

Иллюстрация на переплете А. Руденко

Якимович, Дмитрий Борисович.
Я45 Броненосный крейсер «Жанна д'Арк». Шеститрубная «героиня» Французской республики / Дмитрий Якимович. — Москва : Яуза : Эксмо, 2022. — 112 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-159132-8

Этот новаторский шеститрубный корабль, построенный в единственном экземпляре и названный в честь национальной героини Франции, стал первым крупным броненосным крейсером флота Французской республики. Для своего времени «Жанна д'Арк» органично сочетала прекрасную мореходность с мощным бронированием. Именно этот крейсер в главных чертах определил облик французского броненосного крейсера второго поколения, британский ответ на него и реакцию остальных морских держав. Тем не менее скорость «Жанны д'Арк», несмотря на все усилия конструкторов, оказалась ниже проектной, что не давало желаемого французским Морским министерством превосходства над кораблями Королевского флота. Заключение договоренности с Великобританией, через несколько лет после вступления «Жанны» в строй, обесценило многочисленные французские броненосные крейсера, поскольку для Адриатического моря они оказались слишком велики и дороги. Накануне Первой мировой войны «Жанна» использовалась как учебный крейсер (так, на ней преподавателем навигации служил Франсуа Дарлан — будущий адмирал и морской министр коллаборационистского правительства Виши), а в 1915 г. прикрывала высадку десанта в Дарданелльской операции, действовала в Левантийском море, где вела огонь по турецким и германским целям в Александретте и Хайфе.

Новая книга ведущего специалиста по истории французского флота во всех подробностях восстанавливает историю создания, службу и боевое применение шеститрубного броненосного крейсера «Жанна д'Арк».

Издание иллюстрировано эксклюзивными чертежами и фотографиями.

УДК 623.822.3(44)
ББК 68.54

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Якимович Дмитрий Борисович

**БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР «ЖАННА Д'АРК»
ШЕСТИРУБНАЯ «ГЕРОИНЯ» ФРАНЦУЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

В авторской редакции

Ответственный редактор *Н. Аничкин*
Художественный редактор *П. Волков*
Корректоры *О. Ковальчук, Е. Савинова*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел. +7(495) 411-68-86.
E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өңдiрушi: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы,
123308, Ресей, қала Мәскеу, Зорге көшесi, 1 үй, 1 ғимарат, 20 қабат, офис 2013 ж.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тауар белгiсi: «Эксмо»

Интернет-магазин: www.book24.ru

Интернет-магазин: www.book24.kz

Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қабалдудушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайты: www.eksmo.ru/certification
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification
Өндiрген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 25.11.2021.
Формат 84x108/16. Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,76.
Тираж экз. Заказ

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!



eksmo.ru

МЫ В СОЦСЕТЯХ:

-  [eksmolive](#)
-  [eksmo](#)
-  [eksmolive](#)
-  [eksmo.ru](#)
-  [eksmo_live](#)
-  [eksmo_live](#)

ISBN 978-5-04-159132-8



9 785041 591328 >

16+

В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
один клик до книг



Москва. ООО «Торговый Дом «Эксмо»

Адрес: 123308, г. Москва, ул. Зорге, д.1, строение 1.

Телефон: +7 (495) 411-50-74. **E-mail:** reception@eksmo-sale.ru

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»
E-mail: international@eksmo-sale.ru

*International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru*

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, обращаться по тел.: +7 (495) 411-68-59, доб. 2261.
E-mail: ivanova.ey@eksmo.ru

Оптовая торговля бумажно-беловыми

и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс: +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Филиал «Торгового Дома «Эксмо» в Нижнем Новгороде

Адрес: 603094, г. Нижний Новгород, улица Карпинского, д. 29, бизнес-парк «Грин Плаза»
Телефон: +7 (831) 216-15-91 (92, 93, 94). **E-mail: reception@eksmonn.ru**

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Санкт-Петербурге

Адрес: 192029, г. Санкт-Петербург, пр. Обуховской обороны, д. 84, лит. «Е»
Телефон: +7 (812) 365-46-03 / 04. **E-mail: server@szko.ru**

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Екатеринбурге

Адрес: 620024, г. Екатеринбург, ул. Новинская, д. 2ш
Телефон: +7 (343) 272-72-01 (02/03/04/05/06/08)

