

THUYỀN, TÀU VÀ CÁC LỰC LƯỢNG HẢI QUÂN

» Tác giả: **Phạm Văn Tuấn**

Vào thời La Mã, nhà triết học và nhà thơ Lucretius đã viết như sau : “Thật là thú vị biết bao khi ngọn gió biển thổi mạnh, ta đứng nơi bờ và nhìn ra ngoài khơi, thấy các người đi biển trong cơn bão rối”. Đối với kẻ sống trên đất liền, họ thấy rằng khó mà hiểu nổi tại sao nhiều người mang thân ra nơi biển cả đầy nguy hiểm?

Nếu có kẻ ghét biển cả thì lại có người yêu biển rộng một cách đắm say mặc dù biển cả là nơi nguy nan, dữ tợn, hiểm độc. Giới thủy thủ thực sự thấy mình là kẻ lãng du do tâm hồn, họ là kẻ hoạt động, kẻ phấn đấu và cũng là kẻ đi tìm những miền đất xa xôi của thế giới.

Từ khi lịch sử bắt đầu, việc vượt biển bằng thuyền đã là cách duy nhất để đi từ miền đất này sang miền đất khác. Con thuyền chuyên chở nào hàng hóa, quần áo, của cải, dụng cụ, hành khách, tư tưởng và văn hóa từ quốc gia này đến quốc gia kia. Nhờ thủy vận mà văn minh của nhân loại đã lan đi khắp thế giới.

Con người được sinh ra trên đất liền nhưng con người đã sống nhờ nước của sông và biển. Sông hồ và biển cả đã là mối lo sợ và cũng là nơi thách đố của con người và người thời cổ đã tốn mấy ngàn năm mới biết tới cách xử dụng sông hồ và đại dương.

1/ Các dân tộc hàng hải đầu tiên.

Nền Văn Minh của Nhân Loại bắt đầu hơn năm ngàn năm về trước tại thung lũng các con sông Nil, Inde và Mesopotamie. Những con sông này cho con người nước để cày cấy, cho thực phẩm như tôm cá và cũng trên những giòng sông đó, con người bắt đầu biết dùng thuyền đi xuôi ngược, mang trao đổi các tư tưởng và làm cho nền văn

minh phong phú hơn. Rồi các con sông dẫn con người dần dần ra biển khơi và con người dùng thuyền, tìm cách vượt biển để tìm các nguồn lợi tại những miền đất khác.

Thứ thuyền đơn giản nhất mà con người sử dụng là một khúc cây hay một bó tre, rồi nhiều khúc cây được ghép lại thành cái bè hay một khúc cây lớn được đục một khoảng trống ở giữa thành một con thuyền. Bốn ngàn năm trước Tây Lịch, con người đã phát minh ra mái chèo và bánh lái rồi tới cột buồm và cánh buồm, tất cả những kiến thức này đã được tổng hợp lại để chế tạo thuyền buồm, và thuyền buồm được sử dụng đầu tiên trên các con sông miền Ai Cập và Mesopotamie. Trên sông Nil, thuyền đã đi lại đông đảo, từ các thuyền nhỏ đến các thuyền rồng của hoàng gia và các con thuyền thật lớn chở những đồng hồ mặt trời rất nặng.

Sau đó bằng thuyền, con người đã tìm cách mò men ra biển khơi do vấn đề thương mại. Người Ai Cập vì cần gỗ, nên phải giao dịch với người Phénicien. Các con thuyền Ai Cập thường làm bằng gỗ acia hay sycamore nên không bền bỉ nơi nước biển, vì vậy họ phải mua gỗ cedar của miền Syrie. Tại Hồng Hải, người dân thường thấy các con thuyền Ai Cập xuôi ngược. Người Ai Cập cũng dong buồm xuống phía nam châu Phi để mua hương liệu, nhựa cây. .

Vào khoảng 2,000 năm trước Tây Lịch, người Ai Cập đã đào một con sông nhân tạo khá rộng nối liền sông Nil và Hồng Hải để làm dễ dàng sự thông thương. Sau đó sự tìm hiểu các miền đất khác được người Ai Cập chú ý. Dưới thời Nữ Hoàng Hatshepsut, một phái đoàn thám hiểm được phái đi tới miền Punt, có lẽ là miền Somalie ngày nay, và đã mang về nào gỗ lạng, nào kim loại, thú vật, khỉ và đười ươi, gia súc và cả thổ dân nữa.

Vào thời kỳ thịnh vượng của Vua Pha-Rông Thutmose III (1490 - 1436 trước TL), 18 đạo binh Ai Cập đã được chuyên chở tới Syrie bằng thuyền. Tuy nhiên thuyền Ai Cập thời bấy giờ chưa được đóng một cách chắc chắn và việc buôn bán do các đội thương thuyền của các nước khác đảm nhận. Ai Cập thời đó mua gia súc của miền Tiểu Á, vải vóc của Syrie, hương liệu và ngà voi của Punt, thực phẩm và đồng của Cyprus.

