

УИЛЬЯМ КЛОУС
ТЕОДОР РУЗВЕЛЬТ

История британского флота

ТОМ VI. ХРОНИКА ПОБЕД
И ПОРАЖЕНИЙ



**Теодор Рузвельт
Уильям Клоус
История британского
флота. Том VI. Хроника
побед и поражений**

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=59969077
ISBN 9785005148346*

Аннотация

Шестой том «Истории британского флота» охватывает период военных действий в Европейских морях, Индийском океане и водах Северной Америки в период с 1743 по 1756 год.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА	5
Глава I. Действия британских эскадр в 1743 – 1744 годах. Сражение у Тулона	10
Конец ознакомительного фрагмента.	67

История британского флота Том VI. Хроника побед и поражений

**Уильям Клоус
Теодор Рузвельт**

Переводчик Анатолий Павлович Смирнов

© Уильям Клоус, 2020

© Теодор Рузвельт, 2020

© Анатолий Павлович Смирнов, перевод, 2020

ISBN 978-5-0051-4834-6 (т. 6)

ISBN 978-5-0050-8376-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА

Шестой том «Истории британского флота» охватывает период с 1743 года по 1756 год (начало Семилетней войны). Авторы продолжили написание своего объемного труда после значительного перерыва в работе. Уильям Клоуз перенес тяжелую болезнь и долгое время лечился. Теодор Рузвельт (будущий 26-й американский президент) в этот период активно участвовал в войне США с Испанией, а затем успешно провел свою предвыборную кампанию на пост губернатора штата Нью-Йорк.

Перед тем, как перейти непосредственно к тексту, я хотел бы, в качестве рекламы, ознакомить читателей с книгами, которые были переведены мной на русский язык за последние несколько лет. До этого их не переводили. Многие из перечисленных ниже книг есть в электронном виде в интернет-магазинах. Если кого-нибудь заинтересует моя работа, буду рад помочь в поисках указанной литературы, также вышлю подробный каталог с аннотациями всех книг. Пишите на почту lm52@mail.ru

«История британского флота» – 5 томов (помимо настоящего).

«Кругосветное плавание командора Ансона. Охота за испанским „серебряным“ галеоном».

«От Нигера до Нила» – 679 страниц – 260 иллюстраций,

фотографий и географических карт

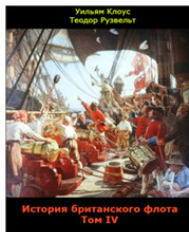
«Операция «Эмин-Паша» – 3 книги тома – 580 страниц – 96 иллюстраций и географических карт

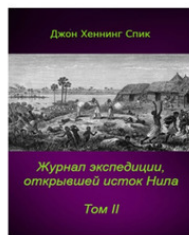
«Под солнцем Африки» – 2 тома Том 361 страница, 175 фотографий и рисунков

«Англо-зулусская война и другие военные конфликты в Южной Африке» – 221 страница, 54 иллюстрации.

«Обзор Кафрской и Зулусской войн 1878—1879 г.г.» – 154 страницы, 40 иллюстраций.

«Журнал экспедиции, открывшей исток Нила» – 3 тома – 802 страницы – 139 иллюстраций и географических карт





«Охота в джунглях Индии и саваннах Африки» – в 4-х частях

«Земля пигмеев» – 184 страницы – 69 иллюстраций и географических карт.

«Первый европеец на озере Альберт-Ньянза» 4 тома – 679 страниц, 78 иллюстраций и географических карт

«Проклятье Центральной Африки» – 2 тома – 270 страниц, 48 иллюстраций и географических карт.

«6000 миль по рекам дикой Африки» – 4 тома 260 иллюстраций.



Глава I. Действия британских эскадр в 1743 – 1744 годах. Сражение у Тулона

В 1743 году блокада Тулона была продолжена, и адмирал Мэтьюз, как и прежде, приложил все усилия, чтобы воспрепятствовать действиям испанцев на итальянском полуострове, а также передаче запасов и подкреплений из Испании.

В начале 1743 года он, услышав, что испанский корабль «Сан-Исидоро» (70) находился в бухте Аяччо (Корсика), отправил «Ипсвич» (70) капитана Уильяма Мартина, «Ревендж» (70) капитана Джорджа Беркли, и брандер «Энни Гэллей», чтобы захватить его.

Испанский капитан отказался принять условия сдачи корабля и открыл огонь, но затем, посчитав невозможным выдержать бой с превосходящим по силе противником, приказал сжечь корабль. Испанцы подожгли «Сан-Исидоро», но он взорвался еще до того, как все моряки покинули борт, и большое число людей погибло.

Помимо этого эпизода, в Средиземном море мало что было сделано, хотя крейсера продолжали посылаться для за-

хвата призов и обстреливать вражеское побережье. В июне, однако, противник проявил столько находчивости, что избежал блокады эскадры и переправил пятнадцать кораблей с военными грузами из Майорки в Геную для использования армией в Италии. Мэтьюз сразу же появился у того порта с шестью кораблями и заставил генуэзцев отправить припасы на Корсику, где они и оставались до конца войны.



Карта районов Средиземноморья, где происходили события, описанные в Главе I. Тулон (красная стрелка), Марсель (желтая стрелка), Порт-Махон (коричневая стрелка), Картахена (зеленая стрелка), Гибралтар (голубая стрелка), Кадис (синяя стрелка), Лиссабон (фиолетовая стрелка)

Одним из первых действий сэра Чалонера Огла * после того, как он был оставлен главнокомандующим в Вест-Индии была организация экспедиции против испанских поселений в Ла Гуайра и Пуэрто-Кабельо, на побережье Каракаса. Сообщалось, что они почти беззащитны и взять их будет легко. Огл поручил проведение экспедиции капитану Чарльзу Ноулзу на «Саффолке» (70) и дал ему указания сначала отправиться на остров Антигуа, чтобы взять под командование такие дополнительные суда, которые могут быть там найдены, и погрузить на них определенное количество войск. Ноулз выполнил эти приказы, 12 февраля 1743 года отплыл в Ла Гуайру и прибыл к месту назначения 18-го.

** Повышен в чине до вице-адмирала 9 августа 1743 года.*



Ла Гуайра (красная стрелка), Пуэрто-Кабелло (желтая стрелка), остров Антигуа (белая стрелка), остров Кюрасао (зеленая стрелка)

Совершенно верно, что в то время, когда Огл впервые задумал набег на побережье Каракаса, Ла Гуайра была почти беззащитна. К сожалению, адмирал пострадал от того, что его планы стали известны, и испанский губернатор этого места с большой скоростью и энергией приступил к работе по ремонту старых укреплений, строительству новых, мобилизации дополнительных сил и приобретению дополнитель-

ных боеприпасов и прочего снабжения.*

** Часть этих боеприпасов была получена от голландского губернатора острова Кюрасао, который, передав его, совершил неоправданное нарушение дружественных отношений Голландии с Великобританией.*

Следовательно, когда 18 февраля примерно в полдень эскадра начала наступление, она встретила «горячее» сопротивление. Крупные волны прибоя не позволили кораблям приближаться к фортам примерно на милю, и высадка войск оказалась невыполнимой. Тем не менее, хотя попытка сжечь суда в порту с помощью вооруженных шлюпок потерпела неудачу из-за путаницы приказов, и, хотя корабли сильно пострадали от пушек фортов, в 4 часа вечера показалось, что огонь береговых батарей был подавлен. Но в тот час, случайное ядро перебило якорный канат «Барфорда», который стоял на якоре во главе британской линии. «Барфорд» навалился на «Норвича» и вынудил его и «Элтема» покинуть свои позиции, три корабля, сцепившись, беспомощно дрейфовали по ветру.

