

# A TRAFALGARI CSATA KÉTSZÁZADIK ÉVFORDULÓJÁRA

KRÁMLI MIHÁLY

## A TRAFALGARI CSATA, 1805. OKTÓBER 21.

Invasion and the thunder and the shout  
And the crash of onset; fear and rage  
And undetermined conflict – even now,  
Even now, perchance, and in this native isle:  
Carnage and groans beneath this blessed sun!  
We have offended, Oh! My countymen!  
We have offended very grievously,  
And been most tyrannous. From east to west  
A groan of accusation pierces Heaven!

*S. T. Coleridge: Fears in Solitude<sup>1</sup>*

A trafalgari csata, a világtörténelem leghíresebb tengeri csatája, melyet angol részről a világtörténelem leghíresebb admirálisa vívott meg, lezárta és megkoronázta Nagy-Britanniának a tengeri uralomért folytatott másfél évszázados küzdelmét, s az országot egy évszázadra az óceánok urává tette.

Angliát a földrajzi helyzete szinte predesztinálta arra, hogy a tengerek ura legyen. 1500 után a fő kereskedelmi útvonalak a Földközi-tengerről folyamatosan áthelyeződtek az Atlanti-óceánra. Azok a hatalmas jövedelmek, melyeket a gyarmati vállalkozásokkal lehetett megszerezni, természetüknél fogva egy olyan ország számára jártak előnnyel, amely az európai kontinens nyugati peremén helyezkedett el. Mindezt az előnyt fokozta Anglia szigetország volta. A XVIII. században az angol kereskedelem, a gyarmatok és a haditengerészet olyan egymásra ható kapcsolatrendszer alakított, amelyek kölcsönös együttműködése biztosította Anglia hosszú távú előnyös helyzetét.

---

<sup>1</sup> „Betörés, robaj, kiáltozás, / csatazaj, félelem és harag, / kétséges küzdelem, éppen most, / éppen most, sziget-hazánkban: / vérontás, jajszó, áldott napunk alatt! / Megtámadtak, óh, honfitársaim! / Gyalázatos módon, / zsamokian. Kelettől nyugatig / az égig zúgnak a vád hangjai!” Coleridge e verset („Félelem a magányban”) 1798 áprilisában egy francia inváziótól való félelem hatására írta.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani két kitűnő embernek, akik nélkül e munka nem jöhetett volna létre: Illés Andrásnak, amiért rendelkezésemre bocsátotta Nelson-dokumentum gyűjteményét, illetve segítségemre volt egyes szakirodalmi tételek beszerzésében, valamint Csákváry Ferencnek a korabeli angol hajózási szakki-fejezések megmagyarításában nyújtott segítségéért.

A tanulmányban a korabeli mértékegységek szerepelnek; tájékoztatásképpen 1 (tengeri) mérföld = 1,852 km, 1 csomó = 1 tmf/óra.

Angliának a tengerek feletti uralomért folytatott küzdelme során két fő riválissal kellett szembenéznie: a hollandokkal, majd a franciákkal. 1689-et követően Anglia legfőbb riválisa egy alapvetően szárazföldi hatalom, Franciaország lett. Az 1689 és 1815 között zajló hét háború tengeri hadszínterein a britek szinte mindvégig fölényben voltak, de a végső döntést a francia forradalmi és a napóleoni háborúk hat nagy tengeri csatája, s közülük a legjelentősebb, a trafalgari győzelem hozta meg, s tette Nagy-Britanniát a XIX. század végéig a tengerek és a világkereskedelem vitathatatlan urává.

### *Tengeri hadviselés és taktika a XVIII. század második felében*

Az újkori, „modern” tengeri hadviselés kezdetei egészen a XVI. század elejéig nyúlnak vissza, amikor megjelentek az első, valóban hatásos ágyúkkal<sup>2</sup> felfegyverzett vitorlás hajók. A következő egy évszázadnyi fejlődés eredményeként a XVII. század elejére létrejött az új típusú hadihajó, a sorhajó,<sup>3</sup> mely ezt követően több mint két évszázadon keresztül uralta a tengereket. Az 1600-as évek közepéig azonban még nem dolgozták ki azt a taktikát, amellyel ezt az új fegyvert, a fő fegyverzetét az oldalain hordozó, s ezzel a menetirányra merőlegesen tüzelő vitorlás hadihajótípust igazán eredményesen lehetett alkalmazni. A XVI. században és a XVII. század elején az egymással szemben álló flották általában a zászlóshajó körül csoportosulva, mindenféle szervezett hadrend és taktikai elképzelés nélkül támadtak egymásra. Ennek leggyakrabban kavargás és káosz lett az eredménye, ami megnehezítette a hajók tűzerejének teljes kihasználását, hisz számtalan esetben egyes hajók csak egy másik saját hajó veszélyeztetésével tudták lőni az ellenséget. Ez a taktika a XVI. század végén még bizonyos szempontból érthető volt: mivel az ágyúk újratöltéséhez hosszú időre volt szükség, általában azt a gyakorlatot követték, hogy miután kilőtték minden ágyújukat, az újratöltés idejére elhagyták a csata-teret, majd annak végeztével visszatértek a harcba. Az 1620-as és 1630-as években azonban fontos változások zajlottak a hajótűzéség terén: némi elmozdulás történt a fegyverzet optimálisabb elhelyezése és uniformizálása irányában, ám ami ennél sokkal fontosabb, jelentősen lecsökkent az ágyúk újratöltéséhez szükséges idő.<sup>4</sup> Ez követően vált véglegesen a tűzéség és az ágyútűz a tengeri harc eldöntésének elsődleges eszközévé. Az ily módon jelentősen megnövekedett tűzerő következtében többé már nem feleltek meg a régi harcászati eljárások, s valami egészen újra volt szükség.

A problémára a megoldást azok az angolok találták meg, akik az új típusú hadihajó fejlesztésében is az élen jártak. Ez az új taktika a csatasor (line of battle) volt, amit elő-

---

<sup>2</sup> A hajókon az ágyúk természetesen már jóval korábban megjelentek, az első erre vonatkozó forrás 1358-ból származik. A következő másfél évszázad során azonban csak a hajók könnyű szerkezetű első és hátsó felépítményein tudtak ágyúkat elhelyezni, ami jelentős súly- és méretkorlátokat jelentett. A felépítményeken elhelyezett ágyúk így gyakorlatilag csak az ellenséges hajók legénységére voltak veszélyesek. A megoldást az 1500 körül feltalált, a hajótest oldalában vágott ágyúablak hozta meg, a nagyobb hajókat ezután már akár több tonna ágyúkkal is fel lehetett szerelni.

<sup>3</sup> Hagyományosan az első sorhajónak az 1610-ben Phineas Pett által épített angol PRINCE ROYAL-t szokták tekinteni. A sorhajók végleges formája az 1650-es évekre alakult ki, s alapvető konstrukciójuk a következő két évszázadban keveset változott.

<sup>4</sup> Brian Lavery: *The Arming and Fitting English Ships of War 1600–1815*. London, 1987. (a továbbiakban: Lavery 1987.) 110–111. o.

szőr az első angol–holland háború (1652–1654) során, 1653-ban, a gabbardi csatában alkalmazták. Az innovatív új taktika döntő győzelemhez segítette az angol felet. A csatasor lényege a következő: a flottát nyomdokvonalban, egysoros vonalban sorakoztatták fel, így egyik hajó sem akadályozta a másikat a tüzelésben, s teljes oldalsortüzüket az ellenségre koncentrállhatták, miközben az első és az utolsó hajó kivételével minden hajó sérülékeny orr- és tatrésze védve volt. A második angol–holland háború (1665–1667) idején a csatasor az angol haditengerészetben a szabványos harc eljárás rangjára emelkedett, s sikerét látva e taktikát hamarosan más haditengerészetek is átvették.<sup>5</sup> Az új típusú hadihajó, a sorhajó (ship of the line), bár ahogy fentebb láttuk, hamarabb megszületett, mint a csatasor, erről az új taktikáról kapta a nevét.

A csatasor azonban, s ez hamarosan nyilvánvalóvá vált, sokkal inkább a védekezésnek kedvezett, mintsem a támadásnak. Amennyiben a védekező fél csatasort formált, a támadó fél a megközelítés fázisa alatt kénytelen volt gyenge építésű és fegyvertelen orrát fordítani az ellenfél felé, amely ezáltal igen kedvező helyzetbe került, s teljes tűzerejét a támadókra koncentrállhatta, anélkül, hogy azok viszonzni tudták volna a tüzet. A támadó fél választhatott, hogy egysoros oszlopban közelíti-e meg az ellenfelet, avagy egymás mellett hajózza, vonalban. Az első esetben a megközelítés lassabb volt, de csak az első hajó volt kiteve az ellenség koncentrált tüzének, ám ha súlyos sérüléseket szenvedett, elzárhatta a mögötte haladók útját. Amennyiben a megközelítés párhuzamosan, vonalban történt, a teljes flotta hamarabb érte el az ellenséges csatasort, ám minden egyes hajó ki volt téve a súlyos sérülés kockázatának. A csatasor természetéből, illetve abból a tényből, hogy a vitorlások manőverező képességét a szél iránya és ereje erősen behatárolja, egyenesen következett, hogy a vitorlás sorhajók korának legfontosabb taktikai problémájává a következő vált: hogyan lehet a támadó flottával hatásos lőtávolságra<sup>6</sup> megközelíteni az ellenséget, s ami ezzel szorosan összefügg, hogyan lehet csatára kényszeríteni az ellenfelet. A csatasor természetéből ugyanis még valami következett: feltételezte a másik fél közreműködését, azaz hogy az ellenfél felveszi a harcot, és szintén csatasort formál. Amennyiben elég tér (nyílt tenger) állt a megtámadott rendelkezésére, és úgy döntött, hogy nem veszi fel a harcot, a támadni szándékozó fél vajmi keveset tehetett a csata kényszerítésére. Amennyiben az ellenfél felvette a harcot, s mindkét fél mindvégig kitarított a csatasor mellett, az összecsapás a legkritikább esetben eredményezett döntő győzelmet.

Mindez főbb vonalaiban már a XVIII. század legelején is köztudott volt, ám az angol haditengerészetben épp ebben az időben vált a taktika mereven szabályozottá. A XVIII. század első fele mind a taktika, mind pedig a hajótervezés és -építés szempontjából az angol Királyi Haditengerészet legmerekvebb, legkonzervatívabb és legortodoxabb korszaka volt. Az angol tengernagyokat kötelezték, hogy betű szerint hajtsák végre a harcászati utasításokban<sup>7</sup> foglaltakat; az a tengernagy, aki eltért a szabályzattól, s nem formált

<sup>5</sup> Brian Lavery: Building the Wooden Walls. London, 1991. (a továbbiakban: Lavery 1991.) 9. o.

<sup>6</sup> A vitorlás sorhajók simacsövű, elől töltő ágyúinak hatásos lőtávolsága 250-300 méter volt.

<sup>7</sup> S. S. Robinson: A History of Naval Tactics. Annapolis, 1940. (a továbbiakban Robinson) 226. o. George Rooke altengernagy 1703-ban alkotta meg az „Instructions for the Directing and Governing of Her Majesty's Fleet in Sailing and Fighting” című szabályzatot, melyet hamarosan „állandó utasítások”-nak (Permanent Instructions) neveztek el. A flottákat vezető tengernagyok ugyan saját kiegészítő utasításokkal toldhatták meg ezt a szabályzatot, de azok nem mondhattak ellent az abban foglaltaknak. Az „állandó utasítások” közel egy évszázadig maradtak érvényben.

csatasort (mint Matthews 1744-ben Toulon előtt<sup>8</sup>), hadbírótság előtt találta magát. A hajók kapitányainak szigorúan tartaniuk kellett kijelölt helyüket a csatasorban, aki kivált belőle, anélkül, hogy hajója harcképtelenné vált volna, akár a halálbüntetést is kockáztatta. Az utasítások emellett tiltották és büntették az egyéni kezdeményezést is. Ugyanebben az időszakban a francia kapitányokat is legalább ilyen szigorúan kötötték a merev harcászati utasítások.

A XVIII. század második felének kiterjedt gyarmati háborúiban, melyben Nagy-Britannia legfőbb ellenfele Franciaország volt, az angolok újfajta francia stratégiával találták szemben magukat. A francia haditengerészet, mely 1690-ben, Colbert-nek köszönhetően, még a világ legerősebb flottája volt, az 1692-es katasztrófális la hogue-i vereséget követően a spanyol örökösödési háború végére (1714) teljesen leépült, hajóállománya a töredékére esett vissza. A francia gazdaság a háború roppant terhei miatt a hadsereg mellett képtelen volt egy, az angolokéval azonos méretű haditengerészet finanszírozására. A háború befejeződése után Franciaország többé nem tett kísérletet arra, hogy ellenfelével egyező erejű haditengerészetet hozzon létre, ugyanakkor Párizs átértékelte haditengerészeti stratégiáját, s megtalálta kisebb haditengerészete számára azt az új szerepkört, melyben sikeresen működhetett. A XVIII. század második felének háborúit a tengeren a gyarmatok birtoklásáért vívták, s mindez azt jelentette, hogy a tengeri háború hadszínterei távol kerültek az európai vizektől. Mindez pontosan a francia stratégiák kezére játszott. Az 1730-as években újjáéledő francia haditengerészet elsődleges célja a gyarmati hadműveletek támogatása lett. Ehhez pedig nem volt szükség abszolút fölényre, elég volt a világ egy-egy pontján a lokális fölény megszerzése. Mindez jó hajókkal és megfelelő stratégiával biztosítható volt, különösen ha eredményes szövetségi politika támogatta. Franciaország, bár kisebb haditengerészettel rendelkezett, e stratégia ügyes alkalmazásával bármikor képes volt fenyegetni a brit pozíciókat a világban.

A francia haditengerészet Maurepas tengerészeti miniszter nevéhez köthető újjáéledése az 1730-as és 1740-es években a stratégia megváltozása mellett más fontos változásokat is hozott a tengeri hadviselés történetében. A franciák ugyanis, ha már számbelileg az angolok mögött maradtak, törekedtek arra, hogy a lehető legjobb és legerősebb hajókkal lássák el flottájukat. A különböző előírások (establishment)<sup>9</sup> által megkötött kezű, s elavult, korszerűtlen hajókat készítő angol hajóépítőkkal ellentétben Maurepas szabad kezet adott a francia hajótervezőknek az ideális hajótípusok megalkotására. A francia tervezők az 1730-as évek végére létrehozták azt a két hajótípust, melyek a következő hét-nyolc évtizedben alapvetően meghatározták a tengeri hadviselést: a „valódi” fregattot

---

<sup>8</sup> *Brian Lavery: Nelson's Navy*. London, 1990. (a továbbiakban *Lavery* 1990.) 255. o.; *Robinson* 237. o. Matthews döntetlenre végződő csatát vívott a spanyolokkal és a franciákkal, mindezt anélkül, hogy teljes csatasort formált volna. Matthews-t a csata után leváltották, s 1745–46-ban egy sor hadbíróági eljárást folytattak le ellene, illetve kapitányai ellen.

<sup>9</sup> 1703 és 1755 között az establishment előírásai szerint épültek az angol sorhajók, melyektől a tervezők nem térhettek el. E merev rendszer, mely pontosan előírta a hajók méreteit, azt eredményezte, hogy fél évszázadon keresztül gyenge fegyverzetű, elhibázott konstrukciójú (erre legjobb példa a három ütegfedélzetes, 80 ágyús sorhajó), gyengén vitorlázó hajókkal látták el a Királyi Haditengerészetet. Az angol hajótervezők csak 1755-ben kaptak szabad kezet, amikor George Anson, az admirális első lordja, Sir Thomas Slade-et nevezte ki a haditengerészet felügyelőjévé. Slade tervezte 1759-ben a VICTORY-t, mely 1805-ben Nelson zászlóshajója volt.

és a 74 ágyús, két ütegfedélzetes sorhajót.<sup>10</sup> E két, igen sikeres típust az angolok csak 1755 után, az establishment-rendszer megszűnésével vették át.

Az új francia tengeri stratégia taktikai következményekkel is járt. A francia taktika mindig is kevésbé volt agresszív, mint az angol, ám ezt követően az egyik fő céljá a harc elkerülése vált. A francia tengernagyok azzal a paranccsal szálltak a tengerre, hogy lehetőleg kerüljenek minden harcérintkezést az ellenséggel, kivéve, ha döntő túlerőben vannak. Ilyen körülmények között a hagyományos csatasor egyre kevésbé volt alkalmas arra, hogy az általában gyorsabb hajókkal rendelkező franciákat döntő csatára kényszerítse. A csatasor ugyanis, mint már említettük, igényelte az ellenfél aktív közreműködését, vagyis hogy az ellenség elfogadja a harcot, és maga is csatasort formáljon. A franciák azonban éppen erre nem voltak hajlandók. Nem véletlen, mint azt a későbbiekben látni fogjuk, hogy az angol haditengerészetben 1744-et követően, miután a franciák három évtizednyi szünet után ismét ellenségként jelentek meg a tengeren, kezdődött meg az elmozdulás a taktikai kérdéseket illetően a korábbi mereven szabályozott és ortodox állásponttól. A következő fél évszázad tengeri háborúiban az angol tengernagyok számára az vált a legfontosabb kérdéssé, hogy milyen új taktikával kényszeríthetik csatára a franciákat, és hogyan mérhetnek rájuk döntő vereséget. Mindennek természetesen előfeltétele volt a merev sémáktól való eltávolodás, és a gondolkodásmód megváltozása. Ez vezetett a következő évtizedek merészebb, agresszívebb és innovatívabb brit taktikájához, mely végül Howe, Jervis, és mindenekelőtt Nelson győzelmeiben teljesedett ki.

Az angol taktika sok szempontból már korábban is különbözött a franciától: még legkonzervatívabb napjaiban is jelentősen agresszívebb volt. A Királyi Haditengerészet mindig az ellenséges flotta megsemmisítésének céljával indult a csatába, míg a franciák igyekeztek elkerülni a harcot, és hajóikat sértetlenül megőrizni. A célok alapvető különbözőségéből adódott, hogy az angolok mindig a szél felőli oldalt (weather gage), míg a franciák a szél alatti (lee gage) részesítették előnyben. A szél felőli oldal, a vitorlás hadviselés szél általi meghatározottságából eredően, az agresszívebb taktikát követő támadó félnek kedvezett. Legelső és legfontosabb előnye az volt, hogy a szél felőli oldali flotta választhatta meg a támadás idejét, és szabhatta meg a harctávolságot. A szél felőli oldal előnyei közé tartozott még, hogy az ágyúk löporfüstje az ellenség felé szállt, hátránya volt ellenben, hogy erősebb szélben a hajók annyira megdőltek, hogy az alsó ütegsor ágyúablakait nem lehetett kinyitni, s ez legnagyobb ágyúinak használatától fosztotta meg a flottát. A szél alatti oldal előnyei közé tartozott, hogy a súlyosan sérült hajókat a szél a saját vonal mögé sodorta, míg a szél felőli oldalon harcoló fél képtelen volt sérült hajóit a szél ellenében a saját vonal mögé visszavonni. A csata elhagyására és a menekülésre is

---

<sup>10</sup> Lavery 1991. 19. o. Több, sikertelen típus után a fregattot a franciák fejlesztették ki a 74 ágyús sorhajóval párhuzamosan. E kiválóan vitorlázó, 28–36 ágyús típus elsődleges feladata az őrzérazatos és a felderítés volt, Nelson a fregattokat, találón, a „flotta szemeinek” nevezte. Az első, új típusú 74 ágyús sorhajót François Coullomb, a touloni arzenál vezető hajóépítő mestere építette. E hajó jóval nagyobb volt a korábbi 70 és 74 ágyús sorhajóknál, s alsó ütegfedélzetén 24 fontos helyett 36 fontos ágyúkat hordozott. Az új típusú 74 ágyús hajó tűzereje messze felülmúlta az elavult angol 70 ágyúsok tűzerejét, melyek fő fegyverzete 24 fontos ágyúból állt, s vitorlázási tulajdonságában is messze felette állt. Az angolok e típust 1755 után vették át. A tipikus francia 74 ágyús fegyverzete 28 db 36 fontos, 30 db 18 fontos és 16 db 8 fontos ágyúból, a tipikus angol 74 ágyúsé pedig 28 db 32 fontos, 28 db 18 fontos és 18 db 9 fontos ágyúból állt. A XVIII. század végén a világ nagyobb flottái sorhajóállományának 70 %-át 74 ágyúsok alkották. A 74 ágyús típust az 1810-es évek végétől, a diagonális építési módszer feltalálása után szorították ki a 80–90 ágyús, két ütegfedélzetes sorhajók.

a szél alatti oldal kínált ideális pozíciót, míg a vereségre álló szél felőli fél csak az ellenségen átvágyva tudott menekülni. A szél alatti oldalon a franciák számára a menekülés lehetőségét csak növelte, hogy a francia sorhajók általában gyorsabbak és könnyebben manőverezhetőek voltak, mint angol ellenfeleik.<sup>11</sup> A szél felőli oldalt az agresszívabb, támadó taktikát követő fél preferálta, melynek célja az ellenség megsemmisítése volt, s ezzel a választással mintegy felégette a hidat a menekülés lehetősége előtt, míg a szél alatti oldal a védekező fél által kedvelt pozíció volt. Nem véletlen, hogy a francia forradalmi és a napóleoni háborúk hat nagy tengeri csatájában az angol flotta minden alkalommal a szél felőli oldalt választotta.

Az angol és a francia taktika a tüzérség alkalmazásában is alapvetően különbözött. Míg a franciák elsősorban az árbocokra és a kötélzetre céloztak, az angolok a hajótestre. Bár a francia ágyúk valamivel nagyobbak és jobbak voltak, mint az angolok, az angolok ezt bőségesen ellensúlyozták az emberi oldalon: az angol tüzérlegénység jóval képzetesebb volt. Mivel a kor simacsövű, elöltöltő ágyúí meg lehetőséget nyújtott pontatlanul lőttek, különösen egy örökké mozgó-billegő hajóról, az angolok a legnagyobb hangsúlyt a tűzgyorsaságra fektették,<sup>12</sup> illetve arra, hogy hajóikat minél közelebb vigyék az ellenfélhez. A célzás különbségeiben is tetten érhető a két eltérő taktika: míg a franciák az ellenfél lelassítására, illetve megbénítására törekedtek, az angolok megsemmisíteni akarták a hajókat és az embereket.<sup>13</sup> Ez a magyarázata annak, hogy a korszak tengeri csatáiban a franciák embervesztése miatt haladta meg többszörösen az angolokét.

Mint arra már fentebb utaltunk, a Királyi Haditengerészetben az 1740-es években kezdődött meg az elmozdulás a korábbi teljesen merev és dogmatikus taktikai utasításoktól. Egyes parancsnokok ebben az időszakban (az 1739–1748-as, majd az 1756–1763-as háborúkban) olyan kiegészítő utasításokat kezdtek fűzni az „állandó utasítások” mellé, melyek bizonyos szituációkban merészebb taktikát engedtek meg, illetve tágabb teret hagytak az egyéni kezdeményezőkézségnek.<sup>14</sup> A korábbiaktól eltérően megengedték az ellenség üldözését, sőt, ha az ellenség számbelileg hátrányban volt, még azt is, hogy néhány kisebb hajó elhagyhassa a csatasort (Edward Hawke, 1747).<sup>15</sup> 1747-ben a Finisterre-foknál Anson, majd néhány hónap múlva Hawke is döntő győzelmet aratott a franciák felett. Az angolok mindkét csatában a korábinál jóval bátrabb taktikát alkalmaztak, s mindkét esetben mellőzték a csatasor ortodox formáját, viszont hozzá kell tenni, számbeli hátrányban lévő ellenféllel szemben.<sup>16</sup> Hasonlóképpen a csatasor mellőzé-

<sup>11</sup> *Lavery* 1991. 28. o. Például az 1747-ben zsákmányolt francia INVINCIBLE 74 ágyús sorhajóról feljegyezték, hogy ideális körülmények között 13 csomós sebességre volt képes, míg a leggyorsabb angol sorhajó sebessége sem haladta meg a 11 csomót.

<sup>12</sup> *Lavery* 1990. 178. o. Bár hivatalos tudósítás nem maradt fenn a korszak tűzgyorsaságáról, a két percenkénti egy lövést lassúnak minősítették. Az angol tűzgyorsaság ideális körülmények között elérhette a percenként egy lövést. A franciák és a spanyolok nem voltak képesek ilyen tűzgyorsaságot elérni.

