

«Платонический союз»: взаимовосприятие и взаимодействие российского и французского военных флотов в конце XIX — начале XX в.

Денис Козлов

**«Platonic union»: mutual perception and interaction of the Russian
and French Navies in the late 19th — early 20th century**

Denis Kozlov

(Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences, Moscow)

DOI: 10.31857/S2949124X23030112, EDN: ERUJSP

Создание Франко-русского союза, юридически оформленного военно-политическим «соглашением Гирс—Рибо» 15(27) августа 1891 г. и секретной военной конвенцией 5(17) августа 1892 г.¹, придало контактам Санкт-Петербурга и Парижа в оборонной сфере новый импульс и новое качество. Несмотря на то что военная конвенция напрямую не касалась морских вопросов, одним из первых церемониальных, притом весьма эффектных проявлений складывающегося альянса стал обмен официальными визитами отрядов боевых кораблей. В июле 1891 г. в Кронштадт прибыла эскадра контр-адмирала А.А. Жерве — броненосцы «Маренго», «Марсо», «Руken», «Фюрье», крейсер «Сюркуф», авизо «Ланс», миноносцы № 128 и 129. Как писал журнал «Нива», этот визит стал «первым открытым заявлением взаимной дружбы между двумя великими нациями, открывающим новую эру в истории Европы»².

Через два с небольшим года — в октябре 1893 г. — российская эскадра Средиземного моря в составе эскадренного броненосца «Император Николай I», крейсеров I ранга «Память Азова», «Адмирал Нахимов» и «Рында» и мореходной канонерской лодки «Терец» под флагом контр-адмирала Ф.К. Авелана посетила Тулон, причём начальник эскадры и несколько старших офицеров побывали в Париже, где удостоились аудиенции у президента республики С. Карно, нанесли визиты председателю Совета министров и в палату депутатов, не говоря уже о встречах с высшим военным и военно-морским командованием³.

© 2023 г. Д.Ю. Козлов

¹ См. подробнее: *Зайончковский А.М.* Подготовка России к мировой войне в международном отношении / Под ред. М.П. Павловича. М., 1926. С. 63–78; *Манфред А.З.* Оформление русско-французского союза // Новая и новейшая история. 1975. № 6. С. 114–132; *Michon G.* L'alliance franco-russe 1891–1917. P., 1927. P. 1–54.

² Прибытие французской броненосной эскадры в Кронштадт / Публ. Р.В. Кондратенко // Гангут. Вып. 103. СПб., 2018. С. 89.

³ Русские и советские моряки на Средиземном море / Под общ. ред. В.Н. Алексеева. М., 1976. С. 146–147; *Сергеев В.В.* Военно-морское присутствие России в Средиземном море во второй половине XIX — начале XX вв. // Роль флота во внешней политике России в Средиземноморском регионе. История и современность: материалы региональной научно-исторической конференции 22 апреля 2009 года. Калининград, 2009. С. 34–37; *Рукавишников Е.Н.* Визит кораблей Балтийского флота в Тулон (октябрь 1893 г.) // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 4. Калининград, 2001. С. 57–65. Л.Н. Толстой в статье «Христианство и патриотизм» (1894) привёл подробный об-

В июне 1895 г. последовала новая демонстрация «русско-французского открытого единения» (выражение газеты «Биржевые ведомости»)⁴ — совместное прибытие российских и французских кораблей в Киль на торжества, посвящённые открытию канала Кайзера Вильгельма⁵.

Однако Санкт-Петербург и Париж, объединившиеся для совместной борьбы против Германии и её союзников на сухом пути, предпочли в морских, колониальных и иных вопросах оставить руки развязанными. Руководство французского флота не ставило на повестку дня вопрос о стратегическом взаимодействии с русскими на морских театрах европейской войны. Известно, что уже в 1892 г. французский морской штаб не слишком рассчитывал на помощь российских морских сил в войне с Германией как из-за многомесячного замерзания баз Балтфлота, так и из-за слабости его корабельного состава. Поэтому Париж надеялся не более чем на сковывание некоторой части кайзеровского флота на Балтике⁶.

В этой связи уместно отметить, что сами немцы в конце XIX столетия серьёзно опасались совместных действий французских и российских морских сил. Известно, что генерал Л. фон Каприви, возглавлявший имперское морское ведомство в 1883–1888 гг., отдавал себе отчёт в опасных последствиях морской блокады со стороны своих объединившихся противников⁷. Любопытно, что в 1892 г., сразу после заключения русско-французской военной конвенции, германское морское командование во главе с адмиралом бароном М. фон дер Гольцем, предвосхитив более чем на десятилетие известную «доктрину Шлиффена», планировало в случае войны с Францией и Россией осуществить первый удар по французскому Атлантическому флоту и нанести ему поражение до соединения со Средиземноморским, пусть даже «с риском опустошения Данцига русским флотом»⁸. Но шансы реализовать на практике этот замысел борьбы «на два фронта» самими немцами оценивались, по-видимому, невысоко. Как значилось в меморандуме главного морского командования статс-секретарю имперского морского ведомства адмиралу Ф. фон Хольману от 14 февраля 1895 г., перед лицом франко-российских морских сил флот кайзера представлял «в самом неблагоприятном свете»⁹.

зор прессы о пребывании российских моряков в Тулоне и Париже, которое сопровождалось массовым «беснованием» французской публики с человеческими жертвами и приобрело, по мнению Льва Николаевича, характер «психопатической эпидемии» (*Толстой Л.Н.* Статьи о патриотизме. М., 1917. С. 3–84).

⁴ Цит. по: *Рыбачёнок И.С.* Союз с Францией во внешней политике России в конце XIX в. М., 1993. С. 30.

⁵ Подробнее см.: Там же. С. 20–31.

⁶ *Папастратигакис Н.* Большая военно-морская стратегия России в начале русско-японской войны // Русско-японская война 1904–1905. Взгляд через столетие / Под ред. О.Р. Айрапетова. М., 2004. С. 114.

⁷ *Roksund A.* The Jeune École. The Strategy of the Weak. Leiden; Boston, 2007. P. 93.

