

УИЛЬЯМ КЛОУЗ
ТЕОДОР РУЗВЕЛЬТ

История британского флота

ТОМ V. ХРОНИКА ПОБЕД
И ПОРАЖЕНИЙ



Теодор Рузвельт

**История британского флота. Том
V. Хроника побед и поражений**

«Издательские решения»

Рузвельт Т.

История британского флота. Том V. Хроника побед и поражений /
Т. Рузвельт — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-986628-8

В пятом томе «Истории британского флота» историк Уильям Клоуз и будущий 26-й Президент США Теодор Рузвельт описывают события в Балтийском и Средиземном морях, а также в водах Вест-Индии и на западном побережье Северной Америки с 1714 по 1742 год.

ISBN 978-5-44-986628-8

© Рузвельт Т.
© Издательские решения

Содержание

Глава I. Нововведения и усовершенствования в Королевском флоте в период с 1714 по 1742 год	6
Глава II. Новые положения в морском законодательстве, направленные на борьбу с контрабандой, пиратством и гарантирующие улучшение условий службы моряков	13
Глава III. Действия британских эскадр на Балтике в 1715 – 1717 годах	20
Глава IV. Сражение у мыса Пассаро 11 августа 1718 года	24
Конец ознакомительного фрагмента.	30

История британского флота Том V. Хроника побед и поражений

**Уильям Клоуз
Теодор Рузвельт**

Переводчик Анатолий Павлович Смирнов

© Уильям Клоуз, 2020

© Теодор Рузвельт, 2020

© Анатолий Павлович Смирнов, перевод, 2020

ISBN 978-5-4498-6628-8 (т. 5)

ISBN 978-5-0050-8376-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Глава I. Нововведения и усовершенствования в Королевском флоте в период с 1714 по 1742 год

В период 1714—1762 годов в механизме управления Королевским флотом произошли очень незначительные изменения. Этот механизм еще ранее достиг определенной степени совершенства и довольно хорошо функционировал.

В течение нескольких лет после смерти королевы Анны количество кораблей, принадлежащих Королевскому флоту, не увеличилось, а несколько уменьшилось. Тем не менее, даже в те дни наблюдался рост общего тоннажа. Но со времени смерти Георга I военно-морской флот значительно вырос. Не было тенденции наращивать количество кораблей первого и второго рангов – эти корабли были полезны только для специальных целей и в 1745 году было принято решение держать в зимний период трехпалубные корабли в портах из-за опасных сезонных штормов.

Строительство кораблей третьего, пятого и шестого рангов, а также шлюпов, продолжалось.

Военные действия на море показали, что корабли третьего ранга оказались, в целом, наиболее пригодным для использования в боевой линии. Корабли пятого и шестого рангов предназначались для борьбы с крейсерами противника; а шлюпы были естественными врагами мелких каперов и средствами общей охраны морей. То, что число кораблей четвертого ранга не увеличилось, объясняется постепенным открытием того факта, что 50-60-пушечные корабли, оказались слишком слабыми для боя в линейном строю, но были слишком большими и тяжелыми для обычных крейсерских операций. Они продолжали строиться в небольшом количестве, главным образом потому, что были подходящими для службы в колониях и, как флагманы эскадр на менее важных театрах войны. Однако, они время от времени оказывались в боевой линии. Но, занимая промежуточное положение между линейными кораблями и обычными крейсерами и фактически не относясь ни к одному из этих классов, корабли четвертого ранга были ограничены в использовании, как в эскадренном бою, так и в крейсерских операциях.

В 1714 году (после смерти королевы Анны) британский флот состоял из следующих кораблей:

Корабли I ранга (100 орудий) – 7 единиц (тоннаж 11703 тонн)
Корабли II ранга (84—90 орудий) – 13 единиц (тоннаж 19323 тонны)
Корабли III ранга (64—80 орудий) – 42 единицы (тоннаж 47768 тонн)
Корабли IV ранга (50—60 орудий) – 69 единиц (тоннаж 51379 тонн)
Всего линейных кораблей – 131 единица (130173 тонны)
Корабли V ранга (30—46 орудий) – 42 единицы (19836 тонн)
Корабли VI ранга (10—28 орудий) – 25 единиц (6631 тонна)
Шлюпы (8—20 орудий) – 7 единиц (869 тонн)
Бомбардирские суда – 4 единицы (597 тонн)
Брандеры – 1 единица (263 тонны)
Суда снабжения – 1 единица (516 тонн)
Яхты – 15 единиц (1521 тонна)
Военные транспорты – 8 единиц (5774 тонны)
Мелкие транспорты и лихтеры – 13 единиц (1069 тонн)

Итого, кораблей и судов «вне линии» – 116 единиц (37046 тонн)

В 1727 году (после смерти короля Георга I) британский флот состоял из следующих кораблей:

Корабли I ранга (100 орудий) – 7 единиц (тоннаж 12945 тонн)
Корабли II ранга (84—90 орудий) – 13 единиц (тоннаж 20125 тонн)
Корабли III ранга (64—80 орудий) – 40 единиц (тоннаж 47958 тонн)
Корабли IV ранга (50—60 орудий) – 64 единицы (тоннаж 50754 тонны)
Всего линейных кораблей – 124 единицы (131782 тонны)
Корабли V ранга (30—46 орудий) – 27 единиц (15065 тонн)
Корабли VI ранга (10—28 орудий) – 27 единиц (9760 тонн)
Шлюпы (8—20 орудий) – 13 единиц (1390 тонн)
Бомбардирские суда – 2 единицы (417 тонн)
Брандеры – 3 единицы (1057 тонн)
Суда снабжения – 1 единица (516 тонн)
Госпитальные суда – 1 единица (532 тонны)
Яхты – 12 единиц (1378 тонн)
Военные транспорты – 9 единиц (7719 тонн)
Мелкие транспорты и лихтеры – 14 единиц (1216 тонн)

Итого, кораблей и судов «вне линии» – 109 единиц (39680 тонн)

В 1752 году британский флот состоял из следующих кораблей:

Корабли I ранга (100 орудий) – 5 единиц (тоннаж 9602 тонны)
Корабли II ранга (84—90 орудий) – 13 единиц (тоннаж 21250 тонн)
Корабли III ранга (64—80 орудий) – 47 единиц (тоннаж 65277 тонн)
Корабли IV ранга (50—60 орудий) – 67 единиц (тоннаж 69155 тонн)
Всего линейных кораблей – 132 единицы (165284 тонны)
Корабли V ранга (30—46 орудий) – 39 единиц (28813 тонн)
Корабли VI ранга (10—28 орудий) – 39 единиц (19129 тонн)
Шлюпы (8—20 орудий) – 34 единицы (8036 тонн)
Бомбардирские суда – 4 единицы (1104 тонны)
Брандеры – 0
Суда снабжения – 1 единица (678 тонн)
Госпитальные суда – 0
Яхты – 10 единиц (1195 тонн)
Военные транспорты – 9 единиц (8618 тонн)
Мелкие транспорты и лихтеры – 23 единицы (2037 тонн)

Итого, кораблей и судов «вне линии» – 159 единиц (69640 тонн)

В 1760 году (после смерти короля Георга II) британский флот состоял из следующих кораблей:

Корабли I ранга (100 орудий) – 5 единиц (тоннаж 9958 тонн)
Корабли II ранга (84—90 орудий) – 13 единиц (тоннаж 22825 тонн)
Корабли III ранга (64—80 орудий) – 74 единицы (тоннаж 109497 тонн)

Корабли IV ранга (50—60 орудий) – 63 единицы (тоннаж 67901 тонна)
Всего линейных кораблей – 155 единиц (210177 тонн)
Корабли V ранга (30—46 орудий) – 54 единицы (39173 тонны)
Корабли VI ранга (10—28 орудий) – 61 единица (31618 тонн)
Шлюпы (8—20 орудий) – 55 единиц (12859 тонн)
Бомбардирские суда – 14 единиц (4117 тонн)
Брандеры – 8 единиц (2337 тонн)
Суда снабжения – 2 единицы (1554 тонны)
Госпитальные суда – 3 единицы (2791 тонна)
Яхты – 12 единиц (1518 тонн)
Военные транспорты – 12 единиц (11957 тонн)
Мелкие транспорты и лихтеры – 33 единицы (2761 тонна)

Итого, кораблей и судов «вне линии» – 255 единиц (110685 тонн)

Примечание: 50-пушечные корабли в 1756 году были исключены из класса линейных кораблей.

