

**АЛФРЕД ТАЙЕР**  
**МЭХЭН**

**ВЛИЯНИЕ**  
**МОРСКОЙ СИЛЫ**  
**НА ИСТОРИЮ**



Издательство АСТ  
Москва

**АЛФРЕД ТАЙЕР**  
**МЭХЭН**



**АЛФРЕД ТАЙЕР**  
**МЭХЭН**

**ВЛИЯНИЕ**  
**МОРСКОЙ СИЛЫ**  
**НА ИСТОРИЮ**



Издательство АСТ  
Москва

УДК 94:355.321  
ББК 63.3(0):68.54  
М97

Серия «Мировой порядок»  
Под общей редакцией *К. Королева*  
Компьютерный дизайн *В. Воронина*

**Мэхэн, Алфред Тайер.**

М97 Влияние морской силы на историю : [перевод с английского] /  
Алфред Тайер Мэхэн. — Москва : Издательство АСТ, 2025. —  
544 с. — (Мировой порядок).

ISBN 978-5-17-169884-3

Алфред Тайер Мэхэн (1840–1914) — американский военно-морской историк, контр-адмирал, один из основоположников геополитики.

В своей книге А.Т. Мэхэн исследует влияние морской силы на ход истории Европы и Америки в период с 1660 по 1783 год, основываясь на широком фактическом материале, формулирует закономерности войны на море и обосновывает теорию «морской мощи». Согласно этой теории достижение господства на море признавалось основным законом войны и целью, обеспечивающей победу над противником и завоевание мирового господства.

УДК 94:355.321  
ББК 63.3(0):68.54

ISBN 978-5-17-169884-3

© Под общей редакцией *К. Королева*, 2025  
© Издание на русском языке AST Publishers,  
2025

## СОДЕРЖАНИЕ

---

Глава I. Элементы морского могущества . . . . .	35
Глава II. Состояние Европы в 1660 году. — Вторая англо-голландская война. — Морские сражения: Лоустофтское и Четырехдневное . . . . .	98
Глава III. Война Англии и Франции в союзе против Соединенных провинций, закончившаяся войной Франции против объединенной Европы. — Морские сражения при Солебее, Текселе и Стромболи . . . . .	146
Глава IV. Английская революция. — Война Аугсбургской лиги. — Морские сражения при Бичи-Хэде и при Ла-Хоге . . . . .	178
Глава V. Война за Испанское наследство (1702–1713). — Морское сражение при Малаге . . . . .	205
Глава VI. Регентство во Франции. — Альберони в Испании. — Политика Уолпола и Флери. — Война за Польское наследство. — Английская контрабандная торговля в Испанской Америке. — Великобритания объявляет войну Испании . . . . .	234
Глава VII. Война между Великобританией и Испанией. — Война за Австрийское наследство. — Франция объединяется с Испанией против Великобритании. — Морские сражения Мэтьюза, Энсона и Хоука. — Ахенский мир . . . . .	255
Глава VIII. Семилетняя война. — Подавляющая сила Англии и завоевания на морях, в Северной Америке, Европе и в Индиях. — Морские сражения: Бинг при Менорке, Хоук и Конфлан, Покок и д'Аше в Ост-Индии . . . . .	282
Глава IX. Ход событий от Парижского мира до 1778 года. — Морская война в ходе Американской революции. — Морское сражение при Уэссане . . . . .	328
Глава X. Морская война в Северной Америке и Вест-Индии. — Ее влияние на ход Американской революции. — Сражения флотов при Гренаде, Доминике и Чесапикской бухте . . . . .	356

Глава XI. Морская война в Европе . . . . .	397
Глава XII. События в Ост-Индии. — Сюффрен отплывает из Бреста. — Его блестящая морская кампания в Индийских морях . . . . .	414
Глава XIII. События в Вест-Индии после падения Йорктауна. — Столкновения де Грасса с Худом. — Морское сражение у островов Святых . . . . .	462
Глава XIV. Критический разбор морской войны 1778 года . . . . .	498
Биографический справочник . . . . .	534

## ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

---

Конкретная цель настоящей работы состоит в рассмотрении общей истории Европы и Америки с особым вниманием к влиянию морского могущества на ход этой истории.