Это вновь ободрило врага, и, хотя до наступления темноты стрельба была продолжена, британцы после подобной аварии пережили гораздо более интенсивный обстрел и, в конечном итоге, были вынуждены уйти. Ла Гуайра сильно

пострадала, многие дома были разрушены, основной склад боеприпасов был взорван ядром с «Комета», и около семисот испанцев были убиты и ранены. Тем не менее, несмотря на храбрость нападавших, день закончился решительным успехом испанцев. Состав эскадры Ноулза, а также ущерб и потери, нанесенные каждому кораблю, показаны ниже:

«Саффолк» (70), капитан Чарльз Ноулз, экипаж 380 человек— 97 попаданий, 30 убитых, 80 раненых

«Барфорд» (70), капитан Франклин Лушингтон, экипаж 380 человек – 73 попадания, 28 убитых, 50 раненых

«Норвич» (50), капитан Томас Грегори, экипаж 250 человек – 7 попаданий, 1 убитый, 11 раненых

«Эдвайз» (50), капитан Эллиот Смит, экипаж 250 человек – 10 попаданий, 7 убитых, 15 раненых

«Эссистанс» (50), капитан Смит Каллис, экипаж 250 человек – 41 попадание, 12 убитых, 71 раненый

«Элтем» (40), капитан Ричард Уоткинз, экипаж 210 человек – 44 попадания, 14 убитых, 55 раненых

«Лайвли» (20), капитан Генри Стюарт, экипаж 120 чело-

век – 10 попаданий, 7 убитых, 24 раненых

«Скарборо» (20), командер Лачлин Лесли, экипаж 120 человек – 3 попадания, убитых нет, 2 раненых

«Оттер» (14), командер Джон Кэйдж, экипаж 45 человек – попадания – нет данных, убитых и раненых нет

«Комет» (8), бомбардирское судно, шкипер Ричард Тайрелл, экипаж 40 человек – попадания – нет данных, убитых и раненых нет

Примечание: учтены только попадания в корпус.

Капитан Лушингтон с «Барфорда», превосходнейший офицер, был смертельно ранен двойным «цепным ядром», в результате чего одна его нога была оторвана у бедра. Он умер на Кюрасао 23 февраля, через два часа после того, как его перенесли на берег. «Барфорд» «Элтем» и «Эссистанс» почти полностью утратили боеспособность. На одном только флагмане было демонтировано четырнадцать пушек; и эскадра, в целом, не могла выполнять никаких задач. Поэтому она перешла к Кюрасао для ремонта.

Как только поспешный ремонт был завершен, Ноулз пополнил свои сократившиеся экипажи, приняв на борт неко-

торое количество голландских добровольцев. В соответствии с замыслом главнокомандующего, он теперь обратил свое внимание на Пуэрто-Кабелло. Ноулз отплыл с Кюрасао 20 марта, но из-за сильного неблагоприятного ветра не смог встать на якорь в районе своего назначения до 15 апреля.

Пуэрто-Кабелло был даже лучше подготовлен к отпору врага, чем Ла Гуайра. Здесь находились 300 солдат регулярных войск, 1200 моряков, приписанных к судам в порту, и большое количество негров и индейцев. Испанцы перевели все свои малые суда вглубь гавани, за пределы действия огнестрельного оружия с моря и пришвартовали корабль с 60 орудиями, и еще один, с 40 орудиями на заранее запланированных оборонительных позициях, в то время, как большое транспортное судно было подготовлено к затоплению в устье гавани. Недавно возведенные артиллерийские батареи, прикрытые большими корзинами с песком, находились по бокам входа, и еще две (12-орудийная и 7-орудийная) занимали низкий мыс, называемый Пунта-Брава.

Последние батарей, по мнению Ноулза, были слабо защищены, и их можно было легко взять, а затем использовать против самой крепости. Поэтому он, после проведения военного совета, приказал «Лайвли» и «Элтему» во второй половине дня 16-го апреля бомбардировать укрепления Пунта-Бравы и подготовил десантную группу, состоящую из пол-

ка майора Далзелла, всех морских пехотинцев эскадры и четырехсот моряков, которые, как только батареи замолкнут, должны были их штурмовать, в то время, как «Эссистанс» стоял на якоре на расстоянии пистолетного выстрела от берега, чтобы при необходимости прикрыть отступление десанта.

«Лайвли» и «Элтем» осуществили свою часть работы примерно до заката, когда вся стрельба прекратилась. Стемнело, штурмовой отряд высадился на берег и направился к батареям. Ноулз на галере плыл вдоль берега, сопровождая наступавших. Незадолго до 11 часов вечера передовой отряд захватил одну из батарей; но в тот момент испанцы, поднявшие тревогу, начали стрелять из других пушек, и, к досаде британских командиров, слепая паника настолько охватила людей, что они бросились назад в полном замешательстве, и не вернули самообладание, пока снова не оказались на палубах кораблей.

После этого позорного бегства 21 апреля состоялся еще один военный совет, и в соответствии с принятыми решениями, утром 24-го было совершено общее нападение с моря.

«Эссистансу», «Барфорду», «Саффолку» и «Норвичу» было приказано нанести удар по основным укреплениям, а «Скарборо», «Лайвли» и «Элтему» – атаковать батареи у входа в гавань. Огонь был открыт примерно в 11 часов

утра, все корабли заняли свои позиции, кроме «Норвича», который, видимо, не решался вступить в бой на ближней дистанции.

Видя это, Ноулз послал капитана «Лайвли», Генри Стюарта, чтобы заменить капитана Томаса Грегори, который был арестован.* С тех пор сражение продолжалось до конца дня, когда огонь противника ослабел, и стало очевидно, что его батареи сильно пострадали. Однако после наступления темноты испанцы снова открыли огонь и сильно повредил корабли – некоторые из которых к тому времени израсходовали почти все свои боеприпасы. Вскоре после 9 часов вечера Ноулз дал сигнал спешно обрубить якорные канаты и увел в море свои поврежденные корабли.

** Позже его отправили в Англию, где уволили со службы, а суд 17 сентября 1743 года приговорил к тюремному заключению. Вызвавшись участвовать в военных действиях в качестве добровольца, он 12 ноября 1745 года был восстановлен в звании. Грегори закончил свою жизнь, погибнув на дуэли.*

Потери эскадры убитыми и ранеными – около двухсот человек. Корабли ремонтировались на одном из островов, где к ним присоединился «Эдвайс», который 23 марта был отправлен для разведывательной службы.

28 апреля было установлено, что эскадра больше не в состоянии предпринять что-либо еще против врага; и после обмена пленными кораблями, приписанные к станции Подветренных островов,* вернулись туда, а остальная часть эскадры направилась на Ямайку. Осенью капитан Ноулз совершил рейс на Мартинику и вскоре после этого отправился домой в Англию.

** Там коммодор (позже вице-адмирал) Петер Уоррен принял над ними командование, подняв свой вымпел на «Сьюпербе» (60).*

В конце 1743 года недовольство парламентских партий в Англии и широко распространенная неудовлетворенность тем, что интересы Великобритании, по мнению многих, были принесены в жертву интересам Ганновера, побудили Францию воспользоваться этим политическим кризисом и принять активное участие в расшатывании влияния британского правительства на европейскую политику. Восшествие на австрийский престол королевы Венгрии Марии Терезии подтолкнули нескольких других претендентов на эту корону, среди которых были король Испании Филипп V, курфюрст Баварии Карл-Альбрехт, курфюрст саксонский и король польский Август III и король сардинский Карл Эмма-

нуил III, начать войну («Война за австрийское наследство»). Великобритания поддержала Марию Терезию, Франция открыто перешла к поддержке Испании, также заключив союз с Баварией, Пруссией и Саксонией.

