

А. Штенцель

История войны на море

Часть 3

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
А11

А11 **А. Штенцель**
История войны на море: Часть 3 / А. Штенцель – М.: Книга по Требованию, 2014. – 526 с.

ISBN 978-5-458-05289-4

История войны на море в её важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики. Третья часть. С 1600 г. по 1720 г. Классический фундаментальный 5-ти томный труд германского военного историка адмирала Альфреда Штенцеля, посвященный истории вооруженной борьбы на море, охватывающий огромный период от древности до середины XIX столетия, выдержал множество переизданий на разных языках в течение более 150 лет.

ISBN 978-5-458-05289-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

I. Событія на морь въ Западной Европѣ съ 1600—1650 г. г.

1. Главные флоты до 1638 г.—Англія, Франція, Голландія.

Ореоль морского могущества Испаніи былъ уничтоженъ побѣдой надъ Армадой; прекрасно руководимый англійскій флотъ доказалъ свое несомнѣнное превосходство. Несмотря на крайне благопріятное время для развитія морской торговли, а слѣдовательно и военнаго флота, значеніе послѣдняго росло медленно. При Елизаветѣ причиной тому была ея все увеличивающаяся съ годами экономность и отсутствіе широкаго взгляда со стороны Дрэка и Ралея; при ея преемникахъ, первыхъ Стюартахъ (1603—1648), причина крылась въ грубѣйшихъ злоупотребленіяхъ, благодаря которымъ не хватало денегъ на содержаніе сильнаго флота. По смерти Елизаветы (1603) флотъ насчитывалъ 42 корабля, изъ нихъ 8 по 800—1000 тоннъ водоизмѣщенія. Корабли были въ порядкѣ и служили прекраснымъ боевымъ ядромъ для большихъ, иногда пестро составленныхъ, эскадръ, которыми предпринимались многочисленныя морскія экспедиціи еще года полтора послѣ побѣды надъ Армадой.

Для примѣра приведемъ составъ королевскаго флота въ 1649 г., при Карлѣ I; онъ насчитывалъ до 70 судовъ, изъ нихъ около дюжины по 800—1700 тоннъ съ 40—100 орудіями; судовъ легче 400 тоннъ было свыше 40. Корабли были новые, хоть и часто перегруженные; между ними уже начали встрѣчаться двухдечные.

1. Дальнѣйшее развитіе Англійскаго флота.

Постояннаго военнаго флота еще не было, такъ же какъ и постояннаго корпуса офицеровъ. Личный составъ вооруженныхъ купеческихъ судовъ и корсаровъ доставлялъ лучшей матеріалъ для комплектованія въ военное время офицерами и командой. Главнымъ начальникомъ флота былъ, какъ и прежде, „Lord High Admiral“. Съ середины 16-го столѣтія было основано нѣсколько подчиненныхъ ему учрежденій, вѣдавшихъ управленіемъ и командованіемъ флотомъ, кораблестроеніемъ, снабженіемъ и т. п.

Яковъ I (1603—25) интересовался флотомъ, но видѣлъ въ немъ не средство для достиженія государственныхъ цѣлей, а лишь необходимую принадлежность своего королевскаго величія. Онъ не пользовался совсѣмъ флотомъ въ теченіе своего 22 лѣтняго царствованія и оставилъ главнымъ начальникомъ флота лорда Говарда Эффингама до 1613, т. е. 30 лѣтъ ¹⁾ послѣ пораженія Армады, когда ему минуло 82 года. Въ организаціонномъ и техническомъ отношеніяхъ кое-что дѣлалось; такъ напр. суда флота были раздѣлены на 6 ранговъ, каковое дѣленіе оставалось до конца временъ паруснаго флота, кораблестроеніе сдѣлало успѣхи—но искусство хорошо управляться кораблями, стоявшее такъ высоко во времена Елизаветы, почти совсѣмъ утратилось. Довольствіе нижнихъ чиновъ и обращеніе съ ними было такъ плохо, что морская служба стала всѣмъ ненавистной.

2. Англійскій
флотъ при
Яковѣ I.

Яковъ I получилъ флотъ съ общимъ водоизмѣненіемъ въ 16.000 тоннъ; къ концу его царствованія эта сумма достигла 20.000 тоннъ, но количество судовъ было меньше чѣмъ 22 года тому назадъ; всего флотъ насчитывалъ 30 судовъ I—IV ранговъ, изъ коихъ 12 временъ Елизаветы; старѣйшему кораблю было 43 года (постройки 1582).