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Самаре

Адрес: 443052, г. Самара, пр-т Кирова, д. 75/1, лит. «Е»
Телефон: +7 (846) 207-55-50. **E-mail: RDC-samara@mail.ru**

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Ростове-на-Дону

Адрес: 344023, г. Ростов-на-Дону, ул. Страны Советов, 44А
Телефон: +7(863) 303-62-10. **E-mail: info@rnd.eksmo.ru**

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Новосибирске

Адрес: 630015, г. Новосибирск, Комбинатский пер., д. 3
Телефон: +7(383) 289-91-42. **E-mail: eksmo-nsk@yandex.ru**

Обособленное подразделение в г. Хабаровске

Фактический адрес: 680000, г. Хабаровск, ул. Фрунзе, 22, оф. 703
Почтовый адрес: 680020, г. Хабаровск, А/Я 1006
Телефон: (4212) 910-120, 910-211. **E-mail: eksmo-khv@mail.ru**

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Тюмени

Центр оптово-розничных продаж Cash&Carry в г. Тюмени
Адрес: 625022, г. Тюмень, ул. Пермякова, 1а, 2 этаж. ТЦ «Перестрой-ка»
Ежедневно с 9.00 до 20.00. Телефон: 8 (3452) 21-53-96

Республика Беларусь: ООО «ЭКСМО АСТ Си энд Си»

Центр оптово-розничных продаж Cash&Carry в г. Минске
Адрес: 220014, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Жукова, 44, пом. 1-17, ТЦ «Outleto»
Телефон: +375 17 251-40-23; +375 44 581-81-92
Режим работы: с 10.00 до 22.00. **E-mail: exmoast@yandex.by**

Казахстан: «РДЦ Алматы»

Адрес: 050039, г. Алматы, ул. Домбровского, 3А
Телефон: +7 (727) 251-58-12, 251-59-90 (91,92,99). **E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz**

Украина: ООО «Форс Украина»

Адрес: 04073, г. Киев, ул. Вербовая, 17а
Телефон: +38 (044) 290-99-44, (067) 536-33-22. **E-mail: sales@forsukraine.com**

Полный ассортимент продукции ООО «Издательство «Эксмо» можно приобрести в книжных магазинах «Читай-город» и заказать в интернет-магазине: www.chitai-gorod.ru.
Телефон единой справочной службы: 8 (800) 444-8-444. Звонок по России бесплатный.

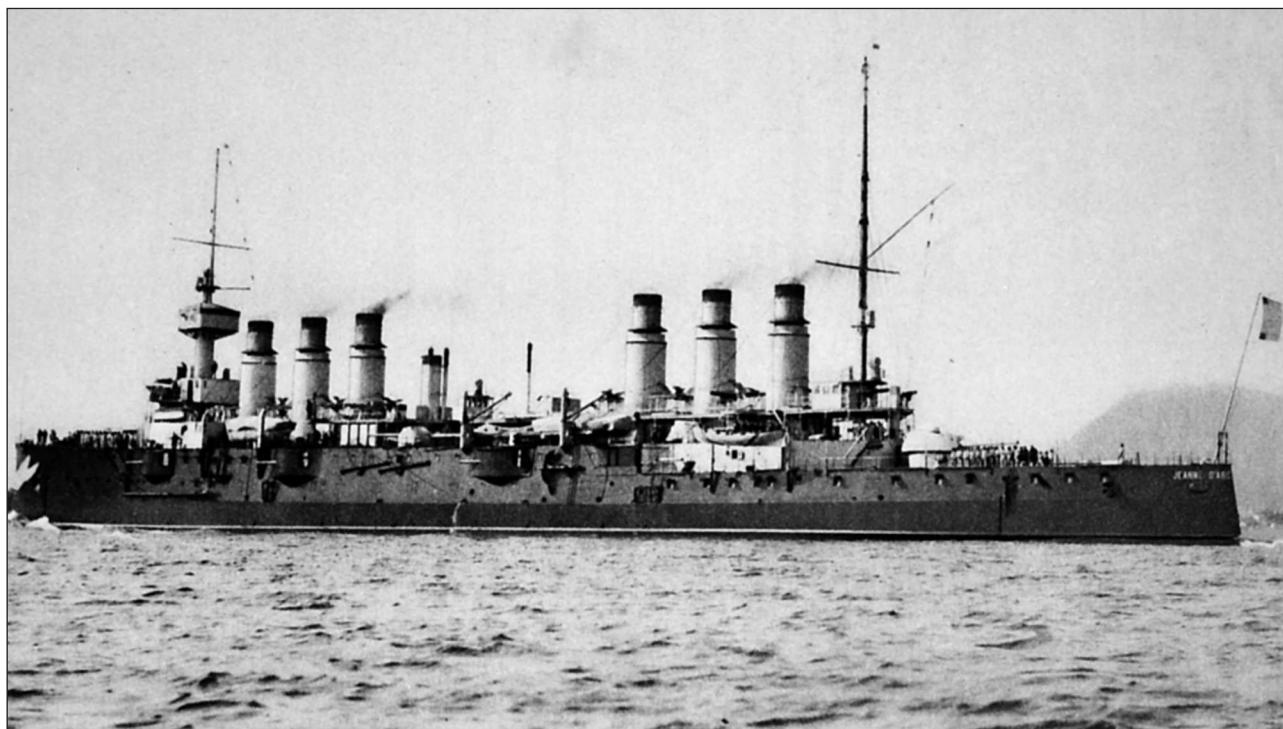
Интернет-магазин ООО «Издательство «Эксмо»