<sup>13</sup> *Dudley Pope: Life in Nelson's Navy.* London. 1997. (a továbbiakban: *Pope*) 203. o. A harcban való rámenőségéről ismert Edward Berry kapitány így foglalta össze az angol célzási módszert: „Ne próbálkozz az ellenség árbocainak ledöntésével. Lőj a hajótestre, az ütegsorokra. Öld meg az embereket, és tiéd a hajó.”

<sup>14</sup> *Lavery* 1990. 256. o.; *Robinson* 233. o. Az első ilyen jellegű kiegészítő utasításokat Edward Vernon készítette 1743-ban, bár ő inkább másik találmányáról, a grogról híres. A későbbiek közül ki kell még emelni Edward Hawke és Edward Boscawen nevét.

<sup>15</sup> *Nicholas Tracy: Nelson's Battles.* London, 1996. (a továbbiakban *Tracy*) 66. o.

<sup>16</sup> *Robinson* 239–241. o.; *Tracy* 66–67. o. Anson 12 sorhajóval rendelkezett, míg a franciák 2 sorhajóval és

sével, s a korábbinál még merészebb taktikával aratott döntő győzelmet a franciák felett Hawke 1759-ben a Quiberon-öbölben.<sup>17</sup> E csaták tapasztalatai már előrevetítették, hogy a jövőben a francia ellenféllel szemben csak a csatasor elhagyásával, és a korábbinál agresszívebb, új taktikával lehet döntő győzelmet elérni.

Mielőtt továbblépnénk, érdemes némi figyelmet szentelni a tengeri hadviselésről alkotott elméleti munkáknak. A gyakorlatias szellemű angolok hosszú ideig nem sok időt pazaroltak a haditengerészeti taktika kérdéseinek elméleti tanulmányozására. Nem csoda, hogy az első jelentős, nagy hatású, ilyen jellegű munka Franciaországban született 1697-ben, szerzője a jezsuita Paul Hoste volt.<sup>18</sup> Művében Hoste a csatasor védelmi funkcióinak szentelt nagyobb teret, ám leírt néhány valóban merész taktikai fogást, mint például az ellenséges csatasor átvágását, vagy a két tűz közé szorítást, amit az ellenfél utóvédjénél javasolt. Hoste azonban, bár mint módszert leírta, még nem ismerte fel a csatasor átvágásában rejlő hatalmas lehetőségeket, melyeket igazából a XVIII. század második felében fedeztek fel. Hoste munkája Angliában először 1762-ben látott napvilágot, meglehetősen gyatra fordításban, ám népszerűségére jellemző, hogy még 1824-ben is kiadták.

A legnagyobb hatású brit teoretikus a skót John Clerk of Eldin volt, egy kívülről jött amatőr.<sup>19</sup> Clerk a fő hangsúlyt az ellenséges csatasor átvágására (*cutting the enemy line*) fektette. Munkájának komoly visszhangja volt a Királyi Haditengerészet tisztikárában, és pontosan nem mérhető, de kétségtávolú igen jelentős hatással volt a francia forradalmi és a napóleoni háborúk tengeri hadviselésére. Maga Nelson is szívesen forgatta.

Clerk könyvében két, már korábban sem ismeretlen taktikai fogást fejlesztett tovább, s írt le, melyek alkalmazásával a Királyi Haditengerészet több döntő győzelmet aratott. Az egyik ezek közül a már Hoste által leírt módszer, az ellenfél csatasorának átvágása volt. Clerk volt viszont az, aki fölismerte a benne rejlő lehetőségeket. A csatasor átvágására irányuló manőver meglehetősen kockázatos volt: a támadó félnek az átvágás előtt gyenge konstrukciójú orrával kellett az ellenség felé fordulnia, miközben saját ágyúit nem tudta használni. Ám amint bejutott a csatasor hajói közé, már az ő ágyúi lőhettek az

---

12 fregattal, Hawke 14 sorhajójával pedig 9 francia sorhajó állt szemben. Az angol parancsnokok a csatasor formálása helyett mindkét csatában általános üldözésre adtak parancsot, mert különben nem érték volna utol a franciákat. A leggyorsabb hajóikból csupán *ad hoc* csatasort alkottak, hogy az vágja el a franciák útját.

<sup>17</sup> *Robinson* 254–255. o. *Tracy* 69–70. o. A Quiberon-öbölbeli csatát Hawke a Finisterre-foknál jóval nehezebb körülmények, és kiegyenlítettebb erőviszonyok közt vívta. Hawke 27 sorhajójával, míg ellenfele, Conflans 20 sorhajójával rendelkezett. E csata kiváló példája annak, hogy hogyan lehetett döntő győzelmet kivívni bonyolult taktika fogások nélkül, mindössze úgy, hogy a kapitányok tudták, tengernagyuk mit vár el tőlük, s azt igyekeztek teljesíteni is. A franciák az egyre erősödő viharban a zátonyos Quiberon-öbölbe menekültek. Hawke ekkor a leggyorsabb hajóinak *ad hoc* csatasor formálására adott parancsot, a többi hajójával pedig csatasor formálása nélkül hatolt be az öbölbe. A franciák végül összesen nyolc sorhajót vesztek, köztük a zászlóshajót, s a többi sorhajójuk is csak az ágyúk kidobálása árán tudott a folyótorkolatba bemenekülni. Az angolok két zátonyra futott sorhajót és mindössze tizenöt halottat vesztek.

<sup>18</sup> Hoste munkája a „L'Art des Armes Navales” címet viselte. Hoste-ról bővebben: *Robinson* 215–224. o.; *Tracy* 56–61. o. A francia elméleti szerzők közül még meg kell említeni Sebastian de Morogues (1763), Bourde de Villehuet (1765) és Audibert Ramatuelle (1802) nevét.

<sup>19</sup> John Clerk kereskedő volt, aki sosem járt a tengeren, de egész élete során a haditengerészeti taktikai kérdések izgatták. Minden szabad idejét azzal töltötte, hogy asztalon, apró hajómodellek segítségével, új módszereket dolgozzon ki. Könyve, az „Essay on Naval Tactics” először 1782-ben jelent meg, a szerző magánkiadásában. Szélesebb körű publikálására 1790-ben került sor.

ellenfél gyenge tatját és orrát. A csatasoron áthaladva a következő sortűzet az ellenség felkészületlen másik oldalára löhette, s e módszerrel az ellenséges csatasor egy részét két tűz közé lehetett szorítani, ami más előnyök mellett erősen csökkentette az ellenfél tűznek hatékonyságát.<sup>20</sup> Ha az átvágást szél felőli oldalról hajtották végre, a szél alatti oldalra kerülve, elvághatták az ellenfél menekülésének útját. A csatasor áttörésének két módja volt: vagy az egész flotta hajtotta azt végre az ellenfél csatasorának egy pontján, vagy pedig egyes hajók a csatasor különböző pontjain. A csatasor átvágásával csatákat lehetett nyerni: e taktikával győztek az angolok 1782-ben a Saintes-i, 1794-ben a dicsőséges július elsejei, 1797-ben St. Vincent-foki, illetve az 1805-ös trafalgari csatában.

A másik módszer, melynek elméleti modelljét könyvében Clerk kidolgozta, az erőkoncentráció (concentration of force) volt. Ebben az esetben az volt a cél, hogy az ellenfél flottájának egy részén helyi túlerőt hozzanak létre. E taktikának (melyet gyakran a csatasor átvágásával kombináltak) akkor volt igazán létjogosultsága, amikor a szél iránya lehetővé tette, hogy az ellenfél flottájának maradék része ne tudjon időben megtámadott rész segítségére sietni. E módszer sikerének legragyogóbb példája az 1798-as abukiri (nflusi) győzelem volt: Nelson e csatában 13 francia sorhajóból 11-et süllyesztett el, vagy kényszerített megadásra.

Az első jelentős csata, melyben az angol flotta az ellenséges csatasor átvágását alkalmazta, az amerikai függetlenségi háború végén, 1782. április 12-én a Karib-tengeren, a Saintes-szigetcsoport közelében vívott összecsapás volt. Az erőviszonyok kiegyenlítettek voltak, a Rodney vezette angol flotta és a De Grasse által vezetett francia flotta egyaránt 36 sorhajóval rendelkezett. A francia flotta Rodney általi átvágásáról mind a mai napig megoszlanak a vélemények: egyesek szerint ez előre tervezett manőver volt, mégpedig Clerk munkájának a hatására, mások szerint viszont véletlen „baleset”.<sup>21</sup> Az átvágásra akkor került sor, amikor a francia flotta, mely ellenkező csapáson (tack) haladt, éppen megfordulni próbált, s a csatarendje összekuszálódott. Az átvágást ilyen körülmények között szinte kockázatmentesen lehetett végrehajtani, s eredményeképp a francia hajók egy része két tűz közé került. A francia hajók nagy része elmenekült, öt sorhajó, köztük De Grasse zászlóshajója, megadta magát. A győzelem ugyan nem befolyásolta a háború kimenetelét az amerikai kontinensen, de megővta Jamaicát a francia támadástól.

Mint már említettük, egyes brit parancsnokok még az 1740-es években elkezdtek kiegészítéseket fűzni az „állandó utasítások”-hoz. Ennek ellenére az „állandó utasítások” még hosszú évtizedekig érvényben maradtak a Királyi Haditengerészetben. Végül Lord Howe lett az, akinek két évtized szívós munkájával sikerült e helyzetet megváltoztatnia, s a hivatalos brit taktikát megreformálnia. Első kiegészítő utasításait 1770-ben adta ki, s

<sup>20</sup> Egy sorhajó legénysége maximális hatékonysággal egyszerre csak az egyik oldal ágyúival volt képes tüzelni, mivel képtelenség volt annyi embert a hajókra zsúfolni, amennyi elegendő lett volna az összes ágyú egy időben történő kiszolgálásához. Ráadásul sokszor problémát jelentett a hajók személyzettel való ellátása. Egy 74 ágyús hajó legénysége 650 főből állt, de a kapitány gyakran már annak is örült, ha 500–550 épkézláb ember tartózkodott a fedélzeten.

<sup>21</sup> E kérdésről I. Lavery 1990. 255–256. o., Robinson 346–348. o., Tracy 80. o. Egyesek úgy vélik, hogy Clerk könyvének első példányát Rodney-nak adta, mielőtt az útnak indult a Karib-tengerre. Ezt cáfolja Sir Charles Douglas, Rodney zászlóskapitánya (törzsfőnöke), aki az ötletet magának, illetve apjának tulajdonítja. Clerk hatása ellen szól, hogy a Csatorna Flotta szignálkönyvében abban az időben már létezett a csatasor átvágására utaló parancs. Sir John Jervis, aki 1797-ben a St. Vincent-foknál aratott győzelmet a spanyolok felett, úgy nyilatkozott, hogy Rodney „véletlen balesetből” vágta át a francia flottát.



végül 1790-ben kiadott utasításai szorították ki végleg a közel száz éves „állandó utasításokat.” Howe utasításait, némileg átdolgozva, 1799-ben újra kiadták, s érvényben maradtak egészen a napóleoni háborúk végéig.<sup>22</sup> Az utasítások egyszerre jelentettek eltávolodást a csatasor ortodox alkalmazásától, illetve engedtek jóval nagyobb teret az egyéni kezdeményezésnek. Ha a flotta például túlerőben volt az ellenféllel szemben, s egyes hajóknak nem jutott ellenfél, az utasítások lehetővé tették, hogy e hajók kapitányai saját belátásuk szerint segítsék a flotta többi hajóját. Bizonyos körülmények közt engedélyezték azt is, hogy a megvert, s a csatasorból kiváló ellenséges hajót üldözzék. S mindenek felett, bekerült az utasítások közé a csatasor átvágása is. Az új utasítások igen sikeresnek bizonyultak, s Nelson, aki igen nagyra tartotta, így nyilatkozott Howe-ról: „a legnagyobb haditengerész, akit valaha a világ látott”.<sup>23</sup>

### *A szemben álló felek*

Míg más országok védelmét várak és hadseregek biztosították, Angliát „Wooden Walls” (fából ácsolt falak) védelmezték ellenségeitől, az angol Királyi Haditengerészet tölgyfából épült hajói. A még VII. Henrik által alapított haditengerészet a XVII. és XVIII. század folyamán vált azzá az imponáló szervezetté, amely mind hajói számában, mind pedig emberei képzettségében felülmúlta a világ összes haditengerészetét.

A legfőbb rivális, Franciaország, nem volt tengerésznemzet, legalábbis nem olyan, mint az angol vagy a holland, kereskedelmi tengerészete az ország méretéhez képest kicsinynek számított, és stratégiai prioritások tekintetében haditengerészete is csak a második helyen állt a hadsereg mögött. A francia haditengerészet több megsemmisítő vereséget szenvedett el (1692, 1759), de mindig képes volt talpra állni, és újra fenyegetni Anglia tengeri hatalmát.

Ha egy pillantást vetünk a XVIII. század végének haditengerészeti erőviszonyaira, azt látjuk, hogy Nagy-Britannia rendelkezett a legnagyobb haditengerészettel, ám fölénye mégsem volt akkora, hogy ügyes szövetségi politikával, mint 1779–1782-ben, a franciák, legalábbis papíron, ne kerekedhettek volna felül. 1793-ban, a francia forradalmi háborúk kitörésekor az erőviszonyok hozzávetőlegesen (különböző publikációk eltérő számokat adnak meg) a következőképp alakultak: Anglia 115 (132), Franciaország 76 (83), Spanyolország 35 (47), Hollandia 12 (16) sorhajóval rendelkezett.<sup>24</sup> Az idő hosszú távon azonban több szempontból is a briteknek dolgozott. Az angol haditengerészet mindig a háború elején a legsebezhetőbb: középkori eredetű, kis hatékonyságú toborzási rendszere (press gang) miatt ugyanis hosszabb időre volt szüksége, hogy a leszerelve álló hajókat legénységgel lássák el, mint a modernebb, összeíráson alapuló rendszert alkalmazó Franciaországnak, vagy Spanyolorzágnak. Nagy-Britannia azonban, szerencséjére, Spa-

---

<sup>22</sup> Tracy 72-75. o., Robinson 267–276. o., 400–401. o. 1770-ben kiadott szignálkönyve és utasításai után 1776-ban adott ki újabb szignálkönyvet, melyet 1777-ben újabb utasításokkal egészített ki.

<sup>23</sup> Lavery 1990. 256. o.

<sup>24</sup> George Modelski – William Thompson: *Sea Power in Global Politics 1494–1993*. London, é. n. 224–227., 263–264., 282–283. o. Az adatok csak hozzávetőlegesek, az egyazon évre különféle forrásokban megadott hajószámok között akár két-háromszoros különbség is előfordul.

nyolcországgal szövetségben lépett be a háborúba, s a spanyolok és a hollandok csak 1796-ban léptek szövetségre a franciákkal.

A fentiek alapján látható, hogy Franciaország, Spanyolországgal és Hollandiával szövetségben, a sorhajók számát tekintve elvileg fölénybe került Angliával szemben. 1796-1797-ben a helyzet több szempontból mégsem volt ennyire egyértelmű. A különböző helyeken megadott adatok ugyan eltérnek egymástól, de mégis megállapítható, hogy 1793 után az angol flotta ereje folyamatosan gyarapodott, míg az 1796-ban vele szemben álló feleké csökkent. A legnagyobb veszteséget a franciák könyvelhették el, 1800-ra a sorhajóállományuk 46-ra apadt.<sup>25</sup> 1797-ben a spanyol (St. Vincent-foki csata) és a holland (Camperdown-i csata) haditengerészet is érzékeny veszteségeket szenvedett. Az angol Királyi Haditengerészet ezzel szemben, amellett, hogy viszonylag kevés hajót veszített, azok többségét is balesetben, nem csak újonnan épült hajókkal gyarapította állományát, hanem az elfogott ellenséges hajók szolgálatba állításával is. A zsákmányolt hajók jelentőségét jól jelzi, hogy a britek 1794 és 1802 között 50 egykori ellenséges sorhajót és 94 fregattot állítottak szolgálatba.<sup>26</sup>

A legnagyobb problémák egyikét az jelentette, hogy hogyan lehet ezt a heterogén, és az Atlanti-óceán valamint a Földközi-tenger hat-nyolc kikötőjében szétforgácsolt erőt egységes és erős flottává egyesíteni, fizikai és morális értelemben. Tulajdonképpen ezen állt vagy bukott az Anglia elleni invázió sikere. A brit tengeri stratégia elsődleges célja az volt, hogy a különböző kikötőkben állomásozó francia, spanyol és holland hajórajok egyesülését minden áron megakadályozza. Ennek legfontosabb eszköze az ellenséges kikötők blokádja volt, s ha pedig mégis sikerült az ellenségnek átjutnia a blokádon, akkor igyekeztek még az egyesülés előtt csatára kényszeríteni a másik felet. A háború hat nagy csatájából három (St. Vincent, Camperdown, Trafalgar) ilyen jellegű volt. A fizikai egyesítés előtt tornyosuló nehézségek mellett az angolok malmára hajtotta a vizet, hogy a franciák és szövetségeseik között a tengeren soha nem sikerült megteremteni a teljes összhangot, az eltérő prioritások, elképzelések, illetve a kölcsönös féltékenykedés, sértődöttség és vádaskodás megakadályozta azt, hogy ha létre is jött két hajóraj egyesítése, akkor valóban ütőképes, egységes vezetés alatt álló flottává váljon. Erre kitűnő példát szolgáltat a francia–spanyol egyesült flotta története a trafalgari csatát megelőzően.

Még ha papíron Franciaország és szövetségesei esetleg hasonló számú sorhajót birtokoltak is, a britek egy döntő területen hatalmas és behozhatatlan fölényben voltak: jóval több képzett tengerésszel rendelkeztek. A haditengerészetek utánpótlási bázisait a kereskedelmi tengerészetek jelentették, s a világon a legnagyobb kereskedelmi tengerészettel Nagy-Britannia rendelkezett. A háború kezdetén a brit kereskedelmi flottában közel 120 000 képzett tengerész szolgált, míg a franciában 60 000, a spanyolban pedig mindössze 5800.<sup>27</sup> Mindez azt jelentette, hogy Franciaországnak, de különösen Spanyolországnak, ha hadihajóit fel akarta szerelni, komoly emberhiánnyal kellett szembenéznie.

---

<sup>25</sup> Lavery 1990. 278. o.

<sup>26</sup> Robinson 442. o.

<sup>27</sup> Lavery 1990. 269., 281., 284. o. *Julian de Zulueta: The Final Sacrifice off Cape Trafalgar*. In: *Mariner's Mirror* 2005/2. (Zulueta) 254. o. A spanyol flotta teljes emberszükséglete kb. 89 000 fő volt, ezzel szemben csak 53 000 tengerészt tartottak nyilván. Közülük azonban csak 5800 számított valódi tengerésznek, a többiek halászkok, illetve part menti bárkák hajósai voltak.

Különösen a spanyolok esetében volt súlyos a helyzet, mivel a teljes spanyol flotta 89 000 főt igényelt. A St. Vincent-foki csatában például a spanyol sorhajókon csak 70-80 képzett tengerész tartózkodott, vagyis csak a legénység 10 %-a volt tengerész. A többiek katonák, illetve sebtében összeszedett parasztkok voltak. A spanyolok képzett haditengerésztisztekből is hiányt szenvedtek, ez magyarázza, hogy több hajónak katonatiszt volt a parancsnoka. A trafalgari csatában részt vett spanyol hajókon sem volt különb a helyzet. A francia, illetve a spanyol oldalon a legénységgel és a tisztikarral való problémákat csak tetézte, hogy az angol blokád miatt e flottáknak alig volt lehetőségük kifutásra, az emberek valódi tengerészeti kiképzésére.

A francia haditengerészet ütőképességét súlyosan befolyásolta, hogy a forradalom után a flotta elvesztette jól képzett, professzionális, nemesekből és arisztokratákból álló tisztikarát. A francia haditengerészet legmélyebb válságperiódusa 1795-ig tartott. Ebben az időszakban sikerült, részben képtelenen, részben szó szerint lefejezni az 1789 előtti tisztikart. A régi tisztek háromnegyede a forradalmat követően vagy emigrált, vagy meghalt. A megüresedett tiszti helyekre katonákat, kereskedelmi kapitányokat, altiszteket, avagy egyszerű tengerészeket neveztek ki. Mindezt jól szemlélteti Villaret-Joyeuse ellentengernagy kapitányainak összetétele az angolok ellen vívott 1794. június 1-jei csatában: a 23 kapitányból négy korábban hadnagy, tíz alhadnagy, hét révkalauz, illetve halászbárka-kapitány, egy altiszt, egy pedig egyszerű tengerész volt, arról nem is beszélve, hogy Villaret-Joyeuse néhány héttel korábban még maga is hadnagyként szolgált.<sup>28</sup> Az 1790-es évek első felében hatalmas problémák voltak a legénység fegyelmével is, egymást érték a lázadások és a parancsmegtagadások. Mindezt csak súlyosbította a forradalom idején bevezetett „komiszárrendszer:” gyakorlatilag megszűnt az egyszemélyi parancsnoklás, a flották parancsnokai, illetve az egyes kapitányok mellé politikai agitátorokat delegáltak, akik minden döntést felülbírálhattak, s legfontosabb feladatuk a politikai felügyelet és a Konvent határozatainak betartatása volt.<sup>29</sup> Ebben az időszakban többet számított a politikai hűség, mint a szakmai hozzáértés. 1795 után ezt a rendszert megszüntették, s a fegyelmet is sikerült megszilárdítani, mindez azonban kevés volt a képzett tisztikarban történt veszteségek pótlásához. Némi vigaszt jelentett, hogy a tisztikarral ellentétben az altiszti karnak többé-kevésbé sikerült épségben átvészelnie a forradalmi időket, s ez nagyban hozzájárult ahhoz, hogy sikerült a fegyelmet visszaállítani a flottában.<sup>30</sup>

Mint az közismert, a franciák és a spanyolok sokkal jobb hadihajókat építettek, mint az angolok. A Királyi haditengerészet legjobb hajói az elfogott francia hajók némiképp módosított másolatai voltak.<sup>31</sup> A forradalom azonban a francia arzenálokat sem kímélte: hiába voltak eredetileg kitűnő építésűek a hajók, a szakszerű, hozzáértő karbantartás hiányában állapotuk leromlott, s felszerelésük (árbcrudak, vitorlák, kötelek) minősége hatalmasat esett vissza az 1789 előtti szinthez képest.<sup>32</sup> Az anyagi leromlást csak tetézte a

---

<sup>28</sup> *Robinson* 403. o.

<sup>29</sup> E határozatok alapján például halállal büntették mindazon kapitányokat, akik kétszeresnél kisebb túlerővel szemben megadták magukat, kivéve ha a hajójuk már süllyedőfélben volt.

<sup>30</sup> *Rémi Monaque*: Trafalgar 1805: Strategy, Tactics and Results. In: *Mariner's Mirror* 2005/2. (a továbbiakban: *Monaque*) 244. o.

<sup>31</sup> *Pope* 43–61. o.

<sup>32</sup> *Monaque* 245. o.

legénység képzettségének hiánya, ami különösen a tüzérlegénység esetében volt súlyos probléma. A francia tüzéreknek átlagosan kétszer annyi időre volt szükségük egy sortűz leadására, mint angol társaiknak, ezen felül sokkal rosszabbul céloztak.<sup>33</sup> A brit hajókon ráadásul 1782 után két jelentős újítást vezettek be: az ágyúk kovás elsütő szerkezetét, mely a célzást tette pontosabbá, és a rövid csövű karronádokat, melyek kartácsstűzzel félelmetes fegyvernek bizonyultak a közelharcban. A franciák e két újítás bevezetésében alaposan lemaradtak a britek mögött.

Összességében elmondható, hogy a Királyi Haditengerészet, és két számbelileg legnagyobb ellenfele, a francia és a spanyol haditengerészet között, különösen a tisztikar és a legénység képzettsége tekintetében, hatalmas minőségi szakadék tátongott. Azoknak az ellenséges haditengerészeteknek pedig, melyek képzettségben nem maradtak el a britek mögött (dánok, hollandok), anyagi ereje volt töredéke a britekének. A Királyi Haditengerészet háborús sikereit ereje és emberei képzettsége mellett még egy fontos tényezőnek köszönhette: merész, agresszív és innovatív taktikájának, melyet legkiválóbb tengeranyai, mindenekelőtt Nelson alkalmazott.