Семилетняя война (1756—1762 гг.) привела к введению в эксплуатацию класса кораблей, которые впоследствии, в течение почти ста лет, имели наибольшую ценность. Это был обычный фрегат, имеющий хорошую скорость и несущий на одной палубе достаточно тяжелое вооружение. Ранее не было кораблей, которые бы полностью соответствовали этой идее. 40-пушечные и 44-пушечные корабли более ранней постройки были двухпалубными; и меньше их по рангу до 1745 года не было ничего более грозного, чем убогий корабль с двадцатью орудиями, несущий девятифунтовые пушки в качестве своего самого тяжелого оружия.

Подлинные фрегаты с двадцатью восемью орудиями начали строиться с 1740-х годов; но на них не нашлось места ни одной пушке, большей, чем девятифунтовая. Фрегат из тридцати двух орудий, включающих 12-фунтовые пушки, появился примерно в то же время; самые ранние примеры – «Эдвенчер» (1741), «Диана», «Джуно», «Саутгемптон» и «Вестал» (1757). Затем появились 36-орудийные фрегаты с 12-фунтовыми пушками – они стали лучшими британскими крейсерами незадолго до вступления на престол Георга III. Первые из них, «Паллас» и «Бриллиант», были построены под руководством сэра Томаса Слейда в 1757 году. Однако даже они уступали 36-пушечным французским фрегатам того же периода.

В первой половине восемнадцатого века были предприняты неоднократные попытки установить неизменные стандарты размеров, тоннажа и вооружения для каждого из классов военных кораблей. По крайней мере, два из этих усилий (в 1719 и 1745 гг.) имели большой успех; и правила сохранялись в течение некоторого времени, хотя и не досконально соблюдались при постройке кораблей. Но было обнаружено, что стремление к строгому единообразию – это тормоз усовершенствования; и примерно после 1755 года все усилия в этом направлении были мудро прекращены.

Хотя практически все корабли военно-морского флота были вооружены в соответствии с обычными «правилами», многие из них строились по проектам, которые отличались по размерам и тоннажу от любого из «правил».

Орудия, устанавливаемые на кораблях Королевского флота:

42-фунтовое: длина ствола 305 см, вес ствола 3300 кг, калибр 178 мм, вес ядра (полого с зарядом) – 11,3 кг

32-фунтовое: длина ствола 290 см, вес ствола 2795 кг, калибр 163 мм, вес ядра (полого с зарядом) – 9,9 кг

24-фунтовое: длина ствола 290 см, вес ствола 2540 кг, калибр 148 мм, вес ядра (полого с зарядом) – 8,2 кг

18-фунтовое: длина ствола 290 см, вес ствола 2130 кг, калибр 135 мм, вес ядра (полого с зарядом) – 6,8 кг

12-фунтовое: длина ствола 290 см, вес ствола 1830 кг, калибр 118 мм, вес ядра (монолитного) – 5,4 кг

9-фунтовое: длина ствола 274 см, вес ствола 1450 кг, калибр 107 мм, вес ядра (монолитного) – 4,1 кг

6-фунтовое: длина ствола 274 см, вес ствола 1245 кг, калибр 93 мм, вес ядра (монолитного) – 2,7 кг

3-фунтовое: длина ствола 137 см, вес ствола 355 кг, калибр 74 мм, вес ядра (монолитного) – 1,4 кг

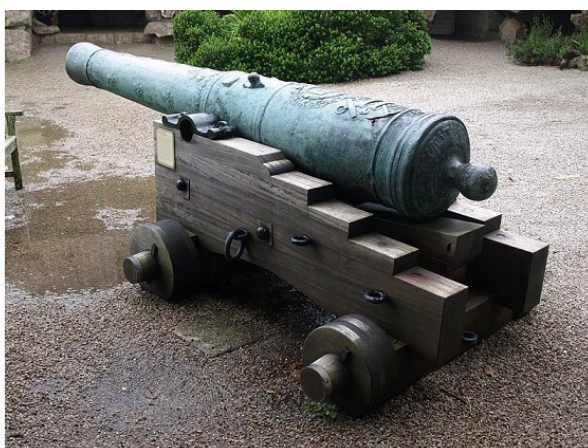
½ -фунтовое (фальконет): длина ствола 107 см, вес ствола 76 кг, калибр 43 мм, вес ядра (монолитного) – 0,4 кг

Примечание: реже встречались 24-фунтовые орудия с длиной ствола 274 см (2337 кг); 18-фунтовые с длиной ствола 274 мм (1980 кг); 12-фунтовые с длиной ствола 274 см (1625 кг), а также 260 см (1575 кг); 9-фунтовые с длиной ствола 259 см (1372 кг), 244 см (1321 кг), 229 см (1219 кг), 213 см (1168 кг); а также 6-фунтовые от 198 до 260 см (864 -1117 кг).

Стандартное расположение орудий на кораблях по палубам, принятое в 1757 году:

100 пушечные: нижняя палуба – 28х32ф (или 42ф), средняя палуба – 28х24ф, верхняя палуба 28х12ф, квартердек – 12х6ф, полубак – 4х6ф. (с 1743 года на нижней палубе устанавливались только 42-фунтовые пушки)

90-пушечные: нижняя палуба – 26х32ф, средняя палуба – 26х18ф, верхняя палуба 26х9ф, квартердек – 10х6ф, полубак – 2х6ф.



18-фунтовая пушка с линейного корабля «Ассоциэйшн»

80-пушечные: нижняя палуба – 26х32ф, средняя палуба – 26х12ф, верхняя палуба 24х6ф, квартердек – 4х6ф.

74-пушечные: нижняя палуба – 28х32ф, верхняя палуба 28х18ф, квартердек – 14х9ф, полубак – 4х9ф.

64-пушечные: нижняя палуба – 26х32ф, верхняя палуба 26х18ф, квартердек – 10х9ф, полубак – 2х9ф.

60-пушечные: нижняя палуба – 24х24ф, верхняя палуба 26х9ф, квартердек – 8х6ф, полубак – 2х6ф.

58-пушечные: нижняя палуба – 24х24ф, верхняя палуба 24х12ф, квартердек – 8х6ф, полубак – 2х6ф.

50-пушечные: нижняя палуба – 22х18ф, верхняя палуба 22х9ф, квартердек – 4х6ф, полубак – 2х6ф.

44-пушечные: нижняя палуба – 20х18ф, верхняя палуба 20х9ф, полубак – 4х6ф.

40-пушечные: нижняя палуба – 20х12ф, верхняя палуба 20х6ф.

36-пушечные: орудийная палуба 26х12ф, квартердек 8х6ф, полубак 2х6ф.

32-пушечные: орудийная палуба 26х12ф, квартердек 4х6ф, полубак 2х6ф.

30-пушечные фрегаты: нижняя палуба 8х9ф, верхняя палуба – 20х6ф, квартердек 2х6ф.

28-пушечные: орудийная палуба 24х9ф, квартердек 4х3ф.

24-пушечные фрегаты: нижняя палуба 2х9ф, верхняя палуба – 20х9ф, квартердек 2х3ф.

20-пушечные: орудийная палуба 20х6ф.

14-пушечные: орудийная палуба 14х6ф.

Примечание: в отдельных случаях встречались небольшие отклонения от вышеприведенных стандартов.

В период 1714—1762 г.г. было внедрено много усовершенствований, которые увеличили эффективность Королевского флота. Одним из них было изобретение отражающего квадранта, связываемое с именем доктора Хэдли и представленное им около 1731 года. Но после смерти Хэдли в его бумагах был найден документ с почерком сэра Исаака Ньютона, который содержит чертеж и описание инструмента, несколько похожего на квадрант Хэдли; так что, очевидно, заслуга такого нововведения должна быть поделена между этими учеными, если не принадлежит вообще Ньютоу.



