

УДК 623.8.093(44)
ББК 68.54
Я45

Якимович, Дмитрий Борисович.

Я45 Броненосный «флот образцов». Французские броненосцы «Шарль Мартель», «Карно», «Жорегиберри», «Бувэ» и «Массена» / Дмитрий Якимович. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 208 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-090588-1

Адмиралам броненосных флотов не требовались какие-то дополнительные доводы в пользу создания эскадр из однотипных кораблей. С точки зрения снабжения, обслуживания, обучения экипажей, совместного маневрирования такая эскадра давала бы изрядную фору любой разнородной. Однако в эпоху столь быстрого развития военной техники, как в конце XIX века, это было возможно лишь при относительно одновременной закладке и одновременном же строительстве крупной серии однотипных кораблей. Идти на такой шаг в ситуации, когда взгляды на будущее броненосного корабля регулярно менялись, оказывалось рискованно – можно было получить целую эскадру кораблей неудачно выбранного типа.

В начале 1890-х гг. французы все же согласились, что следует построить пять кораблей по одному техническому заданию, но вместо того, чтобы выбрать один из представленных проектов, предпочли заложить пять броненосцев по пяти разным проектам. Результат был немедленно прозван Flotte d'échantillons, буквально «флот образцов».

Об истории этих пяти кораблей, хоть и обладавших схожими характеристиками, но на деле имевших между собой куда больше различий, чем сходных черт, и рассказывает эта книга.

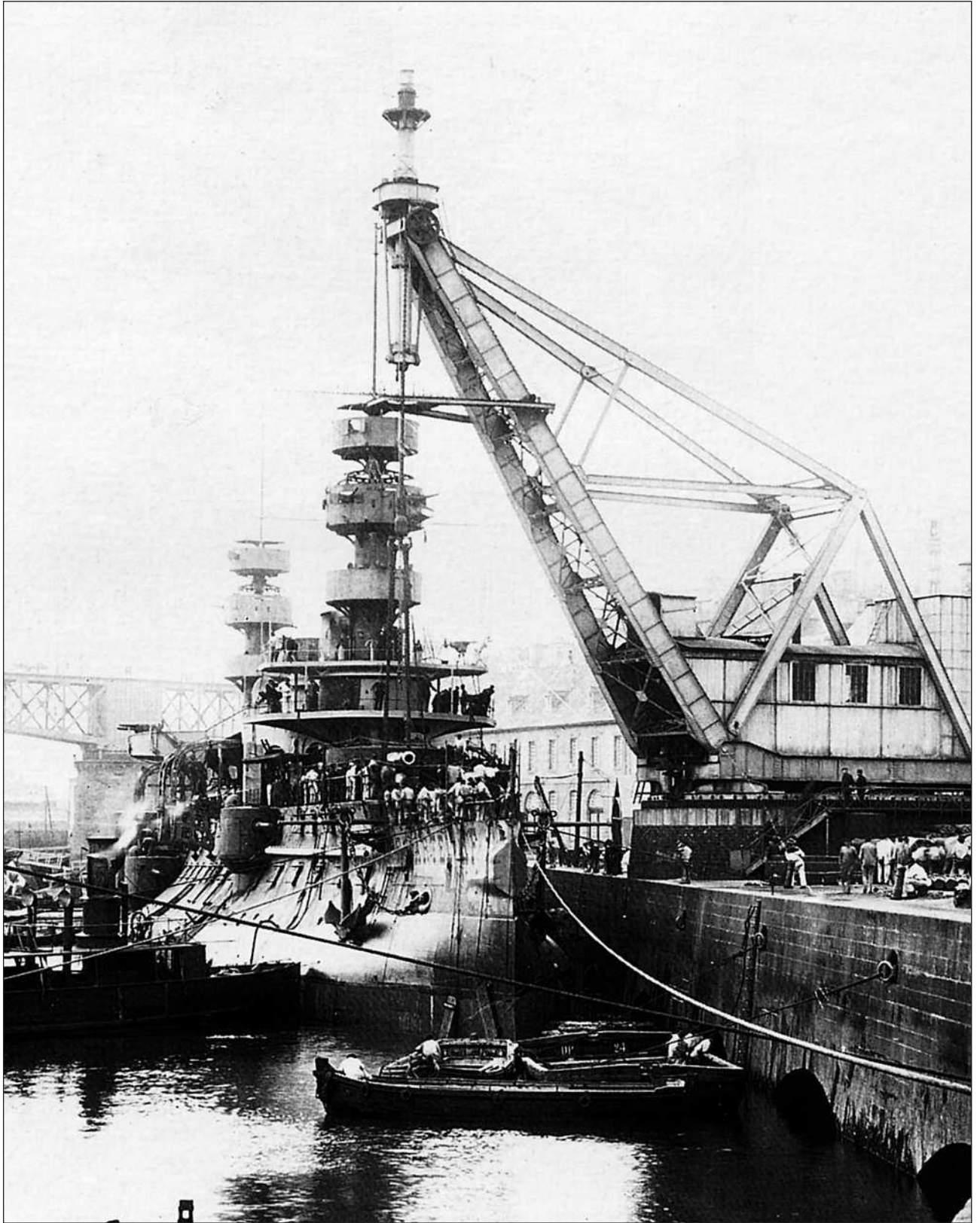
**УДК 623.8.093(44)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-04-090588-1

© Якимович Д.Б., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ВВЕДЕНИЕ	6
ИСТОКИ ПРОГРАММЫ 1890 ГОДА	10
ВОЗНИКНОВЕНИЕ ИДЕИ	17
ОБРЕТЕНИЕ ФОРМЫ	28
ВОПЛОЩЕНИЕ	37
ИСПЫТАНИЯ	51
УСТРОЙСТВО БРОНЕНОСЦЕВ	61
Корпус	61
Рангоут	79
Внутреннее расположение	80
Бронирование	114
Вооружение	120
Котломашинная установка	145
Системы и устройства	151
Плавсредства	155
Экипаж	155
Окраска	156
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	157
1897	157
1898	160
1899	162
1900	163
1901	166
1902	168
1903	170
1904	171
1905	173
1906	177
1907	179
1908	182
1909	186
1910	188
1911	192
1912	193
1913	195
1914	195
1915	196
1916–1934	201
ОЦЕНКА ПРОЕКТА	202
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	206



ПРЕДИСЛОВИЕ

Адмиралам броненосных флотов не требовались какие-то дополнительные доводы в пользу создания эскадр из однотипных кораблей. С точек зрения снабжения, обслуживания, обучения экипажей, совместного маневрирования такая эскадра давала бы изрядную фору любой разнородной. Однако в эпоху столь быстрого развития военной техники, как в конце XIX века, это было возможно лишь при относительно одновременной закладке и одновременном же строительстве крупной серии однотипных кораблей. Любой другой вариант означал закладку кораблей по устаревшему на годы проекту. Идти на такой шаг в ситуации, когда взгляды на будущее броненосного корабля регулярно менялись, оказывалось рискованно — можно было получить целую эскадру кораблей неудачно выбранного типа. Немудрено, что даже Королевский флот к началу 1890-х годов в основном состоял из оди-

ночных или в лучшем случае парных кораблей.