### *Tengeri hadműveletek 1793 és 1802 között*

Amikor Nagy-Britannia 1793-ban belépett a háborúba, a kormány kezdetben ezt is egy régi típusú gyarmati konfliktusként kezelte. A háború kezdetén Sir Samuel Hood flottája elfoglalta Toulont, de a várost a franciák hamarosan visszafoglalták. Emellett az angol hadsereg és a haditengerészet az Antillákon folytatott hadműveleteket a francia gyarmatok ellen, de azok szomorú eredménye mindössze a sárgalázban elveszített 80 000 halott lett.

Az amiens-i béke 1802 tavaszán történt megkötéséig a háború kilenc esztendeje alatt öt nagy tengeri csatát, s e mellett számtalan kisebb-nagyobb ütközetet, hajó-hajó elleni párvíadalt vívtak. Mivel nincs terünk még csak felsorolni sem a kisebb ütközeteket, e helyt a tengeri háború kimenetelét eldöntő öt nagy csatára koncentrálunk, melyeknek, ha egy folyamat szerves alkotórészeinek tekintjük őket, a trafalgari csata volt a betetőzése.

Az első nagy tengeri csatát 1794. június elsején vívták. A bresti francia flotta 26 sorhajóval 1794 májusában futott ki a sebtében kinevezett Villaret-Joyeuse ellentengernagy<sup>34</sup> parancsnoksága alatt egy élelmiszert szállító konvoj fogadására. A Howe parancsnoksága alatt álló angol flotta (25 sorhajó) május 28-án fedezte fel a franciákat. Május 29-én rövid ütközet zajlott le a két flotta között, melyben Howe megkísérelte átvágni a franciák csatasorát, de azok sikeresen kitértek. Két napos üldözés után a két flotta június 1-jén találkozott ismét össze. Howe mindenképpen ki akarta erőszakolni a döntést, s ismét a francia csatasor átvágását határozta el, hogy meggátolhassa gyors elmenekülésüket. E reggelen a franciák is készek voltak az összecsapásra, s nem kezdtek kitérő manőverbe. Az angolok, a saintes-i csatával ellentétben, több ponton törték át a francia

<sup>33</sup> *Monaque* 246., 252. o. A francia haditengerészetben 1786-ban ráadásul külön tüzerhadtestet hoztak létre, ám ez nem hozta meg a kívánt eredményt, mert a jelentkezők között magas arányban a városi csöcselék képviseltette magát, akik fő szerepet játszottak a forradalom idején a sorozatos lázadásokban.

<sup>34</sup> A bresti flottában nem sokkal korábban lázadás tört ki, ezért eltávolították a royalistagyanús elemeket. A parancsnokot, valamint majdnem az összes kapitányt leváltották.

csatasort, maga Howe a QUEEN CHARLOTTE-tal a francia zászlóshajó tatja mögött. Mindössze húsz percnyi közelharc után Villaret-Joyeuse kivonta magát a küzdelemből, és 12 sorhajóval elmenekült. Hat francia sorhajó megadta magát, egy pedig elsüllyedt, a többi elmenekült. A rövid közelharc intenzitását jelzi, hogy az angolok 700, a franciák 1200 halottat veszítettek. A britek a csatát „Dicsőséges Június Elsejének” nevezték el. Hazatérésük után nem csak az angolok, de a franciák is győzelmet jelentettek.<sup>35</sup> Villaret-Joyeuse-t a csata után előléptették altengernaggyá.

1796 augusztusában a spanyolok szövetséget kötöttek a franciákkal, és 15 sorhajót, valamint 10 fregattot ígértek a francia flotta megsegítésére. Anglia egyedül maradt a tengereken Franciaország, Spanyolország és Hollandia ellenében. Helyzetüket kihasználva a franciák 1796 decemberében partraszállást kíséreltek meg Írországbán, amely azonban kudarcba fulladt. A Földközi-tengeren viszont igen rosszra fordult az angolok helyzete, ezért a földközi-tengeri flotta új parancsnoka, Sir John Jervis kénytelen volt Gibaltárba visszavonulni. A franciák 1797 elején elhatározták, hogy az egyesült francia–spanyol–holland flotta segítségével inváziót hajtanak végre Anglia ellen. A spanyolok ehhez 27 sorhajóból álló flottát ajánlottak fel Don José de Cordova tengernagy parancsnoksága alatt. Ennek hírére Jervis 15 sorhajójával a St. Vincent-foknál foglalt állást, hogy megakadályozza Cordova csatlakozását a franciákhoz. Az összecsapásra 1797. február 14-én került sor. Jervis először két, kilenc, illetve hat hajóból álló oszlopot formázott hajóiból, ám mikor meglátta a spanyolok nagy számát, úgy döntött, együtt tartja hajóit, és a délnyugatra lévő spanyol rajt elvágja a főerőktől. A spanyol flotta annyira szét volt szóródva, hogy amikor a csata megkezdődött, az angolok a 27-ből mindössze 16 spanyol sorhajóval találták szembe magukat. A főerőktől elvágott spanyol raj, egy sorhajó kivételével, elmenekült a csata helyszínéről. Jervis ekkor a főerők ellen indult támadásra, fordulást jelezve minden hajójának, hogy átvágjon a spanyol flottán. Az utóvédben lévő 74 ágyús sorhajó, a CAPTAIN parancsnoka, Horatio Nelson meglátta, hogy egy elkerülő manőverrel a spanyolok el akarnak menekülni, ezért a parancssal nem törődve az ellenkező irányba fordította hajóját. E manőver következtében rögtön hét spanyol sorhajóval találta szemben magát. Helyzetét látva Thomas Troubridge kapitány a CULLODEN-nel a segítségére sietett. Később még két angol sorhajó csatlakozott hozzájuk. Nelsonnak végül sikerült megcsákláznia és megadásra kényszerítenie a SAN NICOLAS és a SAN JOSEF nevű spanyol sorhajókat. Az angoloknak még két másik spanyol hajót sikerült elfoglalniuk, mire Cordova feladta a harcot, és megmaradt hajóival elmenekült.

A St. Vincent-foki csatában jól láthatóan megmutatkozott az angolok emberi oldalon mutatkozó fölénye. Hiába volt papíron a spanyol flotta sokkal erősebb, a hajók sebtében összeszedett legénységének fogalma sem volt a hajózásról és a tengeri harcokról. A SAN JOSEF-en például még az ágyúk torkolatát védő fadugók is a helyükön voltak, amikor Nelson elfoglalta a hajót. A csatában mindkét fél viszonylag enyhe veszteségeket szenvedett: az angolok 72, a spanyolok 261 halottat veszítettek. A győzelmet követően Jervis a St. Vincent grófja címet kapta, míg Nelsont, aki a parancs ellen cselekedve jelentősen hozzájárult a győzelemhez, előléptették ellentengernaggyá, és megkapta a Bath-rendet.

---

<sup>35</sup> Saint-André, a Konventnek a bresti flottához kirendelt megbízottja a május 29-i ütközetről, mint dicsőséges akcióról számolt be a közvéleménynek. A június 1-jei csatáról viszont mélyen hallgatott. *Robinson* 411. o.

Miután az 1797 eleji inváziós tervek meghiúsultak, a franciák az év második felében ismét megpróbálkoztak Dél-Anglia inváziójával, ezúttal a holland flotta segítségével. Az ország 1795-ös elfoglalását (1795–1806 között Batáviai Köztársaság) követően a holland flotta felett gyakorlatilag a franciák rendelkeztek. 1797 október elején a 16 sorhajóból<sup>36</sup> álló holland flotta Jan Willem de Winter altengernagy parancsnoksága alatt kifutott Texelből, hogy csatlakozzon a bresti francia flottához. A hírré Adam Duncan tenger-nagy, akinek a holland flotta blokád alatt tartása volt a feladata, nyomban kifutott Yarmouthból 14 sorhajójával, hogy csatára kényszerítse a hollandokat. A britek október 11-én reggel pillantották meg a hollandokat, Texeltől délre, Camperdown (Kammerduin) közelében. Miután Duncan tartott attól, hogy a hollandok elmenekülnek, rögtön parancsot adott, hogy minden hajó forduljon meg, és egyenesen vitorlázzon az ellenkező csapáson hajózó hollandok felé. E manőver következtében az angol hadrend megfordult, a hátvéd lett az elővéd. Húsz perc elteltével Duncan parancsot adott az ellenfél csatasorának több ponton való áttörésére (mint azt Howe tette 1794-ben). A csatasor áttörését követően elkeseredett közelharc alakult ki, melyben végül kisebb, gyengébb konstrukciójú hajókkal és gyengébb tüzérségükkel a hollandok maradtak alul. Duncannek korábban szinte sohasem látott arányú győzelmet sikerült kivívnia: hét holland sorhajó és két fregatt adta meg magát. Ez már csak azért is figyelemre méltó, mert a kitűnően képzett hollandok sokkal keményebben küzdöttek, mint a franciák vagy a spanyolok, s a franciáktól eltérően, ők is a hajótestre tüzeltek. Ez magyarázza a közel hasonló embervesztéseget: az angolok 1040 halottat és sebesültet, a hollandok 1160 halottat és sebesültet vesztek, ezen felül több mint 2800-an estek angol hadifogságba. A csatát követően Duncan hajói rossz állapota miatt nem gondolhatott az üldözésre. Bár Duncan ragyogó győzelmet aratott, kilenc hónappal később dicsőségét és hírnevét háttérbe szorította Sir Horatio Nelson ellentenger-nagy abukiri sikere.

A spanyolok és a hollandok feletti győzelmek ellenére 1797 válságos esztendeje volt a flottának. Az angol Királyi Haditengerészet a háború elején Franciaország atlanti kikötői esetében a távoli blokád stratégiáját választotta, azaz a kikötőket csak fregattok tartották megfigyelés alatt, a sorhajók hazai kikötőkben horgonyoztak. A tétlenül álló hajókon összezsúfolt legénység<sup>37</sup> körében, Spitheadben, majd Nore-ban, lázadások robbantak ki, részben a brutális bánásmód, a rossz ellátás és az alacsony zsold ellen, részben pedig a francia forradalmi eszmék hatására. A lázadásokat Jervis vezetésével verték le, a főbb vezetőket felakasztották, de ugyanakkor bizonyos reformokat is bevezettek, például 1601 óta először emelték fel a legénység zsoldját. A lázadások tapasztalatain okulva a francia atlanti kikötők esetében is áttértek a szoros blokád stratégiájára.

Napóleon, aki már megindult az egyeduralom felé vezető úton, Camperdown után felismerte, hogy a Boulogne környékén gyülekező francia csapatoknak nincs esélyük arra, hogy átkeljenek a Csatornán, ezért javaslatot tett Egyiptom elfoglalására, ami által Anglia legfontosabb gyarmatát, Indiát veszélyeztethették. A Direktórium ezt elfogadta,

<sup>36</sup> A 16 holland sorhajó közé számít az a négy 56 ágyús hajó is, melyek az angol flottában nem minősültek volna sorhajónak.

<sup>37</sup> A hajókról a legénységet nem engedték partra, mivel rögtön megszöktek volna. Történelmi tapasztalat, hogy háború idején a matrózlázadások általában a kikötőkben tétlenül álló hajókon szoktak kitörni. Mint Nelson mondta, „Ships and seamen rot in harbour” („A kikötőben a hajók és a tengerészek elrothadnak”), s bár eredetileg ő a tengerészek esetében a tífuszjárványokra gondolt, mindez átvitt értelemben is igaz.

már csak azért is, mert így Napóleont is távol tudhatták Párizstól. Napoleon hadserege 13 sorhajó és 42 kisebb hadihajó kíséretében 1798. május 19-én futott ki Toulonból. Útközben elfoglalták a stratégiai jelentőségű Máltát, majd július 1-jén Alexandriához értek, melyet még aznap sikerült elfoglalniuk. A francia flotta parancsnoka, François de Brueys gróf, altengernagy az angol flottától tartva vissza akart térni Toulonba, de Napoleon nem engedte. Így a francia hadihajók a veszélyes Alexandriai-öbölből áthajóztak a közeli, jobban védhető Abukiri-öbölbe.

Az angol Admirális is hírt vette a touloni készülődésnek, s Spencer gróf, az admirális első lordja utasította a Cadixt blokád alatt tartó Jervist, küldjön egy hajórajt Toulon megfigyelésére. Jervis válaszára a sebesüléséből éppen felépült Nelson<sup>38</sup> ellentengernagyra esett, akinek három sorhajót és két fregattot bocsátott a rendelkezésére. Nelson távozása után Jervis üzenetet kapott az Admirálisról, melyben szintén Nelson kinevezését javasolták, illetve tájékoztatták, hogy erősítést kap Angliából. Miután ilyen formán az Admirális megerősítette döntésének helyességében, Jervis tíz újabb sorhajót küldött Nelson után.

Nelson elindulása után súlyos viharba került, s mire Toulon elé ért, a franciák már elhagyták a kikötőt. A két brit hajóraj június 7-én egyesült. Nelson Nápolyba hajózott, majd az ottani angol követ, Sir William Hamilton tanácsára Máltához ment. Mivel ott sem találta a franciákat, s úgy vélte, azok célja Egyiptom lehet, gyorsan Alexandriához hajózott. A nagy sietségben két nappal megelőzte a franciákat. Nelson úgy hitte, tévedett a franciák célját tekintve, s rögtön visszafordult. Szicíliába érve tudta meg, hogy a franciák valóban Egyiptomba mentek. Augusztus 1-jének reggelén ért ismét Alexandria alá, de az öbölben nyomát sem találta a francia hadihajóknak. Az idegileg már így is megviselt Nelsonon ekkor teljes csüggedés vett erőt, de alig fél óra múlva a ZEALOUS fregatt felfedezte az Abukiri-öbölben horgonyzó francia flottát.

A franciák tökéletesnek látszó védelmi pozíciót foglaltak el: a homokzátonyokkal tetűzdelt öbölben Brueys sorhajóit egy vonalban horgonyozta le, a lehető legközelebb ahhoz a sávhoz, ahol a vízmélység már nem volt elegendő egy sorhajó számára. Amikor Brueys délután megpillantotta a közeledő angol hajókat, úgy vélte, azok semmiképp nem kockáztatják meg a behatolást az öbölbe, különösen sötétedésben.

Nelson eredetileg, amennyiben a nyílt tengeren kellett volna megütköznie a franciákkal, három, egyenként 5, 4 és 4 hajóból álló rajra akarta bontani a flottáját,<sup>39</sup> de az adott helyzetben megváltoztatta az elképzeléseit. A franciák nagy hibát követtek el: negligálva a horgonyon álló hajókkal való harcászati elemi szabályait, hajóikat csak az orruknál rögzítették, s ahogy a szél iránya megváltozott, a horgony körül elforduló sorhajók hajózó utat kínáltak fel a zátony és maguk között. Nelson ezt észrevéve az azonnali támadás mellett döntött, nem törődött a közelgő naplementével és a zátonyra futás veszélyével. Brueys arra számított, hogy az angolok, ha behatolnak is az öbölbe, akkor azt a keleti, nyitottabb oldala felől teszik, s először a francia utóvédet érik el, éppen ezért legerősebb

---

<sup>38</sup> Nelson pályafutásának legnagyobb kudarcát 1797-ben Teneriffe szigetén szenvedte el, amikor meggon-  
dolatlanul, a spanyolokat lebecsülve megtámadta Santa Cruzt. A spanyol védők megfutamították az angolokat,  
s a partra szállás közben Nelson a jobb könyökén megsebesült, aminek következtében könyéktől amputálni  
kellett a karját.

<sup>39</sup> Tracy 109. o.

hajóit az utóvédben és a centrumban helyezte el. Augusztus 1-jén délután a szél iránya nem tette lehetővé a kelet felől való behatolást, ezért a franciák nem tartottak az azonnali támadástól. Nelson azonban támadott.

A szél, ami pontosan szembe fúj a francia vonallal, lehetővé tette Nelson számára, hogy az erőkoncentrációt a legtisztább formájában valósítsa meg. Terve a következő volt: flottájának teljes erejét a francia elővédre és centrumra koncentrálta, oly módon, hogy hajóinak egy része átvágja a francia vonalat, s így a franciák két tűz közé szorulnak. A francia utóvéd mindennek tehetetlen szemlélője marad, mivel az ellenszél lehetetlenné teszi, hogy beavatkozzon a küzdelembe.

Nelson tervét siker koronázta. Mindössze egyetlen sorhajó, a CULLODEN futott zátonyra, s tizenkét angol sorhajó nyolc franciára koncentrálhatta tüzét. A csata 18 óra 15 perckor vette kezdetét, s a sötétség beállta után egészen hajnalig folytatódott. A francia zászlóshajó, a L'ORIENT kigyulladt, majd az éjszaka felrobbant. A franciák a csata során tizenegy sorhajót vesztek. Öt francia sorhajó elsüllyedt, hat pedig megadta magát. Mindössze az utóvédből sikerült két sorhajónak elmenekülnie Pierre Villeneuve ellentengernagy vezetése alatt. A britek egyetlen hajót sem vesztek.

A franciák embervesztése hatalmas volt: Nelson számításai szerint 5235-en haltak meg vagy tűntek el, a sebesültek száma 3125 volt. A csatában elesett maga Brueys is, valamint több francia kapitány. A britek ezzel szemben mindössze 218 halottat és 677 sebesültet vesztek,<sup>40</sup> az utóbbiak közt volt Nelson is. Az abukiri csata következményeként sikerült a franciák utánpótlását elvágni, és ez végül megpecsételte Napóleon egyiptomi hadjáratának a sorsát.

A háború következő nagy csatáját az angol haditengerészet felszerelésekkel való ellátásában vitális szerepet betöltő baltikumi kereskedelem ellenőrzése és biztosítása miatt vívták. A korábbi szövetségeseivel szakító, és a Napóleon felé közeledő Pál orosz cár vezetésével 1800 decemberében létrejött Oroszország, Svédország, Dánia és Poroszország részvételével a Fegyveres Semlegesség Szövetsége. Bár arról kezdetben nem volt szó, végül, orosz nyomásra, megtiltották a gabona és a hajóépítéshez szükséges anyagok exportját Angliába. Nagy-Britannia érdekeit ez olyan mértékben sértette, hogy London rögtön határozott válaszlépésre szánta el magát. Miközben Anglia flotta kiküldését határozta el, tárgyalásokat folytattak a dánokkal a szövetség elhagyásáról, de a dánok visszatartották az angol ajánlatot.

A Baltikumba küldendő flotta élére a minden szempontból alkalmatlan Sir Hyde Parker altengernagyot nevezték ki, helyettesévé pedig a frissen altengernaggyá előléptetett Nelsont.<sup>41</sup> A 18 sorhajóból, két 50 ágyúsból, 5 fregattból és több kisebb egységből álló angol flotta 1801. március 21-én vetett horgonyt a Sundban. Hyde Parker az utasításainak megfelelően először tárgyalni akart a dánokkal, akik ultimátumot kaptak, hogy 48 órán belül lépjenek ki a szövetségből. Nelson ellenben rögtön támadni szeretett volna, mielőtt még a Balti-tengeren a jég olvadása megnyitja az orosz és a svéd kikötőket. Miután a dánok a határidő lejártával elutasították az ultimátumot, nem maradt más hátra, mint Kopenhága megtámadásával fegyverrel kényszeríteni a dánokat a kilépésre.

<sup>40</sup> Tracy 121. o.

<sup>41</sup> 1800 novemberében az Admirális titkárának írt levelében Jervis kifejtette, hogy Nelsont alkalmatlannak tartja önálló parancsnoki tisztt betöltésére. Nelson 1801. január 1-jén léptették elő altengernaggyá. Tracy 130. o.





*Sir Horatio Nelson admirális 1800-ban.  
(Wladimir G. Truchanowski: Horatio Nelson.  
Triumph und Tragödie eines Admirals.  
Berlin, 1990. nyomán.)*

Mivel Koppenhága védelme északon volt a legerősebb, Nelson azt javasolta, hogy bízzák rá a támadásban részt vevő főerőket, melyek délről közelítenék meg a dánokat, míg a többi hajóval Parker északról támadna. A szituáció hasonlított az abukirihoz. A dánok (18 sorhajó és úszó üteg, melyek tüzereje nagyjából tíz 74 ágyús sorhajóénak felelt meg) a koppenhágai kikötőben horgonyoztak a part mentén egy vonalban. A dán hajókat parti erődök is támogatták. Koppenhágában még kevesebb hely volt a manőverezésre, mint az Abukiri-öbölben, a kikötőbejárat közepét ugyanis egy hatalmas homokzátony uralta.

Az angolok március 30-án és április 1-jén csónakokkal felmérték a mederviszonyokat, amiben a dánok nem zavarták meg őket. Április 2-án a szél az ideális, délkeleti irányból fújt, s 9 óra 30 perckor Nelson 12 sorhajója, Thomas Graves ellentengernaggyal

az élen, támadásra indult. A megközelítés nem teljesen úgy sikerült, ahogy eltervezték, ugyanis négy sorhajó zátonyra futott, így Nelson csak nyolc sorhajóval tudta megkezdeni a támadást. A csata 10 órakor vette kezdetét.

Mivel a szél délkeletről fújt, Parker Koppenhágától északra horgonyzó sorhajói nem tudták megközelíteni a kikötő északi bejáratát. Így Henry Riou kapitányt küldte négy fregattjával az északi dán ütegek ellen. A csata már három órája folyt, de még egyetlen dán hajó sem adta meg magát, ezért Parker parancsot adott a visszavonulásra. A szél iránya miatt azonban Nelson még ha akart, sem engedelmeskedhetett volna a parancsnak, ugyanis a kikötőből csak északi irányba, a dánokon átvágva juthatott volna ki. Nelson azonban nem is akart engedelmeskedni a parancsnak, így a csata folytatódott.<sup>42</sup> Parker parancsát csak Riou fregattjai követték. Visszavonulásuk közben Riou dán golyótól találva elesett.

Délután kettőkor a dán hajók abbahagyták a tüzelést, de a parti erődök tovább folytatták azt. Nelson akkor követet küldött a partra, és tárgyalásokat kezdett a tűzszünetről. Miközben a tárgyalások még folytak, Nelson hajóival végighajózott a szűk kikötőcsatornán, mintegy demonstratív felvonulást tartva a legerősebb dán erődök előtt. A csatában a britek 255 halottat és 688 sebesültet, míg a dánok 370 halottat és 665 sebesültet vesztek.

A csata után a dánok ismét húzni kezdték az időt. Parker diplomataként is csődöt mondott, a tárgyalásokat Nelson folytatta. Mikor egy alkalommal a dánok tárgyalás közben egymás közt franciául az ellenségeskedés újrakezdéséről suttogtak, Nelson megfenyegette őket, hogy még aznap szétlövi a fővárost. Ez végül hatott, és Frigyes koronaherceggel tizenhat hetes fegyverszünetben állapodtak meg.

A brit flotta április 12-én áthajózott a Balti-tengerre, majd Karlskrona előtt vetett horgonyt. Ott értesültek róla április 22-én, hogy március 24-én Pál cárt meggyilkolták, s az új cár, I. Sándor helyre kívánja állítani a jó viszonyt Oroszország és Nagy-Britannia között. Ezzel gyakorlatilag a szövetség is megszűnt. Májusban Parkert hazarendelték, helyére Nelson került, aki Revalba hajózott, ahol végül megállapodtak a béke helyreállításáról, és feloldották a brit hajókat sújtó embargót.

Miután július 1-jén Nelson visszatért Angliába, kinevezték a francia inváziós flotta elleni erők parancsnokává. 1801. augusztus 15-én sikertelen támadást kísérelt meg a Boulogne-ban állomásozó szállítóflotta ellen. E tisztelet azonban nem sokáig viselte, ugyanis kilenc évnyi háborúskodás után, 1802. március 25-én Amiens-ben Nagy-Britannia és Franciaország békét kötött.