⁸ *Schenk P., Niestlé A., Thomaier D.* Germany. Kaiserliche Marine // To Crown the Waves. The Great Navies of the First World War / Ed. by V.P. O'Hara, W.D. Dickson, R. Worth. Annapolis, 2013. P. 87–88. Существуют указания на то, что первый удар по французской атлантической эскадре был положен в основу оперативных планов германского флота ещё раньше — в период, когда во главе морского ведомства стоял Каприви (*Алафузов В.А.* Доктрины германского флота. М., 1956. С. 21–22).

⁹ Цит. по: *Шилов С.П.* Кайзеровский военно-морской флот и Россия перед Первой мировой войной // Новая и новейшая история. 2001. № 4. С. 29.

Однако на рубеже XIX–XX вв. германский флот, строительство которого было поставлено на долгосрочную финансовую основу «флотским законом», в 1898 г. проведённым через рейхстаг новым руководителем морского ведомства контр-адмиралом А. Тирпицем¹⁰, рос опережающими темпами. На этом фоне увлечение Николая II дальневосточными делами, которое неизбежно вело к ослаблению русских сил на Балтике, поубавило оптимизм французов в отношении России как союзника на море. Вероятно, сыграло свою роль и несколько скептическое отношение французского морского командования к качеству военного кораблестроения в России и уровню морской и тактической выучки российских коллег¹¹. А после потери большей и лучшей части Балтийского флота в войне с Японией, ставшей для России как морской державы репутационной катастрофой, о её привлекательности как союзника говорить не приходилось вовсе.

В восточном Средиземноморье франко-российское сближение сдерживали, помимо прочего, высокая вовлечённость французского капитала в турецкую экономику и, следовательно, нежелание Парижа потворствовать традиционным устремлениям России «вернуть крест на Святую Софию» и тем самым коренным образом изменить баланс сил в районе Проливов. В этом смысле, как заметил Р. Боброфф, «франко-русский союз... оказался для России даже более серьёзной препоной, чем её давний противник — Великобритания»¹².

Отношение российской флотской корпорации к французским коллегам было, как представляется, гораздо более сложным. С одной стороны, отечественные специалисты высоко ценили достижения своих союзников в развитии некоторых отраслей морского дела, например, подводного плавания. Вице-адмирал С.О. Макаров в 1897 г. справедливо отмечал, что инженер Г. Зеде, создатель опытовой субмарины «Жимнот», дал «первый толчок к осуществлению лодок современного типа»¹³. Представитель следующего поколения русской военно-морской научной школы — А.В. Шталь — писал на склоне лет, что именно французы «первыми сделали попытку создания этого нового средства борьбы на море»¹⁴. Действительно, французским кораблестроителям конца XIX столетия принадлежит приоритет во внедрении перископа и двойной системы лодочных двигателей, создании традиционной конструкции подводной лодки (прочный и лёгкий корпус, балластные и уравнивательные цистерны, носовые и кормовые горизонтальные рули). Находясь под впечатлением от успешных испытаний «Нарвала», ставшего беспрецедентным прорывом в превращении подводной лодки из экспериментального погружающегося аппарата в боевой корабль, русский военно-морской агент (атташе) во Франции лейтенант Г.А. Епанчин в июле 1903 г. предложил руководству морского ве-

¹⁰ К 1903 г. германский флот должен был насчитывать 19 эскадренных броненосцев (плюс два резервных), восемь броненосцев береговой обороны, 12 броненосных и 30 малых крейсеров (См. подробнее: *Жерве Б.* Германия и её морская сила // *Морской сборник.* 1914. № 9. Неоф. отд. С. 146–148; *Schenk P., Niestlé A., Thomaier D.* Op. cit. P. 86).

¹¹ *Roksund A.* Op. cit. P. 93–96, 147–149.

¹² *Боброфф Р.* Пути к славе. Российская империя и Черноморские проливы в начале XX века / Пер. с англ. А. Чёрного. Бостон; СПб., 2022. С. 18–19.

¹³ *Макаров С.О.* Броненосцы или безбронные суда? // *Макаров С.О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1942. С. 305.

¹⁴ *Шталь А.В.* Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914–1918 гг. М., 1936. С. 8.

домства принять создателя этой лодки — инженера М. Лабёфа — на русскую службу¹⁵.

Успехи французских подводников — например, их результативные действия на больших флотских манёврах в районе Шербурга в 1902 г., которые, по выражению Лабёфа, «открыли многим глаза на применение подводных судов»¹⁶, — стали аргументом радикальных апологетов развития нового рода сил в дискуссии о путях восстановления морской мощи империи, развернувшейся в российской флотской среде после катастрофы на Дальнем Востоке¹⁷. В 1906 г. офицеры Балтийского флота, в том числе чины расположенного в Либаве Учебного отряда подводного плавания, обосновывая необходимость привлечения лодок к обороне этой базы с моря, ссылались на опыт «многочисленных манёвров французского флота в Средиземном море, где подводные лодки при примерной блокаде острова Корсики неоднократно прорывали блокаду, взрывали броненосцы и вообще доказали полную свою пригодность для подобных целей»¹⁸.

Вызывал уважение российских офицеров высокий уровень общей и профессиональной культуры французских моряков. Так, преподаватель военноморской статистики в Николаевской морской академии капитан 2-го ранга К.Ф. Кетлинский, подробно ознакомившись с флотом Третьей республики во время многомесячной заграничной командировки в 1912 г., аттестовал французских коллег как «весьма глубоко образованных людей»¹⁹.

В целом же с технической и тактической точек зрения французский флот, в отличие от британского или германского, не вызывал у русских морских офицеров особых восторгов. «Очень нарядно, но не по-военному и не по-морски», — заметил капитан 2-го ранга Н.В. Саблин, описывая свои впечатления от посещения Ревеля отрядом французских кораблей в 1908 г.²⁰ С этим мнением солидарен В.А. Белли, побывавший в Бресте корабельным гардемаринком в 1906 г.: «Французские корабли — это не германские, и Брест — это не Киль... Нельзя сказать, чтобы французские корабли были неопрятны или на них бросались в глаза признаки недостаточной дисциплинированности, но всё же они не производили того впечатления порядка и организованности, какое мы видели в Киле у немцев»²¹.