Однако ситуация начала меняться. С принятием Акта о Морской обороне Великобритания перешла к постройке крупных серий однотипных кораблей. Однако реакция его основного соперника на протяжении последних сотен лет — французского флота — оказалась весьма неожиданной. Французы согласились, что следует построить пять кораблей по одному техническому заданию, но вместо того, чтобы выбрать один из представленных проектов, предпочли заложить пять броненосцев по пяти разным проектам, разработанных четырьмя инженерами. Результат был немедленно прозван *Flotte d'échantillons*, буквально: «флот образцов». Об истории этих пяти кораблей, хоть и обладавших схожими характеристиками, но на деле имевших между собой куда больше различий, чем сходных черт, и рассказывает эта работа.

На с. 4:
установка 305-мм пушки в носовую башню броненосца «Шарль Мартель»

ВВЕДЕНИЕ

Французский флот в рассматриваемый период был довольно причудливым синтезом заложенных зачастую ещё при Людовике XIV и Кольбере традиций, современных республиканских веяний и истинно французского бюрократизма. Не приходится удивляться тому, что некоторые особенности его организации, названия соединений или комитетов могут показаться странными современному читателю. Подробное изложение всех особенностей устройства французского флота конца XIX века (тем более с учётом всех проводимых в ту пору реформ) непозволительно увеличило бы объём этой книги. Однако вкратце описать структуры, самым непосредственным образом относившиеся к созданию и службе описываемых кораблей, представляется хорошей идеей¹.

Главой французского флота являлся Морской министр. С одной стороны, его власть над флотом была абсолютной. С другой стороны, являясь членом правительства, он должен был как согласовывать с его членами свои действия, так и отвечать за содеянное перед парламентом. Если морякам его действия оказывались слишком уж не по нутру, то они могли если и не самостоятельно поднять шум в парламенте (что было чревато преждевременным завершением карьеры), то обратиться к оппозиции и, по крайней мере, снабдить ее материалом для атаки на министра и правительство. Падение правительства исключительно из-за поведения Морского министра было делом редким, но всё же такая возможность требовала от министра определенной осмотрительности.

Сдругой стороны, возможность того, что вполне успешно управлявшийся со своим ведомством министр уходил в отставку по причинам, не имеющим к флоту никакого отношения, не вполне способствовала проведению последовательной морской политики². В первые полтора десятка лет

¹ Заметим, что хотя прямой перевод терминов и является допустимым, иногда даже предпочтительным, временами он даёт довольно-таки неудобоваримые результаты; транскрибирование же может применяться лишь в очень специфических случаях. Поэтому по возможности автор использует современные описываемому периоду русские термины.

² С падения Второй Империи по 1890 год сменилось 34 правительства; Морские министры менялись 23 раза, но шестеро вернулись на свой пост спустя какое-то время.

существования Третьей республики эта проблема умерялась тем, что министерский портфель получали заслуженные адмиралы, обычно разделяющие общее представление о том, что и как надлежит делать.

Однако адмирал Теофиль Об, ставший министром в 1886 году, был сторонником так называемой «Молодой школы» и делал ставку не на традиционный линейный флот, а на новое оружие и его носители. Хотя французский флот и оказался обязан Обу многими полезными нововведениями — от фугасных снарядов с новейшей взрывчаткой (мелинитом) до двусторонних маневров, новатор серьезно нарушил устоявшиеся методы управления флотом, сорвал одну кораблестроительную программу и не успел толком начать другую. Сменил Оба не адмирал, а имевший к флоту отношение лишь в далекой юности политик, Эдуар Барбе; с этого момента кабинет на улице Руаяль (где находилось французское Морское министерство и названию которой французский флот обязан одним из своих прозвищ — «Ля Руаяль») часто занимали не адмиралы, а политики, взгляды которых на морскую политику отнюдь не отличались однообразием.

Для обеспечения хоть какой-то ответственности с начала 1890-х годов по распоряжению Президента республики первым помощником министра назначался начальник Главного морского штаба — вице-адмирал, назначавшийся Президентом республики и потому остававшийся на своем посту даже при падении правительства. Он мог издавать распоряжения от имени министра и должен был скреплять распоряжения последнего. Он состоял членом всех комиссий и комитетов Морского министерства и поэтому мог принимать участие в обсуждении будущих программ, его соображения могли учитываться, но основные его полномочия касались действующего, а не строящегося флота.

Французские моряки издавна с недоверием относились к идее поручать постройку кораблей частным фирмам; лучше всего с такой задачей должны были справляться государственные арсеналы и морские инженеры. Впрочем, по мнению современника, эта система не была идеальна: «Составителями проектов являются исключительно морские инженеры, получая от флотских офицеров лишь самые общие указания, так как послед-



ние недостаточно компетентны, чтобы войти в некоторые детали. Между тем инженеры сами на кораблях не плавают, с вопросами употребления корабля в бою не знакомы и на все элементы корабля смотрят только с точки зрения веса, крепости и устойчивости».

Корпус морских инженеров состоял почти исключительно из выпускников Политехнической школы и имел практически военную иерархию со званиями от помощника инженера третьего класса (аналог младшего лейтенанта) до Генерального инспектора кораблестроения (аналог вице-адмирала)³. За время службы в корпусе Морских инженеров любой из них мог на несколько лет уйти работать в частную промышленность для приобретения опыта. Однако после этого он должен был вернуться на государственную службу или же навсегда с ней распрощаться.

Генеральный инспектор кораблестроения осуществлял технический контроль за всеми кораблестроительными работами и отчитывался перед министром; хотя он и не мог распоряжаться самостоятельно, его мнение значило много.

Технический департамент Морского министерства, который возглавлял инженер в звании Директора военноморского строительства (аналог контр-адмирала), отвечал за представление на одобрение министра проектов кораблей и их дальнейшую постройку⁴. За артиллерийское вооружение кораблей

³ Позднее названия изменились — помощники инженеров стали инженерами, инженеры — старшими инженерами.

⁴ Позднее Технический департамент был заменён Центральным департаментом кораблестроения; соответственно сменилось и название должности начальника.

отвечал Артиллерийский департамент, возглавляемый генералом или полковником Морской артиллерии; кораблестроители лишь высказывали пожелания относительно типа и числа пушек. За минно-торпедное вооружение отвечала минная и электротехническая часть Департамента морских дел.

Общие требования к кораблестроительным программам и проектам вырабатывались учрежденным в 1889 году Высшим советом флота, председателем которого был Морской министр. Более подробные требованиями, а также рассмотрением проектов, новых пушек, станков и так далее занимался Строительный совет, председателем которого назначался вице-адмирал; среди прочих его членами были начальник Артиллерийского департамента и Генеральный инспектор кораблестроения. Заметим, что морской министр мог своей властью обойти решения любого совета, напрямую представить на рассмотрение совета понравившийся проект или просто приказать строить по нему корабль, но подобные случаи были редки. Однако в любом случае одобрение министром проекта было обязательным для начала постройки.