** Курфюрст Георг Людвиг (1698—1727 годы), будучи связан родственными узами с династией Стюартов, по акту о престолонаследии 1701 года в 1714 году вошёл на английский престол под именем Георга I и основал Ганноверскую династию. С этого времени Ганновер и Великобритания были связаны персональной унией. В 1727 на английский престол вошёл его сын, Георг II. (примечание переводчика)*

Поэтому Франция заключила в Фонтенбло союзнический и оборонительный союз с Испанией. Каждая сторона гарантировала сохранение владений и удовлетворение требований другой стороны и согласилась, что мир не может быть заключен без возвращения Гибралтара Испании. Франция также отправила подкрепление на помощь Филиппу Испанскому в Савойе; дала указание генерал-лейтенанту французской эскадры в Тулоне г-ну Ла Брюйеру де Сорту сотрудничать с испанской эскадрой, которая под руководством дона Хосе Наварро так долго находилась там, блокируемая адмиралом Мэтьюзом. В начале 1744 года из Бреста был направлен генерал-лейтенант де Рокфёйл с 19 военными кораблями для крейсерства в Ла-Манше. К этой эскадре присоеди-

нились несколько кораблей из Рошфора.

Намерения Франции были разнообразны. Она хотела, во-первых, изгнать Великобританию из Средиземного моря, а затем, отправив оттуда собственный средиземноморский флот, присоединить его к эскадрам в Ла-Манше и уничтожить британское превосходство в этих водах; затем она надеялась обязать Великобританию отозвать свои войска с континента и отказаться от поддержки Марии Терезии; и, наконец, она с нетерпением ожидала начала революции в Англии и восстановления на престоле семьи изгнанников из семейства Стюартов путем вторжения из Дюнкерка.

Подобная враждебная позиция Франции частично успокоила межпартийную борьбу в Великобритании. Командование «Флотом Канала»* было поручено адмиралу флота сэру Джону Норрису. Младшими флагманами были вице-адмирал сэр Чарльз Харди и контр-адмирал Уильям Мартин, в качестве его непосредственных подчиненных.

** Под «Каналом» здесь и ниже подразумевается пролив Ла-Манш (примечание переводчика)*

Норрис хотел отправиться на поиски де Рокфёйля, но, опасаясь, что последний может незаметно миновать британский флот ночью или в непогоду и, таким образом, до-

браться до Дюнкерка, где французская армия ожидала корабли для форсирования Ла-Манша. Главнокомандующему английским флотом было приказано проследовать всей своей силой в Даунс.

3 февраля де Рокфёйль был замечен у скал Эддистоун, и у него, по-видимому, было шестнадцать кораблей, имеющих по пятьдесят орудий и более, а также семь фрегатов и более мелкие суда. Чуть позже, полагая, что Норрис нашел убежище в Портсмуте, француз отделил пять кораблей под командованием де Баррейля к Дюнкерку, а сам 24 февраля бросил якорь у мыса Данджнесс.

Кажется, де Баррейль проскользнул мимо Норриса ночью. Последний, узнав о присутствии де Рокфёйля на западе, поднял якоря и, хотя ветер был неблагоприятным, направился к нему. В тот момент положение французов было крайне невыгодным. Но, когда Норрис подошел к врагу не более, чем на шесть миль, он был вынужден бросить якоря, так как сильное приливное течение препятствовало дальнейшему движению.

Вслед за этим де Рокфёйль, как только течение стало действовать в его пользу, приказал своим кораблям поднять якоря и самостоятельно добираться до Бреста.

Многие из французских капитанов были слишком напуганы прибытием британских кораблей, и чтобы потерять как можно меньше времени, обрубали якорные канаты. Когда поднялся сильный северо-восточный ветер, французские корабли ушли с максимально возможной скоростью.

Ветер усилился до штормового. Французы достигли Бреста, корабль за кораблем, в более или менее мореходном состоянии, и Норрис, неспособный догнать их и сильно пострадавший от шторма, вернулся в Даунс, а затем отправил свои трехпалубные корабли в Спитхед (якорная стоянка к северу от острова Уайт, на рейде Саутгемптона и Портсмута), где они могли укрыться от шторма.

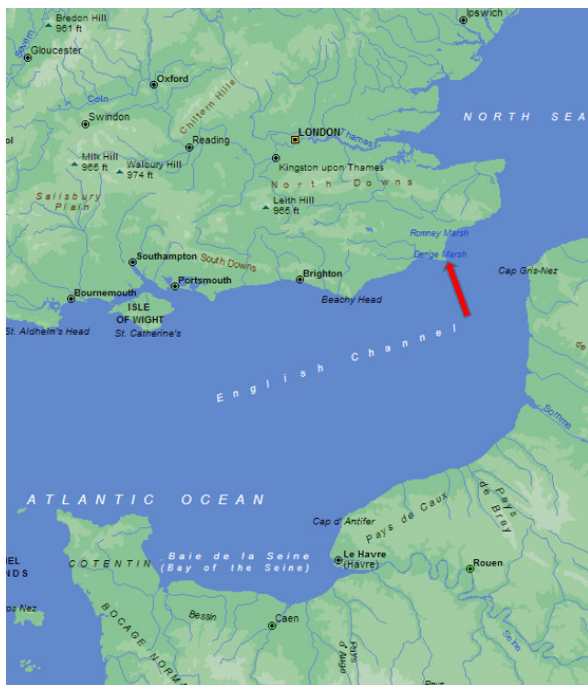


Скалы Эддистоун

Сэр Джон Норрис вскоре спустил свой флаг и передал командование «Флотом Канала» сэру Джону Балчену.

Тем временем, французская флотилия у Дюнкерка испытала всю жестокость шторма; и несколько транспортов с вой-

сками и припасами на борту затонули или были выброшены на берег.



Мыс Данджнесс

Когда пришло известие о бегстве де Рокфёйля, де Баррейль также вернулся в Брест; и, поскольку больше не было никаких шансов на успешное вторжение в Соединенное Королевство, французские войска были высажены с кораб-

лей, и молодой претендент * на британский престол, который был с ними, вернулся в Париж. Де Рокфёйль умер 8 марта на борту своего флагмана «Superbe» (76), и его сменил на посту командира эскадры, Блу де Камили (позже получивший чин вице-адмирала), которому было поручено охранять французские побережья и выделить отряд де Баррейля для крейсерства в районе островов Силли. Несмотря на характер этих событий, Франция официально не объявила войну вплоть до 20 марта. Контрдекларация была заявлена Великобританией 31 марта.

** Чарльз Эдвард Стюарт (1720 – 1788), известный как «Молодой Претендент» – предпоследний представитель дома Стюартов и претендент на английский и шотландский престолы как Карл III, поддержанный якобитами в 1766—1788 годах. Возглавил восстание против представителей семейства Ганноверов на британском престоле. Приходился внуком свергнутого короля Якова II Стюарта (примечание переводчика)*

Начавшиеся официальные военные действия позволили британскому правительству потребовать от Голландии в соответствии с положениями договора предоставить военно-морские силы для сотрудничества с британскими флотами. Генеральные штаты, уже предчувствуя начало войны, оснастили несколько кораблей, несущих от сорока четырех

орудий и более; и в настоящее время они отправили их в Даунс под командованием лейтенанта-адмирала Хендрика Грейва на «Харлеме» (74), вице-адмирала Виллема Хоофта на «Дордрехте» (54), вице-адмирала Корнелиса Шрайвера на «Дамиатене» (64), и контр-адмирала Джейкоба Рейнста на «Лювенхорсте» (54).



