



# РОЛЬ МОРСКИХ СИЛ В МИРОВОЙ ИСТОРИИ

Альфред Тайер Мэхэн



ХРОНИКИ



ВОЕННЫХ



СРАЖЕНИЙ

# **Альфред Тайер Мэхэн**

## **Роль морских сил в мировой истории**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=618565](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=618565)*

*Роль морских сил в мировой истории / Пер. с англ. Л.А. Игоревского.:*

*Центрполиграф; Москва; 2008*

*ISBN 978-5-9524-3590-2*

### **Аннотация**

Известный историк и морской офицер Альфред Мэхэн подвергает глубокому анализу значительные события эпохи мореплавания, произошедшие с 1660 по 1783 год. В качестве теоретической базы он избрал наиболее успешные морские стратегии прошлого – от Древней Греции и Рима до Франции эпохи Наполеона. Мэхэн обращает пристальное внимание на тактически значимые качества каждого типа судна (галер, брандер, миноносцев), пункты сосредоточения кораблей, их боевой порядок. Перечислены также недостатки в обороне и искусстве управления флотом. В книге цитируются редчайшие документы и карты. Этот классический труд оказал сильнейшее влияние на умы государственных деятелей многих мировых держав.

# Содержание

Предисловие	4
Введение	10
Глава 1	52
Конец ознакомительного фрагмента.	98

# **Альфред Мэхэн**

## **Роль морских сил в мировой истории**

### **Предисловие**

Целью данной работы является исследование истории Европы и Америки с упором на влияние морской силы на ход истории. Как правило, историки не изучали морские факторы. Они не проявляли к ним особого интереса и не владели специальными знаниями. Как следствие этого, глубокое решающее влияние морской мощи на важнейшие проблемы оставалось незамеченным. Этот вывод даже еще более справедлив в отношении конкретных событий, чем для общей тенденции развития морской мощи. Легко, в общем, утверждать, что мореплавание и господство на море являлись и являются важным фактором мировой истории. Гораздо труднее выявить и показать их реальное воздействие на определенном этапе. Тем не менее, пока этого не сделано, признание значения этого фактора в общем остается неопределенным и несущественным. Такое признание не опирается, как это необходимо, на подбор конкретных примеров, которые дают четкое представление об упомянутом факторе

наряду с анализом конкретно-исторических условий.

Любопытную иллюстрацию тенденции преуменьшить влияние морской мощи на исторические события можно извлечь из мнений двух ученых Англии, которая более, чем другие страны, обязана своим могуществом морскому фактору. «Дважды, – пишет Арнольд в своей «Истории Рима», – была засвидетельствована борьба величайших гениев человечества с ресурсами и институтами великой страны, и в обоих случаях эта страна выходила победительницей. Ганнибал семнадцать лет боролся с Римом, Наполеон – шестнадцать лет с Англией. Усилия первого потерпели крах в сражении при Заме, второго – в битве при Ватерлоо». (Наполеон в битве при Ватерлоо имел 72 тыс. против 68 тыс. англичан, а затем, после подхода пруссаков к вечеру – менее 70 тыс. против 130 тыс. у Веллингтона и Блюхера. Масштабы этой битвы не идут ни в какое сравнение с решающей кампанией периода Наполеоновских войн – войной 1812 года, когда Наполеон вторгся в Россию, имея около 450 тыс. в первом эшелоне и 160 тыс. в резерве (против 220 тыс. русских), а покинул пределы России с менее чем 20 тыс. И в дальнейшем именно русские были основной силой войск, сломивших силу Франции, а 18 марта 1814 года взявших Париж. Битва при Ватерлоо лишь подвела итог под попыткой снова захватившего власть Наполеона вернуть былое величие («сто дней») и несравнима по масштабам и значению ни с Бородинской битвой (135 тыс. отборных войск у Наполеона про-

тив 132 тыс. русских, в том числе 21 тыс. необстрелянных ополченцев), ни с Битвой народов под Лейпцигом, где армия союзников (до 300 тыс.) разбила наполеоновскую армию (в последний день четырехдневной битвы – до 200 тыс.). – *Ред.*) Сэр Эдвард Криси, процитировав этот фрагмент, добавляет: «В этом уподоблении двух войн следовало бы обратить внимание на одну вещь. На сравнение римского полководца, который в конечном счете разгромил великий Карфаген, с английским полководцем, который нанес последнее решающее поражение французскому императору. Сципион и Веллингтон занимали многие годы важнейшие командные посты, но действовали вдали от главных театров войны. Одна и та же страна явилась ареной становления военной карьеры каждого из двух полководцев. Это была Испания, где Сципион, как и Веллингтон, успешно сражался и победил почти всех второстепенных полководцев противника, перед тем как противостоять самому главному победителю и завоевателю. И Сципион, и Веллингтон вновь добились доверия соотечественников в военном искусстве, поколебленного прежде рядом отступлений, и каждый из двух завершил свою долгую и опасную войну сокрушительной и полной победой над предводителем и ветеранами войск противника».

Никто из этих англичан не упоминает более поразительного совпадения, заключавшегося в том, что в обоих случаях победителям сопутствовало преобладание на море. Господство римлян на море заставило Ганнибала совершить дли-

тельный и опасный поход через Галлию (и, прежде всего, Альпы. — *Ред.*), где он потерял более половины своих воинов-ветеранов. Это позволило консулу Публию Корнелию Сципиону, послав большую часть своей армии с берегов Роны в Испанию, перерезать коммуникации Ганнибала, а самому встретить врага на р. Треббии (где вместе с консулом Семиронием Лонгом был в 218 году до н. э. разбит. В дальнейшем в 211 году до н. э. погиб в Испании. Этого Сципиона часто путают с Публием Корнелием Сципионом Старшим (ок. 235–183 до н. э.), вытеснившим карфагенян из Испании и победившим Ганнибала в 202 году до н. э. при Заме. — *Ред.*). В ходе войны римские легионы доставлялись по воде свежими и невредимыми на всем пространстве между Испанией, где находилась база Ганнибала, и Италией. В то же время исход решающей битвы при Метавре (207 году до н. э.), связывавшийся с расположением и переброской римских армий во внутренних районах страны относительно войск Гасдрубала и Ганнибала (Нерон, действуя своей армией против Ганнибала, оставив против него заслоны, поспешил с 7-тысячным отборным отрядом на помощь Ливию, действовавшему против Гасдрубала, и тот был разбит. — *Ред.*), в конечном счете был обусловлен тем, что младший брат не мог доставить необходимые подкрепления Ганнибалу морем, но лишь сухопутным путем через Галлию. Вот почему в решающий момент две карфагенские армии оказались разделенными расстоянием, составляющим протяженность почти всей Италии, и

одна из них была разгромлена скоординированными усилиями римских полководцев.

С другой стороны, историки морских войн не слишком утруждали себя поисками связей между всеобщей историей и их конкретными темами исследования, в целом ограничивая себя функциями простых хроникеров морских событий. Это меньше касается французов, нежели англичан. Одаренность и сноровка первых побуждали их к более глубокому проникновению в причины конкретных результатов и внутренней связи событий.

Однако, насколько известно автору, пока отсутствует работа, которая посвящена трактовке той проблемы, которая здесь рассматривается. А именно оценке влияния морской силы на ход истории и процветание государств. Поскольку другие исторические исследования войн, политики и социально-экономических условий государств затрагивают морские факторы лишь мимоходом, а в целом трактуют их негативно, настоящая работа имеет целью выдвинуть интересы борьбы за преобладание на море на передний план, не обособляя их, однако, от сопутствующих причин и влияний на общую историю, но показывая, как эти интересы изменяют историю и как они меняются сами.

Рассматриваемый период определяется с одной стороны 1660 годом, когда фактически началась эпоха мореплавания (она началась гораздо раньше, в конце XV – начале XVI века, но, поскольку великие морские плавания и открытия до



середины XVII века были сделаны португальцами и испанцами и, позже и меньше, голландцами, французами и англичанами (а также, естественно, русскими – на севере), автор делает такой вот выверт, искажающий историю. – *Ред.*), подающаяся четкому определению, и 1783 годом с другой, когда завершилась американская революция. Пока нить всеобщей истории, на которую нанизывается последовательный ряд морских событий, изначально слаба, следовало бы предпринять усилия с целью представить ясный и точный план. Выступая как морской офицер, полностью удовлетворенный своей профессией, автор без колебаний отвлекался от вопросов морской политики, стратегии и тактики. Но поскольку технические термины здесь не используются, есть надежда, что эти вопросы, изложенные просто, будут интересными для непрофессионального читателя.

*А.Т. Мэхэн*

*Декабрь 1889 г.*

# Введение

История морской силы в значительной степени, хотя и не исключительно, есть повествование о конфликтах между странами, взаимном соперничестве, насилии, часто переходящем в войны. Глубокое влияние морской торговли на богатство и силу стран ясно осознавалось задолго до того, как были обнаружены подлинные законы их возрастания. Для того чтобы собственный народ получил непропорциональную долю таких преимуществ, предпринималось все возможное с целью лишения обладания этими преимуществами других народов – либо относительно мирными законодательными мерами на основе монопольного права, либо, когда они не достигали цели, посредством прямого насилия. Столкновение интересов, озлобление, вызываемое попытками соперников добиться таким образом большей (если не всей) доли преимуществ в торговле, в том числе в отдаленных неосвоенных регионах, вели к войнам. С другой стороны, войны, возникавшие по другим причинам, значительно меняли свой ход и содержание в зависимости от преобладания на море. Поэтому история морской мощи, включая все, что имеет тенденцию способствовать власти людей над морем или посредством моря, является главным образом военной историей. Именно в этом аспекте она и будет рассматриваться (в основном, хотя и не исключительно) на последую-

щих страницах.

Исследование военной истории прошлого (такое, как это) представляется существенным для корректировки полководческих идей и искусного ведения войны в будущем. Среди военных кампаний, «достойных изучения честолюбивым солдатом», Наполеон называет войны Александра Македонского, Ганнибала и Цезаря, которые не знали пороха. Профессиональные историки, по сути, согласны в том, что, хотя многие условия войны меняются от эпохи к эпохе в зависимости от совершенствования оружия, имеются определенные доктрины исторической школы, которые, оставаясь неизменными и, следовательно, пригодными для универсального применения, могут быть утверждены на уровне всеобщих принципов. По этой же причине изучение морской истории прошлого может быть сочтено поучительным благодаря иллюстрации законов морской войны, которые действуют, несмотря на огромные перемены, вызванные совершенствованием вооружения ВМС научными достижениями прошедшего полустолетия и использованием пара в качестве движущей силы.

Вдвойне необходимо, таким образом, критическое исследование истории и опыта морских войн в эпоху парусного флота, потому что в то время, как эта эпоха дает поучительные уроки для современного применения и оценок, паровой флот до сих пор не создал истории, которая могла бы дать при ее изучении решающие ориентиры. (Напомним, что

книга написана в 1889 году, и испано-американская и Русско-японская войны – впереди. – *Ред.*) Об эпохе парусного флота мы располагаем большими знаниями, подтвержденными опытом, об эпохе парового флота неизвестно практически ничего. Поэтому учения о морских войнах будущего почти целиком носят предположительный характер. И хотя предпринималась попытка подвести под эти учения более солидный фундамент посредством уподобления парового флота галерному флоту, двигающемуся при помощи весел и имеющему продолжительную и хорошо изученную историю, было бы лучше не увлекаться такой аналогией, пока она не прошла всестороннюю проверку практикой. Это уподобление действительно отнюдь не поверхностно. Общее свойство парового судна и галеры состоит в способности двигаться в любом направлении, независимо от ветра. Такое свойство резко отличает эти классы судов от парусного судна. Последнее может следовать ограниченному числу курсов, когда дует ветер, и остается неподвижным при его отсутствии. Но при всей разумности наблюдения сходных явлений разумно также искать явления, отличающиеся друг от друга. Потому что, когда воображение влечет к обнаружению сходных черт (что является одним из наиболее приятных увлечений), возникает склонность относиться с раздражением к любой нестыковке во вновь обнаруженных параллелях, и поэтому можно просмотреть такую нестыковку или отказаться ее признать. Так, галера и паровое судно имеют общую, хо-

тя и развитую в неравной пропорции, упомянутую важную особенность, но они различаются как минимум в двух отношениях. И, обращаясь к истории галеры для извлечения уроков боевыми кораблями, использующими паровые двигатели, следует постоянно иметь в виду эти различия, равно как и сходство, иначе будут сделаны ложные выводы. Движущая сила галеры при ее эксплуатации неизбежно и быстро ослабевает, поскольку люди (гребцы. – *Ред.*) не могут выдерживать столь напряженные усилия продолжительное время. Вследствие этого боевые тактические действия могут продолжаться лишь ограниченное время<sup>1</sup>. И опять же в период существования галер наступательное оружие не только использовалось для ближнего боя, но почти целиком предназначалось для рукопашной схватки. Эти два условия диктовали необходимость стремительного нападения друг на друга, однако не без попыток искусного маневрирования с целью отойти назад или обойти противника, за которыми следовала рукопашная схватка. Из такого стремительного броска и такой свалки респектабельные, даже выдающиеся военно-морские эксперты нашего времени единодушно выводят строгие правила боевых действий флота с современным

---

<sup>1</sup> Так, Гермократ Сиракузский, предлагая дать отпор морской экспедиции Афин против его города (413 до н. э.) смелым ее перехватом и фланговой атакой, говорил: «Так как их продвижение, должно быть, медленное, у нас есть тысяча возможностей атаковать их. Но если они готовят свои корабли к бою и быстрому нападению на нас в полном составе, им придется налечь на весла, а когда они растратят силы, мы можем на них обрушиться».

вооружением. Выходит нечто вроде свалки на Доннибрукской ярмарке (Доннибрукская ярмарка близ Дублина, проводимая с 1204 года, – синоним беспорядка и распущенности. – *Ред.*), при которой, как свидетельствует военная история, трудно отличить друга от врага. Какую бы ценность ни представляло такое мнение, оно не может претендовать на историческую основательность только потому, что галера и корабль с паровым двигателем, независимо от их различий, могут двигаться в любое время прямо на противника и иметь носовой таран. До сих пор это мнение остается всего лишь предположением, относительно которого не стоит спешить с окончательными выводами, пока реальный боевой опыт не прольет на него больше света. До этого имеет право на существование противоположный взгляд. Он состоит в том, что схватка между численно равными флотами, в которой военное искусство сведено к минимуму, не самое лучшее, что может быть сделано при наличии сложного и мощного оружия нынешнего века. Чем более уверен в себе адмирал, тем эффективнее боевая тактика его флота. Чем лучше его капитаны, тем реже возникает для него необходимость ввязываться в подобную схватку при равенстве сил. В таком беспорядочном бою все вышеупомянутые преимущества теряют значение, главную роль играет случай, а флот не отличается от скопления кораблей, никогда не взаимодействовавших прежде<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Автор не хочет выступать адвокатом сложных тактических действий, вылива-

История учит, что иногда свалки уместны, а иногда — нет. Далее, у галеры есть явное сходство с кораблем, имеющим паровой двигатель, но она отличается от него другими важными свойствами, которые не сразу бросаются в глаза и поэтому реже принимаются во внимание. В корабле с парусным вооружением, наоборот, бросается в глаза его отличие от современного судна. Черты сходства, хотя имеющиеся в наличии и легко обнаруживаемые, не очевидны и поэтому менее заметны. Это впечатление подкрепляется ощущением абсолютной немощи парусного корабля в сравнении с кораблем на паровом двигателе, из-за зависимости первого от ветра. При этом забывают, что тактические уроки сохраняют силу, когда парусник ведет бой с ему подобным кораблем в равных условиях. Галера не теряла боеспособности из-за шторма и потому снискала в наше время больше уважения, чем парусный корабль. Тем не менее последний заменил галеру и сохранял превосходство над ней вплоть до эпохи применения пара. Корабли под парусами и с паровым двигателем объединяет способность наносить урон противнику на расстоянии, а также возможность маневрировать неограни-

---

ющихся в пустые демонстративные акции. Он считает, что флот, стремящийся к окончательной победе, должен сближаться с противником, но лишь тогда, когда обеспечены определенные преимущества для прямого столкновения, которые обычно добываются маневрированием и присущи обученному, хорошо управляемому флоту. В действительности неудачи сопутствуют опрометчивым прямым столкновениям так же часто, как и чересчур робким и осторожным тактическим действиям.