Tại miền Địa Trung Hải, Crète là nơi có lực lượng hải thuyền quan trọng nhất. Người đảo Crète đã biết đóng các con thuyền chắc chắn, có đủ sườn thuyền và sống thuyền. Họ đã buôn bán tại nhiều nơi rải rác từ Sicile đến Syrie và mang về quê hương của cải và đồ trang sức. Người đảo Crète có tính tình vui vẻ, họ ưa vui thú, nền văn minh của họ đã được lan truyền rải rác tại nhiều nơi, đến cả các tỉnh Hy Lạp như Mycenae và Pylos. Từ năm 1450 trước Tây

Lịch, người Hy Lạp thắng thế và trong nhiều thế kỷ, dân Hy Lạp và dân Crète đã trở nên giàu có và hùng mạnh nhất. Nhưng nền văn minh của Mycenae cũng tàn dần do các rợ từ phía Bắc Âu đi xuống miền nam bằng đường biển và đường bộ, cắt đứt các con đường doanh thương trên Địa Trung Hải. Tại Hy Lạp, các thành phố trở nên xung đột với nhau và các học giả còn cho rằng trận đánh thành Troie do ý muốn tìm đường ra Hắc Hải của người thành Mycenae gặp phải lực lượng Troie chặn lại.

Sau thời kỳ suy tàn của thành Mycenae, biển cả ở trong tay người Phénicien kiểm soát. Giống dân này vừa tàn nhẫn, vừa kín đáo, lại là những nhà buôn lanh lợi. Người Phénicien đã đóng thuyền bằng gỗ cedar của xứ Liban và bằng thuyền, họ đã mang hàng hóa và nền văn minh đến các xứ sở khác. Người Phénicien đã đi về phía tây, tới đảo Malte, Sicile, Sardaigne, Tây Ban Nha và Bắc Phi và đã mang về xứ của họ nào sắt, chì, bạc. . . Có lẽ người Phénicien đã tới tận các hải đảo Anh Cát Lợi thời đó còn trong thời kỳ bán khai, để tìm kiếm kẽm và họ cũng đã đi vòng qua châu Phi từ tây sang đông vào khoảng năm 600 trước Tây Lịch. Đi đến đâu, người Phénicien thiết lập tại đó các trạm buôn bán rồi những nơi này trở thành thuộc địa của họ : Cadiz tại Tây Ban Nha, Utica và Carthage tại Bắc Phi. Carthage do Tyre lập nên, dần dần trở thành một thành phố lớn và vào khoảng năm 700 trước Tây Lịch, lại có các thuộc địa khác như Sicile, Sardaigne, Malte, các hòn đảo Balearic và phần duyên hải Tây Ban Nha.

Khi các thành phố Hy Lạp vượt dần lên mức độ hùng mạnh vào khoảng năm 800 trước Tây Lịch, thì các thuộc địa của Hy Lạp cũng tăng lên. Do dân số quá đông, người Hy Lạp phải tìm cách di dân đi các nơi khác. Miletus đã lập nên các thuộc địa tại Bắc Hải và Corinth lập ra Cyracuse tại Sicile. Nhiều thành phố khác dọc theo miền nam nước Ý Đại Lợi và đảo Sicile đã mang sắc thái văn minh Hy Lạp.

Tới thế kỷ thứ 6 trước Tây Lịch, thời kỳ thuộc địa tàn dần nhưng Địa Trung Hải vẫn tấp nập các thương thuyền. Dọc theo các hải trình thường có các chiến thuyền di chuyển mau lẹ, canh chừng bọn hải tặc. Chiến thuyền thời bấy giờ có mũi nhọn bọc đồng với nhiều tay chèo và chiến thuật trên biển cả gồm có việc cho thuyền đâm thẳng vào sườn thuyền địch. Loại chiến thuyền này đã được cả hai đạo quân Ba Tư và Athens dùng trong trận hải chiến tại Vịnh Salamis và Tướng Themistocles của xứ Athens đã chiến thắng vẻ vang.

Trong suốt một thế kỷ, xứ Athens đã làm bá chủ trên biển khơi với lực lượng hải quân trên 400 chiến thuyền. Hải cảng Piraeus của Athens là nơi buôn bán sầm uất nhất trong miền Địa Trung Hải. Tới khi xảy ra cuộc xung đột với xứ Sparte, Athens yếu dần. Trận chiến tranh Peloponèse đã kéo dài trong 27 năm và vào năm 415 trước Tây Lịch, khi

định chiếm Syracuse, Athens đã bị thiệt hại 200 chiến thuyền và 50,000 quân. Lực lượng hải quân Athens chấm dứt khi Đại Đế Alexandre chết vào năm 323 trước TL. Thời đó, người Hy Lạp đã chế ngự cả một vùng rộng lớn, từ Ấn Độ tới Tây Ban Nha.