Чарльз Эдвард Стюарт. Портрет работы художника Луи-Габриэля Бланше

Помимо этих кораблей в голландской эскадре были: «Дельфт» (54), «Ассендельфт» (54), «Эдам «54), «Биквли-

ет» (54), «Оркум» (44), «Оуд Тийлинген» (44), «Миддельбург» (44), «Гаудерак» (44)

В конце года к ним присоединились: «Бредероде» (54), «Толен» (64), «Зьерикзее» (64), «Гоуз» (64), «Кастил ван Медемьюйк» (54), «Бамхорст» (54), «Принс Фрисо» (54), «Врисланд» (64).



Голландское судно и британский фрегат. Картина художника Доминика Серреса

Вице-адмирал сэр Чарльз Харди был отправлен на юг с эскадрой, чтобы сопровождать торговые суда в Лиссабон и некоторые из них в Гибралтар. Адмирал сэр Джон Балчен и вице-адмирал Уильям Мартин крейсировали с фло-

том по Ла-Маншу, и впоследствии отплыли с вице-адмиралом Джеймсом Стюартом, чтобы освободить конвой Чарльза Харди, который, как сообщалось, был заблокирован в реке Тахо французской эскадрой.

Небольшая группа кораблей под командованием Кертиса Барнета была также отправлена в Ост-Индию; а вице-адмирал Томас Дейверс отправился в Вест-Индию, чтобы сменить сэра Чалонера Огла. Операции этих адмиралов будут рассмотрены позже.

Сейчас, однако, некоторое внимание должно быть уделено действиям военно-морского флота в Средиземном море, где велись самые ранние военные операции.

Адмирал Томас Мэтьюз, находясь тогда в Турине,* 30 декабря 1743 года был проинформирован о том, что де Рокфёйль отплыл из Бреста.

** В Турине он встречался с делегацией Сардинского королевства для обсуждения вопросов обороны побережья Италии.*

Как выяснилось, информация была неверной, но это побудило его заподозрить, что было намечено взаимодействие

между Брестской и Тулонской эскадрами.

Поэтому Мэтьюз послал приказ на Менорку, чтобы все корабли, находящиеся там, сразу вышли в море. Чуть позже он услышал, что Ла Брюйер де Корт и дон Хосе Наварро намеревались вместе покинуть Тулон 20 января; и, поспешив в Ниццу, затем намеревался присоединиться к вице-адмиралу Лестоку в бухте Йер (к востоку от Тулона). Прибыв туда в начале января 1744 года, он оказался во главе всего лишь двадцати линейных кораблей, четыре из которых имели всего по пятьдесят орудий на каждом; но 11-го января он был усилен «Елизаветой» (70), «Бервиком» (70), «Принцессой» (70) и «Мальборо» (90).

3 февраля к нему присоединились «Сомерсет» (80), «Уоррик» (60) и «Дрэгон» (60). 10 февраля из Англии прибыли «Бойн» (80), и «Чичестер» (80), а 11-го, в самый канун битвы, «Ройал Оук» (70).

За весь этот период времени британские фрегаты постоянно информировали адмирала о передвижениях и замыслах врага.

Рано утром 9 февраля объединенный флот появился под парусами на внешнем рейде Тулона и отдал якоря, готовясь к бою. В 10 часов утра Мэтьюз поднял якоря и спустил пол-

часа при западном ветре сформировал свою кильватерную колонну, а затем уклонился к наветренной стороне между островами и материком, словно приглашая врага обрушиться на себя. Но противник не появлялся.

Ночью, разместив крейсера для наблюдения за противником, Мэтьюз бросил якоря в бухте Йер.

На рассвете 10 февраля британцы подняли якоря; и в 7 часов утра, когда крепкий ветер дул с Е. или Е.С.Е, Мэтьюз дал сигнал основному флоту идти галсом фордевинд (по ветру), а дивизиону Лестока привести ветер на левый бакштаг (слева по корме). И вице-адмирал Лесток, и контр-адмирал Уильям Роули повторили сигнал, но, поскольку ветер внезапно ослаб, а с запада накатывалась крупная морская зыбь, было очень трудно выбраться из просторной бухты в каком-либо порядке при таком огромном количестве кораблей. В течение нескольких часов многие корабли были вынуждены буксироваться своими шлюпками, чтобы держаться подальше друг от друга.

Враг был замечен на юго-западе на расстоянии от двенадцати до пятнадцати миль. В 1 час дня Мэтьюз подал сигнал выстроиться в кильватерную линию; и в 2 часа дня он поднял синий флаг на бизань-мачте и выстрелил из пушки.*

** Инструкция предписывала: «Когда кильватерный строй кораблей следует строго по ветру, в случае, если ветер следует привести справа по корме (правый бакштаг), флагманский корабль поднимает на бизань-мачте красный флаг и производит выстрел из пушки. Если необходимо перейти на левый бакштаг – поднимается синий флаг, сопровождаемый выстрелом. Каждый корабль в строю репетирует этот сигнал».*

Младшие флагманы повторили сигнал; и весь флот повернул, чтобы привести ветер слева по корме. Ветер стих настолько, что был почти неощутим, а зыбь подталкивала корабли все ближе и ближе к острову Поркероль. Но в 3 часа дня, когда задул слабый восточный ветер, Мэтьюз вновь дал сигнал построиться в боевую линию, а затем повел свою эскадру на юго-запад. Вице-адмирал Лесок вел свой дивизион точно на запад, а контр-адмирал Роули сделал все возможное, чтобы также сформировать из своего отряда боевую линию.

Тем не менее, к вечеру большинство кораблей все еще не смогло покинуть бухту Йер. Дивизион контр-адмирала Роули был разбросан и находился далеко за кормой Мэтьюза; и ни эскадра Мэтьюза, ни дивизион Лестока не смогли построиться для боя в кильватерные колонны.

Что касается противников, то они находились в безупречном порядке на расстоянии от четырех до пяти миль от британцев (7 – 9 км). Де Корт находился в центре, Габаре в авангарде, и дон Хосе Наварро в арьергарде.



Бухта Йер (красная стрелка), остров Поркероль (белая стрелка)

Вскоре после наступления темноты Мэтьюз дал сигнал занять позицию с наветренной стороны от противника. Бри-

танский флот медленно сближался с франко-испанской эскадрой. «Эссексу» (70) и «Уинчелси» (20) было приказано следить за врагом и сигнализировать о любом его перемещении; но эти корабли, по-видимому, не заметили, что после захода луны союзники отошли и, таким образом, увеличили дистанцию до англичан, которые тем временем дрейфовали между врагом и Тулоном. На рассвете обнаружилось, что флот Мэтьюза растянулся не менее, чем на девять миль (16,5 км); и различные подразделения были изолированы друг от друга.

Флот союзников также не был компактно построен, как того желал де Корт. Однако его корабли растянулись не более, чем на шесть миль (11 км).

Как только Лесток понял, насколько отстал от основного флота, он сразу приказал своим кораблям добавить парусов. Однако, в 6:30 утра Мэтьюз приказал всему флоту сделать то же самое, и Лесток так и оставался в пяти милях за кормой (9 км) от увеличившей скорость эскадры.