Построенныя при Яковѣ I суда оказались лучше старыхъ, очень крѣпкія, но тяжелыя и часто перегруженныя, благодаря чему они были тихоходны и малоповоротливы. Надо еще прибавить, что англичане килевали суда, т. е. отчищали ихъ подводную часть, разъ въ 6 мѣсяцевъ, тогда какъ голландцы это дѣлали разъ въ 2—3 мѣсяца; болѣе легкіе гол-

¹⁾ Армада была разбита въ 1588 г., значитъ до 1613 г. прошло не 30, а 25 лѣтъ. Лордъ Говардъ Эффингамъ командовалъ англійскимъ флотомъ при борьбѣ его съ Армадой. *Ред.*

ландскіе корабли имѣли преимущество въ ходѣ передъ англійскими. Еще быстроходнѣе были суда дюнкирхенскихъ корсаровъ, мавританскихъ и особенно марокканскихъ морскихъ разбойниковъ изъ Сале, которые, благодаря отсутствію наблюденія со стороны англійскаго флота, появлялись въ большомъ количествѣ въ Англійскомъ Каналѣ, нанося громадные убытки англійской морской торговлѣ: въ 1625/26 годахъ дѣло дошло почти до блокады англійскихъ побережій. Мавританскіе разбойники однажды въ 10 дней забрали въ Каналѣ 27 кораблей съ 200 ч. команды; матросовъ продали въ рабство; они не ограничивались разбоями на морѣ, но грабили также и побережья. Англійское правительство было совершенно бессильно бороться съ ними, т. к. его тихоходнымъ судамъ почти никогда не удавалось захватить проворныхъ корсаровъ; Англія до того опустилась, что поставляла разбойникамъ пушки въ обмѣнъ на плѣнныхъ христіанъ.

Карль I (1625—48) отлично понимаетъ значеніе морской силы; онъ сейчасъ же воспользовался своимъ флотомъ, но вмѣсто того, чтобы направить его противъ морскихъ разбойниковъ, предпринять экспедицію въ Кадиксъ. Собранный для этой цѣли флотъ, состоялъ всего лишь изъ 9 военныхъ и 73 коммерческихъ судовъ; онъ былъ настолько неудовлетворительно укомплектованъ и вооруженъ, что потерпѣлъ полнѣйшую неудачу. Командующій флотомъ и многіе командиры оказались нигуда не годными, управлялись очень плохо, столкновенія и аваріи были обычнымъ явленіемъ. Дисциплина до такой степени пала, что 2 корабля съ 300 солдатами дезертировали и принялись за морскіе разбои. Отвратительная пища и скверное обмундированіе породили большую смертность среди матросовъ. Вотъ до чего опустился флотъ, побѣдившій 37 лѣтъ тому назадъ Армаду. Разбираемая эпоха служить нагляднымъ примѣромъ тому, какъ быстро флотъ приходитъ въ упадокъ при неумѣломъ и недобросовѣстномъ управленіи, какъ необходима постоянная и равномерная забота, чтобы держать морскую мощь на должной высотѣ.

Два слѣдующихъ похода къ западному побережью Франціи въ 1627 и 1628 г.г. прошли при такихъ же обстоятельствахъ; къ тому же собственники судовъ не получали платы за нихъ, а личный составъ жалованье; въ тѣ времена нерѣдко

3. Паденіе флота. Экспедиціи противъ испанцевъ и французовъ.

говаривали, что лучше идти на висѣлицу, чѣмъ служить въ королевскомъ флотѣ. Казенныя деньги растрачивались временщикомъ Букингамомъ и, послѣ его убійства въ 1628 г., его послѣдователями; казна была истощена, а флотъ въ совершенномъ упадкѣ. Въ 1627 г. Ришелье предпринялъ осаду главной опоры гугенотовъ—Ла Рошели; Англія выслала подъ начальствомъ Герцога Букингама флотъ, прибывшій туда 11 іюля н/ст. и немедленно занявшій весь островъ Ре, за исключеніемъ цитадели. По энергичному настоянію кардинала всѣ суда ближайшаго побережья были вооружены, и только это помогло цитадели держаться противъ англичанъ. Когда побѣда склонилась на сторону французовъ и имъ совмѣстными усилиями удалось вернуть себѣ островъ Ре, англичане принуждены были съ величайшей поспѣшностью посадить свои войска обратно на суда; въ ноябрѣ Букингамъ вернулся въ Англію, потерявъ болѣе чѣмъ 6.000 человекъ.