Стратегический потенциал Третьей республики как союзника на море в Петербурге ставили не слишком высоко. Вот, например, что значилось в сов-

¹⁵ М. Лабёф выразил готовность организовать строительство подводных лодок своей конструкции на российских верфях, однако поставленные им финансовые условия (около 7 млн руб. за постройку в течение 18 месяцев десяти 350-тонных лодок) были сочтены неприемлемыми (См. подробнее: *Завьялов И.В.* Российские морские агенты о подводном кораблестроении за рубежом в канун Первой мировой войны // *Гангут*. Вып. 58. СПб., 2010. С. 62–63).

¹⁶ *Лабёф М.* Настоящее и будущее подводного плавания / Пер. с франц. А.В. Колчака // *Морской сборник*. 1907. № 11. Неофиц. отд. С. 46.

¹⁷ О полемике «подводников» (С.Н. Власьев, Я.И. Подгорный, И.И. Ризнич, Е.В. Саговский и др.) и «линейщиков» — сторонников традиционного сбалансированного флота (А.Д. Бубнов, А.В. Колчак, К.В. Шевелев, В.Г. Энгельман и др.) подробнее см.: *Козлов Д.Ю.* Борьба с подводными лодками по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне 1914–1917. Дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1998. С. 14–20.

¹⁸ [Андреев А.А., Бабицын М.А., Блюменталь В.И. и др.] Значение подводных лодок для обороны крепости «Либавы» / Публ. С.Ю. Гордеева // *Подводник России*. 2006. № 2(10). С. 144.

¹⁹ ГА РФ, ф. 102, оп. 316, д. 261 (1912 г.), л. 13 об.

²⁰ *Саблин Н.В.* Десять лет на императорской яхте «Штандарт». СПб., 2008. С. 115.

²¹ *Белли В.А.* В Российском Императорском флоте. Воспоминания. СПб., 2005. С. 129–130.

местном всеподданнейшем докладе генеральных штабов «Политический элемент обстановки на Черноморском театре» (декабрь 1907 г.), подготовленном Б.И. Доливо-Добровольским: «Мы видим... Францию, которая уже прошла кульминационную точку своей империалистической политики и, подобно смирившимся теперь, а некогда грозным Голландии и Испании, — склоняется к уходу с арены мировой борьбы»²².

Одну из ключевых причин упадка детища Решилль и Кольбера российские специалисты видели в уничтожении командного корпуса флота в ходе революции конца XVIII в. Причём особенно привержены этой точке зрения были офицеры-эмигранты, сами ставшие свидетелями и жертвами краха государства и флота в годину политических потрясений в России. «Франции потребовалось больше 100 лет, чтобы из поколений офицеров революционного периода создать более или менее удовлетворительный офицерский состав... Да и то столетний маразм, в котором пребывал французский флот после революции, таким тяжёлым бременем лёг на созидательную работу этого офицерского состава, что ему не удалось закончить свою тяжёлую работу до начала минувшей (Первой мировой. — Д.К.) войны», — писал контр-адмирал А.Д. Бубнов, один из интеллектуальных лидеров русского военно-морского зарубежья²³.

Фашодский кризис 1898 г., который продемонстрировал слабость французского флота, не вполне оправившегося от увлечения экстравагантными идеями «молодой школы»²⁴, заставил парижских стратегов вспомнить о русском флоте как о факторе, могущем сковать британские морские силы на Дальнем Востоке, в Индийском океане и, возможно, в Средиземном море²⁵. Однако и в этом случае до координации планов применения союзных флотов дело не дошло. В 1901—1902 гг. впервые обсуждался вопрос о заключении русско-французского морского соглашения²⁶. В это время флоты Франции и России являлись соответственно вторым и третьим в мире и могли составить действительную конкуренцию морским силам Великобритании, причём руководители английского

²² Цит. по: *Сергеев Е.Ю.* «Иная земля, иное небо...». Запад и военная элита России (1900—1914 гг.). М., 2001. С. 149.

²³ *Бубнов А.Д.* Мысли о воссоздании Русской морской вооружённой силы // *Морской журнал*. 1928. № 12. С. 26.

²⁴ «Молодая школа» (*Jeune École*) — концепция строительства и применения военно-морских сил, лежавшая в основе развития французского флота в 1880-х гг. Предполагала «асимметричное» противодействие превосходящему британскому флоту многочисленными миноносцами, распределёнными между портами метрополии и Северной Африки в качестве «мобильной обороны», а также нарушение неприятельских коммуникаций крейсерами-рейдерами. Лидерами «молодой школы» являлись военно-морской публицист Г. Шарм (Gabriel Charmes) и адмирал Т. Об (Théophile Aube), возглавлявший в 1886—1887 гг. Морское министерство. Увлечение их концептами привело к отказу в 1882—1889 гг. от строительства линейных кораблей и появлению огромного — более 300 единиц — флота маломореходных миноносцев. Принятие в 1890 г. программы создания сбалансированного флота (в том числе 24 линкоров) знаменовало отказ от постулатов «молодой школы» как основы военно-морского строительства. Подробнее см.: *Павлович Н.Б.* Развитие тактики военно-морского флота. Ч. 1. Развитие тактики броненосного флота от Крымской до русско-японской войны. М., 1979. С. 135—139, 273—274; *Roksund A.* Op. cit.; *Ropp T.* The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871—1904. Annapolis, 1987.

²⁵ *Roksund A.* Op. cit. P. 172.

²⁶ См. подробнее: *Гостенков П.А.* Франко-русский союз и несостоявшаяся морская война с Англией // *Хронотоп войны: пространство и время в культурных репрезентациях социального конфликта: материалы Третьих международных чтений «Мир и война: культурные контексты социальной агрессии» и научной конференции «Мир и война: море и суша».* М.; СПб., 2007. С. 172—175.

адмиралтейства и многие из влиятельных флагманов (например, вице-адмирал Дж. Фишер, возглавлявший на рубеже веков Средиземноморский флот) всерьёз рассуждали о своей неспособности воспрепятствовать захвату черноморских проливов русскими, действуя они в союзе с Францией²⁷. В России ещё несколько лет продолжали смотреть на Великобританию как на эвентуального противника²⁸, однако антибританский компонент русско-французского альянса всё более размывался по мере политического сближения Парижа и Лондона. Поэтому, как удачно заметил современный исследователь, «с точки зрения совместного военно-морского планирования и эффективного взаимопонимания союз остался совершенно платоническим»²⁹.