Квадрант Хэдли

Продолжая усилия, предпринятые при королеве Анне, чтобы побудить ученых обратить свое внимание на совершенствование методов определения географической долготы в море, в 1758 году был принят новый закон в поддержку подобных исследований. В 1761 году научный совет решил официально наградить часовщика Харрисона, который изготовил часы или хронометр необычайной точности; и по требованию совета, Харрисону была выдана премия в размере 50 фунтов стерлингов.

Капитан Дадли Диггс на 50-пушечном корабле «Депфорд» с Харрисоном на борту отплыл из Портсмута 18 ноября; и на Мадейре, а затем и на Ямайке было установлено, что хронометр, с которым проводились эксперименты, все еще показывает правильное время. С Ямайки Харрисон вернулся в Англию на 14-пушечном «Мерлине» капитана Ричарда Картерета. 23 марта 1762 года «Мерлин» присоединился к 64-пушечному «Эссексу» капитана Александра Шомберга, который покинул острова Силли накануне вечером. Данные часов «Эссекса» точно совпадали с показаниями хронометра; и 26-го марта, когда Харрисон достиг Портсмута, он обнаружил, что его инструмент, несмотря на сильную качку из-за плохой погоды, за четыре месяца накопил погрешность всего в 1 минуту 54 секунды. Этот результат ознаменовал большой прогресс в навигационной астрономии.

Примерно в то же время в Флоте впервые был официально опробован эксперимент по копчению деревянной обшивки дна судов для защиты от червей-древоточцев. В 1761 году «Аларм» (32 орудия) был подвергнут такой процедуре, но, хотя эффект был признан удовлетворительным, внедрение копчения было отложено из-за другой проблемы – гальванического воздействия, которое возникало между медью и железными болтами корпуса и разрушало обшивку. Эта трудность была в конечном итоге преодолена путем использования только медных креплений в подводной части корпусов; однако, только в 1783 году эту меру предосторожности было приказано принять в целом, и до тех пор медная оболочка, хотя и применялась на кораблях всех классов, была очень далека от совершенства.

В целях поощрения отечественного производства в 1746 году было принято постановление, что каждое судно, построенное в Великобритании или в американских колониях, при подготовке к первому выходу в море должно иметь набор парусов из ткани, сотканной в Великобритании. За невыполнение этого требования налагался штраф в 50 фунтов стерлингов. Также каждый производитель парусов в Великобритании или в колониях должен быть оштрафован в случае неразборчивого или неполного написания его имени и адреса на каждом новом сшитом им парусе.

После того, как в 1755 году в Плимуте сторел деревянный маяк Редьярда, арендаторы «Eddystone Light» передали работу по строительству нового здания Джону Смитону, выдающемуся инженеру. Смитон построил свою башню целиком из камня, тщательно подогнав каждый блок, и, таким образом, сделал колонну практически монолитной. Подготовка к строительству началась 5 августа 1756 года; первый камень был официально заложен 12 июня 1757 года, а последний – 24 августа 1759 года. Свет от двадцати четырех свечей весом от пяти до двух фунтов каждая* начал распространяться со скалы 16 октября 1759 года, и с тех пор светил каждую ночь до 1810 года, когда свечи уступили место масляным лампам и отражателям.

** Смитон также изобрел часы, которые производили один удар каждые полчаса, и этим предупреждал зрителей, чтобы они вовремя гасили эти свечи.*

Башня Смитона не требовала ремонта до 1879—81 гг, когда ее основание было серьезно подмыто морем. На соседней скале начали строить новую «башню Дугласа». После этого часть башни Смитона была удалена, но она была реконструирована на Плимут Хоу.



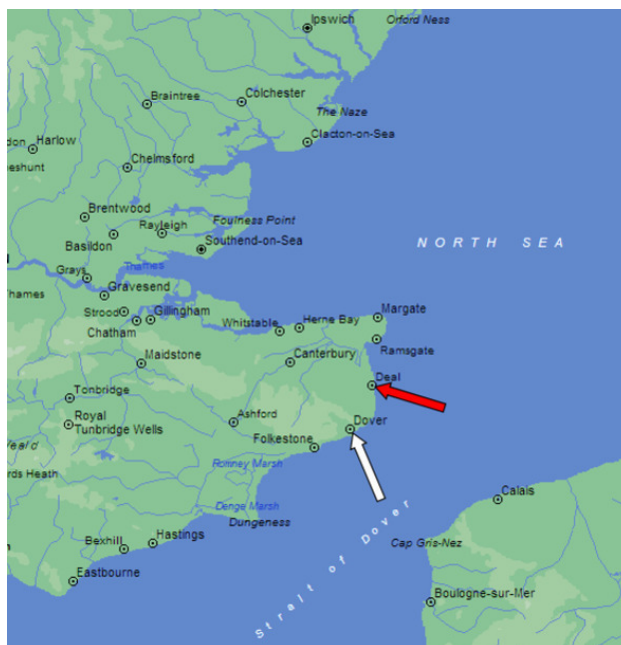
Холихед (красная стрелка), отмель Даджен (белая стрелка)

Несколько других маяков были построены в первой половине восемнадцатого века. Один из самых известных маяков был построен в 1730 году на острове Скеррис, недалеко от Холихеда. Примерно в то же время вдоль берегов начали размещаться плавучие маяки. Первый плавучий маяк в английских водах был поставлен на якорь в 1731 году Робертом Хамблином на Нор Санд в устье Темзы; следующий, в 1736 году – Дэниелом Эйвери на отмели Даджен.

Глава II. Новые положения в морском законодательстве, направленные на борьбу с контрабандой, пиратством и гарантирующие улучшение условий службы моряков

До 1730 года каждый главнокомандующий флотом с санкции Адмиралтейства издавал свой свод правил. В тот год объем устаревших уставов и наставлений был, в некоторой степени, пересмотрен; было изложено много дополнительных инструкций; принципы военно-морской тактики были отредактированы. В 1731 году вышел первый экземпляр «Королевских правил и инструкций Адмиралтейства». С тех пор этот документ периодически пересматривался, но по существу, оставался таким же, каким он был в 1731 году.

В 1717 году в соответствии с Актом парламента ставка лоцманской проводки для станций Дил и Дувр, обслуживающих корабли в Темзе и Медуэе, была установлена на уровне 10 шиллингов за фут осадки. Впоследствии в закон были внесены поправки с целью воспрепятствовать лоцманам, которые конечно, обладали исключительными возможностями для контрабанды, участвовать в этих преступлениях. Действительно, подавление контрабанды было актуальным вопросом в течение всего рассматриваемого периода, особенно в военное время. Контрабандист, помимо того, что является профессиональным похитителем государственных доходов, был также человеком, чей успех зависел от поддержания хороших отношений с обеими берегами Ла-Манша, даже во время войн с Францией. Следовательно, он всегда был доступен для вербовки в качестве шпиона.



Дил (красная стрелка), Дувр (белая стрелка)

Адмирал Эдвард Вернон, который в 1745 году командовал эскадрой в Даунсе (якорная стоянка в 20 км к NNE от Дувра) писал в Адмиралтейство:

«Я не могу не думать, что в городе Дил, как говорят, находится не менее двухсот способных молодых мореплавателей, у которых, как известно, нет обычного способа заработать на жизнь, и они занимаются контрабандой. Предполагается, что в Дувре их может быть

четыреста; в Рамсгейте и Фолкстоне по триста в каждом. И говорят, что за эти три недели из Фолкстона в Булонь отправилось не менее девяти вельботов, что из Фолкстона в Булонь переправляется товара на тысячу фунтов стерлингов в неделю. Шесть или семь дней назад в районе дуврского замка была произведена погрузка товаров, доставленных на судно шестью-десятью подводками. Судно отправилось в Булонь. Погрузка велась, практически открыто, но местные власти не препятствовали ей и не завели уголовного дела по этому факту. Подобная контрабанда превратила честных и трудолюбивых рыбаков, в ленивых, пьяных и распутных контрабандистов, а в некоторых случаях – в опасных шпионов, информирующих противника о всех наших действиях».