ченное время без потерь в живой силе, выделять большую часть экипажа для боевых действий, а не для гребли веслами. Эти свойства, по крайней мере, настолько же важны и тактически значимы, как и способность галеры двигаться во время штиля или против ветра.

В процессе обнаружения сходства возникает склонность не только упустить различия, но также преувеличить сходство, то есть возникает склонность к фантазированию. Может, следовало бы указать на то, что так же, как парусный корабль располагал дальнобойной артиллерией сравнительно большой пробивной силы и, кроме того, каронадами (гладкоствольные орудия большого калибра с коротким стволом. – *Ред.*), имевшими меньшую дальность стрельбы, но больший разрушительный эффект ядер, современный корабль с паровым двигателем оснащен батареями дальнобойных орудий и минами (торпедами. – *Ред.*). Последний сохраняет эффективность лишь на ограниченной дистанции и уж затем добивается разрушительного эффекта, между тем его орудия, как и в старину, предназначены для пробивного действия. Тем не менее это чисто тактические соображения, которые могут влиять на замыслы адмиралов и капитанов. И аналогия здесь реальна, не высосана из пальца. Реально также то, что как парусный корабль, так и корабль с паровым двигателем предполагают прямое столкновение с противником: первый – посредством abordaja и захвата корабля противника, второй – посредством тарана и затопления вражеского кораб-



ля. В обоих случаях это наиболее трудная из их задач, потому что для ее выполнения корабль следует подвести к одной точке поля боя, в то время как орудийный огонь может вестись из многих точек обширной зоны.

Позиции двух парусных судов, или флотов, относительно направления ветра вызывают много важных вопросов тактического характера и, возможно, интересовали моряков той эпохи больше всего. На первый взгляд может показаться, что, поскольку эта тема в отношении паровых судов не обсуждается, искать здесь аналогии в настоящее время невозможно, а уроки истории в этом смысле ценности не представляют. Более внимательное рассмотрение особенностей подветренной и наветренной позиций судна<sup>3</sup>, направленное на вскрытие сути дела и исключение второстепенных подробностей, показывает, что такой взгляд ошибочен. Отличительная особенность позиции судна относительно ветра состоит в том, что она либо позволяет навязать бой, либо отказаться от него по собственному усмотрению, что, в свою очередь, дает обычно преимущество нападающей стороне

---

<sup>3</sup> Говорят, корабль занимает положение относительно ветра. Он либо пользуется «преимуществом ветра», либо идет «на ветре», когда ветер позволяет кораблю идти прямо на противника и не дает такой возможности последнему. Крайний случай, когда ветер дует прямо от одного к другому. Но каждая из сторон располагает большими возможностями, к которым прилагается понятие «положение относительно ветра». Если принять корабль, идущий на ветре, за центр круга, то почти на трех восьмых площади этого круга может поместиться другой корабль, способный пользоваться преимуществом ветра в большей или меньшей степени. Понятие «подветренный» противостоит понятию «наветренный».

в выборе способов атаки. Этому преимуществу сопутствуют определенные недостатки, такие как нарушение боевого порядка, подверженность навесному и продольному огню, а также частичная или полная утрата огневой мощи атакующим кораблем – все это происходит во время сближения с противником. Корабль или флот не могут атаковать с подветренной стороны. Если они не предусматривают возможности отхода, их действия ограничиваются обороной и принятием боя на условиях противника. Такое неудобство компенсируется относительной легкостью поддержания строгого боевого порядка и возможностью ведения непрерывного артиллерийского огня, на который противник некоторое время не способен ответить. Исторически эти выгоды и невыгоды имеют свои соответствия и аналоги в наступательных и оборонительных операциях всех веков. Наступающая сторона идет на определенный риск и неудобство с целью настичь и уничтожить противника. Обороняющаяся сторона, пока она находится в таком положении, избегает риска наступательных действий, придерживается осторожной контролируемой линии поведения и стремится воспользоваться рискованными действиями, к которым вынуждена прибегать нападающая сторона. Такие радикальные различия между наветренной и подветренной позициями корабля настолько четко осознавались, несмотря на завесу более мелких деталей, что англичане сделали выбор наветренной стороны основным элементом тактики боя, поскольку их последователь-

ная политика состояла в атаке и уничтожении противника. Между тем французы предпочитали подветренную позицию, поскольку в этой позиции они обычно сохраняли способность наносить ущерб противнику при его приближении и, таким образом, избегать решающего столкновения и сохранять свои корабли. Французы, за редкими исключениями, подчиняли действия флота другим военным соображениям, неохотно тратили на него деньги и стремились, следовательно, беречь свои корабли, ставя их в оборонительную позицию и ограничивая их действия отражением атак неприятеля. Этой линии поведения превосходно соответствовала искусно используемая подветренная позиция до тех пор, пока противник демонстрировал больше отваги, чем военного искусства. Однако, когда Родней обнаружил намерение воспользоваться выгодой наветренной позиции не только для атаки, но также для ведения массированного огня по боевому строю кораблей противника, его более осторожный оппонент, де Гишен, изменил тактику. В первом из трех сражений француз принял подветренную позицию, но, выяснив намерения Роднея, он стал маневрировать с целью использования выгоды наветренной позиции, не для того, чтобы атаковать, а для того, чтобы не принимать боя не на своих собственных условиях. Способность атаковать или уклониться от боя зависит не от ветра, а от скорости хода. Когда речь идет о целой эскадре, ее скорость зависит не только от скорости каждого отдельного корабля, но также от тактического единообразия

действий. Следовательно, корабли, обладающие наибольшей скоростью хода, будут иметь преимущества наветренной позиции.

Именно поэтому не является праздным занятием, вопреки мнениям многих, извлечение полезных уроков из истории как парусного, так и галерного флота. И тот и другой имеют черты сходства с современными кораблями. Есть между ними также и существенная разница, из-за которой невозможно ссылаться на их опыт или образ действий как на прецеденты тактики, сохраняющие вневременное значение. Ведь прецедент отличается от принципа и гораздо менее ценен. Прецедент может изначально быть ошибочным или утратить практическое значение (в новых условиях). Принцип же коренится в самой природе вещей, и, как ни меняется его применение по мере изменения условий, он остается нормой, с которой должны соотнобцовываться практические действия для достижения успеха. Война ведется исходя из таких принципов. Их наличие выявляется путем изучения прошлого, которое раскрывает их на примерах успехов и неудач, происходивших из века в век. Условия и вооружение меняются, но для того, чтобы преодолевать первые и хорошо владеть вторым, следует с уважением относиться к урокам истории в области боевой тактики или крупных сражений, которые объединяются под названием «стратегия».

Именно в таких крупных сражениях, которые объемлют весь театр войны (а в ходе морского противоборства могут

распространяться на значительные пространства планеты), уроки истории становятся более очевидными и приобретают постоянную ценность, поскольку условия здесь более устойчивы. Театр войны, его сложность, противостоящие силы могут быть большими или меньшими, необходимые маневры – более или менее трудными, однако это просто разница в масштабе или степени, но не в качестве. По мере того как эпоха дикости уступает место цивилизации, как множатся средства коммуникации, как строятся дороги, перекрываются мостами реки, увеличиваются продовольственные ресурсы, проведение военных операций облегчается, убыстряется, интенсифицируется. Однако принципы, с которыми они сообразовываются, остаются неизменными. Когда пеший марш заменили транспортировкой войск в повозках, когда повозки были заменены, в свою очередь, железнодорожными вагонами, расширилась территория боевых действий или, если хотите, сократилось время их ведения, но правила, диктовавшие необходимость сосредоточения войск в определенном пункте, маршрут их движения, атаку определенного участка фронта противника, защиту коммуникаций, не изменились. То же и на море. Произошел переход от галеры, робко тащившейся от одного порта к другому, к парусному кораблю, отважно предпринимавшему морские экспедиции в самые отдаленные районы Мирового океана, а от него к паровому кораблю нашего времени. Этот переход увеличил масштаб и быстроту морских операций без обязатель-

ного изменения правил их осуществления. Речь Гермократа 23 века назад (от начала XXI века – более 24 веков. – *Ред.*) перед ее произнесением уже содержала четкий стратегический план, применимый в принципе и сегодня. Перед тем как враждебные армии или флоты приводятся в соприкосновение (слово, которое, возможно, лучше других указывает на разграничительную линию между тактикой и стратегией), возникает ряд проблем, требующих решения, которые объемлют весь план операций на данном театре войны. Среди них – должное использование флота в войне, подлинная цель его действий, пункт или пункты сосредоточения кораблей, создание хранилищ угля и складов снабжения, пути сообщения между этими складами и основной базой. Это также значение подрыва торговых перевозок морем в качестве главной или вспомогательной операции войны, система мероприятий, при которой подрыв торговых перевозок может быть успешным, либо путем рассредоточения боевых кораблей, либо посредством содержания какого-нибудь военного оплота, контролирующего проход коммерческих судов. Все это стратегические вопросы, и о них история может немало рассказать. Недавно в военно-морских кругах Англии состоялась полезная дискуссия о сравнительном вкладе двух великих британских адмиралов, лорда Хоу и лорда Сент-Винсента, в боевое использование британского флота во время войны с Францией. Проблема чисто стратегическая и вызывает отнюдь не только исторический интерес.

Она имеет в настоящее время огромное значение, и принципы ее решения те же, что были в прошлом. Действия Сент-Винсента уберегли Англию от вторжения, а его последователи, Нельсон и Коллингвуд, добились триумфа при Трафальгаре.

Далее, уроки истории имеют немалое значение именно для сферы военно-морской стратегии. В свете относительно постоянного условий эти уроки полезны для нее не только как иллюстрация принципов, но также как демонстрация прецедентов. Это менее очевидно в тактике, когда эскадры вступают в сражение на этапе, к которому подвели их стратегические соображения. Неумный прогресс человечества ведет к постоянному усовершенствованию вооружений. Этому сопутствует постоянное изменение в методах вооруженной борьбы – в управлении и боевом построении войск или кораблей. Поэтому в среде тех, кто связан с флотом, появляется тенденция считать, что изучение прошлого опыта не приносит пользы, что оно является напрасной тратой времени. Такой взгляд, хотя и вполне естественный, полностью упускает из виду те широкие стратегические соображения, которые побуждали страны отправлять в море флоты, которые определяли сферу их влияния и, таким образом, видоизменяли и видоизменяют мировую историю, а значит, такой взгляд страдает односторонностью и узостью даже в тактике. В прошлых сражениях стороны побеждали или терпели поражения в соответствии с тем, насколько искусно они приме-

няли правила войны. Моряк, внимательно изучающий причины побед и поражений, не только обнаруживает и усваивает эти правила, но также приобретает возрастающую сноровку в применении их для оперативного использования кораблей и вооружений. Он заметит также, что перемены в тактике не только неизбежно следовали за переменами в вооружениях, но что промежутки между такими переменами были чрезмерно продолжительными. Это, несомненно, происходит из того факта, что оружие обязано своим совершенствованием творческой энергии одного или двух человек, в то время как перемены в тактике происходят в условиях преодоления инерции консервативного класса, а это большая беда. От нее можно избавиться лишь путем трезвого признания каждой перемены, внимательного изучения боеспособности и ее пределов в новых кораблях и вооружениях, а также последовательным усвоением методов использования присущих им свойств. Это и образует новую тактику флота. История свидетельствует о тщетности надежд на то, что военные в целом возьмут на себя этот труд, но одно то, что военачальник, который сделает это, будет сражаться, располагая большими преимуществами, не вызывает сомнений.

Поэтому можно согласиться теперь с французским тактиком Морогом, который столетие с четвертью назад писал: «Военно-морская тактика строится на условиях, основание которых, а именно вооружение, может изменяться. За этим, в свою очередь, неизбежно следуют изменения в конструк-



ции кораблей, в управлении ими и в конечном счете в боевом построении и управлении флотами». Его дальнейшее утверждение «Нет науки, основанной на абсолютно неизменных правилах» более открыто для критики. Более правильным было бы сказать, что применение этих правил изменяется с изменением вооружений. Применение этих правил, несомненно, меняется, время от времени, и в стратегии, но здесь изменений гораздо меньше. Поэтому распознавание лежащего в ее основе принципа облегчается. Вышеупомянутое утверждение достаточно важно для того, чтобы обратиться к примерам из истории.

Абукирское сражение 1798 года не только завершилось полной победой англичан над французским флотом, но также способствовало решающим образом нарушению коммуникаций между Францией и армией Наполеона в Египте. В этом сражении британский адмирал Нельсон продемонстрировал наиболее яркий пример великой тактики, если ее действительно можно определить как «искусство эффективного комбинирования перед сражениями и в их ходе». Тактическая комбинация особенно зависит от условия, о котором уже шла речь и которое состоит в неспособности кораблей флота, стоящего на якоре в подветренной позиции, прийти на помощь кораблям, находящимся в наветренной позиции, до их уничтожения. Но принципы, которые лежат в основе комбинации, то есть выбор того сектора боевого порядка противника, которому труднее всего оказать помощь,

и атака его превосходящими силами, еще не упоминались. (Многое из того, что сделал Нельсон при Абукире, применялось русским флотоводцем Ф. Ушаковым в 1787–1791 годах, в частности у мыса Калиакрия 31 июля (11 августа) 1791 года Ушаков отрезал турецкую эскадру от берега – именно это и сделал Нельсон в 1798 году при Абукире, выдавая за новацию. – *Ред.*) Операция адмирала Джарвиса у мыса Сан-Висенти, когда он с 15 кораблями одержал победу над эскадрой численностью более 27 кораблей, осуществлялась в соответствии с теми же принципами, хотя в данном случае эскадра противника не стояла на якоре, но находилась в движении. Однако мозг людей так устроен, что на них, видимо, оказывает большее впечатление скоротечность действий, чем неувядающий принцип, лежащий в их основе. В стратегическом влиянии победы Нельсона на ход войны, наоборот, действовавший принцип не только легко различим, но со всей очевидностью применим и в наше время. Успех кампании французов в Египте зависел от использования путей сообщения с Францией. Победа при Абукире привела к уничтожению их эскадры, при помощи которой только и возможно было гарантировать свободу этого сообщения, и тем самым определила конечную неудачу кампании. Предельно ясно не только то, что эта операция была проведена в соответствии с принципом нанесения удара по линиям коммуникаций, но также то, что тот же принцип действителен и сейчас – то есть он применим в одинаковой степени как в эпоху

галер, так и в эпохи парусного и парового флота.