www.book24.ru

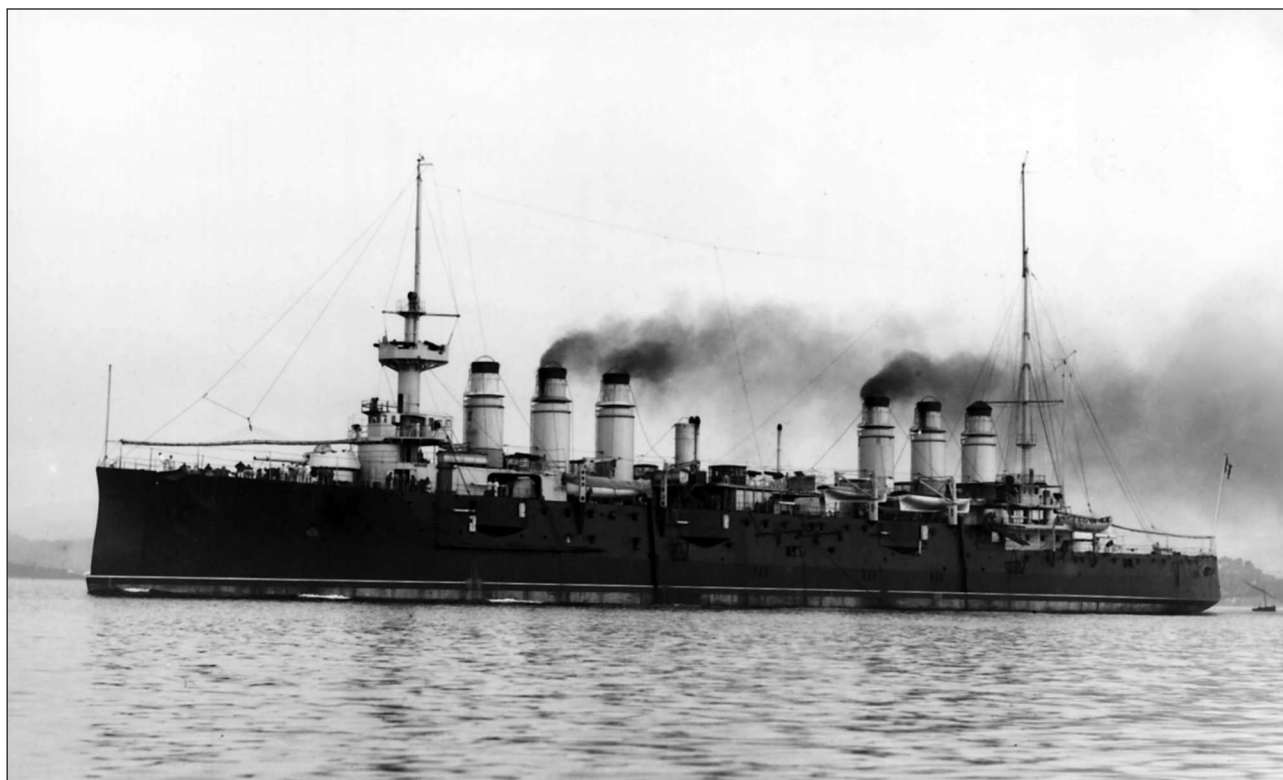
Розничная продажа книг с доставкой по всему миру.
Тел.: +7 (495) 745-89-14. **E-mail: imarket@eksmo-sale.ru**