Идея разработки плана совместных действий российских и французских морских сил (речь шла о Дальнем Востоке) не вышла за рамки обсуждений. Тот факт, что русско-французское соглашение явно проигрывало англо-японскому договору 1902 г., определявшему более или менее конкретные параметры сотрудничества в военно-морской сфере, в том числе в мирное время³⁰, вызывал понятную озабоченность некоторых представителей российского флотского истеблишмента. Так, осенью 1902 г. будущий морской министр вице-адмирал А.А. Бирилёв сетовал: «В настоящее время мы в союзе с нею (Францией. — Д.К.), и союз этот высочайше распространён на страны Дальнего Востока, а никакого договора относительно морских сил мы с союзницей не имеем и не знаем, где, когда и чем мы можем помочь или ждать поддержки друг от друга... Наш флот... не знает, как смотреть на Францию — как на союзницу или довольствоваться только звуком этого слова»³¹.

Единственной совместной акцией российского и французского флотов, направленной на решение конкретной внешнеполитической задачи, стало посещение Персидского залива крейсерами «Аскольд» и «Фриан», состоявшееся в ноябре—декабре 1902 г. по инициативе французского внешнеполитического ведомства. Согласно инструкции Главного морского штаба командиру «Аскольда» капитану 1-го ранга Н.К. Рейценштейну, цель похода состояла в том, чтобы «появлением русского флага в этих водах показать иностранным и местным властям, что мы считаем эти воды вполне доступными плаванию всех наций в противоположность стремлениям великобританского правительства обратить Персидский залив в закрытое море, входящее в сферу его исключительных интересов»³². Однако и на сей раз каждый из кораблей союзных держав действовал самостоятельно, одну из причин чего следует, очевидно, искать в отсутствии сводов сигналов и иных документов, обеспечивающих весьма непростой про-

²⁷ См. подробнее: Папастрати́гакис Н. Британская стратегия: русский флот и Черноморские проливы / Пер. с англ. Н. Эльдмана // Русский сборник. Исследования по истории России. Т. IX. М., 2010. С. 194—219.

²⁸ В этом смысле показательно, что одной из целей двусторонних манёвров Черноморского флота в августе 1903 г. являлась отработка действий в Проливах против английской Средиземноморской эскадры (Айрапетов О.Р. На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление императора Николая II // Последняя война Российской империи. Сборник статей. М., 2002. С. 163).

²⁹ Папастрати́гакис Н. Большая военно-морская стратегия России... С. 113.

³⁰ См. подробнее: Гладких С.А. Влияние внешней политики на боевые действия русского и японского флотов в 1904—1905 годах // Гангут. Вып. 97. СПб., 2017. С. 134.

³¹ Отзывы на кораблестроительную программу 1903—1923 годов // Гангут. Вып. 119. СПб., 2020. С. 108.

³² Цит. по: Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Крейсер «Аскольд». СПб., 1993. С. 56.

цесс совместного плавания кораблей разной национальной принадлежности, не говоря уже об их боевом применении под единым командованием.

Начало новому этапу в развитии военно-морского сотрудничества Петербурга и Парижа положило создание в 1902 г. во Франции и в 1906 г. в России морских генеральных штабов (МГШ, генмор), в структуре которых функционировали подразделения, специально предназначенные для решения «международных» вопросов: во французском штабе (по положению 1909 г.) — 1-я секция, ведавшая разведкой и взаимодействием с союзниками³³, в российском — отделение иностранной статистики, которое при учреждении генмора возглавил капитан 2-го ранга Л.Б. Кербер³⁴. По уместному замечанию российского посла в Париже А.П. Извольского, именно отсутствие МГШ стало главной причиной изрядного отставания российского морского ведомства от сухопутных коллег, которые начали координировать свои военные приготовления с союзной державой ещё в 1890-х гг. Как полагал дипломат, произошло это отставание «исключительно оттого, что прежде у нас не существовало Морского генерального штаба, т.е. именно того органа, на коем лежит обязанность заранее обеспечить, на случай войны, нашим морским силам наилучшие стратегические условия»³⁵.

Специалисты МГШ принимали деятельное участие в разработке «морских» международно-договорных документов, в частности, русско-французской морской конвенции 1912 г. Более того, именно создание генмора позволило поставить эту работу на планомерную основу. В «Наказе Морскому генеральному штабу», высочайше утверждённом 5(18) июня 1906 г., прямо указывалось на «сношения с Министерством иностранных дел, с Советом государственной обороны... по политическим и военным вопросам», а также на «разработку соображений по составлению относящихся к морской войне международных деклараций» как на функции создаваемого учреждения³⁶.

Кроме того, генмор формировал задания и руководил работой военно-морских агентов, каковых к началу Первой мировой войны насчитывалось девять, наблюдение осуществлялось за флотами 17 стран³⁷. В ряде случаев агенты — и российские, и французские, — помимо выполнения своих прямых функциональных обязанностей (сбор сведений о флоте страны пребывания, решение финансовых и технических вопросов, связанных с заказами и закупками вооружения и военной техники и др.), брали на себя роль активных самостоятельных субъектов военно-дипломатической деятельности.

По-видимому, первым на необходимость более тесного взаимодействия союзных флотов указал французский морской атташе в Петербурге лейтенант Ю. де Беллуа де Сен-Льенар, писавший в мае 1906 г.: «Если когда-нибудь наши силы будут призваны к сотрудничеству, мы будем весьма виноваты в том,

³³ *Moulin J.* France. La Marine Nationale // To Crown the Waves... P. 56.

³⁴ Подробнее см.: *Козлов Д.Ю.* Во главе действующего флота. Система управления морскими силами России накануне и в годы Первой мировой войны. М., 2014. С. 53–54.