Де Корт, тем временем, дал приказание союзному флоту выстроиться для сражения в кильватерную колонну на-правлением на юг.

Британцы последовали за ними, но, поскольку дивизион

арьергарда находилась на большом расстоянии от центра, а авангард оторвался далеко вперед, адмирал в 7:30 дал сигнал контр-адмиралу Роули и его отряду уменьшить ход.

В 8 часов утра адмирал дал сигнал флоту построиться в двойную кильватерную колонну, но затем, через полчаса поступил сигнал выстроиться в одну линию.

Из-за этих противоречивых приказов потребовалось некоторое время, чтобы сформировать окончательный строй. Кто же время де Корт, похоже, был склонен избежать генерального сражения и попытаться уйти к Гибралтарскому проливу.

Мэтьюз понял намерение своего противника – либо вообще убежать, либо затягивать маневрирование без боя, пока он не будет усилен французской эскадрой из Бреста. Мэтьюз, конечно же, хотел поторопить события и, примерно в 11:30 утра, когда строй боевых кораблей был сформирован еще не полностью, он поднял сигнал вступить в бой.

Флоты, которые должны были противостоять друг другу, были следующими (в порядке их позиций в кильватерном строю):

Британский флот. Авангард

«Стирлинг Касл» (70) – экипаж 480 – капитан Томас Купер

«Уорвик» (60) – экипаж 400 – капитан Темпл Вест

«Нассау» (70) – экипаж 480 – капитан Джеймс Ллойд

«Барфлер» (90) —флагман контр-адмирала Уильяма Роули; экипаж 705 – капитан Мейрик де Лэнгл

«Принцесс Кэролайн» (80) – экипаж 600 – капитан Генри Осборн

«Бервик» (70) – экипаж 480 – капитан Эдвард Хоук

«Чичестер» (80) – экипаж 600 – капитан Уильям Дилкс

«Бойн» (80) – экипаж 600 – капитан Роуланд Фрогмор

«Кингстон» (60) – экипаж 400 – капитан Джон Ловет

«Оксфорд» (50) – экипаж 300 – капитан Гарри Поулетт

«Февершам» (40) – экипаж 250 – капитан Джон Уолкинз

«Уинчелси» (20) – экипаж 125 – капитан Уильям Марш

Британский флот. Центр

«Дрэгон» (60) – экипаж 400 – капитан Чарльз Уотсон

«Бедфорд» (70) – экипаж 480 – капитан Джордж Тауншед

«Сомерсет» (80) – экипаж 600 – капитан Джордж Слэйтер

«Принцесс» (74) – экипаж 550 – капитан Роберт Петт

«Норфолк» (80) – экипаж 600 – капитан Джон Форбс

«Намюр» (90) – флагман адмирала Томаса Мэтьюза, экипаж 780 – капитан Джон Рассел *

«Мальборо» (90) – экипаж 750 – капитан Джон Корнуолл *

«Дорсетшир» (80) – экипаж 600 – капитан Джордж Барриш

«Эссекс» (70) – экипаж 480 – капитан Ричард Норрис

«Руперт» (60) – экипаж 400 – капитан Джон Эмброуз

«Ройал Оук» (70) – экипаж 480 – капитан Эдмунд Уильямс

«Гернси» (50) – экипаж 300 – капитан Самуэль Корниш

«Солсбери» (50) – экипаж 300 – капитан Петер Осборн

«Дарсли Гэлли» (20) – капитан Жильс Ричард Ванбро

«Энн Гэлли» (8), брандер – экипаж 45 – шкипер Маккей *

Британский флот. Арьергард

«Дюнкерк» (60) – экипаж 400 – капитан Чарльз Вэйджер
Пёрвис

«Кэмбридж» (80) – экипаж 600 – капитан Чарльз Драммонд

«Торбэй» (80) – экипаж 600 – капитан Джон Гэскойн

«Нептун» (90) – экипаж 770 – флагман вице-адмирала Лестока; капитан Джордж Степни

«Рассел» (80) – экипаж 600 – капитан Роберт Лонг

«Бекингем» (70) – экипаж 480 – капитан Джон Тоури

«Элизабет» (70) – экипаж 480 – капитан Джозеф Линджен

«Ревендж» (70) – экипаж 480 – капитан Джордж Беркли

«Норвич» (50) – экипаж 390 – Эдмунд Стрэндж

«Ромни» (50) – экипаж 350 – капитан Генри Годсэйлв

«Даймонд» (40) – экипаж 250 – капитан Джеймс Ходсейл

«Меркьюри» (8), брандер – экипаж 45, шкипер М. Пидл

Франко-испанский флот. Авангард

«Boree» (64) – экипаж 650 – капитан de Damarquart

«Toulouse» (60) – экипаж 600 – капитан?

«Ducd'Orleans» (74) – экипаж 800 – капитан d'Orves

«Esperanse» (74) – экипаж 820 – капитан Cabaret (командир авангарда)

«Trident» (64) – экипаж 650 – капитан de Caylus

«Alcion» (54) – экипаж 500 – капитан de Vandrenal

«Aquilon» (48) – экипаж 500 – капитан?

«Role» (64) – экипаж 650 – капитан d'Albert

«Atalante» (20)

Брандер (8)

Франко-испанский флот. Центр

«Heureux» (60) – экипаж 600 – капитан de Gramier

«Serieux» (64) – экипаж 650 – капитан de Cahyla

«Ferme» (74) – экипаж 890 – капитан de Gorgues

«Tigre» (50) – экипаж 550 – капитан de Saurin

«Terrible» (74) – экипаж 850 – флагман адмирала де Кор-та; капитан Jonquere

«Saint Esprit» (74) – экипаж 800 – капитан?

«Diamant» (50) – экипаж 550 – капитан de Marriart

«Solide» (64) – экипаж 650 – капитан de Chateauneuf

«Fleux» (20)

«Xephyr» (20)

Два брандера по 8 орудий на каждом.

Франко-испанский флот. Арьергард

«Oriente» (60) – экипаж 600 – капитан Jaquin Villena

«America» (60) – экипаж 600 – капитан Anibal Petrucci

«Neptuno» (60) – экипаж 600 – капитан Enrique Olivares *

«Poder» (60) – экипаж 600 – капитан Rodrigo de Urrutia **

«Constante» (70) – экипаж 750 – капитан Augustin Iturraga *

«Real Felipe» (114) —экипаж 1350 —флагман адмирала Jose Navarro, капитан Nicklas Geraldino *

«Hercules» (64) —экипаж 650 – капитан Cosme Alvarez

«Brillante» (60) – экипаж 600 – капитан Blas de la Barreda

«Alcon» (58) – экипаж 600 – капитан Jose Renteria

«San Fernando» (64) – экипаж 650 —капитан граф Vegaflorida

«Soberbio» (60) – экипаж 600 – капитан Juan Valdes

«Santa Isabel» (80) – экипаж 900 – капитан Ignacio Dautevil

Бриг (20)

Брандер (8)

Примечание: одной звездочкой помечены капитаны, погибшие в бою, двумя звездочками – попавшие в плен.