### *Toulontól Cadizig, 1803–1805*

A szigetország elleni francia inváziót végrehajtani hivatott hadsereg még 1797-ben kezdett gyülekezni a Csatorna francia partján, Boulogne-ban. Élére az Itáliából győztesen hazatérő fiatal tábornokot, Napóleont állították. Napoleon, aki ekkor már az egyiptomi hadjáratot tervezte, a helyszínen megszemlélte a sereget, majd februárban a Direktóriumnak azt a javaslatot tette, hogy egyelőre elégedjenek meg az adott helyzetben az

---

<sup>42</sup> Mikor meglátta Parker visszavonulásra felszólító parancsát, ezt mondta: „Mivel csak egy szemem van, időnként megvan ahhoz a jogom, hogy teljesen vak legyek”, s a rossz szemével nézett a távcsőbe.

invázió látszatának fenntartásával, és az összegyűjtött hadsereget indítsák el Egyiptom ellen. Egyiptomból hazatérve, immár Első Konzulként, 1801-ben ismét visszatért az inváziós tervekhez. Még ebben az évben gyakorlat keretében tesztelték az inváziós sereg átkelésének lehetőségét. A tapasztalatok alapján két fontos dolgot lehetett leszűrni: az inváziós erők sikeres átkeléséhez elengedhetetlen, hogy a francia haditengerészet ideiglenesen átvegye a Csatorna felett az ellenőrzést, illetve, hogy a tervezett méretű inváziós sereg teljes átszállítására nem elegendő egyetlen nap.

Az amiens-i béke megkötése után a franciák látványosan táborot bontottak, de amikor Nagy-Britannia 1803. május 18-án ismét hadat üzent Franciaországnak, Napóleon végleg elhatározta, hogy leszámol legmakacsabb ellenfelével. Minden addiginál nagyobb, közel 130 000 fős hadsereget vonultatott fel a Csatorna partján különböző táborokban, s kétezernél több szállítójárművet – túlnyomórészt lapos fenekű dereglyét – gyűjtött össze. Az 1801-es gyakorlat tapasztalatai alapján számtalan tervet készített a Csatorna feletti ideiglenes uralom megszerzésére, melynek időtartama a különféle változatokban néhány órától néhány napig terjedt.<sup>43</sup> Terveinek közös jellemzője volt, hogy a legfontosabb szerep valamennyiben a földközi-tengeri Toulonban állomásozó flottának jutott, melyet az atlanti kikötőkből kifutó egységekkel kívánt megerősíteni. 1804 júliusában személyesen óhajtotta megtekinteni csapatainak behajózási gyakorlatát. A gyakorlat kijelölt időpontjában az időjárás túlságosan kedvezőtlen volt, ennek ellenére ragaszkodott a gyakorlat megtartásához. Ennek eredményeként közel száz katona veszett oda a hullámok között, Napóleon azonban továbbra is szilárdan bízott inváziós tervének sikerében.

Napóleon nem kevés időt töltött a „nagy terv”, az Anglia elleni invázió tervének szövegetésével, módosításaival majd teljes újratervezésével. Bármilyen tervet is kovácsolt azonban, haditengerészei, élükön Decrès tengerészeti miniszterrel, mély szkepticizmussal fogadták elképzeléseit. Úgy vélték, okkal, hogy a tengerészet területén teljesen járatlan Napóleon olyan alapvető tényezőket nem vesz figyelembe, mint a szélviszonyok, vagy a dagály és az apály, s a nagyralátó tervek kivitelezése eleve kudarcra van ítélve. Napóleon azonban, akinek egyetlen komolyabb tengeri tapasztalata a sikeres 1798-as Egyiptom elleni invázió volt, abban a hiszemben, hogy minden csak akarat kérdése, és a tengeren kedvezően alakulnak a dolgok, félretolta ezeket az aggodalmakat. Egy szemernyi kétsége sem volt abban, hogy ha egyszer átkel a Csatornán, képes minden szemben álló erőt legyőzni, elfoglalja Londont, és kapitulációra kényszeríti a briteket.<sup>44</sup>

A Csatorna túloldalán, legalábbis ami a haditengerészeket illeti, bizonyos fokú lekezeléssel tekintettek a francia inváziós előkészületekre. Jervis, St. Vincent grófja, aki akkor az admirális első lordja volt, a Lordok Házában kijelentette: „Azt nem mondhatom, hogy a franciák nem jöhetnek, de azt mondhatom, hogy nem a tengeren át”.<sup>45</sup> A későbbi

---

<sup>43</sup> *Monaque* 241. o.

<sup>44</sup> Valójában a dolog több kockázatot rejtett magában, még akkor is, ha sikerül a hadsereget átszállítani a Csatornán, aminek elég kicsi volt a valószínűsége. Angliában ekkor 150 000 fős reguláris hadsereg állomásozott, ennek fele Dél-Angliában. A reguláris erők mellett 410 000 főt számláló önkéntes milícia állt ekkor fegyverben. Még ha sikerült volna Londont elfoglalni, az ellenállás szelleme olyan erős volt, hogy valószínűleg ez sem vezetett volna kapitulációhoz. Mindezen túl, a francia sereg a sziget egészét képtelen lett volna elfoglalni és ellenőrzése alá vonni, miközben a brit haditengerészet minden bizonnyal elvágta volna az utánpótlás minden lehetséges útját. *Zulueta* 252–253. o.

<sup>45</sup> *Idézi Zulueta* 252. o.

események ismeretében e kijelentést nem is tekinthetjük túlságosan elbizakodottnak. Jervis, illetve a Királyi Haditengerészet tisztjei egy perccig sem kételkedtek abban, hogy képesek bármilyen francia partraszállást megakadályozni.

Két nappal a Franciaországnak küldött hadüzenet előtt, 1803. május 16-án kinevezték Lord Horatio Nelson altengernagyot<sup>46</sup> a Földközi-tengeri Flotta parancsnokává.<sup>47</sup> Elsődleges feladata a Toulonban állomásozó francia földközi-tengeri flotta blokád alatt tartása volt, de rábízták az akkor még semleges Spanyolország atlanti partjainak a megfigyelését is, aminek nagyon nem örült. Erre a feladatra egy külön parancsnokságot hoztak létre Gibraltárban, melynek élére Sir John Orde altengernagyot állították.

Nelson 1803. május 18-án hagyta el Spitheadet, zászlóshajója, a frissen felújított és átépített I. osztályú<sup>48</sup> VICTORY fedélzetén, és június 8-án csatlakozott flottájához Toulon előtt. A Földközi-tengeri Flotta támaszpontja elméletileg a franciáktól 1800-ban elfoglalt Málta lett volna, de Nelson már a parancsnokság átvételekor látta, hogy alkalmatlan e célra, mert túlságosan messze van Toulontól. Flottája számára ezért a választása a Szardínia északi partjainál fekvő, a La Maddalena-szigetek által határolt horgonyzóhelyre esett. E helyen bőségesen volt édesvíz és tűzifa, s korlátozott mennyiségben egyéb utánpótlási anyagok is hozzáférhetőek voltak, de ami ennél fontosabb, védett kikötőt biztosított a flotta számára, ahol az időjárástól védve rakodhatták át a Máltáról és a Szicíliaból érkező készleteket, s mindössze 250 mérföldre volt Toulontól. Mivel Szardínia a semleges Szárd-Piemonti Királyság része volt, Nelson mindent elkövetett ott tartózkodása közel két éve alatt, hogy a legjobb kapcsolatot tartsa fenn az alkirályal, illetve a helyi hatóságokkal.<sup>49</sup>

Azzal, hogy flottájának zömét Toulontól 250 mérföldre állomásoztatta, Nelson távoli blokádot valósított meg. Magát a francia kikötőt és flottát a látóhatár szélén cirkáló fregattok tartották megfigyelés alatt. A Toulont figyelő erők, illetve a kommunikációs lánc úgy volt megszervezve, hogy a franciák esetleges kifutásának híre a lehető leggyorsabban eljusson Nelsonig, jó esélyt biztosítva arra, hogy a francia flottával megütközhesen, mielőtt az elérhetné a célját, vagy mielőtt visszatérhetne a biztonságos kikötőbe. A blokád e formájánál sok múlott az időjárás, illetve azon, hogy az esetlegesen kiszökött ellenség úti célját helyesen látják-e előre. Ugyanekkor Toulon szoros blokádja is számos problémát vetett volna fel, különösen az őszi-téli viharok időszakában.

<sup>46</sup> A Királyi Haditengerészetben az egyes tengernagyi rendfokozatokat, színekkel jelölve (kék, fehér, piros) még három fokozatra bontották, a rangidő alapján. Nelson ekkor a középső, fehér fokozatot viselte (vice admiral of the white). A legmagasabb, piros fokozatot 1805 novemberében érte volna el.

<sup>47</sup> A brit haditengerészet nagy részét különböző flottákba osztották be. A fontosabb flották magját 20–30 sorhajó alkotta, élükön egy tapasztalt, rangidős tengernagy állt. A flották közül a két legfontosabb a Csatorna Flotta és az Északi-tengeri Flotta volt, ezek védtek Anglia déli és keleti partjait, illetve tartották fenn az ellenség atlanti kikötőinek blokádját. A Csatorna Flotta után a napóleoni háborúk idején a legfontosabb a Földközi-tengeri Flotta volt. E flotta vívta meg a három legjelentősebbet (St. Vincent, Abukir, Trafalgar) a háború hat nagy tengeri csatájából.

<sup>48</sup> Az angol haditengerészetben a sorhajókat három osztályba sorolták. A legnagyobb, I. osztályú három ütegfedélzetes hajók 100 ágyúsak voltak (később épültek 110 és 120 ágyúsak is). A II. osztályú sorhajók szintén három ütegfedélzetes, 98 ágyús hajók voltak, s leginkább abban tértek el az I. osztályúaktól, hogy középső ütegfedélzetükön 24 helyett 18 fontos ágyúk voltak. A két ütegfedélzetes, 64–74–80 ágyús sorhajókat sorolták a III. osztályba, ezek képezték a flotta gerincét. A két ütegfedélzetes, 50 ágyús, sorhajónak nem minősülő hajók alkották a IV. osztályt, a fregattokat az V. osztályba sorolták.

<sup>49</sup> Colin White. „A Man of Business”: Nelson as Commander in Chief Mediterranean, May 1803 – January 1805. In: *Mariner's Mirror* 2005/2 189–190. o.



*Pierre Villeneuve de Goëpp admirális.*  
(Wladimir G. Truchanowski: *Horatio Nelson.*  
*Triumph und Tragödie eines Admirals.*  
Berlin, 1990. nyomán.)

A Toulon előtti várakozás hosszúra nyúlt: a franciák sem 1803-ban, sem 1804-ben nem próbáltak meg kitörni. A francia földközi-tengeri flotta parancsnoka, Latouche-Tréville tengerész, Franciaország legtehetségesebb és legenergikusabb tengerésze, 1804 augusztusában váratlanul meghalt. Helyére Decrés tengerészeti miniszter személyes jó ismerőse, Pierre Villeneuve altengernagy került. Latouche-Tréville halála és az erősen pesszimista természetű Villeneuve kinevezése komoly morális törést okozott a touloni francia flottában.<sup>50</sup> A másfél éve tartó blokádszolgálat Nelson idegeit is erősen megviselte, s már éppen azt fontolgatta, hogy egészségügyi szabadságot kér, amikor Spanyolország 1804. december 12-én hadat üzent Angliának. A spanyolok csatlakozásával, és a spanyol hadihajók rendelkezésre bocsátásával Napóleon végre nekiláthatott nagy terve, a brit szigetek inváziójának végrehajtásához.

Spanyolország, legalábbis ami Napóleon végső célját illeti, vonakodó szövetségesnek bizonyult. A hadba lépésről Franciaországban tárgyaló Don Federico Gravinát, aki később Trafalgnál a spanyol flottát vezette, december 1-jén kormánya titokban utasította, tartsa magát szilárdan ahhoz az állásponthoz, miszerint a spanyol flotta nem hajózik

---

<sup>50</sup> *Monaque*: 242–243. o.

Brestbe, mint ahogyan azt Napóleon kívánta, aki e kikötőt szemelte ki a Csatorna feletti ellenőrzés megszerzésének fő támaszpontjául. Spanyolország, mely amúgy is fél szívvel lépett hadba Anglia ellen, igyekezett szabotálni minden, Anglia totális legyőzését célzó francia tervet, mivel igencsak tartottak Franciaország túlságosan megnövekvő hatalmától. December 3-án Gravina az utasítás szellemében több közös tengeri hadműveletre is javaslatot tett, melyeknek közös jellemzője, hogy gondosan kerültek a spanyol flotta Brestbe vezénylését. Napóleon azonban e terveket félresöpörte, és 1805. január 4-én aláíratott egy magállapodást, melyben a spanyolok 30 sorhajót ajánlottak fel a franciáknak.<sup>51</sup>

1805. január 17-én, egy vihart kihasználva, Villeneuve 11 sorhajójával kifutott Toulonból. Nelson, aki sorhajóival éppen La Maddalenánál horgonyzott, képtelen volt időben reagálni. A fregattok jelentése szerint a franciák dél-délnyugat felé futottak ki, ezért Nelson első gondolata az volt, hogy Szicília felé vették az irányt. A viharos idő ellenére rögtön felszedte a horgonyt, és Szicíliához hajózott, ahol nyomát sem találta a franciáknak. Ekkor keletnek fordult, és a görög partokhoz hajózott, majd elment egészen Alexandriáig. Nelson egész februárban és márciusban a Földközi-tengert kutatta a franciák után, mit sem sejtve arról, hogy a francia hajók a viharban megsérültek és rögtön visszatértek Toulonba. Visszatérése után Villeneuve rögtön benyújtotta a lemondását, amit azonban barátja, Decrès tengerészeti miniszter nem továbbított Napóleonnak.<sup>52</sup>

A spanyolokkal kötött megállapodás után Napóleon mozgásba hozta az inváziós gépezetet. Elsőnek az Edouard-Thomas Missiessy ellentengernagy parancsnoksága alatt álló öt sorhajó szökött ki Rochefort-ból, 1805. január 11-én. Villeneuve-nek és Missiessy-nek a Nyugat-Indiákon kellett volna találkozniuk. Időközben Napóleon módosította a terveket, és utasította Villeneuve-öt, hogy először hajózzon Cadizba, és ott egyesüljön a spanyol flottával, majd ezután hajózzon Martinique szigetéhez. Az Honoré Ganteaume altengernagy parancsnoksága alatt Brestben állomásozó flottának ezzel egy időben át kellett volna szöknie az angol blokádon, és a Ferrolban lévő francia–spanyol hajórajjal egyesülve szintén Martinique-hez hajózni. Ha minden a tervek szerint alakult volna, Martinique-nél összesen 33 francia és 11 spanyol sorhajó gyűlt volna össze, hogy az Atlanti-óceánon keresztül visszatérve megnyissák a Csatornát az inváziós erők számára.

A terv szépen mutatott papíron, ám annak, hogy az öt különböző kikötőben szétforgácsolt erők egyszerre szökhessenek át az angol blokádon, minimális volt az esélye. A bukáshoz már annyi is elegendő volt, hogy egy, vagy két hajórajnak ne sikerüljön a szökés, vagy valamelyik francia vagy spanyol kötelék, még az egyesülés előtt harcba bocsátkozva a britekkel, súlyos veszteségeket szenvedjen. Napóleon terveit tulajdonképpen már 1805 tavaszán, a bresti flotta miatt kudarcba fúltak. 1805 márciusában, mikor a Brest előtt blokádszolgálatot teljesítő Cornwallis egészségügyi szabadságra ment, a kikötőt őrző angol sorhajók száma 15-re csökkent. Ganteaume, aki 21 sorhajóval rendelkezett, úgy ítélte meg a helyzetet, hogy sikeresen kitörhet. Sürgöny útján engedélyt kért Napóleontól, hogy harcban áttörhesse a blokádot. Napóleon azonban megtiltotta, és arra utasította, hogy várja ki a kedvező alkalmat, amikor harc nélkül kifuthat. Ganteaume április 14-én megkísérelt kifutni, de amikor látta, hogy az angolok 24 sorhajóval várják, inkább visszafordult.

---

<sup>51</sup> Zulueta 255. o.

<sup>52</sup> Monaque 242. o.

Villeneuve szerencsésebb volt. Március 30-án ismét sikerült kifutnia 11 sorhajóval és 8 fregattal Toulonból. Miután értesült róla, hogy Nelson Szardíniától délre tartózkodik, egy éjszakai manőverrel lerázta a flottáját követő angol fregattokat, és április 9-én áthajózott a Gibraltári-szoroson. Cadiz elé érve csatlakozott hozzá Gravina 6 spanyol sorhajóval, és néhány óra múlva már úton voltak Martinique felé.

Nelson Gibraltárban értesült Villeneuve szökéséről, illetve a francia–spanyol flotta úti céljáról. A kedvezőtlen időjárás miatt csak május 6-án tudott áthajózni a Gibraltári-szoroson, majd 9 sorhajójával Villeneuve után indult. Június 4-én vetett horgonyt Barbadosnál, ahol megtudta, hogy Villeneuve valóban a térségben tartózkodik. A következő kilenc napot a környék átkutatásával töltötte, majd 13-án Antiguához hajózott. Ott értesült róla, hogy Villeneuve egy héttel korábban elfogott egy angol konvojt. Nelson, aki meg volt győződve róla, hogy már útban van Franciaország felé, még aznap visszaindult Európába. Ezúttal igaza volt, ugyanis Villeneuve, aki negyven napig hiába várt Ganteaume megérkezésére, kézhez kapva Napóleon új parancsát, mely Ferrolba, majd onnan Brestbe való hajózásra utasította, négy nappal korábban vitorlát bontott.

Nelson, amellett, hogy rögtön visszaindult Európa felé, előreküldte a gyors CURIEUX brigget, az Admiraltást értesítendő saját, illetve Villeneuve lehetséges szándékairól. A CURIEUX útközben találkozott a francia–spanyol flottával, mely a Biscayai-öböl felé tartott. A brigget által hozott hírek július 8-án délelőtt jutottak el Londonba.

Villeneuve július 9-én érkezett a Finisterre-fok elé, mely 40 mérföldnyire délre esik Ferroltól. Nelson július 18-án ért a 350 mérfölddel délebbre lévő St. Vincent-fokhoz, ahol Cuthbert Collingwood altengernagy örködött néhány sorhajójával. Miután Collingwood nyomát sem látta a franciáknak, Nelson Gibraltárba hajózott, ahol több mint két év után először elhagyta hajója fedélzetét, és partra lépett.

A CURIEUX híreinek hatására az Admiraltás utasította Sir William Cornwallist, hogy a Csatorna-flottával délebbre húzódva cirkáljon Ushant (Ouessant) előtt, a Ferrol előtt blokádszolgálatot teljesítő Sir Robert Calder altengernagyot pedig, a Rochefortot figyelő hajórajjal megerősített flottájával, a Finisterre-fokhoz küldték. 1805. július 22-én délelőtt Ferroltól 150 mérföldre nyugatra Calder fregattjai megpillantották Villeneuve flottáját.

Calder 16, Villeneuve 20 sorhajóval rendelkezett. Délben Calder elrendelte a csatasor formálását, majd 15 óra 20 perckor kiadta a parancsot a támadásra. A csata 18 óra körül kezdődött meg, a köd és a füst miatt igen rossz látási viszonyok között. Két órával később egy francia (FIRME) és egy spanyol (SAN RAFAEL) sorhajó megadta magát. Mivel a ködben és a beálló sötétségben már semmit sem lehetett látni, Calder elrendelte a csata abbahagyását. Másnap, 23-án, Villeneuve parancsot adott a harc folytatására, és csatasort formálva elindult a 17 mérföldre északnyugatra lévő britek felé. Az amúgy is gyenge szél időközben irányt változtatott, így az angol hajók messze a francia elővéd előtt hajóztak el. Calder egy manőverrel megfordulhatott volna, illetve Villeneuve-nek lehetősége lett volna a brit utóvédet megtámadni, de ezt egyikük sem tette meg. Calder folytatta útját, és csatlakozott Cornwallis erőihez. A két parancsnok óvatossága miatt semmit el nem döntő ütközetben az angolok 41 halottat és 162 sebesültet, míg a franciák és a spanyolok két sorhajót, valamint 149 halottat és 327 sebesültet vesztek.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Robinson 464. o.

Nelson július 25-én értesült Calder ütközetéről. Ezt követően elhagyta Gibraltárt, és augusztus 15-én csatlakozott Cornwallishoz. Miután meghallgatta a beszámolókat az eseményekről, úgy döntött, hazatér Angliába egy rövid pihenőre. A VICTORY augusztus 18-án vetett horgonyt Spitheadben. Nelson távozása után Cornwallis Caldert 17 hajóval Ferrolhoz küldte Villeneuve szemmel tartására, maga, megmaradt 17 hajójával Brestet figyelte.

Mire Calder Ferrolhoz ért, Villeneuve már nem volt ott, augusztus 9-én ugyanis kifutott, ám ahelyett, hogy Brest, illetve a Csatorna felé vette volna az útját, délnek fordult, és augusztus 20-án befutott Cadizba. Napóleon, aki augusztus 20-án értesült Villeneuve kifutásáról, abban a hiszemben, hogy az Brest felé indult, utasította Ganteaume-öt a kifutásra, és Villeneuve-vel való egyesülésre. Augusztus 21-én Ganteaume 21 sorhajójával kifutott a bresti kikötőből, és horgonyt vetett a Bertheaume-öbölben, a parti ütegek védelmében. Ha mást nem is ért el, ezzel sikerült Cornwallist teljesen Bresthez szegeznie.

Calder követte Villeneuve-öt, és augusztus 31-én Cadiz előtt csatlakozott Collingwood altengernagy 7 sorhajójához, így a Cadiz előtt álló brit flotta ereje 25 sorhajóra nőtt. Mikor Nelson hírért vette Henry Blackwood kapitánytól, hogy Villeneuve-öt Cadizban tartják blokád alatt, rögtön felajánlotta szolgálatait az Admiralitásnak. Szeptember 15-én a VICTORY fedélzetén, két másik sorhajó kíséretében elhagyta Spitheadet, s szeptember 28-án csatlakozott Collingwoodhoz.

Mire Nelson megérkezett Cadiz elé, Napóleon stratégiai elképzelései gyökeresen megváltoztak, s a Cadizban álló egyesített flottára is új feladat várt. Augusztus 20. után egy időre Villeneuve flottája eltűnt a császár szeme elől. Augusztus 25-én, még mielőtt tudomást szerzett volna arról, hogy Villeneuve észak helyett délre, Cadizba hajózott, Napóleon feladta inváziós terveit. Másnap utasítást adott a táborbontásra, és az inváziós sereget Grande Armée-re átkeresztelve Ausztria ellen indult.

Miután már tudomást szerzett arról, hogy az egyesült flotta Cadizban van, Napóleon szeptember 15-én új feladatra utasította a flottát, ezzel egyidejűleg leváltotta Villeneuve-öt, és helyére François-Etienne Rosily altengernagyot, Villeneuve régi haragosát nevezte ki. Az új parancs szerint az egyesített flottának vissza kellett térnie Toulonba, és az ott felvett csapatokat Nápolyba szállítania, Sir James Craig tábornok brit csapatai ellen.<sup>54</sup> Az Angliát fenyegető inváziós veszély tehát elmúlt, de Nelson feladata nem változott: meg kellett semmisítenie az egyesített francia–spanyol flottát.

#### *Cadiz előtt, 1805. szeptember 29. – október 19.*

A Cadiz előtt álló angol flotta felett a parancsnokságot Nelson szeptember 29-én vette át. A flotta akkor 33 sorhajót számlált. Nelson másodparancsnoka Collingwood lett, rajta kívül még három tengernagy volt a flottával: Sir Robert Calder altengernagy, Sir Thomas Louis ellentengernagy és William Carnegie Earl of Northesk ellentengernagy. Az október 21-i csatában az utóbbiak közül csak Northesk vett részt, Calder a PRINCE OF WALES fedélzetén visszatért Angliába, hogy megjelenjen a hadbíróság előtt,<sup>55</sup> Louis pedig, a Nelson által megszervezett váltás első turnusaként Gibraltárban tartózkodott öt sorhajóval.

<sup>54</sup> A spanyolok, különösen Gravina, aki Sziciliában nevelkedvén félig olasznak tartotta magát, nem lelkesedtek ezért a feladatért sem, s igyekeztek elszabotálni ezt is. *Zulueta* 260–261. o.

