

FLOTA DE RĂZBOI FRANCEZĂ (1870-1914)

*Dr. Marian BOZA**

O prezentare, care la prima vedere pare neverosibilă, a marinei franceze care ocupă o poziție secundă printre puterile navale în a doua jumătate a secolului XIX, dar care ajunge în momentul declanșării primei conflagrații mondiale pe un surprinzător loc patru. Această poziție este însă discutabilă, având ca și criteriu important doar tonajul total al flotei, fără o aplecare serioasă asupra nivelului calitativ al navelor și, mai ales, asupra omogenității și a operativității unităților de luptă.

Am desprins doar câteva cauze, încercând descrierea lor: o instabilitate politică cu un impact serios asupra investițiilor navale, persistența îndărătnică asupra superiorității „Jéune Ecole” chiar și atunci când se dovedise un eșec, neputința tehnică a arsenalelor franceze, fiind poate cele mai importante. Însă, lucrurile nu au fost așa de simple cum par la prima vedere, plecând de la realitatea schimbării totale a flotelor cu vele în veritabilele uzine plutitoare cu corp din oțel. A fost o perioadă în care experimentul este la el acasă, atât din punct de vedere tehnic, dar mai ales legat de noile strategii navale.

Napoleon al III-lea este într-adevăr un admirator al invențiilor tehnologice, un cetățean al lumii care a trăit în Marea Britanie și Statele Unite, un urmaș al saint-simonismului. Politica sa navală reflectă atașamentul față de idealele de progres universal prin industrializarea și internaționalizarea comerțului. Implementarea sa articulează îndeaproape controlul de stat și inițiativa privată. Prin urmare, Imperiul încurajează dezvoltarea de către sectorul comercial a construcțiilor navale (șantierele navale din Saint-Nazaire în special) și a transportului maritim (Compagnie Générale Maritime și Compagnie des Messageries Maritimes). Ca parte a unei ambiții la nivel mondial, regimul încheie de asemenea un tratat de liber schimb cu Regatul Unit (tratatul Cobden-Chevalier din 1860) și încurajează, de asemenea, realizarea canalului

* Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, Constanța.

Suez de către Ferdinand de Lesseps, o provocare atât tehnică cât și strategică (1869)¹.

Inovațiile tehnologice în domeniul naval sunt, de asemenea, concepute ca elemente principale ale politicii navale. Aceasta urmăreau atenuarea declinului relativ al Franței după 1815 în competiția permanentă împotriva Londrei. Intrarea în funcțiune a fregatei *Gloire* (1860), prima nava de luptă cuirasată din istorie, marchează o ruptură majoră în această dispută. Ea se datorează în mare măsură implicării personale a suveranului care la ajutat pe Dupuy de Lome să învingă conservatorismul tehnic al comandamentului naval. În cadrul programului naval din 1857, care trage învățăminte din războiul din Crimeea, flota de război se reorientează treptat în favoarea unei noi flote bazate pe propulsia cu abur, pe obuzele explozive și pe blindaj (obiectivul urmărit era de 60 de nave de luptă cuirasate împotriva a 90 cu corp din lemn). În același timp, pregătirea și evoluția în carieră al echipajelor sunt standardizate, specializate și profesionalizate (în special prin crearea corpurilor echipajelor flotei sau cele ale specialității de fusilier marin în 1856). De la Crimeea până în Mexic, de la Senegal la Cochin China, această flotă modernizată se află în plin plan în toate disputele navale, recâștigând o poziție pe care nu o mai cunoștea din timpul domniei lui Ludovic al XVI-lea².

În 1815, flotele militare franceze și britanice dețineau 79 și, respectiv, 134 nave de linie; 40 de ani mai târziu, dotarea era încă respectabilă - respectiv 80 și 54. Toate aceste date contrastează cu august 1914: Royal Navy a desfășurat 59 de nave de luptă, în timp ce aliatul său francez abia a reușit un total de zece³. Demersul nostru va încerca o explicație a acestui evident declin cantitativ și, mai ales, calitativ al flotei militare franceze.

¹ Frank, Robert, *Un vrai-faux déclin? (1870-1914)*, în “Études marines”, N°4 - Mars 2013, L’HISTOIRE D’UNE RÉVOLUTION. La Marine depuis 1870, p. 15

² *Ibidem*, p. 15-16

³ Breemer, Jan S., “The Great Race: Innovation and Counter-Innovation at Sea, 1840-1890”, în *Corbett Paper*, No. 2, January 2011, King’s College London, University of London, The Corbett Centre for Maritime Policy Studies, p. 39, în

<https://www.kcl.ac.uk/dsd/assets/corbettpaper2.pdf>, accesat la 10 ianuarie 2019

Principiul celor trei flote elaborat în cadrul celui de-al doilea imperiu (apărarea coastelor, războiul clasic naval, peste mări) este păstrat cel puțin în programul din 1872, care constituie referința marinei militare de-a lungul întregului deceniu. Cu toate acestea, în aceste vremuri când prioritatea bugetară este de modernizare a armatei și de construire a unei rețele de fortificații pe frontierele de est, multe nave cu propulsie mixtă sunt păstrate, deoarece navigația cu vele este preferată datorită costului ridicat al cărbunelui⁴.