Ришелье приказалъ запретить Ла Рошель со стороны моря дамбой; работа эта, крайне трудная, въ концѣ концовъ удалась лишь благодаря неизмовѣрной энергіи. Въ маѣ 1628 г. еще болѣе сильный англійскій флотъ былъ отправленъ на помощь Ла Рошели, но черезъ нѣсколько недѣль и онъ вернулся не добившись никакихъ результатовъ.

Въ концѣ сентября того же года англійскій флотъ снова появился подъ начальствомъ Линдзее въ составѣ 140 кораблей съ 6 тысячнымъ десантомъ. Попытка пробить при помощи особо для этого устроеннаго судна брешь въ дамбѣ, сопровождаемая нападеніемъ всего англійскаго флота, и наконецъ атака брандеровъ совершенно не удалась; и адмиралу Линдзееу вскорѣ пришлось вернуться на родину, ничего не достигнувъ.

Ла Рошель принуждена была вскорѣ сдаться, хотя при энергичной поддержкѣ англичанъ она могла бы еще держаться.

Нѣсколько лѣтъ все шло также. Дюнкирхенскіе и мавританскіе корсары дѣйствовали почти безъ всякой помѣхи. Нѣкоторые честные и смѣлые адмиралы открыто высказывали свое негодованіе, не говоря уже о судовладельцахъ и коммерсантахъ; торговля и торговыя сообщенія были почти сведены на нѣтъ.

Тогда Карль I въ 1634 году ввелъ законъ о „ship money“ ¹⁾ 4. Возрожденіе флота. безъ согласія парламента; это дало поводъ къ беспорядкамъ, которые привели потомъ къ возстанію противъ короля и къ его казни.—Англія не могла обойтись безъ флота.

Управленіе флотомъ оставалось столь же плохимъ какъ и прежде, но благодаря „ship money“ могли строиться новыя суда, всего 40 кораблей за время царствованія Карла I, изъ нихъ 6—100 пушечныхъ. Въ разбираемое время создались нѣкоторые важнѣйшіе типы судовъ.

Покровительствуемый Карломъ I, кораблестроитель Петтъ построилъ въ 1636—37 г. въ 21 мѣсяцъ первый корабль *Sovereign* въ 1520 тоннъ; онъ былъ проектированъ на 90 пушекъ, но по приказанію короля установили 102, всѣ бронзовыя: 28 въ нижней, 30 въ средней, 26 на верхней баттарейхъ и 18 на верхней палубѣ. Корабль оказался перегруженнымъ, а такъ какъ кромѣ того онъ былъ мало устойчивъ, его пришлось передѣлать въ двухдечный корабль съ 86 орудіями. Какъ таковой онъ принималъ участіе во многихъ сраженіяхъ до самаго конца столѣтія и въ 1696 г. сгорѣлъ.

Далѣе былъ выработанъ для борьбы съ морскими разбойниками типъ небольшихъ судовъ, такъ называемыхъ *cons whelps* (пьята) или короткое *whelps*, въ 185 тоннъ съ 14 орудіями (62 футъ длины по килю, 25 футъ ширины, значить отношеніе длины къ ширинѣ $2\frac{1}{2}: 1$), двухдечныя съ полнымъ паруснымъ вооруженіемъ, предшественники типа шлюпа или корвета. Они однако же оказались недостаточно быстроходны и вообще неудачны ($2\frac{1}{2}: 1$ —неправильное отношеніе, соответствующее тогдашнимъ коммерческимъ судамъ).

Наконецъ, чтобы прекратить дѣятельность джонкиренскихъ корсаровъ, въ 1643 г. были построены по образцу ихъ судовъ 3, по тому времени, большихъ крейсера типа *Adventure* въ 340—390 тоннъ съ 32—38 пушками; отношеніе длины къ ширинѣ 3,4 : 1 до 3, 5 : 1. Нововведеніе это дало превосходные результаты, хотя и эти суда были перегружены па-

¹⁾ По этому закону прибрежные города, поставлявшіе суда для королевскаго флота, обязывались вносить вмѣсто этого деньги въ государственное казначейство, и само государство уже строило и снаряжало суда. Эта мѣра вызвана была постоянной неисправностью прибрежныхъ городовъ и очень плохимъ качествомъ поставляемыхъ ими судовъ. Подробности см. L. Clowes *The Royal Navy*. Vol II, page 26.