Тем не менее смутное чувство пренебрежения к опыту прошлого, который, как полагают, вышел из употребления, соединяется с естественной ленью – чтобы не дать людям осмыслить даже те постоянные уроки стратегии, которые лежат на поверхности истории флота. Например, многие ли смотрят на Трафальгарскую битву, венчающую славу Нельсона и его гений, иначе, чем на некий изолированный, исключительный случай? Многие ли задают себе вопрос стратегического свойства: как корабли оказались именно в этом месте? Многие ли понимают, что это был последний акт большой стратегической драмы, длившейся год или больше, в которой Наполеон и Нельсон, два величайших полководца, когда-либо жившие на земле (даже Наполеона, видимо, можно считать не «величайшим», а «одним из величайших» – в одном ряду с Александром Македонским, Ганнибалом, Чингисханом и другими. Нельсон же, как и Веллингтон, только «крупный» или «большой» – таких на памяти десятки. – *Ред.*), противостояли друг другу? При Трафальгаре потерпел поражение не Вильнев, но Наполеон. Победил не Нельсон, но Англия, которая была спасена (почему спасена? Вильнев шел из Кадиса в Средиземное море, в противоположную от Англии сторону и был перехвачен Нельсоном. – *Ред.*). Почему? Потому что комбинации Наполеона провалились, а интуиция и активность Нельсона позволили английскому флоту отслеживать действия противника и в решающий момент

атаковать его корабли, стоящие на якоре<sup>4</sup>. Тактика при Трафальгаре, открытая критике в деталях, была в основных чертах сообразной с принципами ведения войны. И смелость этой тактики была оправдана как настоятельностью битвы, так и ее результатами. Но важные уроки эффективной подготовки, активного и энергичного ведения битвы, а также мышления и интуиции британского флотоводца в предшествовавшие месяцы являются уроками стратегии и, как таковые, остаются полезными.

В данных двух примерах события пришли к естественно-му и убедительному итогу. Можно привести третий пример, итог в котором, оказавшись не столь убедительным, дает основания обсудить, что могло быть сделано. В Войне за независимость против Англии Северо-Американские Соединенные Штаты выступали в 1779 году в союзе с Францией и Испанией. Флоты союзников трижды входили в Ла-Манш, однажды в количестве 66 линейных парусных кораблей, заставив английский флот спасаться в своих портах, поскольку он сильно уступал союзникам в численности. Теперь Испания ставила себе большую задачу – вернуть Гибралтар и Ямайку. Для возвращения почти неприступного Гибралтара союзники предприняли огромные усилия как на суше, так и на море. Они оказались безрезультатными. Возникает вопрос – и он относится к сфере стратегии, – что было бы более эффективным для взятия Гибралтара? Контроль союзниками Ла-

---

<sup>4</sup> См. примечание в конце введения.

Манша, их атаки английского флота в его собственных портах, сохранение угрозы подрыва морской торговли Англии, а также вторжение на Британские острова, с одной стороны, или более энергичные усилия, направленные против отдаленной и сильно укрепленной крепости империи, – с другой? Англичане, долгое время жившие в безопасности, были особенно чувствительны к опасениям вторжения, и основательные попытки поколебать их веру в непобедимость британского флота привели бы к падению воли к сопротивлению на островах. Каков бы ни был ответ, вопрос, в его стратегической постановке, является справедливым. В другой форме его выразил французский офицер того периода, предложивший сконцентрировать усилия на захвате Ямайки, которую можно было бы обменять на Гибралтар. Маловероятно, однако, чтобы Англия поступилась бы ключевым оплотом на Средиземноморье в обмен на обладание подобной зарубежной территорией, хотя и могла пойти на это ради спасения родных очагов и столицы. Наполеон однажды сказал, что завоеует Пондишери (в Юго– Восточной Индии, ныне союзная территория Пондишери. – *Ред.*) на берегах Вислы. Если бы он был способен контролировать Ла-Манш, как это делал некоторое время в 1779 году флот союзников, можно ли усомниться, что он завоевал бы Гибралтар на берегах Англии?

Чтобы сильнее подчеркнуть ту истину, что история, давая нам материал для изучения стратегии, одновременно иллюстрирует правила ведения войны через факты, приведем

еще два примера, которые относятся к более отдаленной эпохе, чем та, которая рассматривается в этой работе. Как случилось, что в двух великих сражениях в Средиземноморье между державами Востока и Запада, в ходе одного из которых решалась судьба всего мира, противоборствовавшие флоты сталкивались в таких близко расположенных друг от друга точках, как мыс Акции (Актій) и Лепанто? Было ли это просто совпадением или стечением обстоятельств, которое повторилось и может повториться вновь?<sup>5</sup> Если последнее возможно, то стоит докопаться до причины этого. Потому что, если бы снова появилась великая морская восточная держава, подобная державе Антония или Османской империи, возникли бы те же стратегические вопросы. В настоящее время действительно кажется, что центр морской мощи, представленный главным образом Англией и Францией, находится преобладающей частью на Западе, но если каким-то образом к господству в Черноморском бассейне, которым сейчас обладает Россия, прибавится ее контроль над входом в Средиземное море, существующие стратегические условия, влияющие на морскую силу, обязательно изменятся. Теперь, если бы Запад настроился на конфронтацию с Востоком, Англия и Франция сразу же беспрепятственно дошли бы до Леванта, как они сделали это в 1854 году и как Англия в одиночку сделала в 1878 году. В случае же вышеупо-

---

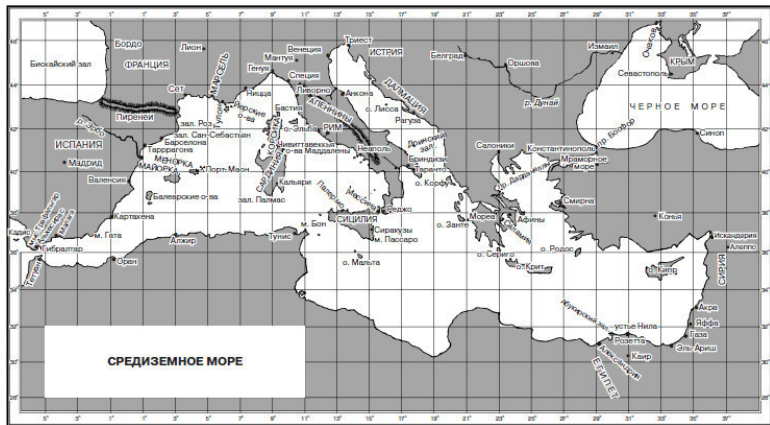
<sup>5</sup> Наваринское сражение (1827) между Турцией и западными державами состоялось также по соседству.

мянутого изменения условий Восток, как дважды это случилось прежде, перехватил бы Запад на полпути.

В весьма заметный и важный период мировой истории морская сила оказывала стратегическое влияние и имела вес, которые оценены не в должной мере. Сейчас уже невозможно располагать всем объемом знаний, которые необходимы для подробного отслеживания ее влияния на исход Второй Пунической войны (218–201 до н. э.). Но и косвенных свидетельств достаточно для обоснованного вывода о морской силе как решающем факторе. Точная оценка этого вопроса не может быть сформулирована на основе лишь тех характерных фактов этой войны, которые мы знаем, поскольку они, как правило, не отражают морские операции. Требуется также знакомство с подробностями общей истории флота, чтобы сделать из малейших косвенных свидетельств правильные выводы, опирающиеся на знание того, что было возможным в хорошо известные исторические периоды. Господство на море, каким бы оно ни было прочным, отнюдь не подразумевает, что одиночные корабли противника или небольшие эскадры не могли тайком выбираться из своих портов, пересекать более или менее освоенные пространства океана, совершать внезапные опасные нападения на незащищенные участки протяженной береговой линии, прорываться в блокированные гавани. Наоборот, история показывает, что такие вылазки всегда возможны, в определенной мере, для слабой из сторон, независимо от степени неравенства

сил. Поэтому вовсе неудивительно, что в условиях полного господства на море (или в его преобладающей части) римского флота карфагенский флотоводец Бомикар на четвертый год войны, после сокрушительного поражения римлян в битве при Каннах, доставил на юг Италии 4 тысячи воинов и некоторое количество боевых слонов. Неудивительно и то, что на седьмой год войны он, избегнув столкновения с римским флотом у Сиракуз, вновь появился в Таренте, которым тогда владел Ганнибал. Неудивительно, что Ганнибал отправлял в Карфаген посыльные суда, и даже то, что он в конце концов благополучно добрался до Африки со своей поредевшей армией. Ни один из этих фактов не свидетельствует о том, что власти Карфагена могли по своему желанию оказывать Ганнибалу морем постоянную поддержку, которую он, собственно, и не получал. Но эти факты вполне могут создать впечатление, что такая помощь могла оказываться. Следовательно, утверждение, что преобладание римлян на море оказывало решающее влияние на ход войны, нуждается в проверке установленными фактами.





Моммзен пишет, что в начале войны Рим господствовал на море. По какой-то причине или ряду причин это государство, в основном не морское, добилось превосходства над своим морским соперником во время Первой Пунической войны, превосходство, которое имело продолжение. В ходе Второй Пунической войны не было ни одного крупного морского сражения – обстоятельство, которое само по себе и еще более в связи с другими хорошо известными фактами указывает на превосходство, подобное тому, которое в другие исторические эпохи характеризовалось теми же чертами.

Поскольку Ганнибал не оставил мемуаров, мотивы, заставившие его совершить опасный и почти катастрофический поход по Галлии, а затем через Альпы, неизвестны. Однако его флот у побережья Испании, определенно, не был доста-

точно сильным, чтобы состязаться с римским флотом. Если бы это было не так, полководец мог бы последовать путем, которым двинулся на самом деле, по каким-то причинам, известным ему самому. Но если бы он переправился морем, то не потерял бы 33 тысячи из почти 60 тысяч воинов-ветеранов, с которыми начал поход.

В то время как Ганнибал совершал свой опасный поход, римляне отправили в Испанию часть своего флота с армией на борту. Морская экспедиция обошлась без серьезных потерь, и римская армия успешно высадилась к северу от Эбро, на линии коммуникаций Ганнибала. В то же время другая эскадра с войсками на борту была направлена на Сицилию. Вместе две эскадры насчитывали 220 кораблей. В районах боевых действий каждая из эскадр перехватила и разгромила (без особых затруднений) по эскадре карфагенян, о чем можно судить по мимолетному упоминанию об этих сражениях и что указывает на действительное превосходство римского флота.

Через два года война приобрела следующий характер: Ганнибал, вторгнувшийся в Италию с севера, после ряда успехов прошел на юг, минуя Рим, и закрепился на юге Италии, снабжая свою армию за счет этой страны. Это обстоятельство отчуждало от него население и делало его положение особенно ненадежным при соприкосновении с мощной политической и военной системой контроля страны, которую создал Рим. Поэтому карфагенский полководец столк-

нулся с острой необходимостью установления связей между своей армией и какой-нибудь надежной базой, откуда поступали бы снабжение и подкрепления, что в понятиях современной войны и называется «коммуникациями». Существовало три надежных региона, которые, каждый по отдельности или все вместе, могли бы послужить такой базой. Это – сам Карфаген, союзная Македония и Испания. С первыми двумя связь могла осуществляться только морем. Из Испании, где Ганнибал пользовался самой надежной поддержкой, до него можно было добраться как по суше, так и по морю, пока противник не перерезал линии коммуникаций. Но морской путь был более коротким и легким.

В первые годы войны Рим, благодаря своей морской силе, осуществлял полный контроль над морским пространством между Италией, Сицилией и Испанией, то есть прежде всего над Тирренским и Лигурийским морями. Морское побережье от Эбро до Тибра большей частью не вызывало у него опасений. После битвы при Каннах (216 до н. э.) из союза с Римом вышли Сиракузы (213 до н. э.), мятеж распространился на остальную Сицилию (и многие города континентальной Италии. – *Ред.*), Македония также вступила в альянс с Ганнибалом. Эти события вызвали необходимость расширить зону операций римского флота и напрячь его силы. Какие изменения претерпела диспозиция флота и как это отразилось в дальнейшем на противоборстве Рима с Ганнибалом?

Имеются ясные указания на то, что Рим никогда не терял контроля над Тирренским морем, поскольку его эскадры беспрепятственно ходили из Италии в Испанию и обратно. Он также контролировал испанское побережье, с тех пор как Публий Корнелий Сципион (будущий победитель Ганнибала, называемый также Африканским и Старшим. – *Ред.*) считал полезным развернуть здесь силы флота. В Адриатике была создана военно-морская база в Брундизии (совр. Бриндизи) с приданной ей эскадрой для сдерживания Македонии. Эта база выполняла свои функции настолько эффективно, что ни один македонский воин не смог ступить на итальянскую территорию. «Нехватка боевых кораблей, – пишет Моммзен, – парализовала все поползновения Филиппа». В данном случае влияние морской силы даже не подвергается сомнению.

На Сицилии борьба сосредоточилась вокруг Сиракуз. Там действовали флоты Карфагена и Рима, но превосходство явно находилось на стороне последнего. Хотя карфагенянам временами удавалось доставлять в город различные поставки, они стремились избегать боевых столкновений с римским флотом. Владея Лилибеем (современный город Марсала), Панормом (Палермо) и Мессаной (Мессиной), флот Рима создал достаточное количество военно-морских баз на северном и западном побережье острова. Карфагенянам оставался открытым доступ к городу с юга, и они пользовались этим для поддержки антиримского восстания.

Из сопоставления всех этих фактов складывается резонный вывод, подкрепляемый всем ходом истории, что римский флот контролировал море к северу от линии, проведенной от Тарракона (совр. Таррагона) в Испании до Лилибея на западной оконечности Сицилии, далее вокруг северного побережья острова через Мессинский пролив к Сиракузам и оттуда в Брундизию (Бриндизи) на побережье Адриатики. Этот контроль длился без перерыва всю войну. Он не исключал морских вылазок противника, крупных и малых, о которых уже шла речь, но препятствовал постоянному и безопасному пользованию коммуникациями, в которых Ганнибал испытывал жизненно важную потребность.

С другой стороны, представляется столь же очевидным, что в первые десять лет войны римский флот не был достаточно сильным для проведения постоянных операций на морском пространстве между Сицилией и Карфагеном, а также к югу от вышеуказанной линии. Вначале Ганнибал использовал корабли, предназначенные для обеспечения коммуникаций между Испанией и Африкой, которые римляне в то время еще не пытались нарушить.