СОДЕРЖАНИЕ

НЕСОСТОЯВШИЙСЯ СТАЦИОНЕР	5
«АВТОР ПРОЕКТА МНОГО ПРИНЕС В ЖЕРТВУ СКОРОСТИ...»	10
«...НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ ПОСРЕДСТВЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ».....	18
УСТРОЙСТВО	21
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	55
ОЦЕНКА ПРОЕКТА	107
Литература	110



«Жанна д'Арк» на рейде Тулона вскоре после ввода в строй



Броненосный крейсер 1-го ранга «Жанна д'Арк» на рейде Виньетте близ Тулона, 1903 г.

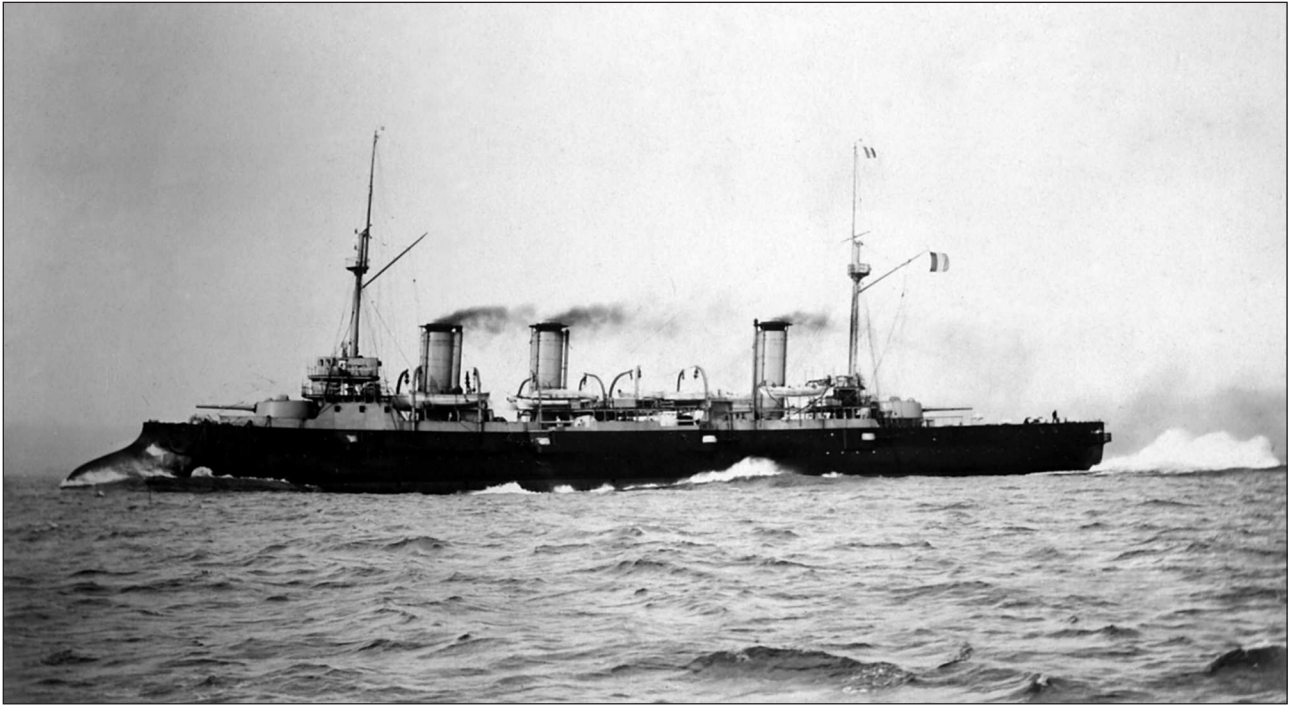
Клету 1891 года последним кораблем, носившим имя национальной героини Франции, являлся заложенный еще при Второй империи броненосец-стационар типа «Альма». Своим появлением этот класс кораблей был обязан желанию французских моряков иметь на дальних станциях корабли, способные противостоять броненосцам, которыми стали обзаводиться региональные державы — сперва Перу и Бразилия, затем и прочие. Такое желание выглядело вполне оправданным: деревянные фрегаты, не говоря о меньших кораблях, противостоять даже слабому броненосцу могли разве что при очень большой благосклонности Нептуна и Фортуны, переброска корабля из метрополии в дальние моря занимала несколько месяцев, а держать на дальних станциях новейшие броненосные фрегаты даже для второго флота мира было слишком накладно. Однако осуществление желания привело к тому, что французский флот обзавелся полутора десятками кораблей, в случае войны слишком слабых для использования в первой линии в эскадренном бою, и слишком тихоходных, чтобы выступать в роли крейсеров, а в мирное время, по словам будущего Морского министра Эдуара Локруа, «приносящих пользу, неспособную возместить потраченные на них средства».