В прошлом историки, как правило, не знакомились с морскими условиями, не проявляли к нему особого интереса и не располагали специальными знаниями, а потому определяющее влияние морской мощи на важные события истории упускалось из вида. Это более справедливо в отношении отдельных случаев, нежели в отношении общего утверждения морского могущества. Легко утверждать, обобщая, что применение силы и власть над морем были и остаются важным фактором в истории; гораздо труднее отыскать и показать специфические его проявления в тот или иной момент. Однако, если этого не сделать, признание общей значимости данного фактора остается неопределенным и необоснованным, не опирается, как следовало бы, на набор частных случаев, в которых это влияние заметно, и не изучает условия конкретных случаев.

Любопытным примером склонности пренебрегать влиянием морской силы на исторические события могут служить произведения двух английских авторов (Англия, отметим, больше какой-либо другой нации обязана своим величием морю). «Дважды, — говорит Арнольд\* в своей "Истории Рима", — наблюдалась схватка высочайшего индивидуального гения против

---

\* Томас Арнольд (1795–1842) — британский историк античности, отец поэта М. Арнольда. — *Примеч. ред.*

ресурсов и институтов великой нации, и в обоих случаях нация одерживала победу. Семнадцать лет Ганнибал боролся против Рима, шестнадцать лет Наполеон боролся против Англии; усилия первого оборвались при Заме, усилия второго — при Ватерлоо». Сэр Эдуард Кризи\*, цитируя Арнольда, добавляет: «Однако одно сходство между этими двумя войнами едва ли рассматривалось достаточно подробно; речь о замечательной параллели между римским полководцем, который в конце концов победил великого карфагенянина, и полководцем английским, который нанес решающий и смертельный удар французскому императору. Сципион и Веллингтон\*\* оба многие годы занимали важные командные посты, но вдали от главных театров военных действий. Одна и та же страна явилась ареной основной военной карьеры каждого. Именно в Испании Сципион и Веллингтон последовательно одолевали почти всех младших полководцев противника, прежде чем столкнуться с главным их предводителем и завоевателем. Сципион и Веллингтон восстановили уверенность соотечественников в оружии, поколебленную чередой неудач, и каждый из них завершил долгую и опасную войну полным и сокрушительным поражением несомненного вождя и ветеранов врага».

Ни один из этих авторов не упоминает еще более поразительное совпадение: в обоих случаях господство на море оставалось за победителем. Римская власть над водами вынудила Ганнибала совершить долгий и опасный марш через Галлию, в котором погибло более половины его войск, что позволило старшему Сципиону, перебросив силы с Роны в Испанию, перехватить линии снабжения Ганнибала, возвратиться и лично встретить захватчиков у Требии. На протяжении всей войны легионы перемещались по воде, не ведая опаски и устали, между Испанией, которая была базой Ганнибала, и Италией, а исход решающей битвы при Метавре, во многом определявшийся расположением римских войск по отношению к силам Гасдрубала и Ганнибала, в конечном счете

---

\* Э. Ш. Кризи (1812–1878) — британский историк, автор ряда книг, в том числе работы «Пятнадцать важнейших сражений мировой истории» (1851). — *Примеч. ред.*

\*\* Публий Корнелий Сципион Африканский (или Старший, 235 до н.э. — 183 до н.э.) — римский военачальник и политический деятель, консул, победитель карфагенян. Артур Уэлсли, герцог Веллингтон (1769–1852) — британский полководец и государственный деятель, «победитель Наполеона» при Ватерлоо, впоследствии премьер-министр Великобритании. О флотоводцах и о морских историках см. Биографический справочник. — *Примеч. ред.*

был обусловлен тем фактом, что младший брат не смог доставить подкрепления старшему по морю и был вынужден идти сушей через Галлию. Поэтому в критический момент две карфагенские силы оказались разделенными всей протяженностью Италии, почему одна из них и была уничтожена совместными действиями римских полководцев.