³⁵ Письмо российского посла в Париже А.П. Извольского тов-щу министра иностранных дел А.А. Нератову. Париж, 5/18 июля 1912 г. // Материалы по истории франко-русских отношений за 1910–1914 гг. Сборник секретных дипломатических документов бывш. императорского российского министерства иностранных дел. М., 1922. С. 231.

³⁶ Указатель правительственных распоряжений по Морскому ведомству. № 27. Август 1906 г. // Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по Морскому ведомству за 1906 год. СПб., 1907. С. 810–813.

³⁷ *Емелин А.* Военно-морские агенты России // Морской сборник. 2007. № 2. С. 66.

что не позаботились о подготовке»³⁸. Однако инициатива французского атташе поддержки не получила, как и высказанные в начале 1907 г. аналогичные предложения российского военно-морского агента во Франции, Испании и Португалии лейтенанта С.С. Погуляева. В феврале 1911 г., оставляя должность агента, Сергей Сергеевич (уже в чине капитана 2-го ранга) счёл уместным вернуться к идее «расширения союзных обязательств двух держав на действия их военно-морских сил» и, получив содействие Извольского, принял участие в зондаже этого вопроса у французского министра иностранных дел С. Пишона³⁹. Докладывая в МГШ об итогах своей агентской деятельности, Погуляев обратил внимание руководства морского ведомства на необходимость установления «непосредственной связи» между морскими генштабами союзных держав⁴⁰.

Спустя год новый военно-морской агент в Париже капитан 1-го ранга В.А. Карцов в цикле неофициальных бесед с командующим Средиземноморским флотом вице-адмиралом О. Буэ де Лапейерером⁴¹ убедился в готовности к установлению «кооперации между русскими и французскими морскими силами»⁴². Затем с одобрения морского министра адмирала И.К. Григоровича, главы внешнеполитического ведомства С.Д. Сазонова и при энергичной поддержке со стороны Извольского Карцов вступил в контакт с морским министром Франции Т. Делькассе⁴³ для подготовки визита начальника МГШ вице-адмирала кн. А.А. Ливена в Париж «для совместного с французским Морским генеральным штабом обсуждения некоторых стратегических вопросов и для выяснения возможностей вступить с этим учреждением в постоянные сношения»⁴⁴.

После подписания 3(16) июля 1912 г. русско-французской морской конвенции⁴⁵ российский МГШ приступил к обмену информацией с французским морским генштабом. Результатом совещаний Ливена с его французским кол-

³⁸ Фрагмент письма Ю. де Беллуа де Сен-Льенара был воспроизведён начальником 1-й секции морского генерального штаба капитаном 1-го ранга Морнэ в «Записке об отношениях, которые будут установлены между французским и русским флотами» от 7 февраля 1912 г. ([*Mornet C.*] Note sur les relations à établir entre les marines française et russe. 7 février 1912 // Documents diplomatiques français (1871–1914). Sér. 3. Т. 1. Р., 1929. Р. 625–626). О деятельности де Беллуа см. также: *Деренковский Г.М.* Франко-русская морская конвенция 1912 г. и англо-русские морские переговоры накануне Первой мировой войны // Исторические записки. 1949. Вып. 29. С. 82; *Емелин А.Ю.* Деятельность русских военно-морских агентов во Франции накануне Первой мировой войны (личностный аспект) // Источник. Историк. История. Сборник научных работ. Вып. 3. СПб., 2003. С. 50; *Montant J.-C.* Les attachés navals français au début du XX^e siècle // Relations internationales. № 60. Р., 1989. Р. 429–442.

³⁹ *Игнатьев А.В.* Внешняя политика России. 1907–1914: Тенденции. Люди. События. М., 2000. С. 138.

⁴⁰ Показательно, что при возвращении Погуляева в Россию французские власти буквально осыпали его редкими знаками благодарности: президент К. Фальер, с которым Сергей Сергеевич неоднократно охотился в Рамбуйе, наградил агента орденом Почётного легиона, преподнёс личный презент (ансамбль северского фарфора) и направил в Петербург официальную ноту с просьбой возратить офицера в Париж после отбытия им корабельного ценза (Погуляев был назначен старшим офицером крейсера «Адмирал Макаров»). См. подробнее: *Емелин А.Ю.* Деятельность русских военно-морских агентов во Франции... С. 51–53; *Я.В.* Контр-адмирал С.С. Погуляев // Морской журнал. 1938. № 125(5). С. 2–4.

⁴¹ См. подробнее: *Деренковский Г.М.* Указ. соч. С. 88–90.

⁴² Письмо российского посла в Париже... С. 230.

⁴³ АВПРИ, ф. 138, оп. 467, д. 374, л. 341–343.

⁴⁴ *Деренковский Г.М.* Указ. соч. С. 95.

⁴⁵ Русско-французская морская конвенция, 3(16) июля 1912 г. // Мировые войны XX века. В 4 кн. Кн. 2. М., 2002. С. 28.

легий вице-адмиралом Ш. Обером стало взаимное признание необходимости заблаговременной подготовки к координации действий союзных флотов путём непосредственных сношений морских генеральных штабов, включая ежегодные встречи их начальников, систематический обмен сведениями и даже согласование оперативно-стратегических планов. Механизм этих контактов регулировался специальным соглашением.

Принципиально важно, что на первых же совещаниях было оговорено, хотя и в самых общих чертах, «распределение ролей» между союзниками. Французы не могли обещать содействия на Балтике, так как Северное море входило в зону ответственности британцев. Обер обещал оказать помощь в Средиземноморье, взяв на себя обязательство воспрепятствовать прорыву в Чёрное море австро-венгерских и итальянских морских сил, «а в случае случайного пропуска неприятельского флота через Дарданеллы [французский флот] должен устремиться за ним и прорваться туда же»⁴⁶.