<sup>55</sup> Caldert Nelson vissza akarta tartani, hogy részt vehessen a csatában, mivel úgy vélte, az ellenségre mért megsemmisítő győzelem után törőlnék a Calder elleni eljárást. Calder azonban mindenképpen menni akart, s Nel-





*Sir Cuthbert Collingwood admirális*  
(Friedrich M. Kircheisen: *Nelson. Die Begründung von Englands Weltmachtstellung. Stuttgart, 1926., 11. tábla.*)

Nelson megérkezte után átrendezte a Cadizt figyelő flotta elhelyezkedését. A sorhajókat a parttól távolabbra, 50–60 mérföldre vezényelte, a kikötő és a sorhajók között egymástól látótávolságra elhelyezkedő fregattokból álló kommunikációs lánc biztosította az összeköttetést. A fregattok védelmében egy három sorhajóból (MARS, DEFENCE, COLOSSUS) álló, a flotta és Cadiz között állomásozó hajórajt rendelt ki George Duff kapitány (MARS) parancsnoksága alatt.<sup>56</sup> A sorhajók távolabbra helyezése kettős célt szolgált: Nelson remélte, hogy így könnyebben kicsalogatja Villeneuve-öt, illetve megóvta sorhajóit attól, hogy egy nyugati vihar partra futtassa őket, illetve, hogy bekényszerítse őket a Gibraltári-szorosba.

---

son még ahhoz is hozzájárult, hogy saját zászlóshajójával térjen vissza, gyengítve ezzel a Cadiz előtt álló flottát. Az Angliába visszatérő Calder a csata hírére részt követelt magának a hadizsákmányból, amivel sikerült a közvéleményt és a hadbíróasztal is magára haragítania. A hadbíróasztal végül elmarasztalta amiatt, hogy a június 22-i ütközet másnapján nem kísérelte meg újra felvenni a harcot. E döntéssel gyakorlatilag elválták Calder további karrierjét, legalábbis néhány évre. 1810-ben rehabilitálták, s kinevezték Portsmouth kikötőparancsnokává.

<sup>56</sup> Nelson Duff kapitánynak 1805. október 4. In: [www.wtj.com/archives/nelson/1805\\_10a.htm](http://www.wtj.com/archives/nelson/1805_10a.htm)

A britek azt remélték, hogy Villeneuve hamarosan kénytelen lesz elhagyni Cadizt, mert flottája számára a kikötőben nem volt elég utánpótlás. E helyzetértékelés nagyjából megfelelt a valóságnak, mivel Cadiz és környéke nem tudott ennyi embert ellátni, Collingwood pedig az andalúziai kikötők blokádjával már korábban megakadályozta, hogy semleges, dán hajókon a franciák utánpótlást szállíthassanak a térségbe. Az élelmi-szerkészletek szükségessége mellett a hajók kijavításához szükséges anyagokból sem állt megfelelő mennyiség rendelkezésre, így a francia és spanyol hajók meglehetősen leromlott állapotban és hiányos felszereléssel várták a kifutást. Ugyanez volt igaz a legénységre is: mivel az angolokkal ellentétben sem a francia, sem a spanyol flottában nem alkalmaztak citromlevet a skorbut ellen, az amúgy is hiányos és rosszul képzett legénység 10 %-a e betegségben szenvedett.<sup>57</sup> Mindezek ellenére Villeneuve nem szándékozott elhagyni Cadizt. Nelson ugyanekkor tervbe vette, hogy a francia–spanyol flottát Congreve-rakéták bevetésével kényszerítik kifutásra.

1805. október 8-án a francia zászlóshajó, a BUCENTAURE fedélzetén tartott haditanácson a résztvevő franciák és spanyolok egyhangúan megállapították, hogy „az ellenség flottája jóval erősebb.” A két flotta ereje számszerűleg megegyezett ugyan, a 33 angol sorhajóval a Cadizban állomásozó hajókkal együtt 33 francia és spanyol sorhajó állt szemben, de a haditanács résztvevői tudták, hogy az angol hajók, a legénység sokkal jobb képzettségének és jóval nagyobb gyakorlatának köszönhetően, valójában óriási fölényben vannak velük szemben. A haditanács jegyzőkönyve (legalábbis annak francia változata) szerint abban is valamennyien egyetértettek, hogy a kifutással meg kell várni a kedvező alkalmat, amikor a rossz időjárás, vagy a kereskedelmi hajózás védelme miatt az ellenségnek el kell távolodnia Cadiztól, vagy meg kell osztania az erőit.<sup>58</sup>

Amint a fentiekből kitűnik, az október 8-i haditanács bizonyossága szerint mind a franciák, mind a spanyolok el akarták kerülni a csatát, amelyről jól tudták, hogy csak elveszíthetik. Tíz nap múlva ebben az álláspontban fordulat következett be: október 18-án Villeneuve személyesen kereste fel Gravinát zászlóshajója, a PRINCIPE DE ASTURIAS fedélzetén, s közölte vele, hogy az újabb utasítások és a körülmények megváltozása miatt elrendeli a flotta kifutását Cadizból. Gravina erre azt válaszolta, hogy a spanyol hajók készek követni a franciákat. E száznyolcvan fokos fordulat előidézője minden valószínűség szerint az az előző nap, október 17-én érkezett hír lehetett, hogy a Villeneuve leváltására küldött Rosily már Madridban van, s a parancsnokcserével egy időben Villeneuve-öt Párizsba rendelték, hogy megmagyarázza, miért nem csatlakozott Ganteaume flottájához. Ez burkolt formában azt jelentette, hogy Villeneuve-öt Párizsban gyávasággal vádolják, s ez a vád közvetett módon Gravinára is átszállt.<sup>59</sup> Ezt a sértést régi arisztokrataként sem Villeneuve, sem pedig Gravina nem tűrhette el.

Mielőtt a francia–spanyol flotta kifutására, és a csata történetére rátérnénk, mindenképpen át kell tekinteni a két fél haditerveit, illetve az alkalmazni kívánt taktikát, mely erre az időpontra, 1805 októberére kristályosodott ki, legalábbis ha az angol felet, illetve Nelsont tekintjük.

<sup>57</sup> *Monaque* 245–247. o.

<sup>58</sup> Az 1805. október 8-i haditanács jegyzőkönyve, Cadiz. Közli: *Victor Concas*: *La Marina Espanola y La Batalla de Trafalgar*. Madrid, 1907. 35–36. o.

<sup>59</sup> *Zulueta* 261. o.

Nelsonnak a trafalgari csatában alkalmazott taktikáját gyakran nevezik forradalmian újnak, mely gyökeresen átalakította a tengeri hadviselést. Ezt a fajta vélekedést azonban bátran túlzónak lehet minősíteni. A Nelson által alkalmazott taktika beleillik abba az fejlődésbe, mely a XVIII. század közepén vette kezdetét, elsősorban Edward Hawke nevéhez fűződően,<sup>60</sup> s amely a hagyományos csatasortól annak gyökeres elvetéséig vezetett. A XVIII. század második felének új brit taktikájában egyre hangsúlyosabb szerepet kapott a közelharc, a tüzérség hatékonyságának növelése, míg a flottával való formális manőverezés, a csatasorban elfoglalt pozíció mindenáron való megtartása, melyek a csatasor fénykorában elsődleges elemei voltak a taktikának, egyre inkább háttérbe szorultak. Nelson taktikájával nem a semmiből lépett elő, hanem az előző évtizedek felhalmozódó tapasztalataiból levont alapvető következtetéseket fejlesztette tovább a gyakorlatban, az adott ellenfél képességeinek az ismeretében, az adott helyzethez idomítva azokat. Nelson zsenialitása nem elsősorban az általa alkalmazott taktikai fogásokban lakozott, hanem vezetési módszerében és a beosztottjaival való viszonyában, akikkel megosztotta elképzeléseit.

Nelson taktikai elképzeléseit 1803-as tervéből, Sir Richard Keats feljegyzéséből, illetve híres, 1805. október 9-i cadizi memorandumából ismerhetjük meg.<sup>61</sup> A trafalgari csatában végül nem pontosan az azokban leírt módszereket alkalmazta, a dokumentumokból inkább taktikai elképzeléseinek alakulását lehet nyomon követni. Megállapítható, hogy az idők folyamán Nelson taktikai elképzelései a bonyolultabb módszerek felől az egyszerűbb megoldások felé mozdultak el, s ezzel párhuzamosan egyre nagyobb mozgásteret hagyott beosztottjai önálló kezdeményezései számára.

Nelson már 1803-as tervében nagy hangsúlyt fektetett arra, hogy alárendeltjei pontosan ismerjék céljait (közelharcban megvívott döntő csata) és elképzeléseit, és azokat jelzések és utasítások nélkül is képesek legyenek önállóan végrehajtani. A terv másik lényeges elemeként Nelson a közelharc szükségességét hangsúlyozta, illetve azt, hogy nem szabad az időt a jobb pozíció eléréséért való manőverezéssel eltölteni, hanem a lehető legkevesebb manőverrel rögtön meg kell támadni az ellenfelet, még ha az kockázatosabb is. Tervének további részében kétféle elképzelt szituációt és támadási módot ír le, mindkettő az ellenség csatasorának több ponton való átvágásán alapul. E tervben még nincs szó a több oszlopra felosztott flottával való támadásról.<sup>62</sup>

Az oszlopokra bontott flottával való támadás módszere először a Keats kapitánnyal 1805 augusztusában vagy szeptemberében folytatott beszélgetés során merült fel:

„Egy egész nap sem elég hosszú ahhoz, hogy a régi módszer szerint két flotta felsorakozzon és döntő csatát vívjon. Elmondom Önnek, hogyan fogunk megküzdeni velük. A flottát három rajra osztva három oszlopot formálok, melyek közül az egyik a 12–14 leggyorsabb, két ütegfedélzetesekből áll, mely mindig szél felőli, vagy elöretolt pozícióban lesz, az élén egy olyan tisztel, aki, ha lehetséges, véghezviszi az általam elképzeltet. [...] A flotta többi részével, két oszlopot formálva, amennyire lehetséges, egyszerre támadom meg az ellenség csatasorát a legelső hajótól számított egyharmadánál.”<sup>63</sup>

<sup>60</sup> *Ruddock Mackay*: From Hawke to Nelson: Strategical and Tactical Comparisons. In: *Mariner's Mirror* 2005/1. 24–32. o.

<sup>61</sup> Mindhárom közli *Robinson* 461–462., 467., 467–468. o.

<sup>62</sup> Nelson 1803-as támadási terve. Közli *Robinson* 461–462. o.

<sup>63</sup> Keats kapitány visszaemlékezése. Közli: *Robinson* 467. o., *Tracy* 176. o.



*Nelson kajütjében, a VICTORY fedélzetén.  
(Friedrich M. Kircheisen: Nelson. Die Begründung von  
Englands Weltmachtstellung. Stuttgart, 1926., 13. tábla.)*

A flotta több oszlopra való felosztásával Nelson elsődleges célja nem a veszteségek csökkentése volt a kritikus, megközelítési fázisban, mivel a hajótűzérés korabeli technikai szintje<sup>64</sup> mellett szinte teljesen mindegy volt, hogy egy, vagy három oszlopban támadnak. Nelson a támadás e módszerének kidolgozásakor a francia és a spanyol tűzérés várható gyenge teljesítményére alapozott. A közel derékszögben történő megközelítéskor ugyanis, mint említettük, a támadó hajók gyenge és fegyvertelen orrukkal<sup>65</sup> kénytelenek az ellenség üteg sorai felé fordulni, ám Nelson úgy számított (mint később kiderült, joggal), hogy a francia és a spanyol tüérek még így sem lesznek képesek ko-

---

<sup>64</sup> A korabeli ágyúk vízszintes irányzási lehetősége igen minimális, ráadásul igen nehézkes is volt, a csekély lőtávolsággal együtt így lehetetlen volt a T felső szárában elfoglalt pozíció előnyeit teljesen kihasználni, egy pontra koncentrált össztüzet löni. Ez csak a forgatható löveg tornyokban elhelyezett ágyúk megjelenésével vált lehetségessé.

<sup>65</sup> A korabeli sorhajók orr-része a felső üteg sor vonalában gyakorlatilag nyitott volt, mindössze egy vékony válaszfal (beakhead/bulkhead) zárta le, ami semmi védelmet nem nyújtott az ágyútűz ellen. Emellett a hajóorrba maximum két ágyút lehetett elhelyezni, melyek képesek voltak a menetirányba tüzelni.

moly károkat okozni hajóiban. A szaktörténészek körében manapság abban már széleskörű konszenzus alakult ki, hogy a Nelson által választott megközelítési mód egy jobb tüzéséggel rendelkező ellenféllel szemben öngyilkosság lett volna, ám Nelson éppen az ellenség képességeinek figyelembevételével választotta meg taktikáját. A több oszlopban való támadás valószínűleg azt a célt szolgálta, hogy egyszerre több helyen támadja meg az ellenséget, felerősítve a támadás sokkhatását és elősegítve a minél nagyobb arányú győzelmet.<sup>66</sup>

Nelson a Keatsnek elmondott tervet fejlesztette tovább 1805. október 9-i cadizi memorandumában. A memorandumban még tovább egyszerűsítette a csata előtti manőverezést: elrendelte, hogy a flotta vitorlázási rendje legyen egyben a csatarend is (a két zászlóshajó pozíciójának kivételével), hogy minden idővesztés nélkül rögtön meg lehessen támadni az ellenséget. A korábbi hagyományokkal szakítva a támadás teljes vitorlázattal való végrehajtására utasított, ami lehetetlenné tette a korábban oly szentnek tekintett csatasoron belüli pozíciótartást (station keeping), valamint a lassabb hajók lemaradásához vezetett. Fontos eleme még a cadizi memorandumnak, hogy beosztottainak, különösen helyettesének, még inkább szabad kezet adott a rábízott egységek irányításában.<sup>67</sup> Ebben többek között szerepet játszott az is, hogy Collingwood évtizedek óta személyes jó barátja volt.

Nelson a memorandum születésnek időpontjában úgy számított, hogy 40 sorhajó felett fog rendelkezni, míg a francia–spanyol flotta létszámát 46 sorhajóra becsülte. Flottáját ismét három oszlopra kívánta bontani: ebből kettő 16–16 hajóból állt volna, míg a harmadik, az előretolt, avagy élrainak nevezett harmadik oszlop a 8 leggyorsabb két ütegfedélzetesből. Ez a raj, elképzelése szerint, a pillanatnyi helyzetnek megfelelően hozzárendelhető lett volna valamely másik oszlophoz, így egy 24 hajóból álló oszlopot lehetett volna formálni. Terveiben Nelson tehát a csatasor több ponton való átvágását az erőkoncentrációval kombinálta. A Collingwood vezette 16 hajónak a terv szerint a hátulról számított 12. hajónál kellett elvágnia az utóvédet, s ezen az elszakított részen 5:4 arányú túlerőt létrehozni. Nelson az ellenfél centrumában még nagyobb arányú túlerőt kívánt létrehozni: a saját oszlopával a centrumot szándékozta áttörni, míg az élrainak a centrum előtt két-három hajóval kellett átvágnia. Mindez az a célt szolgálta, hogy az ellenséges főparancsnokot mindenképpen elfogják. Nelson számítása szerint így 20 francia és spanyol hajó maradt volna érintetlenül a csata első fázisában, azonban bízott abban, hogy mire az elszakított elővéd képes lesz a többiek segítségére sietni, addigra már legyőzik az először megtámadott hajókat, és készen állnak az összecsapásra a megmaradt 20 hajóval.<sup>68</sup>

Az október 9-i memorandumból nem lehet teljes mértékben rekonstruálni Nelson taktikai elképzeléseit, mivel azt eredetileg csak Collingwoodnak címezte, s így ebből következik, hogy a memorandum elsősorban Collingwood oszlopának feladatára koncentrál. Nelson pontos terveit szóban mondta el kapitányainak, ám az utókor sajnálatára egyikük sem írt visszaemlékezéseket e beszélgetésekről.<sup>69</sup> Ugyanakkor taktikai intencióinak tárgyalásakor említést kell tenni egy Nelson által előkészített parancsról (jelzésről),

---

<sup>66</sup> Tracy 177. o., *Marianne Czisnik*: Admiral Nelson's Tactics at the Battle of Trafalgar. In: History, October 2004 (a továbbiakban *Czisnik*) 554–555. o.

<sup>67</sup> Nelson cadizi memorandumja, 1805. október 9. Közli: *Robinson* 467–469. o.

<sup>68</sup> Uo.

<sup>69</sup> *Czisnik*: 550–551. o.

mely csak 1990-ben vált ismertté. E parancs az „Átvágni az ellenség csatasorán és a másik oldalról támadni” volt. A hozzáfűzött magyarázat szerint mindegyik hajónak azon ellenséges hajó mögött kellett átvágnia, melyet megtámadni szándékozott.<sup>70</sup> E parancs végül nem került a csata folyamán kiadásra, de napvilágra kerülése csak tovább gerjesztette a nelsoni taktikáról immár két évszázada zajló vitákat.

Október 21-én a Trafalgar fok előtt, mint közismert, némileg másként alakult a helyzet, mint az a memorandumban foglaltatott. Nelson a tervezett 40 helyett mindössze 27 sorhajóval rendelkezett, igaz az egyesült (francia–spanyol) flotta is csak 33 sorhajót számlált. A Nelson által elképzelt arányok így csak egy keveset módosultak: a hajók számát tekintve az egyesült flotta fölénye 15%-ról 22%-ra nőtt, ezt azonban bőségesen ellensúlyozta a brit oldal emberi oldalán megmutatkozó fölénye. A legnagyobb változást a memorandumban foglaltakhoz képest az jelentette, hogy a hajók száma miatt Nelson elhagyta a harmadik oszlopot, azaz nem alakított élrajt, a csatában részt vevő harmadik tengernagy, Northesk ellentengernagy a Nelson vezette oszlopban foglalt el pozíciót. Az október 10-én kiadott vitorlázási rend, amely két oszlop alakítását rendelte el, azt sugallja, hogy Nelson már a memorandum keletkezésének másnapján feladta az élrajt ötletét.<sup>71</sup> A 27 hajó felosztásánál látható, hogy Nelson nagy hangsúlyt fektetett az egyesült flotta háttvédjének legyőzésére: az eredetileg tervezett 16 hajóból 15-t hagyott meg Collingwood oszlopában, míg magának csak 12-t tartott meg.<sup>72</sup>

A másik oldalon a francia parancsnok, Villeneuve, aki Abukírnál már látta Nelsont harcolni, igen pontosan megjósolta előre, hogy ellenfele milyen taktikát követ. Tudta, hogy Nelson nem formál csatasort, hanem hajóit csoportokra osztva támadja meg a francia–spanyol flottát, keresztültör a csatasoron, az utóvédet elszakítja, és két tűz közé szorítva győzi le.<sup>73</sup> Érdekes módon, annak ellenére, hogy előre látta, mi fog történni, Villeneuve nem tervezett semmilyen komolyabb ellenlépést. Egyetlen újítása a 12 sorhajóból álló, két divízióra osztott elkülönített hajóraj volt, mely Gravina parancsnoksága alatt állt. Ez a csata során valóban hatásosan működhetett volna, ha valóban elkülönítve helyezkedik el a csatasor szél alatti oldalán, így ugyanis két tűz közé szoríthatták volna a csatasoron áttörő angol hajókat. A csata napján azonban e 12 hajót is egyszerűen csak beosztották a csatasorba.

Úgy tűnik, annak, hogy Villeneuve meg sem próbálkozott Nelson előre megjósolt taktikájával szemben valamiféle hatásos ellentaktikát kidolgozni, egyik legfőbb oka erős pesszimizmusa volt. Borúlátását jól érzékelteti egyik Decrés-nek küldött levele is:

„Taktikánk elavult, semmi mást nem tudunk, csak csatasort formázni, s éppen ez az, amit az ellenség akar. Nincsenek sem eszközeim, sem időm, s még csak lehetőségem sem újfajta taktika kidolgozására, mivel e két flotta kapitányainak többsége soha nem tördött efféle dolgokkal, sőt, legtöbbször fejében még soha nem fogant meg egyetlen konst-

<sup>70</sup> *Czisznik* 553. o. Valószínűsíthető, hogy a menekülés megakadályozása volt a cél.

<sup>71</sup> *Czisznik* 552. o. Ennek ellentmond *Robinson* (473–475. o.), aki szerint csak az egyesült flotta megpillantásakor döntött a két oszlopban való támadás mellett, s az élrajba szánt hajókból hatot Collingwood, kettőt pedig a saját oszlopába osztott be.

<sup>72</sup> Egyes feltételezések szerint még 21-én reggel is bízott Louis hajóinak visszaérkezésében, ezért hagyott meg magának csak 12 hajót. *Czisznik* 555. o.

<sup>73</sup> *Tracy* 180. o.

ruktív gondolat sem. Biztos vagyok benne, hogy megállják a helyüket a csatasorban, de egyetlen bátor kezdeményezés sem várható tőlük.<sup>74</sup>

Villeneuve-nek kapitányait illetően nem volt teljesen igaza: megállapításaira több francia és spanyol parancsnok is rácsáfolt a csata során. Ettől eltekintve a személyiségéből fakadó pesszimizmusnak komoly valóságalapja volt: az egyesült flotta hiányos, gyenge felszerelésével és képzetlen, létszámihiányos és rossz fizikai állapotban lévő legénységével harcértékben messze elmaradt Nelson Cadiz előtt várakozó flottájától. Amikor a francia és spanyol hajók vitorlát bontottak, valószínűleg minden fedélzeten tartózkodó sejtette, hogy a biztos katasztrófa felé tartanak.

### *Első fázis: a megközelítés*

Amikor október 18-án Villeneuve megjelent a PRINCIPE DE ASTURIAS fedélzeten, nem csak Rosily Madridba érkezéséről tudósította Gravinát. Egy jelentésből tudomást szereztek róla, hogy Louis ellentengernagy Gibraltárban tartózkodik, így a Cadiz előtt álló flotta ereje lecsökkent. Villeneuve és Gravina úgy döntött, hogy a ki kell használni ezt a kedvező alkalmat a kifutásra. Október 19-én Charles-René Magon ellentengernagy hét sorhajóval kifutott, hogy megkísérelje elfogni a Cadizt figyelő angol hajókat. A gyenge szélben a francia hajók csak nehezen tudtak kijutni a kikötőből. A franciák kifutásáról a jelzés a SIRIUS, az EURYALUS, a PHOBE fregattokon és a MARS sorhajón keresztül délelőtt 9 óra 30 perckor jutott el Nelsonhoz.

A flotta akkor körülbelül 50 mérföldre volt Cadiztól. Nelson Collingwoodot és megfigyelőlánc három sorhajójának a kapitányait, valamint Blackwoodot tanácskozásra hívta a VICTORY-ra.<sup>75</sup> Ezt követően kiadta a parancsot a két oszlopból álló formáció felvételére. A SIRIUS fregatt által megpillantott hajók Magonéi voltak, a spanyol-francia flotta nagy része ugyanis a beálló szélcsend miatt képtelen volt kifutni, s ugyanezen okból Magon sem tudta végrehajtani a feladatát. A már kifutott hajók a szélviszonyok miatt nem tudtak visszatérni Cadizba. Másnap, 20-án reggel a spanyol-francia flotta maradéka is kifutott a kikötőből, de az időjárás miatt képtelenek volt egyesülni az előző nap kifutott hajókkal. Végül dél körül, miután az idő kitisztult, sikerült a 18 francia és 15 spanyol sorhajóból álló flottának egyesülnie.

A francia-spanyol flotta az egyesülést követően a következő formációt vette fel: elővéd, centrum és utóvéd, egyenként 7-7 sorhajóval (4 francia, 3 spanyol) valamint a 12 sorhajóból álló elkülönített hajóraj. Az elővéd parancsnoka a spanyol Don Ignacio Maria de Alava altengernagy (SANTA ANA), a centrumé maga Villeneuve (BUCENTAURE), a hátvédé pedig a francia Pierre René Dumanoir ellentengernagy (FORMIDABLE) volt. A centrumban Villeneuve mögött a spanyol Don Baltazar Hidalgo Cisneros ellentengernagy (SANTISSIMA TRINIDAD) hajózott. A Gravina (PRINCIPE DE ASTURIAS) parancsnoksága alatt lévő hajóraj 6 francia és 6 spanyol sorhajóból állt. A spanyol hajók élén az egyben Gravina törzsfőnökeként szolgáló Don Antonio Escano ellentengernagy

<sup>74</sup> Villeneuve Decrés-nek 1805. augusztus 7. Idézi: *Monaque* 243. o.

<sup>75</sup> Blackwoodot, az EURYALUS kapitányát csak akkor engedte vissza hajójára, mikor a VICTORY már tűz alatt állt.