Адмирал продолжает:

«Капитан Скотт на «Баджере» только что вернулся из своего крейсерства у побережья Сассекса. 25-го октября 1745 года ему сообщили о морском баркасе, следующем из Фэрли в Булонь, но судно скрылось в темноте, прежде чем корабль успел догнать его.

3-го ноября он увидел французского капера, приблизился к этому кораблю, после чего произошел обмен залпами. Французское судно, используя наветренное положение, и подняв дополнительные паруса, отошло, а ночью было потеряно из виду. За этим капером закрепилась репутация союзника контрабандистов, который организует им сопровождение.

Я отправляю вам отчет о работе капитана Скотта, когда он захватил две лодки контрабандистов, в которых были обнаружены два известных преступника – Джордж Харрисон и Зебулон Морфет.

Немного ранее этого, более ста подвод собрались на берегу, чтобы увезти товары, доставленные другим судном-контрабандистом. По общему мнению, экипажи подобных судов теперь так же хорошо общаются с французами, как и во время мира с ними.

Мне сообщили, что есть адвокаты, которые утверждают, что, согласно действующим законам, такое общение с врагами Его Величества является государственной изменой. Я надеюсь, что эти негодяи будут преследоваться по закону; ибо наша страна страдает от ежедневного безнаказанного предательства».

В то время, как контрабанда и предательство контрабандистов привлекли внимание властей, пиратство вновь потребовало энергичного вмешательства флота в Вест-Индии. 5 сентября 1717 года была издана прокламация о помиловании за пиратство, совершенное до 5 января 1717 года. Всем пиратам, подпадающим под это условие, предлагалось сдать в течение двенадцати месяцев. После истечения этого периода любому офицеру Его Величества будет выплачиваться вознаграждение за каждое захваченное пиратское судно. Обещанные в этом случае награды были: для капитана – 100 фунтов стерлингов; для любого офицера в звании лейтенанта или мичмана – 40 фунтов стерлингов; для любого унтер-офицера – 30 фунтов стерлингов. Любой частный моряк или другой человек, который сможет арестовать и доставить властям пиратского капитана или коммодора, будет иметь право на получение 200 фунтов стерлингов.

Изменения, которые более тесно затронули персонал Королевского флота между 1714 и 1762 годами, были многочисленными. Наиболее важные из тех, которые относятся главным образом или исключительно к морякам, могут быть отмечены в первую очередь.

В 1735 году власти выделили поместье в Дервентуотере для строительства Гринвичской больницы и расширили пропускные возможности этого госпиталя, чтобы позволить искалеченным морякам иметь возможность более качественного лечения и ухода.

Чуть позже были приняты два других закона. Один из них заключался в обеспечении лучшего снабжения моряков; в разрешении плавания торговых судов с иностранными моряками в экипажах в пропорции, не превышающей три четверти команды. Таким иностранцам после двухлетней службы на британских судах предоставлялось право переходить в подданство

Британии. Другим законом был запрет на использование на судах моряков в возрасте от 50 лет и старше, или в возрасте до восемнадцати лет. Исключения делались для иностранцев, служащих на торговых судах, и морских кадетов-практикантов.

В 1758 году был принят другой законопроект, предусматривающий поощрение моряков и, в частности, установление более регулярной и частой выплаты заработной платы. Морякам предоставлялась возможность переводить деньги своим женам и семьям. Закон 1747 года разрешил капитанам торговых судов удерживать из заработной платы своих людей по шесть пенсов в месяц в качестве обеспечения для вдов и детей утонувших моряков.

3 апреля 1744 года королевская декларация распределила между офицерами и экипажами военных кораблей все имущество, полученное ими в виде взятых призов.

Размеры жалованья морякам несколько раз пересматривались. В 1734 году опытному, зарекомендовавшему себя рядовому моряку полагалось 20 шиллингов в месяц, а прочим морякам – по 15 шиллингов. В 1740 году было установлена оплата в 42 и 30 шиллингов соответственно. В 1742 году норма выросла до 100 и 60 шиллингов. Далее было предписано, чтобы вдовам моряков, погибших на службе выплачивалось единовременное пособие, равное годовому жалованью их покойных мужей. В том же году, по-видимому, чтобы сдержать конкуренцию, оплата моряков в торговом флоте была на время ограничена актом парламента максимум до 35 шиллингов в месяц.

Оплата службы офицеров осталась такой же, какой была в 1714 году; но положение офицеров почти каждого ранга улучшалось различными способами. Хирурги в 1729 году впервые получили «полуплату» (право получать половину жалованья на берегу во время вынужденного «безделья» в ожидании зачисления на очередную корабль). В 1749 число хирургов, имеющих на это право, равнялось пятидесяти, из которых первые тридцать получали 2 шиллинга 6 пенсов в день, а оставшиеся двадцать – по 2 шиллинга в день.

Количество прислуги и слуг, допущенных к офицерам, в конце семнадцатого века было значительно сокращено, но снова увеличилось в первой половине восемнадцатого века; и в 1740 году их было:

Адмирал флота: 50 человек, из них 16 оплачивались государством

Адмирал: 30 и 12 соответственно

Вице-адмирал: 20 и 10 соответственно

Контр-адмирал: 15 и 10 соответственно

Капитан: по 4 за каждые 100 человек экипажа на его корабле, оплачиваемые государством

Лейтенант, второй лейтенант, хирург, капеллан и повар: по одному на кораблях, имеющих экипаж 60 человек и более

Боцман, главный артиллерист, плотник: по два помощника (не слуги) на кораблях, имеющих экипаж 100 и более человек; или по одному на кораблях с экипажем от 60 до 100 человек.

Такое положение действовало до апреля 1794 года.

Это щедрое разрешение иметь слуг позволило капитанам брать с собой в море молодых джентльменов, которые стремились к должности офицера; и лучшие капитаны обычно получали пользу от их службы, имея с собой значительную долю «слуг» такого рода, обучающихся под их собственным контролем. Тем не менее, даже капитаны, которые были искренне преданы интересам своей профессии, брали с собой в море в те дни, много слуг низшего класса, которые в наши дни считались бы лишними на военном корабле. Портные, парикмахеры, лакеи и скрипачи следовали за своим покровителем. Еще в 1785 году коммодор Эдвард Томпсон, которому, правда, всегда удавалось добирать положенное количество слуг такими юными джентльменами, которым через несколько лет суждено было блистать в первых рядах флотской службы, имел при себе художника, оплачиваемого из своего кармана. Коммодор обычно вызывал бед-

ного художника на палубу в самые неподходящие часы для запечатления эффектов восхода солнца или ночных штормов.

В 1718 году впервые было официально предписано, чтобы капитаны, если они были должным образом квалифицированы, могли быть повышены по старшинству до звания контр-адмирала и так далее, до звания полного адмирала. Но, поскольку в те дни все адмиральские должности насчитывали только девять вакансий, а именно: адмирал флота, адмирал «белой эскадры», адмирал «синей эскадры», вице-и контр-адмиралы «красной», «белой» и «синей» эскадр, то большинство капитанов старели гораздо быстрее, чем освобождалась вакансия для повышения. Если бы такое положение вещей оставалось без изменений, это привело бы к появлению списка капитанов, состоящего исключительно из людей, слишком старых, чтобы выходить в море. Угроза в 1743 году была отодвинута постепенным увеличением адмиральских вакансий, а также предоставлением в 1747 году старым заслуженным капитанам возможности выйти на пенсию в звании контр-адмиралов, с оплатой в размере 17 шиллингов 6 пенсов в день. Первыми офицерами, которые были уволены по этой схеме, были капитаны, получившие этот чин в 1713 году, или, иначе говоря, капитаны, имеющие стаж тридцать четыре года службы в этом звании. Некоторые из них были семидесятилетними.

