



A francia *Ville de Paris* és *Auguste* sorhajók a II. Virginia-foki ütközetben 1781 szeptember 5.-én

**Somkuti Bálint:**

***A francia hadiflotta a XVIII. században***

## ***I. Bevezetés***

Ahhoz hogy a francia flotta XVIII. századi szereplését megértsük egészen az 1692-es La Hogue-i ütközetig kell visszamennünk, ahol Colbert és XIV. Lajos drágán felállított, de végeredményben meglehetősen sikertelen flottája szinte teljes egészében megsemmisült. Az ezt követő reformok nyomán született meg az a francia hadiflotta, amely képes volt megszorítani a Royal Navyt, azt a hadiflottát mely csak a Royale Marine 1805-ös legyőzése után válhatott azzá, aminek a legtöbben tartják: a tengerek vitathatatlan urává.

Túlontúl egyszerű dolog lenne azonban a két megsemmisítő vereség (La Hogue és Trafalgar) között eltelt 113 évet egy kézlegyintéssel elintézni, hiszen ezidő alatt olyan admirálisok parancsnokoltak a francia flottában mint François Joseph Paul, azaz Comte de Grasse, a II. Virginia-foki ütközet győztese vagy Pierre-André de Suffren Saint-Tropez admirális, akit 1782-83-as kelet-indiai hadjárata miatt Mahan korának legjobb admirálisának tartott.

Magát a XVIII. századi francia hadiflottát (nem-francia nyelvű forrásokból) meglehetősen nehéz bemutatni, mivel az angol nyelvű források szinte kizárólag a Royal Navy teljesítményével, fejlődésével foglalkoznak, ám a hátrányt előnyünkre fordítva így egy csapásra a környezetében mutathatjuk meg a Royal Marine-t.

## ***II. Hajók***

Általános tévhit, hogy a kor angol hajói rosszabbak, gyengébbek vagy lassabbak voltak – esetleg mind egyszerre – mint francia társaik. Egyes vélekedések szerint ezért az angol hajóépítők túlzott hagyománytisztelete, mások szerint a kontinentális (francia, spanyol) tervezők matematikai és egyéb tudományokban elért magasabb tudása, megint mások szerint a szinte változatlan formában megújított Establishment of Dimension

rendelkezései okolhatóak. Nos, mint annyi közszájon forgó bölcsesség esetében, ez a vélemény sem állja meg ebben a formában a helyét és, mint a legtöbb esetben, itt is emberi gyengeségeket kell a háttérben keresnünk.<sup>1</sup>

A fenti tévhit elterjesztésében maguk az angol admirálisok jártak elől, azt az ókor óta ismert jelenséget kihasználva, mely szerint a legyőzött ellenség erejét felnagyítva a saját dicsőségünk is nagyobbá válik, illetve vereségünket könnyebben el tudjuk fogadtatni, mint egy „unfair” előny következményét.

Az elfogultság vádja nélkül azonban csak két közel azonos méretű és feladatú hajót lehetne hasonlítani, ám erre a 17. század végén általánossá vált osztályokba sorolás nem volt alkalmas. Az utolsó, 1745-ös, Establishment kiadása utáni erőteljes változást többek között az a felfedezés okozta, melyre egy elfoglalt francia hajó vizsgálata után jutott az Admirális<sup>2</sup>, miszerint az elfogott francia 74 ágyús harmadosztályú *Invincible* közel 50%-kal volt nagyobb és 75%-kal nehezebb oldalsortűzet tudott leadni, mint a vele egy osztályú angol 70 ágyús harmadosztályúak.

Ennek természetesen más okai is voltak és ennek okát az eltérő francia illetve angol tengerészeti doktrínában találhatjuk. Az eltérő stratégiák első jele érdekes módon a javító dokkok száma volt. Az elsősorban távolsági kereskedelemben gondolkodó angolok jelentős erőfeszítéseket tettek, hogy -a már ekkor is a világ jelentős részére kiterjedő- birodalmukban több helyen tudjanak javításokat végezni az időjárás által, vagy harccselekményekben megrongálódott hajóikon. Kevésbé ismert tény, hogy Bombayben a XIX. század húszas éveiiig jelentős hadihajó építési tevékenység zajlott. Az előbbiekből kifolyólag az angol hajókat tartóssá, szívóssá és nagy mennyiségű ellátmány befogadására építették. Vitorlázatukat és felszerelésüket is az óceánok heves viharait szem előtt

---

<sup>1</sup> N.A.M. Rodger: The Command of the Ocean 408. old továbbiakban Rodger.