В руководстве российского морского ведомства были склонны весьма оптимистично оценивать результаты обмена мнениями с французскими коллегами. Так, внимание Ливена привлекла удивительная предупредительность французов и даже их готовность взять на себя некоторые обязательства, не требуя никаких, по существу, компенсаций от русских. Отметим, что эта ситуация вызывала некоторое недоумение и у многих французских военных, политиков, а затем и исследователей. «Мы можем дать русским гораздо больше, чем получить. Следовательно, дело правительства — судить, исходя из того, что оно ожидает от союза с Россией, о целесообразности рассмотрения вопроса (о сотрудничестве с русским флотом. — Д.К.)», — констатировал в феврале 1912 г. начальник разведывательной секции морского штаба Морнэ⁴⁷. А вот что писал в 1927 г. историк Ж. Мишон: «Мы вправе задаться вопросом, что означала в 1912 г., через двадцать лет после договора о союзе, несколько односторонняя военно-морская конвенция, которая фактически обязывала Францию... предоставить свой флот в распоряжение России и которая была подписана в самый канун Балканской войны, двигатель которой, по выражению самого [Р.] Пуанкаре, запустило царское правительство сербско-болгарским соглашением, заключённым под его эгидой»⁴⁸.

Как представляется, уступчивость премьер-министра Пуанкаре и Делькассе имела политическую природу и была обусловлена стремлением Парижа всеми мерами, вплоть до некоторых авансов, укрепить военный союз с Россией, жизненно важный для Третьей республики в случае континентальной войны с Германией. Вероятно, именно поэтому в выработке проекта конвенции самое деятельное участие принял М. Палеолог, в то время занимавший пост директора политического департамента французского министерства иностранных дел⁴⁹, а впоследствии ставший послом в России и далеко не последним лицом в петроградском политическом бомонде.

Отметим, что Ливен придавал большое значение готовности французов облегчить Российскому флоту завоевание и удержание господства на Чёрном море путём давления на флоты Австро-Венгрии и Италии. Тем не менее ни

⁴⁶ Цит. по: Павлов А. Ю. Скованные одной целью. Стратегическое взаимодействие России и её союзников в годы Первой мировой войны 1914–1917 гг. СПб., 2008. С. 8.

⁴⁷ [Mornet C.] Op. cit. P. 626.

⁴⁸ Michon G. Op. cit. P. 182.

⁴⁹ Письмо российского посла в Париже... С. 229–231.

при подписании конвенции, ни при состоявшейся в мае 1913 г. в Петербурге встрече Ливена с новым начальником французского морского генштаба вице-адмиралом П. Ле Бри⁵⁰ никаких конкретных договоренностей о взаимодействии в районе Проливов, т.е. в вопросе, важнейшем с точки зрения российского стратегического планирования на «южном театре», оформлено не было⁵¹.

Некоторый прогресс был достигнут в июне 1914 г., при посещении Франции новым начальником МГШ вице-адмиралом А.И. Русиным⁵². Сменивший Ле Бри вице-адмирал Л.-Ж. Пивэ выразил готовность передислоцировать основные силы французского флота — *L'Armée navale* — из Тулона в Бизерту. Такое изменение конфигурации операционной зоны на четверть сокращало глубину развёртывания французской корабельной группировки к Дарданеллам, хотя и не способствовало решению главной задачи морских сил Третьей республики с началом войны — обеспечению переброски войск из Северной Африки в метрополию. Не возражали французы против базирования на Бизерте и российского соединения — бригады броненосных (по классификации 1915 г. — линейных) крейсеров Балтийского моря, призванной пресечь прорыв германской «Средиземноморской дивизии» — крейсеров «Гебен» и «Бреслау» — в Дарданеллы⁵³. Последняя инициатива, впрочем, была лишь анонсом на довольно отдалённую перспективу — четыре дредноута типа «Измаил» в это время находились на стапелях и планировались к вступлению не ранее второй половины 1916 г.⁵⁴

Не следует переоценивать практическую значимость подписания морской конвенции. Документ лишь декларировал в предельно общих формулировках готовность сторон «действовать совместно», но не конкретизировал формы и организацию этого взаимодействия. В июле 1912 г. председатель Совета министров В.Н. Коковцов, ознакомившись с протоколом «первого обмена стратегическими взглядами», счёл необходимым отметить, что «изложение это страдает в некоторых своих частях недостаточной определённой и может при известных условиях дать повод к различному пониманию». Премьер находил желательным, чтобы «последующий обмен мыслей имел своим предметом более точное изложение как состоявшихся постановлений, так и последующего их развития»⁵⁵.

⁵⁰ С российской стороны в этих переговорах участвовали не только офицеры МГШ, но и представители штабов командующих морскими силами (флотами) (*Кедров М.А.* Моя автобиография. 1878–1933 гг. / Вступ. ст., коммент. Д.Ю. Козлова, Л.И. Петрушевой, В.А. Болтрукевича; при участии Е.В. Балушкиной и Ю.Г. Орловой. М., 2020. С. 25).

⁵¹ *Емелин А.Ю.* Деятельность русских военно-морских агентов во Франции... С. 56–57.

⁵² Начальника МГШ сопровождали капитан 1-го ранга В.К. Пилкин, капитаны 2-го ранга М.И. Смирнов, А.А. Нищенков, В.Е. Егорьев и лейтенант Б.П. Апрелев.

⁵³ *Айрапетов О.Р.* На Восточном направлении... С. 176–177; *Апрелев Б.* Линейный крейсер «Гебен» // Исторические очерки. Книга вторая. Шанхай, [1935]. С. 178; *Лукин А.П.* Флот. Русские моряки во время Великой войны и революции. Т. 1. М., 1995. С. 13–14.

⁵⁴ Согласно нарядам, выданным Главным управлением кораблестроения Балтийскому и Адмиралтейскому заводам в сентябре 1912 г., и заключённым затем контрактам «Измаил» и «Наварин» должны были представляться к испытаниям к июлю, а «Кинбурн» и «Бородино» — к сентябрю 1916 г. (*Виноградов С.Е.* «Измаил» — сверхдредноут Российской империи // Морская коллекция. 2001. № 1. С. 24; *Усов В.Ю.* Линейные крейсера типа «Измаил» // Судостроение. 1986. № 7. С. 63). Темпы постройки этих кораблей начали отставать от плановых графиков ещё до начала Первой мировой войны, в строй ни один из «измаилов» не вступил.

⁵⁵ АВПРИ, ф. 138, оп. 467, д. 374, л. 356; Копия с собственноручной заметки г. председателя Совета министров, С.-Петербург, 28 июля 1912 года // Материалы по истории франко-русских отношений... С. 232.