Капитан Альфред Тэйлер Махан в своей книге «Влияние морской силы на историю» (1890) дает слишком краткое описание этого сражения. Однако то, что он пишет, следует здесь процитировать, поскольку в нескольких словах он описывает общие действия и события. После перечисления

данных о флотах у Тулона, он продолжает:

«Английский флот, который следил за франко-испанским флотом, начал преследование, и 11-го числа его авангард и центр столкнулись с союзниками; но тыловой дивизии он находился тогда в нескольких милях за кормой, поэтому не мог оказать поддержки. Ветер был восточным, оба флота направлялись на юг. Численность кораблей была почти равной, у англичан было двадцать девять кораблей против двадцати семи у союзников. Но это преимущество было перечеркнуто неудачей английского тыла в попытке присоединиться к основной эскадре. Действия вице-адмирала обычно приписываются его недоброжелательности в отношении Мэтьюза, хотя позже он доказал, что поднял все паруса, чтобы присоединиться. В таких условиях Мэтьюз, огорченный и измученный бездействием своего младшего флагмана и боявшийся, что противник может бежать, если он задержится дольше, дал сигнал начать сражение, когда его собственный авангард находился рядом с центром противника.*

** Это утверждение, кажется, немного вводит в заблуждение. Согласно уже приведенным спискам, у англичан в строю было тридцать пять кораблей, несущих 40 и более орудий. У союзников было 28 подобных кораблей. У британцев было 2080 орудий; у союзников – 1822.*

Сам Мэтьюз тут же вышел из строя и атаковал своим 90-пушечным флагманом самый большой корабль в линии противника «Real Felipe», со 110 орудиями, несущий флаг испанского адмирала. При этом его смело поддержали два английских корабля, следовавших по носу и по корме от флагмана. Момент нападения, кажется, был выбран разумно; пять испанских кораблей отошли далеко назад, оставив своего адмирала при поддержке только двух соседних кораблей, в то время как три других испанца продолжили путь с французами. Английский авангард вступил в бой с союзным центром, в то время как союзный авангард ушел вперед и в сражение еще не вступил. Будучи, таким образом отделенным, франко-испанский авангард решил обойти голову английской кильватерной колонны и, таким образом, поставить ее между двух огней, но этот замысел был разрушен разумными действиями трех лидирующих английских капитанов, которые, игнорируя сигнал адмирала оттянуться назад, сохранили свое лидирующее положение и пресекли попытки противника охватить голову британской колонны. За это они позже были отданы под военный суд, но впоследствии были восстановлены в чинах и должностях. Это пренебрежительное, но оправданное отношение к сигналам флагмана также наблюдалось со стороны всех капитанов английского центра, за исключением двух уже упомянутых «соседей» флагманского корабля, а также некоторых из тех, кто находился в авангарде, издали ведя

огонь по противнику, в то время, как их главнокомандующий вел яростный бой на самой короткой дистанции.

Единственным заметным исключением был капитан Хук, впоследствии выдающийся адмирал, который подражал примеру своего вождя, и, изгнав своего первого противника из строя, покинул свое место в авангарде, приблизился к мощному испанскому кораблю, который держал в страхе на почтительном расстоянии пять других английских кораблей и захватил его – единственный приз, добытый в тот день. Командир английского авангарда со своими ближними кораблями воспрял духом и подошел ближе, чтобы вступить в бой. Нет необходимости описывать битву дальше».*

** Шестидесятипушечный «Poder»*

После того, как в 11:30 утра был поднят сигнал вступить в бой, Мэтьюз уменьшил ход и лишь очень постепенно настигал противника. Сигнал был отрепетован контр-адмиралом Роули, но не был принят вице-адмиралом Лестоком из-за большого расстояния, отделявшего его отряд от эскадры.

В 1 час дня «Намюр» был на траверзе «Real Felipe», а «Барфлёр» напротив «Terrible». Спустя полчаса, «Намюр» подошел к «Real Felipe» на пистолетный выстрел и вступил в яростную перестрелку, «Барфлёр» сделал то же самое

с «Terrible».

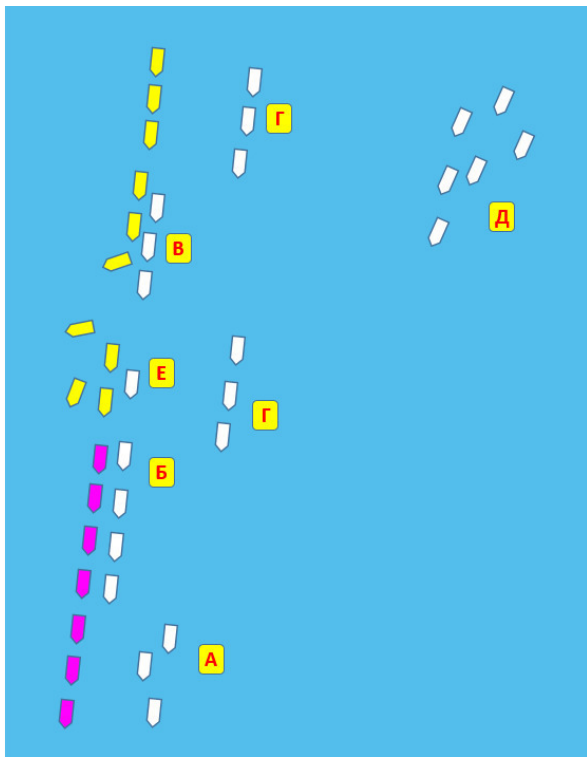
Дивизион Лестока был еще далеко за кормой, и, согласно показаниям на военном трибунале, не мог увеличить ход настолько, чтобы подтянуться к основной эскадре и быть рядом центром.



Сражение при Тулоне. Гравюра XVIII века

«Намюр» был активно поддержан «Мальборо», который напал на «Santa Isabel», и «Норфолком», который атаковал «Constante». «Принцесс», «Бедфорд», «Дрэгон» и «Кингстон» открыли огонь по «Poder», а «Neptuno», «America» и «Oriente» после обмена довольно дальними выстрелами с теми же британскими кораблями перешли в тыл французской части союзного флота. Остальные испанские корабли были, поначалу, значительно позади основной эс-

кадры, но, когда освежился ветер, они подошли и к концу сражения помогли «Real Felipe». Лесток приложил некоторые усилия, чтобы предотвратить это, но ветер все еще был очень слаб, так что, хотя у него были подняты все паруса, его усилия оказались напрасными. «Барфлёр» обстреливал «Terrible», и ему очень помогли «Принцесс Кэрлайн» и «Бервик». «Чичестер» и «Бойн» также вели огонь, но с большой дистанции, что приводило к незначительным результатам. Что касается лидирующих кораблей авангарда – «Стирлинг Касл», «Уорвик» и «Нассау» – они вообще не стреляли по врагу, хотя адмирал посылал им сигнал «притормозить» и вступить в бой. Они решили не обращать на сигнал внимания и сохранять скорость по ветру, чтобы, как потом объяснили, «не дать французам охватить голову британской колонны».



Сражение у Тулона 11 февраля (по старому стилю)
1744 года (французы – сиреневый цвет, испанцы – желтый,
британцы – белый)

Пояснения к схеме сражения:

А - «Стирлинг Касл», «Уорвик» и «Нассау» следуют слева

от кильватерного строя французов, проигнорировав сигнал адмирала вернуться к основной эскадре.