Разработкой самих проектов мог заниматься и сам Технический департамент (точнее, его конструкторское бюро), арсеналы, в которые рассылались выработанные требования, а также и получившие соответствующее предложение частные фирмы. Подготовленные предварительные проекты рассматривались Строительным советом; часть отвергалась, к остальным обычно делались замечания. После внесения исправлений (зачастую требовалось несколько итераций) окончательный проект отправлялся на утверждение министра. После утверждения проекта в дело вступала

Французская эскадра на рейде Вильфранша, примерно 1890 год

Комиссия по машинам и крупному оборудованию, представители которой старались насколько возможно снизить цены вне зависимости от того, кто становился строителем, государственный арсенал или частная фирма.

В рассматриваемый период постройки крупных военных кораблей могли заниматься пять арсеналов, расположенных в главных военных портах Франции (не будет преувеличением сказать, что эти порты были настоящими столицами военно-морских округов) — в Шербуре, Лориане, Рошфоре, и особенно в Бресте и Тулоне. Рядом с последним — в Ла-Сейне — находились верфи крупнейшей частной судостроительной компании Франции, «Форж э Шантье де ля Медитерране». Начальником арсенала был Морской префект соответствующего округа; за постройку и ремонт кораблей в арсенале отвечал подчиняющийся ему начальник кораблестроительной части в звании Директора военно-морского строительства. Он же руководил всеми мастерскими порта, кроме артиллерийской — находившейся в ведении начальника соответствующей артиллерийской части, полковника Морской артиллерии. Впрочем, работы в этой мастерской сводились к простейшему ремонту; изготовление орудий осуществлялось на государственном артиллерийском заводе («Фондери де ля Марин», начальник — полковник Морской артиллерии) в Рюэле.

Кроме того, самое непосредственное отношение к постройке новых кораблей имели государственные заводы: машинный в Эндрэ («Этаблиссман насьональ де ля Марин», Директор военно-морского строительства), сталелитейный в Гериньи («Форж Насьональ де ла Шоссад», Директор военно-морского строительства) и, наконец, Центральная морская лаборатория в Париже (полковник Морской артиллерии и одновременно Инспектор производства артиллерии).

Строительством броненосца на государственном арсенале руководил обычно помощник инженера 1 класса (аналог капитан-лейтенанта).

Изначально предполагалось, что арсеналы и государственные заводы будут обеспечивать изготовление всего необходимого для постройки броненосца, но с ростом сложности конструкции все больше заказов доставалось частным фирмам. Для контроля их работ, будь то весь броненосец или только его части, назначались сотрудники Службы контроля работ, имевшие дело с фирмами своего района, города или отдельной фирмы. Водотрубные котлы изготов-

ливались фирмами «Ателье Фрэссине э Сосьете» в Марселе, «Ателье э Шантье де л'Эрмитаж» в Сен-Дени, «Сосьете де Женератёр Энекссплозибль, бривет Никлосс» в Париже; башни — «Сосьете де Конструксьон де Батиньоль» или «Шнейдер э Сосьете» в Ле-Крезе, броню — тот же Шнейдер, «Компани де Форже ет Асьери де ля Марин э д'Омкур» в Сен-Шамоне, «Сосьете де Форже де Шатийон э Комментри», «Ателье э Форже де ля Луар э дю Миди Маррель фрер»... Частные фирмы не допусkaliсь лишь к изготовлению пушек среднего и крупного калибра. Хотя обращение к предпринимателям для изготовления каких-то деталей, проходящих затем тщательную проверку, и имело место, мнение, что частники могут попытаться скрыть какие-то дефекты, заставляло флот полагаться лишь на пушки, изготовленные на самом заводе в Рюэле.

Продукция частных фирм проходила строгие испытания; особенно это касалось брони и снарядов. Из каждой партии отбирали образцы, выглядевшие наихудшими, и подвергали испытаниям стрельбой. Результат оценивался по шкале из семи оценок: от «Брак» до «Очень удовлетворительно» (с 1891 года — до «Отлично»). В случае неудачи вся партия отвергалась или производитель штрафовался. Если же отобранные для испытаний снаряды или броня показывали неожиданно хорошие результаты, производитель получал премию, а требования к будущим снарядам или броне поднимались на новый уровень.

Объем работ на стапеле зависел от традиций арсенала или фирмы-строителя; одни спускали пустую «скорлупу», другие старались спустить на воду насколько можно более готовый корабль. После окончания достройки и установки вооружения (впрочем, иногда последнее заменяли балластом) корабль под командованием назначенного офицера (обычно — капитана первого ранга) проходил «вооружение для испытаний». На этом термине (как и на «окончательном вооружении») стоит остановиться подробнее: хотя традиционно в русском языке использовали именно прямой перевод, в данном случае он обозначал отнюдь не установку пушек, а укомплектование личным составом, погрузку запасов и прочее.

Сами испытания были строгими и продолжительными (по мнению некоторых специалистов, даже слишком). Сначала корабль ждали предварительные испытания, на которых обязательно присутствовали представители флота. По правилам эти испытания должны были давать

изготовителю возможность оценить работоспособность механизмов и при необходимости внести соответствующие изменения. Однако постепенно флот, вместо того чтобы выступать простым наблюдателем, взял испытания под свой контроль. Чрезмерная активность представителей флота, в некоторых случаях требующих внесения изменений без должных согласований, становилась для Технического департамента серьезной проблемой.

По окончании предварительных испытаний в свои права вступала Приемная комиссия, блюдущая все, даже самые малозначительные, технические условия испытаний. При этом аргументом в пользу сокращения испытаний не могли служить даже успешные испытания однотипных кораблей, сколь бы многочисленными они не были. Кроме того, комиссия могла потребовать проведения дополнительных испытаний, при естественной или искусственной тяге, на работу машин вместе и по отдельности, и, соответственно, имела возможность затянуть испытания на любой удобный ей срок. От идеи, что можно было ограничиться двумя испытаниями, более соответствующими возможным условиям боя: краткосрочным пробегом на полной мощности и 24-часовым пробегом, причём с использованием обычного, а не отборного угля, и совмещать выходы на эти испытания с проверкой артиллерии, флот привычно отмахивался.

После принятия флотом новый броненосец обычно включался в состав Средиземноморской эскадры, базирующейся в Тулоне. Эта эскадра в ту пору являлась сильнейшим соединением французского флота, большую часть времени состояла из двух дивизий по три броненосца в каждой, и круглый год находилась в боевой готовности. Командовал эскадрой вице-адмирал (напомним, что тогда это было высшим званием во французском флоте), Дивизиями командовали контр-адмиралы.

Командир броненосца имел звание капитана первого ранга. Начальником штаба командующего эскадрой также обычно был капитан первого ранга; заместитель командира корабля и старший адъютант командующего Эскадрой имели звание капитана второго ранга. Поскольку звания капитана третьего ранга во французском флоте в ту пору не было,

остальные строевые офицеры на корабле имели звание не выше капитан-лейтенанта. У офицеров морской пехоты и артиллерии, механиков, медиков, интендантов и так далее были свои системы званий.

