33–57.
2. Данилов С. Великие морские сражения. М., 2009.
3. Де ла Гравьер Ж. Война на море: Эпоха Нельсона. Ч. 1 // Военная литература. URL: [www.http://militera.lib.ru](http://militera.lib.ru) (дата обращения: 12.03.2012).
4. Крол Л., Соломонов Б. Славное первое июня, или Хлеб для революционной Франции // Флотомастер. 2002. № 2. С. 2–7.
5. Махов С.П., Созаев Э.Б. Борьба за испанское наследство. М., 2010.
6. Махов С.П., Созаев Э.Б. Все переломные сражения парусного флота. М., 2011.

7. Махов С.П., Созаев Э.Б. Захватить Англию. М., 2012.
8. Махов С.П., Созаев Э.Б. Сокрушение империи. М., 2012.
9. Махов С.П., Созаев Э.Б. Флот Людовика XV. М., 2011.
10. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на французскую революцию и империю 1793–1802. Т. 1. СПб., 2002.
11. Мэхэн А.Т. Роль морских сил в мировой истории. М., 2008.
12. Овчинников В. Сражение в устье Нила // Флотомастер. 2001. № 2. С. 2–15.
13. Скрицкий Н.В. Сто великих адмиралов. М., 2011.
14. Танстолл Б. Морская война в век паруса 1650–1815: сражения великих адмиралов. М., 2005.
15. Шиканов В.Н. Адмиралы наполеоновского флота // Рейтар. 2005. № 17. С. 64–98.
16. Шиканов В.Н. Под знаменами императора. М., 1999.
17. Штенцель А. История войн на море с древнейших времен до конца XIX века. Т. 2. М., 2002.
18. Mioque N. Les vaisseaux a trois-ponts francais du XVIII-e siècle // Troisponts wordpress. URL: [www.http://troisponts.wordpress.com](http://troisponts.wordpress.com).2011/12/02 (дата обращения: 15.02.2013).