Следовательно, морская сила Рима полностью исключила из войны Македонию. Она не могла воспрепятствовать довольно эффективным и крайне опасным рейдам Карфагена на Сицилию, но вполне справлялась с блокированием транспортировки карфагенских войск в собственно Италию, когда она была бы особенно опасной. А как обстояло дело с

Испанией?

Испанию отец Ганнибала Гамилькар Барка и сам Ганнибал готовили в качестве плацдарма для вторжения в Италию. С 235 года до н. э. вплоть до начала Второй Пунической войны они завоевали эту страну, распространяли и укрепляли свою власть над ней, как политическую, так и военную, с редкой предусмотрительностью. Они взрастили и закалили в местных войнах большую армию ветеранов. Перед своим выступлением в поход Ганнибал передал власть своему младшему брату Гасдрубалу сохранившему ему свою верность до конца (Гасдрубал погиб, идя на помощь брату, в 207 году до н. э. — *Ред.*), верность, рассчитывать на которую в погрязшей в склоках африканской столице у Ганнибала не было оснований.

Ко времени выступления Ганнибала в поход власть Карфагена в Испании утвердилась от Гадеса (Кадиса) до реки Ибер (Эбро). Район между этой рекой и Пиренеями был заселен племенами, дружественными римлянам, но неспособными в отсутствие покровителя оказать эффективное сопротивление Ганнибалу. Он покорил их, оставив 11 тысяч солдат контролировать этот район, пока здесь не высадились римляне и таким образом не отрезали Ганнибала от своей базы.

Гней Сципион прибыл сюда, однако, в том же 218 году до н. э. с армией численностью в 20 тысяч человек, нанес поражение карфагенянам и занял как побережье, так и внутрен-

ную территорию к северу от Эбро. Таким образом, римляне овладели землями, которые перекрыли путь подкреплениям от Гасдрубала к Ганнибалу и с которых они могли атаковать карфагенян в Испании. Безопасность же собственных коммуникаций римлян с Италией по воде была обеспечена их превосходством на море. Они создали военно-морскую базу в Таррагоне, противостоявшую базе Гасдрубала в Новом Карфагене (Картахене), а затем вторглись в карфагенские владения. Война в Испании под командованием Гнея и Публия Корнелия (того, кто потерпел поражение от Ганнибала в 218 году до н. э. на р. Треббия, не путать с Публием Корнелием Сципионом (Африканским Старшим. – *Ред.*) Сципионов с переменчивой фортуной в течение семи лет, очевидно, тема побочная. По ее окончании Гасдрубал нанес римлянам в 211 году до н. э. сокрушительное поражение, оба брата погибли, а карфагеняне почти преуспели в прорыве через Пиренеи с подкреплениями для Ганнибала. Их попытка в тот момент, однако, не имела успеха. И прежде чем ее возобновили, падение Капуи высвободило 12 тысяч римских солдат-ветеранов, посланных в Испанию под командованием Клавдия Нерона, полководца исключительных способностей. Ему обязан своими успехами в дальнейшем ходе Второй Пунической войны любой римский военачальник. Это своевременное подкрепление, восстановившее ослабленный контроль римлян над дорогами, по которым продвигались войска Гасдрубала, прибыло морем – путем хотя и наиболее

коротким и легким, но закрытым для карфагенян римским флотом.

Через два года, в 209 году до н. э., Публий Корнелий Сципион, позднее прославившийся как Африканский, принял командование римскими войсками в Испании и взял Новый Карфаген комбинированной атакой с суши и моря. Затем он предпринял необычный шаг по уничтожению своего флота и передаче матросов армии. Сципион не удовлетворился действиями своей армии в качестве сдерживающей<sup>6</sup> силы, перекрывающей проходы в Пиренеях войскам Гасдрубала. Он совершил бросок в Южную Испанию и вступил с противником в ожесточенный, но не решающий бой на берегах Гвадалквивира. После этого боя Гасдрубал оторвался от Сципиона, поспешил на север, перебрался через Пиренеи в их крайней северо-западной части и двинулся в Италию, где положение Ганнибала ухудшалось с каждым днем, поскольку его естественные боевые потери не восполнялись.

Когда Гасдрубал, не понесший во время перехода больших потерь, вторгся в Италию с севера, война длилась уже десять лет. Если бы его войска беспрепятственно соединились с армией, которой командовал непревзойденный Ганнибал, то мог бы произойти решающий перелом в войне, поскольку сам Рим находился на грани истощения. Желез-

---

<sup>6</sup> «Сдерживающей» называют силу, которой ставится в военной операции задача остановки или задержки продвижения части войск противника, в то время как главные силы армии или группы армий используются для другой цели.



ные пути, которыми он связал свои колонии и союзные государства, были напряжены до предела. Некоторые из них уже разорвались. Но и оба брата также попали в крайне опасное положение. Один находился у реки Метавр, другой – в Апулии, на расстоянии 200 миль. Каждому из братьев противостояли превосходящие по численности силы, и обе эти римские армии располагались между разделенными карфагенскими войсками. Такая обманчивая обстановка, так же как длительная задержка с прибытием войск Гасдрубала, возникла в результате господства римлян на море; римляне также в течение всей войны препятствовали взаимодействию братьев-карфагенян, которые не могли использовать коммуникации через Галлию. В то самое время, когда Гасдрубал двигался протяженным и опасным кружным путем по суше, Сципион отправил 11 тысяч воинов из Испании морем в качестве подкреплений противостоявшей карфагенскому полководцу римской армии. В результате гонцы от Гасдрубала к Ганнибалу, которые были вынуждены преодолевать столь широкую полосу враждебной территории, попали в руки Клавдия Нерона, командовавшего южной армией римлян. Он, таким образом, узнал маршрут, которым собирался идти Гасдрубал. Нерон правильно оценил ситуацию и, обманув бдительность Ганнибала и оставив против него заслон, совершил форсированный марш с 7 тысячами своих лучших воинов для соединения с северной армией. После этого два консула обрушились на Гасдрубала превосходящими силами

(40 тысяч) и разгромили его армию (около 30 тыс.). Сам карфагенский военачальник погиб в бою. Первой вестью о произошедшей трагедии для Ганнибала стала отсеченная голова брата, подброшенная в его лагерь. По преданию, он воскликнул, что Рим теперь будет господином мира. Битву при Метавре многие считают важнейшим сражением, решившим исход борьбы между двумя древними государствами.

Военную обстановку, которая сложилась после битвы при реке Метавр, можно резюмировать следующим образом. Чтобы победить римлян, следовало атаковать их в Италии, где помещалось средоточие их мощи, а также расколоть крепкую конфедерацию во главе с Римом. Такова была цель карфагенян. Для ее достижения они нуждались в надежной базе для военных действий и безопасных линиях коммуникаций. Базу карфагеняне создали в Испании творческим гением великого семейства Барка, соответствующих линий коммуникаций так и не удалось обеспечить. Имелись два возможных пути: один проходил морем, другой – кружной дорогой через Галлию. Первый путь блокировала военноморская мощь Рима, второй путь сделала сначала ненадежным, а потом и вовсе перехватила римская армия, оккупировавшая СевероВосточную Испанию. Оккупация стала возможной тоже благодаря морской силе, которую карфагеняне во Второй Пунической войне никогда не могли нейтрализовать. В отношении Ганнибала и места базирования его армии римляне, следовательно, занимали две господствующи-

щие позиции, это – сам Рим и Северо-Восточная Испания, сообщавшиеся между собой по свободным линиям коммуникаций – морем. Таким путем римские армии, находившиеся на обеих территориях, постоянно оказывали друг другу поддержку.

Представим себе на месте Средиземного моря ровную пустынную местность. На ней возвышались бы горные хребты Корсики и Сардинии, крепости в Тарраконе, Лилибее и Мессане, прибрежные горные хребты, подступающие к берегу почти до Генуи, мощные укрепления в Массилии (совр. Марсель) и других местах. Если бы римляне располагали также вооруженной силой, способной пересечь эту пустыню по своей воле, а противник был бы значительно слабее и, следовательно, был принужден совершить большой обходной марш для сосредоточения своих сил, военная обстановка была бы предельно ясной. Трудно было бы переоценить значение и влияние такой силы римлян. Надо полагать также, что упомянутый противник, при всей своей слабости, совершал бы вторжения и рейды на территорию римлян, жег деревни, опустошал пограничные земли на протяжении нескольких миль, даже отбивал временами охраняемые обозы, не перерезая, однако, полностью коммуникации. Такие хищнические действия совершались более слабыми соперничающими прибрежными странами во все эпохи, но они ни в коей мере не оправдывают заключения, несовместимого с известными фактами. А именно заключения, будто «ни

Рим, ни Карфаген не владели бесспорным господством на море», поскольку «римский флот временами наведывался к побережью Африки, а карфагенский флот, в свою очередь, появлялся у побережья Италии». В рассматриваемом случае флот играл роль вышеупомянутой силы в предполагаемой пустыне. Но так как флот действовал в условиях стихии, непривычной для большинства историков, так как моряки с незапамятных времен выглядели как чуждая раса и не имели собственных пророков, то ни их самих, ни их профессию до конца не понимали. Огромное решающее влияние флота в ту эпоху не принималось во внимание. Если приведенные аргументы разумны, то игнорировать морскую силу в качестве одного из решающих факторов так же нелепо, как абсурдно утверждение о ее исключительном влиянии.

Приведенные примеры из исторических эпох, разделенных значительными периодами времени, которые еще не рассматривались или уже рассматривались в данном исследовании, призваны показать значимость темы и существо уроков, преподанных историей. Как отмечалось ранее, эти примеры более часто выступают под рубрикой стратегии, чем тактики. Они относятся скорее к военным кампаниям, чем к отдельным сражениям, и поэтому представляют собой большую ценность. Подкрепим это суждение крупным авторитетом. Жомини (1779–1869, военный теоретик, генерал, автор ряда трудов по стратегии и военной истории. По происхождению швейцарец, с 1804 года на французской служ-

бе, с 1813 года на русской службе. – *Ред.*) пишет: «Когда мне случилось побывать в Париже в конце 1851 года, один известный деятель оказал мне честь, поинтересовавшись моим мнением относительно того, приведут ли недавние изобретения новых видов вооружения к изменениям в методах ведения войны. Я ответил, что они, видимо, повлияют на некоторые особенности тактики, но в крупных стратегических операциях и комбинациях сражений победа сейчас, как и прежде, достигается применением правил, при помощи которых добивались успехов полководцы всех эпох – эпох Александра Македонского и Цезаря, Фридриха и Наполеона». Данное исследование приобретает ныне особое значение в отношении военно-морских сил – из-за обретения современными паровыми судами мощных двигателей, влияющих на скорость и постоянство хода. В эпохи галер и парусных судов из-за неблагоприятных погодных условий могли провалиться самые лучшие планы сражений, но этот фактор ныне почти утратил влияние. Правила, которые должны определять крупные морские операции, применимы ко всем эпохам и выводятся из примеров истории. Возможность же пользоваться этими правилами при незначительном влиянии погодных факторов – недавнее достижение.

Определения, которые обычно даются слову «стратегия», сводят ее к военным комбинациям, объемлющим один или более театров боевых действий, либо изолированных, либо взаимосвязанных, но всегда рассматриваемых как актуаль-

ные или непосредственные военные события. Как ни уместны эти определения, современный (конец XIX века. – *Ред.*) французский эксперт совершенно прав, когда указывает, что они слишком узки для морской стратегии. «Эта стратегия, – пишет он, – отличается от общевойсковой тем, что она необходима как во время войны, так и во время мира. На самом деле в мирное время она может добиться наиболее убедительных побед, заняв в стране путем купли или соглашения великолепные позиции, которых едва ли можно было бы достигнуть во время войны. Она учит пользоваться всеми возможностями для утверждения на каком-нибудь выборочном пункте побережья с тем, чтобы обеспечить в дальнейшем оккупацию всей территории, бывшую на первых порах только временной». Поколение, ставшее свидетелем успешной оккупации Англией в течение десяти лет Кипра и Египта (1878 и 1882 годы. – *Ред.*) на условиях с виду временных, но до сих пор не приведших к потере приобретенных позиций, может легко согласиться с таким тезисом. Об этом действительно постоянно свидетельствует осторожная настойчивость, с которой все великие морские державы стремятся закрепить себя то на одной, то на другой позиции, менее значительной и менее достойной, чем Кипр или Египет, в различных морях, достигаемых для представителей или кораблей этих держав. «Морская стратегия в действительности имеет целью создать, поддержать и увеличить в периоды войны и мира морскую силу страны», поэтому ее изучение представляет

собой интерес и ценность для всех граждан свободной страны, но особенно для тех, которые связаны ответственностью за международные и военные отношения.

Теперь будут исследованы общие условия, которые либо существенны, либо оказывают сильное влияние на морское господство страны. После этого более конкретное рассмотрение разных морских государств Европы ХУЛ века, откуда начинается исторический обзор, сразу послужит иллюстрации и уточнению выводов по общей теме.

*Примечание.* Блеск славы Нельсона, затмевающей славу всех его современников, и безоговорочная вера в него англичан, как в деателя, сумевшего спасти их от планов Наполеона (если бы Наполеон сумел высадиться в Англии, то, безусловно, британская сухопутная армия была бы разгромлена, а страна – быстро завоевана – как в 1066 году. – *Ред.*), не должен затушевывать, разумеется, того факта, что британский флотоводец действовал или мог действовать только в части театра войны. Цель Наполеона в войне, закончившейся Трафальгаром, состояла в объединении в Вест-Индии французских эскадр из Бреста, Тулона и Рошфора вкупе с сильным испанским флотом и формировании, таким образом, превосходящих сил, которые он собирался вернуть в Ла-Манш и обеспечить переброску через него французской армии. Естественно, он ожидал, что в Англии с ее глобальными интересами незнание цели передвижения французских эскадр вы-

зовет смятение и озабоченность и что английский флот будет дезориентирован. Часть театра войны, переданная под ответственность Нельсону, помещалась в Средиземноморье, где он следил за военной базой в Тулоне и морскими коммуникациями на Восток и в Атлантику. Эта миссия имела большое значение, и оно возрастало в представлении Нельсона, поскольку он был убежден в том, что прежние попытки захвата Египта будут возобновлены. Из-за этого убеждения Нельсон предпринял сначала неверный шаг, который задержал его преследование Тулонской эскадры, когда она вышла в море под командованием Вильнева. Последнему же и в дальнейшем благоприятствовали постоянные попутные ветры, в то время как англичанин боролся со встречными ветрами.

