

ПЕРВЫЕ ШАГИ ПО СОЗДАНИЮ АМЕРИКАНЦАМИ РЕГУЛЯРНОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВОЙНЫ ЗА НЕЗАВИСИМОСТЬ

И. Н. Грибникова

Официально считается, что американский флот родился в октябре 1775 г. Тогда 2-м континентальным конгрессом была создана комиссия по морским делам сначала из трех, а затем из семи человек. Она должна была заняться формированием американского регулярного флота, необходимость которого для усиленной борьбы колоний против Англии к этому времени стала очевидной.

Значение флота в любой войне между государствами, связанными с морем, неоспоримо. Маленькому флоту восставших колоний в этой борьбе надлежало сыграть серьезную роль. Об этом писали многие американские историки как в общих работах, так и в специальных исследованиях.

Флот в США пользуется большим вниманием не только в официальных кругах, но и у историков. Надо отметить, что уже несколько изданий выдержала библиография истории американского флота¹. Среди трудов американских ученых, касающихся истории флота периода войны за независимость, следует назвать главы Р. У. Дейли в коллективном труде под редакцией Э. Б. Поттера «США и мировая морская мощь»², исследования Д. У. Нокса, У. А. Робертса, К. Олдена и А. Уэсткотта³, жизнеописания американских капитанов, принадлежащие перу С. Э. Морисона, У. Б. Кларка, Ч. Л. Льюиса, Дж. У. Джонсона, Л. Лоренца, Ф. Рассела⁴. В последней группе особенно выделяется, на наш

¹ United States Naval History. A Bibliography, 5th ed. Washington, 1969.

² The United States and World Sea Power, ed. by E. B. Potter. Englewood Cliffs, 1955.

³ D. W. Knox. A History of the United States Navy. New York, 1948 (1st ed. 1936); *idem*. The Naval Genius of George Washington. Boston, 1932; W. A. Roberts. The U.S. Navy Fights. Indianapolis — New York, 1942; C. S. Alden and A. Westcott. The United States Navy. A History. Chicago — Philadelphia — New York, 1943; W. B. Clark. George Washington's Navy. Baton Rouge, 1960.

⁴ S. E. Morison. John Paul Jones. A Sailor's Biography. Boston — Toronto, 1959; W. B. Clark. Captain Dauntless; The Story of Nicolas Biddle of the Continental Navy. Baton Rouge, 1949; L. Lorenz. John Paul Jones, Fighter for Freedom and Glory. Annapolis, 1943; Ch. L. Lewis. Famous American Naval Officers. Clinton (Mass.), 1945; G. W. Johnson. The First Captain. The Story of John Paul Jones. New York, 1947; Ph. Russell. John Paul Jones. Man of Action. New York, 1927.

взгляд, работа С. Э. Морисона. Она не только хорошо фундирована (в ней исследовано большое число архивов и прессы того времени), но и интересно написана. Морисон дает историю создания американского флота и его действий и в деталях воссоздает биографию Дж. П. Джонса. Кроме того, следует отметить интересные и острополемичные статьи Дж. Лемиша⁵, работу Д. Дэндриджа и др.⁶

Из всех исследований по истории революционной войны наибольшего внимания, на наш взгляд, заслуживает монография Дона Хиггинботэма⁷. В ней отводится место истории создания военно-морского флота США, оценивается обстановка в Америке во время основания и строительства флота, говорится о различном отношении американских авторитетов к вопросу о необходимости создания флота. Д. Хиггинботэм использует большое количество литературы и документов.

Значительный интерес среди новейшей американской литературы представляет используемая нами по частному вопросу работа молодых американских историков-экономистов Дж. Ф. Шефферда и Г. М. Уолтона, в которой торговля североамериканских колоний рассматривается весьма обстоятельно. Авторы книги основываются на огромном количестве архивов⁸.

Автором статьи были использованы публикации трудов лидеров революции, корреспонденции того времени, записи заседаний континентального конгресса⁹. Но особо важным для нас оказалось новое издание документов по истории создания американских военно-морских сил и их роли в войне за независи-

⁵ J. Lemisch. Jack Tar in the Streets. Merchant Seamen in the Politics of the Revolutionary America.— «William and Mary Quarterly», 1968, Vol. XXV, N 3; *idem*. Listening to the «Inarticulate»: William Widger's Dream and the Loyalties of the American Revolutionary Seamen in British Prisons.— «Journal of Social History», Fall 1969, Vol. 3, N 1.

⁶ D. Dandridge. American Prisoners of the Revolution. Baltimore, 1967 (repr. from 1911); Defences of Philadelphia in 1777, ed. by W. Ch. Ford. New York, 1971 (repr. from 1897); B. Davis. The Campaign that Won America. The Story of Yorktown. New York, 1970; P. MacKesy. The War for America, 1775—1783. London, 1964; H. A. Larrabee. Decision at the Chesapeake. London, 1965.

⁷ D. Higginbotham. The War of American Independence. Military Attitudes, Policies and Practice, 1763—1789. New York — London, 1971.

⁸ J. F. Shepherd and G. M. Walton. Shipping, Maritime Trade and the Economic Development of Colonial North America. Cambridge (Mass.), 1972.

⁹ The Writings of George Washington. From Original Manuscript Sources, 1745—1799, 39 Vls, ed. by J. C. Fitzpatrick. Washington, 1931—1944; Legal Papers of John Adams, Vls 1—3, ed. by K. K. Wroth and H. B. Zobel. Cambridge (Mass.), 1965; Diary and Autobiography of John Adams, Vls 1—4, ed. by L. H. Butterfield. Cambridge (Mass.), 1961; The Papers of Thomas Jefferson, 18 Vls, ed. by J. P. Boyd. Princeton, 1950—1971; Correspondence of the American Revolution, being Letters of Eminent Men to George Washington..., Vls 1—4, ed. by J. Sparks. Freeport, 1970 (repr. from 1853); Journals of the Continental Congress, 1774—1789, 34 Vls, ed. by W. Ch. Ford. Washington, 1904—1937.

мость, которое выпускается специальной правительственной комиссией в США. В нем собраны документы и протоколы континентального конгресса и правительственных учреждений отдельных колоний (штатов), официальные распоряжения командования военными силами восставших, выдержки из местных американских и английских газет, служебная и частная переписка и т. п. 1-й том этого издания, вышедший в 1964 г., имеет предисловие президента Джона Ф. Кеннеди, где говорится о том, что 13 колониям было бы трудно завоевать независимость без такого трезубца — маленького, но энергичного американского военного флота, чья деятельность воплотилась в дерзкой смелости Джона Пола Джонса, мощных флотов американских союзников (Франции, Испании и Голландии), а также каперов¹⁰.