În anul 1872, ministrul Marinei spunea că este timpul ca marina să se sacrifice pe altarul națiunii. Bugetul era tăiat cu 25%, iar numărul navelor era redus de la 439 la 137⁵.

Pentru o mare parte din perioada din 1871 până în 1900, marina a căzut sub influența unei noi generații de ofițeri, partizani ai Jeune École. Întrucât Marea Britanie era încă cel mai important dușman al Franței, Jeune École a împins pentru o nouă strategie navală care se concentra asupra războiului de cursă (o strategie care a fost recent folosită de către atacanții confederați din Războiul civil american) și apărarea litorală prin intermediul a numeroase escadrile de torpiloare, folosind tehnologia recent dezvoltată a torpilei autopropulsată. Costul mai mic al strategiei dezvoltate de Jeune École s-a adresat politicianilor francezi, în special cei socialiști care doreau să eclipseze puterea corpul de ofițeri „aristocratic” tradiționalist al marinei. Ca tradiționaliștii din interior Cercurile navale franceze aveau tendința de a promova construcția de nave de luptă pentru o flotă de luptă echilibrată, însă designul și construcția navelor de luptă s-au derulat rapid în funcție de politica partizană.

Totuși, sub Aube, Jeune École a ajuns la zenit. Ministru al marinei din 7 ianuarie 1886 și până la 30 mai 1887, pensionarul amiral a ordonat imediat ca toate lucrările să fie oprite la construcția celor patru cuirasate pentru a se concentra pe flota alternativă pe care o promovase cincisprezece ani anteriori. El a prezentat estimări pentru un program de construcție reînnoit care includea 6 crucișătoare mari și 10 mici, 20 de torpiloare mari pentru a fi folosite împotriva altor torpiloare, 50 de

⁴ Frank, Robert, *Op. cit.*, p. 17-18

⁵ Hobson, Rolf, Kristiansen, Tom, *Navies in Northern Waters, 1721-2000*, Frank Cass, London, 2004, p. 117

canoniere, 100 de torpiloare obișnuite și 3 nave blindate de apărare a coastei. Flota a fost redistribuită în trei grupuri: flota de luptă învechită era concentrată la Toulon, ca forță ofensivă împotriva flotei italiene în creștere; torpiloarele mai vechi și navele de apărare a coastei au fost amplasate în Cherbourg ca forță defensivă care acoperă Canalul Mânecii împotriva Marii Britanii și Germaniei; și crucișătoarele cu sediul la Brest, pentru a salva desigur războiul de cursă în Atlantic și mai departe. În plus, s-au căutat fonduri pentru înființarea unei baze navale principale la Bizerte, în Tunisia, precum și construcția unui șir de stații de aprovizionare cu cărbune în colonii pentru sprijin în orice conflict cu Marea Britanie⁶.

Refuzul creării de escadre capabile să concureze cu cele britanice, limitându-se la cuirasate „rezonabile”, tot efortul era depus pe războiul de cursă: aceasta este însă oarecum caricaturizat prin poziția amiralului Aube. Unități mici, rapid de construit, cu costuri acceptabile, deci produse în serii mari devin purtători ai primei rachete, ceea ce este de fapt torpila (să notăm în trecere că ideea în sine a torpilei, ca și a cotra-torilorului, este ... engleză). Problema este că aceste torpiloare, chiar dacă ar fi fost mai bine construite decât erau, nu puteau acționa decât în apele de coastă și cu greu ar putut fi folosite pentru războiul de cursă. Nici măcar nu erau potrivite pentru o furtună mare. Chiar dacă ar fi fost mai bine concepute, nu ar fi fost niciodată altceva, chiar transportate în colonii, decât un instrument mediocru de apărare a coastei. Singura condiție rațională pentru războiul de cursă ar fi fost dezvoltarea crucișătoarelor adaptate la acest tip de război: moderat blindate, puternic armate, cu viteză mare combinată cu o rază foarte importantă de acțiune. Unele dintre crucișătoarele din deceniile 1870-1914 sunt dintre cele mai multe nereușite decât ne putem imagina, prost înarmate cu artilerie, motoare cu aburi lente, viteze mediocre. Aceste crucișătoare, blindate sau nu, sunt cu atât mai puțin reușite decât cuirasatele, unele dintre ele fiind chiar onorabile. În concluzie, torpiloarele nu pot fi ținute mult timp în

⁶ Canuel, Hugues, From a Prestige Fleet to the Jeune Ecole, Naval War College Review, Volume 71, Number 1 Winter, p. 14, în <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1006&context=nwc-review>, accesat la 17 februarie 2019

Canal, aproape deloc în Marea Nordului; iar crucișătoarele care nu pot susține un război de cursă. Teoria nu a corespuns niciodată vreunei realizări practice⁷.