Trên Địa Trung Hải, các thuyền chở hàng trọng tải nặng hơn và các chiến thuyền cũng được biến cải. Nghệ thuật đóng thuyền được cải tiến. Dionysius tại Syracuse đã nghĩ ra loại thuyền gồm 4 và 5 lớp mái chèo và Antigonos tại Hy Lạp cùng con trai là Demetrius còn chế tạo các chiến thuyền lớn hơn với 16 lớp mái chèo tại xưởng đóng thuyền ở Phénicie. Tới các thời Vua Ptolémée tại Ai Cập, thuyền được đóng với 30 lớp mái chèo mỗi bên. Người ta còn ghi lại rằng vào thời Vua Ptolémée IV vào thế kỷ thứ 3 trước Tây Lịch, thuyền được đóng với 40 lớp mái chèo gồm 4,000 tay chèo. Chiếc thuyền này dài hơn 130 thước, rộng gần 20 thước và dĩ nhiên không dùng vào việc thủy chiến.

Tới thế kỷ thứ 3 trước TL, người La Mã bắt đầu chống lại người Carthage và chiếm dần các thành phố tại miền nam Ý Đại Lợi. Khi trận chiến tranh đầu tiên xảy ra vào năm 216 trước TL, người La Mã bắt đầu nghĩ tới việc đóng chiến thuyền. Do bản tính kiên nhẫn, người La Mã đã chiến thắng sau 23 năm. Hải Quân La Mã dần dần trở nên hùng mạnh nhất, nên đã kiểm soát được gần hết vùng Địa Trung Hải. Năm 67 trước TL, Pompée quét sạch hải tặc trên Địa Trung Hải trong một cuộc hành quân kéo dài 3 tháng. Trong 400 năm liền, lực lượng Hải Quân La Mã đã ngự trị trên biển cả và các thương gia La Mã đã buôn bán tận các nơi thật xa như Mã Lai, Nam Dương và tới cả bờ biển Trung Hoa.

Bên châu Á, nhiều dân tộc đã biết dùng thuyền để đi trên sông và vượt biển. Người Polynesian đã rời lục địa châu Á có lẽ vào thế kỷ thứ 3 trước TL và đi về phương đông. Họ di cư từ đảo nọ sang đảo kia và sau ngàn năm, họ đã đến tận các hải đảo nằm trong Thái Bình Dương. Người Polynesian đã dùng các con thuyền lớn ghép lại làm hai, phần giữa dành cho đàn bà, trẻ em, gia súc, cây cỏ và thực phẩm. Mỗi thuyền đôi như vậy gồm hơn 50 tay chèo, lại có buồm và với 300 thuyền như vậy, họ đã ra đi mà không sợ lạc hướng. Họ đã thực hiện được các cuộc hành trình rất xa, tới 21,300 dặm mà không ghé lại một hòn đảo nào, chẳng hạn như việc đi từ quần đảo Marquesas tới quần đảo Hawaii. Tại Trung Hoa, người dân cũng biết dùng thuyền để đi trên biển và trên sông nhưng thuyền của người Trung Hoa không biến đổi nhiều sau cả ngàn năm.

2/ Chiến thuyền và chiến tranh.

Giữa phương Đông và phương Tây có một dân tộc làm liên lạc trong nhiều ngàn năm, đó là người Ả Rập. Trong thời kỳ văn minh Hy Lạp, người Ả Rập đã cùng người Ấn Độ buôn bán tận châu Á và tới đầu thời Trung Cổ, do mối liên lạc với Trung Hoa, họ đã mang về châu Âu một phát minh quan trọng cho ngành Hàng Hải : địa bàn.

Tới thế kỷ thứ 3 sau Tây Lịch, người Ả Rập buôn bán rất sầm uất từ Tây Ban Nha tới Ấn Độ. Baghdad thời bấy giờ là một hải cảng rất lớn và nhộn nhịp. Người ta thấy tại nơi này đầy đủ sản phẩm lạ : lụa và dầu thơm của Trung Hoa, gia vị và thuốc phiện từ Ấn Độ, lông thú, mật ong, hồng ngọc và dân nô lệ từ Trung Á, Nga và Bắc Âu, và ngà voi từ châu Phi. . .

Vào thế kỷ thứ 5, người Ả Rập đã chiếm được Cyprus, Crete và Sicile và đe dọa thành Constantinople, thủ đô phía đông của đế quốc La Mã. Sau 5 năm tấn công thủ đô này, người Ả Rập đã bị hạm đội Byzantine đánh bại và Constantinople trở nên một trung tâm thương mại lớn nhất. Trong các cuộc đụng độ hải quân giữa Byzantium và người Ả Rập, các chiến thuyền Byzantine đã được những lính đánh thuê người miền Scandinavie điều khiển. Giống người này rất tài giỏi về hàng hải, đã tự nhận mình là Vua của biển cả hay Viking. Năm 911, thủ lĩnh Viking là Rolfe đã bắt Vua nước Pháp nhường cho mình phần đất Normandy. Tới năm 1,000, Leif Ericsson trên đường đi đến Greenland, đã gặp bão và dạt vào Bắc Mỹ, như vậy họ đã thám hiểm châu Mỹ trước Christophe Colomb hàng mấy trăm năm.