руснымъ и артиллерійскимъ вооруженіемъ. Такимъ путемъ англійскій флотъ приобрѣлъ быстроходныя суда съ одной крытой батареей,—то были первые фрегаты. (*NB Constant Warwick*, построенный въ 1646 г. для каперства, иногда ошибочно называютъ первымъ фрегатомъ; его водоизмѣщеніе 379 тоннъ 30 орудій и всего 3, 3 : 1).

Названіе „фрегатъ“ происходитъ изъ Средиземнаго моря, гдѣ такъ назывались быстроходныя галеры. Такимъ же именемъ еще раньше въ Англіи назывались небольшія быстроходныя яхты; съ 1646 г. установилось названіе „фрегатъ“ для судовъ съ одной только крытой батареей.

Фрегаты оказались столь полезными, что число ихъ быстро возросло; въ слѣдующіе 7 лѣтъ оно увеличилось до 60. Ихъ боевое значеніе сказалось въ послѣдовавшихъ вскорѣ большихъ морскихъ войнахъ съ лучшей стороны.

5. Французскій флотъ ¹⁾.

Въ то же время Ришелье положилъ основаніе французскому флоту. Еще въ 1625 г. Людовикъ XIII долженъ ¹⁾ былъ нанимать суда для блокады Ла Рошепи; съ 1620 г. управленіе флотомъ перешло въ руки Ришелье. Недостатокъ въ верфяхъ и судостроителяхъ повудилъ его строить суда или покупать ихъ готовыми въ Голландіи. Карлъ I приказалъ своему адмиралу, находящемуся въ Доунсѣ, уничтожать новыя французскія суда при ихъ слѣдованіи изъ Голландіи. Однако въ 1631 г., уже черезъ 5 лѣтъ, Франція обладала 39 кораблями по 200—900 тоннъ, всего 16.800 тоннъ съ 1.400 орудіями, изъ нихъ лишь 12 голландскаго происхожденія; вооруженіе и снабженіе было легче чѣмъ у англичанъ. Изъ этихъ судовъ 12 сильнѣйшихъ базировались на Брестъ. Въ 1639 г. французы имѣли въ Каналѣ 40 судовъ и 10 брандеровъ. Въ 1644 г. они насчитывали 30 большихъ судовъ, 27 меньшихъ и 11 брандеровъ. Самый большой корабль *Couronne*, свыше 1.800 тоннъ, приравнялся современниками къ англійскому *Royal Sovereign*. Несмотря на свою величину, онъ отлично ходилъ подъ парусами, возбуждая всеобщее удивленіе. *Couronne* былъ вооруженъ 72 орудіями,

¹⁾ Нѣкоторыя указанія о сущности произведенныхъ въ это время во французскомъ флотѣ крупныхъ реформъ—см. Н. Кладо. Организация морской силы. Часть II. Историческій очеркъ развитія французскаго флота. «М. Сб.», 1900 г. *Ред.*

поставленными на разстояніи 11 ф. другъ отъ друга,—команды было 600 человекъ; вышина грота-мачты 216 ф.

Ришелье положилъ основаніе постоянному офицерскому составу и учредилъ морское училище для дворянъ. Комендоры, въ числѣ 200, получили для обученія особую организацію. На ряду съ этимъ Ришелье обратилъ вниманіе на постройку верфей, организацію судостроенія, оборону побережья, ввѣренную особымъ адмираламъ и т. п.

При Мазарини наступила значительная реакція. Главнымъ образомъ, она отразилась на офицерскомъ составѣ, который сильно ухудшился; протекція стала играть первенствующую роль.

Только одно морское учрежденіе оставалось неизмѣненнымъ—галерный флотъ Средиземнаго моря, который былъ учрежденъ въ 15 столѣтіи и существовалъ почти 150 лѣтъ. Мы неоднократно упоминали во 2 томѣ этого труда о его организаціи и дѣяніяхъ. Часто сильныя отряды галеръ появлялись даже въ Каналѣ и принимали участіе въ сраженіяхъ парусныхъ флотовъ. Въ 1748 г. управленія галернымъ и паруснымъ флотами были соединены, послѣ чего галерный флотъ вскорѣ окончилъ свое существованіе, даже въ Средиземномъ морѣ.