Б – часть британской эскадры ведет ближний бой с французами

В – адмирал Мэтьюз с тремя кораблями ведет ближний бой с испанской эскадрой

Г – большие группы британских кораблей, проигнорировавшие приказ адмирала вступить в бой, ограничившие свое участие бесполезными обстрелами с дальних дистанций

Д – дивизион вице-адмирала Лестока, так и не принявший участия в сражении

Е – «Бервик» капитана Эдварда Хоука атакует группу испанских кораблей и принуждает к сдаче «Poder»

Самая горячая часть боя велась непосредственно вокруг флагмана Мэтьюза. «Норфолк» обратил в бегство «Constante», сильно повредив испанский корабль, но и сам был слишком поврежден, чтобы преследовать его. «Намюр» и «Мальборо» в один момент настолько сблизились друг к другу, что Мэтьюз, чтобы избежать навала был вынужден добавить парусов и вырваться немного вперед. «Намюр» в то время был едва управляем из-за повреждений, и мог оказать только небольшую помощь «Мальборо», который сражаясь сначала под командованием своего капитана, а затем его племянника, лейтенанта Фредерика Корнуолла, выдержал сильный обстрел со стороны врага. Ни один из британских кораб-

лей не вызвался помочь ему, но, удерживаясь далеко в стороне, они безрезультатно обстреливали врага, который был вне досягаемости их выстрелов.

Несмотря на то, что испанские капитаны проявили желание встретить их самым должным образом, немногие британские капитаны приняли вызов. Самым ярким исключением был капитан Эдвард Хоук с «Бервика», который, заметив, как «Poder» тщетно пытался вызвать на бой британские корабли, не проявившие охоты вступить с ним в сражение, покинул свой строй и обрушился на испанский корабль. Первый бортовой залп «Бервика» нанес «испанцу» огромный урон, и через двадцать минут, когда тот потерял все свои мачты, испанские моряки спустили флаг.

«Real Felipe» был выведен из строя, но испанские корабли тыла спешили к нему на помощь, а Лесток со своими кораблями оставался вдалеке, так что казалось, у британцев не хватит сил, чтобы заставить испанского адмирала спустить флаг. В этих обстоятельствах Мэтьюз приказал брандеру «Энн Гэлли» атаковать и сжечь «Real Felipe». Также увидев, что «Мальборо» не в состоянии двигаться, британский адмирал дал сигнал кораблям центра послать свои шлюпки, чтобы отбуксировать поврежденный корабль за пределы досягаемости вражеской артиллерии.

«Энн Гэлли» делала свою работу умело и с большой храбростью.

Когда этот брандер приближался к «Real Felipe», он был встречен интенсивным огнем из всех оставшихся в действии орудий, а также огнем испанских кораблей за кормой флагмана.

Коммандер * Маккей с факелом в руке стоял один на палубе своего маленького корабля, готовый взорвать его в нужный момент. Большая часть его экипажа находилась у борта в шлюпке, которая ждала, чтобы взять Маккея на борт. Остальные, по его приказу, отошли на другой шлюпке подальше от урагана выстрелов, обрушившихся на корабль.



Линейный корабль «Мальборо», поврежденный в сражении у Тулона. Гравюра XVIII века

* Коммандер – в XVIII веке чин в британском флоте по рангу между лейтенантом и капитаном (примечание переводчика)

Но «Энн Гэлли», получившая несколько ядер в район ватерлинии, уже тонула. Кроме того, к ней подошел испанский катер, и оттолкнул ее в сторону. На палубе брандера были насыпаны дорожки пороха к открытым люкам и складам взрывчатки. Один из выстрелов противника поджег пороховую дорожку. Взрыв унес с собой жизни коммандера, его помощника, старшего артиллериста и двух унтер-офицеров.

«Real Felipe», находившийся достаточно далеко от брандера, в результате взрыва почти не пострадал.

К этому этапу боя экипажи британских кораблей понесли следующие потери:

«Барфлёр» – 25 убитых и 20 раненых

«Принцесс Кэролайн» – 8 убитых и 20 раненых

«Норфолк» – 9 убитых и 13 раненых

«Мальборо» – 42 убитых и 120 раненых

Тем временем де Корт, который из-за путаницы и дыма, похоже, предположил, что на испанцев оказывалось гораздо более интенсивное давление, чем на самом деле, повернул, чтобы оказать им помощь. Контр-адмирал Роули тоже повернул и последовал за союзным центром.

Историк Битсон пишет:

«В 16:30 Мэтьюз решил собрать все свои рассыпавшиеся корабли в единое целое и поднял сигнал построиться в кильватерную линию. Но ветер был слабый, а морская зыбь настолько крупной, что корабли могли удерживаться только

носом по ветру. Этот последний сигнал адмирала, похоже, был дан с целью вытащить корабли из путаницы, в которой они находились, и расположить их в правильном порядке для битвы, которая, как он имел все основания полагать, скоро возобновится.

Французы, тем не менее, подошли на помощь испанцам. Захваченный «Poder», будучи сильно поврежденным, не смог следовать за британским флотом, когда тот пытался перестроиться, и был захвачен французской эскадрой. На борту были британский лейтенант и двадцать три матроса с «Бервика», которые попали в плен.

«Дорсетшир», «Эссекс», «Руперт» и «Ройал Оук», следующие к месту сбора флота по сигналу адмирала, прошли мимо самых мощных кораблей испанской эскадры, которые к тому времени выстроились в тесную линию. Проходя мимо друг друга в противоположных направлениях, противники обменялись залпами, но без малейших результатов с обеих сторон.

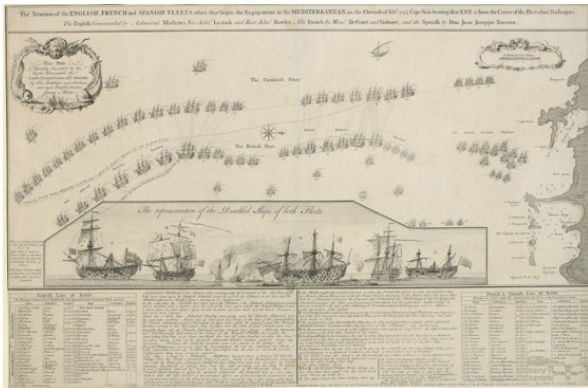
Наступили сумерки, и британский флот ушел, оставив флот союзников за кормой».

Из-за состояния мачт «Намюра»* Мэтьюз около 8 часов вечера перенес свой флаг на «Рассел». Утром 12-го февраля, когда подул ветер с северо-востока, противник был обнаружен, примерно, в двенадцати милях к юго-западу. Около 7 часов утра «Сомерсет», отделившийся ночью от своей

эскадры и на полчаса вступил в перестрелку с французским кораблем «Hercules», который также отдалился из строя, но, когда ему помогли некоторые французские корабли, «Сомерсету» пришлось отступить и вернуться в свой дивизион.

** «Намюр» потерял 8 человек убитыми и 12 были ранены. Капитан Джон Рассел потерял левую руку и позже умер в Порт-Махоне.*

В 9 часов утра Лесток приказал, чтобы его дивизион направился на SW под полными парусами, преследуя врага. В 11 часов Мэтьюз дал сигнал флоту построиться в боевую линию. Днем британский флот, выполнив команду, сформировал кильватерную колонну и двинулся на противника, который отступал в некотором замешательстве, причем испанцы были впереди французов, а «Real Felipe» все еще держал на мачте флаг адмирала Наварро, хотя флагман двигался на буксире другого корабля. Что касается «Poder», то он отстал так далеко, что испанцы бросили его, а следующей ночью корабль взорвался.



Гравюра XVIII века, изображающая сражение у Тулона. Нижний ряд – британский флот (дивизион Лестока – крайний справа). Верхний ряд – франко-испанский флот.

В 17:30 12-го февраля Мэтьюз приказал своему флоту остановиться, так как с северо-востока дул только очень слабый ветер, и к 22:00 часам враг был уже вне поля зрения.