Но и в дальнейшем прикладное «военное» значение этих контактов оставалось весьма ограниченным. Далеко не всё обстояло благополучно с обменом технической информацией. Дошло до того, что в декабре 1913 г., а затем в феврале и апреле 1914 г. российский МГШ, не удовлетворённый объёмом и качеством получаемых от французов данных, грозил приостановить выдачу сведений. Справедливости ради отмечу, что и российская сторона не всегда добросовестно выполняла свои обязательства. Так, капитан 2-го ранга В.И. Дмитриев, назначенный на должность морского агента в Париже в марте 1913 г., вынужден был констатировать, что данные о русских минных заградителях, переданные в Петербурге его французскому визави лейтенанту Ж. Галло, являлись, в сущности, отпиской: «Если таковы и остальные сведения, сообщаемые французскому морскому агенту, то, по моему скромному мнению, мы находимся в долгу у французов». Накопившиеся взаимные претензии в этом вопросе удалось в основном снять только в ходе посещения Франции группой офицеров во главе с Русиным в июне 1914 г.⁵⁶

Не всегда оперативной и достоверной оказывалась и разведывательная информация, зачастую требовавшая тщательной проверки. Так, в марте 1913 г. Карцов получил от французского морского генштаба информацию о якобы заключённом между Швецией и Германией соглашении, согласно которому «в случае войны последней с Россией Швеция обязуется ставить минные заграждения против Российских морских сил в Балтийском море»⁵⁷. Посланник в Стокгольме А.А. Савинский в пространном меморандуме Сазонову в очередной раз подтвердил свой тезис о том, «что никакого соглашения между Швецией и Германией не существует... и что единственно возможной и целесообразной международной политикой Швеции является политика нейтралитета»⁵⁸. Свою аргументацию Александр Александрович усилил мнением состоявшего при его миссии морского агента старшего лейтенанта гр. П.Ф. Келлера, который, наведя справки об обстоятельствах получения французами сведений о шведско-германском соглашении, пришёл к справедливому выводу об их недостоверности⁵⁹.

Так и не удалось претворить в жизнь перспективную идею Погуляева об обучении российских офицеров во французской Морской академии (*École Supérieure de la Marine*). Эта мера, которая, по мнению Сергея Сергеевича, позволила бы «ознакомиться в полном объёме с тактикой французского флота, взглядами и принципами французской морской школы на подготовку войны и, наконец, со сведениями, имеющимися у французов о флотах иностранных держав, особенно Германии»⁶⁰, не встретила поддержки в Морском генеральном штабе союзной державы⁶¹. Не реализовали и мысль о направлении офицеров на корабли союзных флотов. Её высказывал, в частности, капитан 1-го ранга Грассе, командир учебного корабля «Жанна д'Арк», посетившего Петербург

⁵⁶ Емелин А.Ю. Деятельность русских военно-морских агентов во Франции... С. 57–60.

⁵⁷ АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1913 г., Полит. архив, д. 136, л. 4; РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3988, л. 1.

⁵⁸ АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1913 г., Полит. архив, д. 136, л. 7–7 об.; РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3988, л. 6.

⁵⁹ АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1913 г., Полит. архив, д. 136, л. 9 об.–11, 14а–14б; РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3988, л. 2–4, 7 об.–8 об.

⁶⁰ Емелин А.Ю. Деятельность русских военно-морских агентов во Франции... С. 53.

⁶¹ [Mornet C.] Op. cit. P. 626.

весной 1913 г.: «Для успеха совместных действий двух флотов необходимо более близкое взаимное знакомство в подробностях службы, для чего... было бы весьма важно, чтобы русские офицеры прикомандировывались периодически к французским судам и обратно»⁶².

Что же касается согласования планов применения союзных флотов, то даже в ходе упомянутого выше визита во Францию делегации МГШ летом 1914 г. «вопросов стратегического характера ни с той, ни с другой стороны почти не имелось; нас взаимно интересовали главным образом тактически-организационные принципы наших флотов и их технические особенности»⁶³. Поэтому на оперативно-стратегические калькуляции российского морского ведомства контакты с союзниками существенного влияния не оказали.

Очевидно, не отразились эти контакты и на планах немцев, которые отнюдь не драматизировали факт заключения Россией и Францией морской конвенции. Во время парижских консультаций 1912 г. германский морской атташе в Петербурге фрегаттен-капитан гр. В. фон Кайзерлинг доносил в Берлин, что «сомнительное обновление русского флота, ничтожная фигура начальника Морского генерального штаба князя Ливена⁶⁴ и непоследовательность целей русского морского министерства лишают франко-русские военно-морские переговоры сколько-нибудь серьёзного значения в обозримом будущем»⁶⁵. Впрочем, в последние годы перед Первой мировой войной отношение немецкого морского командования к российским коллегам эволюционировало от пренебрежительного к внимательно-настороженному: как отмечалось в апреле 1914 г. в германском флотском офицозе — журнале «Марине Рундшау», потенциал морских сил России «является фактором чрезвычайно важного военно-политического значения и требует к себе постоянного внимания»⁶⁶. Однако причины этой метаморфозы крылись скорее не в российско-французской коллаборации, а в очевидном повышении боеспособности русского флота и скорых перспективах резкого усиления его корабельного состава.

Таким образом, к началу Великой войны морские контакты с союзной Францией (как и с дружественной Великобританией) так и не вышли на уровень, позволивший им оказать сколь-нибудь существенное влияние на содержание стратегического планирования в российском морском ведомстве, не говоря уже о направленности строительства российского флота. Этого, кстати, нельзя сказать о взаимодействии в морских делах между французами и британцами. Достаточно вспомнить, что именно заключённые в 1913 г. соглашения с Францией позволили англичанам резко сократить традиционное военное присутствие в Средиземном море и сосредоточить лучшие силы своего флота

⁶² АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1913 г., Полит. архив, д. 138, л. 46.

⁶³ *Апрелев Б.* «Гебен» в войну 1914–18 г. (Воспоминания о роли германского линейного крейсера «Гебен» в минувшую войну 1914–1918 гг.) // Зарубежный морской сборник. 1930. № 9. С. 39.