Vốn là các thủy thủ tài ba, người Viking lúc đầu chỉ chuyên đi cướp phá nhưng dần dần họ trở nên văn minh và trở thành các tín đồ Thiên Chúa Giáo. Họ đã ngự trị từ Bắc Âu tới Bắc Phi và định cư cả trên các lãnh thổ Anh, Pháp, Ý, Iceland và Greenland. Người Viking đã chiến thắng nhờ các loại thuyền đặc biệt của họ. Các chiến thuyền Viking với tên là Drakkars (con Rồng) và Snekkars (con Rắn) dài hơn 30 thước với 60 hay 80 tay chèo, lại có các cánh buồm hình vuông nhiều màu sắc. Mỗi làng Viking có nhiều loại thuyền này và khi định tấn công một nơi nào, hàng trăm chiến thuyền Viking thường tập trung tại một bờ biển vào nửa đêm để tế thần Odin và Thor trước khi xuất phát. Năm 1066, Vua Viking từ vùng Normandy tên là William Đại Thắng Vương xâm chiếm nước Anh bằng một hạm đội các chiến thuyền dài và đã giết được Vua nước Anh là Harold.

Vào năm 1098, trận Thánh Chiến đầu tiên mở màn và các Thập Tự Quân đã được chuyên chở bằng các thuyền Ý Đại Lợi. Thuyền của các miền Venise và Gênes được sử dụng cho tới cuối thế kỷ 13 trong hai lần xuất quân không

thành của Vua Louis 9 nước Pháp vào các năm 1248 và 1270, lần thứ nhất nhà Vua bị bắt tại Ai Cập và phải trả tiền chuộc còn lần thứ hai nhà Vua bị chết vì bệnh dịch.

Tới thế kỷ 14, các xứ Venise, Gênes, Ý và Byzantium bắt đầu bị lực lượng Thổ Nhĩ Kỳ đe dọa. Người Thổ đã vượt dần lên từ năm 1300 và đến năm 1416, họ đụng độ với Venise. Năm 1453, Constantinople bị người Thổ chiếm và người xứ Gênes bị loại ra khỏi vùng biển Égée.

Trong gần hai thế kỷ đã xảy ra các xung đột giữa phe Thiên Chúa Giáo và phe Hồi Giáo vì quyền kiểm soát Địa Trung Hải. Năm 1571, cuộc xung đột đó trở nên mãnh liệt nhất trong trận thủy chiến vĩ đại Lepanto. Một phe là các chiến thuyền Thổ Nhĩ Kỳ và Hồi Giáo, bên kia gồm Tây Ban Nha, Venise và lực lượng của Giáo Hoàng với 400 chiến thuyền. Sau trận đánh này, mặc dù Thổ Nhĩ Kỳ bị bại, cả lực lượng Venise cũng bị tàn dần.

Sau các trận Thánh Chiến, châu Âu bắt đầu thức tỉnh về ý niệm quốc gia. Trận chiến tranh Một Trăm Năm (1337 – 1453) xảy ra giữa nước Anh và nước Pháp, đã kết thúc bằng sự bá chủ trên mặt biển của nước Anh và chế độ trung ương tập quyền tại nước Pháp.

3/ Hải Quân Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha.

Từ lâu, các thương gia người Ý đã mang về châu Âu nào gia vị, nào vải vóc và dầu thơm của xứ Ấn Độ mà khi đó người ta chỉ biết mờ mờ. Con đường đi qua Địa Trung Hải và Hồng Hải vào thế kỷ 15 và 16 đã bị lực lượng Thổ Nhĩ Kỳ ngăn chặn, trong khi các thương gia châu Âu lại đang mong muốn một nơi để bán hàng. Vì vậy họ nghĩ chỉ còn cách đi vòng xuống phía dưới châu Phi hay đi về phương tây rồi sang Ấn Độ và điều này có thể thực hiện nếu trái đất tròn theo như lý thuyết của vài nhà thiên văn.

Sở dĩ vào các thế kỷ trước người ta chưa dám nghĩ tới việc đi mạo hiểm quá xa như vậy vì kỹ thuật hàng hải và khả năng của thuyền bè thời đó không cho phép họ đi ra ngoài Địa Trung Hải. Tới thế kỷ này, các kiến thức về đóng thuyền đã tiến triển và người ta đã phối hợp nhiều kinh nghiệm đóng thuyền của hai miền Địa Trung Hải và Bắc Âu để chế tạo ra một loại thuyền có tên là Galleon. Loại thuyền này vừa có vỏ chắc chắn, lại vừa dài như các chiến thuyền của hải tặc Viking. Thuyền được trang bị bằng 3 hay 4 cánh buồm với cả bánh lái. Vào giữa thế kỷ 15, loại

thuyền Galleon này là của các nhà thám hiểm và người ta thấy thứ thuyền này dong buồm tại nhiều nơi, cả trên mạn biển bắc lẫn mạn biển nam.

Ngoài kỹ thuật đóng thuyền đã được các nhà đi biển nghiên cứu, thuật Hàng Hải cũng bắt đầu trở thành một môn học có quy củ. Sau khi địa bàn được dùng vào việc đi biển, thì đồng hồ và dụng cụ đo vận tốc cũng được dùng tới. Hàn Lâm Viện đầu tiên về thuật Hàng Hải được Hoàng Tử Henry của Bồ Đào Nha thiết lập tại Vịnh Sagres. Henry nhà Hàng Hải tập trung quanh mình nhiều nhà đi biển và các học giả thuộc nhiều quốc gia và tôn giáo khác nhau để ghi chép tất cả các yếu tố về biển cả, về gió, thủy triều, các dòng nước, bản đồ và cả về các miền đất xa xôi. Hoàng Tử Henry lại phái các con tàu thám hiểm đi về phương nam và phương tây để tìm kiếm các miền đất lạ. Do tinh thần quốc gia cực đoan, những điều hiểu biết về đại dương của người Bồ đều bị giữ kín.