В данной статье делается попытка исследовать мероприятия восставших колоний по созданию регулярного флота: акций правительственных учреждений отдельных колоний (затем штатов) и континентального конгресса по строительству и оснащению первых военных кораблей новой республики. Флот нужен был, во-первых, для защиты торговли колоний (штатов) с другими странами, успех которой должен был способствовать развитию американской экономики, благосостоянию колоний и их боеспособности, чему препятствовало королевское правительство. Флот нужен был, во-вторых, для осуществления совместных операций с сухопутными силами патриотов, для отражения атак англичан с моря.

Приходится сразу оговориться, что в силу многих причин американцам такой флот создать не удалось, и они вынуждены были обратиться за помощью к Франции, чьи морские силы приняли участие в войне. Представляется разумным разделить точку зрения тех историков, которые считают, что исход войны колоний за независимость решался не только в сухопутных сражениях на Американском континенте¹¹. И можно предположить, что, имея американцы большой флот, успехи патриотов были бы достигнуты быстрее и с меньшими потерями.

*

Уже с начала XVIII в. колонисты вели значительную морскую торговлю с Европой¹². К 1769 г. она составляла ежегодно сумму в 5,5 млн. ф. ст. Из 7694 кораблей, участвовавших в английской торговле в 1775 г., 2342 были построены в североамериканских колониях.

¹⁰ *Naval Documents of the American Revolution*. Washington, Vls 1—6, 1964—1972, Vol. 1, Foreward, p. IX.

¹¹ *R. W. Daly*. *American Revolution*.— *The United States and World Sea Power*; *D. W. Knox*. *The Naval Genius of George Washington*; *W. M. James*. *The British Navy in Adversity*. London, 1926.

¹² *J. F. Shepherd and G. M. Walton*. *Op. cit.*

риканских колониях¹³. Американский историк Д. У. Нокс считает эти созданные в самих колониях корабли первым ростком американского флота¹⁴.

Несмотря на значительное участие в британской торговле построенных в американских колониях кораблей, королевское правительство уже в течение многих лет налагало всяческие запреты на развитие в колониях судостроения, ограничивало действия колониальных кораблей в пользу метрополии. В этих целях был издан ряд актов британского парламента, запрещавших торговлю на американских судах. Владение колонистов кораблями стало нелегальным. Запретительные акты британского правительства, наносившие сильный ущерб судостроению в колониях и их океанской торговле, привели к развитию каперства. Каперские действия американских отдельных кораблей начались задолго до войны за независимость. Известный американский историк С. Э. Морисон полагает, что Бостон стал штаб-квартирой революции более по той причине, что был главным портом Массачусетса, торговым интересам которого угрожала политика правительства Георга III¹⁵.

Моряки-каперы сыграли немалую роль в борьбе за независимость. Задолго до начала войны небольшие каперские корабли (только очень немногие из них, например «Бостон», достигали водоизмещения 400 т), протестуя против действий Лондона, активно нападали на английские корабли. В начале 1764 г. в Нью-порте были сожжены два военных корабля, в 1772 г. экспедицией мелких судов из Провиденса под командой Уиппла — впоследствии известного капитана континентального флота — была захвачена шхуна «Гэспи»¹⁶.

В эти годы недовольство среди колонистов вызывала и насильственная мобилизация в королевский флот. Имелись случаи открытых выступлений против нее. В 1769 г. при насильственной мобилизации американцев был убит офицер королевского флота. Во время суда над обвиняемым в убийстве Майклом Корбетом и его тремя товарищами их защищал Дж. Адамс, подвергший резкой критике сам метод насильственной вербовки моряков¹⁷. Современный американский историк Дж. Лемисх придерживается мнения, что моряки колоний имели все основания уклоняться от мобилизации в королевский военный флот¹⁸.

¹³ D. W. Knox. A History..., p. 1—2; J. F. Shepherd and G. M. Walton. Op. cit., p. 242.

¹⁴ D. W. Knox. A History..., p. 3.

¹⁵ S. E. Morison. The Maritime History of Massachusetts, 1783—1860. Boston, 1941, p. 27.

¹⁶ D. Knox. A History..., p. 4.

¹⁷ Legal Papers of John Adams, Vol. 2, p. 276—335; Diary and Autobiography of John Adams, Vol. 1, p. 339, 347—348.

¹⁸ J. Lemisch. Jack Tar in the Streets.— «William and Mary Quarterly», 1968, Vol. XXV, N 3, p. 381—382. Дж. Лемисх посвятил свою докторскую диссертацию антибританским выступлениям американских моряков (J. Lemisch.

Каперство приняло особенно солидные размеры в ходе войны за независимость. Об этом красноречиво свидетельствуют хотя бы только одни цифры, показывающие число каперских кораблей, принимавших участие в борьбе. В течение 1776 г. континентальным конгрессом было использовано 136 каперских судов, в последующие годы их число выросло и в 1781 г. достигло 450¹⁹. У. Слоун говорил, что более половины каперских судов было из Новой Англии (что, между прочим, способствовало такому расцвету этой территории, какого она не знала за всю прежнюю и позднейшую историю)²⁰. Каперы не могли бороться против крупных военных кораблей королевского флота, но они нападали на конвой с припасами²¹.

Каперский флот дал основные кадры моряков для американского флота. Ведущие американские капитаны были сначала каперами. Конечно, каперство имело много отрицательных сторон: не все каперы служили интересам государства, многих заботила личная нажива. Кроме того, надо учесть, что каперством занимались не только патриоты, среди них было значительное число лоялистов²².

Однако один каперский флот не смог бы оказывать достаточной поддержки вооруженным действиям патриотов. Ведущие авторитеты восставших колоний понимали необходимость создания регулярных морских сил. Т. Пейн писал, сопровождая свои слова цифровыми подсчетами, что с точки зрения безопасности Америке нельзя оставаться без военного флота, тем более что у нее имеются для его создания все возможности²³. Томас Джефферсон в письме от 4 июля 1775 г. выражал надежду, что строившиеся в Новой Англии легкие военные корабли не только смогут защитить побережье от военных кораблей врага, но и совершать походы к берегам Европы и препятствовать британской торговле во всем мире²⁴.

Jack Tar vs John Bull. The Role of New York Seamen in Precipitating the Revolution.— Yale Univ., 1962, а также статью «Listening to the «Inarticulate».— «Journal of Social History», Fall 1969, Vol. 3, N 1, p. 1—29). Вопросы, поднятые в работах Джесси Леммиса, привлекли внимание советского историка Н. Н. Болховитинова (см.: «Теоретические и историографические проблемы американской революции XVIII в.». М., 1973, стр. 50—57; «Некоторые проблемы историографии американской революции».— «Новая и новейшая история», 1973, № 6, стр. 161—162).