Тем не менее французская колониальная империя росла, число броненосных кораблей региональных держав увеличивалось, а износ кораблей типа «Альма» (последние из которых если и несли службу в 1891 г., то уже не в качестве флагманов Морских дивизий дальних морей, а лишь плавучих казарм и складов) подразумевал, что для сохранения прежнего уровня представительности французскому флоту стоит подумать о постройке новых броненосцев-стационаров. Кораблестроительной программой 1890 года предполагалось построить восемь крейсеров, которые могли бы служить флагманами на дальних станциях. В результате попыток воплотить эту программу в жизнь в 1895 году был отдан приказ готовить стапель к закладке крейсера-стационара «Жанна д'Арк».

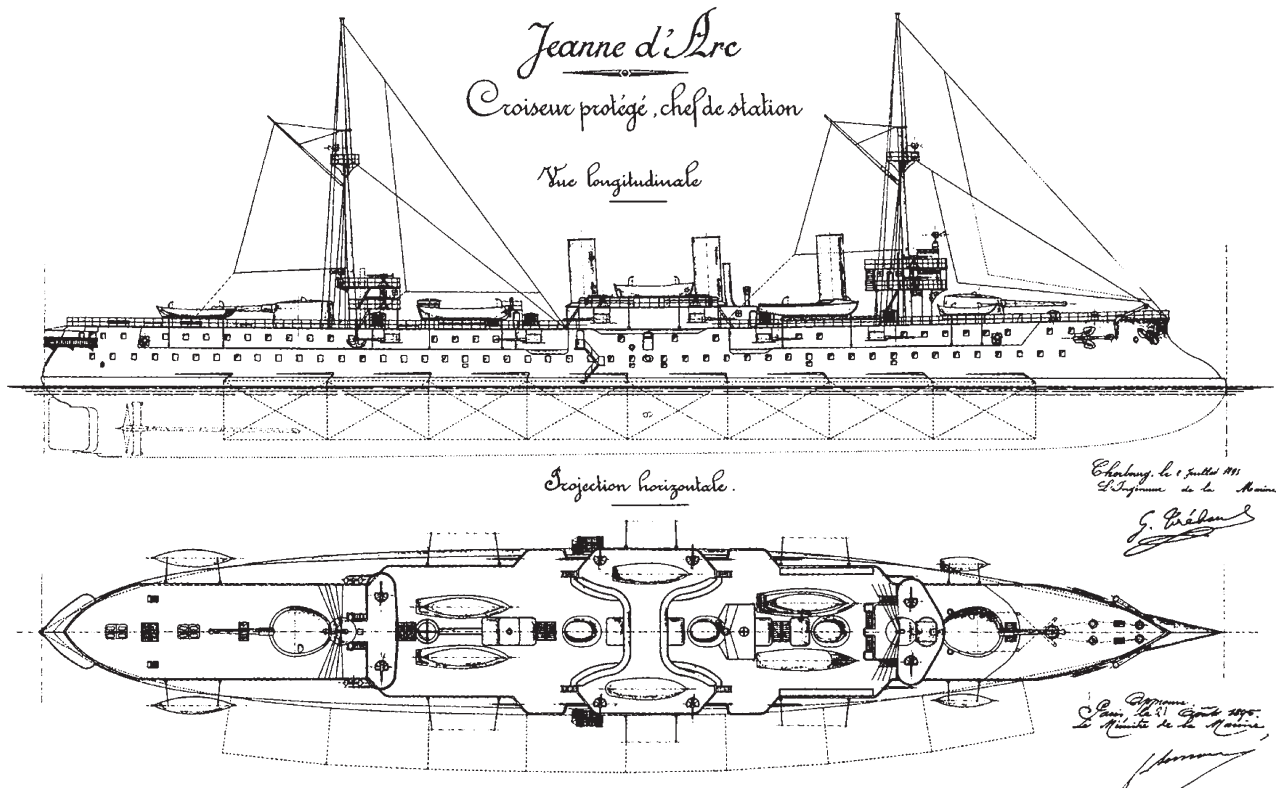
Несостоявшийся стационар

Морской министр Эдуар Барбе, при котором была принята упомянутая программа, отнюдь не был сторонником усиления флота для дальних морей; дополнительные средства, которые он смог получить у Палаты депутатов вскоре после занятия поста министра, были без промедления пущены на постройку броненосцев береговой обороны и миноносцев. Согласие на постройку будущих флагманов Морских дивизий стало уступкой колониалистам; тратить на них значительные средства в намерения министра не входило, и немудрено, что первоначальные предложения