Проходило несколько лет, и с вводом в строй новых кораблей броненосец обычно переводился в Эскадру Севера. Это соединение, базирующееся в Бресте и Шербуре, находилось в состоянии боевой готовности большую часть года, на зиму же корабли переходили в резерв, численность экипажей сокращалась до минимально необходимой. Состояла эта эскадра из более-менее устаревших броненосцев первого ранга, хотя иногда в неё включали и современные корабли, а также броненосцев береговой обороны.

Также броненосец мог быть выведен в резерв разных категорий на время ремонта, модернизации или в том редком случае, когда в нем не было нужды. Названия категорий за рассматриваемый период менялись, но относительно устойчивыми были «резерв первой категории» или «срочный резерв» (боеготовность корабля обеспечивалась через два дня после приказа); «резерв второй категории» или «нормальный резерв» (десять дней); «резерв третьей категории» или «специальный резерв» (больше этого срока) и «резерв вне категорий» или «временный вывод из строя» — для кораблей, на которых проводились долгосрочные работы по модернизации или ремонту.

Устаревший, но все ещё пригодный к несению службы броненосец обычно отправляли на Средиземное море, в Резервную эскадру. Корабли этой эскадры пробуждались от спячки лишь летом, обычно — на время летних, тем более Больших (проводимых совместно Средиземноморской эскадрой и Эскадрой Севера), маневров или если возникала необходимость подменить отправленный ненадолго в док броненосец Средиземноморской эскадры.

Окончательно устаревший корабль после разоружения мог быть превращен в учебный при том или ином морском училище, служить в качестве плавучей казармы или склада, использоваться как опытный стенд или плавучая мишень, а то и попросту, после пребывания на «корабельном кладбище» в Ландевеннеке или же без него, быть передан в ведение государства и продан на слом.

ИСТОКИ ПРОГРАММЫ 1890 ГОДА

Можно спорить, в какой степени усиление французского флота при Наполеоне III имело целью сокрушить английское господство на море, а в какой обеспечить должный престиж Империи, насколько близко французам удалось, и удалось ли вообще, догнать своего извечного соперника, но тот флот, что любой другой флот мира, кроме Королевского, был несравненно слабее «Марин империаль», сомнению не подлежит. Поначалу бывшая слабым местом французов артиллерия совершенствовалась, и уже к пушкам модели 1870 года прежнее отставание было наверстано. Хуже было с материалом коргуса: слабость французской сталелитейной промышленности вынуждала инженеров 1860-х годов проектировать в основном деревянные броненосцы. Такой броненосец, даже не принимая во внимание худшие боевые качества, был обречен на быстрейший, нежели полностью железный визави, выход из строя. Пока стремительное развитие военной техники делало броненосец устаревшим прежде, чем его корпус успевал сгнить и расшататься, а обильный бюджет флота обеспечивал своевременный ввод в строй новых кораблей, эта проблема не представлялась слишком острой.

Ситуация изменилась с падением Второй империи и поражением Франции в войне с Пруссией. Армия, долго считавшаяся сильнейшей в Европе, ничего не смогла противопоставить превосходству противника в численности, артиллерии, а главное, в управлении, и была быстро разгромлена. Новому правительству удалось создать новую (хотя и практически необученную) армию и, затянув войну почти на полгода, хоть в какой-то степени спасти честь страны. Даже не считая морской пехоты, умудрившейся даже в проигранной войне вписать одну из славных страниц в историю французского оружия в сражении при Базейле, роль флота в продолжении сопротивления была далеко не последней. Прекрасно подготовленные стрелки и артиллеристы оказались бесценны при создании новой армии из народного ополчения и остатков разгромленной регулярной армии. Форты Парижа были переданы под контроль флота, и служба на них была организована подобно корабельной. Оборону города организовывал комитет высших офицеров флота, и присутствие отрядов морской пехоты позволило держать

ся много дольше, чем на то рассчитывал противник. Всего флот отправил на сушу 55 300 офицеров и матросов, 1032 пушки, 29 300 винтовок и много другого оснащения для нужд армии.

В результате, немногого добившись на море, флот завоевал популярность у населения действиями на суше. Даже не понимая настоящего значения морской мощи, обыватель-француз был готов сохранить флот из-за его прекрасного личного состава, а морские офицеры заняли важные посты в учреждениях Третьей республики, пришедшей на смену империи Наполеона III.

Однако осознание того, что даже со столь храбрыми и компетентными моряками Франция проиграла войну, заставило новое руководство думать в первую очередь об усилении сухопутной армии. Необходимость выплатить Второму рейху 5-миллиардную контрибуцию, поставила бюджет Третьей республики в крайне стесненное положение. И хотя от идеи свести флот до сил береговой обороны, если не вообще сдать на слом корабли, а личный состав оставить тренироваться на старых парусниках, удалось отбиться, без жертв обойтись не удалось. Относительно бюджета 1871 года (178 192 750 франков) бюджет 1872 был урезан по предложению Морского министра, адмирала Потю до 147 667 003 франков. Парламентари отобрали еще три миллиона, доведя бюджет до 144 506 000 франков¹.

Возможно, флоту удалось бы смягчить удар, пойдя на серьезные реформы и отправив в отставку «лишних» офицеров. Однако консерватизм адмиралов и неготовность жертвовать личным составом привели к тому, что пришлось сокращать средства на новую технику; эта статья оказалась урезана на 18 миллионов франков.

Главной задачей флота в соответствии с программой 1872 года оказалось не создание мощной боевой силы в европейских водах, а поддержание престижа Франции, едва ли не в первую очередь, в дальних морях. *«Честь республики требовала, чтобы повсюду, где императорские корабли и эскадры наносили ежегодные визиты местным властям, ее флот*

¹ В ту пору часть бюджета флота уходила на развитие колоний; ответственность за последние была передана отдельному министерству лишь в 1893 году.