Если все вышесказанное верно, если провал комбинаций Наполеона следует отнести столько же воздействию жесткой британской блокады Бреста, сколько энергичному преследованию Нельсоном Тулонской эскадры, ускользнувшей в направлении Вест-Индии и поспешно возвратившейся снова в Европу, то все же Нельсон имеет полное право на звание выдающегося флотоводца, что отмечено историей и что отстаивается в тексте этой книги. Нельсон и в самом деле не проник в намерения Наполеона. Возможно, это связано, как утверждают некоторые, нехваткой у британского флотоводца проницательности. Но проще было бы сказать, что это связано с обычным невыгодным положением обороняющейся сторо-



ны перед нанесением ей противником удара – с незнанием места нанесения удара. Для того чтобы найти ключ к решению сложной ситуации, требуется достаточно проницательности, и Нельсон справедливо усматривал этот ключ в подвижности флота, а не в его базировании. В последующем его действия дали яркий пример того, как упорство в достижении цели и неустанная активность в целях уничтожения противника могут исправить допущенную вначале ошибку и расстроить тщательно разработанные планы. В Средиземноморье у Нельсона было много обязанностей и забот, но при всем этом он четко понимал, что Тулонская эскадра является главной проблемой в регионе и важным фактором любой операции французского императора. Поэтому Нельсон постоянно держал эту эскадру в поле своего зрения, причем настолько, что называл ее «моим флотом», выражение, к которому французские критики проявили особую чувствительность. Этот простой и реалистичный взгляд на военную обстановку способствовал принятию Нельсоном смелого решения и взятию им на себя огромной ответственности по оставлению своего места дислокации с целью преследования «его флота». Приняв решение, таким образом, о преследовании противника, бесспорная мудрость которого сравнима лишь с величием ума, принявшего это решение, он двигался так энергично, что вернулся в Кадис за неделю до прибытия Вильнева в Эль-Ферроль (на северо-западе Испании. – *Ред.*), несмотря на неизбежные задержки из-за неверной информа-

ции и неопределенности в отношении передвижений французской эскадры. То же неустанное рвение позволило ему вовремя перебросить свои корабли из Кадиса в Брест, чтобы добиться превосходства численности своего флота над эскадрой Вильнева на тот случай, если бы последний попытался появиться по соседству. Англичане, сильно уступавшие в общей численности кораблям союзного флота, оказались, благодаря этому своевременному подкреплению из восьми опытных боевых кораблей в наилучшем стратегическом положении, что будет показано при рассмотрении аналогичных условий в Войне за независимость американских колоний. Их силы объединились в Бискайском заливе в один большой флот, расположившийся между двумя группировками флота противника в Бресте и Эль-Ферроле. Английский флот превосходил по численности каждую из группировок союзного флота в отдельности, при большой вероятности того, что англичане дадут бой одной из противостоящих группировок до того, как к ней придет на помощь другая. Это произошло благодаря умелым действиям английских властей. Но сильнее всех других факторов в итоге было единоличное решение Нельсона преследовать «его флот».

Эта любопытная серия стратегических перемещений флота завершилась 14 августа, когда Вильнев, отчаявшись попасть в Брест, отправился в Кадис, где его эскадра встала на якорь 20 августа. Как только Наполеон узнал об этом, он, после вспышки гнева, направленного против адмирала, распо-

рядился произвести ряд передвижений войск на суше, приведших к сражениям при Ульме и Аустерлице. Он забросил свои планы в отношении Англии. Битву у Трафальгара, состоявшуюся 21 октября, отделяли два месяца от перемещений флотов на широком пространстве, которые тем не менее повлияли на ее исход. Отделенная от этих передвижений промежутком времени, эта битва была, в не меньшей степени, и отпечатком гения Нельсона, увеличившего достижения, которых он добился в недавнем прошлом. Будет справедливо сказать также, что Трафальгар спас Англию, хотя французский император и отказался от задуманного вторжения. Поражение там подчеркнуло и закрепило триумфальную стратегию, которая потихоньку расстроила планы Наполеона. (Планы Наполеона были расстроены не «потихоньку», а в кровавых сражениях – прежде всего войны 1812 года в России, а затем в ходе кампаний 1813 и 1814 годов, где решающую роль сыграли русские войска, которые после ожесточенного боя 18 марта 1814 года вошли вместе с союзниками в капитулировавший Париж. – *Ред.*)

# Глава 1

## *Основы морской силы*

Первое и очевидное, чем выглядит море с политической и социальной точек зрения, – это большая дорога. Или, может, вернее было бы сказать, что это широкая равнина, по которой можно идти во всех направлениях, но в которой некоторые хорошо протоптанные тропы свидетельствуют о том, что доводы рассудка заставили выбрать именно эти маршруты для путешествия, а не другие. Эти маршруты называют торговыми путями. Причины, которые сделали их таковыми, следует искать в мировой истории.

Несмотря на все ожидаемые и неожиданные опасности моря, путешествие и передвижение по воде всегда было легче и дешевле, чем по суше. Голландия (Нидерланды) обязана своей известностью в качестве великой торговой державы не только тому, что бороздила моря, но также тому, что располагает многочисленными безопасными водными путями, которые дают такой дешевый и легкий доступ внутрь ее территории, а также на территорию Германии. Это преимущество транспортировки по воде над перевозками по суше было еще более заметно в период, когда дороги были мало-

численными и плохого качества, когда войны были частыми, а общество неустроенным. Именно так обстояло дело двести лет назад. Тогда морские перевозки подвергались опасности со стороны пиратов, и все же они были быстрее и безопаснее, чем перевозки по суше. Голландский свидетель того времени, оценивая шансы своей страны в войне с Англией, замечает, между прочим, что водные пути Англии не дают возможности проникать достаточно глубоко на ее внутреннюю территорию. Поэтому при наличии плохих дорог товары из одной части королевства в другую должны доставляться по морю, а это позволяет перехватывать их в пути. Что касается чисто внутренней торговли, то такой опасности в наши дни не существует. Ныне в наиболее цивилизованных странах расстройство или отсутствие прибрежной торговли доставляет лишь неудобство, хотя сообщение по воде все еще дешевле. Тем не менее те, кто знакомы с историей периода войн Французской республики и империи Наполеона с Великобританией и выросшей вокруг него многочисленной и легковесной морской литературой, знают, как часто упоминаются в ней конвои, пробирающиеся тайком вдоль французского побережья, хотя море вокруг кишит английскими боевыми кораблями, а внутри страны имеются хорошие водные пути.

В современных условиях, однако, внутренняя торговля всего лишь часть бизнеса страны, имеющей морское побережье. В ее порты должны доставляться необходимые ино-

странные товары и предметы роскоши на своих или иностранных судах, которые возвращаются, увозя взамен на борту товары этой страны, будь то дары природы или изделия человеческих рук. Каждая страна стремится к тому, чтобы морская торговля велась на своих собственных судах. Торговые суда, бороздящие моря, должны иметь безопасные порты, куда надо возвращаться, и должны быть обеспечены покровительством своего государства во время плавания, насколько это возможно.

Защита (страны и ее торговых связей) во время войны должна осуществляться боевыми кораблями. Необходимость военного флота, в ограниченном смысле этого слова, возникает, следовательно, из самого факта существования мирных морских перевозок и исчезает вместе с ними, исключая страны, которые вынашивают агрессивные намерения и наращивают флот в качестве одного из направлений военных приготовлений. Так как у Соединенных Штатов в настоящее время нет агрессивных целей (всего через восемь лет после выхода в свет этой книги, в 1898 году, США спровоцировали войну с Испанией, захватили Пуэрто-Рико, Филиппины («купили» у Испании за 20 млн долларов, фактически захватив), а также фактически Кубу (номинально ставшую независимой. – *Ред.*) и не развивается торговля, сокращение военного флота страны и недостаток общей заинтересованности в нем являются вполне логичными. Если по какой-то причине морскую торговлю сочтут рентабельной,

снова пробудится достаточно широкий интерес к торговому флоту, что неизбежно повлечет за собой возрождение военного флота. Возможно, когда открытие канала через Панамский перешеек будет рассматриваться делом почти решенным, агрессивный импульс достаточно усилится, чтобы привести к тому же результату. Однако это внушает большие сомнения, потому что мирная прагматичная страна недалеко видна, а для соответствующих военных приготовлений, особенно в наши дни, требуется дальновидность.

В то время как страна с ее незащищенным и защищенным торговым флотом отправляет в море суда от своих берегов, вскоре возникает потребность в опорных пунктах, которые эти суда могут использовать для мирной торговли, для укрытия и снабжения. В настоящее время, когда дружественные, хотя и зарубежные, порты можно обнаружить повсюду, их услуг в мирной в основном обстановке оказывается достаточно. Так было не всегда, мирное время не вечно, хотя Соединенные Штаты пользовались им слишком долго. В прежние времена морской купец, продвигавший торговлю в новые и неисследованные регионы, добивался выгоды с риском для своей жизни и свободы, на которые покушались подозрительные и враждебные туземцы. Он с большим запозданием собирал полновесную и выгодную плату за перевозки и поэтому интуитивно искал на дальнем рубеже своего торгового маршрута одну или более факторий, которые приобретались благодаря собственной силе или рас-

положению туземцев. На этих факториях можно было бы закрепиться в относительной безопасности ему самому или его агентам, там укрывались бы его корабли и могли постоянно накапливаться товары, ожидая прибытия отечественных кораблей, которые должны были доставить эти товары на родину. Поскольку ранние морские экспедиции сулили большую выгоду, как и немалый риск, приобретенные фактории, естественно, умножались, расширялись и росли, пока не становились колониями. Конечное развитие и процветание колоний зависели от политического гения основавшей их страны. Колониальная политика составляет значительную часть мировой истории и, особенно, морской истории. Не все колонии родились и разрослись так просто и естественно, как описано выше. Образование многих из них происходило больше официальным, чисто политическим путем, скорее указом правителей, чем волей отдельных индивидов. Но торговая фактория с ее последующей экспансией, авантюризмом, направленным просто на извлечение прибыли, была, по замыслу и сути, такой же, как тщательно организованная или дарованная грамотой колония. В обоих случаях метрополия в поисках сбыта своих товаров приобретала оплот в чужой стране, расширяла сферу своих торговых перевозок, давала работу большему количеству своего населения, создавала у себя больше комфорта и богатства.

Однако, с обеспечением безопасности на дальнем рубеже торгового пути, потребности торговли были обеспечены



еще не полностью. Плавание оставалось долгим и опасным, в морях рыскали враждебные корабли. В наиболее активный колониционный период в море господствовало беззаконие, о котором сейчас почти забыли, в то время состояние мира между морскими державами было крайне редким. Так возникла потребность в промежуточных опорных пунктах вдоль торговых путей, таких как мыс Доброй Надежды (первоначально открытый португальцами, затем голландский, позже французский Иль-де-Франс и с 1810 года – английский), остров Святой Елены и остров Маврикий (рядом с которым в 1652 году был основан голландский Капстад, позже английский Кейптаун. – *Ред.*), в первую очередь, не для торговли, но для обороны и войны, возникла потребность в обладании такими морскими крепостями, как Гибралтар, Мальта, Луисберг (на острове Кейп-Бретон, у входа в залив Святого Лаврентия) – крепостями, имевшими стратегическое значение, хотя и не обязательно целиком такое. Колонии и колониальные оплоты порой играли торговую, порой военную роль. В исключительных случаях такой оплот играл обе роли одновременно, как играет их, например, Нью-Йорк.

В этих трех факторах – производстве с необходимым обменом изделий, торговом мореплавании, посредством которого производится обмен, и колониях, которые облегчают и расширяют морскую торговлю, а также имеют тенденцию защитить ее посредством умножения опорных пунктов без-

опасности, – следует искать ключ к большей части истории и политики стран, имеющих выход к морю. Эта политика менялась в соответствии с духом эпохи, характером и дальновидностью правителей, но история приморских стран определялась не столько проницательностью и предусмотрительностью властей, сколько особенностями положения, протяженностью, конфигурацией, численностью и характером их населения – всем тем, что коротко называют естественными условиями. Следует, однако, допустить и видеть, что мудрые (или же ошибочные) действия отдельных индивидов в определенные периоды времени оказывали большое и изменчивое влияние на возрастание морской силы в широком смысле. Эта сила включает в себе не только военную мощь флота, который господствует на море или на его части силой оружия. Она включает также торговлю и торговый флот, из которых естественным и здоровым образом рождается военный флот и которые являются его прочной опорой.

Основными условиями, влияющими на морскую силу страны, можно назвать следующие: 1) географическое положение; 2) природные условия (включая тесно связанные с ними полезные ископаемые и климат); 3) протяженность территории; 4) численность населения; 5) национальный характер; 6) образ правления (в том числе государственные учреждения).

1. *Географическое положение.* Прежде всего отметим: ес-

ли страна расположена так, что ее народу не нужно ни защищать себя на суше, ни испытывать соблазн увеличения территории за счет соседей, этот народ располагает целеустремленностью, обращенной к морю, преимуществом по сравнению с народом страны, имеющей одни сухопутные границы. Такое положение давало Англии, как морской державе, большое преимущество перед Францией и Голландией (Нидерландами). Мощь последних быстро истощалась из-за необходимости содержания большой армии и ведения дорогостоящих войн за сохранение своей независимости. В то же время политика Франции постоянно отвлекалась, порой разумно, порой нет, с морских предприятий на континентальные проекты. На военные усилия растрачивалось национальное богатство, в то время как более разумное и последовательное использование своего географического положения увеличило бы это богатство.

Географическое положение может быть таковым, что само по себе либо способствует сосредоточению военно—морских сил, либо делает необходимым их рассеяние. Здесь Британские острова тоже имеют преимущество перед Францией. Позиция последней имеет как средиземноморское, так и океанское побережье. Эта позиция, хотя и выгодна, является в целом источником военной слабости в морской сфере. Средиземноморский и северный французские флоты могли объединиться, только пройдя через Гибралтарский пролив. Причем в таких переходах они часто рисковали потерями

(и несли их в действительности). Положение Соединенных Штатов между двумя океанами было бы источником большой слабости или причиной огромных расходов, если бы с их западного и восточного побережья велась значительная морская торговля.

Англия, став огромной колониальной империей, во многом пожертвовала преимуществом концентрации флота вокруг собственного побережья. Но пожертвовала разумно, поскольку, как показал ход событий, выгода оказалась большей, чем потери. С расширением колониальной системы британские военные флоты также выросли, но торговый флот и богатство росли еще быстрее. Все же в Войне американских колоний за независимость, с Французской республикой и империей Наполеона, по выражению французского исследователя, «Англия, несмотря на мощное развитие своего флота, кажется, почувствовала неудобство нищеты среди богатства». Могущество Англии оказалось достаточным, чтобы поддерживать жизнь метрополии и колоний, в то время как столь же обширная Испания из-за слабости ее географического положения представила так много поводов для оскорблений и ударов.

Географическое положение страны может не только способствовать сосредоточению ее сил, но также дать ей дальнейшее стратегическое преимущество – как центра и хорошей базы для противоборства с вероятными противниками. Примером опять же может послужить Англия. С одной сто-

роны, она обращена в сторону Голландии и северных стран, с другой – в сторону Франции и Атлантики. Когда ей угрожала коалиция Франции и приморских стран Северного моря и Балтики, которая временами складывалась, английские эскадры у юго-восточного побережья Великобритании, в Ла-Манше и даже у Бреста занимали позиции у своего побережья. Английский флот всегда мог, таким образом, выставить свои объединенные силы против любого из противников, стремящихся пройти через Ла-Манш на соединение со своим союзником. С другой стороны, природа обеспечила Англию наилучшими портами и безопасным при подходе с моря побережьем. Прежде это представляло большую опасность в случае пересечения Ла-Манша, но теперь паровой флот и обустройство ее гаваней уменьшили невыгоды такого положения, которым некогда воспользовалась Франция. В эпоху парусных кораблей английский флот проводил операции против Бреста со своих баз на юге Англии – в Торби и Плимуте и других. План таких операций был прост: в облачную или пасмурную погоду англичане блокировали французский порт без труда, но в период западных ветров, порой шквалистых, их корабли пережидали непогоду в своих портах, зная, что французский флот не мог выйти в море, пока не стихнет ветер. Это, в свою очередь, давало возможность англичанам вернуться на свои позиции.