¹⁹ D. W. Knox. A History..., p. 5—6. 23 марта 1776 г. континентальный конгресс легализовал каперство (Naval Documents, Vol. 4, 1969, p. 477—480).

²⁰ W. M. Sloane. The French War and the Revolution. Boston, 1972 (repr. from 1893), p. 373.

²¹ J. Th. Flexner. George Washington in the American Revolution. London, 1971, p. 193.

²² The United States and World Sea Power, p. 103.

²³ The Complete Writings of Thomas Paine, 2 Vls, ed. by Ph. S. Foner. New York, 1945, Vol. 1, p. 32—35; Т. Пейн. Избранные сочинения. М., 1959, стр. 50—52.

²⁴ Naval Documents, Vol. 1, p. 815.

В одном из писем Б. Франклина (12 декабря 1775 г.) говорилось о крайней необходимости защиты американской торговли от врагов, но для этой цели, сетовал Франклин, у колоний имелось только небольшое число вооруженных судов, которых было явно недостаточно. Франклин писал, что американцы используют для создания флота все свои возможности, но и они весьма ограничены²⁵.

Многие офицеры колониальных войск высказывали мысль о необходимости создания флота. Например, майор виргинской милиции шотландский врач Адам Стивен писал 1 февраля 1775 г. о важности общих усилий колонистов для создания флота против морских и сухопутных сил Англии²⁶.

Насущная необходимость американского военного флота подхлестывала действия ассамблей отдельных колоний по созданию боевых морских сил. Как протекало создание флотов колоний, можно довольно ясно себе представить, ознакомившись с документами того времени, опубликованными в последние годы в США. Официальные документы, выдержки из газет, переписка колоний, особенно Коннектикута, Мэриленда, Массачусетса, Пенсильвании, свидетельствуют о чрезвычайной озабоченности официальных и частных лиц этих колоний созданием морских боевых сил.

В записях коннектикутского комитета безопасности и ассамблеи перечислены меры, принятые в этой колонии для создания флота²⁷. Создавала флот и провинция Мэриленд. Там был построен довольно крупный корабль «Дефенс», о котором даны подробные сведения в журнале мэрилендского комитета безопасности²⁸. Усиленное внимание к строительству кораблей проявилось в провинции Массачусетс²⁹. В 1774—1775 гг. массачусетская палата представителей приняла резолюции, которые положили начало возведению флота этой колонии.

Деятельность комитета безопасности Пенсильвании заслуживает особого внимания, так как именно из флота этой колонии, как показали дальнейшие события, образовался американский континентальный флот. Корабли Пенсильвании «Элфред» «Колумбус», «Кабот», «Андреа Дориа» и «Провиденс», которые прежде были торговыми, стали первыми судами континентального флота.

В феврале 1776 г. в записях заседания комитета безопасности Пенсильвании оговаривалось, что захваченные провинциальными военными судами трофеи распределяются следующим образом: $\frac{2}{3}$ идут команде корабля, а $\frac{1}{3}$ — ассамблее или комитету безопасности колонии для содержания моряков, оставивших

²⁵ Ibid., Vol. 3, 1968, p. 72—73.

²⁶ Ibid., Vol. 1, p. 77.

²⁷ Ibid., p. 796, 1041—1042, 1052—1054, 1166, 1286; Vol. 3, p. 114, 1010, 1034, 1065, 1084.

²⁸ Ibid., Vol. 3, p. 891—892, 1091, 1179, 1371—1375.

²⁹ Ibid., Vol. 1, p. 607—608, 628—629, 643—644, 667—669, 718, 724, 1195; Vol. 3, p. 291, 1144, 1315—1316.

службу, вдов и детей³⁰. Этот закон был принят впоследствии и в континентальном флоте.

Флоты некоторых колоний (штатов) оказывали большую помощь и поддержку милиции и правительствам своих штатов и в дальнейшем.

В представительных органах управления каждой колонии поднимался вопрос о создании флота. Пожалуй, наиболее ясно и определенно мысль о создании единого флота была выражена в генеральной ассамблее колонии Род-Айленд. Еще 26 августа 1775 г. в записях заседания ассамблеи отмечено, что, несмотря на петицию королю и другие меры, предпринятые для улаживания отношений между Великобританией и колониями, английское правительство, «потеряв всякое чувство справедливости, свободы и гуманности», продолжает посылать в Америку войска и военные корабли, которые «разрушают нашу торговлю, грабят и сжигают наши города и зверствуют в отношении доброго народа колоний». Чтобы воспрепятствовать этому, ассамблея предлагала строить и снабжать всеми припасами и обеспечивать людьми американский, а не какой-то отдельной колонии флот. Ассамблеей намечался путь создания флота, делегаты собрания должны были использовать свое влияние для изыскания средств на строительство морских сил, способных сокрушить врага в войне³¹. Решение род-айлендской ассамблеи было передано в континентальный конгресс, поставив тем самым перед Дж. Вашингтоном, принявшим в июле 1775 г. верховное командование над вооруженными силами колоний, задачу подготовить корабли для помощи американской армии.

Главнокомандующий боевыми силами колоний начал проявлять интерес к использованию военных кораблей с самого начала своей деятельности. Армия восставших крайне нуждалась в боеприпасах, которые нельзя было раздобыть на территории колоний. 4 августа 1775 г. Вашингтон отправил губернатору Род-Айленда Н. Куку письмо с просьбой послать один из имевшихся в Род-Айленде двух кораблей за порохом на Бермуды, где, по сведениям, был склад боеприпасов³². Кук отправил корабль под командой капитана Э. Уиппла³³.

Небольшие вооруженные корабли американцев использовались до создания континентального флота, еще весной 1775 г., когда во время сражения у Бостона (Мачайас и Наррагансетт) колониальные военные суда содействовали сухопутной армии. Это был так называемый флот Вашингтона под командованием капитана Джона Мэнли. В составе всего шести кораблей он помогал армии Вашингтона. В 1775—1777 гг. им было захвачено 55 английских

³⁰ Naval Documents, Vol. 3, p. 1116.

³¹ Ibid., Vol. 1, p. 1236.

³² Ibid., p. 1057—1058.

³³ Correspondence of the American Revolution, Vol. 1, p. 20, 49, 67.

кораблей³⁴, в 1777 г. он объединился с континентальным флотом, созданным в октябре 1775 г.