министра об облике будущих стационаров 1-го ранга воображения не поражали. Корабль водоизмещением 2500 тонн, развивающий скорость 16 узлов, вооруженный четырьмя 16-см и десятью 10-см пушками, да еще и несущий паруса, в 1890 году вряд ли мог считаться прорывом в области крейсеровостроения. У моряков такой подарок энтузиазма не вызвал, и им удалось сперва довести требования к проекту до приемлемых (по крайней мере, для тех, кому пришлось бы на крейсерах служить, а не для тех, кому пришлось бы платить за их постройку), а затем и добиться переклассификации подобных кораблей



Крейсер-стационар «Д'Антраксто»



Проект крейсера-стационара 1-го ранга «Жанна д'Арк» инженера Требуля
Копия подлинного чертежа



Вице-адмирал Арман Луи Шарль Густав Беснар — Морской министр Франции в 1895 и 1896–1898 гг.



Эдуар Локруа — Морской министр Франции в 1895–1896 и 1898–1899 гг.

в крейсера-стационары 2-го ранга. Это позволило выработать новые требования к крейсеру-стационару 1-го ранга, более соответствующие статусу флота великой колониальной державы.¹

На заседании 7 июля 1891 г. Строительный совет решил, что будущий крейсер должен иметь водоизмещение около 8000 тонн и нести вооружение из четырех 24-см башенных и восьми 14-см пушек. Котломашинная установка из двух машин тройного расширения и котлов Лаграфелля-д'Алле или Бельвилля должна была обеспечить скорость 19 узлов при незначительном форсировании тяги и 18 узлов без такового. Дальность плавания на скорости 10 узлов составляла бы 5500–6000 миль. Кроме того, крейсеру следовало нести парусное вооружение площадью в 20 раз превышающее погруженную