Între 1876 și 1881, Marina franceză a comandat 58 de nave cu un deplasament de 43 de tone sau mai puțin; între 1882 și 1890 au fost adăugate alte 70, majoritatea fiind reproduceri ale unor proiecte de 45 sau 53 tone. Până în 1889, Franța a pus la dispoziție și 4 mici canoniere blindate din clasa *Fusée* de 1.100 de tone și 4 din clasa *Achéron* de 1.690 de tone⁸.

În perioada de după mandatul lui Aube, succesorii lui adepți ai Jeune École erau ofițeri care erau scriitori productivi, dar care nu dețineau niciunul poziții formale în care puteau exercita orice semnificație privind organizarea marinei franceze. Cei mai mulți scriitori prolifici din tradiția Jeune École au fost jurnalistul Paul Fontin (scrie sub pseudonimul Comandantul Z) și locotenentul Mathieu-Jean-Marie Vignot (scriind ca H. Montéchant). Amândoi lucraseră îndeaproape cu Aube. Comandantul Z era fost secretar privat al Aube, în timp ce Montéchant fusese aghiotantul lui Aube. Un anume locotenent X, a scris o introducere la un articol extins scris de Montéchant și Comandantul Z, *Essai de Stratégie navale*, unde și-au completat argumentele⁹. În această lucrare, apărută în anul 1893, au descris compoziția ideală a flotei franceze și au detaliat fiecare tip de navă. Acolo au propus 4 crucișătoare ușor blindate (protégés) de 8.000 de tone, 8 crucișătoare ușor blindate (protégés) cu un deplasament între 6.000 - 7.000 tone, 66 crucișătoare de 2.500 tone, 36 nave de recunoaștere de 1.000 de tone, 125 torpiloare de 360 de tone și 375 torpiloare de 125 de tone¹⁰.

Rezultatul tuturor acestor greșeli s-a văzut cu claritate în criza Fashoda. Marina franceză opunea doar 8 cuirasate la 17 nave de linie

⁷ Meyer, Jean, "La guerre de course de l'Ancien Régime au XXe siècle : essai sur la guerre industrielle", *Histoire, économie et société*, 1997, 16^e année, n°1, La Marine XVIIe-XXe siècle, p.22, în https://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1997_num_16_1_1933, accesat la 4 ianuarie 2019

⁸ Sondhaus, Laurence, *Naval Warfare, 1815–1914*, Routledge, London, 2001, p. 143

⁹ Røksund, Arne, *The Jeune Ecole. The Strategy of the Weak*, Brill, Leiden – Boston, 2007, p. 97

¹⁰ *Ibidem*, pp. 106-107

engleze, 6 crucișătoare cuirasate împotriva la 21, 18 crucișătoare protejate împotriva 36. Chiar mai rău decât această inferioritate clară față de Anglia, politica urmată în acești douăzeci de ani a dus la o inferioritate și în fața Triplei Alianțe: 20 de cuirasate și 9 cuirasate de apărare coastiere împotriva a 52 de nave de linie inamice. Rezultatul tuturor acestor greșeli este clar în criza Fashoda. Marina franceză se opune doar 8 nave de luptă la 17 nave de linie engleză, 6 nave de croazieră împotriva 21, 18 croaziere protejate împotriva 36. Chiar mai rău decât această inferioritate față de Anglia, politica urmată în acești douăzeci de ani a dus la o inferioritate în fața Triplicei: 20 de nave de luptă și 9 gărzi de coastă împotriva 52 de nave ale liniei. Conștientizarea slăbiciunii marinei sale obligă guvernul francez să se retragă în cazul unui război cu Anglia în anul 1898. Dar, în schimb, există o reacție care se va materializa în programul naval din 1900 lansat în cadrul impulsului dat de ministrul Lanessan. Acesta atrage consecințele slăbiciunii franceze din 1898 și lansează un nou program de cuirasate care va constitui prima serie omogenă desfășurată în Franța după treizeci de ani¹¹.