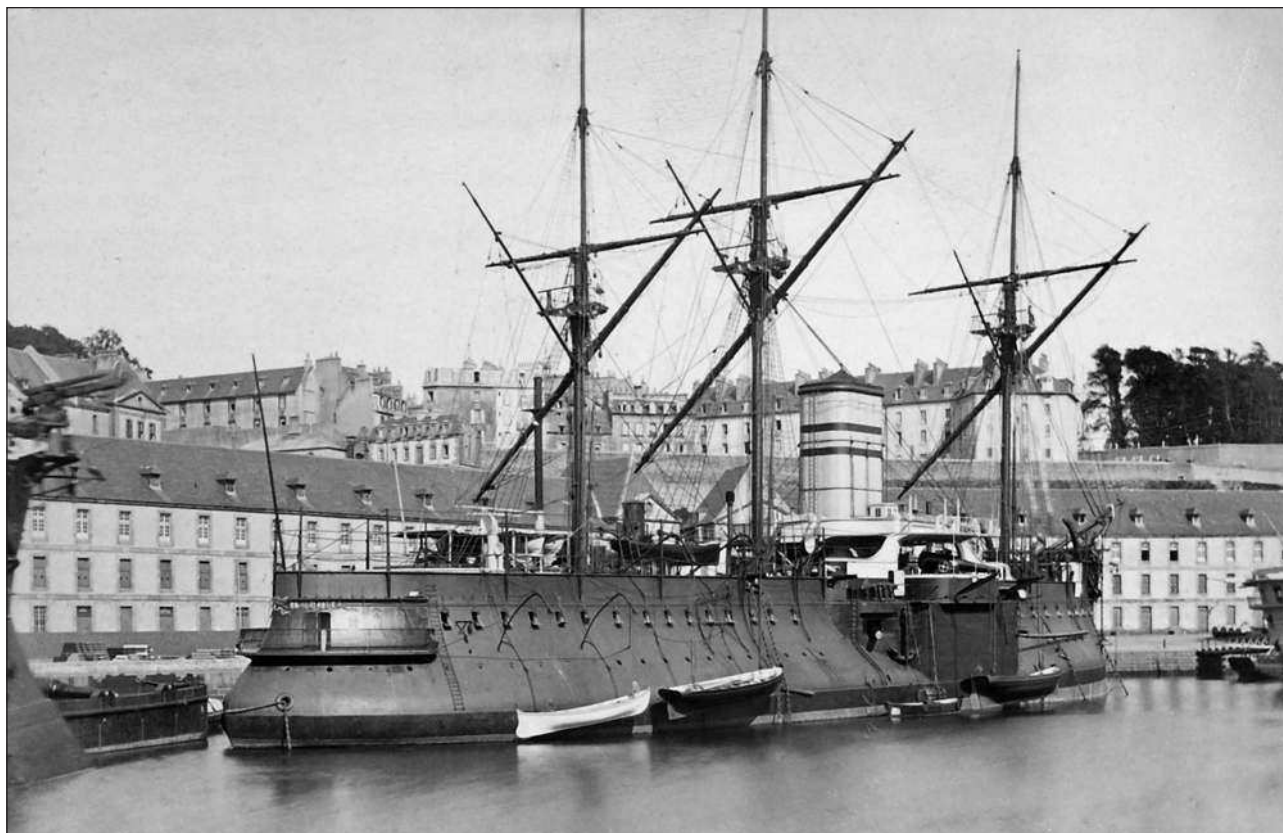
делал бы то же самое». Уделялось внимание и тщательной подготовке личного состава; однако о том, чтобы сравняться по количеству боевых кораблей с Англией, следовало забыть.

Хотя из состава флота и было выведено порядка двухсот наиболее устаревших кораблей, поддержание численного состава флота даже при 20-летнем сроке службы кораблей требовало, по прикидкам адмирала Потюо, не менее 64 миллионов франков в год; в 1872 году нашлось для этого лишь 49 миллионов. Поскольку в последующие годы парламент отказался увеличивать бюджет флота, для покрытия разницы между выделенными и потраченными средствами пришлось делать займы. Не приходится удивляться, что в таких условиях на постройку как последних броненосцев, заложенных при империи, так и первых броненосцев, заложенных при республике, уходило по 7–8, а в худшем случае, и 12 лет. Вкупе с неумолимым разрушением деревянных корпусов недофинансирование потребовало за несколько лет вывести из состава флота еще шесть десятков кораблей и сократить единственное соединение постоянной готовности в Европейских водах — Маневренную эскадру.

Однако и в несчастье есть благословение. Потерявшим северные залежи руды французским сталелитейщикам пришлось выбирать между быстрым развитием и крахом. Хотя в начале 1880-х эту отрасль ожидал кризис, в 1870-х годах она смогла обеспечить сократившиеся объёмы строительства кораблей своей продукцией; в результате новые французские броненосцы получили даже не железные, а стальные корпуса. Кроме того, постройку одного из новых французских броненосцев пришлось доверить частной верфи — «уже упоминавшейся Форж э Шантье де ля Медитерране» из Ла-Сейна. «Амираль Дюперре», ставший французским ответом на итальянский «Дуилио», был построен за пять с небольшим лет.

Ситуация улучшилась при возвращении на должность министра адмирала Потюо в 1877–1879 годах и его преемниках — адмиралах Жорегиберри и Клуэ. Большую часть задолженности флота верфям удалось погасить, и государственным арсеналам (общее число работников на которых превышало 20 000 человек) следовало найти работу. Развернутая правительством Фрейсине программа общественных работ помогла найти средства на новые корабли, и бюджет флота