В октябре 1775 г. обсуждение вопроса об обеспечении защиты американского побережья от британского флота, который угрожал блокадой гаваней и подрывом торговли колоний, в континентальном конгрессе шло очень активно³⁵. 13 октября конгресс утвердил комиссию по морским делам из трех человек (С. Дин, Дж. Лэнгдон и К. Гедсден) и принял решение о подготовке к плаванию на восток двух судов с целью перехвата британских транспортов. Это был первый законодательный акт конгресса по морским делам, что являлось «действительно принципиальным событием в зарождении американской морской мощи»³⁶.

Из записки (сделанной Дж. Адамсом) обсуждения в континентальном конгрессе 21 октября 1775 г. вопроса о создании флота³⁷ можно видеть, что некоторые делегаты от южных колоний сомневались в необходимости флота, полагая, что его создание принесет больше пользы северянам³⁸, между тем как другие делегаты, например Дж. Уайт, были горячими сторонниками флота. Дж. Уайт заявлял, что «ни одна морская держава не может обойтись без флота»³⁹. 30 октября комиссия по морским делам была пополнена новыми членами (С. Хопкинс, Дж. Хьюз, Ричард Г. Ли и Дж. Адамс) и тогда же констатировала готовность двух американских кораблей⁴⁰. Члены комиссии получили полномочия затратить на снаряжение судов 100 тыс. долл.⁴¹

Однако деятельность континентального конгресса по созданию флота этим не ограничилась. 23 ноября 1775 г. конгресс утвердил устав флота объединенных колоний⁴².

В помощь морской комиссии были созданы два бюро (или агентства): одно в Бостоне, другое в Филадельфии. Сама комиссия, выросшая затем до 13 человек (в которой главную роль стал играть способнейший государственный деятель, блестящий финансист Роберт Моррис, исполнявший фактически обязанности военно-морского министра⁴³), ведала всеми делами континентального флота и существовала до 28 октября 1779 г., когда была преобразована в Бюро адмиралтейства континентального конгресса⁴⁴.

³⁴ Naval Documents, Vol. 2, p. 435, 637—638; The Writings of George Washington, Vol. 4, p. 32—33, 284, 354, 490; Vol. 5, 1932, p. 86, 144; W. B. Clark. George Washington's Navy, p. 135.

³⁵ Naval Documents, Vol. 2, p. 309—311.

³⁶ Ibid., p. 2, 441—442.

³⁷ Ibid., p. 554—557.

³⁸ Ibid., p. 556—557.

³⁹ Ibid., p. 555.

⁴⁰ Ibid., p. 647.

⁴¹ Ibid., p. 649.

⁴² Ibid., p. 1174—1182.

⁴³ См. о нем, в частности: H. Swiggertt. The Forgotten Leaders of the Revolution. New York, 1955, p. 105—118.

⁴⁴ Journals of the Continental Congress, Vol. XV, p. 1217; D. Higginbotham. Op. cit., p. 337; S. E. Morison. John Paul Jones, p. 36.

В последующие недели 1775 г. континентальный конгресс собирался для того, чтобы окончательно утвердить основание американского флота. Заслуги Дж. Вашингтона в его создании весьма значительны⁴⁵, однако не следует приписывать формирование морских сил ему одному. Флот создавался многими людьми.

3 декабря 1775 г. на «Элфреде» Дж. П. Джонсом был поднят флаг 13 свободных колоний⁴⁶. Родился американский регулярный флот.

13 декабря 1775 г. на заседании конгресса был заслушан доклад морской комиссии, в котором говорилось, что ею разработаны пути и средства для приведения в готовность морских военных сил, в связи с чем было решено построить 13 кораблей: пять 32-пушечных, пять 28- и три 24-пушечных. Эти суда намечалось ввести в строй к концу марта 1776 г. Строиться они должны были в различных колониях: по одному в Нью-Гэмпшире, Коннектикуте и Мэриленде, по два в Массачусетсе, Род-Айленде, в Нью-Йорке и четыре корабля в Пенсильвании. Общая стоимость всех кораблей не должна была превышать 866 666 $\frac{2}{3}$ долл. Материалы для их постройки следовало изыскивать в указанных колониях, исключая холст для парусов и порох для пушек, которых в колониях не имелось, и предписывалось срочно их завозить. 16 декабря 1775 г. в протоколах континентального конгресса записано решение выделять время от времени по 500 тыс. долл. на строительство кораблей⁴⁷.

Комиссия определила также, что по мере готовности каждого корабля будет решаться вопрос и о подборе способных моряков для службы на них⁴⁸. Командовать флотом (коммодором) был назначен Эзек Хопкинс, брат члена конгресса С. Хопкинса⁴⁹. Первыми капитанами континентального флота были Дж. Солтон-солл, Э. Уиппл, Н. Биддл и Дж. Б. Хопкинс, сын командующего флотом Эзека Хопкинса. Однако в подборе морских офицеров

⁴⁵ В 1932 г. отставной адмирал США Хилари П. Джонс в предисловии к книге Д. У. Нокса «The Naval Genius of George Washington» писал, что, говоря о Дж. Вашингтоне, его называют великим генералом, великим государственным деятелем, великим гражданином, который больше всего любил свою страну, но к этим титулам следует добавить еще один — он был великим адмиралом, его талант нашел достойное применение в борьбе на море так же, как и на суше (D. W. Knox. The Naval Genius of George Washington, p. IX).

⁴⁶ Это еще не был звездно-полосатый флаг, а «Гренд Юнион» — английский флаг, перечеркнутый полосами, символизирующий борьбу против тирании (Naval Documents, Vol. 3, p. 1; S. E. Morison. John Paul Jones, p. 32).

⁴⁷ Naval Documents, Vol. 3, p. 130. 23 августа 1776 г. конгресс решил дать морской комиссии право приобретать по всей стране материалы для постройки кораблей, на комиссию возлагалась обязанность представить конгрессу планы кораблей, которые должны быть построены в дополнение к уже существующим (Naval Documents, Vol. 6, 1972, p. 286).

⁴⁸ Naval Documents, Vol. 3, p. 90, 130, 173, 207, 302.

⁴⁹ Ibid., Vol. 2, p. 907—909.

большую роль играли местнические интересы, семейные и приятельские связи. Не имевший подобных протекций Джон Пол Джонс, очень скоро проявивший себя в боевых действиях, был назначен лишь первым лейтенантом на «Элфред»⁵⁰.

Строительство флота шло не так быстро, как это было необходимо, и продвигалось с очень большим трудом. Помимо Вашингтона, большая подготовительная работа по созданию флота была проделана Р. Моррисом, который был крайне озабочен состоянием морских сил колоний⁵¹.