Такимъ образомъ и во Франціи, болѣе склонной къ систематичности, въ серединѣ 17-го столѣтія не было еще постоянной и прочной организаціи морскихъ силъ. Во всемъ видны были благія начинанія, но всюду замѣтна была нерѣшительность, простекающая изъ незнанія какъ правильно взяться за дѣло.

Французскій флотъ могъ въ 1639 г. начать военныя дѣйствія, когда англійскій флотъ, несмотря на вновь выстроенныя суда, былъ въ очень плохомъ состояніи и когда въ Англіи вскорѣ начались междуусобныя войны; но Ришелье умеръ, Людовикъ XIV былъ еще ребенкомъ, а Мазарини слишкомъ остороженъ и слишкомъ заинтересованъ исходомъ 30 лѣтней войны и приобрѣтеніемъ германской территоріи, чтобы пуститься въ подобное предпріятіе; при немъ развитіе флота пошло назадъ. Возсоздателемъ французской морской силы слѣдуетъ считать Кольбера; въ 1661 г., въ началѣ своей дѣятельности, онъ могъ 150 англійскимъ судамъ противопоставить лишь 20 годныхъ къ плаванію французскихъ

судовъ. Поэтому и первый французскій трехдечный корабль, который благодаря соревнованію съ Англіей, былъ заложенъ сейчасъ же послѣ появленія *Sovereign*, оказался готовымъ лишь въ 1657 г.

Съ этой стороны, какъ видно, ничто не мѣшало развитію морской силы Англіи, опасность ей грозила со стороны Нидерландовъ.

6. Морскіе
интересы
Голландіи.

Какъ уже упоминалось въ исторіи Ганзы, морская торговля Голландіи съ Балтійскимъ моремъ стала съ начала XVI столѣтія развиваться съ громадной быстротой. Карль V, къ имперіи котораго принадлежала эта страна, покровительствовалъ нидерландской торговлѣ съ Испаніей, благодаря чему ея суда посѣщали и Средиземное море и испанскія колоніи въ Африкѣ и Америкѣ. Изъ Балтійскаго моря въ громадномъ количествѣ ввозилась рожь, которая обмѣнивалась въ голландскихъ портахъ на испанскую соль и т. п. Голландскіе купцы и шкипера, болѣе образованные, скромные и надежные, чѣмъ ихъ иностранные соперники, завоевали себѣ первенствующую роль; голландскій флагъ, благодаря богатству и предприимчивости націи, сталъ на мировомъ рынкѣ вытѣснять другихъ. Въ особенности на востокъ голландское судоходство и торговля были почти единодержавны; въ 1634 г. изъ 7500 голландскихъ судовъ 6000 поддерживали сношенія съ Балтикой. Антверпенъ, а поздиѣ Амстердамъ, послѣ открытія морского пути въ Востъ-Индію, стали главнымъ портомъ ввоза товаровъ въ Европу.

Голландцы организовали въ широкомъ масштабѣ рыбный промыселъ; онъ представлялъ изъ себя все болѣе и болѣе доходную статью; въ 1562 г. провинціи Голландія и Зеландія одни только обладали 600 рыболовными судами, въ 1601 г. они уже имѣли 1500 судовъ, исключительно для сельдяного промысла. Соль ввозилась изъ Испаніи и южной Франціи.

Населеніе маленькой страны было чрезвычайно густо, всюду царилъ благосостояніе, жители отличались сильнымъ національнымъ чувствомъ, независимымъ и самостоятельнымъ характеромъ, поэтому протестанство нашло себѣ среди нихъ благодатную почву. Въ послѣднемъ и крылась причина возстанія противъ испанскаго ига. Средства для оказанія въ теченіе 40 лѣтъ сопротивленія величайшему изъ государей того времени, эта маленькая страна черпала изъ своего об-

ладанія моремъ. Морскіе гезы ¹⁾ держали водныя сообщенія въ свои порта всегда открытыми, а въ непріятельскіе—закрытыми. Когда Антверпепъ, въ тѣ времена самый значительный портъ сѣверо-западной Европы, въ 1584 г. палъ, гезы заблокировали Шельду, поэтому все сообщенія перешли на Амстердамъ и Роттердамъ, куда не замедлили переселиться многіе коммерсанты. Даже въ это полное ужасовъ время морская торговля Голландіи постоянно росла. Напримѣръ въ 1589 г. приходило въ недѣлю 600 судовъ съ хлѣбомъ изъ Балтійскаго моря въ Амстердамъ, въ 1601 г. уходило болѣе 800 судовъ въ 3 дня съ солью и т. п. изъ Амстердама въ Балтику.