**На с. 11–13:
первые броненосцы
Третьей
республики —
«Редутабль»...**

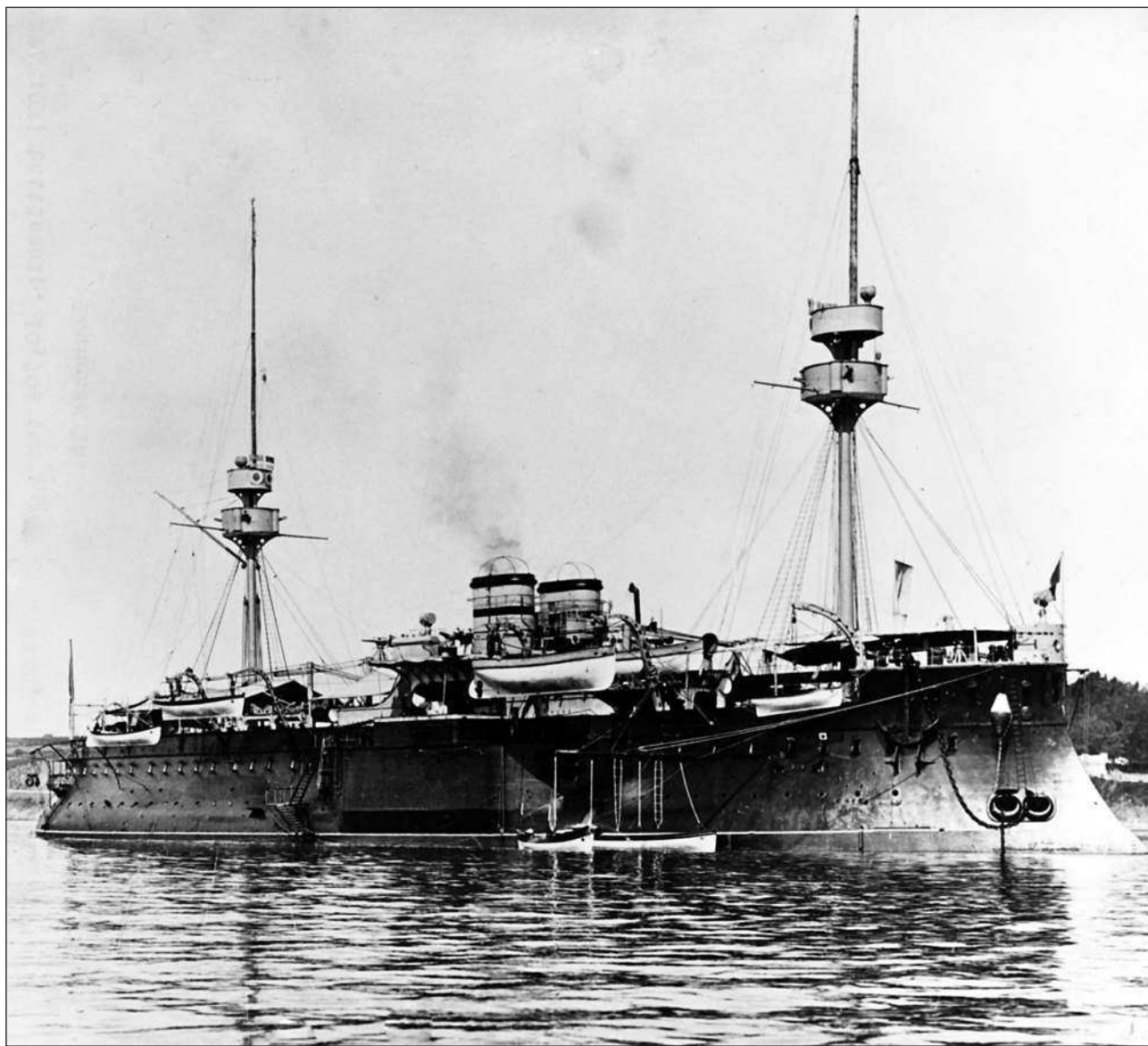


превысил 200 миллионов франков. Неудача с созданием сверхтяжелой 100-тонной пушки крупного калибра навела французов на мысль о создании орудия меньшего калибра и веса, но имеющего вполне приличную бронепробиваемость за счёт большей длины ствола и применения медленно горящего бурого пороха. Всё это позволило заложить четыре больших броненосца береговой обороны типа «Террибль» (по две 42-см пушки), два эскадренных броненосца типа «Амираль Боден» (по три 37-см пушки) и четыре эскадренных броненосца семейства (слово «тип», учитывая различия между кораблями, применить сложно) «Ош» — «Мажента», спроектированных инженером

Шарлем-Эрнестом Уэном. На трех стояло по четыре 34-см пушки, на «Оше» — две 34-см и две 27-см. Еще два броненосца по улучшенному проекту Уэна («Бреннус» и «Шарль Мартель», по четыре 34-см пушки) были начаты постройкой в 1883 году.

Все эти относительно крупные для своего времени броненосцы отличала неплохая (хотя и не экстраординарная) скорость, скромная дальность плавания и, за исключением «Оша», высокий борт и отличная мореходность. Все они имели плавную качку и были устойчивыми артиллерийскими платформами, хотя и за счёт снижения остойчивости. Все броненосцы защищались узким поясом толстой брони (или компаунд, или лучшей на ту пору

... «Девастасьон»...



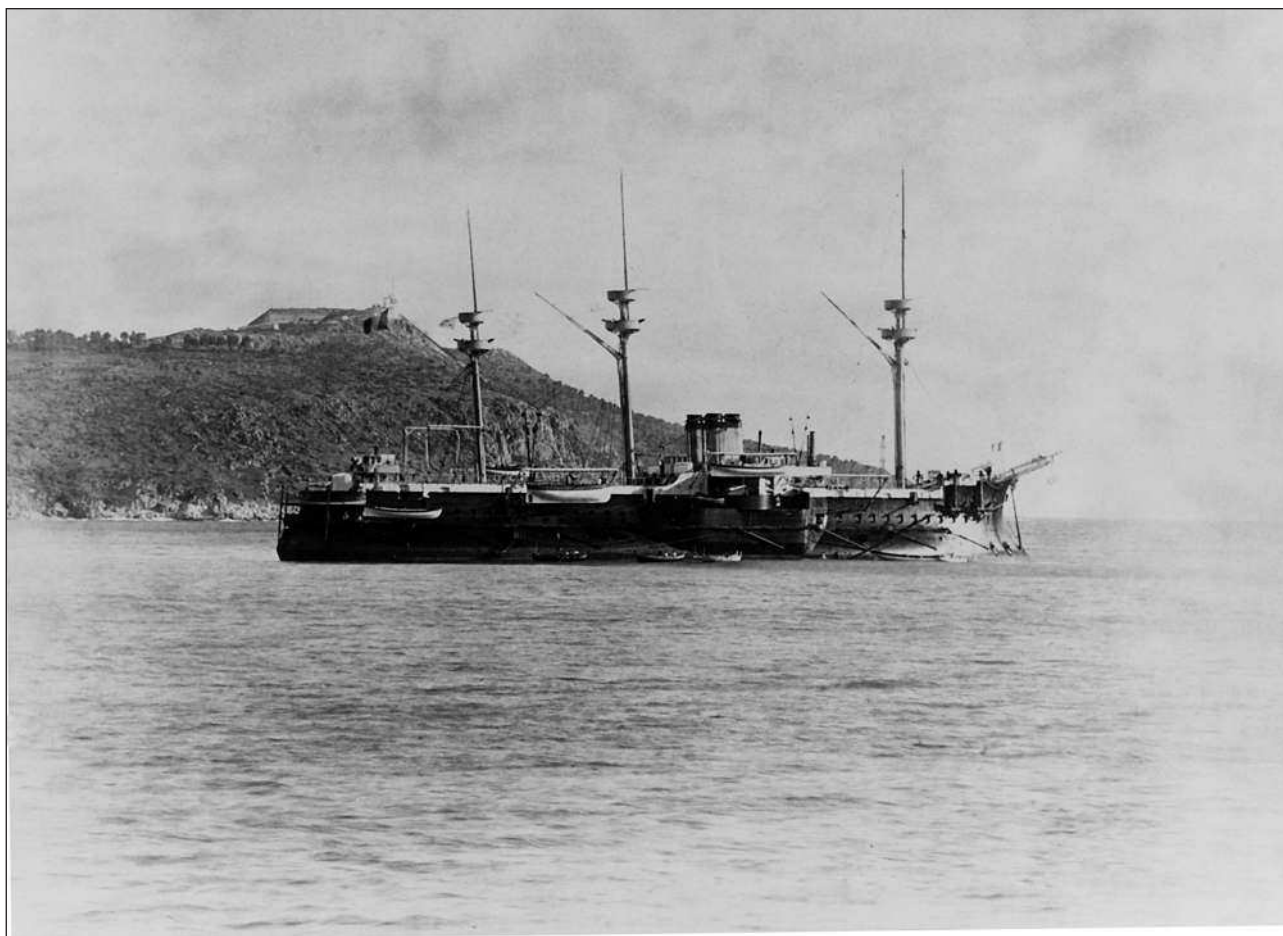
в мире — стальной) по всей длине ватерлинии, несли артиллерию главного калибра в одноорудийных установках и имели многочисленную, но защищенную лишь обшивкой борта батарею 14-см пушек. То, что к пушкам полагался опять же лучший в мире броневой снаряд Хольцера, а на последних броненосцах батарея среднего калибра состояла из пушек, имевших значительно повышенную скорострельность, дополнительно усиливало их боевую мощь. Утверждения, что их высокий небронированный борт мог быть легко разрушен градом фугасных снарядов, стоит воспринимать осторожно; корабли возможных противников, построенные в начале 80-х, обычно вооружались небольшим числом пушек среднего калибра, скорострельность которых не превышала выстрела в пару минут. Упомянутые же мощные фугасы представляли собой довольно толстостенные чугунные снаряды, снаряженные черным порохом.