В журнале континентального конгресса от 6 июня 1776 г. записано, что морская комиссия перечисляла поименно 13 строившихся фрегатов⁵². Правда, надо заметить, что значительная часть их еще не была готова. В том же документе на некоторые фрегаты назначались и капитаны. При этом каждая колония на строившийся ею фрегат назначала и своего капитана.

Коммодором американского флота номинально числился Эзек Хопкинс, а верховное командование должен был осуществлять сам Вашингтон. Фактически же каждый капитан действовал по своему усмотрению. Даже командующий флотом Э. Хопкинс позволял себе пренебрегать приказами морской комиссии⁵³.

Пока еще американский флот был слишком мал, чтобы противостоять большим судам противника, но уже был в состоянии защищать побережье от небольших кораблей врага⁵⁴. Вскоре новый флот начал оказывать поддержку своим сухопутным силам, перебрасывать войска, добывать боеприпасы. Суда континентального флота участвовали в боевых действиях на р. Гудзон, позже на р. Делавэр, у Филадельфии⁵⁵, где долгое время контролировали положение.

⁵⁰ Ibid., Vol. 3, p. 173, 207, 302.

⁵¹ 5 июля 1776 г. он писал С. Дину, что пока еще флот под командой Э. Хопкинса не приносит должной пользы. Моррис высказывал мысль о необходимости продумать, кто будет командовать новыми кораблями и от кого можно ожидать хорошей службы (Naval Documents, Vol. 5, 1970, p. 383—385).

⁵² Naval Documents, Vol. 5, p. 397—398.

⁵³ Так, когда ему в январе 1776 г. был отдан приказ идти с кораблями к заливу Чесапик, он самовольно решил пойти к Багамским островам, правда, с полезной целью — достать там порох для армии Вашингтона (Naval Documents, Vol. 3, p. 636—638).

⁵⁴ Naval Documents, Vol. 3, p. 205.

⁵⁵ 1 июня 1776 г. Р. Моррис направил комитету безопасности Пенсильвании письмо с рекомендацией послать корабли для защиты мыса Мей от английских тендеров. Комитет тогда же отдал распоряжение капитану Джону Хэзлвуду подготовить корабли для этой цели (Naval Documents, Vol. 5, p. 339). Англичанам удалось взять Филадельфию, но и тогда контроль над рекой Делавэр осуществлялся флотом штата Пенсильвания под командованием Дж. Хэзлвуда. Правда, из-за несогласованности действий армий и флота колонисты не смогли противостоять атакам противника, и англичане уничтожили весь пенсильванский флот и большую часть континентальных кораблей, как действующих, так и строившихся (см. об этом: Defences of Philadelphia in 1777).

Кораблям континентального флота американскими авторитетами рекомендовалось нападать на транспорты англичан в открытом море⁵⁶. Американский флот активно действовал у Вест-Индии. Весной же 1776 г. эскадра колониальных кораблей под командованием Э. Хопкинса во взаимодействии с созданным морским корпусом одержала у Багамских островов первую победу над англичанами⁵⁷.

В июне 1776 г. морская комиссия конгресса поручила капитану Ламберту Уиксу идти в Вест-Индию, а уже 11—13 июля Уикс сообщал о трофеях, захваченных им в этом плавании⁵⁸. 6 августа были даны инструкции Дж. П. Джонсу направиться к Бермудским островам, а 4, 7 и 30 сентября и 8 октября Джонс присылает с борта корабля «Провиденс» отчеты о своем плавании и о захваченных и уничтоженных им вражеских кораблях (всего более 30)⁵⁹. Американские корабли выполняли и разведывательную службу, следя за передвижением флота, и поддерживали связи американцев с другими странами. В конце октября 1776 г. капитану корабля «Рипрайзл» Л. Уиксу была поручена чрезвычайно ответственная миссия — отвезти Бенджамина Франклина, направившегося во Францию для переговоров о союзе⁶⁰.

Тем временем американские корабли вели самостоятельные «рейдерские» действия против английского флота вдали от берегов Америки.

Героические походы американских капитанов в Атлантике следует отметить особо. Англичанам сильно вредили и каперы, но ведь каперством занимались, как уже отмечалось, самые разные люди. А вот среди капитанов континентального флота, совсем крошечного в сравнении с флотом «владычицы морей», были весьма примечательные личности.

Профессор Принстонского университета Уильям М. Слоун в 1893 г. в солидном исследовании по американской революции отмечал, что не все боевые действия американского флота соответствовали международным правилам, но тогда нужны были капитаны типа Джонса, Биддла и Уикса, молодые и энергичные, хорошо подготовленные к морской службе и преданные делу революции. Они дали англичанам почувствовать свою силу. За два года ими было захвачено и потоплено около 800 английских судов⁶¹.

Николас Биддл, ставший в 27 лет капитаном континентального флота на корабле «Андреа Дориа», начал морскую службу в британском флоте еще совсем мальчишкой. Почти единственный из американцев, находившихся на английской службе, он

⁵⁶ Naval Documents, Vol. 6, p. 103.

⁵⁷ Ibid., Vol. 4, p. XIII, 462—464, 735—736.

⁵⁸ Ibid., Vol. 5, p. 453—454, 1030, 1069.

⁵⁹ Ibid., Vol. 6, p. 684—685, 745, 1047—1050, 1302.

⁶⁰ Ibid., p. 1400—1407.

⁶¹ W. M. Stoaue. Op. cit., p. 372.

вернулся домой для того, чтобы служить революции, предпочтя регулярный флот каперскому. Биддл отличался не только смелостью и прекрасным знанием морского дела, но и гуманным обращением с командой своего корабля⁶².

Весной 1778 г. Николас Биддл совершил поход к Вест-Индии на 32-пушечном «Рэндолфе» и захватил несколько английских кораблей, но на обратном пути у о-ва Барбадос вступил в бой с более сильным английским 64-пушечным кораблем. В том бою Биддл погиб вместе со всем экипажем (спаслись только четверо). Даже английский историк морского флота Джозеф Аллен с большим почтением писал о Биддле: «Смелость капитана Биддла в этом сражении заслуживала лучшей участи»⁶³.

Уже говорилось, что другой капитан, Л. Уикс⁶⁴, отвез Франклина во Францию. Затем он совершил поход к Британским островам, захватил много ценных трофеев, но при возвращении погиб.