Người Bồ đã thám hiểm và biết tới nhiều nơi trước người của các nước khác tại châu Âu. Các con thuyền Bồ Đào Nha đã tới châu Mỹ vào thế kỷ 15, lập ra thuộc địa tại các hải đảo Madeiras và Azores vào khoảng các năm 1420 – 1430 và đã thám hiểm miền tây châu Phi. Năm 1445, họ đã tới mũi Verde, phát triển buôn bán tại Tây Phi và 15 năm sau, tới Sierra Leone. Sau này, Dias vòng qua Mũi Hảo Vọng và Vasco da Gama tới Ấn Độ vào năm 1498. Chẳng bao lâu, người Bồ dần dần kiểm soát được Ấn Độ Dương khi trước ở trong tay người Ả Rập, lập thành phố tại Goa và mở mang việc buôn bán với các miền Đông Ấn, Thái Lan, Trung Hoa và tới năm 1542, họ đến tận Nhật Bản.

Việc phát triển thương mại với phương Đông của người Bồ khiến cho các quốc gia khác tại châu Âu thêm muốn. Nhiều người muốn tìm ra một con đường khác để sang châu Á. Ý tưởng đi vòng trái đất đã được Christophe Colomb thực hiện và sau 4 cuộc hành trình, Colomb đã khám phá ra Tây Ấn, Venezuela và Trung Mỹ. Cho đến khi qua đời vào năm 1506, Christophe Colomb vẫn tưởng rằng mình tìm ra được phần ngoài của lục địa châu Á.

Sự hiểu biết về châu Mỹ vào thời đó làm cho các nhà thám hiểm chưa thỏa mãn vì mục đích của họ là tìm ra châu Á. Vì thế vào năm 1519, Magellan được Vua Tây Ban Nha phái đi để tìm ra một con đường sang Á châu. Magellan đã đi về phía nam và vượt eo biển nơi mang tên ông trong 38 ngày, sang được Thái Bình Dương và cuối cùng bị thổ dân Phi Luật Tân giết chết.

Việc tìm ra châu Mỹ đã khiến cho các nhà hàng hải Tây Ban Nha biết rõ con đường đi về từ Tân Thế Giới để sau này mang về xứ rất nhiều của cải. Tây Ban Nha giờ đây trở nên giàu có nhờ vàng, bạc, đồ trang sức cướp được tại châu

Mỹ trong khi đó Bồ Đào Nha cũng tìm ra được vài vương quốc thịnh vượng tại Mỹ Tây Cơ và Peru. Vì thế các nước tại châu Âu đều quan tâm về sự thành công của hai nước kể trên.

Sau khi Christophe Colomb tìm ra châu Mỹ, Giáo Hoàng thời đó gốc người Tây Ban Nha, thấy có thể xảy ra cuộc tranh chấp do các miền đất mới và thương mại, nên đã ra một sắc chỉ vào năm 1493 quy định con đường phân chia Đại Tây Dương, cho phép Tây Ban Nha quyền thám hiểm và định cư tại phía tây đường giới tuyến, còn Bồ Đào Nha được quyền tại phía đông.

Thời bấy giờ, Bồ Đào Nha là nước hiểu rất rõ về các miền đất lạ hơn các xứ khác, cho nên các nhà thám hiểm Bồ vẫn tiếp tục đi về phía tây. Năm 1500, hạm đội Bồ dưới quyền chỉ huy của Cabral đã tới Ba Tây (Brazil) và nhận xứ này là đất đai của Bồ Đào Nha. Một hiệp ước giữa hai nước Tây và Bồ lại được ký kết với sự trung gian của Giáo Hoàng, ấn định lại đường ranh giới lùi thêm về phía tây, để chấp nhận Ba Tây là đất đai của Bồ Đào Nha.

Sắc chỉ năm 1493 của Giáo Hoàng dành độc quyền khai thác Tân Thế Giới cho Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha đã khiến các quốc gia khác tại châu Âu đứng ra phản đối. Người phản kháng đầu tiên là Vua Francis I của nước Pháp. Nhà Vua lo lắng cho sự thua kém về lực lượng hải thuyền của Pháp và đã từng khuyến khích các nhà hàng hải tại bờ biển hai phía bắc và tây nước Pháp, nhưng sự trợ giúp của nhà Vua không được liên tục. Tuy nhiên các nhà đi biển người Pháp với các đội thuyền nhỏ, cũng đã đến được Ba Tây, Newfoundland tại phía tây, Nam Dương tại phía đông và nếu có dịp thuận tiện, họ thường bắt cóc các con tàu Bồ và Tây Ban Nha. Hai nước sau này cũng chống trả và tìm cách giữ độc quyền bằng các thủ đoạn rất tàn nhẫn như treo cổ các nhà hàng hải Pháp tại Lisbon và Seville.