С другой стороны, морские историки мало интересовались связью между общей историей и собственной частной темой, ограничиваясь в целом обязанностью простых летописцев морских событий. Это меньше относится к французам, чем к англичанам; гений и подготовка первых побуждали их к более тщательному изучению причин, частных результатов и взаимосвязей.

Однако, насколько известно автору, нет еще ни одной работы, которая бы преследовала конкретную цель, нами заявленную, а именно оценку влияния морских событий на ход истории и процветание наций. Поскольку прочие историки имеют дело с войнами, политикой, социальными и экономическими условиями стран, затрагивают морские вопросы лишь попутно и в целом без симпатии, то настоящая работа направлена на выдвижение морских вопросов на передний план, но без отделения от причинно-следственного окружения общей истории; мы стремимся показать, как морская сила изменяла общую историю и изменялась сама под ее воздействием.

Рассматриваемый период охватывает срок с 1660 года, когда уже началась эра парусных кораблей с ее характерными чертами, до 1783 года и завершения американской революции. Хотя нить общей истории, на которую нанизаны последовательные морские события, намеренно тонка, была предпринята попытка составить четкую и точную схему исторического движения. Будучи морским офицером, полностью сочувствующим своей профессии, автор не стесняется свободно отвлекаться на вопросы морской политики, стратегии и тактики; однако он не прибегает к техническому языку, а потому можно надеяться, что эти вопросы, изложенные просто и понятно, будут интересны непрофессиональному читателю.

А. Т. Мэхэн  
Декабрь 1899 г.

История морского могущества есть в значительной мере — однако никоим образом не исключительно — повествование о состязаниях между нациями, о взаимных их соперничествах, о насилии, часто кончающемся войной. Существенное влияние морской торговли на богатство и силу государств было ясно понято задолго до того, как открылись истинные принципы, управляющие ее ростом и процветанием. Нация, которая стремилась обеспечить за собою несоразмерную долю благ морской торговли, прилагала все старания для исключения из участия в них других наций — или присвоением себе монополии мирным законодательным путем, или запретительными постановлениями, или же, когда эти пути не приводили к цели, прямым насилием. Столкновение интересов, раздражение, возникавшее во встречных попытках добиться большей доли, если не захватить все, в выгодах морской торговли и занять еще не колонизированные отдаленные страны, представляющие торговый интерес, приводили к войнам. С другой стороны, войны, возникавшие по другим причинам, значительно видоизменялись в своем течении и в исходе вследствие обладания морем. Поэтому история морской силы, охватывая в широких пределах все, что способствует нации сделаться великой на море или при посредстве моря, есть в значительной мере и военная история; именно с этой точки зрения — главным образом, хотя и не исключительно, — она будет изучаться на последующих страницах.

Изучение военной истории прошлого — такое, какое здесь предполагается, — рекомендуется великими

военными вождями как существенное средство для воспитания правильных идей о войне и для искусного ведения ее в будущем. Наполеон называет в числе кампаний, которые следует изучать солдату, стремящемуся к широкой карьере, кампании Александра, Ганнибала и Цезаря, не знавших пороха; между профессиональными писателями существует замечательное согласие в том, что если, с одной стороны, многие из условий войны изменяются от века до века с прогрессом в вооружении армии и флота, то, с другой стороны, имеются и некоторые уроки в школе истории, которые остаются постоянными и, будучи поэтому универсально применимыми, могут быть возведены на степень общих принципов. По этой самой причине изучение морской истории прошлого не может не быть поучительным, так как оно дает иллюстрации общих принципов морской войны, несмотря на большие перемены в оружии вследствие научно-технических успехов в течение последнего столетия и несмотря на появление пара как движущей силы.