Прославился своими победами и Густав Конайнгэм, прозванный англичанами «дюнкеркским пиратом» за действия весной 1777 г. на «Сёпрайзе» близ порта Дюнкерк⁶⁵. Конайнгэм находился в плавании около 18 месяцев. После его прибытия на о-в Мартиника «Бостон газетт» писала, что во время плавания Конайнгэм захватил 27 английских кораблей, потопил и сжег 33⁶⁶. Конайнгэму во время своих походов пришлось не раз попадать в плен к англичанам, сидеть в английских тюрьмах, бежать из них. Когда он оказался в английской тюрьме в Нью-Йорке в 1779 г., то переправил в Филадельфию письмо, в котором сообщал о своей горькой участи. Группа жителей Филадельфии обратилась 14 июля 1779 г. с петицией в континентальный конгресс, требуя принять меры к защите Конайнгэма. Среди подписавших были хозяева кораблей, которым могла угрожать такая же участь⁶⁷. 17 июля 1779 г. специальная комиссия континентального конгресса в своем письме предупреждала английские власти в Нью-Йорке, что, если отношение к Конайнгэму не будет изменено, колонисты предпримут такие же санкции к английским военнопленным. На это поступил ответ англичанина Дж. Коллера

⁶² Naval Documents, Vol. 1, p. 1031—1032; Vol. 3, p. 24; L. Lorenz. Op. cit., p. 60.

⁶³ J. Allen. Battles of the British Navy. London, 1900, p. 259. О Н. Биддле, имя которого «неувядаемо в анналах американского флота», см.: W. B. Clark. Captain Dauntless.

⁶⁴ У. Б. Кларком написана книга о Уиксе (W. B. Clark. Lumbert Wickes: Sea Raider and Diplomat. New Haven, 1934) и о Дж. Барри (idem. Gallant John Barry. New York, 1938).

⁶⁵ Naval Documents, Vol. 6, p. 1070. В 1970 г. были переизданы изданные впервые в 1915 г. письма и бумаги, имеющие отношение к походам Конайнгэма: Letters and Papers Relating to the Cruises of Gustavus Conyngham. A Captain of The Continental Navy 1777—1779, ed. by R. W. Neeser. Port Washington (N. Y.) — London, 1970 (repr. from 1915).

⁶⁶ Letters and Papers Relating..., p. 153—154.

⁶⁷ Ibid., p. 176—178.

о том, что Конаингэм уже отправлен в Англию за те преступления, которые он совершил против нее⁶⁸. Конаингэм, закованный в цепи, был доставлен в тюрьму Олд Милл⁶⁹, из которой ему удалось бежать вместе с 50 соотечественниками (среди них были три офицера) в Голландию, где он встретился с Дж. П. Джонсом⁷⁰.

Неоднократно уже нами упоминавшийся Джон Пол Джонс, «шотландский искатель приключений замечательного характера»⁷¹, стал наиболее известен среди капитанов колоний. Дж. П. Джонс, по словам исследователя Р. У. Дейли, был во всех отношениях самым удачливым и определенно наиболее даровитым из американских рейдеров. Джонс не пользовался большой симпатией у своих авторитетных современников из-за неуживчивого характера, его поддерживали, пожалуй, только Джозеф Хьюз и Роберт Моррис⁷². Особенно прославился Джонс своими походами в европейских водах в те годы, когда американской армии на суше приходилось особенно тяжело — до заключения союза с Францией, да и после его заключения, когда французский флот не очень рьяно помогал действиям армии Вашингтона⁷³. Среди историков есть мнение, что, весьма возможно, французы не стремились быстро закончить войну. Советский историк М. Н. Захарова считает, что роль вооруженных сил Франции в войне США за независимость была значительной лишь на ее заключительном этапе⁷⁴.

Во время переговоров Соединенных Штатов с французским правительством конгресс направил Джонса для связи с Б. Франклином. 1 ноября 1777 г. Джонс на корабле «Рейнджер» вышел от берегов Америки к Франции, куда прибыл в декабре 1777 г.,

⁶⁸ *Letters and Papers Relating...*, p. 181—183; *Journals of the Continental Congress*, Vol. XIV, p. 849—850.

⁶⁹ *Letters and Papers Relating...*, p. 189.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 190.

⁷¹ *W. M. Sloane. Op. cit.*, p. 310.

⁷² *R. W. Daly. American Revolution.—The United States and World Sea Power*, p. 104. Морисон замечает, что в настоящее время Джонса ставят в число первых четырех американских капитанов (еще Биддл, Джон Барри и Л. Уикс), но по своим боевым и организаторским качествам он выше их (*S. E. Morison. John Paul Jones*, p. 90—91).

⁷³ *The United States and World Sea Power*, p. 99. Надо отметить, что командующий французским флотом генерал д'Эстан в письме Вашингтону от 3 августа 1778 г., заверяя о своем желании бороться плечом к плечу с армией Вашингтона против англичан, в то же время ссылаясь на разные дела, задерживавшие его флот (*Correspondence of the American Revolution*, Vol. 2, p. 174). И хотя маркиз Лафайетт писал, что прибытие французского флота будет свидетельством симпатии и поддержки американцам со стороны Франции (*Ibid.*, p. 181—188), эту поддержку пришлось очень долго ждать.

⁷⁴ *М. Н. Захарова. Война США за независимость и Франция.— «Вопросы истории», 1974, № 7, стр. 148—149.*

захватив по пути несколько вражеских судов⁷⁵. 13 февраля 1778 г., вскоре после заключения франко-американского союза, в заливе Киброн стоявшие там французские корабли отдали салют «Рейнджеру» и сопровождавшему его «Индепенденсу» — первый салют в честь флага новой республики в европейских водах⁷⁶.

10 апреля 1778 г. Джонс на «Рейнджере» отправился в поход к английским берегам, где сжег корабли в порту Уайтхэвен, совершил набег на замок графа Селкирк, в конце апреля захватил корабль английского королевского флота «Дрейн», после чего вернулся во Францию. Джонс причинил англичанам немалый материальный ущерб, но еще большим был ущерб моральный⁷⁷. Победа Джонса выглядела тем значительнее, что в остальном дела американского флота были очень плохи. Уже погибли Уикс и Биддл. 6 мая 1778 г. морская комиссия континентального конгресса сообщила о гибели «Индепенденса», затем о потере «Элфреда» и «Колумбуса»⁷⁸.

Весной 1778 г. из Тулона на помощь американцам вышел флот французского генерал-лейтенанта Ш. А. д'Эстэна. Но флот д'Эстэна действовал в американских водах только летом 1778 г., затем ушел в Вест-Индию, оставив американцев в весьма тяжелом состоянии, когда англичане вновь взяли контроль над побережьем Америки в свои руки. Правда, у американцев еще сражались отдельные капитаны: Джеймс Николсон, Джон Барри, Дж. Б. Хопкинс и др., — но они постепенно теряли свои корабли.