По рапортам, представленным командующими эскадр, потери в бою были следующими:

Испанцы потеряли 149 человек убитыми и 467 ранеными; британцы потеряли 142 человека убитыми и 196 ранеными. Данных о потерях французов нет (вполне вероятно, они были крайне незначительными).

Испанцы потеряли один линейный корабль, британцы – один брандер. 10 британских кораблей были повреждены, данных о повреждениях испанских кораблей не сохранилось.



Адмирал Томас Мэтьюз (1676 – 1751)

Утром 13-го февраля Мэтьюз возобновил преследование сначала на W, а затем на WSW; но в 9 часов утра он приказал остановиться. По его словам, он не видел перспективы «привлечения союзников к действию»; и, если бы он продолжал следовать за ними, он был бы увлечен к Гибралтару, оставив Италию полностью незащищенной. Тем не менее, адмирал лукавил. Если бы он более энергично вел погоню, он неизбежно должен был либо захватить несколько поврежденных кораблей * союзников, либо вынудить де Корта и Наварро принять бой на невыгодных условиях, если они решат защитить своих «хромых уток».

** Как минимум, четыре испанских корабля были настолько сильно повреждены, что с трудом держались наплаву.*

Отказавшись от погони, Мэтьюз направился в Порт-Махон (остров Менорка), где отстранил вице-адмирала Лестока от командования и отправил его в Англию.

И во Франции, и в Испании, и в Великобритании были очень недовольны исходом битвы у Тулона. Во Франции адмирал де Корт, вследствие жалоб, поступивших от Наварро, был заменен.

Де Корт в письме епископу Ренну, который был тогда послом Франции при дворе в Мадриде, сообщал:

«Не я, милорд, заставил г-на Наварро сражаться, нарушая все законы войны и благоразумия. Не я отделил его корабли от общей эскадры и загнал его в опасность. Но когда он приложил столько усилий для своего поражения и дал побить себя, именно я пришел к нему на помощь и дал ему возможность бежать прочь, чего, в противном случае, он никогда бы не смог сделать.

Де Корту в то время было почти восемьдесят лет.

В Великобритании нежелание Лестока смириться со своим отстранением привело к череде военных судов. Им предшествовало расследование Палаты общин, которое началось 12 марта 1745 года и продолжалось до середины апреля. Затем королю было предложено назначить военный трибунал для расследования действий адмирала Мэтьюза, вице-адмирала Лестока и капитанов ряда кораблей, участвовавших в битве под Тулоном. Также под расследование попали лейтенанты «Дорсетшира».



Вице-адмирал Ричард Лесток (1679 – 1746)

В своем ответе его величество сказал: «Я чувствую, насколько многое зависит от сохранения четкой дисциплины на флоте и от необходимости привлечения к ответственности тех, кто не выполнил свой долг в этом важном случае».

Тем временем Мэтьюз, выполняя приказы из Англии, подал в отставку и вернулся домой, оставив флот новоиспеченному вице-адмиралу Уильяму Роули.

Военный трибунал впервые собрался 23 сентября 1745 года на борту линейного корабля «Лондон» в Чатеме под председательством адмирала сэра Чалонера Огла. Офицерами, представленными перед трибуналом, были лейтенанты «Дорсетшира», которые были обвинены в том, что они посоветовали своему капитану Джорджу Барришу не атаковать врага. Все они были оправданы.

25 сентября начался суд над Барришем, и 9 октября был вынесен приговор. Суд заявил:

«По причине того, что корабль капитана Барриша в течение получаса бездействовал, когда он мог оказать помощь „Мальборо“, и что он не поддержал адмирала, когда тот вступил в бой, Барриш признан виновным в том, что не предпринял ничего, чтобы сжечь, потопить или уничтожить врага, а также не оказал надлежащую помощь „Мальборо“ до тех пор, пока не получил приказ от адмирала. Поэтому суд присуждает ему штраф и навсегда лишает возможности служить офицером во флоте Его Величества».

Капитан Эдмунд Уильямс с линейного корабля «Ройал Оук» был судим по четырем обвинениям. Суд установил, что капитан Уильямс не справился со своими обязанностями из-за того, что игнорировал сигналы адмирала и держался с наветренной стороны вдали от кильватерной линии во время большей части сражения и не находился на надлежащей дистанции, чтобы эффективно использовать оружие корабля. Но, учитывая его длительную службу и плохое зрение, а также другие «благоприятные соображения», суд единодушно полагал, что все это способствует смягчению наказания, и, следовательно, было вынесено решение он больше не годится для службы в море. Суд также рекомендовал уполномоченным лордам Адмиралтейства, чтобы Уильямс продолжал получать половину жалованья, положенного ему в соответствии с его стажем.

Эту рекомендацию лорды поддержали.

Капитан Джон Эмброуз с «Руперта» предстал перед судом 18 октября. В его случае суд установил, что он не выполнил свой долг и не вступил в ближний бой, пока сам не был атакован, но с учетом того, что как до, так и после сражения он проявил себя, как исполнительный офицер, было признано, что его бездействие, по-видимому, явилось следствием «ошибочной оценки ситуации». Суд приговорил его только к тому, что он был оштрафован на сумму, равную его годо-

вому жалованью. Эмброуз был восстановлен в своем звании и в 1750 году был уволен по старости в чине контр-адмирала. Он умер в 1771 году.

Капитан Уильям Дилкс с «Чичестера» должен был ответить на обвинение в том, что он не атаковал противника в ближнем бою, оставаясь на дальней дистанции, «когда в его силах это было можно сделать». Суд признал обвинение доказанным и отстранил Дилкса от командования своим кораблем, но впоследствии он был также восстановлен в звании, хотя и переведен в список офицеров, получающих «полуплаты» (50% жалованья). Дилкс умер в 1750 году.

Капитан Роуланд Фрогмор с «Бойна», который должен быть среди этих осужденных офицеров, скончался 8 ноября 1744 г., еще находясь за границей.

Еще до этого трибунала капитан Ричард Норрис с «Эссекса», которого его собственные офицеры обвиняли в трусости во время сражения, потребовал и получил военный суд в Порт-Махоне, но, так как он уже ушел в отставку со своего командования «на полуплату», суд, после долгих споров, счел, что его не стоит более наказывать. Это вызвало решительный протест со стороны обвиненных офицеров, отправленных для суда в Англию, Адмиралтейство приказало Норрису вернуться домой, чтобы предстать перед трибуна-

лом; но по дороге домой он воспользовался возможностью скрыться в Гибралтаре, тем самым признавая свою вину. Он умер в заслуженной безвестности.

Затем в Дептфорде на борту корабля «Принц Оранский» начался процесс над вице-адмиралом Лестоком. Обязанности председателя суда в отсутствие сэра Чалонера Огла исполнял вице-адмирал Перри Мейн. В свою защиту Лесток настаивал на том, что он не мог вступить в бой, не нарушив линию строя, и что он не был вправе сделать это, потому что, хотя был дан сигнал для вступления в бой, на мачте флагама-на все еще развевались флаги (будучи забытыми там в ходе боя), приказывающие держаться в строю. Лесток, к возмущению общественности, был единогласно оправдан.

Короче говоря, он предпочел забыть о своем долге перед своей страной и своими товарищами по оружию, и решил не отступать от буквы инструкций.

Суд над адмиралом Мэтьюзом начался 16 июня 1746 года, когда контр-адмирал Перри Мейн, как и прежде, был президентом трибунала. Лесток выставил пятнадцать обвинений против своего начальника. Мэтьюз, чье стремление сделать все возможное против врагов его страны не может быть подвергнуто сомнению, 22 октября услышал следующее решение суда:

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.