állt, míg a francia hajókat Charles-René Magon de Medina ellentengernagy (ALGE-CIRAS) vezette. Az öt oszlopra bontott egyesült francia–spanyol flotta délután 4 órakor dél-délnyugati kurzust vett fel.

A brit és a francia–spanyol flotta egészen 21-én hajnali 4 óráig egyre távolabb került egymástól. Akkor Nelson elrendelte, hogy a flotta forduljon északkeleti irányba. Az este folyamán Villeneuve értesült a brit flotta jelenlétéről, és elrendelte a csatasor formálását, mivel tartott attól, hogy még az éjszaka folyamán sor kerülhet a csatára. A sötétben ezt nem sikerült rendesen végrehajtani, az egyesült flottában zavar támadt. A különböző rajokba beosztott hajók összekavarodtak, és egy vonal helyett több, rövidebb-hosszabb vonal alakult ki. Reggel 6 óra körül a felkelő nap fényében az ellentétes kurzuson hajózó két flotta körülbelül 11 mérföldnyi távolságból megpillantotta egymást. Az egyesült flotta akkor a Trafalgar-foktól 10 mérföldre nyugatra tartózkodott. Az éjszaka folyamán, akárcsak a francia–spanyol flottának, a briteknek sem sikerült fenntartaniuk vitorlázási rendjüket, ezért Nelson reggel 6 óra 10 perckor újra elrendelte a két oszlop kialakítását, valamint a csatára való felkészülést. Ezt követően parancsot adott az irány kelet-északkeletire módosítására, hogy elvágják az egyesült flotta elől a Cadizba való visszavonulás útját.

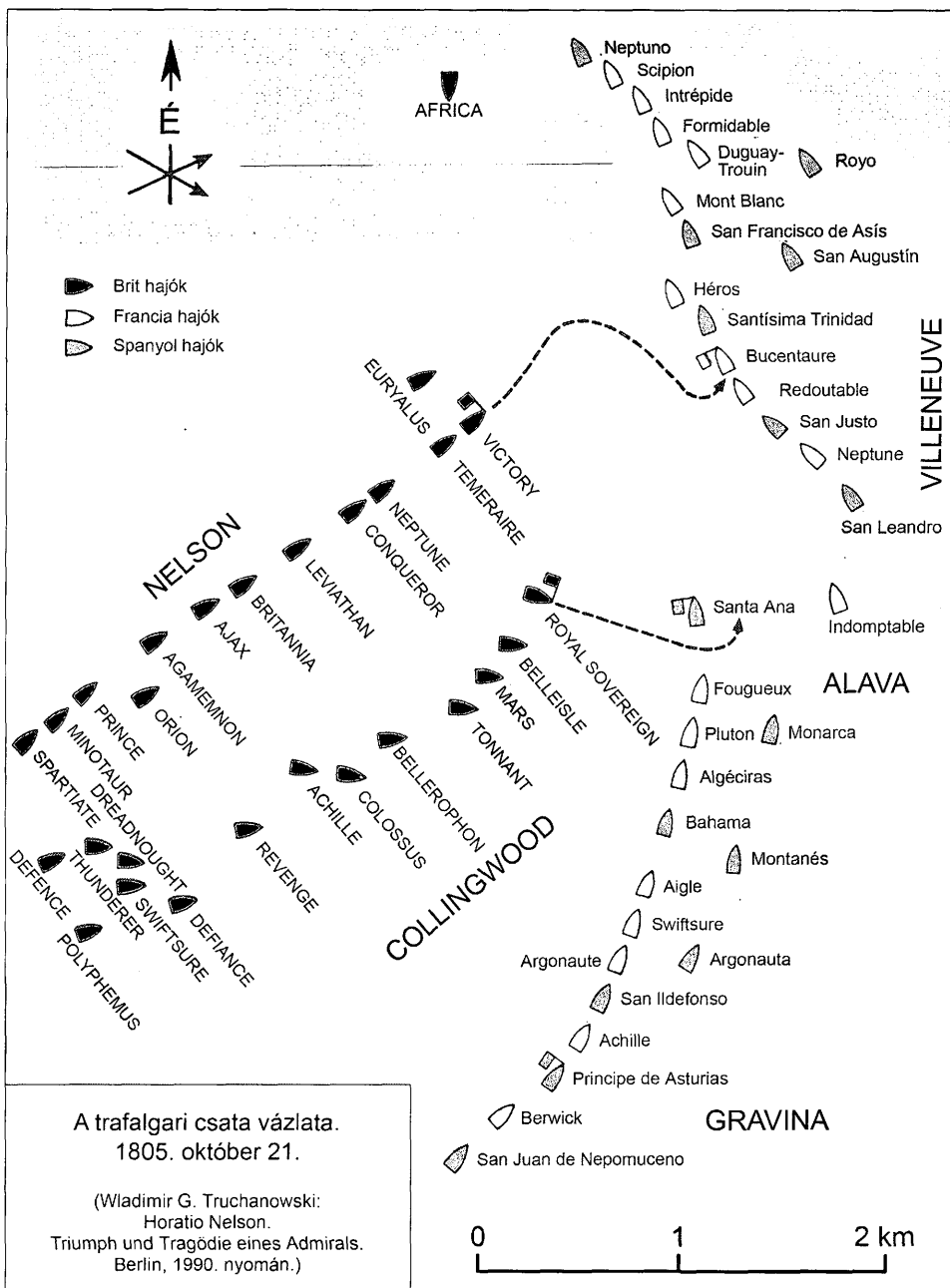
Habár Nelson már reggel hatkor kiadta a parancsot a csatára való felkészülésre, az igen gyenge nyugat-északnyugati szélben hat órára volt szükség, hogy az első angol hajók elérjék az egyesült flottát, és kezdetét vegye a csata. A barométer eséséből, és egyéb, tapasztalt tengerészek számára egyértelmű jelekből ugyanakkor tudni lehetett, hogy a gyenge szél erős vihar jövetelét jelzi. Nelson leginkább attól tartott, hogy Villeneuve-nek sikerül visszamenekülnie Cadizba. Villeneuve ugyanis 8 óra 30 perckor, még mielőtt az éjszakai, zilált állapotból teljesen sikerült volna szabályos csatasort kialakítani, kiadta a parancsot a megfordulásra Cadiz felé.<sup>76</sup>

A fordulással, mely a gyenge szélben majdnem másfél óráig tartott, az egyesült flotta hadrendje felcserelődött. A Dumanoir vezette utóvédből lett az elővéd, míg az Alava vezette elővédből a utóvéd. A flotta előtt hajózó Gravina vezette hajóraj leghátulra került. A csata kezdetéig az egyesült flottának már nem sikerült szabályos csatasort formálnia, a kialakult formáció leginkább egy konkáv oldalával a közeledő britek felé néző sarlóra hasonlított, a közepén jókora réssel. Az így kialakult alakzatban a hajók szabálytalanul, nem egymás nyomdokvonalában, hanem jobbra-balra szétszórva helyezkedtek el. A Gravina által vezetett hajóraj alkalmazásában lévő lehetőségek<sup>77</sup> is elvesztek, amikor a hajók egyszerűen besoroltak az utóvéd mögé. Villeneuve végül 11 óra 30 perckor parancsot adott Gravinának, hogy a szél felé haladva olyan pozíciót foglaljon el, melyből, két tűz közé szorítva a támadó brit hajókat, támogathatja a flotta centrumát. Gravina, képzetlen legénységével, a gyenge szélben, idő hiányában már képtelen volt végrehajtani ezt a parancsot.

<sup>76</sup> A megfordulásról az egyesült flottában megoszlottak a vélemények. Don Cosman de Churruca commodore, a SAN JUAN DE NEPOMUCENO parancsnoka katasztrófálisnak tartotta, míg Escano ellentengernagy azt fájtalta, hogy nem egy órával korábban adták ki a parancsot, hogy a gyakorlatlan tengerészeknek lett volna idejük rendesen végrehajtani. *Tracy* 181. o.

<sup>77</sup> E 12 hajó eredetileg a flotta szél felőli oldalán helyezkedett el, s ha megtartotta volna ezt a pozícióját, a támadó angolokat két tűz közé szoríthatták volna. Az irodalom alapján nem egyértelmű, hogy Gravina parancsra, vagy egyéb parancs hiányában sorolt be az utóvéd (a fordulás előtti elővéd) mögé. *Tracy* 181. o., *Robinson* 473. o.





Nelson, mint említettük, október 21-én reggel kiadta a két oszlop kialakítására a parancsot. A trafalgari csatában részt vett brit sorhajók elhelyezkedése a két oszlopban mind a mai napig vita tárgyát képezi. Ennek legfőbb oka abban keresendő, hogy a hajónaplók csak hiányos információkat tartalmaznak, és a résztvevők visszaemlékezései is

ellentmondanak egymásnak.<sup>78</sup> Amit bizonyosan tudunk, hogy a Collingwood (ROYAL SOVEREIGN) vezette oszlop 15 hajóból állt, míg a Nelson (VICTORY) vezetése alatt álló oszlop 12 helyett csak 11 hajóból, az AFRICA délelőtt 10 órakor még 6-7 mérföldre észak-északkeletre volt a flottától.<sup>79</sup> A mai kutatások által legvalószínűbbnek tartott sorrend szerint a Nelson vezette, szél felőli oszlopban a TEMERAIRE, míg a Collingwood vezette szél alatti oszlopban a MARS és a PRINCE előzte meg a zászlóshajót.<sup>80</sup> A PRINCE, a flotta leglassúbb hajója lévén, a gyenge szélben egyre jobban lemaradt, végül csak közel három órással ért a csata helyszínére.<sup>81</sup> Az oszlopok élén is változás történt, a megközelítési fázis végére mindkét oszlop vezetését a zászlóshajó vette át.

Az egyesült flotta gyors lerohanása a gyenge szélben a valóságban lassú vánszorgást jelentett. A teljes vitorlázattal haladó hajók körülbelül 1-3 csomós sebességet értek el, állapotuktól és vitorlázási tulajdonságaiktól függően, míg az egyesült flotta sebessége a fordulást követően alig haladta meg a fél csomót. A támadás teljes vitorlázattal való végrehajtásának egyenes következménye volt, hogy a korábbi vitorlázási rend felborult, a gyorsabb hajók megelőzték a lassabbakat, az oszlopok széthúzódtak.

Collingwood nem sokkal azután, hogy az egyesült flotta belekezdett a fordulási manőverbe, 8 óra 45 illetve 50 perckor két jelzést (42, 88)<sup>82</sup> leadva, átvette az irányítást a szél alatti oszlop felett. Szándéka ezzel az volt, hogy az ellenség utóvédjével közel párhuzamos helyzetbe került hajói, a vonalból negyedfordulattal sorba rendeződve, egyszerre vágjanak át az utóvéden. E cél elérését megkönnyítette, hogy a közel 70 fokos szögben közeledő szél alatti oszlop pont a konkávra sikeredett francia-spanyol csatasor feléjük hajló része felé tartott, ezáltal a találkozás szöge csökkent. A célt azonban mégsem sikerült tökéletesen elérni, mivel ehhez az élen haladó hajóknak csökkenteniük kellett volna vitorlázatukat, hogy a lemaradókat bevárják. Mivel ez nem történt meg, az első húsz percben csak nyolc hajónak sikerült átvágnia az ellenségen, a többi legalább egy órással késedelemmel kapcsolódott be a küzdelembe.<sup>83</sup>

A Nelson és a VICTORY<sup>84</sup> vezette oszlop, mely még jobban széthúzódtott, mint Collingwoodé, miután az egyesült flotta 10 órára befejezte a fordulást, és a korábbi déli helyett északi irányt vett fel, az ellenség centruma helyett az elővédje felé haladt. Nelson, aki a leginkább attól tartott, hogy a francia-spanyol flotta visszamenekül Cadizba, 11 óra 40 perckor jelezte Collingwoodnak, hogy az ellenség elővédjén szándékozik átvágni, hogy megakadályozza a menekülését. Ezt követően 11 óra 48 perckor vonatta fel híressé vált jelzését: „Anglia elvárja, hogy mindenki teljesítse kötelességét,” mely nem aratott osztatlan sikert a tisztek és a legénység körében.

<sup>78</sup> *Cziszik* 549. o. A trafalgari csatában részt vett hajók hajónaplóit ugyan 1900-ban kiadták, de azok is csak töredékes információkkal szolgálnak. A kérdésről még: *Michael Duffy*: „...All Was Hushed Up”: The Hidden Trafalgar. In: *Mariner's Mirror* 2005/2. (a továbbiakban *Duffy*); illetve *James R. Thursfield*: The Tactics of Trafalgar. In: *The Naval Annual* 1911. (a továbbiakban *Thursfield*).

<sup>79</sup> *Duffy* 219. o. Az AFRICA még az éjszaka folyamán szakadt el a flottától.

<sup>80</sup> *Duffy* 224. o.

<sup>81</sup> *Duffy* 224–225. o.

<sup>82</sup> *Thursfield* 133. o. 42 sz. parancs: „Make larboard line of bearing” („Balra szorítsd a szelet”); 88. sz.: „Make more sail” (Vonj fel több vitorlát”).

<sup>83</sup> Az Admirális bizottsági jelentése a trafalgari csatáról 1913. Közli: *Robinson* 477–478. o.; *Duffy* 225. o.

<sup>84</sup> 10 óra körül a gyorsabb TEMERAIRE meg akarta előzni a VICTORY-t, amit Nelson először engedélyezett neki, de közben meggondolta magát, és utasította, hogy térjen vissza a helyére.

Nelson, szinte rögtön azután, hogy Collingwoodnak jelezte, az ellenség elővédjén akar átvágni, el is vetette a tervet. Ennek pedig az volt az oka, hogy Villeneuve felvonatta a BUCENTAURE-on a lobogóját, és Nelson végre megtudta, hogy hol van az ellenség főparancsnoka. Korábban ugyanis Collingwood úgy informálta, hogy a francia parancsnok egy fregatton tartózkodik, ami annyiban igaz is volt, hogy Villeneuve, bár a BUCENTAURE fedélzetén volt, valóban egy fregatton húzatta fel a lobogóját.<sup>85</sup> Nelson, amint megpillantotta az ellenséges zászlóshajót, jobbra fordult, és az egyesült flotta elővédje mentén déli irányba, a BUCENTAURE felé indult. Ezzel egy időben, 11 óra 50 perckor az utóvédben, a SANTA ANA mögött hajózó francia FOUGEAUX elsütötte az egyik ágyúját, mire a VICTORY, majd a többi angol hajó felvonta a hadilobogóját. Amint a VICTORY felvonta a hadilobogót, a francia hajók, melyek ágyútűzükkel elérték, tüzet nyitottak rá.

### *A szél alatti oszlop*

A Collingwood vezette oszlopnak az eredeti elképzelés szerint a hátulról számított 12. hajónál kellett volna a francia-spanyol utóvédet elvágnia. Collingwood hajója, a ROYAL SOVEREIGN, mely nemrég esett át egy alapos fenéktisztításon, három csomós sebességével közel ötszáz méterrel maga mögött hagyta oszlopának következő hajóját, a BELLEISLE-t, és 12 óra körül, miután mindössze tíz percig volt kitéve az ellenség tüze-nek, közvetlenül átvágott Alava altengernagy zászlóshajója, a SANTA ANA tatja mögött. A csata után Collingwood azt jelentette, hogy az utasítást pontosan hajtotta végre, de a valóságban a SANTA ANA hátulról számítva a 16. hajó volt, így a 15 angol hajó 12 helyett valójában 16 francia és spanyol sorhajóval került szembe. Lehetséges, hogy Collingwood nem látott meg hármat az ellenséges sorhajók közül, de valószínűbb, hogy úgy érezte, első osztályú sorhajójával az ellenfél hasonló méretű hajóját kell megtámadnia.<sup>86</sup>

A SANTA ANA mögött hajózó francia FOUQUEUX, Collingwood szándékát látva, megpróbálta elállni Collingwood útját és hátulról egészen megközelítette a spanyol hajót. Collingwood azonban kész volt akár legázolni is a francia hajót, ha szükséges. Miközben a franciák azt figyelték, hogy mi fog történni, akkora rés keletkezett, melyen a szárnyvitorlák levágása és tengerbe hajítása árán a ROYAL SOVEREIGN átvágott a SANTA ANA mögött, s első sortüzével, mely a védtelen tattükrön keresztül az ütegfedélzeten hosszában söpört végig, több tucat embert ölt és sebesített meg. A spanyol hajó azonban még további két óráig küzdött, míg végül megadta magát. A harcban maga Alava is elesett, a SANTA ANA 1102 főnyi személyzetéből összesen 97 haltak meg és 141 volt a sebesültek száma.<sup>87</sup> Miután a ROYAL SOVEREIGN túl messzire elhagyta az öt követő hajókat, Collingwood zászlóshajója is súlyos veszteségeket szenvedett. A FOUQUEUX-nek sikerült a tattükrön keresztül hosszában végiglőni a ROYAL SOVEREIGN ütegfedélzeteit, emellett még három másik hajó is tűz alatt tartotta. A ROYAL SOVEREIGN 866 fős személyzetéből 47 halottat és 94 sebesültet veszített, ez-

---

<sup>85</sup> *Thursfield* 138. o.

<sup>86</sup> *Tracy* 187. o., *Duffy* 219–220. o.

<sup>87</sup> A veszteségadatok forrása: *Duffy* 226. o.; valamint *Especial La Batalla de Trafalgar* In: [www.todoababor.webcindario.com/articulos](http://www.todoababor.webcindario.com/articulos) (a továbbiakban: *Especial La Batalla*)

zel a szél alatti oszlop második legnagyobb veszteséget elszenvedett hajója volt. Fél három után az EURYALUS vontatókötélre vette a mozgásképtelené vált ROYAL SOVEREIGN-t, majd fél ötkor, Nelson halálhíréből értesülve, Collingwood átvitte zászlaját az EURYALUS-ra.

Mint fentebb már említettük, a teljes vitorlázattal végrehajtott megközelítés során a szél alatti oszlop gyakorlatilag kettészakadt. A ROYAL SOVEREIGN-t követően 20 percen belül a következő hajók érték el a francia–spanyol utóvédet és kapcsolódtak be a küzdelembe: BELLEISLE, MARS, TONNANT, BELLEROPHON, COLOSSUS, ACHILLE, REVENGE. Az utánuk következő első hajó, a POLYPHEMUS körülbelül egy órával azután ért a helyszínre, hogy Collingwood átvágott a SANTA ANA mögött. A POLYPHEMUS-t követően 20 percen belül a DREADNOUGHT, a SWIFTSURE, a THUNDERER és a DEFIANCE is bekapcsolódott a harcba. A két utolsó hajó, a DEFENCE és a PRINCE kettő, illetve közel három óra késéssel érte csak el az ellenséget. Ennek a hatása az elszenvedett veszteségekben is megmutatkozott. A második csoport hajói általában jóval kisebb veszteséget szenvedtek el, mint az első csoportéi, az utolsónak érkező PRINCE-en pedig senki sem halt vagy sebesült meg.<sup>88</sup>

Mint a fentiekből látható, a csata első, kritikus órájában 8 angol sorhajó állt szemben 16 francia és spanyol sorhajóval. Ennek megfelelően a legnagyobb veszteségeket az angolok ebben az időszakban szenvedték el. A BELLEISLE, amely második volt a ROYAL SOVEREIGN után, már a megközelítés során súlyos veszteségeket szenvedett el, mielőtt még egyetlen ágyúját is elsüthette volna. Miután átvágott a FOUQUEUX tatja mögött, legalább öt francia és spanyol hajó tüzelt rá. Hamarosan ellőtték a BELLEISLE mindhárom árbocát, és a mozgásképtelenné vált hajó igen nehéz helyzetbe került. Szorult helyzetéből végül a SWIFTSURE, a POLYPHEMUS és a DEFIANCE mentette ki. A harmadikként érkező MARS a francia PLUTON mögött vágott át, majd ezt követően a PLUTON-nal és a FOUQUEUX-vel vívott tüzharcot, melyben ellőtték a főárbcát és a kormányberendezését. A harcban Duff kapitány, a MARS parancsnoka is életét veszítette.

A negyediként érkező TONNANT, melyet a britek még 1798-ban Abukirnál zsákmányoltak a franciáktól, a francia ALGECIRAS-t, Magon ellentengernagy zászlóshajóját vette célba, az azonban sikeresen kitért előle. A TONNANT így a spanyol MONARCA mögött vágott át, majd megkerülve azt, negyven percen keresztül közvetlen-közérlől lötték egymást. 1 óra 7 perckor a MONARCA bevonta lobogóját, ám később elsodródott a TONNANT mellől és újra felvonta. Az ALGECIRAS megpróbált hátulról elhaladni a TONNANT tatja mögött, de Tyler kapitánynak jobbra teljesen kitérített kormányval sikerült elkerülnie ezt, és a két hajó egymással ellentétes irányban egymáshoz akadva elkezdte löni egymást. A két hajó annyira közel volt egymáshoz, hogy a TONNANT-ról a tüzoltásra szolgáló pumpákkal locsolták a két hajó oldalát, nehogy a torkollattüzekből lángra kapjanak. A francia hajó árbocairól eközben mesterlövészek lötték az angol hajó taffedélzetét, de végül az ágyútűz ledöntötte árbocait, s a lövészek a tengerbe repültek. A TONNANT, amellet, hogy az ALGECIRAS-szal vívott tüzharcot, baloldali ágyúival a PLUTON-t és a SAN JUAN DE NEPOMUCENO-t is lötte. Magon ellentengernagy a tűzpárbaj kezdete után nem sokkal parancsot adott a TONNANT megrohanására és kézi-

---

<sup>88</sup> Duffy 225–226. o.

tusában való elfoglalására. A TONNANT-ról ezt egy jól irányzott, karronádból leadott kartácstűzzel sikerült meghiúsítani. A harc ezt követően még közel egy óráig zajlott a két hajó között, míg végül az angolok 2 óra 30 perckor kézitusában elfoglalták. Az ALGECIRAS 77 halottja közt ott volt Magon ellentengernagy is.

Az ötödikként érkező BELLEROPHON a francia AIGLE-vel, valamint a spanyol BAHAMA-val, MONTANES-szel, illetve a zászlóját újra felvonó MONARCA-val került szembe. A harcban a BELLEROPHON parancsnoka, John Cooke kapitány is elesett, a parancsnokságot Cumby hadnagy vette át. Az AIGLE-ről két ízben is megkísérelték megrohanni a BELLEROPHON-t, majd a franciák gránátokat hajítottak át az angol hajó ágyúablakain, hogy felgyújtsák a hajót. A gránátok okozta robbanásban számosan meghaltak és megsebesültek, de a hajó megmenekült a felrobbanástól. Az AIGLE később elsodródott a mozgásképtelenné vált BELLEROPHON mellől, s végül a DEFIANCE kényszerítette megadásra. A továbbra is nehéz helyzetben lévő BELLEROPHON segítségére végül a brit ACHILLE sietett.

A szél alatti oszlopban a legnagyobb veszteségeket a hatodik helyen érkező COLOSSUS szenvedte.<sup>89</sup> A brit hajó a francia SWIFTSURE-t támadta meg, melynek hamarosan segítségére sietett a francia ARGONAUTE. Mindössze tíz percnyi heves ágyútűz után az ARGONAUTE kivált a harcból, és csatlakozott Gravina hajóihoz, melyeknek sikerült visszamenekülniük Cadizba. A COLOSSUS nem üldözte az ARGONAUTE-ot, hanem tovább folytatta a harcot a SWIFTSURE-rel, melyet 3 óra tájban megadásra kényszerített. A COLOSSUS mögött haladó brit ACHILLE meghátrálásra kényszerítette a spanyol MONTANES-t, mely szintén visszamenekült Cadizba, majd egy óras küzdelemben a spanyol ARGONAUTA-t győzte le. A brit ACHILLE ezután a francia ACHILLE-lel találta szembe magát, majd a francia BERWICK ellen fordult, mely fél óra múlva megadta magát.

A nyolcadik helyen érkező REVENGE először a francia ACHILLE tatárbotát döntötte le, majd tűz alá vette a spanyol SAN ILDEFONSO-t és Gravina zászlóshajóját, a PRINCIPE DE ASTURIAS-t. Miután 30–40 perc elteltével a szél alatti oszlop újabb négy hajója futott be, ismét a francia ACHILLE ellen fordult, ledöntötte a főárbocát, majd az AIGLE-t kezdte el löni, amely végül a DEFIANCE-nak adta meg magát. A küzdelemben a REVENGE is súlyos sérüléseket szenvedett.