Между тем в европейских водах Джонс продолжал побеждать. 9 августа 1779 г. он на старом французском корабле «Дюра», переименованном в честь покровителя Джонса Б. Франклина в «Бон ом Ришар», с небольшой эскадрой пошел опять к английскому побережью, сея снова панику среди англичан. Обогнав Англию, он встретил у Фламборо-Хед караван английских торговых судов под конвоем двух военных королевских кораблей «Серапис» и «Каунтесс оф Скарборо». 23 сентября произошла известная битва между старым кораблем Джонса и сильным и новым английским кораблем «Серапис», — наиболее впечатляющий эпизод в борьбе на море в годы революции⁷⁹. Описание этой битвы, очень

⁷⁵ Naval Records of the American Revolution, 1775—1788, ed. by W. Ch. Ford. Washington, 1906, p. 61.

⁷⁶ The United States and World Sea Power, p. 104; Ch. L. Lewis. Op. cit., p. 8.

⁷⁷ С. Э. Морисон пишет, что с 1667 г. (когда голландцы сожгли город на английском берегу) никто не причинял англичанам подобного урона (S. E. Morison. John Paul Jones, p. 142). О плавании Джонса на «Рейнджере» см. тот же труд Морисона (p. 138—161); W. A. Roberts. Op. cit., p. 25—38. Из советских историков о Джонсе см.: А. В. Ефимов. США: Пути развития капитализма. М., 1969, стр. 396; Б. Бродский. Трагедия смельчака — «Прометей», 1969, № 7, стр. 370—379.

⁷⁸ Naval Records of the American Revolution, p. 72.

⁷⁹ Битва, как считает Д. Хиггинботэм, была выиграна только благодаря неукротимой воле Джонса (D. Higginbotham. Op. cit., p. 344).

красочное, встречается у многих американских, да и других авторов⁸⁰.

Представляется интересным обратить внимание на то обстоятельство, что победа, одержанная Джонсом на слабом корабле над более сильным противником — единственный крупный успех американцев на море в 1779 г., — встретила столь горячие отклики у врагов Соединенных Штатов, англичан. Английские газеты того времени усиленно обсуждали битву Джонса у Фламборо-Хед. Лондонская «Морнинг пост» признавала, что Джонс — основная тема для разговоров в Англии⁸¹. И хотя английские морские офицеры с плохо скрытой злобой говорили о Джонсе, как просто о пирате, тем не менее он стал героем многих песен и баллад того времени, в которых проявились как страх перед ним, так и восхищение его доблестью⁸². Отклики на победу Джонса во Франции были восторженными, Людовик XVI его по-королевски наградил, а Соединенные Штаты — скромнее и много позже⁸³. В Америке в 1779 г. дела пошли еще хуже, и американцам было не до побед их капитана в далеких европейских водах. Англичане захватили штат Джорджию, контролировали американское побережье у Чесапика и Лонг-Айленда. Попытка капитана Дж. Солтонстолла разгромить лоялистов у р. Пенобскот, в 200 милях севернее Бостона, провалилась. Так что победа Джонса у Фламборо-Хед оказалась не только самой крупной, но и самой последней победой американского флота над врагом в годы войны за независимость. Американские корабли продолжали выходить из строя⁸⁴. Известие о том, что морская комиссия преобразована в Бюро адмиралтейства (28 октября 1779 г.)⁸⁵, полученное после вести о разгроме английской эскадры Арбатнотта в апреле 1780 г. кораблей Э. Уиппла, дало Джонсу право с горечью заявить, что по-

⁸⁰ The United States and World Sea Power, p. 105; S. E. Morison. John Paul Jones, p. 223—242; Ch. L. Lewis. Op. cit., p. 16—20; A. B. Ефимов. Указ. соч., стр. 396; Б. Бродский. Указ. статья, стр. 374.

⁸¹ S. E. Morison. John Paul Jones, p. 246—247. Английская пресса долго не могла забыть походов Джонса. Имеется свидетельство одного из корреспондентов Т. Джефферсона, Дж. Б. Каттинга, который в 1788 г. сообщал о той неистовой брани, которую выливали на Джонса английские газеты (The Papers of Th. Jefferson, Vol. 13, 1956, p. 461).

⁸² S. E. Morison. John Paul Jones, p. 246—249.

⁸³ Journals of the Continental Congress, Vol. XVI, p. 227.

⁸⁴ Из построенных в США новых фрегатов погибли «Рэндолф» — капитан Биддл, «Рипрайзл» — капитан Уикс, «Саратога» — капитан Янг. В 1778 г. пять новых фрегатов было потоплено, чтобы они не доставались врагу, четыре под командой Уиппла потоплены под Чарлстоном. В 1781 г. был потерян «Трамбалл» — последний из заложенных в 1776 г. фрегатов. Были еще недостроены до конца войны фрегаты «Альянс» и «Дин». Кораблей у США осталось так мало, что имелся переизбыток капитанов, и 9 мая 1778 г. континентальный конгресс принял решение не принимать на службу капитанов-иностранцев (Journals of the Continental Congress, Vol. XI, p. 485).

⁸⁵ Journals of the Continental Congress, Vol. XV, p. 1217.

добная мера запоздала, так как «весь наш флот» уже потерян⁸⁶.

Захваченные английские корабли Джонс привел в Голландию. Эта победа и захват вражеских судов принесли ему огромную славу, оказались они полезными и для американцев. Вследствие пленения большого числа англичан оказалось возможным произвести обмен пленными⁸⁷. До и после этого английские власти не шли на этот обмен, считая американцев не военнопленными, а бунтовщиками. Американское же командование не очень интересовалось судьбой пленных моряков, не только каперов, но и служивших в континентальном флоте. Дж. Вашингтон в письмах летом 1779 г. и 1780 г. сам признавал, что был мало занят пленными моряками⁸⁸ и даже относился к ним недоброжелательно⁸⁹. Вместе с тем этот вопрос поднимался обеими сторонами неоднократно, в континентальном конгрессе обсуждались условия обмена⁹⁰, но в годы войны соглашение об обмене так и не было достигнуто. Неприветливо отнеслась американская администрация и к Джонсу, недостаточно оценив его подвиг. Мало того, когда Джонс вернулся в США на французском корабле «Ариэль», только значительные запасы привезенного им пороха⁹¹ дали ему возможность отвергнуть обвинение в мздоимстве, выдвинутое в унижительных вопросах Бюро адмиралтейства⁹². Лишь после этого Бюро рекомендовало конгрессу достойно отметить заслуги Джонса в деле защиты чести американского флага⁹³. Но флота у Соединенных Штатов уже не было, и Джонс не получал нового назначения⁹⁴. Джонс, оставшись в Америке не у дел, уехал в Европу, затем в Россию⁹⁵, умер в Париже в 1792 г.