⁶⁴ Светлейший князь Александр Александрович Ливен (1860–1914), будучи курляндским немцем, получившим воспитание в Германии, и выпускником королевского прусского кадетского корпуса в Лихтерфельде, пользовался особой нелюбовью германских коллег.

⁶⁵ Цит. по: *Hubatsch W.* Die russische Marine im deutschen Urteil 1890–1914 // Das deutsche Bild der russischen und sowjetischen Marine. Vorträge der V. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte, 6–7. Dezember 1961. Marine-Rundschau, Zeitschrift für Seewesen, Beiheft 7/8. Frankfurt a/M, 1962. S. 31.

⁶⁶ Цит. по: *Шолов С.П.* Военно-морская политика кайзеровской Германии и Россия (1897–1914 гг.). Дис. ... д-ра ист. наук. Тюмень, 2004. С. 308.

в водах метрополии перед лицом германского Флота открытого моря⁶⁷. В весьма доверительном письме министру иностранных дел от 2(15) февраля 1913 г. Извольский справедливо отмечал, что сношения Парижа и Лондона «затрагивают мельчайшие подробности англо-французской военно-морской кооперации», и признавал, что «соглашение между Францией и Англией в техническом отношении ещё более разработано (согласно с географическими условиями), нежели такое же соглашение между Францией и Россией»⁶⁸.

Если британцы благодаря морским конвенциям с Францией смогли реализовать принципиально новую идеологию дислокации и применения своих военно-морских сил⁶⁹, то Россия от контактов с Парижем подобных дивидендов не получила. Несмотря на регулярные сношения МГШ с французским морским штабом, в проекте «Плана операций Черноморского флота на 1914 год», разработанном штабом командующего морскими силами Чёрного моря адмирала А.А. Эбергарда в декабре 1913 г., параметры взаимодействия с союзниками ограничивались кратким замечанием о том, что угроза со стороны англо-французского флота не позволит Австро-Венгрии направить свои морские силы в Чёрное море⁷⁰. Гипотетическое давление французских морских сил на турок со стороны Средиземного моря как фактор обстановки на Черноморском театре не просчитывалась российским командованием даже теоретически.

Причины затягивания с подписанием морской конвенции и недостаточной эффективности российско-французских контактов после её заключения в 1912 г. многообразны. Помимо названных выше, отметим также отсутствие непосредственного географического соприкосновения операционных зон российского и французского флотов, затруднявшее выработку и апробацию конкретных форм и способов взаимодействия на стратегическом и тем более оперативном уровнях. Свою роль сыграла и незначительность временного промежутка между заключением морской конвенции и началом Первой мировой

⁶⁷ Англо-французские консультации о координации планов войны на море, начавшиеся в 1911 г., завершились подписанием в январе–феврале 1913 г. трёх конвенций. Этими документами Северное море объявлялось операционной зоной английского флота. Ответственность за район Дуврского пролива (Па-де-Кале) возлагалась на британцев, поддерживаемых лёгкими силами французов — соединениями эсминцев и подводных лодок, которые базировались на Дюнкерк, Кале и Булонь. Западную часть Ла-Манша предполагалось контролировать силами опиравшейся на Брест французской 2-й лёгкой эскадры (две дивизии броненосных крейсеров, соединения эсминцев и подводных лодок), усиленной четырьмя британскими крейсерами. Западная часть Средиземного моря являлась зоной ответственности главных сил французского флота, восточная — англичан. 27 января 1913 г. державы заключили дополнительное соглашение о взаимодействии на Дальнем Востоке (*Moulin J.* Op. cit. P. 54, 57–58; Об англо-французских военно-морских соглашениях см. также: *Томаси А.* Морская война на Адриатическом море / Пер. с франц. В.Я. Новицкого. М.; Л., 1940. С. 7–12; *Policy and Operations in the Mediterranean* / Ed. by E.W.R. Lumby. L., 1970. P. 1–131; *Williamson S.R.* The Politics of Grand Strategy: Britain and France Prepare for War, 1904–1914. Cambridge, 1969. P. 318–327).

⁶⁸ АВПРИ, ф. 133, оп. 470, 1913 г., Полит. архив, д. 23, л. 3.

⁶⁹ О морской политике Великобритании перед Первой мировой войной см. подробнее: *Лухарев Д.В.* Эра адмирала Фишера. Политическая биография реформатора британского флота. Владивосток, 1993; *Романова Е.В.* Путь к войне: развитие англо-германского конфликта, 1898–1914 гг. М., 2008; *Grimes Sh. T.* Strategy and War Planning in the British Navy, 1887–1918. Woodbridge, 2012; *Kennedy P.* Strategy and Diplomacy 1870–1945. L., 1984; *Marder A.J.* From Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era. 1904–1919. 5 vols. L., 1961–1970; *Massie R.* Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the Great War. N.Y., 1991; *Shifflett Ch. R.* The Royal Navy and the Question of Imperial Defense East of Suez, 1902–1914 // *Warship International*. 1995. № 4. P. 353–366; etc.

⁷⁰ РГА ВМФ, ф. 418, оп. 2, д. 267, л. 2.

войны — около двух лет. Для сравнения: «сухопутные» коллеги моряков вышли на более или менее определённую координацию стратегических планов примерно к 1910 г., т.е. спустя почти два десятилетия после заключения военной конвенции⁷¹. Наконец, назовём ещё одно обстоятельство — «министерскую чехарду» (пользуясь позднейшим эвфемизмом В.М. Пуришкевича) во французском морском ведомстве. С 1871 г. по август 1914 г. сменились 44 морских министра⁷², что, разумеется, не способствовало последовательности и преемственности государственной морской политики вообще и созданию прочного политического каркаса военно-морского взаимодействия с российским союзником в частности.

Тем не менее в конце XIX — начале XX в. была заложена определённая организационная основа межсоюзнического взаимодействия, сыгравшая положительную роль в координации усилий стран Антанты в военно-морской сфере в годы Первой мировой войны.

⁷¹ Подробнее см.: Вооружённые силы России в Первой мировой войне (1914–1917) / Под общ. ред. В.В. Герасимова. Т. 1. М., 2014. С. 321–352.

⁷² *Moulin J.* Op. cit. P. 53.