Выгода географической близости к противнику или объекту атаки нигде не является столь очевидной, как в той вой-

не, которая недавно получила название «войны на уничтожение торговли», а французы называют ее «крейсерской войной». Эти военные операции, направленные против торговых судов, которые, как правило, беззащитны, требуют кораблей небольшой военной мощи. Такие корабли, слабо вооруженные для собственной защиты, нуждаются в укрытии или пункте снабжения, которые создаются либо в определенных районах моря, контролируемых боевыми кораблями своей страны, либо в портах дружественных стран. Последние надежны более всего, поскольку находятся постоянно в одном месте и более знакомы истребителю торговых судов, чем его противнику. Близость Франции к Англии, таким образом, значительно облегчила ей крейсерскую войну против своего противника. Располагая портами в Северном море, в Ла-Манше и в Атлантике, французские крейсерские корабли выходили в море из портов, находящихся вблизи средоточия английской торговли, куда прибывали и откуда уходили торговые суда. Довольно большое расстояние между этими портами, невыгодное для регулярных военных операций, дает выгоды для спорадических второстепенных операций по уничтожению торговли – потому что суть регулярной военной операции заключается в концентрации усилий, в то время как уничтожение торговли требует, как правило, распыления усилий. Истребители торговли рассеиваются – для того чтобы обнаружить и захватить больше добычи. Эти истины можно проиллюстрировать примерами из истории ве-

ликих французских каперов, которые базировались и действовали главным образом в Ла-Манше и Северном море или в отдаленных колониальных регионах, где такие острова, как Гваделупа и Мартиника, предоставляли ближайшие порты для укрытия. Необходимость пополнения запасов угля делает крейсер нынешнего времени еще более зависимым, чем корабли прежних времен, от порта снабжения. Общественное мнение в США уверено в эффективности войны с целью уничтожения торговли противника. Но следует помнить, что республика не располагает портами вблизи крупных зарубежных торговых центров. Ее географическое положение, следовательно, будет оставаться однозначно невыгодным для проведения операций по уничтожению торговли, пока она не найдет базы снабжения в союзных портах. (Что США во второй половине XX – начале XXI века успешно реализовали – как в виде баз, так и в виде постоянного присутствия флотов (ядром которых являются ударные, как правило, атомные авианосцы) в стратегически важных районах Мирового океана. – *Ред.*)

Если в дополнение к наступательным возможностям природа ставит страну в такое положение, что у нее есть легкий доступ к открытому морю при одновременном контроле над одним из оживленных мировых морских путей, то очевидно, что это положение приобретает большое стратегическое значение. Подобное положение занимает, и в значительной мере занимала прежде, опять же Англия. Торговля Голлан-

дии, Швеции, России, Дании и тех стран, которые доставляли товары по большим рекам внутрь Германии, шла через Ла-Манш рядом с Британскими островами, потому что парусные корабли жались к побережью Англии. Более того, эта торговля северных стран оказала особое влияние на морскую мощь, поскольку товары, как их принято называть, вывозились главным образом из стран Балтики.

Но до потери Гибралтара положение Испании было почти таким же, как у Англии. Имея выходы к Атлантике и Средиземноморью, с Кадисом и Картахеной по сторонам, она должна была бы контролировать торговый путь в Левант, а также тот, что проходит недалеко от нее к мысу Доброй Надежды (и далее в Индию, Ост-Индию, Индокитай и Китай. — *Ред.*). Но утрата Гибралтара не только лишила Испанию контроля над проливом, но также создала препятствие для взаимодействия двух частей ее флота.

В настоящее время, учитывая только географическое положение Италии, но не другие условия, влияющие на ее морскую мощь, должно показаться, что эта страна, имеющая протяженное морское побережье и удобные порты, имеет все возможности для преобладающего влияния на торговом пути в Левант и через Суэцкий канал. В определенной степени это так, и подобное преобладание могло усилиться, если бы Италия владела сегодня всеми изначально итальянскими островами. Но с переходом Мальты в руки англичан, а Корсики — в руки французов выгоды географического положе-



ния Италии обесценились (Мальта еще в 1530 году была передана ордену иоаннитов, с этого времени называвшемуся Мальтийским орденом, в 1798 году захвачена Францией и только в 1800 году Англией. — *Ред.*). С точки зрения близости населения и расположения заинтересованность Италии в этих двух островах столь же законна, как Испании в Гибралтаре. Если бы торговое мореплавание процветало в Адриатике, Италия стала бы еще более влиятельной. Недостатки ее географического положения в сочетании с другими факторами препятствуют полному развитию ее морской мощи, заставляют усомниться в том, сможет ли Италия когда-нибудь занять передовые рубежи среди морских держав.

Так как цель этой книги состоит не в детальном обсуждении, но просто в попытке проиллюстрировать влияние географического положения страны на успехи ее морской политики, эту тему пока можно оставить без внимания. Тем более что дальнейшие примеры такого влияния будут постоянно повторяться в ходе исторического исследования. Уместно, однако, сделать два замечания.

В силу ряда обстоятельств Средиземноморье сыграло более значительную роль в мировой истории (как с коммерческой, так и военной точки зрения), чем любой другой морской бассейн аналогичного масштаба. Это море стремились контролировать одна страна за другой, и это соперничество продолжается до сих пор. Поэтому изучение обстоятельств, которые обусловили и обуславливают преобладание в этом

морском бассейне (а также сравнительное военное значение различных опорных пунктов на его побережье), будет более поучительным, чем такое же исследование положения в каком-нибудь ином морском бассейне. Более того, положение Средиземноморья в настоящее время поразительно напоминает во многих отношениях обстановку в Карибском море, и эта аналогия усилится, когда закончится сооружение Панамского канала. (Еще до пуска этого канала в строй в 1914 году США организовали: продажу им концессии на окончание строительства (французская компания вынуждена была сделать это в 1902 году); переворот в 1903 году в Панаме, которая отделилась от Колумбии; передачу в бессрочное пользование США зоны Панамского канала (передана Панаме только в самом конце XX века). – *Ред.*) Изучение стратегических условий Средиземноморья с приведением многих примеров явится великолепной прелюдией к изучению положения в Карибском море с его сравнительно недолгой историей.

Второе замечание касается географического положения Соединенных Штатов относительно Панамского канала. Если он будет сооружен и оправдает надежды строителей, Карибское море утратит роль замкнутого бассейна с местным морским сообщением или, в лучшем случае, места, где пролегают непостоянные и несовершенные туристические маршруты – роль, которую это море играет сейчас. Оно превратится в регион с оживленными путями мирового судоходства. По ним будут ходить многочисленные торговые суда,

привлекая такое пристальное внимание других великих держав, европейских держав, к нашим берегам, каким прежде оно никогда не было. Со всем этим будет нелегко держаться в стороне от сложных международных проблем. Положение Соединенных Штатов по отношению к каналу будет напоминать положение Англии относительно Ла-Манша или средиземноморских стран относительно Суэцкого канала. Что касается влияния и контроля над Панамским каналом в зависимости от географического положения, то совершенно очевидно, что США, как центр государственной мощи, постоянная база<sup>7</sup>, гораздо ближе к нему, чем другие великие страны. Нынешние или будущие позиции, занимаемые странами на острове или континенте, какими бы они ни были прочными, являются и будут являться не чем иным, как аванпостами их силы. Между тем ни одна страна в отношении сырья для военного производства не может сравниться с Соединенными Штатами. Однако они, по общему признанию, не готовы к войне. Их географическая близость к объекту соперничества несколько теряет свою ценность из-за особенностей рельефа побережья Мексиканского залива, где недостает портов, сочетающих возможности обороны от противника с первоклассными доками для ремонта боевых кораблей, без которых ни одна страна не может претендовать на контроль над

---

<sup>7</sup> Под базой постоянных операций «понимается страна, от которой исходят все ресурсы, которая объединяет мощные сухопутные и водные линии коммуникаций, в которой имеются арсеналы вооружений и военные крепости».

любой частью моря.

Ввиду глубины южного судоходного русла Миссисипи, близости Нового Орлеана и выгод долины Миссисипи, как транзитного водного пути, становится очевидным, что на случай борьбы за преобладание в Карибском море основные усилия страны следует направить на долину Миссисипи и создание здесь постоянной базы операций. Оборона устья Миссисипи представляет, однако, специфические трудности, поскольку единственные два конкурирующих порта, Ки-Уэст и Пенсакола, слишком мелководны и расположены менее выгодно по сравнению с другими портами страны. Чтобы использовать в полной мере выгоды географического положения, следует устранить эти недостатки. Более того, поскольку удаленность страны от Панамского перешейка хотя и относительно небольшая, но все же значительная, Соединенным Штатам придется заполучить в Карибском море опорные пункты, пригодные служить реальными, или второстепенными, базами операций. Эти базы, благодаря своим естественным преимуществам, оборонительным возможностям, а также близости к стратегическому выходу в заливе, позволят Соединенным Штатам оставаться к месту событий гораздо ближе соперников. Преобладание Соединенных Штатов в регионе можно предсказать с математической точностью, учитывая их географическое положение и мощь. Но до этого нужно обеспечить в достаточной степени безопасность входа и выхода из реки Миссисипи, овладеть вышеупомяну-

тыми аванпостами и наладить коммуникации между ними и базами на североамериканской территории. Короче, нужно совершить надлежащие военные приготовления, для которых страна располагает всеми средствами.

2. *Природные условия.* Особенности побережья Мексиканского залива, которые только что упоминались, вполне соответствуют рубрике «Физические условия страны», которые рассматриваются на втором месте среди факторов, влияющих на развитие морской мощи.

Морской берег страны является одной из ее границ. Чем легче выход с такой границы в примыкающий регион, в данном случае в море, тем сильнее будет стремление населения к общению с заграницей. Если представить страну, которая располагает протяженным, но лишенным бухт побережьем, то такая страна не сможет вести морскую торговлю, иметь свой торговый и военный флот. Фактически в таком положении находилась Бельгия – когда была испанской и австрийской провинцией. Нидерланды в 1648 году в качестве условия мира после своей успешной войны потребовали закрыть Шельду для морской торговли (автор ошибается. Устье Шельды было закрыто по условиям перемирия 1609 года. – *Ред.*). В результате гавань Антверпена была заперта, а морская торговля переместилась из Бельгии в Голландию. Испанские Нидерланды перестали быть морской державой.

Многочисленные и глубокие бухты являются источником

силы и богатства. Они бывают таковыми вдвойне, если расположены в местах стока судоходных рек, которые облегчают привлечение в порты внутренней торговли страны. Но та же самая доступность бухты становится причиной уязвимости страны во время войны, если бухта недостаточно защищена. В 1667 году голландцам не составило большого труда подняться вверх по Темзе и сжечь значительную часть английского флота на виду у лондонцев. Между тем через несколько лет объединенные эскадры Англии и Франции, пытавшиеся высадить десанты в Голландии, не сумели этого сделать не столько из-за сложного рельефа побережья, сколько из-за доблести голландского флота. В 1778 году англичане, попавшие в невыгодное положение, потеряли бы, если бы не колебания французского адмирала, бухту Нью-Йорка, а с ней и надежный контроль над устьем реки Гудзон. Такой контроль давал возможность Новой Англии иметь кратчайшую и надежную связь с Нью-Йорком, Нью-Джерси и Пенсильванией. И операция французов, последовавшая вскоре после капитуляции Бургойна годом раньше, в 1777-м, видимо, побудила англичан заключить мир пораньше (действия французских армии и флота, вступивших в войну в 1778 году, были решающими в исходе войны в пользу США. – *Ред.*). Река Миссисипи – мощный источник богатства и силы США, но убогая оборона устья и ряда притоков сделали реку источником слабости и несчастий для Южной Конфедерации в 1861–1865 годах. Наконец, в 1814 году захват англичанами Чесапика (у

входа в Чесапикский залив) и разгром ими Вашингтона (24 августа 1814 года английский отряд (5 тыс. чел.) после короткого боя с 7 тыс. американцев овладел Вашингтоном, столицей США. При этом англичане сожгли Капитолий и другие здания, а американское правительство бежало. Позже США, несмотря на поражения, добились приемлемого мира – Англия была истощена двадцатилетней войной в Европе. – *Ред.*) преподнесли американцам суровый урок, напомнив об опасностях, которые несут величавые водные пути, если подходы к ним не защищены. Этот урок слишком свеж для того, чтобы его легко вспомнить, но он, судя по нынешнему состоянию обороны побережья, еще легче забывается. Не следует полагать, что изменились условия. Наступательные и оборонительные действия в наши дни, как и прежде, отчасти меняются, но основные принципы остаются прежними.

До эпохи великих Наполеоновских войн и в их ходе у Франции не было ни одного порта для линейных кораблей к востоку от Бреста. Насколько значительным было превосходство над ней Англии, которая на аналогичном протяжении береговой линии имела два укрепленных пункта в Плимуте и Портсмуте, помимо других гаваней, используемых для укрытия и снабжения. Этот недостаток физических условий с тех пор французы компенсировали портовыми работами в Шербуре.