Создание первой регулярной униформы для некоторых офицеров Королевского флота датируется 1748 годом. Три года назад некоторые офицеры, по-видимому, обратились в Адмиралтейство по этому вопросу; и в 1746 году различные капитаны, по поручению Ансона,* подготовили предварительные эскизы, из которых нужно было выбрать один. Но, хотя капитаны, возможно, разработали форму, которая была окончательно принята, король Георг II. сам определился с цветами. Заметив однажды, что герцогиня Бедфордская, жена Первого Лорда Адмиралтейства, гуляла во дворцовом парке в платье синего цвета, отделанным белыми кружевами, Его Величество выбрал синий и белый цвета для первого парадного платья своих офицеров. Нововведение распространялось только на адмиралов, капитанов, лейтенантов и мичманов, и ношение новой формы стало обязательным для этих категорий приказом от 14 апреля 1748 года. Но были трудности с послушанием и исполнением приказа.

** Джордж Ансон (1697 -1762) – британский адмирал, с 1751 по 1762 – Первый Лорд Адмиралтейства (с годичным перерывом в 1756—1757 г.г.). Знаменит своим полным приключений и опасностей кругосветным плаванием. Книга на русском языке об этом путешествии в формате pdf доступна через почту boyd19@mail.ru (примечание переводчика)*

Образцы не были отправлены на иностранные станции, и при этом правила не были достаточно четкими, чтобы позволить офицерам, только с их помощью инструктировать своих портных относительно того, что требовалось. Поэтому вероятно, что в течение нескольких лет заказ не был полностью выполнен.

Образцы адмиральских униформ были выставлены в военно-морском ведомстве и на верфях, но они до наших дней не сохранились. Однако в 1846 году в Плимуте было найдено несколько мундиров, жилетов, бриджей и шапок для капитанов и лейтенантов, которые сейчас находятся в Королевском объединенном военном институте.

Вот описание формы тех времен.

«Шляпы имеют треугольную форму; одна из них отделана серебряным или потускневшим золотым кружевом; обе имеют шелковую кокарду, разработанную лично королем. Кружева и оборки надеваются отдельно, на мундирах нет воротников. Они пошиты из толстой синей ткани, манжеты капитанских мундиров белые, а рукава умышленно укорочены, чтобы кружева белых жилетов были видны под ними. Два вида пуговиц: один плоский, с розой посередине, другой выпуклый и гладкий».



Портрет адмирала Джорджа Ансона. Художник Д. Рейнольдс

До нас дошли изображения одежды адмиралов и мичманов, вышивка и кружева на которых весьма сложные. *

** Адмиральская форма того времени запечатлена на известном портрете адмирала Ансона, написанном художником Джошуа Рейнольдсом между 1748 и 1761 годами.*

Ниже приведу письменный совет, данный Эдвардом Томпсоном * в 1756 году своему родственнику, который собирался служить во флоте. Это письмо проливает свет на положение молодых людей, начинающих служить в военном флоте:

«Здесь, – пишет он, – нет никаких задних дверей, через которые вы можете сбежать, ни каких-либо гуманитарных предпосылок, чтобы облегчить ваши чувства; вы сразу же отказываетесь от хорошего стола и хорошей кровати, соответствующей вашему телу по длине и ширине. Вы сможете спать только там, куда не проникает дневной свет, а свежий воздух поступает только принудительно. Ваш единственный свет днем и ночью – это маленькая свечка, которая часто падает рядом с вашим блюдом во время еды, из-за отсутствия лучшего удобства. Ваши продукты соленые и часто плохие; и, если вы хотите поменять рацион, то должны готовить сами. Я бы порекомендовал вам всегда пить чай с сахаром, остальным жидкостям вы не должны доверять. У вас не будет большего личного пространства, чем ваш сундук и гамак. Время от времени вы должны нести вахту на палубе, что способствует получению простуды, если только вы не держите рядом одного из матросов с небольшой порцией бренди (напиток, который является хорошим другом в море, но всегда пейте его в смеси с водой).

Компания людей низкого происхождения – это проклятие всех молодых людей нашего круга. Здесь у вас будет возможность почувствовать все «прелести» грязной тюрьмы.

На берегу нет пороков, которые не совершались бы здесь. Сцен ужаса и бесчестия на борту военного корабля предостаточно. Этими строками я не хочу настроить вас стать унылым неактивным существом, которое дрожит среди этих ужасов. Нет. Я бы хотел, чтобы вы были подготовлены к такому существованию.

Здесь вы не найдете даже намека на соблюдение религиозных заповедей. Здесь нет даже воскресных молитв! Но дисциплина, как правило, поддерживается боцманом (подобно пастуху среди овец), который не жалеет для вас ни ругательств, ни ударов».

** Эдвард Томпсон умер в Вест-Индии в чине коммодора 17 января 1786 года.*

Что касается подчиненных офицеров и злоупотреблений властью со стороны начальства, Томпсон писал:

«Очень ошибочно представление о том, что юноша не будет хорошим офицером, если он не начнет службу с самых нижних должностей. Низшие офицеры на службе у Его Величества – это люди в состоянии вассальности, и получение чина лейтенанта в нем самое большое и счастливое изменение: от грязного опарыша сразу к сияющей бабочке. Можно было бы ввести много усовершенствований, чтобы низшие офицеры стали более значимыми, а их жизнь более приятна для них самих.

Мы также должны помнить, что почти все морские военачальники не являются ни джентльменами, ни образованными людьми. Я знаю, что большая часть из них – это смелые люди и моряки-профессионалы. Я советую внедрить принцип подчинения в процесс обучения, прежде чем молодой человек будет командовать самостоятельно, но мы должны считать, что эти молодые люди являются активными проводниками долга, колесами, которые дают движение основному механизму, и абсолютно необходимо дать им власть в рамках выполнения своих обязанностей на корабле. Но высокомерное отношение к ним со стороны старших офицеров на глазах у рядового экипажа, вызывает презрение к мичманам в целом, и превращает необходимое уважение к младшему офицеру в пренебрежение им даже со стороны матросов.

Я предлагаю поручить эту группу офицеров особой заботе Совета Адмиралтейства. Они должны иметь отдельный стол на корабле и иметь моральную поддержку со стороны своих начальников. Это изменит в лучшую сторону их крайне незавидное положение и сделает их людьми, действительно служащими долгу».

Что касается отсутствия санитарии, достаточно сказать, в дополнение ко многим другим случаям, которые будут приведены в двух следующих главах, что в 1756 году во время начала войны с Францией, «Стерлинг Касл» (64 орудия) выполнив непродолжительное крейсерство в Ла-Манше, прибыл в Портсмут под командованием капитана капитан Сэмюэля Корниша с 480 членами экипажа, из которых 225 были набраны из мусора тюрем и мразей улиц. Корабль был поражен лихорадкой и другими болезнями, и, когда заболевших отправили на берег, только 160 человек остались на службе. Менее чем через три месяца, когда капитан пополнил свой экипаж в Англии и отправился в Нью-Йорк, Эдвард Томпсон написал об этом:

«У нас сейчас сто пятьдесят девять человек, страдающих от разных болезней, цинги и лихорадок».

Через два месяца на берегу в Английской гавани (Антигуа), он добавил:

«Я долго был беспомощен по причине дизентерии, и, для выздоровления, меня поместили в маленькую комнату вместе с двадцатью шестью людьми; но сейчас я в добром здравии. Я исполняю обязанности капеллана и хороню, в среднем, по восемь человек каждое утро. Лихорадка царит повсеместно, и причину ее я приписываю воде, которую пьют моряки, которая извлекается из цистерн, спроектированных адмиралом Ноулзом. Это дождевая вода, и в ней размножаются ядовитые организмы, а сама она становится грязной и гнилостной. Болезни могут быть в значительной степени сокращены кипячением воды перед ее употреблением. Необходимо приказать людям делать это».

Глава III. Действия британских эскадр на Балтике в 1715 – 1717 годах

Хотя при вступлении на престол Георга I Великобритания была в мире со всеми странами, отношения ее с некоторыми северными державами были далеко не лучшими; и с самого начала предполагалось, что могут возникнуть трудности, которые призовут к активному использованию военно-морского флота для их решения.