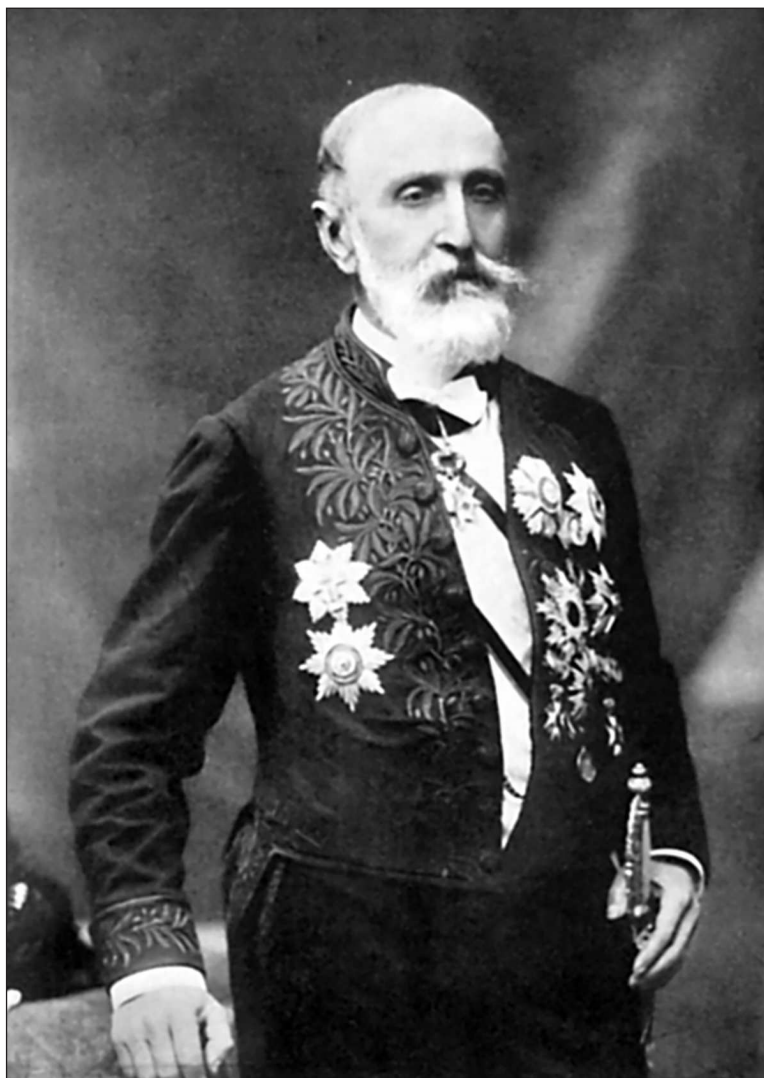
¹ Подробнее история разработки проекта крейсера-стационара изложена автором в работе, посвященной крейсеру «Д'Антраксто» («Морская коллекция», № 10–2003).

часть мидель-шпангоута. Защиту корабля должны были обеспечить броневая палуба толщиной 100 мм на скосах и 50 мм на плоской части и идущий по всей длине корпуса коффердам с двумя толстыми стенками: внешней 20-мм и внутренней 40-мм. Внешняя стенка, по замыслу, обеспечивала взведение взрывателя, глубина коффердама позволяла снаряду взорваться, не дойдя до внутренней стенки, которая, благодаря своей толщине, могла бы без повреждений выдержать взрыв фугаса среднего калибра.

В завершение, Совет предположил, что в случае, если конструкторам не удастся вписать все требуемое в 8000 тонн, то следует скорее увеличить водоизмещение, нежели ослабить вооружение. Барбе с этим не согласился и указал, что во имя уменьшения водоизмещения следует отказаться от двух бортовых 24-см башен. Заодно было решено отказаться и от парусного вооруже-

ния. Требования к проекту крейсера 1-го ранга сообщили заинтересованным сторонам 2 марта 1892 г. уже при преемнике Барбе, Годфруа Кавеньяке. 29 марта предварительные проекты от четырех инженеров флота и трех частных фирм были рассмотрены Строительным советом. По итогам рассмотрения трем авторам — инженерам флота Требулю и Раймону, а также Амаблю Лаганю из фирмы «Форж э Шантье де ля Медитерране» — предложили представить совету окончательные проекты, внося в них некоторые усовершенствования. Так, на спардеке следовало разместить еще четыре 14-см пушки, нижнюю часть коффердама заполнить герметичными стальными контейнерами и добавить подводные торпедные аппараты.

Окончательные проекты Совет рассмотрел 31 января 1893 г. Парадоксальным образом, вместо того, чтобы выбрать лучший проект — которым признали проект инженера 2-го класса Требуля, — приняли решение строить два крейсера по двум разным проектам. Контракт на постройку крейсера по проекту Лаганя был заключен с «Форж э Шантье де ля Медитерране» 8 ноября 1893 г.; закладка состоялась в 1894 г., и в 1899 году флот получил крейсер 1-го ранга «Д'Антраксто». Что до проекта Требуля, то 3 августа 1893 г. начальник Технического отдела Бьенэмэ в записке на имя Морского министра вице-адмирала Рионье предложил, чтобы после внесения ряда затребованных Советом изменений по нему на государственном арсенале был построен крейсер «Жанна д'Арк». Заложить крейсер предполагалось на стапеле, в 1894 году занятым броненосцем «Карно». По планам очередного Морского министра, вице-адмирала Лефевра, закладку следовало осуществить в 1895 году. Однако в конце мая 1894 г. пост Морского министра занял Феликс Фор, и спо-



ры вокруг бюджета на 1895 год разгорелись вновь. Когда пыль улеглась, оказалось, что в новом году вместо закладки крейсера 1-го ранга для службы на станциях флот получил возможность заложить два быстроходных крейсера 1-го ранга (ставших известными как «крейсера-корсары» «Гишен» и «Шаторено»).