Таким образом, вдвойне необходимо изучать критически историю и опыт морской войны в дни парусных судов, потому что последние дали уроки, имеющие цену и приложимые к делу в настоящем; паровые же суда не имеют еще такой истории, из которой можно было бы извлечь решительные указания для руководства в войнах. О флоте парусном мы имеем много опытных сведений, о флоте же паровом, говоря строго, мы не имеем их совсем. Теории морской войны будущего поэтому почти всецело гадательны, и, пусть предпринята попытка придать им более солидное основание, опираясь на сходство между флотами паровыми и флотами галерными, двигавшимися под веслами и имевшими продолжительную и хорошо известную историю, все-таки полезно не увлекаться этой аналогией, пока она не будет вполне испытана... А упомянутое сходство в самом деле далеко от поверхностного. Черта, общая галерам и паровым судам, есть способность двигаться независимо от ветра. Та же способность пролагает коренное различие между названными двумя классами судов и судами парусными, так как последние могут делать только определенные курсы, когда ветер дует, и должны оставаться неподвижными, когда его нет. Но если, с одной стороны, полезно опираться на подобие вещей, то, с другой стороны, полезно также обращать внимание на элементы различия между ними, потому что когда воображение увлекается открытием пунктов сходства — одним из приятнейших процессов умственной деятельности, то в зримых параллелях легко упустить из вида пунк-

ты расхождения и пренебречь ими. Так, галера и паровое судно характеризуются общей способностью передвижения независимо от ветра, хотя и не в равной мере, но по крайней мере в двух пунктах они различаются, и при обращении к истории галер за уроками для боевой тактики паровых судов различие это надо иметь в виду столько же, сколько и сходство, иначе могут быть сделаны ошибочные выводы. Движущая сила галеры во время своего действия необходимо и быстро ослабевает, потому что человек способен только на определенное напряжение сил, так что тактические движения галер могли продолжаться непрерывно лишь ограниченный срок\*. Кроме того, в галерный период флота действенность наступательного оружия ограничивалась не просто близкой, а даже почти исключительно абордажной дистанцией. Эти два условия необходимо приводили к взаимному стремлению противных сторон атаковать друг друга вплотную, не без усиленных, однако, попыток поставить неприятеля между двух огней, попыток, за которыми следовала абордажная свалка. В таком стремлении и в такой свалке многие почтенные, даже выдающиеся, морские авторитеты нашего времени видят необходимый исход современного морского боя, в сумятице которого, как показывает история свалок, трудно будет отличить друга от недруга. Каково бы ни было значение этого мнения, для него не может служить историческим основанием один только факт, что галера и паровое судно могут двигаться во всякий миг прямо на неприятеля и что та и другое имеют шпирон\*\*; также оно не дает права пренебрегать элементами различия между ними. До сих пор такое мнение является только предположением, и построение на нем решительного вывода следует отсрочить до тех пор,

---

\* Так, Гермократ из Сиракуз, предлагавший для отражения афинского нападения на этот город (413 г. до н.э.) приказать флоту выйти навстречу и держаться на фланге линии продвижения врага, говорил: «Из-за долгого пути они едва ли смогут держать боевой строй, и их медленно, по частям подходящая эскадра будет легко уязвима для атаки. Даже если они, облегчив свои корабли и действуя веслами, встретят нас сомкнутым строем, то мы атакуем их, когда они будут утомлены переходом. Если же мы предпочтем уклониться от боя, то можем отступить... И если они, высадившись с малым запасом провианта, захотят дать сражение, то будут страдать от голода в этих пустынных местах. Там мы сможем их блокировать, а если, пытаясь прорваться, они поплывут дальше вдоль побережья, то им придется бросить свои транспортные суда» (*Фукидид*. История. Перевод Г. Стратановского. — *Ред.*). — *Примеч. авт.*

\*\* То есть таран — у галеры ее острый нос. — *Примеч. ред.*

пока опыт сражений между современными флотами не прольет на дело дальнейший свет. Пока же есть основание для противоположного взгляда, предполагающего, что свалки между численно равными флотами былого времени, когда ратное искусство сводилось к минимуму, не являются лучшим образцом того, что может быть сделано при выработанном и могущественном оружии нашего века. Чем увереннее в себе адмирал, чем утонченнее тактическое развитие его флота, чем лучше его капитаны, тем необходимо менее должен он быть склонен сойтись в свалке с равными силами, где все его преимущества пропадают, где случай играет главную роль и где его флот ставится в одинаковые условия со сборищем кораблей, никогда ранее не действовавших вместе\*. История дает уроки относительно того, когда свалки целесообразны и когда нет.