Швеция еще не примирилась с Россией и фактически все еще воевала с ней и с Данией. Шведские каперы захватили много британских кораблей, которые, как утверждается, везли оружие, боеприпасы и снабжение, предназначенные, в нарушение договора, для усиления армии русского царя. Британский посол выступил с протестами в Стокгольме, но они не дали результатов.

Голландцы, у которых были аналогичные причины жалоб на правительство Карла XII, нашли одинаково трудным получить либо возмещение, либо извинения; и поэтому Великобритания и Голландия решили в 1715 году отправить объединенный флот в Прибалтику, чтобы запугать шведов, а также предотвратить их дальнейшее неоправданное вмешательство в морскую торговлю.

Британский контингент под командованием адмирала сэра Джона Норриса и контр-адмирала сэра Томаса Харди состоял из двадцати линейных кораблей, помимо нескольких небольших судов. Он отплыл из устья Темзы 29 мая и, достигнув Зунда 21 июня, присоединился к голландскому контингенту из двенадцати кораблей под командованием контр-адмирала Лукаса де Вета. Поход завершился тем, что они сопровождали торговые суда в их порты назначения, но более ничего важного не произошло.

В 1716 году адмирал Джон Норрис, не желая принимать решительные меры против Швеции, если у него не будет для этого серьезных оснований, направил офицера в Стокгольм, чтобы узнать, будет ли продолжаться практика захвата британских и голландских судов. Когда был получен неоднозначный ответ, союзные командиры решили продемонстрировать твердый характер.

Датская эскадра находилась в Копенгагене. Там же находилась русская эскадра под командованием царя Петра. После того, как были проведены необходимые переговоры, было решено, что голландцы под командованием Хендрика Грейва с пятью военными британскими кораблями должны были конвоировать в порты назначения торговые суда, которые к этому времени присоединились к флоту.

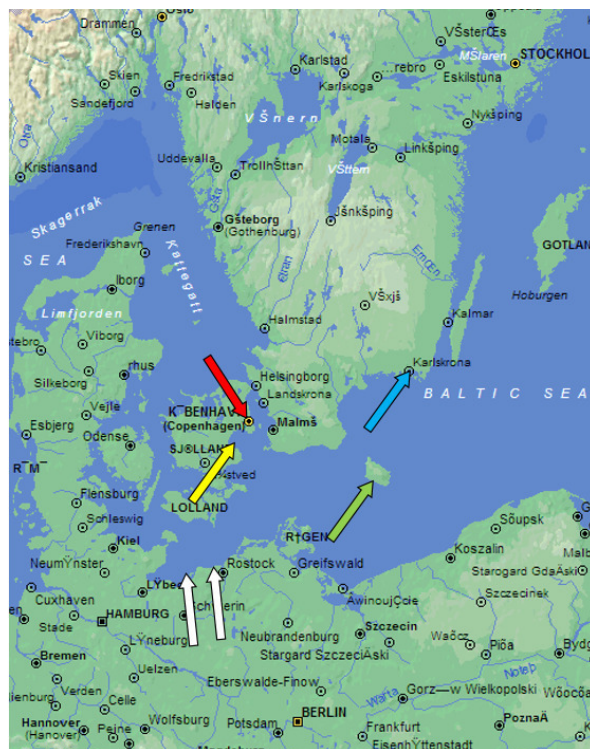
Английская, русская и датская эскадры, сформированные на данный момент в единый флот, должны были идти на восток по Балтике, чтобы показать, что Британия не допустит дальнейшего вмешательства в ее торговлю, и примет активное участие в действиях против Карла XII. Царь Петр временно стал главнокомандующим; Норрис принял командование авангардом, а граф Гильденлов,* датский адмирал, принял арьергард.

* *Ульрих Кристиан Гильденлов, известный в Англии как граф Гельденлев, был сводным братом короля Дании Фридриха IV и командовал датским флотом во время операций адмирала Рука против Копенгагена в 1700 году (см. том IV, главу I).*



Адмирал Джон Норрис (1670 – 1749)

Объединенный флот собрался в бухте Кьогге и затем направился к острову Борнхольм, где, узнав, что шведы удалились в Карлскруну, царь, не желая рисковать боем, дал указание, чтобы конвой продолжили свои рейсы в порты назначения. Затем он со своей эскадрой отплыл к Мекленбургу.



Копенгаген (красная стрелка), бухта Кьогге (желтая стрелка), Карлскруна (синяя стрелка), остров Борнхольм (зеленая стрелка), побережье Мекленбурга (белые стрелки)

Норрис и Гилденлов занялись формированием каравана из торговых судов, направлявшихся в Англию. Большинство этих судов 9 ноября присоединились к адмиралам у Борнхольма и вместе с ними на следующий день вышли на рейд Копенгагена. Остальные торговые суда, в основном голландские, прибыли туда 12 ноября.

Сэр Джон Норрис оставил в Балтийском море капитана Уильяма Кливленда с семью кораблями, чтобы при необходимости действовать вместе с датчанами, а с остальным флотом вернулся в Англию. Во время своего плавания он столкнулся с ужасным штормом и, хотя ему удалось сохранить торговые суда в караване, эскадрой были потеряны «Огюст» (60 орудий) и «Гарланд» (24 орудия) *. Флот прибыл в устье Темзы 10 декабря 1716 года.

** Так утверждают все историки. «Огюст» капитана Роберта Джонсона 21 ноября был выброшен штормом на берег, но капитан и большинство его людей были спасены. «Гарланд», однако, оставался в строю под командованием капитана Элиса Брэнда до 3 марта 1717 года; из этого можно сделать вывод, что, если и этот корабль был выброшен на берег, то впоследствии он был восстановлен.*

Основные причины этой балтийской экспедиции были приведены выше. Однако следует иметь в виду, что напряженность между Великобританией и Швецией усугубилась тем фактом, что Георг I, помимо того, что был королем Великобритании, был также курфюрстом Ганновера. В этом качестве он приобрел у Дании территории, которые были завоеваны Швецией; и, чтобы защитить их, он объявил в этой стране войну Швеции. Но, как король Великобритании, он поддерживал с Карлом XII мир.

Шведский монарх не стеснялся обвинять короля Георга в оскорблении чести британского флага, подчинив политику Великобритании интересам Ганновера.



Адмирал Джордж Бинг (1663 – 1733)

Раздражение Швеции было усилено демонстрацией адмирала Норриса на Балтике; и одним из результатов этого стало то, что вскоре после этого некоторые шведские дипломаты, в том числе посол в Лондоне, присоединились к участию в заговорах, преследуя цель возведения на трон Якова Стюарта (брата покойной королевы Анны). Разоблачение этих интриг вызвало негодование по всей Великобритании; и когда в 1717 году состоялось заседание Парламента, Палата общин официально приняла закон, разрешающий королю запрещать торговлю со Швецией «в течение времени, когда Его Величество сочтет это необходимым для безопасности и мира в его королевстве». Чтобы должным образом обеспечить соблюдение этого запрета, было необходимо отправить еще один флот на Балтику; и 10 апреля двадцать один линейный корабль с фрегатами и мелкими кораблями отправился в Копенгаген под командованием адмирала сэра Джорджа Бинга.

Бинг согласовал план совместных действий с Данией и сделал необходимые распоряжения для выполнения своих задач. В целом, его экспедиция проходила без происшествий, и шведы не выходили за пределы своих портов. 26 ноября он вернулся в устье Темзы.

Между тем, во многом благодаря действиям Франции и России, проблемы на Балтике временно были устранены.

Глава IV. Сражение у мыса Пассаро 11 августа 1718 года

После войны за испанское наследство Испания во внешней политике приняла агрессивный курс на возвращение утраченных итальянских территорий. Эта политика побудила Британию, Францию и Голландию заключить 15 января 1717 года тройственный союз, к которому в 1718 году присоединилась Священная Римская империя.