Începând cu anul 1871, noile nave importante au fost construite individual și nu făcând parte dintr-o clasă de nave. În teorie, această politică reacționară a permis încercări riguroase ale navei „prototip” și permis modificări și îmbunătățiri sau, după caz, anularea proiectului înainte de a se angaja la construcția unei clase complete. În practică, a rezultat un număr de nave de luptă „personalizate” construite în anii 1880 și 1890, care variau în termeni de armament și dotări, un coșmar logistic. Politica, *Jeune École*, nereguli de construcție și lipsa unei strategii navale uniforme din cauza a perindării a 24 de ministere navale diferite din 1880 până în 1902 au lăsat *Marine nationale française* (Marina Franceză) cu puține nave de luptă eficiente spre sfârșitul secolului al XIX-lea - într-o perioadă în care o nouă putere navală a început să-și afirme prezența pe mările lumii. *Flottengesetze*-ul german, sau Legile flotei, de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX a facilitat

¹¹ Coutau-Begarie, Hervé, “REFLEXIONS SUR L'ECOLE FRANÇAISE DE STRATEGIE NAVALE”, *L'évolution de la pensée navale*. Tome premier, Institut de Stratégie Comparée (ISC), 2012, în http://www.institut-strategie.fr/PN1_HCBREFLFR.html, accesat la 12 decembrie 2018

crearea unei puternice flote de “ape albastre”, al cărui obiectiv era de a contesta îndelungata supremație a Marinei Regale Britanice la nivel mondial. O altă consecință a acestui angajament naval a fost înlocuirea rapidă a Marine Nationale din cea de-a doua poziție ca cea mai puternică forță navală a lumii de către Kaiserliche Marine (Marina Imperială Germană). La sfârșitul secolului doar Rusia era aliată a Franței; teoretic Marine Nationale trebuia să planifice scenarii de război împotriva rivalului său tradițional, Marea Britanie, împotriva puterilor Triplei Alianțe (Germania, Austria-Ungaria și Italia), sau orice combinație a puterilor menționate - toate într-un moment în care strategiile operaționale și de construcție a Marine Nationale erau într-o stare relativ confuză. În anul 1899, Jean de Lanessan, ministrul Marinei sub guvernul moderat al premierului Pierre Waldeck-Rousseau, a recunoscut nevoia unei strategii navale consistente, o flotă echilibrată și nevoia de omogenitate a claselor de nave de luptă. De Lanessan a reușit să asigure programul naval din 1900, o lege a flotei care a autorizat construirea a șase noi nave de luptă (clasa *Patrie*) care erau la egalitate cu cele similar din străinătate, toate fiind stabilite a fi lansate înainte de începutul anului 1907. Planul lui de Lanessan a conceput o flotă centrată în jurul a 28 de cuirasate și a presupus ca celelalte clase ulterioare de noi nave de luptă urmau direcția stabilită de el.

Pentru a realiza aceste planuri, de Lanessan a cerut Parlamentului să crească flota la o putere mai mare de 28 cuirasate, 24 crucișătoare blindate, 52 distrugătoare, 263 torpiloare și 38 submarine. Pentru a face acest lucru, Franța ar trebui să construiască 6 cuirasate, 5 crucișătoare blindate, 28 distrugătoare, 112 torpiloare și 26 submarine pentru următorii 8 ani. Parlamentul a acceptat programul, însă a redus termenul la 7 ani, adăugând 50 milioane de franci pentru torpiloare și submarine (în baza unui amendament propus de viitorul ministru al Marinei, Pelletan) și relaxarea regulilor obișnuite de contabilitate pentru a permite reportarea sumelor fără compensare în anii ulteriori¹². Asumarea puterii de către stânga radicală, sub primul-ministru Émile Combes în 1902, a perturbat echilibrul atent stabilit în ultimii trei ani. Noul ministru al Marinei, Camille Pelletan, a susținut pentru o revinire la strategia Jeune

¹² Røksund, Arne, *Op. cit.*, p. 171

École, în mare parte ca manevră politică de destabilizare a puterii a corpului ofițerilor de marină. Pelletan a întârziat construcția navelor de luptă ale clasei *Patrie* în vederea subvenționării proiectelor experimentale, în special pentru submarine. Până când Pelletan a părăsit funcția în ianuarie 1905, nu au fost finalizate navele de luptă ale clasei *Patrie*; nici una nu era complet finalizată atunci când revoluționarul Dreadnought a fost comandat de Royal Navy la 11 decembrie 1906¹³.

Surprinzător, în anul 1906 marina franceză încă ocupa o poziție secundă în ierarhia europeană, fiind în fața germanilor cu o flotă ce cuprindea 33 cuirasate, 15 cuirasate de apărare costieră, 57 crucișătoare grele, 21 crucișătoare-torpiloare (clasificarea franceză a navelor este foarte diferită de cea engleză, de exemplu), 28 contratorpiloare (distrugătoare), 28 torpiloare mari¹⁴, însă era pentru ultima dată când ocupa această poziție pe podium.