<sup>2</sup> Rodger 413. old.

tartva tervezték, illetve úgy alakították ki, hogy a szél ellen hajózva is hatékonyak legyenek.<sup>3</sup>

Ezzel szemben a kontinentális Franciaország, mely földrajzi adottságai miatt sosem fektetett akkora hangsúlyt a flottára, jóval kevesebb javításra használható dokkal rendelkezett. A francia tervezők a hajók építésénél is elsősorban a sebességre törekedtek, mely a hajók könnyebb építésében illetve vitorlázatában is jelentkezett. Jó időben ezek a hosszú testű hajók szinte repültek, ám nagyobb hullámban vagy ellenszélben a tömzsibb angol hajók gyakran utolérték papíron gyorsabb francia ellenfeleiket. A rossz időjárást nehezebben viselő könnyű szerkezet magasabb fenntartási költséget is jelentett és ez a dokkok alacsony számával párosulva jelentősen megnövelte a flotta fenntartásának költségét.

A francia mérnökök megmagyarázhatatlan vonzódása a karcsú, könnyű ezért relatív gyenge hajótestek iránt, különösen a -hozzáértőbb angol admirálisok által erőltetett- közeli összeclapásokban járt gyászos eredménnyel, így azt a megdöbbentő tény is, mely szerint az 1793 és 1815 között épült 133 francia sorhajó és 127 fregatt közül 112, illetve 126(!) veszett el harccselekmények, illetve az időjárás következtében, jelentős részben a nem túl szilárd építésű hajótestek számlájára lehet írni.

4

### **III. Elméletek**

A XVIII. századi francia tengeri taktikát Paul Hoste jezsuita matematikus *L'art des armées navales* című művében leírtak alapján lehet a legjobban bemutatni. A század elejének jelentős tengernagya, de Tourville, mellett káplánként szolgáló szerzetes 1697-ben megjelent művében a helyes *évolutions* (manőverek) és az *ordres de marche* (vitorlázási alakzatok) fontosságának hangsúlyozása dominál.<sup>5</sup> A kor legjelentősebb

---

<sup>3</sup> Uo. 414. old

<sup>4</sup> *Rodgers* 409. old.

<sup>5</sup> <http://www.kcl.ac.uk/depsta/iss/library/speccoll/exhibitions/skilsail/tactics.html>

értekezésének olvasásakor könnyen megérthető, miért ragaszkodtak a francia tengernagyok túlságosan a szabályos formációkban végrehajtott manőverekhez, szemben a tengeri harc gyakorlati megoldásaival. Hoste-nak káplánként és tudósként nem volt gyakorlati tapasztalata tengeri hadműveletekben. Ráadásul a La Hogue-i katasztrófa nyomán íródott művön erőteljesen érezhető a biztonságos (értsd védekező) taktika hangsúlyozása, mely a legtöbb XVIII. századi tengeri össze csapásban meghatározta a francia tengernagyok hozzáállását. A kor másik híres francia tengeri teoretikusa, Bourde de Villehuet, sem tesz igazán mást *Signaux de marine* című 1765-ben megjelent könyvében mint Hoste állításait ismétli, valamint bemutatja la Bourdonnaye jelzés rendszerének továbbfejlesztését<sup>6</sup>.