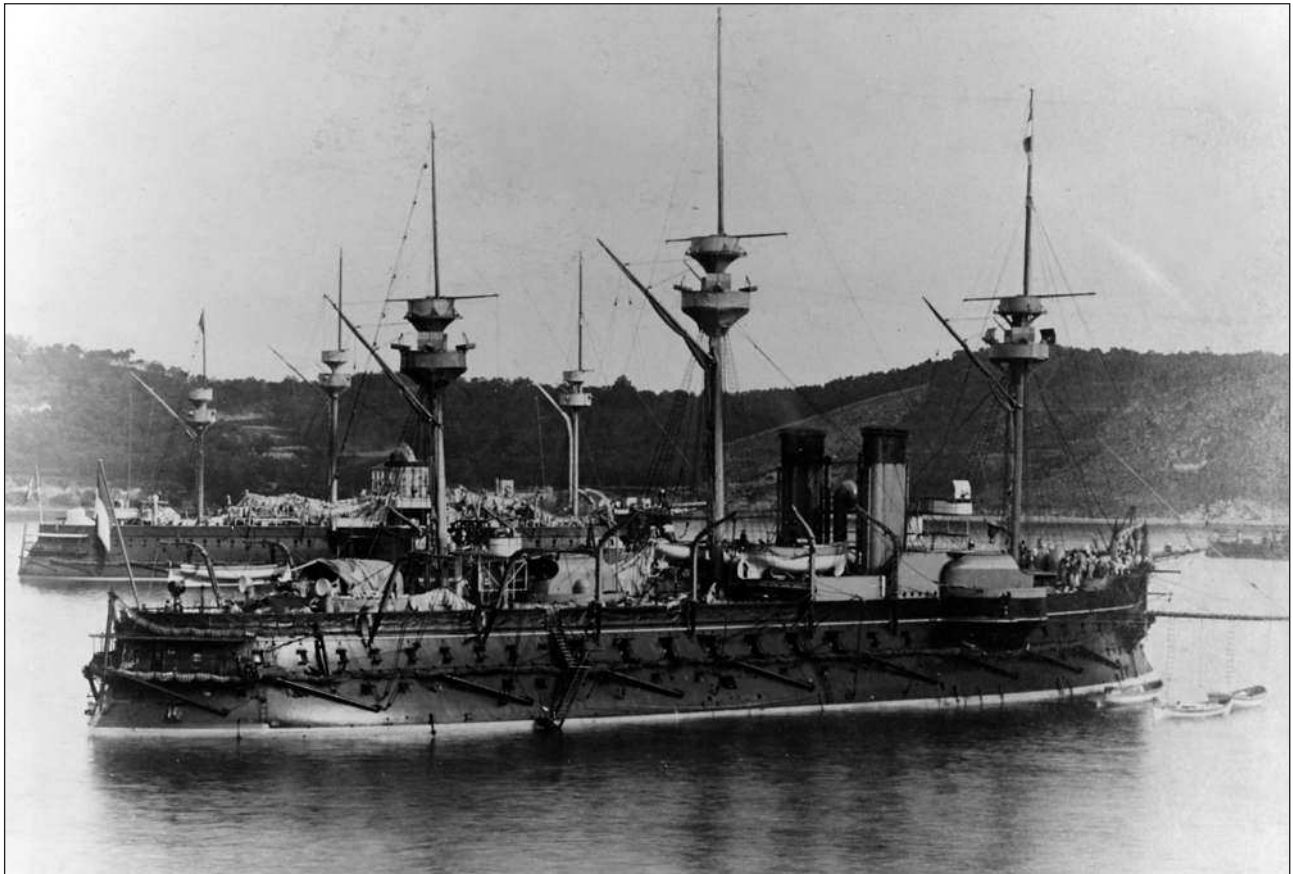
Французы всего лишь стремились довести до завершения программу 1872 года (несколько модифицированную в 1879-м)

и скомпенсировать выход из строя старых кораблей с деревянными корпусами. Но благодаря стечению обстоятельств, в случае своевременного завершения постройки заложенных восьми броненосцев, описанных выше, их флот мог приблизиться по мощи к Королевскому и оставить далеко позади активизировавшийся в последние годы итальянский. Однако сбыться этому было не суждено.

В 1882 году Францию затронул экономический кризис. В начале года рухнул банк «Юнион генераль», что в последующие годы ударило по горнодобывающей и металлургической промышленности. Хотя и не сразу, но кризис повлиял на финансирование флота. Если в 1880 году бюджет Морского и колониального министерства составил 193 миллиона франков, к 1885-му вырос до 309 миллионов, но уже к 1886 году сократился до 272 и до 242 к 1887-му. Если добавить сюда неуверенность, испытываемую даже моряками-традиционалистами относительно будущего броненосных кораблей, не приходится удивляться, что постройка

... и «Курбэ»





Первый броненосец «Марин Насьональ», спроектированный и построенный частной фирмой — «Амираль Дюперре»

последних оказалась сильно замедлена. На жалобы Морского министра его коллеги из Министерства финансов ответил просто: *«Вы должны понимать — в этом вопросе мы сталкиваемся с форс-мажорными обстоятельствами. Увеличению расходов препятствует нехватка средств».*

В январе 1886 года во Франции в очередной раз сменилось правительство. Пост Морского министра вполне традиционно достался заслуженному моряку, 60-летнему вице-адмиралу Теофилю Обу. Тонкость заключалась в том, что сам адмирал совершенно не разделял взгляды коллег-традиционалистов. Республиканец, католик, фанатик колониализма, большую часть службы проведенный в дальних морях, он считал, что главная задача флота — обеспечивать расширение и защиту колониальной империи Третьей республики. Главными противниками он полагал Англию и Италию. В войне с первой он рассчитывал в первую очередь на уничтожение морской торговли при помощи крейсеров и миноносцев, со второй — на нанесение безжалостных ударов по приморским городам. (За-

метим, что Об полагал, что наибольший эффект окажет не непосредственное уничтожение ценностей, а последующая паника. Можно сказать, что он в немалой степени предвидел характер войн следующего века). Как говорилось выше, французский флот оказался обязан Обу немалым числом нововведений. Однако броненосцам пришлось несладко. Постройка первых шести, и без того заторможенная недостаточным финансированием и внесением изменений, была еще больше замедлена, последних двух прекращена на неопределенный срок.