Кроме особенностей берега, включая легкий доступ к морю, имеются другие природные условия, которые влекут лю-

дей к морю или отвращают от него. Хотя Франции не хватало военных портов на Ла-Манше, все же там, а также на океанском побережье и в Средиземноморье у французов имелись великолепные бухты, откуда можно было вести торговлю с зарубежными странами, а расположение этих бухт у мест впадения в море полноводных рек благоприятствовало также внутреннему транспортному сообщению. Однако, когда Ришелье покончил с гражданской войной, французы не проявили в морских предприятиях такой же энергии и стремления к успеху, как англичане и голландцы. Главную причину этого вполне резонно находят в природных условиях, которые наделили Францию прекрасными почвами, великолепным климатом, способностью производить внутри страны благ больше, чем необходимо для населения. Англия, со своей стороны, получила от природы меньше выгод и, пока не развилась ее промышленность, могла экспортировать лишь немногие вещи. Отсутствие многих благ в сочетании с деятельным нетерпением и другими качествами, способствовавшими морским предприятиям, влекло англичан за пределы островов. И они нашли земли более благоприятные и богатые, чем их собственная территория. Потребности и одаренность сделали англичан купцами и колонистами, затем предпринимателями и промышленниками, а морская торговля и колониальные предприятия взаимосвязаны. Поэтому морская сила Англии возрастала. Но если Англию влекло к морю, то Голландию непреодолимо тащила туда



необходимость. Англия без моря пребывала бы в прозябании, Голландия же погибла бы вовсе. Компетентное национальное руководство Голландии, когда достигало расцвета своего величия и играло одну из ведущих ролей в европейской политике, пришло к выводу, что внутренние ресурсы страны не смогут обеспечить всем необходимым более одной восьмой части населения. Тогда промышленность страны производила много разнообразных и нужных изделий, но она далеко отставала в росте от торгового судоходства. Бедные почвы и удобный выход к морю сначала заставили голландцев заняться рыболовством. Затем открытие способа консервирования рыбы обеспечило их продукцией для экспорта и внутреннего потребления, что заложило краеугольный камень в основание их благосостояния. Так голландцы стали купцами в то время, когда итальянские республики из-за давления Турции и открытия обходного пути вокруг мыса Доброй Надежды клонились к упадку. Голландцы унаследовали процветавшую некогда торговлю Италии с Левантом. Используя промежуточное географическое положение на торговых путях между Балтикой, Францией и Средиземноморьем, находясь в месте впадения в море рек Германии, они быстро завладели почти всеми торговыми перевозками в Европе. Пшеница и морские припасы Балтики, предметы торговли Испании со своими колониями в Новом Свете, вина и товары прибрежной торговли Франции стали чуть больше двухсот лет назад (то есть в середине XVII века. —

*Ред.*) перевозиться на голландских кораблях. Даже большая часть фрахта Англии перевозилась в то время на голландских торговых судах. Это не означает, что подобное процветание проистекало исключительно из бедности Голландии природными ресурсами. Ничто не может вырасти из ничего. Истина состоит в том, что голландцы в силу необходимости были вынуждены обратиться к морским предприятиям. Благодаря искусному ведению морской торговли и размерам своего флота они сумели извлечь выгоду из быстрого распространения торговли, а также жажды исследований, которые последовали за открытием Америки и освоением торгового пути вокруг мыса Доброй Надежды. Имелись и другие причины, но в целом процветание голландцев опиралось на морскую силу, порожденную бедностью ресурсов. Их пища, одежда, сырье для промышленности, те самые бревна и пенька, из которых они строили и оснащали свои корабли (а строили они почти столько, сколько вся остальная Европа), импортировались. Когда же губительная война с Англией 1652–1654 годов продлилась первые 18 месяцев, морская торговля голландцев остановилась и, как говорили, «источники дохода, которые всегда поддерживали благосостояние государства, такие как рыболовство и торговля, почти полностью иссякли. Мастерские закрылись, работа прекратилась. Залив Зейдер-Зе (совр. Эйсселмер. – *Ред.*) превратился в лес мачт, страна заполнилась нищими, улицы зарастали травой, в Амстердаме полторы тысячи домов опустели».

Лишь унижительный мир спас голландцев от гибели. (Автор преувеличивает. Действительно, Нидерландам пришлось туго, и мир, зафиксировавший поражение страны, был подписан. Но голландцы сделали выводы и в последующих войнах 1666–1667 и 1672–1674 годов как следует англичанам всыпали. – *Ред.*)

Этот печальный итог свидетельствует о слабости страны, полностью зависящей от внешних источников дохода благодаря своей роли в мировой торговле. С большой поправкой на разницу условий, обсуждать которую здесь нет необходимости, положение тогдашней Голландии во многих отношениях напоминает положение нынешней Великобритании. И правы те пророки, хотя и снискавшие, кажется, в своей собственной стране немного чести, которые предупреждают, что судьба внутреннего благосостояния британской метрополии зависит в первую очередь от утверждения ее господства за рубежом. Люди могут быть недовольными недостатком политических свобод, но им будет еще хуже, если они столкнутся с нехваткой хлеба. Для американцев будет особенно небезынтересно наблюдать, что итог развития Франции как морской державы, обусловленный протяженностью, прекрасной природой и плодородием ее территории, был воспроизведен в Соединенных Штатах. Вначале предки американцев владели узкой полосой земли у моря, местами плодородной, но мало возделанной, с многочисленными гаванями и близлежащими отмелями, богатыми ры-

бой. Такие природные условия сочетались с врожденной любовью к морю, биением той английской крови, которая еще течет в жилах американцев, биением, необходимым для того, чтобы поддерживать все те тенденции и устремления, от которых зависит жизнеспособная морская сила. Почти каждая из первоначальных колоний располагалась на морском побережье или на берегах больших рек, впадающих в море. Весь экспорт и импорт был обращен только к морскому побережью. Увлеченность морем и разумная оценка его роли в обеспечении благосостояния государства широко и легко распространялись. И действовал также мотив более сильный, чем защита государственных интересов, поскольку избыток финансовых вложений в судостроение и относительно малая доля других инвестиций сделали морскую торговлю прибыльным частным бизнесом. Все знают, как изменилась обстановка (в США во второй половине XIX века. — *Ред.*). Основа мощи страны уже не базируется только на морском побережье. Книги и газеты соперничают друг с другом в описании поразительного роста открытых и еще не освоенных природных богатств в глубине территории США. Капитал находит там наилучшее приложение инвестиций, труд — наибольшие возможности. Границы находятся в пренебрежении и лишены политического обоснования, фактически так же обстоит дело с береговыми линиями Мексиканского залива, Тихого океана и Атлантики по сравнению с расположенной в центре долиной реки Миссисипи. Когда снова

придет день расплаты за пренебрежение к флоту, когда обнаружится, что три береговые линии не только слабы в военном отношении, но и обеднели из-за нехватки торговых судов, тогда объединенные усилия американцев, может, снова позволят заложить основы нашей морской силы. Пока же те, кто наблюдают ограничения, которые наложило на прогресс Франции отсутствие морской силы, видимо, скорбят по поводу того, что аналогичный избыток внутреннего природного богатства заставляет их собственную страну точно так же пренебрегать этим могущественным средством.

Среди разнообразных природных условий можно отметить разновидность, напоминающую Италию, – вытянутый полуостров с центральным горным хребтом, делящим его на две узких прибрежных полосы, вдоль которых проходят дороги, связывающие разные порты. Только абсолютное господствующее положение на море может вполне обеспечить безопасность таких коммуникаций, поскольку невозможно предвидеть, на каком участке противник, появившийся из-за видимой линии горизонта, может нанести удар. Однако же при наличии достаточных, управляемых из центра военно-морских сил можно вполне рассчитывать на возможность атаковать флот противника, который сам по себе является собственной базой и линией сообщения, до того как он нанесет серьезные потери. Вытянутый узкий полуостров Флорида с Ки-Уэстом на оконечности, хотя и является редко заселенной равниной, являет собой на первый взгляд условия,

аналогичные Италии. Возможно, это сходство поверхностно, но вполне вероятно, что, если бы Мексиканский залив стал главным театром войны, сухопутные линии сообщения на полуострове, от его основания до окончания, могли быть сочтены противником важными объектами и подвергнуться атакам.

Когда море не только омывает, окружает, но также делит страну на две или более части, контроль над ним не только желателен, но жизненно необходим. Подобные природные условия либо порождают и укрепляют морскую мощь, либо делают страну бессильной. Таково положение с нынешним Королевством Италия с его островами Сардинией и Сицилией. И поэтому это королевство при всей своей молодости и сохраняющейся финансовой немощи предпринимает столь энергичные и разумные усилия по созданию военно-морского флота. Некоторые даже доказывают, что Италии при наличии флота, решительно превосходящего силы противника, лучше сосредоточить свои корабли на островах, чем на материке, – потому что уже отмеченная незащищенность линий сообщения на полуострове должна серьезно дезориентировать армию агрессора, когда она попадет в окружение враждебного населения и опасности ударов с моря.

Ирландское море, делящее Британские острова, скорее напоминает дельту реки, чем действительный водораздел. Но история доказала его опасность для Соединенного Королевства. Во время правления Людовика XIV, когда фран-

цузский флот почти равнялся по численности объединенным английскому и голландскому флотам, возникли серьезные осложнения в Ирландии, почти целиком попавшей под власть уроженцев страны и французов. Тем не менее Ирландское море, оставаясь угрозой для англичан – слабым звеном в их линиях коммуникаций, – не принесло выгоды французам. Последние не осмелились ввести свои линейные корабли в узкое морское пространство, их военные экспедиции были направлены против океанских портов на юге и западе островов. В критический момент большую французскую эскадру направили к южному побережью Англии, где она нанесла решительное поражение союзникам, и одновременно 25 фрегатов послали в пролив Святого Георга для нарушения линий коммуникаций англичан. Среди враждебного населения английская армия в Ирландии подвергалась серьезной угрозе, но ее спасли битва на реке Бойн (12 июля 1690 года) и бегство свергнутого еще в 1688 году Якова II. (После свержения Яков II при поддержке французов захватил большую часть Ирландии (где высадился в марте 1689 года), но был разбит прибывшей из Англии армией нового короля Вильгельма III (Оранского). – *Ред.*) Операция по нарушению коммуникаций противника является сугубо стратегической. Она представляла бы ныне для Англии такую же угрозу, как в 1690 году (это пытались позже сделать немцы в 1914–1918 и 1939–1944 годах. – *Ред.*).

Испания в том же веке продемонстрировала впечатляю-

щий пример слабости, вызванный подобным разделением, когда части не связаны воедино значительной морской силой. Тогда эта страна еще удерживала в качестве остатков бывшего величия Испанские Нидерланды (сейчас Бельгия), а также Сицилию и другие земли в Италии, не говоря уже о ее обширных колониях в Новом Свете. Однако морская мощь Испании так ослабла, что хорошо информированный и рассудительный голландец того времени мог утверждать, что «в Испании все побережье патрулируют несколько голландских кораблей. Со времени мира 1648 года у нее так мало кораблей и моряков, что она официально брала внаем наши корабли для сообщения с Индиями. Между тем прежде испанцы старались списать с морской службы всех иностранцев... Очевидно, – продолжает голландец, – что Вест-Индию, в качестве «желудка» Испании (поскольку оттуда поступает почти весь доход страны), следует связывать с основой, своего рода «головой» испанской морской силы. Очевидно также, что Неаполь и Нидерланды, как две «руки», не могут ни напирать свои силы в интересах Испании, ни извлечь что-либо из нее для себя, кроме как с помощью флота, – все это может быть легко сделано нашим флотом в мирное время, но не в условиях войны». Полстолетия ранее Сюлли, великий министр Генриха IV (Максимильен де Бетюн Сюлли, барон Рони (1559–1641), гугенот по вероисповеданию, в 1599–1611 году был сюринтендантом (министром) финансов. – *Ред.*), охарактеризовал Испанию «как одно из государств, чьи ру-



ки и ноги сильны и могущественны, но сердце бесконечно слабо и немощно». С того времени испанский флот испытал не только катастрофу, но полное уничтожение, не только унижение, но упадок. Ближайшее следствие этого состояло в том, что морская торговля расстроилась, а вместе с ней погибло и судостроение. Власти зависели не от поддержки широко распространенной процветающей торговли и промышленности (которые на самом деле таковыми не были. — *Ред.*) и которые могли бы выдержать много сильных ударов, наносимых по стране, от тонкой струйки серебра, перевозимого на нескольких кораблях из Америки, часто и легко перехватываемых военными кораблями противника. Потеря полудюжины галеонов не раз в течение года приводила к прекращению таких рейсов. Пока продолжалась война в Нидерландах, преобладание голландцев на море заставляло Испанию посылать свои войска длинным и дорогостоящим путем по суше вместо моря. По той же причине Испания стала испытывать такую нужду в самых необходимых товарах, что по обоюдному соглашению, весьма странному для понимания нынешним поколением, нужды страны удовлетворялись голландскими кораблями, которые таким образом помогали врагу, но взамен получали специи, пользовавшиеся спросом на Амстердамской товарной бирже. В Америке испанцы защищались наилучшим образом масонством, не получавшим поддержки дома, в то время как в Средиземноморье они избегли оскорблений и ущерба главным образом из-за безраз-

личия голландцев, так как французы и англичане еще не начали соперничать там за господство. В ходе истории Нидерланды, Неаполь (Южная Италия), Сицилия, Менорка, Гавана, Манила и Ямайка были вырваны в то или иное время из испанской империи, не имевшей торгового флота. Коротко говоря, в то время как морское бессилие Испании первоначально было, возможно, симптомом ее общего упадка, оно стало заметным фактором низвержения страны в пропасть, из которой она еще полностью не выбралась (и не дали выбраться – США, спровоцировавшие войну 1898 года. – *Ред.*).

Кроме Аляски, США не располагают отдаленными владениями – у них нет ни пяди земли, недоступной по суше. (Повторимся, что книга вышла в 1890 году, позже США захватили немало таких владений. – *Ред.*) Очертания территории США таковы, что являют собой лишь немного выступов проблемного характера для обороны, все важные участки границ легкодостижимы: дешевле – водным путем, быстрее – по железной дороге. Самая незащищенная граница – тихоокеанская – удалена от наиболее опасных потенциальных противников на большие расстояния. Внутренние ресурсы, в сравнении с нынешними потребностями, безграничны. Мы можем самостоятельно жить неопределенное время в нашем «закоулке», как выразился один французский офицер в разговоре с автором книги. Однако, если этот «закоулок» пережмет новый торговый путь на Панамском перешейке, Соединенные Штаты, в свою очередь, могут испытать непри-

ятное разочарование – в тех, кто отказались от соблюдения естественного права всех людей – на море.

3. *Протяженность территории.* Последним из факторов, влияющих на развитие страны как морской державы и выделяющих ее среди соседей, является протяженность территории. Обсуждение этого вопроса можно выразить в нескольких словах.

Что касается развития морской силы, то здесь во внимание должно быть принято не количество квадратных километров, составляющее площадь страны, но протяженность ее береговой линии и особенности ее гаваней. В этом отношении следует отметить, что при равенстве географических и природных условий протяженность морского побережья является фактором силы или слабости – в зависимости от многочисленности или малочисленности населения. Страна в данном случае похожа на крепость. Гарнизон крепости должен быть пропорционален ее периметру. Ближайший известный пример этого обнаруживается в американской войне между Севером и Югом. Если бы Юг располагал населением столь же многочисленным, сколько воинственным, а также флотом, соразмерным другим ресурсам южных штатов, большая протяженность их береговой линии и ее многочисленные бухты стали бы основанием большой силы. Народ и правительство северных штатов того времени справедливо гордились эффективностью блокады всего юж-

ного побережья. Это был большой подвиг, очень большой подвиг. Но его нельзя было бы совершить, если бы южане были более многочисленными, а также имели соответственное сообщество моряков. Тем, что сказано, иллюстрируется не то, как осуществляется такая блокада, а то, что такая блокада становится возможной в отношении населения, не только непривычного к морю, но также и малочисленного. Те, кто помнит, как осуществлялась блокада и какой класс кораблей поддерживал эту блокаду большую часть войны, знают, что правильный в определенных обстоятельствах план не может быть реализован без реального флота. Разбросанные вдоль побережья, лишённые снабжения корабли северян патрулировали свои участки моря в одиночку или в составе небольших эскадр перед лицом обширной сети водных коммуникаций на суше, благоприятствовавшей тайному сосредоточению войск противника. За первой линией водных коммуникаций находились устья рек с натканными в разных местах укрепленными фортами. В каждом из устьев могли укрыться корабли противника с целью избежать преследования и получить защиту. Если бы корабли южан воспользовались таким преимуществом или разбросанностью кораблей северян, последние не могли бы оставаться в том положении, в каком были. И оттого, что им пришлось бы сосредоточиться для взаимной поддержки, образовалось бы много небольших, но полезных брешей, открытых для морской торговли. Но в той мере, в какой южное побережье с его протяжен-

ностью и многочисленными бухтами являлось фактором силы, в такой же мере оно, по тем же причинам, стало источником большого вреда для конфедератов. Славная история овладения северянами рекой Миссисипи лишь наиболее яркий пример одной из операций, которые неустанно проводились по всему Югу. В каждую из брешей морской границы южан входили военные корабли. Военные пути, которые несли блага и содействовали торговле отделившихся штатов, обернулись против них и позволили их противнику проникнуть в самую глубинку этих штатов. Уныние, безнадежность, паралич воли возобладали в регионах, население которых, при счастливом стечении обстоятельств, могло бы выдержать крайне изнурительную войну. Морская сила никогда не играла более грандиозной и решающей роли, чем во время противоборства, которое предопределило изменение хода истории посредством создания на Северо-Американском континенте одной великой страны вместо нескольких соперничающих штатов. Да, допустима законная гордость за то славное время и величие результатов, достигнутых благодаря превосходству в численности кораблей. Однако те американцы, которые понимают суть дела, должны постоянно напоминать самоуверенным сверх меры соотечественникам не только о том, что у Юга не было флота, а также опытных мореходов, но также о том, что его население не соответствовало протяженности морского побережья, которое должно было защищать.