Ez a fajta defenzív megközelítés Audibert Ramatuelle: *Cours élémentaire de tactique navale*, Bonaparte Napóleonnak ajánlott, 1802-ben megjelent könyvében is folytatódik, ahogy a szerző is beismeri, nem kis mértékben az 1798-ban elszenvedett abukiri vereség hatására. Mindazonáltal a szerző javaslatairól (pl. ne támadjunk meg horgonyon álló flottát) maga is belátja, hogy egyes elemeit meghaladták az események. Azok a tengernagyok, akik el mertek térni az állandó, a menekülésre alkalmas szél alatti oldalt megcélzó pozíciótól, mint pl. De Grasse el tudtak érni jelentős eredményeket, ám ezek is sokszor csak hatásukban voltak döntőek, nem kimenetelükben (pl. a már említett három napos II. Virginia-foki összecsapásban egy hajó sem süllyedt el).

#### **IV. Admirálisok**

A sorhajók harcászatát szabályozó *Fighting Instructions* hagyományosan 1691-re datált elfogadása után<sup>7</sup> egyre többször fordult elő, hogy a flották

---

<sup>6</sup> [http://pavillon.houseflag.free.fr/signaux/bourd%E9\\_de\\_villehuet.html](http://pavillon.houseflag.free.fr/signaux/bourd%E9_de_villehuet.html)

<sup>7</sup> *Julian S. Corbett: Fighting Instructions, 1530-1816*, In Publications Of The Navy Records Society Vol. XXIX., London, 1905 <http://www.gutenberg.org/etext/16695>

folyamatos ágyúzás közepette egyszerűen elhajóztak egymás mellett komoly károk okozása nélkül. Az éppen az ebben az időszakban kialakuló zászlójelzéseken alapuló jelzőrendszer még mindig számos hibával küszködött és csak a század végére vált megbízhatóvá, így nagy felelősség hárult az egyes hajók parancsnokaira, de még nagyobb az admirálisokra, akiknek az összecsapások előtt érthetően kellett elmagyarázniuk szándékaikat.

Az angol-holland tengeri háborúból megerősödve kikerült Royal Navy gyakorlatilag végig a XVIII. században folyamatosan fölényben volt a Royal Marine-nel szemben mindössze az Amerikai Függetlenségi Háború idejére vesztette el ellenőrzését a tengerek felett, jelentős mértékben két francia admirálisnak köszönhetően, akikről haláluk óta mindig elneveznek egy-egy francia hadihajót, jelenleg két romboló (D612 De Grasse és D602 Suffren) viseli nevüket. Az alábbiakban röviden kitérnék mindkettejükre.

François Joseph Paul, azaz Comte de Grasse nem kisebb fegyverténnyel írta be magát a történelemkönyvekbe, mint azzal hogy nyílttengeri csatában legyőzött egy –a sajátjáénál nem gyengébb- angol hajóhadat, és ezzel nem mellékesen megpecsételte a tizenhárom gyarmat lázadásának leverésére Amerikába küldött brit csapatok sorsát.<sup>8</sup>

Az admirális legnagyobb fegyvertényét az 1781. szeptemberének első napjaiban vívott háromnapos, taktikailag eldöntetlen, ún. II. Virginia-foki ütközetben követte el, melyben hosszú idő óta először sikerült egy francia flottának egy közel hasonló erejű angol köteléket legyőznie. Érdekes módon közel fél évvel később vereséget szenvedett a Saintes-i csatában, jelentős részt kapitányai magatartása miatt, akikkel később hosszú csatározást folytatott a felelősség megállapítására. Külön csavarja a történetnek, hogy a háborút lezáró béke tervezetét az ütközetben fogságba esett de Grasse viszi el XVI. Lajosnak.

---

<sup>8</sup> <http://xenophongroup.com/mcjoynt/marine.htm>

Vele közel egyidőben egy másik francia admirális is megrángatta az angol oroszlán bajuszát. Pierre-André de Suffren Saint-Tropez gyakorlatilag hátország nélkül, mindössze az angolok ellen küzdő Hyder Ali és a kis ceyloni holland kikötő, Trincomalee segítségével jelentős erőket kötött le Kelet-Indiában 1782 és 83 között.<sup>9</sup>

Számos eldöntetlenül végződő összecsapásban sikerült elkerülnie a komoly veszteségeket és gyakorlatilag a békekötésig a sajátjánál nagyobb erőket kötött le ezen, az angolok számára rendkívül, fontos területen.