O recuperare destul de târzie a început în 1909. Seria de nave de luptă de 15.000 de tone, de tip *Patrie*, sunt relativ reușite, însă *Danton*, care au intrat în serviciu din 1911 au doar 4 tunuri de 305 mm și 12 de 240 mm, în timp ce cuirasatele germane sunt înarmate cu tunuri de 340 mm.

Prea mulți politicieni sau „consilieri navali” precum Fontin erau înnebuniți de submarinul *Narval* realizat de Laubeuf în 1899, primul adevărat torpilor submarin. În 1906, Fontin nu a ezitat să scrie: “Înainte de a începe un nou program naval, în care cuirasatele în general ar absorbi, fără profit real, cea mai mare parte a resurselor din bugetul noilor construcții, realizați sute de submersibile offensive, a căror intrare în serviciu vor conduce la avantajul nostru exclusiv ... Flotila de submarine ne va oferi controlul mărilor europene”¹⁵. Nu era nimic exagerat, după ce în anul 1883, Dupuy de Lôme scria: „Vom relua

¹³ Noppen, Ryan K., *French Battleships 1914–45*, Osprey Publishing , Oxford, 2019, pp. 4-6

¹⁴ Buffetaut, Yves, *La Grande Guerre sur Mer, 1914-1918*, Marine éditions, Rennes, 2005, p. 8

¹⁵ Villiers, Patrick, “La lutte pour le contrôle de la mer en Manche-Est et Pas-de-Calais pendant la Grande Guerre”, *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2012/3 (n° 247), pp. 55-56, în <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2012-3.htm#>, accesat la 12 martie 2019

studiul submarinului și vom pune capăt conflictului dintre torpilor și cuirasat eliminându-le pe amândouă”¹⁶.

Tot la acest capitol, Franța s-a lăsat prinsă în construcții anarhice și premature. În 1909, din cele 90 de submarine franceze, 56 aparțineau unor 14 modele diferite. În absența motoarelor diesel, submarinele din clasa *Pluviose* navigau pe cărbune atunci când erau la suprafață¹⁷.

La începutul secolului XX, în fața dinamismului și pan-germanismului Reichului Wilhelmian, Franța a cunoscut un dublu declin, demografic și industrial. În aceste condiții, Parisul trebuie să acorde prioritate trupelor terestre pentru a-și acoperi frontiera de nord-est și alianțelor pentru a-i asigura securitatea. Deși acordul cu Rusia din 1894 pare solid, Entente Cordiale din 1904 cu Marea Britanie oferă mai puține garanții. Această situație îngrijorează rue Royale (Ministerul Marinei), care devine conștientă de deteriorarea echilibrului de putere cu care se confruntă Tripla Alianță. Încearcă să transforme ceea ce a fost inițial un troc colonial într-un angajament formal și obligatoriu. Pe partea franceză, cu excepția câtorva indivizi izolați, Marina Franceză apare ca una dintre cea mai mare susținătoare a unei alianțe cu Londra. Susținuți și împinși de ministrul lor, Théophile Delcassé, marinarii joacă un rol de frunte în acest proces. Ministrul Marinei finalizează concentrarea unităților de luptă franceze la Toulon în octombrie 1912, cu o lună înaintea schimbului decisiv de scrisori din noiembrie 1912, prin care cele două guverne se angajează în secret să se consulte reciproc în caz de agresiune de către un terț și pentru a încuraja contactele dintre statele-majore pentru a se pregăti militar pentru această eventualitate. Reorganizarea sistemului naval din cele două țări a jucat, *de facto*, un rol cheie în această consolidare spectaculoasă a Antantei Cordiale. Cu toate acestea, statul-major francez este ușurat de decizia britanică de a disloca trei crucișătoare de luptă în Malta după desfășurarea Mittelmeerdivision în noiembrie 1912.

Trei acorduri de stat-major încheiate în ianuarie și februarie 1913 în cazul cooperării împotriva Berlinului specifică aranjamentele practice

¹⁶ *Apud* Paine, Lincoln, marea și civilizația: o istorie maritimă a lumii, Editura Polirom, Iași, 2015, p. 456

¹⁷ *Ibidem*, p. 56

de cooperare între cele două flote aliate în funcție de diferite teatre de luptă. În timp ce Marinei Franceze i s-ar fi încredințat sarcina apărării Mediteranei, ea ar asista Royal Navy în Canalul Mânecii și va abandona apărarea Mării Nordului împotriva Hochseeflotte. Această împărțire a sarcinilor satisface marea majoritate a marinarilor francezi pentru care principalul inamic nu poate fi decât Regia Marina (Marina Italiană), care de la sfârșitul secolului XIX a trecut de la statutul de „rival disprețuit” în „adversar favorit”. Această dispoziție pare să susțină teza conform căreia strategia de la rue Royale nu au fost informați despre schimbul de scrisori franco-italian intervenit în 1902, care consacră neutralitatea Romei în ipoteza unui atac german împotriva Franței. Într-adevăr, diversele instrucțiuni de război, cum ar fi marile manevre anterioare anului 1914, indică în mod sistematic Italia ca adversarul Marinei Franceze în caz de conflict cu Tripla Alianță¹⁸.