A 98 ágyús DREADNOUGHT, mely korábban Collingwood hajója volt, s melynek tüzerlegénysége legjobb volt az egész flottában<sup>90</sup> a SAN JUAN DE NEPOMUCENO-val és a PRINCIPE DE ASTURIAS-szal ütközött meg. A SAN JUAN éppen a BELLEROPHON-ra készült tüzelni, amikor a DREADNOUGHT jól irányzott tüzébe került. Néhány percen belül a hajó félig ronccsá vált, s parancsnoka, Cosma Damian de Churruca commodore halálos sebet kapott. Halálát követően a demoralizált legénység tíz percen belül megadta magát. A DREADNOUGHT ezután Gravina zászlóshajója, a PRINCIPE DE ASTURIAS ellen fordult. A küzdelemben Gravina súlyos sebet kapott, melybe később bele is halt. Gravina sebesülése után a parancsnokságot törzsfőnöke, Escano ellentengernagy vette át, aki, kihasználva a DREADNOUGHT lomhaságát, kivált a harcból,

<sup>89</sup> Duffy 226. o. A COLOSSUS 49 halottat és 160 sebesültet veszített.

<sup>90</sup> Három és fél percenként három jól célzott sortűz leadására voltak képesek. Tracy 190. o.

és Cadiz felé indult, kiadva a parancsot a többi hajónak is a zászlóshajó követésére. E parancsra még tíz hajónak sikerült kiválnia a harcból,<sup>91</sup> s visszatérnie Cadiz kikötőjébe.

A PRINCE, mely az eredeti vitorlázási rend szerint Collingwood után következett volna, maradt utolsónak a szélalatti oszlopból. Ennek kettős oka volt: a PRINCE közismerten a flotta egyik legrosszabb vitorlása volt, melyről az a mondás járta, hogy „úgy vitorlázik, mint egy szénakazal,”<sup>92</sup> ráadásul hajnalban egy időre meg kellett állnia, hogy kicseréljen egy elszakadt vitorlát. A PRINCE így 2 óra 50 perccel azután ért a csata helyszínére, hogy Collingwood tüzet nyitott, és negyven perccel maradt le az utolsó előtti DEFENCE mögött. Mikor gyakorlatilag a csata végére megérkezett, a POLYPHEMOS legénységének legnagyobb megdöbbenésére tüzet nyitott a francia ACHILLE-re, mely már a POLYPHEMUS-nak megadta magát. A PRINCE harmadik sortüze ledöntötte a francia hajó megmaradt előárbocát, mely már lángokban állt, mivel a francia mesterlövészek ott elhelyezett lőpora korábban lánggra kapott.<sup>93</sup> A tűz gyorsan elterjedt a hajón, végül elérte a lőporraktárat, és az ACHILLE nem sokkal fél hat után felrobbant, személyzetéből 480 főt ragadva a hullámsírba. Az ACHILLE felrobbanását követően nem sokkal a csata gyakorlatilag véget is ért.

#### *A szél felőli oszlop*

A Nelson VICTORY-ja által vezetett oszlop, mint azt már említettük, eredetileg az egyesült flotta elővédje felé tartott. Körülbelül 11 óra 50 perckor a francia és a spanyol hajók löni kezdték az angol zászlóshajót. Miután Villeneuve felvonatta a lobogóját, Nelson a VICTORY-val a HEROS és a SAN AUGUSTIN magasságában délkeleti irányba fordult, és a SANTISSIMA TRINIDAD mellett elhaladva a BUCENTAURE felé vette az irányt. 12 óra 15 perckor Nelson felvonatta a flottának szánt utolsó parancsát, a 16-os számú („Engage the enemy more closely!” = „Még közelebről támadni az ellenséget!”),<sup>94</sup> mely a csata során mindvégig fenn maradt a VICTORY árbocán. Francia és spanyol részről a HEROS, a SANTISSIMA TRINIDAD, a BUCENTAURE és a REDOUTABLE lőtte a VICTORY-t, amely közel negyven percen keresztül volt kiteve az ellenség tűzének, mielőtt 12 óra 20 perckor átvágott a Villeneuve hajója, a BUCENTAURE tatja mögött. E negyven perc alatt több találat is érte, az egyik a kormánykereket tette tönkre, aminek következtében a hajót az alsó ütegfedélzeten lévő kormányrúddal kellett a továbbiakban irányítani, egy másik pedig megölte Nelson titkárát, John Scottot. A VICTORY kapitánya, Thomas Hardy ekkor sebesült meg könnyebben a lábán egy faszilánktól.

A VICTORY 12 óra 20 perckor átvágott a BUCENTAURE tatja mögött, elsütve rá dupla golyóval megtöltött ágyúit, valamint az előfedélzet egy golyóval, illetve 500 puska-golyóval megtöltött 68 fontos karronádját. E sortűz hatása olyan pusztító volt, hogy a BUCENTAURE gyakorlatilag kikapcsolódott a további harcból. Ezt követően Hardy

---

<sup>91</sup> E tíz hajó: NEPTUNE, INDOMPTABLE, PLUTON, ARGONAUTE, HEROS, MONTANES, SAN FRANCISCO DE ASIS, RAYO, SAN JUSTO, SAN LEONARDO.

<sup>92</sup> Duffly 228. o.

<sup>93</sup> Duffly 229. o.

<sup>94</sup> Thursfield 127. o.

kapitány nem kerülte meg a francia zászlóshajót, hogy a másik oldalához álljon, mint az Nelson eredeti szándéka volt, mivel a BUCENTAURE mellett szoroson ott volt még másik három sorhajó: a francia REDOTABLE és NEPTUNE, valamint a spanyol flotta büszkesége, az óriási, négy ütegfedélzetes SANTISSIMA TRINIDAD. Nelson, látva az első angol sortűz okozta pusztulást, engedélyt adott Hardynak, hogy maga válassza ki az ellenfelet,<sup>95</sup> így Hardy a VICTORY-t a kiváló Jean Lucas kapitány által irányított, s az egyesült flotta legjobban képzett legénységével rendelkező francia 74 ágyús REDOUTABLE mellé vitte, mely azon igyekezett, hogy elzárja a BUCENTAURE mögött a csatasorban lévő rést. A két hajó közvetlen-közletről lötte egymást, úgyhogy a VICTORY oldalát is vízzel locsolták, nehogy lángra kapjon a francia torkollattüzektől.

Nelson, ellentétben Collingwoodal, aki minden vitorlát felvonva előrerohant, a megközelítéskor jobban ügyelt hajói, legalábbis az első csoportban haladók egyben tartására. Ennek köszönhetően a VICTORY-t követő öt hajó<sup>96</sup> 1–10 percen belül bekapcsolódott a küzdelembe. Az észak felől közeledő AFRICA, Nelson 12. hajója pedig 12 óra 10 perccor érte el a Dumanoir vezette elővédet, s a következő két órában elhaladva mellettük folyamatosan tüzelte a francia és a spanyol hajókra, míg végül a SANTISSIMA TRINIDAD mellett állapodott meg. A szél felőli oszlop következő három hajója<sup>97</sup> 40–50 perccel a VICTORY után érte el az ellenséget, a leghátul haladó SPARTIATE-nek és MINOTAUR-nak viszont több mint két órára volt szükség ehhez.

A francia zászlóshajó, a BUCENTAURE sorsa hamar beteljesedett. A mögötte elhaladó NEPTUNE, LEVIATHAN és CONQUEROR is végiglőtte. Az előbbi kettő az áthaladás után a SANTISSIMA TRINIDAD-ot támadta, míg a CONQUEROR a BUCENTAURE mellé fordult. Az angol sorhajó tüze ledöntötte a francia zászlóshajó mindhárom árbocát, és a megmaradt ágyúk jó részét is harcképtelenné tette. Villeneuve ekkor elhatározta hogy átviszi a lobogóját egy másik hajóra, azonban a hajó összes csónakja szilánkokra tört, így nem tudta elhagyni a hajót. Hiába jelzett a SANTISSIMA TRINIDAD-nak, hogy küldjenek érte egy csónakot, a spanyolok nem válaszoltak. A további vérontást elkerülendő, Villeneuve végül megadta magát. A csatában BUCENTAURE 192 halottat és 46 sebesültet veszített.

A CONQUEROR kapitánya, Sir Israel Pellew, John Atcherley hadnagyot küldte át a BUCENTAURE-ra, hogy fogadja Villeneuve megadását. Miután a CONQUEROR eltávozott, Atcherley az időközben Collingwood oszlopából odaérkező MARS-ra vitte át Villeneuve-öt, Jean-Jacques Magendie-t, a BUCENTAURE kapitányát és Villeneuve törzsfőnökét, Prigny kapitányt, akik a Duff kapitány halála után a MARS parancsnokságát átvevő Hennes hadnagynak adták át kardjukat.

A REDOUTABLE kapitánya, Jean Lucas nem az ágyúpárbajra, hanem a puskatüzre és a kézitusára alapozta taktikáját. Hajója minden árbocára lövészeket vezényelt, hogy puskatüzükkel tisztítsák meg a felső fedélzeteket, előkészítve a terepet a rohamosztagok számára. Néhány perccel azután, hogy a VICTORY a REDOUTABLE mellé állt, Lucas beszüntette az ágyúzást, lezáratta az alsó ütegfedélzet ágyúnyílásait,<sup>98</sup> s a legénységet a

---

<sup>95</sup> Tracy 195. o.

<sup>96</sup> TEMERAIRE, NEPTUNE, LEVIATHAN, CONQUEROR, BRITANNIA. Duffy 225. o

<sup>97</sup> AJAX, ORION, AGAMEMNON.

<sup>98</sup> A francia 74 ágyús sorhajóknak, az angolokkal ellentétben, csak az alsó ütegfedélzeti ágyúnyílásai rendelkeztek lecsukható fedéllel.

felső fedélzeten sorakoztatta fel, hogy megrohanják a VICTORY fedélzetét. A VICTORY ekkor egy időre abbahagyta a tüzelést, mivel abban a hiszemben voltak, hogy a francia hajó megadni készül magát. A REDOUTABLE tatárbock-terében elhelyezkedő egyik francia lövész 1 óra 25 perckor eltalálta a Hardy kapitánnyal a félfedélzeten fel-alá sétáló Nelsont, és halálos sebet ejtett rajta. A sebesült tengernagyot rögtön levítették a felcserhez,<sup>99</sup> az orlop-fedélzetre,<sup>100</sup> majd Hardy leküldte a félfedélzet 12 fontos ágyúinak életben maradt kezelőit a 24 és 32 fontos ágyúkhöz. Ugyanekkor tengerészgyalogosokat vezényelt a fedélzetre, mert tartott attól, hogy a franciák rohamra készülnek.

Amikor a brit tengerészgyalogosok megjelentek a fedélzeten, Lucas jelt adott a rohamra. Mivel a három ütegfedélzetes VICTORY közel két méterrel magasodott a két ütegfedélzetes REDOUTABLE fölé, Lucas parancsot adott a főtörzs-keresztrúd leeresztésére, hogy az hídként szolgáljon a rohamozók számára. Mielőtt ez megtörtént volna, néhány franciának sikerült átmászni a VICTORY fedélzetére, ahol közelharc bontakozott ki. Ekkor érkezett meg a 98 ágyús brit TEMERAIRE, mely azelőtt a SANTISSIMA TRINIDAD-dal és a francia NEPTUNE-nal folytatott tűzpárbajt, a REDOUTABLE másik oldalára állt, és felső ágyúinak sortüzével elsöpörte a támadásra felsorakozott franciákat, több mint 200-at megölve közülük. Később a szél alatti oszlop hajóinak tüzetől súlyos sérüléseket szenvedett, de még mindig harcoló FOUGUEUX a TEMERAIRE másik oldalán kötött ki, és a négy hajó egymásba akadva, kormányozhatatlanul sodródva lötte egymást.

A VICTORY ágyúi csökkentett lőportöltettel tüzeltek a REDOUTABLE-ra, hogy az ágyúgolyók ne üthessék át a francia hajó másik oldalát, kárt okozva a TEMERAIRE-nek. A VICTORY eközben másik oldali ágyúival a BUCENTAURE-ra és a SANTISSIMA TRINIDAD-ra tüzelt. A két három ütegfedélzetes hajó közé beszorult REDOUTABLE végül, mikor a halottak száma már 487-re nőtt, s a vízvonal alatti találatok következtében az elsüllyedés határán volt, megadta magát a TEMERAIRE-nek. Hamarosan a FOUGUEUX is követte a példáját, így Harvey kapitány és a TEMERAIRE a csata végére két elfogott hajóval büszkélkedhetett.

A spanyol flotta büszkesége, a hatalmas SANTISSIMA TRINIDAD, melyet „Spanyolország dicsőségének” is neveztek, az angol hajók egyik legkívánatosabb célpontja volt. Egyszerre három angol 74 ágyús tüzelt rá, s időnként a VICTORY és a TEMERAIRE is lötte. Mikor egy ágyúgolyó elvitte a spanyol zászlót, a SANTISSIMA TRINIDAD ágyúi elhallgattak. Az AFRICA-n ezt a megadás jelének vélték, és átküldtek egy csónakot. A spanyolok azonban közölték a fedélzetre lépő angol hadnaggyal, hogy szó sincs megadásról, és a csónak távozása után tovább folytatták a tüzelést. Végül fél hat tájban az árbocok nélküli ronccsá vált hajó a PRINCE-nek, Collingwood oszlopa utolsó hajójának megadta magát.

Villeneuve még a csata kezdetén jelparancsot adott a Dumanoir vezette elővédnek, hogy forduljon meg, és támadja meg a szél felőli oszlopot. Dumanoir tíz hajóval azonban egészen két óráig figyelmen kívül hagyta a jelzéseket, és tovább folytatta útját Cadiz

---

<sup>99</sup> Nelson arcát és kitüntetéseit zsebkendővel lefedték, hogy ne lássák az emberek, ki sebesült meg. Ennek ellenére a VICTORY-n hamar elterjedt a tengernagy halálos sebének híre.

<sup>100</sup> Az orlop-fedélzet az alsó ütegfedélzet alatti, félig a vízvonal alatt elhelyezkedő fedélzet, mely alatt már a hajóúr van. E fedélzet hátsó részén, az úgynevezett „cockpit”-ben rendezték be a csaták idején a felcser „műtőjét,” mely egy közönséges asztal volt.



felé. Végül, valószínűleg a várható hadbírósaági tárgyalásra tekintettel, két óra után kiadta a parancsot a fordulásra. Három hajó (HEROS, RAYO, SAN FRANCISCO DE ASIS) ennek ellenére tovább folytatta az útját Cadiz felé. Dumanoir négy hajója (FORMIDABLE, SCIPION, MONT BLANC, DUGUAY-TROUIN) végrehajtotta a fordulást, és három óraker találkoztott a szél felőli oszlop két utolsó hajójával, a MINOTAUR-ral és a SPARTIATE-val. Néhány lövészváltás után, látva, hogy a csata gyakorlatilag már elvesztett, mondván, hogy „ne szaporítsuk tovább a császár hajóinak veszteségeit”, nyugat felé továbbhajóztak.<sup>101</sup> A NEPTUNE, a SAN AUGUSTIN és az INTREPIDE nem követte Dumanoirt, hanem a másik irányban fordult és a megtámadott centrum segítségére sietett.

A SAN AUGUSTIN sorsa viszonylag hamar beteljesedett, nem sokkal magfordulása után a LEVIATHAN néhány sortüze megadásra kényszerítette. A Valdés kapitány vezette NEPTUNO és a Louis Infernet kapitány vezette INTREPIDE messzebb jutott. A NEPTUNO-t az ekkorra odaérkező MINOTAUR és SPARTIATE fogta közre, s a spanyol hajó megadta magát. Infernet az INTREPIDE-et a BUCENTAURE felé irányította. 3 óra 30 táján először a gyengébb fegyverzetű, 64 ágyús AFRICA-val csapott össze, majd az ORION is csatlakozott a francia hajó elleni küzdelemhez. Ahogy francia és spanyol hajók sorban adták meg magukat, a felszabaduló angol hajók közül egyre többen a makacsul küzdő INTREPIDE-hez vitorláztak. Infernet hajóját végül hat angol hajó (AFRICA, ORION, CONQUEROR, LEVIATHAN, AJAX és az AGAMEMNON) fogta közre. Öt óra és fél hat között az angol hajók tüzeben az INTREPIDE mindhárom árboca kidőlt, majd ezt követően Infernet, aki néhány perccel korábban még hallani sem akart a megadásról, végül mégis kénytelen volt, az egyesült flotta hajóiból utolsóként, megadni magát.<sup>102</sup>

Röviden meg kell emlékeznünk még a trafalgari csatában részt vevő harmadik brit tengernagyról is. Northesk ellentengernagy teljesítménye, finoman szólva messze elmaradt Nelsonétól és Collingwoodétól. A skót főnemes Northesk, aki karrierjét és előléptetését felsőházi tagságának köszönhette, zászlóshajójával, a BRITANNIA-val nem mutatott különösebb vitézséget. Ha hinni lehet a későbbi visszaemlékezéseknek, az ellenség vonalához közeledve Northesk parancsot adott a vitorlák kurtítására, ám ezt a hajó kapitánya, Charles Bullen heves vitát követően megtagadta.<sup>103</sup> Az viszont tény, hogy a BRITANNIA két órán keresztül távol tartotta magát az ellenségtől, messziről löve egy-egy francia vagy spanyol hajóra, és csak ezután vágott át az egyesült flotta maradékán.

Végezetül szólunk kell Nelson utolsó óráiról. Miután a sebesült tengernagyot levítették az orlop-fedélzet hátsó részére, dr. Beatty, a hajó orvosa rögtön látta, hogy a sérülés halálos. Hardy csónakon átküldött egy hadnagyot a ROYAL SOVEREIGN-re, hogy értesítse Collingwoodot a történekről. Nelson halálos sebe ellenére nem akarta átadni a parancsnokságot, amíg élt, s minden erejét arra fordította, hogy a közelgő vihártól megóvja a flottát. Már 11 óra 50 perckor kiadott egy általános parancsot, hogy a nap végeztével vessenek horgonyt, s most sebesülten többször sürgette Hardyt, tegyen meg mindent azért, hogy a parancsnokság átvétele után Collingwood intézkedhessen. Négy óraker Hardy jelentette Nelsonnak, hogy Dumanoirt megfutamtították, s a csatát gyakor-

<sup>101</sup> Especial La Batalla

<sup>102</sup> Luis Rodríguez Vázquez: Navios de Trafalgar: El Combate del „L'Intrepide”. In: [www.todoababor.webcindario.com/articulos/intrepide.htm](http://www.todoababor.webcindario.com/articulos/intrepide.htm) (a továbbiakban: Vázquez)

<sup>103</sup> Duffy 229. o.

latilag megnyerték, 14 vagy 15 ellenséges hajó pedig megadta magát. Nem sokkal ezután, 4 óra 30 perckor Nelson meghalt, s ahogy halálhíre futótűzként végigterjedt az ütegfedélzeteken, a VICTORY ágyúí abbahagyták a tüzelést.

Nelson halála után Hardy és Blackwood felkereste Collingwoodot, és közölték vele a halálhírt. Collingwood, mint már említettük, miután átvette a flotta felett a parancsnokságot, átvitte zászlóját a mozgásképtelen ROYAL SOVEREIGN-ről Blackwood hajójára, az EURYALUS fregatra, hogy jobban át tudja tekinteni a helyzetet. Amikor Hardy közölte Collingwoodal Nelson utolsó, horgonyvetésre vonatkozó parancsát, állítólag azt felelte, hogy az lenne az utolsó dolog, amit megtenne.<sup>104</sup> Október 21-éről 22-re virradó éjszaka az Atlanti-óceánról hatalmas vihar szakadt a győztesekre és a legyőzöttekre, és hat napos tombolása alatt bevégezte az angol flotta által megkezdett pusztítást.

### A csata után

A francia forradalmi és a napóleoni háborúk legvéresebb tengeri csatájában a francia és a spanyol flotta hatalmas veszteségeket szenvedett. A 18 francia sorhajóból 1 felrobant, 8 pedig megadta magát. A csatában részt vevő 14 184 francia tengerészből 2218-an meghaltak, 1155-en pedig megsebesültek. A 15 spanyol sorhajóból 9 megadta magát. A 11 817 spanyol tengerészből 1022 elesett, 1383 megsebesült.<sup>105</sup> Az egyesült flotta vesztesége így 18 sorhajóra, és 3243 halottra, valamint 2538 sebesültre rúgott. Ezzel szemben az angolok 23 309 emberből mindössze 449 halottat és 1241 sebesültet vesztek.<sup>106</sup> A britek egy tengernagyot (Nelson) és két kapitányt vesztek el a csatában, ezzel szemben az egyesült flotta három tengernagyot (Gravina, Magon, Alava) és hét kapitányt.

A csatát követő hatnapos viharban a britek mindössze négy zsákmányolt hajót tudtak megmenteni. A SANTA ANA-t sikerült egy Cadizból kitorő, három francia és két spanyol sorhajóból álló hajórajnak visszafoglalnia. A többi elfogott hajó vagy elsüllyedt, mint a REDOUTABLE vagy a SANTISSIMA TRINIDAD, vagy partra sodródva feneklett meg, mint a BUCENTAURE. A csatát követő viharban nagyon sok francia és spanyol sebesült fulladt meg az elsüllyedő, vagy a parti sziklákon szétzúzódó hajókon, mivel az angoloknak a viharos tengeren a legnagyobb igyekezet mellett sem sikerült mindenkit kimenteniük a végveszélybe került zsákmányolt hajókról.

Nem sokkal a trafalgari csata után az egyesült flotta további veszteségeket szenvedett el: 1805. november 2-án a Sir Richard Strachan altengernagy vezette hajóraj elfogta a Biscayai-öbölben Dumanoir négy hajóját, így az elfogott vagy megsemmisített hajók száma 22-re növekedett. Az 1806-ban fogolycserével szabaduló Dumanoirnak, Decrés tengerészeti miniszter kemény kritikája ellenére sikerült magát tisztára mosnia az uralkodó előtt.<sup>107</sup> A Cadizba menekült öt francia sorhajó az angol blokád miatt nem tudott többé kifutni, végül, miután Spanyolország Napóleon ellen fordult, 1808. június 14-én megadták magukat a spanyoloknak. E hajók megadásával Villeneuve flottájának maradéka is elveszett Franciaország számára.

<sup>104</sup> Robert Southey: Nelson élete. (Ford.: Reményi Antal.) Budapest, 1902. o. 399. o. Annyit ehhez hozzá kell tenni, hogy néhány hajónak nem is volt mivel horgonyoznia, mert a csatában elvesztette horgonyait.

<sup>105</sup> Especial La Batalla

<sup>106</sup> Duffy 226. o., Especial La Batalla. Tracy (204. o.) ugyanekkor 3370 francia és 1038 spanyol halottat említ.

<sup>107</sup> Vázquez.

A vihar lecsillapodása után az életben maradt sebesült foglyokat Cadizban kicserélték a hajótörést szenvedett hajók zsákmánylegénységével. Eközben a gyors PICKLE szkúner Anglia felé tartott a győzelem és Nelson halálának hírével. A csata híre november 6-án hajnalban jutott el Londonba, az Admirálisra. A Nelson halálhíre fölötti gyász olyan nagy volt, hogy a PICKLE kapitánya, a szokásoktól eltérően nem kapta meg a győzelem hírhozójának járó kitüntetést.

Nelson testét, kívánságának megfelelően, nem dobták a tengerbe, hanem egy hordó brandyben helyezték el. A csatában súlyosan megsérült VICTORY-t Gibraltárba vontatták, ahol gyors javításokat végeztek rajta, Nelson testét pedig borszeszbe helyezték át. A VICTORY december 21-én érkezett meg Angliába. Nelson temetésére 1806. január 9-én került sor, a Szent Pál katedrális kupolája alá helyezték örök nyugalomra. Sokak szerint nem látott még pompásabb temetést a brit főváros. A hadifogságba esett Villeneuve-nek is engedélyezték, hogy részt vehessen a temetésen. Nelson a Földközi-tengeri Flotta parancsnoki tisztében Collingwood követte, aki 1810-ben bekövetkezett haláláig már soha többé nem láthatta viszont hazáját és családját.