Итак, галера имеет одно бросающееся в глаза сходство с паровым судном, но отличается от него в других важных чертах, которые не очевидны непосредственно и которые поэтому не пользуются должным вниманием. В парусных судах, напротив, выделяется резкое отличие от паровых; пункты же сходства, хотя они существуют и легко могут быть обнаружены, не столь очевидны и поэтому недостаточно принимаются в расчет. Впечатление различия увеличивается представлением о крайней слабости парусных судов сравнительно с паровыми вследствие зависимости первых от ветра; при этом, однако, забывается, что парусные суда все равно сражались между собою, следовательно, тактические уроки их сражений ценны и для нашего времени. Галера никогда не приводилась в беспомощное состояние штилем, и поэтому в наши дни к ней относятся как будто с большим почтением, чем к парусному судну; между тем последнее заменило первую и оставалось господствовать на море до дней использования пара. Способности вредить неприятелю с большого расстояния, маневрировать на протяжении неограниченного

---

\* Автор считает необходимым подчеркнуть, что он не является сторонником сложных тактических маневров, которые выливаются в бесплодные движения. Он полагает, что флот, стремящийся к решительным результатам, должен идти на сближение с противником, но не ранее, чем создаст себе благоприятные условия для столкновения (такое преимущество достигается маневрированием и выпадает на долю того, у кого выучка личного состава и руководство стоят на высоте). На практике сражения, в которых противники очертя голову бросались друг на друга, столь же часто оставались безрезультатными, как и самые робкие тактические маневры. — *Примеч. авт.*

времени, не утомляя людей, использовать большую часть команды для наступательных действий вместо траты сил на греблю, при- сущие одинаково как парусному судну, так и паровому, по крайней мере столь же важны в тактическом смысле, как способность галеры передвигаться в штиль или против ветра.

При изучении элементов сходства между судами парусными и паровыми легко не только пренебречь различием между послед- ними, но и, скорее, преувеличить сходство между ними. Так, можно рассуждать в том смысле, что подобно тому, как парусное судно имело орудия дальнобойные, сравнительно большой пробивающей силы, и карронады\* с меньшей дальностью выстрела, но с боль- шим разрушающим действием, современное паровое судно имеет батареи дальнобойных орудий и мины, причем последние полезны только на ограниченной дистанции и действуют как громадные раз- рывные снаряды, тогда как выстрелы орудий, как и в старину, рас- считаны на пробивание борта и палубы неприятеля. Все эти сооб- ражения суть чисто тактические и должны влиять на планы адми- ралов и капитанов; приведенная сейчас аналогия действительна, а не воображаема. Далее, оба судна — парусное и паровое — при известных обстоятельствах рассчитывают на прямое столкновение с неприятельским судном, первое — ради абордажа, второе — с це- лью потопления его тараном; для обоих это задача наитруднейшая, так как для ее выполнения суда должны сойтись в одном месте на поле битвы, тогда как метательным оружием можно пользоваться со многих пунктов обширной площади.

Положение враждебных парусных судов или флотов по отно- шению к направлению ветра являлось всегда важнейшим тактиче- ским вопросом и составляло, может быть, главную заботу моряков того времени. При поверхностном взгляде может показаться, что вопрос о положении относительно ветра совершенно безразличен для парового судна и потому в современных условиях боя нет ника- кой аналогии с прежними условиями, так что уроки истории в этом отношении не имеют цены. Впрочем, если мы более тщательно рассмотрим характерные черты наветренного\*\* и подветренного

---

\* Карронада — гладкоствольная чугунная пушка большого калибра, применялась на кораблях и в береговой артиллерии. — *Примеч. ред.*

\*\* Говорят, что корабль находится на ветре или имеет преимущество наветренного положения, когда ветер позволяет ему идти прямо на против- ника и не позволяет последнему идти прямо на него. Наиболее характер- ным примером такого преимущества является тот случай, когда ветер дует