Postura strategică concentrată acum asupra amenințării italiene corespunde unei doctrine tactice și operaționale care a devenit hotărât mahaniană la sfârșitul anilor 1900. În Franța, ideile lui Mahan au fost transmise de un trio strălucit de tineri strategii, viitorii amirali Darrieus, Castex și Daveluy. Sub impulsul lor, ofensiva, manevra, concentrarea forțelor și căutarea inamicului sunt considerate drept cheile inevitabilei bătălii decisive care dă controlul mărilor, esențiale pentru victorie. Aceste principii vor constitui credoul majorității ofițerilor francezi. Aceste teze au dus la răspândirea unui misticism al ofensivei la extrem, comparabilă în multe privințe cu cea în vigoare în armată. Astfel, în 1911, Théophile Delcassé l-a informat pe comandantul-șef al flotei, viceamiralul Boué de Lapeyrière, că „obiectivul său exclusiv [...] este distrugerea completă a escadrelor inamice”. Credincios canoanelor mahaniene din care Darrieus și Daveluy sunt heraldzii francezi, succesorul lui Colbert pornește „să alerge la inamic, oriunde s-ar afla, [să] ajungă la el și să-l anihileze cu toate mijloacele posibile”¹⁹.

¹⁸ de PRÉNEUF, Jean, VAISSET, Thomas, “Préparation inachevée, adaptation partielle: la marine nationale et le choc de la guerre en 1914”, în *Études marines*, Hors série – Novembre 2018, Centre d’ études stratégiques de la Marine, p. 14, în https://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/EM/EMcentenaire/NOV-2018_EM_HS_CALAMEO.pdf, accesat la 20 martie 2019

¹⁹ *Ibidem*, p. 15

Ezitățile politicii navale desfășurate la începutul secolului al XX-lea au dus într-adevăr la faptul că Franța a fost lăsată în urmă în cursa înarmărilor, care a fost în plină desfășurare de la sfârșitul anilor 1900. Legea din 30 martie 1912 pe care Delcasse a susținut-o marchează o ruptură parțială. Eliberarea armatei din strâmtoarea bugetului anual, oferă un efort substanțial, deoarece își propune să construiască 2,5 cuirasate în fiecare an.

Acest program a avut în vedere construcția până în anul 1920 a 28 de nave de luptă Dreadnought, 10 *éclaireurs d'escadre* (crucișătoare de luptă), 52 de *torpilleurs d'escadre* (distrugătoare), 94 de submarine și 10 *bâtiments pour stations lointaines* (crucișătoare nearmate pentru serviciul de peste mări)²⁰.

De la 333 milioane de franci în 1909, estimările cheltuielilor navale au crescut la 415 milioane în 1911, 457 în 1912, 567 în 1913 și au ajuns în 1914 la considerabila sumă de 600 milioane de franci în 1914²¹.

Dar, în ciuda unei accelerații după 1912, acest program este încă departe de a fi realizat. La izbucnirea ostilităților, situația din Franța este precară, atât cantitativ cât și calitativ. În ajunul conflictului, flota franceză nu este decât ultima dintre marile flote din spatele Royal Navy, Hochseeflotte și US Navy sau prima dintre marinele de rangul doi, ușor înaintea marinei japoneze. Supremația sa în Mediterana de Vest este chiar contestată din cauza creșterii programelor navale italiene și austro-ungare.

Primele nave de clasă Dreadnought franceze fuseseră lansate între 1910 și 1911, foarte tardiv comparativ cu alte puteri navale. Erau cele patru *Corbet* (23.470 tone deplasament, 21,5 noduri, douăsprezece tunuri de 12-in. [305 mm]), și au fost urmate de trei *Bretagne* (23.600 tone, 20,5 noduri, zece tunuri de 13, -in. [340 mm]) lansate în 1912. În 1913, programul francez a fost accelerat, iar cele patru nave din clasa *Normandie* (25.230 tone, 21 noduri, douăsprezece tunuri de 13.4 -in.) au fost urmate de o a cincea (*Bearn*) în 1914. Patru dintre cele mai mari și mai puternice din clasa *Lyon* (27.600 tone, 21 noduri, șaisprezece tunuri