Въ 1588—1595 г. цѣнность денегъ въ Голландіи упала на половину вслѣдствіе ввоза серебра изъ Испаніи; цѣны удвоились, что было прибыльно для Голландіи при ея большихъ финансовыхъ оборотахъ; этому не мало способствовала неограниченная свобода торговли. Таможенныя ограниченія оказались невозможными, провинціи и города были совершенно самостоятельны. Чтобы сдѣлаться всеобщимъ торговымъ рынкомъ конечно нужно было особое поощреніе торговли.

Понятно, что все это въ высокой степени возбуждало ревность Англіи; Елизавета старалась, какъ только могла, мѣшать голландской торговлѣ.

Къ концу XVI столѣтія участились плаванія въ Остъ-Индію. Въ 1602 г. нѣсколько торговыхъ фирмъ соединились въ общее предпріятіе, существующее и понынѣ „Maatschappij“, къ которой примкнули самые смѣлые мореплаватели и самые искусные коммерсанты. Они основали въ Зондскомъ морѣ большое колониальное государство, а въ Индіи устроили множество поселеній и т. п. Другія компаніи основали въ Сѣверной Америкѣ въ 1613 г. Нью-Йоркъ.

По окончаніи 42 лѣтней войны съ Испаніей, Голландія въ 1609 г. разцвѣла наиболѣе пышно. Англія была слаба на морѣ и ничего не предпринимала для развитія своей торговли. Франція не обзавелась еще флотомъ, сѣверныя государства были заняты вѣчными войнами между собою, а Ганза уже пришла въ упадокъ. Положеніе въ тѣ времена голланд-

¹⁾ См. т. II. *Ред.*

скаго коммерческаго судоходства можетъ быть сравнимо съ такимъ современной Англіи—полнѣйшая свобода торговли дала возможность Амстердаму и Роттердаму сдѣлаться центромъ трансатлантической торговли.

**7. Военный
духъ голланд-
цевъ.**

Этихъ громадныхъ успѣховъ Голландія достигла конечно не только добромъ; она ихъ добилась силой своего морскаго могущества. Голландцамъ не только приходилось завоевывать свои колоніи, но также и защищать свои суда противъ морскихъ разбойниковъ и ревнивыхъ конкурентовъ, какъвыми являлись (какъ прежде Ганза) всѣ морскія державы. Поэтому всѣ ихъ купеческія суда были хорошо вооружены и хорошо укомплектованы командой; они плавали обыкновенно совмѣстно, въ невозможно большомъ количествѣ. Часто случались морскія бои между отдѣльными судами и отрядами. Въ сраженіяхъ съ испанцами и португальцами голландцы оставались всегда побѣдителями.

Такъ напримѣръ въ концѣ XVI столѣтія голландскій флотъ изъ 73 судовъ съ десантными войсками опустошилъ Канарскіе острова, послѣ того какъ голландцамъ не удалось напасть неожиданно на испанскіе берега. Въ 1606 г. голландцы забрали богатую добычу на берегахъ Испаніи, однако другая ихъ эскадра потерпѣла тамъ же пораженіе. Въ слѣдующемъ году голландской эскадрѣ изъ 26 вымпеловъ удалось уничтожить испанскую эскадру той же численности на рейдѣ Гибралтара; все это не мало послужило къ упроченію славы голландскаго оружія и къ укрѣпленію международнаго престижа Голландіи.

**8. Положеніе
Дюнкирхена,
его сила.**

Труднѣе голландцамъ было въ своей странѣ, такъ какъ основанное въ 1583 г. герцогомъ Пармскимъ дюнкирхенское адмиралтейство высылало каперовъ для подрыва ихъ морской торговли и рыбныхъ промысловъ. Дюнкирхенъ во всемъ послѣдующемъ столѣтіи сыгралъ большую роль въ исторіи Голландіи и очень давалъ себя чувствовать противнику. Выгодное положеніе въ самой узкой части пути между Сѣвернымъ моремъ и Каналомъ, естественная защита благодаря впереди лежащимъ отмелямъ, богатая мѣстность въ тылу, предпріимчивость морскаго населенія—все это сдѣлало временно Дюнкирхенъ сильнымъ бичемъ для сосѣдей. Послѣ 12-лѣтняго перемирія въ 1621 г. снова вспыхнула война. Теперь голландскимъ (и англійскимъ) торговымъ компаніямъ