Vào năm 1516, các căn cứ của Pháp tại Ba Tây bị Bồ Đào Nha thanh toán rồi Tây Ban Nha tàn sát các nhà thuộc địa người Pháp tại Florida vào năm 1565. Do chiến tranh tại bên ngoài và nội chiến tại bên trong, và cũng do lực lượng hùng hậu của Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha, Vua Francis và các vua kế tiếp không thể tiếp tục ủng hộ các nhà thám hiểm người Pháp mặc dù có những khám phá mới, chẳng hạn như Jacques Cartier tìm ra giòng sông Saint Lawrence cho Vua Francis I vào giữa các năm 1534 và 1541. Nước Pháp cuối cùng tìm cách ký hiệp ước với nước Anh khi đó đã khá hùng hậu trên biển cả.

4/ Hải Quân Anh.

Người Anh thời bấy giờ tránh đụng độ với các người Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha, nên chỉ phái người đi tìm đường sang Trung Hoa bằng cách đi về phía đông và tây tại gần Bắc Cực. Năm 1497, John Cabot và con là Sebastian ra đi với sự chấp thuận của Vua Henry 7, đã tới Labrador, Newfoundland và Nova Scotia, nhưng vì không mang trở về được vàng bạc hay gia vị, nên cuộc hành trình đã không được Vua nước Anh quan tâm.

Tới thời Vua Henry 8, cha đẻ của Hải Quân Hoàng Gia, ý tưởng đi về phía đông bắc và tây bắc của người Anh vẫn được nuôi dưỡng. Sir Hugh Willoughby và Richard Chancellor đã đi về miền biển phía bắc nước Nga vào các năm 1553 và 1554, và tuy bị thiệt mạng tại nơi sau này, hai nhà thám hiểm kể trên cũng đã khiến cho người Anh sau này mở mang thương mại với người Nga.

Tới các năm 1570 và 1580, vài nhà hàng hải Anh lại theo đường cũ của Cabot. Sir Martin Frobisher và John Davis đã đến miền đất Baffin và các eo biển Hudson và Davis. Năm 1583, Sir Humphrey Gilbert nhận Newfoundland làm miền đất của nước Anh nhưng ông ta từ trần trên đường về nước.

Vào hậu bán thế kỷ 16, Hải Quân Anh mạnh dần, nên đã đụng độ với người Tây Ban Nha và tìm cách cướp phá những nơi định cư cùng các con tàu chở của cải của các nước khác. Sir John Hawkins, trước kia là một tay cướp biển ngang tàng và lý tài, đã gặp rắc rối khi buôn bán dân nô lệ châu Phi tại các hòn đảo Trung Mỹ. Sau này ông ta trở nên Thủ Quỹ của Hải Quân Anh và có công trong việc đóng và vũ trang các con tàu chống Hạm Đội Armada.

Hải Quân Anh còn có nhiều “hải tặc quân tử” mà mẫu người là Sir Francis Drake. Ông này là cháu của Sir Hawkins, đã phục vụ dưới quyền Hawkins khi còn trẻ. Năm 1572, Drake cướp phá thành phố Nombre de Dios của Tây Ban Nha rồi dùng tiền của cướp được để thành lập một hạm đội gồm 5 con tàu. Drake cùng hạm đội này vượt eo biển Magellan ra Thái Bình Dương là nơi chưa hề có một con tàu Anh nào đi tới, cướp phá nhiều thuyền bè rồi đi ngược lên miền California. Sir Francis Drake đã vượt qua Thái Bình Dương, tức là đã đi vòng quanh thế giới và trở lại Plymouth vào năm 1580 với một con tàu duy nhất còn lại. Ông ta được Nữ Hoàng Elizabeth I phong Hiệp Sĩ trên con tàu này.

Sir Francis Drake vẫn tiếp tục cướp phá tài sản của Tây Ban Nha. Năm 1586, hai thành phố Santo Domingo và Cartagena bị đánh phá rồi vào năm sau, với 30 con tàu, ông ta phong tỏa và phá hủy nhiều tàu bè Tây Ban Nha tại

Vịnh Cadiz, vì thế chiến tranh đã trở nên chính thức. Năm 1588, Tây Ban Nha phái đi một hạm đội hùng hậu chưa từng có, gồm 132 tàu với 3,165 khẩu đại bác và 30,000 quân sĩ, để kiểm soát Eo Biển Manche, hầu sửa soạn cho cuộc tấn công. Từ Plymouth, 102 chiến thuyền Anh cũng ra nghênh chiến với nửa số binh lính. Vào thời bấy giờ, các chiến thuyền Anh được coi như vững chắc và di chuyển nhẹ nhàng nhất, lại được điều khiển do các nhà hàng hải tài giỏi như Hawkins, Drake và Frobisher dưới quyền tổng chỉ huy của Đề Đốc Lord Howard of Effingham. Trong khi đó người Tây Ban Nha không quen với biển lạ, gió lạnh và khí hậu miền Bắc Âu, lại gặp phải phong ba, vì thế hạm đội Armada tan rã, mang theo sự suy tàn của lực lượng Hải Quân Tây Ban Nha.