Тем не менее от идеи построить «Жанну д'Арк» флот отказываться не хотел. Хотя известный критик флота Эдуар Локруа в одной из своих филиппик в марте 1895 г. и прошелся по проекту за его недостаточный запас угля, новый Морской министр,

*Директор
строительного
департамента
Эмиль Бертэн —
автор проекта
«Жанны д'Арк»*

вице-адмирал Беснар, все равно внес в предложенный 14 мая 1895 г. проект бюджета на следующий год закладку крейсера 1-го ранга. Тем временем Требуль, продолжавший совершенствовать свой проект, предложил финальный вариант на одобрение министра; такое было получено 21 августа 1895 г. Беснар был уверен, что закладке, несмотря на желание Комиссии по бюджету урезать расходы в 1896 году, уже ничего не помешает, и в сентябре приказал государственной военной верфи, расположенной в тулонском пригороде Мурийон², начать подготовку стапеля и разметку на плазе. Однако 1 ноября 1895 г. пост Морского министра занял не кто иной, как Локруа,

² Во французской традиции географическое расположение завода, верфи или полигона часто определяло название объекта. Расположенный на острове Эндрэ завод официально назывался заводом Эндрэ или просто Эндрэ, вышеупомянутая верфь – верфью Мурийон или просто Мурийон и так далее.

не преминувший воспользоваться новой идеей Комиссии по бюджету (представленной небезызвестным Камиллем Пеллетэном) отказаться от финансирования постройки предусмотренных на заседании Высшего совета флота 10 ноября 1894 г. кораблей, как более не отвечающих современным нуждам флота. Теперь Локруа мог с полным на то правом отдать предпочтение мнению не членов Строительного совета, а недавно произведенного в директора строительного департамента Эмиля Бертэна, и предложить Палате депутатов заложить в следующем году более современные и оригинальные боевые единицы. В начале декабря поступило распоряжение министра об удлинении стапеля, на котором предполагалось заложить «Жанну д'Арк», для постройки крейсера значительно большей длины. От проекта Требуля флот отказался окончательно.

«Автор проекта много принес в жертву скорости...»

Традиционно, проект нового корабля создавался в соответствии с требованиями, выработанными Строительным советом и одобренными Морским министром. Инициатива могла исходить и снизу, но в таком случае проект редко доходил до стадии постройки. Можно напомнить, что одним из не слишком частых исключений стал спроектированный Эмилем Бертэном первый французский бронепалубный крейсер «Сфакс», получивший в свое время одобрение не Совета, а непосредственно Морского министра. На сей раз Бертэн, назначенный Локруа на пост начальника Технического департамента, тоже решил действовать напрямую; Строительный же совет от выработки требований к новому крейсеру оказался отлучен. Сперва, как следует из распоряжения Локруа, речь шла об относительно скромном проекте: «Я приказываю арсеналу Тулона заложить на стапеле броненос-

ный крейсер 1-го ранга, носящий название «Жанна д'Арк». Этот корабль заменит корабль с тем же названием, постройка которого была задержана в соответствии с решением Комиссии по бюджету от 24 октября. Машинная и котельная установки будут изготовлены на Эндрэ. Первая будет состоять из трех вертикальных машин тройного расширения мощностью 9500 л.с., вторая из 24 котлов дю Тампля-Нормана. Водоизмещение составит 9000 тонн, вооружение будет состоять из двух 194-мм пушек в башнях по ДП в носу и в корме, и четырнадцати 138,6-мм пушек в казематах».

Напомним, что первый французский броненосный крейсер «Дююи де Лом» создавался в первую очередь как рейдер для европейских вод, в которых высокая вероятность встречи с лакомой добычей омрачалась повышением вероятности встречи с вражескими защитниками торговли. Закрывавшая

Предварительный проект броненосного крейсера «Жанна д'Арк» Эмиля Бертэна