Между тем в Америке назревали основные события войны. Армия Вашингтона и экспедиционный корпус французских войск под командованием Ж. Б. Рошамбо двигались в Виргинию, куда должен был прибыть французский флот. Осенью 1781 г. про-

⁸⁶ S. E. Morison. John Paul Jones, p. 251.

⁸⁷ D. Higginbotham. Op. cit., p. 350.

⁸⁸ The Writings of George Washington, Vol. XV, 1936, p. 105; Vol. XVI, 1937, p. 131; Vol. XIX, 1937, p. 93.

⁸⁹ Ibid., Vol. XIX, 1937, p. 17.

⁹⁰ Journals of the Continental Congress, Vol. IX, p. 1006—1008, 1069; Vol. X, p. 197—198, 329—331; Vol. XI, p. 492, 520—521, 617, 848; Vol. XII, p. 1033, 1095, 1145—1146; Vol. XIII, p. 104—105, 110; Vol. XVI, p. 47—52, 89—91; Vol. XVII, p. 704; Vol. XVIII, p. 1028—1029, 1203—1204.

⁹¹ Виргинская делегация в континентальном конгрессе сообщала Т. Джефферсону, что, хотя Джонс не доставил ожидаемого запаса обмундирования, он привез 30 т пороха (The Papers of Thomas Jefferson, Vol. 4, 1951, p. 670—671).

⁹² Journals of the Continental Congress, Vol. XIX, p. 316—320.

⁹³ Ibid., p. 200, 386, 390, 391.

⁹⁴ Его назначили капитаном долго строившегося 74-пушечного линейного корабля «Америка», но корабль был подарен французскому королю.

⁹⁵ Correspondence of the American Revolution, Vol. IV, p. 219. О пребывании его в России см.: Н. Н. Болловитинов. Становление русско-американских отношений 1775—1815, стр. 145—150.

изошла решительная битва при Йорктауне. 19 октября английский генерал Корнуолис сложил оружие. Битву американцы выиграли в прямом сотрудничестве с флотом⁹⁶. Но это был французский флот, американский же флот не играл в этих событиях никакой роли, так как к этому времени он был полностью разбит. Соединенные Штаты остались и без флота, и без капитанов.

Первая попытка восставших колоний создать регулярный флот не увенчалась успехом. Патриотам не удалось построить большой флот и должным образом оснастить военные корабли по причине нехватки у континентального конгресса средств и необходимых материалов для строительства и экипировки судов⁹⁷. Длительная английская блокада еще более затруднила положение американцев. «Ничто так не зависит от экономических условий, как именно армия и флот», — считал Ф. Энгельс⁹⁸.

Отрицательно действовали и те сепаратистские, местнические и личные интересы, которые проявились в ходе подготовки и ведения боевых операций флота. Вместо единого флота под центральным командованием в годы войны, кроме континентального флота, действовали еще флоты отдельных колоний, так называемый флот Вашингтона до 1777 г. и каперы. Все эти морские силы, как правило, действовали разрозненно. Кроме того, в силу чувства протеста, сложившегося за долгие годы английской политики насильственной вербовки моряков, мобилизация команды на суда даже в штатах, не захваченных англичанами, в годы войны не проводилась. Только в двух штатах, да и то на короткий срок, была введена мобилизация⁹⁹.

Ф. Энгельс писал в годы гражданской войны в США, что отсутствие постоянного притока рекрутов обрекало армию на постепенное ослабление¹⁰⁰. Эта же мысль имеет прямое отношение к флоту, где требовалась высокая подготовка личного состава. Что касается каперского флота, куда колонисты шли служить охотнее, то его роль, нам кажется, не следует преувеличивать. Немалое число каперов служило англичанам. Даже те каперы, которые выступали на стороне патриотов, хотя и захватили в ходе войны за независимость трофеев на сумму в 18 млн. ф. ст., все же большую часть добычи реализовывали на стороне, нередко продавая ее тем же англичанам, так как конгресс был не в состоянии выплачивать требуемые каперами суммы¹⁰¹. К тому же каперский

⁹⁶ Этой битве посвящена вышедшая в 1970 г. книга американского автора Б. Дэвиса (*B. Davis. Op. cit.*).

⁹⁷ 15 июля 1777 г. морская комиссия получила от конгресса указание приостановить строительство фрегатов в случае недостатка средств (*Journals of the Continental Congress, Vol. VIII, p. 581*).

⁹⁸ *К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения*, т. 20, стр. 171.

⁹⁹ *D. Higginbotham. Op. cit.*, p. 350.

¹⁰⁰ См.: *К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения*, т. 30, стр. 208.

¹⁰¹ *The United States and World Sea Power*, p. 103.

флот состоял из небольших кораблей (обычно около 35 человек команды и меньше), которые не могли успешно противостоять английскому флоту¹⁰².

Отсутствие собственных сильных морских сил вынудило американцев в годы революции прибегнуть к помощи французского флота. Но все же морские силы американцев помогали их сухопутным частям держаться почти три года в условиях борьбы с мощным врагом — Великобританией.

¹⁰² Однако не следует недооценивать героизма американских моряков-каперов не только в боях с врагом на море, но и в их революционных выступлениях в страшных условиях британских тюрем. Так, лишь на борту плавучей тюрьмы «Джерси», расположенной у Нью-Йорка, за годы войны умерло 11 644 американских пленных моряка (*D. Dandridge. Op. cit.*, p. 247). Тем не менее, несмотря на жестокости, пленные на «Джерси» отмечали день 4 июля (*Ibid.*, p. 371—376). Среди заключенных на борту одной из тюрем был и поэт американской революции, капитан корабля Ф. Френо, написавший стихи о жизни в английской тюрьме. Американские пленные моряки, у которых был лишь один шанс выбраться из тюрьмы — идти на службу в королевский флот, — почти все, к их чести, отказались от этой возможности (*D. Dandridge. Op. cit.*; *J. Lemisch. Listening to the «Inarticulate»*. — *«Journal of Social History»*, Fall 1969, Vol. 3, N 1, p. 13—27; *idem. Jack Tar in the Streets*. — *«William and Mary Quarterly»*, 1968, Vol. XXV, N 3, p. 402—403).