Испания начала подготовку к нападению на Сицилию с целью отнять ее у Священной Римской империи. Великобритания отреагировала и в начале 1718 года подготовила к военным действиям большое количество кораблей. Испанский посол в Лондоне протестовал, но Георг I довольно прямо ответил, что намеревался отправить адмирала Джорджа Бинга в Средиземное море с мощной силой, «чтобы сохранить нейтралитет Италии против тех, кто стремиться нарушить существующее положение дел».

В марте 1718 года Бинг был назначен главнокомандующим в Средиземном море; и 4 июня он получил письменные инструкции. Они не были такими четкими, как хотелось бы, но были объяснены и дополнены в ходе встречи, которую, прежде чем покинуть Лондон, адмирал имел с высшими сановниками правительства, лордами Сандерлендом и Стэнхоупом, а также с мистером Крэггсом.

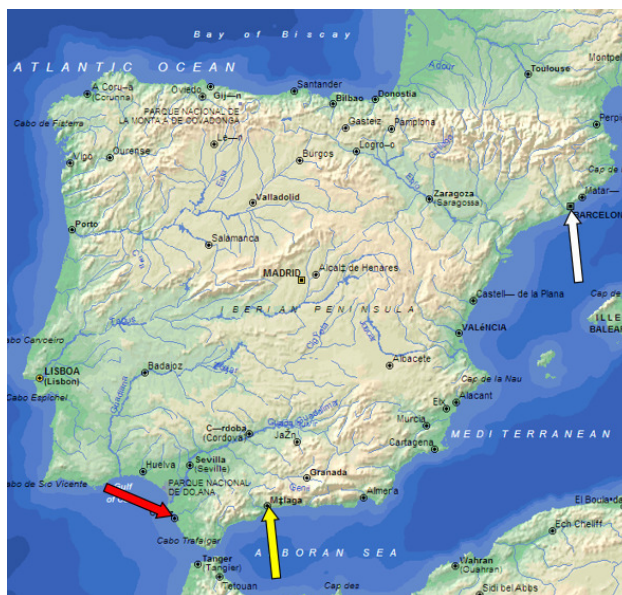
По прибытии на место Бинг должен был сообщить королю Испании, вице-королю Неаполя и губернатору Милана, что его отправили в море для содействия всем мерам, которые могли бы наилучшим образом способствовать урегулированию разногласий, возникших между Великобританией и Испанией, и для предотвращения любого нарушения нейтралитета Италии. Он также должен был призвать Священную Римскую империю и Испанию воздержаться от любых актов враждебности, с тем чтобы можно было начать и завершить переговоры о мире. Но если испанцы все же продолжат атаковать территорию австрийского императора в Италии, Бинг, насколько сможет, будет препятствовать им.

Адмирал 26 июня 1718 года отплыл из Спитхеда (якорная стоянка между островом Уайт и побережьем Хэмпшира) с двадцатью линейными кораблями, двумя брандерами, двумя бомбардирскими судами, судном снабжения, госпитальным судном и двумя малыми транспортом. Миновав Лиссабон, он отправил «Руперта» вперед для разведки.

11 июля, выйдя из Кадиса, он отправил «Сьюперб» с письмом к британскому послу в Мадриде с просьбой сообщить королю Испании о прибытии британского флота и о инструкциях, согласно которым он должен был действовать. Посол, полковник Стэнхоуп, пытался заставить Испанию уступить; и в то же время, предвидя возможную тщетность своих усилий, он сделал все возможное, чтобы предупредить британские торговые суда в испанских портах о принятии таких мер, которые защитили бы их имущество от последствий внезапного разрыва дипломатических отношений.

Бинг, которому пришлось бороться с неблагоприятными ветрами, добрался до Гибралтарского пролива только 19 июля. Там к нему присоединились «Руперт» и «Сьюперб». Там же он узнал, что Испания усиленно готовилась к войне и что сильный испанский флот 29 июня покинул Барселону и ушел на восток.

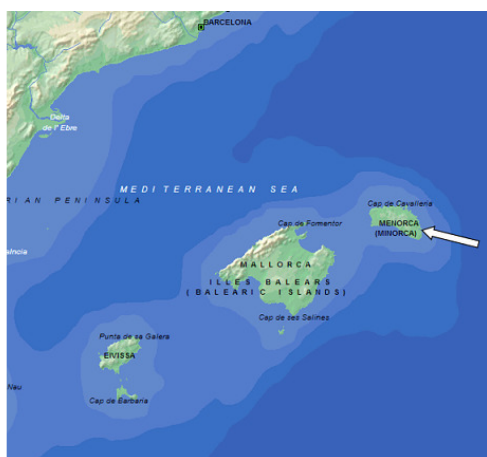
В районе Гибралтара к адмиралу присоединилось небольшое подразделение кораблей под командованием вице-адмирала Чарльза Корнуолла. Флот впоследствии посетил Малагу, а затем отправился в Порт-Махон (на острове Менорка), где высадил войска и забрал солдат, которые отслужили свой срок в местном гарнизоне.



Кадис (красная стрелка), Барселона (белая стрелка), Малага (желтая стрелка)

Бинг снова отплыл 24 июля, получив известие о том, что испанский флот был замечен 11 июля возле Неаполя. 1 августа британский флот встал на якоря в Неаполитанском заливе. Сэр Джордж заранее позаботился о том, чтобы проинформировать австрийского вице-короля и губернатора Милана о своем прибытии в Средиземное море.

Испанцы не теряли время даром. Они высадили маркиза де Леде с войском на Сицилии; и, кроме крепости города Мессина, весь остров быстро сдался, практически без сопротивления.

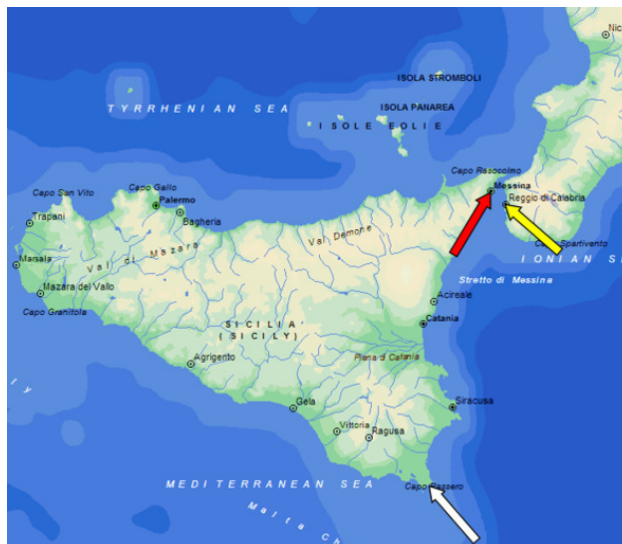


Порт Махон на острове Менорка

В этих обстоятельствах императорский вице-король Неаполя поспешно отправил две тысячи немецких войск* на борт британских кораблей и попросил Джорджа Бинга попытаться доставить их в цитадель Мессины и соседний форт Сальваторе. Флот покинул Неаполь 6 августа, и 9 августа прибыл к Мессине.

** Эти войска под командованием генерала Ветцеля были высажены напротив Мессины на итальянском берегу в районе Реджио.*

Испанцы продолжали осаду цитадели, а Бинг не знал, где сейчас находился испанский флот. У него были некоторые основания полагать, что эскадра противника пыталась избежать встречи. Поэтому, вместо того, чтобы высадить десант в Мессине и нанести удар по испанцам, Бинг отправил на берег морского капитана Джорджа Сондерса с письмом к маркизу де Леде с предложением прекратить на два месяца операции на берегу.



Мессина (красная стрелка), Реджио (желтая стрелка), мыс Пассаро (белая стрелка)

Также адмирал добавил, что если не будет достигнуто перемирие, он будет использовать всю свою силу, чтобы «предотвратить дальнейшие попытки захвата владений, которые его отправили защищать». Де Леде ответил, что у него нет полномочий вступать в переговоры и что он намерен продолжать выполнение данных ему приказов. Получив такой ответ, сэр Джордж решил разместить свой флот перед Мессиной и освободить гарнизон цитадели.