²⁰ Canuel, Hugues, *Op. cit.*, p. 19

²¹ Couhat, Jean Labayle, *French Warships of World War I*, Ian Allan Ltd, London, 1974, p. 7

de 13.4 -in.) trebuiau lansate în 1915. Doar prima parte a acestui program a fost vreodată finalizat. Când a început războiul, numai *Courbet* și *Jean Bart* erau în serviciu, în timp ce *Paris* și *France* nu-și încheiau încă construcția. *Bretagne*, *Provence* și *Lorraine* au fost lansate în 1913, dar nu vor intra în serviciu până în primul trimestru al anului 1916. Cele patru nave din clasa *Normandie*, lansate în perioada 1914-15, nu au fost niciodată finalizate, în timp ce a cincea, *Bearn*, era în sfârșit convertită într-un portavion cu mult timp după război. Clasa *Lyon* au fost niciodată pus la apă. Cu toate acestea, odată ce Italia a trecut în tabăra Alianților, toate temerile de până atunci au dispărut. Cele 10 crucișătoare ușoare din program au fost construite, dar nu au fost programate să fie date în serviciu până în 1917 și absența acestui tip de navă s-a dovedit a fi un handicap sever pentru flota franceză²².

În august 1914 francezii aveau doar două nave de tip Dreadnought într-o confruntare cu o orice combinație austro-italiană, dar cu o altă pereche ce urma să intre în serviciu în câteva săptămâni. Coloana vertebrală a escadrilelor de luptă franceze au fost cele șase nave din clasa *Danton* (18.400 tone, 19,25 noduri) care, cu armamentul lor mixt format din patru tunuri de 12-in. și doisprezece de 9,4-in., sunt considerate în general ca fiind semidreadnoughts, echivalente cu britanicele nave din clasa *Lord Nelson* sau cu cele austriece *Radetzky*. Ele sunt mai degrabă o clasă controversată, primele nave mari din flota franceză cu motoare turbinate, dar care au avut considerabile ne Cazuri și aveau o reputație de consum excesiv de cărbune. Suplimentar față de acestea erau cinci *Patrie* mai vechi și mai mici (14.865 tone, 18 noduri, patru tunuri de 12-in.), *Suffren* (12.450 tone, 18 noduri, patru tunuri de 12 -in) și trei *Charlemagne* (11.200 tone, 18 noduri, patru tunuri de 12 -in). Francezii mai aveau cinci-șase nave de luptă mai vechi, însă valoarea lor într-o acțiune a flotei era discutabilă, oricât de utile ar fi fost pentru operații secundare. Una dintre probleme în evaluarea puterii flotelor respective și încercarea de a determina echilibrul de putere este întrebarea câte dintre cei mai vechi nave de luptă pe care le dețineau fiecare putere în parte ar putea fi folosite într-o acțiune navală. Flotele

²² Halpern, Paul G., *The naval war in the Mediterranean, 1914-1918*, ALLEN & UNWIN, London, 1987, p. 3

puterilor mediteraneene care puteau fi angajate au fost mult mai eterogene decât cele ale britanicilor și germanilor, care erau susceptibili să folosească în Marea Nordului unde, de exemplu, la bătălia Jutlandei, doar unul dintre vasele germane era de tip pre-dreadnoughts²³.

Mai mulți factori contribuie la explicarea acestei situații. Pe lângă ezitățile care au caracterizat politica navală de la sfârșitul secolului al XIX-lea, deficiențele complexului industrial al Marinei par a fi la originea unei părți importante a dificultăților sale. Problemele sunt multiple. În primul rând, din motive politice, rue Royale menține cinci arsenale în Franța metropolitană și două în teritoriile de peste mări, în Bizerte și Saigon. Această situație duce la o dispersie a investițiilor și împiedică modernizarea echipamentelor, într-un moment în care accelerarea celei de-a doua revoluții industriale a dus la învechire vizibilă pentru o mare parte a infrastructurii, utilajelor și mijloacelor de propulsie. Apoi, planurile navelor transmise către șantiere sunt de fapt doar proiecte preliminare, iar lucrările sunt lansate, în timp ce există încă multe studii de efectuat. Unitățile aflate în construcție sunt în mod constant modificate: 14 contracte suplimentare, de exemplu, pentru un singur cuirasat, *Justice*, dintre punerea lui pe cală și lansarea sa. Și unele au importanță, cum ar fi modificarea numărului de turele și creșterea calibrului artileriei secundare care obligă la modificarea corpului navei²⁴.