4. *Численность населения.* Вслед за рассмотрением природных условий страны должно последовать изучение особенностей ее населения, как фактора, влияющего на развитие морской силы. И первой среди этих особенностей, связанной с протяженностью территории, о которой только что шла речь, является численность населения. Относительно размеров страны уже сказано, что на становление морской мощи влияет не просто площадь ее территории в квадратных километрах, но ее протяженность и особенности морского побережья. Также в случае с населением следует принимать во внимание не только общую его численность, но количество людей, пригодных к мореплаванию или, в крайнем случае, готовых работать на морском побережье в судостроительной отрасли.

К примеру, до Великой французской революции 1789–1794 годов и вплоть до окончания великих войн, последовавших за ней, население Франции было значительно больше, чем Англии (например, при Людовике XIV около 20 миллионов против 8 миллионов в Англии). Но в отношении морской силы в целом, торговой и военной эффективности Франция сильно уступала Англии. В вопросе военной эффективности это весьма примечательно, потому что временами, в период военной подготовки перед началом войны, Франция имела преимущество, но не смогла его удержать. Так, в 1778 году, когда разразилась война, Франция посред-

ством вербовки на службу во флоте смогла сразу укомплектовать 50 линейных кораблей. Англия, наоборот, по причине распространения по всему свету того самого торгового флота, на который так уверенно опирается ее морская сила, с трудом укомплектовала в метрополии 40 кораблей. Но в 1882 году Англия имела в строю или готовых вступить в строй 120 кораблей, в то время как Франция никогда не смогла преодолеть рубеж в 71 корабль. Опять же в 1840 году, когда две страны были на грани войны в Леванте, один весьма профессиональный французский офицер того времени, высоко оценивая эффективность французского флота и выдающиеся качества его адмирала, а также выражая уверенность в благоприятных результатах сражения с равным по силе противником, говорит: «У эскадры в 21 линейный корабль, которую мы смогли тогда собрать, не было никакого резерва. В течение 6 месяцев не был введен в строй ни один корабль». И это объясняется не только нехваткой кораблей и соответствующего вооружения, хотя и того и другого недоставало. «Возможности нашей вербовки на службу во флоте, – продолжает он, – настолько истощились из-за того, что было уже сделано (по укомплектованию 21 корабля), что постоянная квота, установленная для всех сословий, не принесла облегчения морякам, которые уже три года находились в плавании».

Сопоставление двух морских держав выявляет различие между ними в том, что называют отложенной силой или ре-

зервом, который даже больше, чем выглядит на поверхности. Потому что большой флот на плаву с необходимостью использует, помимо экипажа, значительное число людей, занятых в различных работах, которые облегчают строительство и ремонт судов, или других профессионалов, тесно связанных с морской отраслью и различного рода ремеслами. Подобные профессии с самого начала, несомненно, стимулируют интерес к морскому делу. Одна история показывает удивительное понимание этой проблемы известным английским моряком Эдуардом Пеллью. Когда в 1793 году началась война с революционной Францией, возникла обычная нехватка в морях. Пеллью, стремившийся выйти в море и не имеющий возможности укомплектовать свой экипаж иначе, чем привлечь людей, не связанных с морем, поручил офицерам набирать корнуоллских шахтеров. Он мотивировал свое поручение тем, что опасные условия их работы, с которыми был лично знаком, позволят им быстро выработать навыки к морской службе. В итоге его расчет оказался верным, потому что удалось избежать неизбежной в таких случаях потери времени. Пеллью оказался настолько удачливым, что захватил в единоборстве первый в этой войне фрегат. Особенно поучительно то, что, хотя экипаж его корабля находился в плавании всего несколько недель, в то время как противник – более года, потери с обеих сторон были почти одинаковыми.

Могут сказать, что такой резерв ныне почти утратил



прежнее значение из-за того, что требуется много времени для освоения современного корабля и вооружения (а также потому, что современные государства стремятся развернуть свои вооруженные силы в целом к началу войны настолько быстро, чтобы нанести противнику сокрушительный удар до того, как он предпримет такие же усилия). Проще говоря, не останется времени, чтобы задействовать для сопротивления все национальные ресурсы. Удар обрушится на имеющийся военный флот, и, если он не выдержит удара, солидность остальной структуры не будет иметь особого значения. Это верно до определенной степени (как и в прежнее время, хотя и в меньшей степени, чем сейчас). Допустим, сталкиваются два флота, фактически олицетворяющие всю современную военную мощь своих стран. Если один из них будет уничтожен, в то время как другой сохранит боеспособность, останется меньше надежды, чем прежде, что проигравшая сторона сможет восстановить свой флот для продолжения войны. Итог окажется катастрофичным именно в сфере зависимости страны от ее морской силы. Битва при Трафальгаре стала бы роковым ударом для Англии скорее, чем для Франции, поскольку английский флот в то время воплощал большую часть государственной мощи. В таком случае битва при Трафальгаре для Англии (если бы была Нельсоном проиграна) была бы тем же, чем стали Аустерлиц для Австрии и Йена для Пруссии. Британская империя была бы повержена в проstration последующим разгромом ее сухопутных вооружен-

ных сил, чего и добивался усердно Наполеон.

Но оправдывают ли такие катастрофические поражения в прошлом принижение значения резервной силы, которая основана на численности жителей, пригодных для определенного вида военной деятельности? – вопрос, который рассматривается нами здесь. Вышеупомянутые удары наносились деятелями исключительного военного дарования, корпоративного духа и престижа, возглавлявшими великолепно обученные военные формирования. К тому же эти удары наносились противнику, более или менее деморализованному комплексом неполноценности и прежними поражениями. Битве при Аустерлице (20 ноября (2 декабря) 1805) на протяжении короткого отрезка времени предшествовал Ульм, где 20 октября 1805 года 30 тысяч австрийцев сложили оружие. История предыдущих лет представляла собой длинный список неудач австрийцев и успехов французов. Трафальгар последовал сразу же за крейсерством, по праву названному военной кампанией, состоявшей почти полностью из неудач. Более ранними, но все еще памятными, были сражение у мыса Сан-Висенти (1797) для испанцев и Абукирское сражение (1798) для французов, при Трафальгаре сражавшихся против англичан вместе. За исключением Йены, эти сокрушительные поражения были не только катастрофами, но ударами судьбы. А в сражении при Йене (сражение при Йене – Ауэрштедте происходило 14 октября 1806 года. – *Ред.*) имело место неравенство противоборствовавших сил в

численности, вооружении и подготовленности к войне, что делает этот случай неприменимым для оценки того, что может дать единственная победа.

В настоящее время (1890 год. — *Ред.*) Англия является величайшей морской державой мира. Паром и железом она обеспечила превосходство, которым обладала в эпоху парусных деревянных кораблей. Франция и Англия — две державы, располагающие крупнейшими военными флотами, и какая из них мощнее, остается открытым вопросом. Обе могут рассматриваться как практически равные по мощи относительно ресурсов для ведения морской войны. В случае вооруженного столкновения можно ли предположить наличие такого различия в численности личного состава вооруженных сил или готовности к войне, которое сделает возможной ситуацию, когда явное неравенство сил возникнет в результате одного сражения или одной военной кампании? Если отвечать на этот вопрос отрицательно, то следует допустить важную роль численности резерва. Во-первых, общего резерва населения, затем резерва населения, способного к морской службе, резерва технического состава, резерва материальных ценностей. Кажется, многие отчасти забывают, что ведущая роль Англии в развитии техники создает в ней резерв технического персонала, который может легко освоиться со службой на современных броненосцах. Когда же ее торговля и промышленность окажутся в условиях войны, оставшиеся не у дел моряки торгового флота и техниче-

ские работники отправятся на службу в военный флот.

Весь вопрос о ценности резерва, подготовленного или неподготовленного, сводится теперь к следующему: возможно ли в условиях современной войны, чтобы один из двух равных по силе противников был настолько ослаблен в одной— единственной военной кампании, что другому в то же время достанется окончательная победа? Морские войны не дают ответа на этот вопрос. Решающие победы Пруссии над Австрией (1866), Пруссии над Францией (1870—1871), очевидно, относятся к победам сильной страны над слабой, независимо от того, объясняется ли эта слабость естественными причинами или некомпетентностью руководства страны. Как промедление, подобное тому, что было допущено русскими под Плевной в 1877 году, могло повлиять на дальнейший ход войны, если бы Турция располагала каким-нибудь резервом силы, пригодным для мобилизации?

Если время, как признается повсеместно, является решающим фактором войны, то что нужно делать странам, по сути, невоенного склада, население которых, подобно всем свободным людям, возражает против больших затрат на военные приготовления? Им надо следить за тем, чтобы быть как минимум достаточно готовыми в необходимый промежуток времени обратить душевные силы и способности своих граждан в новое состояние, требуемое для ведения войны. Если наличные сухопутные и морские силы достаточно велики, чтобы продержаться даже в невыгодных условиях,

страна может опереться на свои естественные ресурсы (свою численность населения, богатство, разного рода возможности) и мощь, используя их там, где нужно. С другой стороны, если вооруженные силы страны будут быстро лишены боеспособности и разгромлены противником, то самые превосходные естественные ресурсы не спасут ее ни от поражения и унижительного мира, ни от гарантий того, что, при условии предусмотрительности противника, реванш перенесется в отдаленное будущее. На менее важных театрах войны постоянно повторяют: «Если такой-то может продержаться чуть дольше, то то-то и то-то можно будет сохранить или сделать». Точно так же во время болезни часто говорят: «Если пациент продержится достаточно долго, то его сильный организм позволит ему выздороветь».

До определенной степени Англия сейчас такой страной и является. Голландия была такой страной раньше. Ей не нужно расплачиваться за прошлое. Если она спаслась, то это было достигнуто максимальной ценой. «В мирное время и из страха перед случайной смертью они не станут принимать такие достаточно радикальные решения, которые ведут к заблаговременным материальным жертвам, — писал о своих соотечественниках великий голландский государственный деятель де Витт. — Характер голландца таков, что он не станет выкладывать деньги на собственную защиту, пока не столкнется с опасностью лицом к лицу. Мне приходится иметь дело с людьми, расточительными там, где следовало бы эконо-

мать, и часто жадными там, где следовало бы тратить».

То, что наша страна заслуживает того же упрека, известно всему миру. Соединенные Штаты не располагают тем щитом из оборонительной мощи, за которым выигрывается время для создания резерва силы. Что касается наличия населения, пригодного для морской службы, в количестве, отвечающем потенциальным потребностям, то где оно? Подобный резерв, находящийся в определенной пропорции к береговой линии страны и общему населению, следует искать только в национальном торговом флоте и связанных с ним отраслях промышленности, которые едва ли имеются в настоящее время. Малосущественно, будут ли экипажи торговых судов комплектоваться из уроженцев страны или иностранцев при условии, что они плавают под национальным флагом, а морская мощь страны достаточна, чтобы позволить большинству из этих судов вернуться из иностранных вод на родину в случае войны. Когда иностранцы тысячами допускаются к голосованию на выборах, не столь важно, что им предоставляются боевые места на кораблях.

Хотя трактовка этой темы была несколько дискурсивной, можно признать, что наличие значительной части населения, владеющей морскими профессиями, является ныне, как и прежде, важной составляющей морской силы и что США не хватает этой составляющей, поэтому они должны опираться на большой торговый флот под американским флагом.

5. *Национальный характер.* Далее рассматривается влияние на становление морской силы национального характера и склонностей.

Если морская мощь действительно опирается на внушительный торговый флот, склонность к коммерческим предприятиям должна быть отличительной чертой стран, которые в то или иное время доминируют на море. История подтверждает эту истину почти без исключений. Кроме Рима, сколько-нибудь значимого примера, опровергающего это, нет.

Все люди в той или иной степени ищут выгоды и любят деньги. Но способ извлечения выгоды оказывает значительное влияние на торговлю и историю народа, населяющего страну.

Если доверять истории, то способ, которым испанцы и родственные им португальцы добивались благосостояния, не только запечатлелся в национальном характере, но также оказался губительным для развития их торговли. То же касается отраслей производства, за счет которых живет торговля, и, наконец, национального богатства, добывавшегося неверным способом. Жажда наживы достигла в них свирепой алчности, поэтому они искали на вновь открытых землях, которые придали такой стимул развитию морской торговли стран Европы, не новых сфер промышленного строительства, даже не здоровых впечатлений от открытий и приключений, но золота и серебра. Испанцы и португальцы были наделены

немалыми достоинствами. Они отличались смелостью, предприимчивостью, темпераментом, стойкостью в испытаниях, энтузиазмом и развитым национальным самосознанием. Эти качества подкреплялись выгодами положения Испании с ее прекрасно расположенными портами, а также тем, что страна первой захватила огромные и богатые части территории Нового Света и долгое время оставалась вне конкуренции. Кроме того, сотню лет после открытия Америки она была ведущей державой Европы. В свете этого можно было бы ожидать, что Испания займет ведущее место среди морских держав. Результат, как известно, оказался прямо противоположным. Со времени битвы при Лепанто в 1571 году на страницах испанской истории не засияло ни одной сколько-нибудь значимой победы, хотя Испания участвовала во многих войнах. Упадок ее торговли в достаточной степени объясняет тягостное, а порой нелепое отсутствие профессионализма, обнаруживавшееся на палубах испанских военных кораблей. Несомненно, подобный итог нельзя свести только к одной причине. Несомненно, что испанские власти разными способами препятствовали свободному и здоровому развитию частного бизнеса, но характер великого народа определяет характер власти. И едва ли можно усомниться, что, если бы население было склонно к торговле, усилия властей прилагались бы в том же направлении. Обширные колонии тоже располагались вдали от центра деспотизма, который мешал развитию старой Испании. Из-за всего этого тысячи (милли-



оны. – *Ред.*)

# 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.