Затем последовало столкновение флотов, которое капитан Махан описывает так:

«Последовавшее за этим действие вряд ли можно назвать сражением. Война еще не была объявлена, и были сомнения, насколько это нападение было морально оправданным со стороны англичан. Бинг был полон решимости захватить или уничтожить испанский флот, который значительно уступал англичанам по численности.

Несколько испанских кораблей открыли огонь; после чего англичане, стоящие с наветренной стороны, подошли и покончили с флотом противника. Лишь немногие корабли смогли бежать»



Сражение у мыса Пассаро. Художник Ричард Патон

Сэр Джордж Бинг в своем отчете (отосланном в Англию со своим сыном, Патти Бингом) так описывает события 10 августа и последующих дней:

«Рано утром 10 августа, когда мы стояли у Мессины, мы увидели двух разведчиков испанского флота у мыса Фаро (в настоящее время мыс Капо Пелоро – самая восточная точка Сицилии в 9 км к NE от Мессины), совсем рядом с нами, и, в то же время местные жители на фелуке (небольшое парусное судно), приплывшей от калабрийского берега заверили нас, что они видели с холмов испанский флот, медленно приближающийся к Мессинскому проливу. К полудню мы увидели все их корабли. Мы двинулись к ним, когда они приближались к боевой линии.

При нашем подходе они ушли от нас на попутном ветре. Их флот состоял из двадцати шести военных кораблей, больших и малых, двух брандеров, четырех бомбардирских судов, семи галер и нескольких транспортов.

Я приказал «Кенту», «Сьюпербу», «Графтону» и «Орфорду», являющимся самыми быстрыми парусниками во флоте, сделать все возможное, чтобы догнать испанцев. Корабль (из этих четырех), который сможет первым приблизиться к противнику, должен зажечь 3 огня на корме и один огонь на грот-мачте, чтобы мы могли увидеть эти огни ночью и вместе со всем флотом следовать по направлению к ним, чтобы догнать испанцев.

При стихиием ветре испанские галеры всю ночь буксировали свои тяжелые парусники.

Утром 11 августа, как только рассвело, мы обнаружили, что находимся недалеко от испанского флота.

Испанские галеры, малые корабли, бомбардирские суда и транспорты стояли у берега отдельно от больших кораблей. После чего я послал капитана Уолтона на «Кентербери» с «Аргайлом» и еще двумя кораблями атаковать стоящие у берега небольшие корабли. Когда наши корабли приблизились к испанцам, один из них («Сан Исидоро») открыл огонь по «Аргайлу». Наши корабли ответили. Так начался этот частный бой. Я отправил этим восьми нашим кораблям приказ после завершения ими операции следовать на рандеву с флотом в Сиракузах (где находился наместник короля Сицилии с гарнизоном). Подобные приказы я отправил на все корабли, которые были в пределах видимости. Сиракузы были защищены от испанцев и были самым подходящим на этом побережье портом для флота, где все корабли могли собраться вместе.

*Мы с основной частью флота продолжили погоню за испанским адмиралом с тремя его контр-адмиралами и самыми большими кораблями, которые оставались под их флагами, пока мы не приблизились к ним. Капитаны «Кента», «Сьюперба», «Графтона» и «Орфорда» получили приказы атаковать четыре испанских головных корабля. Британские корабли подошли к ним, и испанцы начали стрельбу. «Орфорд» напал на «Санта-Розу», которую взял на бордаж. Некоторое время спустя «Сан Карлос» спустил флаг, не оказав особого сопротивления, и «Кент» завладел этим кораблем. «Графтон» напал на «Принца Астурии», ранее называвшегося «Камберлендом», * на котором находился контр-адмирал Чакон, но, когда подошли «Бреда» и «Кэптен», «Графтон» оставил им честь захватить этот корабль, что они вскоре и сделали, а сам атаковал другой 60-пушечный испанский корабль (предположительно «Сан Луис»).*

** 80-пушечный «Камберленд» 21 октября 1707 года был захвачен в бою французским капером Дюгэ-Труэном (см. том IV, главу VII). Людовик XIV передал корабль своему внуку, королю Испании Филиппу V. Вооружение корабля было сокращено до 70 пушек (примечание переводчика)*

Около часа дня «Кент» и «Сьюперб» атаковали корабль испанского адмирала («Реал Сан Филиппе»), который, еще с двумя кораблями принял бой и сражался примерно до трех часов. «Кенту» удалось занять позицию за кормой испанского флагмана и вести сокрушительный огонь всем бортом, практически не получая ответа. После чего британский корабль был отнесен ветром в сторону, но его место занял «Сьюперб». Однако, испанский адмирал переложил руль на борт и уклонился от «Сьюперба».

В то же время мой флагман, «Барфлёр», находившийся в пределах выстрела по корме испанского флагмана, вел бой одновременно с кораблем одного из испанских контр-адмиралов и еще с одним 60-пушечным кораблем. Эти два корабля не выдержали обстрела и отступили, а затем, подняв все паруса, бросились в бегство. Я на «Барфлёре» преследовал их, пока не наступила ночь. Но так как ветер был слабый, и эти корабли превосходили нас в скорости, я вернулся к флоту; к которому присоединился в два часа после полуночи. «Эссекс» захватил «Джуню», «Монтегю» и «Руперт» захватили «Воланте». Вице-адмирал Корнуолл последовал за «Графтоном», чтобы поддержать его; но, так как ветер был очень слабым и наступила ночь, 60-пушечный испанец ушел от «Графтона».

Контр-адмирал Делаваль с «Ройал Оук» преследовал два корабля, которые шли подветренной, чем остальные (на одном из них, как говорят, был контр-адмирал Каммок),* но мы точно этого не знаем.

* Джордж Каммок служил капитаном в Королевском флоте до 1714 года и неоднократно поощрялся. Но, из-за своих якобитских убеждений он был уволен и поступил на службу в Испанию. Там он получил чин контр-адмирала. Есть сведения, что он умер в изгнании в Сеуте (примечание авторов).

«Графтон» больше всего пострадал из наших кораблей. Его капитан, который, хотя и не имел возможности захватить какой-то конкретный испанский корабль, однако, сражался с несколькими противниками и вел себя как храбрый офицер и моряк. Справедливо заявить, что те четыре преследуемых им испанских корабля спаслись только из-за благоприятного для них ветра, а собственные паруса и такелаж «Графтона» были сильно повреждены.

Только сейчас возвратился один из восьми кораблей, оставленных мной с капитаном Уолтоном, чтобы преследовать те испанские корабли, которые расположились у берега. Корабль доставил письмо, в котором сообщалось, что наши корабли взяли одного испанского контр-адмирала с его 60-пушечным кораблем, захватили один 54-пушечный корабль («Перта»), один 40-пушечный («Сан Исидоро»), один 24-пушечный, один 20-пушечный, одно бомбардирское судно и одно судно, нагруженное оружием. Сожгли один 54-пушечный корабль, два 40-пушечных, один 30-пушечный, один брандер и одно бомбардирское судно.* Одно судно было потоплено.

* Некоторые из судов, которые, как утверждается, были сожжены Уолтоном, на самом деле были сожжены по приказу испанского контр-адмирала маркиза де Мари, чтобы избежать их захвата (примечание авторов).

Написавший это письмо капитан Уолтон, направлялся в Сиракузы. Корабль, который доставил это письмо, вчера вечером встретил адмирала Делавалю, который захватил 60-пушечную «Санта Изабеллу».

Когда я присоединюсь к другим кораблям с их призами в Сиракузах, то планирую отправить вице-адмирала Корнуолла на «Аргайле» и еще семь или восемь кораблей, для конвоирования захваченных кораблей в Порт-Махон, где их будут охранять до тех пор, пока не станет

известно о распоряжениях Его Величества. Адмирал Корнуолл также высадит на Сицилии испанских адмиралов, офицеров и матросов, оставив на захваченных кораблях только минимальное количество рядовых пленных, необходимое для того, чтобы призы смогли доплыть до Порт-Махона под командованием британских офицеров».

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.