5/ Hải Quân Hòa Lan.

Trong khi Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha suy yếu về khả năng hàng hải thì Hòa Lan lại bắt đầu tiến triển. Người Hòa Lan vốn dĩ là loại thủy thủ cần cù, chuyên về nghề đánh cá và qua nhiều thế kỷ, họ cũng đã thu lượm được nhiều kiến thức về kỹ thuật đóng tàu và thuật hàng hải. Nhờ nghề đánh cá, người Hòa Lan trở nên giàu có hơn, nhưng họ vẫn bị người Tây Ban Nha chèn ép và bị gọi là “những kẻ hành khát trên đại dương”.

Từ năm 1570, người Hòa Lan bắt đầu chống lại người Tây Ban Nha bằng chiến tranh du kích rồi đến cuối thế kỷ 16, giành được độc lập, một phần cũng là nhờ sự giúp đỡ từ nước Anh. Khi xứ Hòa Lan bắt đầu cường thịnh thì các đoàn thám hiểm Hòa Lan cũng được phái đến những miền đất lạ. Người Hòa Lan đã tìm ra biển Barents và một đoàn thám hiểm Hòa Lan do một người Anh dẫn đầu đã tới giòng sông Hudson. Cũng do sự giúp đỡ của nước Anh, người Hòa Lan đã chiếm Công Ty Thương Mại Đông Ấn của Bồ Đào Nha và Công Ty Đông Ấn Hòa Lan được thành lập vào năm 1602, sau Công Ty Đông Ấn Anh Cát Lợi hai năm. Như vậy các công cuộc thám hiểm các đại dương và những miền đất mới đã mở đường cho các công ty thương mại và việc thiết lập các thuộc địa.

Sau khi người Hòa Lan loại dần được người Bồ tại miền Đông Ấn thì người Anh cũng giảm bớt ảnh hưởng tại nơi này. Các công ty thương mại Hòa Lan dần dần trở nên một công cụ của chính phủ. Hòa Lan chiếm Mũi Hảo Vọng (Cape of Good Hope) làm thuộc địa và đặt căn cứ tại các hòn đảo Molucca, lại chiếm độc quyền mậu dịch với Nhật Bản. Vào khoảng năm 1625, người Hòa Lan đã buôn bán với các nước Pháp, Anh, Ý, Bắc Phi và các quốc gia ở dọc theo men biển từ Hy Lạp đến Ai Cập. Tới năm 1621, Công Ty Tây Ấn Hòa Lan được thành lập và từ đó, nhiều hòn đảo thuộc miền Trung Mỹ trở thành thuộc địa của Hòa Lan, kể cả bờ biển Bắc Mỹ trong đó có Tân Amsterdam (miền

đất New York bây giờ) mua lại của người Da Đỏ vào năm 1626 với giá 24 đô la (60 guilders).

Sự thịnh vượng của Hòa Lan là niềm đố kỵ của nhiều quốc gia tại châu Âu trong đó có nước Anh. Dưới thời Cromwell, nước Anh đã có một lực lượng hải quân mạnh, thêm vào đó các thuộc địa Anh cũng dần dần phát triển hơn. Sau năm 1630, đã có hàng ngàn người định cư tại miền New England và tới năm 1664, vùng đất New York của người Hòa Lan bị người Anh xâm chiếm trong khi thành phố Bombay của Ấn Độ cũng vào tay người Anh cùng với nền thương mại về gia vị. Sự tranh chấp giữa nước Anh và nước Hòa Lan càng ngày càng rõ rệt, ngay cả trên mặt biển.

Trong 20 năm kể từ 1652, Hòa Lan và Anh Quốc cố gắng tìm cách chiếm quyền bá chủ. Phe Hòa Lan có các đô đốc lừng danh như Maarten Tromp và con là Cornelis, như Michiel de Ruyter, còn Anh Quốc có Robert Blake. Các trận hải chiến vẫn diễn ra nhưng chưa phân thắng bại. Năm 1667, Đô Đốc De Ruyter đã cho lực lượng hải quân vào tận cửa sông Thames, phóng hỏa thành phố London, phá hủy gần hết hạm đội Anh tại đó và bắt được cả Soái Hạm Royal Charles. Anh Quốc gần đi tới độ suy tàn về hải lực nếu không có sự dẫn đạo của các bậc tài giỏi như Hầu Tước York, Vua James II và Samuel Pepys, Bộ Trưởng Hải Quân và cũng là người đã quyền tiền đóng tàu, cải cách Hải Quân và đặt nền móng cho sự hùng hậu của Hải Quân Anh sau này.

6/ Hải Quân Pháp.