A fogságba esett francia tengernagyok és kapitányok 1806 áprilisában térhettek haza, fogolycsere keretében. Mint azt már említettük, Dumanoir-nak sikerült kimagyaráznia tettét. Párizsban az első számú bűnbaknak Villeneuve-öt tették meg. Villeneuve, miután ismét francia földre lépett, írt barátjának, Decrés tengerészeti miniszternek, hogy kész Párizsba menni, és szembenézni a császárral. Decrés azonban nem is válaszolt Villeneuve levelére, akit 1806. április 22-én reggel rennes-i szállodaszobájában föbe löve találtak. Máiig vitatott kérdés, hogy öngyilkosság, vagy álcázott gyilkosság történt-e.

A csatát követően a francia sajtó egy ideig világraszóló győzelemről cikkezett. Az egyik ilyen cikk szerint az angolok 18 hajót vesztek, és Villeneuve pisztolypárbajban végzett Nelsonnal a VICTORY taffedélzetén. A saját veszteséget viharban eltűnt hajóként kommentálták.<sup>108</sup> Napóleon mindössze egyetlen egy alkalommal nyilatkozott nyilvánosan Trafalgarról, akkor is csak ennyit mondott: „Egy meggondolatlanul kezdeményezett ütközet után a viharban elvesztettük néhány hajónkat.”<sup>109</sup> E nyilvános lekicsinylés ellenére a hadifogságból visszatérő Lucas és Infernet kapitányokat nagy ceremóniával kitüntette bátorságukért.

A csata után, bár az egyszerű tengerészek körében hamar megszületett a sommás ítélet, hogy a 27 angol hajóból valójában mindössze 17 vett részt aktívan a csatában, az ilyenkor szokásos szolgálati féltékenykedés, vádaskodás és viszontvádaskodás elmaradt, vagy legalábbis sokkal szelídebb mederbe terelődött, mint más csaták után. Ebben komoly szerepe volt Nelson heroikus halálának, illetve az e fölött érzett gyásznak, de legalább ennyire az új parancsnok, Collingwood igyekezetének is, hogy elfojtsa az ilyen törekvéseket. E célt szolgálta, hogy a csata után tizenegy nappal írott hadijelentésében mindenkit megdicsért, tekintet nélkül valódi érdemei mértékére. Mikor a csata után Blackwood kapitány a fentihez hasonló gondolatoknak adott hangot, egy szemtanú szerint Collingwood felcattant, és a következőket mondta neki: „Uram, ez Anglia és Európa számára oly dicsőséges győzelem, hogy nem engedhetünk meg semmiféle gáncsoskodást, még egy hajósinassal szemben sem.”<sup>110</sup>

<sup>108</sup> NMM <http://www.nmm.ac.uk/server/show/conWebDoc.17886>.

<sup>109</sup> John Keegan: A tengeri hadviselés története. Budapest, 1998. 94. o.

<sup>110</sup> Duffy 235. o.

Nelson halála után bátyja grófi címet kapott, és a Nelson grófok egészen 1946-ig évjáradékot kaptak a koronától. Nelson törvényes felesége, Fanny, valamint Nelson lánytestvérei magas nyugdíjat kaptak. Négy évtizeddel a csata után, az 1840-es években megépült Londonban a Trafalgar téren a Nelson-emlékmű, amire életében annyira vágyott. Mindössze szeretője, Lady Emma Hamilton, illetve közös lányuk, Horatia nem kapott semmit, pedig halála előtt Nelson kérte, hogy gondoskodjanak róluk.

Nelson zászlóshajóját, az 1765-ben vízre bocsátott VICTORY-t 1812-ben helyezték szolgálaton kívül. Az 1820-as években a hajót le akarták bontani, de ez a szándék olyan mérvű felháborodást váltott ki, hogy inkább megtették a kikötőparancsnok zászlóshajójának Portsmouth-ban. E minőségében közel egy évszázadig állt a vízben egy bójához kötve. 1921-ben, mikor már az elsüllyedés határán volt, Lord Milford Haven vezetésével akciót indítottak a VICTORY megmentéséért. 1922-ben szárazdokkba vitték, majd részben közadakozásból, 1805-ös állapota szerint restaurálták. Múzeumként a VICTORY ma is Portsmouth-ban látható.

\*

A Trafalgarnál kivívott, a Nelson által olyannyira óhajtott „megsemmisítő győzelem” (anihilating victory) nem érte el a Nelson által kívánt célt: nem hozta meg Európának a békét. Napóleon még csak ezután került hatalma csúcspontjára, s hátra volt még a háború legnehezebb és legvéresebb tíz esztendeje. Sőt, Nelsont még csak Anglia megmentőjének sem lehet teljes joggal nevezni, hiszen Napóleon inváziós terve gyakorlatilag már 1805 nyarán kudarcba fulladt, s ezt felismerve a császár 1805 augusztusában felhagyott vele, s Boulogne-ban táborát bontott. Ráadásul az egyesült flotta megsemmisítése Nápolyt sem tudta megmenteni: az austerlitz győzelmet követően 1806-ban a francia csapatok a szárazföld felől rohanták le.

Valószínűleg túlzó azon brit történészek álláspontja, akik Napóleon vereségét végső soron Trafalgarból vezetik le. Az a tény, hogy Napóleon a francia stratégiai problémát nem tudta feloldani, azaz Franciaország hiába volt a kontinens legerősebb hatalma, arra már nem volt képes, hogy ezzel egyidejűleg megtörje a brit tengeri fölényt, nem önmagából Trafalgarból következett. Napóleon már a trafalgari csata előtt belátta, hogy Angliát képtelen fegyverrel legyőzni. Az, hogy Franciaország legveszedelmesebb ellenfele talpon maradt, készen arra, hogy a napóleoni birodalom elleni legkisebb lázongást is pénzzel és fegyverrel támogassa, szintén nem Trafalgar, hanem inkább a brit tengeri fölény következménye volt, melynek Trafalgar csak az egyik demonstratív eleme. Napóleon hatalma csúcspontján meghirdette a kontinentális zárlatot, melynek célja az angol kereskedelem tönkretétele volt. Bár a zárlat érzékeny veszteséget okozott, nem bírta a szigetországot térdre kényszeríteni, s ebben kulcsszerepe volt a brit tengeri uralomnak. A kontinensen a francia hódítás ellenében kibontakozó nemzeti mozgalmak, az egyre növekvő mértékű angol pénzügyi és katonai támogatás Napóleon ellenfeleinek s egyéb tényezők bonyolult együtthatása végül elvezetett Napóleon bukásához, melyben az angol tengeri fölénynek fontos szerepe volt, de minden valószínűség szerint így történt volna akkor is, ha 1805. október 21-én Nelson nem veri meg a francia–spanyol egyesült flottát a Trafalgar-fok előtt.

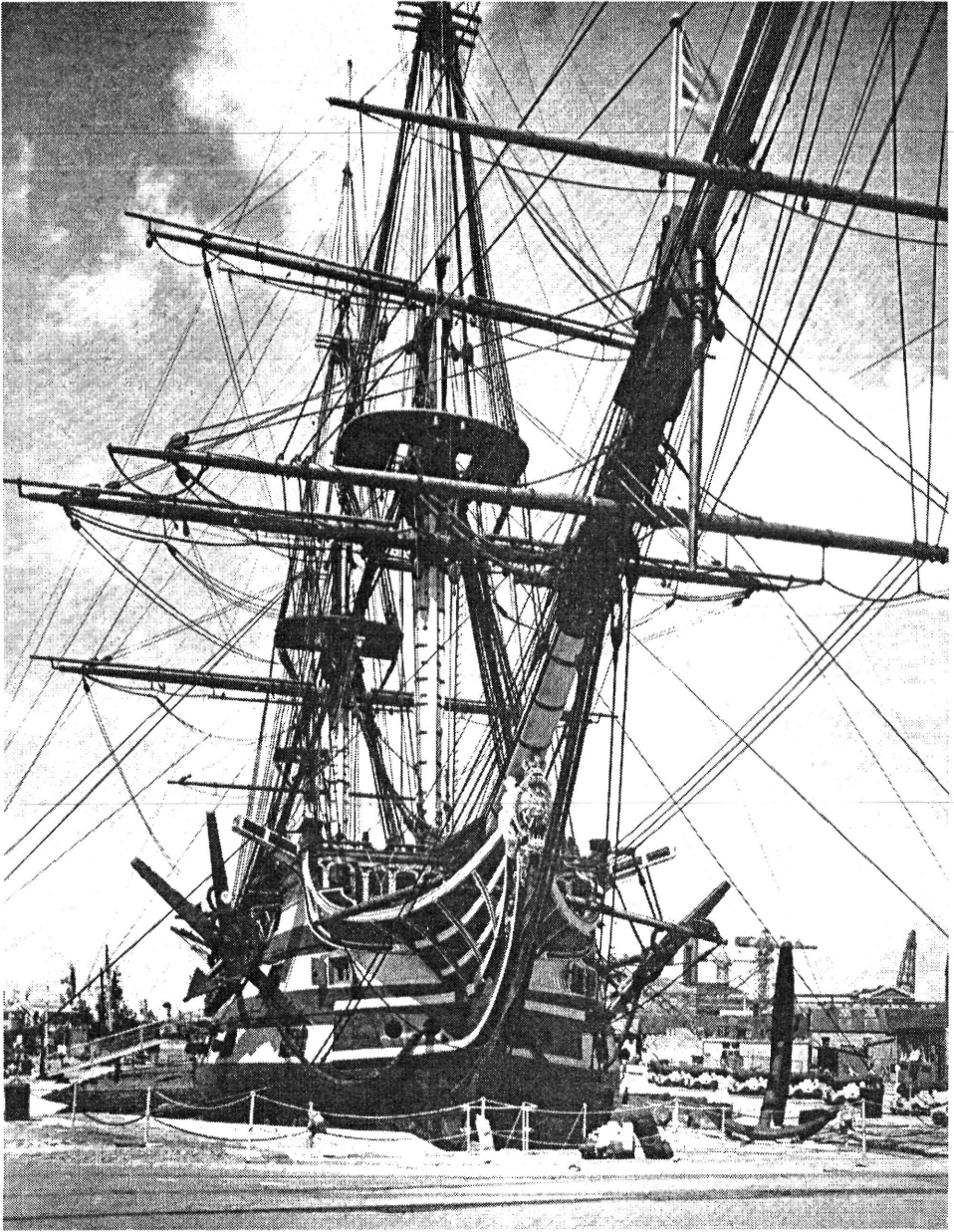
A trafalgari csata legfontosabb közvetlen és közvetett hatása pszichológiai volt. Nelson győzelmével Anglia végérvényesen megszabadult a francia invázió fenyegető rémétől, s ez a háború folytatása szempontjából egyáltalán nem lebecsülendő dolog. Trafalgar ugyanekkor gyakorlatilag lezárta a tengeren a háborút. Bár kisebb ütközetek a továbbiakban is zajlottak, nagy tengeri csatára a továbbiakban nem került sor. S ez ismét Trafalgar pszichológiai hatásának a számlájára írható: a franciák e vereség után végleg belátták, hogy nem dacolhatnak a brit flottával a tengeren, s taktikát váltottak, a kereskedelmi hajók elleni korzárakciókra helyezve a hangsúlyt. Ezzel ugyan érzékeny veszteséget okoztak az angol kereskedőknek, de a háború kimenetelére nem tudtak hatást gyakorolni.

Napóleon Trafalgar után, felismerte a haditengerészet jelentőségét, s ahogy kiterjesztette hatalmát szinte az egész kontinensre, megkezdődött a hajóépítő anyagok felhalmozása és az új hajók építése. 1807-ben volt a francia haditengerészet a mélyponton, de 1813-ra visszanyerte régi erejét. Mindezek ellenére a franciák többé nem szálltak nyíltan szembe a tengeren Angliával. Trafalgart követően a brit tengeri fölény még hangsúlyosabbá vált: míg 1805-ben a britek a világ hadihajó állományának 42%-át birtokolták, 1810-re ezt 50%-ra növelték, míg Franciaországnak minden igyekezete ellenére sem sikerült 18%-nál nagyobb részesedést elérnie.<sup>111</sup>

Trafalgarnak, azaz pontosabban annak a hat győztes tengeri csatának, melyet 1794 és 1805 között vívtak, a brit uralom szempontjából nagy szerepe van. A britek, miközben az európai kontinensen az erőgyensúlyra törekedtek, tengeri hatalmuk révén a távoli vidékeken egyeduralomra tettek szert. Miközben Európában dúlt a háború, megszerezték ellenségeik gyarmatainak jó részét. E folyamat már Trafalgar előtt megkezdődött, de 1805. után gyorsult fel látványosan. Eközben, a franciák meggyengítése mellett, gyakorlatilag véglegesen kiűtötték a tengeri hatalmak sorából Spanyolországot, Hollandiát és Dániát. A háborúból és a győzelemből végül Anglia profitálta a legtöbbet. Jóléte és gazdagsága a magasba szökött, s közel egy évszázadon keresztül a tengerek és a világkereskedelem ura lett, anélkül, hogy komoly vetélytársa akadt volna.

---

<sup>111</sup> Tracy 213. o.



*A HMS VICTORY napjainkban, 1805-ös állapotába helyreállítva,  
speciális szárazdokkban, Portsmouth kikötőjében*

## MELLÉKLET

### A trafalgari csatában részt vett brit hajók és az oszlopokban elfoglalt helyük<sup>112</sup>

(A név után az ágyúk száma, majd zárójelben a harcba való bekapcsolódás ideje az oszlop első hajójához képest, percben)

#### *Nelson*

(szél felőli oszlop)

VICTORY 100 (12:20)

TEMERAIRE 98 (1)

NEPTUNE 98 (10)

LEVIATHAN 74 (3)

CONQUEROR 74 (10)

BRITANNIA 100 (10)

AJAX 74 (48)

ORION 74 (75)

AGAMEMNON 64 (38-58)

SPARTIATE 74 (128)

MINOTAUR 74 (148)

AFRICA 64 (8)<sup>113</sup>

#### *Collingwood*

(szél alatti oszlop)

ROYAL SOVEREIGN 100 (12:00)

BELLEISLE 74 (10)

MARS 74 (15)

TONNANT 80 (15-20)

BELLEROPHON 74 (10-15)

COLOSSUS 74 (20)

ACHILLE 74 (15)

REVENGE 74 (10)

POLYPHEMUS 64 (50-60)

DREADNOUGHT 98 (65)

SWIFTSURE 74 (?)

THUNDERER 74 (70)

DEFIANCE 74 (75)

DEFENCE 74 (120-130)

PRINCE 98 (170)

<sup>112</sup> Duffly 225. o.

<sup>113</sup> Északról közeledve ekkor nyitott tüzet az elővédre, 1 óra 58 perc elteltével kapcsolódott be a harcba a centrumban.

---

*A trefalgari csatában részt vett francia és spanyol hajók*

*(A név után az ágyúk száma)*

---

*Franciák*

BUCENTAURE 80  
FORMIDABLE 80  
ALGECIRAS 74  
INDOMPTABLE 80  
NEPTUNE 80  
PLUTON 74  
MONT BLANC 74  
SWIFTSURE 74  
SCIPION 74  
BERWICK 74  
INTREPIDE 74  
AIGLE  
HÉROS 74  
FOUGUEUX 74  
DUGUAY-TROUIN 74  
ARGONAUTE 74  
REDOUTABLE 74  
ACHILLE 74

*Spanyolok*

SANTISSIMA TRINIDAD 130  
PRINCIPE DE ASTURIAS 112  
ARGONAUTA 80  
NEPTUNO 80  
SANTA ANA 112  
RAYO 100  
MONTANES 74  
MONARCA 74  
SAN JUAN NEPOMUCENO 74  
SAN FRANCISCO DE ASIS 74  
BAHAMA 74  
SAN JUSTO 74  
SAN LEANDRO 74  
SAN AUGUSTIN 74  
SAN ILDEFONSO 74



*Mihály Krámlí*

THE BATTLE OF TRAFALGAR, 21 OCTOBER 1805

*Summary*

The battle fought near Cape Trafalgar on 21 October 1805 is without a doubt the most famous sea battle in history. The victory of the English brought Britain's century-long struggle for supremacy at sea to an end. In the 18th century, Britain's main rival was France. In the naval battles of the century, the English proved to be superior in most cases, but it was the six great naval battles of the Wars of the Coalitions, particularly the battle of Trafalgar, that established Britain as the world's leading power at sea.

Subsequent to the victories of Rear-Admiral (later Vice-Admiral) Horatio Nelson in 1798 and 1801, Napoleon resolved to get even with his stout opponent by crossing the Channel with his troops and invading Britain. The success of the plan was first and foremost subject to the condition that the French fleet, which was scattered in several ports, had to unite and gain control over the Channel for the time of the crossing.

In 1803, Nelson was placed in command of the Mediterranean Fleet that blockaded the French fleet at anchor in Toulon. After almost two years of waiting, the French fleet commanded by Vice-Admiral Villeneuve managed to escape, join its Spanish allies and then sail to the West Indies, where they should have united with the French fleet from Brest. When it had not occurred, Villeneuve sailed back across the Atlantic and retreated into Cadiz.

In August 1805, Napoleon decided against the invasion of Britain. Subsequent to that, on 20 October 1805, Villeneuve sailed from Cadiz towards Gibraltar. On the following day, near Cape Trafalgar, the Combined Fleet of the French and the Spanish, which outnumbered the British fleet, suffered a crushing defeat, owing to Nelson's risky and innovative tactics. Nelson himself was killed in the battle. After the battle of Trafalgar, the French navy never dared to openly confront the British fleet again, and Britain's supremacy at sea was secured for a century.

*Mihály Krámlí*

LA BATAILLE DE TRAFALGAR, 21 OCTOBRE 1805

*Résumé*

La bataille qui eut lieu le 21 octobre 1805 au cap de Trafalgar est sans doute la bataille navale la plus connue au monde. Avec cette victoire s'acheva une lutte de quelque 150 ans menée par la Grande Bretagne pour l'empire des mers. Au 18<sup>e</sup> siècle la France fut le principal rival de la Grande Bretagne. Dans les guerres de cette époque, les Britanniques prirent presque toujours l'avantage sur leur adversaire, mais ce sont finalement les six grandes batailles maritimes – et surtout celle de Trafalgar qui fut la dernière et la plus importante – de la révolution française et des guerres napoléoniennes qui s'avèrent décisives.

Après les victoires de 1798 et de 1801 du vice-amiral Horatio Nelson, Napoléon décida d'en finir avec son adversaire le plus tenace. Celui-ci envisagea alors de traverser la Manche avec ses troupes pour occuper l'Angleterre. Pour mener à bien ce plan, la flotte française éparpillée dans plusieurs ports devait s'unir et prendre le contrôle de la Manche pour le temps nécessaire à la traversée.

En 1803, Nelson fut nommé à la tête de la Flotte de la Méditerranée qui bloquait la flotte française basée à Toulon. Après quelque deux ans d'attente, la flotte française dirigée par le vice-amiral Villeneuve réussit à prendre la fuite et à naviguer, en compagnie de ses alliés espagnols, à

la mer des Caraïbes où elle aurait dû s'unir avec la flotte française de Brest. Comme cette union n'eut pas lieu, Villeneuve fit demi-tour et entra dans le port de Cadix.

En août 1805, Napoléon renonça à son plan d'invasion. Alors Villeneuve quitta Cadix le 20 octobre 1805. Le lendemain, la flotte franco-espagnole en supériorité numérique subit une défaite cuisante au cap de Trafalgar face à Nelson et sa tactique audacieuse et innovante. Nelson lui-même tomba dans cette bataille. Après Trafalgar, la marine militaire française n'osa plus affronter ouvertement la flotte britannique, et la Grande-Bretagne devint le maître absolu des mers pour un siècle.

### *Mihály Krámlí*

#### DIE SCHLACHT VON TRAFALGAR, 21. OKTOBER 1805

##### *Resümee*

Die Schlacht, die am 21. Oktober 1805 vor dem Kap von Trafalgar gefochten wurde, ist zweifelsohne die bekannteste Seeschlacht der Welt. Mit diesem Sieg endete der anderthalb Jahrhunderte dauernde Kampf Großbritanniens um die Vorherrschaft über die Meere. Der wichtigste Rivale Großbritanniens im 18. Jahrhundert war Frankreich. Auf den See-Kriegsschauplätzen der im Laufe des Jahrhunderts gefochtenen Kriege waren die Briten bis zum Ende überlegen, aber die endgültige Entscheidung fiel erst in den sechs großen Seeschlachten der Kriege der französischen Revolution und Napoleons, insbesondere in der allerletzten, bedeutendsten bei Trafalgar.

Nach den Siegen von Vizeadmiral Horatio Nelson im Jahre 1798 und 1801 entschied sich Napoleon, endgültig mit seinem verbissensten Gegner abzurechnen, mit seinen Truppen den Kanal zu überqueren und England zu besetzen. Die wichtigste Voraussetzung dieses Planes war, ob sich die in mehrere Häfen aufgeteilte französische Flotte vereinigen und für die Zeit der Überquerung die Kontrolle über den Kanal übernehmen könne.

1803 wurde Nelson zur Führung der in Toulon stationierten Mittelmeerflotte ernannt, die die französische Flotte unter einer Blockade hielt. Nach einer Wartezeit von fast zwei Jahren gelang es dann der französischen Flotte unter der Führung von Vizeadmiral Villeneuve zu entkommen und mit den spanischen Verbündeten, die sich ihnen angeschlossen hatten, auf die Karibik zu schiffen. Hier hätten sie sich mit der französischen Flotte von Brest vereinigen müssen, aber nachdem dies nicht erfolgte, kehrte Villeneuve zurück und lief in Cadix ein.

Da Napoleon im August 1805 seinen Invasionsplan aufgegeben hatte, lief Villeneuve am 20. Oktober 1805 aus Cadix aus. Am darauf folgenden Tag fügte Nelson vor dem Kap von Trafalgar der zahlenmäßig überlegenen vereinigten französisch-spanischen Flotte mit seiner kühnen und innovativen Taktik eine vernichtende Niederlage bei, wobei auch Nelson selbst in der Schlacht fiel. Im Anschluss an die Schlacht von Trafalgar wagte es die französische Kriegsmarine nie mehr, der britischen Flotte offen die Stirn zu bieten und Großbritannien wurde für die Zeitspanne von einem Jahrhundert unumschränkter Herr der Meere.

БИТВА ПРИ ТРАФАЛЬГАРЕ, 21 ОКТЯБРЯ 1805 ГОДА

*Резюме*

Битва, имевшая место при мысе Трафальгар 21 октября 1805 года, была, несомненно, самым знаменитым в мире морским сражением. Этой битвой завершилась полуторавековая борьба Великобритании за мировое господство над морями. В XVIII веке самым главным соперником Великобритании была Франция. В ходе войн, проходивших на полях морских сражений в течение столетия, британцы почти все время имели превосходство. Но окончательное решение спора принесли шесть великих морских битв времен французской революции и наполеоновских войн, и главным образом самая последняя из них и самая значительная - трафальгарская битва.

После победных сражений, возглавленных вице-адмиралом Горацием Нельсоном в 1798 и 1801 годах, Наполеон решил окончательно расправиться со своим самым заклятым противником - Англией. Со своими войсками он переходит Ламанш и занимает Англию. Первым основным условием его плана был вопрос о том, удастся ли французскому флоту, разбросанному по нескольким портам, объединить свои силы и и заполучить контроль над проливом на необходимое для него время.

Во главе Средиземноморского флота, державшего в блокаде французский флот, дислоцировавшийся в Тулоне, в 1803 году был назначен Нельсон. Примерно после двух лет ожидания французскому флоту, которым командовал вице-адмирал Вильнев, удалось уйти от врага и вместе с присоединившимися к нему испанскими союзниками выйти в Карибское море, где ему нужно было бы объединиться с брестским французским флотом. В виду того, что воссоединение не удалось, Вильнев вернулся и вошел в Кадиз.

Вильнев, после того, как Наполеон в августе 1805 года отказался от своих агрессивных планов, 20 октября 1805 года он вышел из Кадиза. На следующий день напротив мыса Трафальгар вице-адмирал Нельсон, применяя дерзкую и находчивую тактику, нанекс сокрушительный удар обладавшему численное превосходство французско-испанскому флоту. В этой битве погиб и сам Нельсон. После трафальгарской битвы французский флот уже не смел более выступить против британского флота в открытой битве, и таким образом Великобритания на целое столетие обеспечила себе неограниченное господство над морями.