## **V. Jelentős összecsapások**

A XVIII. század bővelkedik a háborúkban. Ezek jelentős része ugyan a szárazföldön került eldöntésre, de közel tizenhétben jelentős tengeri hadjáratok is lezajlottak. Különös érdekessége a kornak, hogy a XVII. század kaotikus összecsapásai ellen született Fighting Instructions szigorú rendelkezései miatt a XVIII. század nagyobb részében eldöntetlen, gyakran több napos összecsapások jöttek létre, ahol a csatasorba állított sorhajók egymás mellett vitorlázva komolyabb károkozás nélkül addig lötték egymást, míg az egyik fél (rendszerint a franciák) türelme elfogyott és visszavonult. Malaga (1704), Rügen sziget (1715), Toulon (1744), Minorca (1756), Negapatam (1758), Cuddalore (1758), Pondicherry (1759), Ushant (1778), Dogger Bank (1781), a Chesapeake-öböl csatái (1781), Hogland (1788) és Öland (1789), függetlenül stratégiai jelentőségüktől, mind taktikailag eldöntetlen ütközetek. Azonban a rendelkezések és a valóság közötti ellentmondások gyakran olyan szélsőséges következményekkel jártak, mint az Utasításokat betű szerint betartó Byng admirális 1757-es kivégzése (Voltaire szavaival „*pour encourager les autres*”).<sup>10</sup> Ugyan voltak a korszakban egyértelmű eredménnyel zárult összecsapások is, mint a két Finisterre-foki (1747) vagy a St. Vincent foki (1780), a helyzet azonban csak az Amerikai

---

<sup>9</sup> <http://xenophongroup.com/mcjoynt/suffren.htm>

<sup>10</sup> *Geoffrey Regan: Haditengerészeti baklövéssek, Budapest 2001 60. oldal*

Függetlenségi háború idejére kezdett megváltozni, amikor olyan kreatív és a helyzet tarthatatlanságát felismerő admirálisok kerültek parancsnoki pozícióba, mint a francia Suffren vagy az angol Rodney és Nelson. Ezek a bátor reformerek egész egyszerűen sutba dobták az Utasításokat. Újításukat beosztottjaik sokszor nem értették és ezért nem teljes szívvel vagy egyáltalán nem hajtották végre, melynek eredményeképpen megfosztották az 1782-es Sadras-i csatában Suffrent<sup>11</sup>, míg az 1780-as<sup>12</sup> Martinique-i csatában Rodneyt egy döntő győzelem elérésétől.

Rodney Saintes-szigeteki győzelmét 1782-ben elsősorban a szélirány hirtelen megváltozásának köszönhető (a megforduló szél a francia hajók közé hajtotta sorhajóit és közelről a szilárdabb építésű angol hajók döntő fölényben voltak<sup>13</sup>), végső soron Nelson volt az, aki a felismerve a Royal Navy emberanyagban (az angol sorhajók három sortüzet lőttek, míg a franciák egyet maximum kettőt), tengerészeti tudásban és hajóépítési doktrínában (a *Victory* a modern hajók között is ritkaságnak számító közel ötven évig állt szolgálatban!) megnyilvánuló jelentős fölényét és erre alapozva felvállalta a direkt megközelítésből származó kezdeti veszteségeket, hogy később közelharcban érvényre juttassa a fentiekben felsorolt előnyeit. Így jöhettek létre olyan döntő győzelmek, mint a II. St. Vincent foki (1797) vagy a Trafalgari (1805).

Összefoglalva elmondhatjuk, hogy a Royal Marine teljesítette a francia doktrína által rászabott feladatokat és egészen addig méltó ellenfele maradt a Royal Navynek, amíg az a közel két évszázados fejlődés összes eredményét felhasználva újító szellemű admirálisai (illetve nem kis mértékben a Francia Forradalom okozta felfordulás) segítségével, nem került döntő fölénybe a tengeren.

---

<sup>11</sup> Rodger, 356. oldal

<sup>12</sup> Rodger, 345. oldal

<sup>13</sup> Rodger, 353. oldal