În plus, arsenalele de stat nu au putut să răspundă cererii. Marina este obligată să apeleze la industria privată, în ciuda tarifelor necompetitive, ceea ce poate fi explicat atât prin lipsa de concentrare, cât și prin acordurile de preț. La momentul efectuării achizițiilor, rue Royale întâmpină atotputernicia sindicatului din construcțiile navale care adună toate companiile din sector. Profitând de numărul lor limitat, producătorii își dictează legea și împart piețele înainte de judecarea lor. De exemplu, navele din clasa *Danton* construite în șantiere private costă cu 25% și 30% mai mult decât cele făcute în arsenale. Aceste disfuncții, cum ar fi diviziunile dintre susținătorii *Jeune École* și partizanii lui Mahan în Parlament, explică faptul că în 1914, Marina are încă o „flotă de eșantioane”, cu toate problemele de logistică, instruire și

²³ *Ibidem*, p. 4

²⁴ de PRÉNEUF, Jean, VAISSET, Thomas, *Op. cit.*, p. 16

interoperabilitate pe care le implică. Tonajul global impresionant nu poate ascunde diferențele strigătoare din cadrul flotei până când nu devine operațională, când, de exemplu, o parte semnificativă a crucișătoarelor și torpiloarelor din *Ière Armée navale* nu poate urmări la distanță și cu mare viteză prime dreadnoughts ale Marinei care tocmai au intrat în serviciu²⁵.

Folosirea datelor statistice și a elementelor comparative are rolul său simplu de concluzie, care poate oferi posibilitatea desprinderii unor observații interesante.

Nave aflate în serviciu și în construcție ale marilor națiuni maritime în 1914²⁶:

	Anglia	Franța	Germania	Rusia
Cuirasate	A – C	A – C	A – C	A – C
dreadnoughts:	20 – 12	3 – 4	14 – 5	0 – 7
	8 – 1	0 – 0	4 – 3	0 – 4
Crucișătoare de luptă	10 – 0	9 – 0	0 – 0	2 – 0
Cuirasate 2e clase	30 – 0	11 – 0	20 – 0	6 – 0
Cuirasate 3e clase	31 – 20	3 – 0	16 – 6	2 – 4
Crucișătoare rapide	98 – 29	54 – 3	97 – 24	30 – 45
Distrugătoare recente	47 – 24	35 – 21	20 – 23	13 – 14
Submarine recente				

A: active, C: în construcție;

Pentru o vizualizare mai corectă a poziției marinei franceze între celelalte flote militare europene, am recurs la o prezentare tabelară cu mulți itemi foarte convingători.

²⁵ *Ibidem*, p. 17

²⁶ Villiers, Patrick, *Op. cit.*, p. 55

PUTERILE NAVALE în iulie 1914²⁷

	Marea Britanie				Germania				Franța				Austro-Ungaria				construit
	construit		în construcție		construit		în construcție		construit		în construcție		construit		în construcție		
	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	No.	Tone	
Dreadnoughts	20	423.350	16	421.750	13	285.770	7	187.164	4	92.368	8	193.656	3	60.030	4	93.510	-
Cuirasate	40	589.385	-	-	20	242.800	-	-	18	262.675	-	-	6	74.613	-	-	7
Crucișătoare de luptă	9	187.800	1	28.500	4	88.749	4	112.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crucișătoare blindate	34	406.800	-	-	9	94.245	-	-	20	201.724	-	-	2	13.380	-	-	6
Crucișătoare	74	382.815	17	67.000	41	150.747	5	26.900	9	46.095	-	-	5	13.815	5	21.216	9
Distrușătoare	167	125.850	21	21.770	130	67.094	24	14.400	84	35.812	3	2.653	18	9.450	-	-	91
Submarine	75	30.362	22	17.236	27	14.140	18	14.400	64	27.940	22	14.766	6	1.686	6	5.370	30
Tonaj total	2.714.106				1.306.577				899.915				347.508				
Tunuri de 11" la 15"	564				320				204				90				
Personal activ	150.609				79.197				63.846				19.531				
Alocări bugetare	237.530.459\$				112.091.125\$				90.164.625\$				29.928.575\$				

²⁷ Ballou, Sidney M., *Comparisons of Naval Strength*, An Address delivered before the NATIONAL CONVENTION of the Navy League of the United States Washington, D. C. April 10-13, 1916, Table II - WARSHIP TONNAGE OF THE PRINCIPAL NAVAL POWERS, în <https://cudl.colorado.edu/MediaManager/srvr?mediafile=MISC/UCBOULDERCB1-58-NA/1508/i73336002.pdf>, accesat la 28 octombrie 2018

THE FRENCH NAVY (1871-1914)

Keywords: Jeune Ecole, destroyers, cruisers, battleships

A presentation, which at first glance seems implausible, of the French navy occupying the second position among naval powers in the second half of the 19th century but finding itself at the start of the first world conflagration on a surprising fourth place. However, this position is debatable, the total tonnage of the fleet being such an important criterion, without a serious bearing on the quality of the ships and, especially, on the homogeneity and the operability of the combat units.

*I presented only a few causes, trying to describe them: a political instability with a serious impact on naval investments, the enduring persistence on the "superiority of *Jéune Ecole*" even after being proven as a failure, the technical inability of the French arsenals being perhaps among the most important.*