Об продержался у власти неполных полтора года. Сменивший его Эдуар Барбе² приказал продолжить работы по «Бреннусу», хотя и в сильно изме-

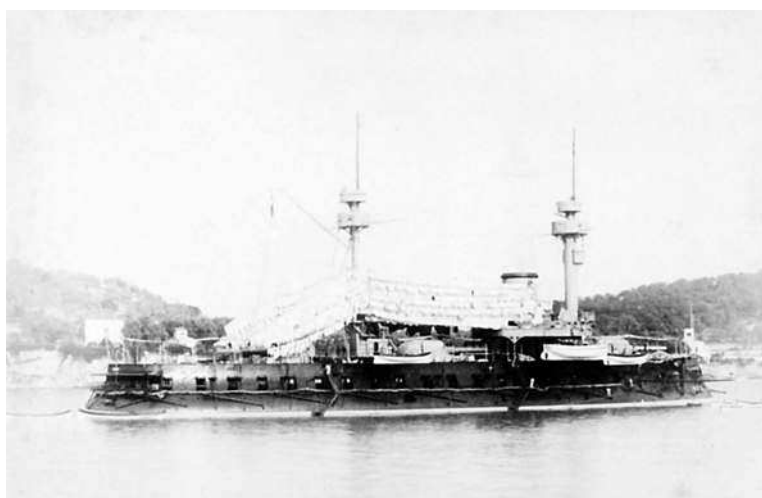
² Как правило, французу XIX века при рождении давалось три имени, в быту использовалось третье. Однако правило часто нарушалось — имен могло быть всего два или пять, или, как в данном случае, сам Эдуар Полидор Исаак Барбе предпочитал называться первым из имён. К сожалению, не всегда удаётся установить, какое имя использовалось полтора века назад.

ненном виде. Будущий флагман Средиземноморской эскадры получил едва ли не самую современную в мире начинку: водотрубные котлы, машины тройного расширения, длинноствольные пушки, использующие бездымный порох и установленные в бронированных башнях и казематах, тонкий верхний броневой пояс для защиты от изобретенных самими французами фугасных снарядов. Наконец, вопреки традициям эпохи, «Бреннус» не имел тарана. Однако эта начинка была размещена в слегка измененном корпусе старого броненосца. Корабль оказался перегружен, и для увеличения совершенно недостаточной остойчивости пришлось предпринять ряд мер, задержавших его ввод в строй.

Но даже без этой задержки программу постройки броненосцев можно было считать сорванной. «Амираль Боден» и «Формидабль» вошли в строй в 1888–1889 гг.; следующая четверка – в 1891–93 гг., «Бреннус» и вовсе в 1896-м. В результате события, поставившие под сомнения способность «Марин насьональ» противостоять не то что английскому, но даже итальянскому флоту, французским адмиралам пришлось встречать на мостиках откровенно устаревших кораблей.

Знаменитый итальянский инженер-кораблестроитель Бенедетто Брин оказался и способным администратором, благодаря чему занимал пост Морского министра в 1876–1878, 1884–1891 и 1896–1898 годах. Во время своего второго срока он добился того, что в дополнение к находящимся в составе флота «Дуилио» и «Дандоло» были достроены два огромных броненосца, «Италия» и Лепанто», а также три меньших броненосца типа «Руджiero ди Лауриа». Кроме того, он добился закладки третьего броненосца типа «Ре Умберто». Наконец, обеспокоенные риторикой сторонников «Молодой школы» и самого Оба, итальянцы возвели мощные оборонительные сооружения у Генуи, построили укрепления на берегах Мессинского пролива и начали сооружение первоклассной военно-морской базы на острове Маддалена.

Результатом стало невыгодное соотношение сил для французского флота. Введя в строй «Амирала Дюперре», французы могли рассчитывать на три новых, пусть и не обязательно столь же сильных, броненосца первого ранга против двух итальянских; в 1886 году соотношение изменилось на 4:3, причем качественное отставание увеличилось. При сменившем Оба Барбе соотношение достигло уже 4:5, и в ближайšie годы положение могло скрасить лишь превосходство



«Амираль Боден» (вверху) и «Формидабль» — эти два броненосца на момент разработки программы 1890 года были самыми современными во французском флоте

французов в броненосцах-стационарах и броненосцах береговой обороны. Однако довольно большое число таких кораблей находилось в резерве, причем даже не первой категории, и для приведения их в боеготовое состояние требовалось немало времени. Улучшение системы мобилизации предпринял преемник Барбе, вице-адмирал Кранц.

По стечению обстоятельств принятие Кранцем мер по увеличению числа боеготовых кораблей и ускорению мобилизации совпало с началом в феврале 1888 года торговой войны Франции с Италией и началом создания военно-морской базы в Бизерте. Если добавить

к этому перечню хорошо известную агрессивность командующего Средиземноморской эскадрой Бергасса Дюпти-Туара, не приходится удивляться тому, что итальянцы запаниковали и бросились за помощью к немцам и англичанам. Заодно они, наконец, создали из своих сильнейших броненосцев, до того разбросанных по нескольким портам, единую эскадру.

Французы, хотя и планировали ограничиться против Италии торговой войной, не смогли остаться равнодушными. Мало того, что Англия выразила свою готовность защитить Италию от «неспровоцированного» французского нападения, что в Маддалену с визитом зашли четыре немецких броненосца, возникла реальная угроза поражения Средиземноморской эскадры в бою с эскадрой из Маддалены. Более того, морские маневры летом 1889 года подтвердили, что обладающий превосходством в скорости итальянский флот сможет свободно атаковать французское побережье.

Всё это привело к началу во Франции первой за десятки лет «идущей снизу» кампании за создание мощного флота. Под нажимом Барбе 22 ноября 1889 года Высший совет одобрил обширную программу военно-морского строительства. В ней провозглашалось, что *«количество боевых единиц французского флота должно быть равным таковому у соединенного флота Тройственного союза»*. Кроме того, по новой стратегии против Германии следовало ограничиться лишь обороной, а главные силы следовало обрушить на наиболее уязвимую с моря Италию.

Программу предполагалось завершить в 1901 году. По ее выполнении французский флот «первой линии» должен был состоять из четырех эскадр по две дивизии из трех броненосцев каждая. Поскольку министр указал, что «слишком слабые или устаревших типов» броненосцы надлежит заменить «новыми и мощными»,

до 1901 года требовалось ввести в строй десять новых кораблей первого ранга. Кроме того, к каждой дивизии прикреплялось по три крейсера 1, 2 или 3 ранга и по шесть контр-миноносцев или мореходных миноносцев водоизмещением свыше 100 тонн. Отдельно оговаривалась сила флота береговой обороны и флота дальних морей.

С 1871 по 1890 год флот Третьей республики построил всего шесть эскадренных броненосцев; на постройку десяти ушло 23 года. Принимая во внимание эти цифры, несложно понять, что задача построить десять эскадренных броненосцев (к тому же заметно подорожавших) за десять лет представлялась весьма амбициозной.

Любопытно, однако, остановиться на результатах упоминавшейся торговой войны. К ее началу на Францию приходилась почти половина всего итальянского экспорта, и итальянская промышленность сильно зависела от французского капитала. Несмотря на это, итальянцы полагали свои товары необходимыми для французской промышленности и смело ввязались в противостояние. В результате экспорт во Францию рухнул на две трети, замены французскому рынку найти не удалось. Новый германский канцлер фон Каприви оказался далеко не так расположен к поддержке Италии, как его великий предшественник. Уже через два года итальянцам пришлось снять пошлины с французских товаров; французы ответили тем же лишь в 1898-м.

К 1893 году итальянский морской бюджет сократился в полтора с лишним раза; упал, по мнению иностранных наблюдателей, уровень как подготовки моряков, так и технического состояния кораблей, в особенности — котлов и машин. Можно смело утверждать, что угроза, которую Италия могла представлять французскому влиянию на Средиземном море, была устранена прежде, чем первый броненосец программы 1890 года вошёл в строй.