Nước Pháp trước kia cũng đã có một hải lực khá mạnh nhưng vì những biến cố trong nước, Hải Quân Pháp không được trợ giúp. Vào đầu thế kỷ 17, Hồng Y Richelieu đã cố gắng dựng lại cho nước Pháp một lực lượng về hàng hải nhưng rồi kết quả không được lâu dài. Tới khi Jean Baptiste Colbert có quyền hành thì nước Pháp chỉ có 400 thương thuyền so với 4,000 con tàu của nước Anh và 16,000 tàu của Hòa Lan. Mặc dù sự ác cảm với hải lực của Vua Louis 14, Colbert cũng đã đạt được nhiều thành tích trong việc tạo nên một lực lượng hải quân hùng hậu gồm hơn 4,000 tàu. Colbert đã dùng nhiều ý tưởng của người Anh và Hòa Lan, và mượn cả các chuyên viên ngoại quốc. Cách tổ chức nội bộ cũng được cải tổ cùng nhiều hải cảng được củng cố như Toulon, Rochefort, Le Havre, Brest, Dunkerque. Kỹ thuật đóng tàu biển của nước Pháp được coi như tiến bộ nhất thời bấy giờ.

Colbert còn khuyến khích phát triển thuộc địa, lập các xưởng máy của Pháp tại Ấn Độ, chiếm Guiana và

Madagascar, hậu thuẫn cho LaSalle mở rộng các biên giới của nước Pháp tại xứ Canada và miền Mississippi. Hạm đội của nước Pháp dần dần đứng hàng thứ hai sau Hải Quân Anh và vào năm 1676, Đô Đốc Duquesne đã đánh thắng và bắt tử thương Đô Đốc Michiel de Ruyter trên Địa Trung Hải. Vào năm 1690, Hạm Đội Pháp lại chiến thắng người Anh và người Hòa Lan tại Beachy Head.

Sang đầu thế kỷ 18, Hải Quân Pháp bị yếu dần và nước Anh trở nên bá chủ trên mặt biển. Hải Quân Anh thường phong tỏa các lực lượng khác và chiếm dần các thuộc địa. Sau Hòa Ước Utrecht năm 1713, nước Anh đã chiếm giữ Gibraltar, Minorca, Acadia và Newfoundland. Nước Anh còn thừa hưởng tất cả đất đai của đế quốc Pháp tại Bắc Mỹ sau cuộc Chiến Tranh Bảy Năm, kết thúc vào năm 1763 bằng sự thất bại của người Pháp tại nhiều nơi. Từ đây, không những nước Anh trở nên bá chủ trên mặt biển mà còn là quốc gia có nhiều thuộc địa nhất.

Vào thế kỷ 18, nhiều trận hải chiến đã diễn ra trên mặt biển và các hạm đội đối đầu với nhau có khi dài đến 5 dặm. Các con tàu chiến thời đó thuộc nhiều loại, hạng nhất có 90 khẩu đại bác, hạng nhì 80 khẩu. . . Các sĩ quan hải quân thường là các nhà quý phái thuộc những gia đình đã từng chuyên môn về hàng hải từ nhiều thế hệ.

Vào giữa thế kỷ 18, nước Anh hầu như hoàn toàn chiến thắng trên mặt biển. Nhưng tới năm 1775, cuộc nổi dậy của các thuộc địa Anh tại châu Mỹ đã là một khúc quanh lịch sử. Các tàu Anh bị Pháp và Hòa Lan chặn đánh tại châu Âu và Tây Ấn. Năm 1781, từ hải cảng Brest có hai hạm đội Pháp ra khơi, một do Pierre André de Suffren chỉ huy, đã đánh bại các tàu Anh tại mọi lần đụng độ và hạm đội này có thể chiếm Ấn Độ nếu không có việc ký kết. Hạm đội thứ hai do Đô Đốc De Grasse đi về phương đông, vây hãm Hải Quân Anh tại Chesapeake, Bắc Mỹ.

Tới cuối thế kỷ 19, các cuộc cách mạng Pháp đã làm cho Hải Quân Pháp suy tàn, các sĩ quan kinh nghiệm hoặc bị bắt bớ, hoặc chạy khỏi xứ. Tới khi Napoléon nắm quyền tại Pháp, có lẽ Đại Đế đã nghĩ rằng sự đe dọa Ấn Độ và con đường thương mại với châu Á của nước Anh có thể ảnh hưởng tới tiềm lực chiến đấu của người Anh, vì thế cuộc viễn chinh Ai Cập được thực hiện. Kết quả là Hạm Đội Pháp bị Đô Đốc Anh Horatio Nelson đánh tan tại Vịnh Abukir. Đô Đốc Nelson còn cho tàu bắn phá Copenhagen và vào năm 1805, đã đánh bại quân Pháp và quân Tây Ban Nha trong Trận Trafalgar. Tới khi Cuộc Chiến Tranh 1812 chấm dứt và Đại Đế Napoléon bị đẩy ra đảo Saint Hélène rồi thì nước Anh lại một lần nữa ngự trị trên mặt biển.

Do sự phát triển về kỹ thuật và sau các phát minh về cơ khí rất quan trọng như máy hơi nước, kỹ thuật đóng tàu

được cải tiến và từ cuối thế kỷ 18, các nhà kỹ thuật đã tìm cách áp dụng vào tàu thuyền các hệ thống cơ khí, mở đầu cho một kỷ nguyên mới về tàu thủy rồi sau này về tàu ngầm.