

NAVE DE LUPTĂ APROAPE UITATE

*Marian BOZA**

Pentru început trebuie să elimin ambiguitatea acestui titlu și să menționez că este vorba despre navele cunoscute ca fiind de tip predreadnought, care au dominat ultimul deceniu din secolul XIX și anii de până la lansarea navei reper Dreadnought (1906).

Denumirea de predreadnought sau pre-dreadnought nu a fost una contemporană, ci a apărut ulterior, când s-a simțit nevoia unei clasificări a cuirasatelor raportându-se tot la anul 1906.

Alegerea a venit de la sine, pentru că nu este vorba despre o navă „vedetă”, subiect a nenumărate cărți sau filme, ci pentru că reprezentantele acestui tip de navă, și care nu au fost puține, au trecut nemeritat într-un mare con de umbră. Tot ce s-a întâmplat timp de peste un secol la capitolul realizării navale își are rădăcinile în acest deceniu și un pic, care a depășit acele încercări haotice de a construi nave din fier și oțel după milenii de construcție a corăbiilor din lemn, în care a existat o planificare clară și de durată în clădirea noilor flote moderne, în care predreadnought-urile reprezintă omogenitatea, direcția clară și șansa de a beneficia de constructori navali și amirali de excepție, deopotrivă.

Aceste nave au dreptul la neuitare!

Majoritatea flotelor de luptă au rămas mici până la sfârșitul secolului. Dezmembrarea radicală și aventuroasă de către Marea Britanie a „zidurilor” sale din lemn din anii 1860, clasicele nave de linie cu corpul din lemn, s-a confruntat cu costurile rivalelor sale navale – pe care Franța și Rusia au ales să nu le crească; din poziția lor inițială de rude inferioare, ambele țări au simțit obstacole în calea egalării sau depășirii dimensiunii Royal Navy. Încă din 1883 totalul numărului de cuirasate al Marii Britanii a fost mai mare decât cel al următoarelor trei marine europene - cele din Franța, Rusia și noul imperiu german - puse împreună era de 41 la 33. Regatul Italiei nou unificat avea doar trei mari nave de război și acei viitori titani navali, Statele Unite și Japonia, nu aveau deloc.

Până în 1897, doar cincisprezece ani mai târziu, echilibrul se schimbă radical. Declinul economic relativ al Marii Britanii și absolut al concurenților ei, cu creșterea bogăției și a productivității a făcut ca Royal Navy să fie încă cea mai mare flotă militară din lume, însă inferioară Franței, Rusiei și Germaniei împreună, cu 62 față de 66 de cuirasate; calculat

împotriva tuturor celorlalte puteri navale, inclusiv Italia, Statele Unite și Japonia, raportul a fost de 62 la 96¹.

Această reordonare a echilibrului puterii navale a fost explicat parțial de factori de cost unitar; trecerea de la lemn la fier, navigația cu abur și până la artileria rapidă a presupus creșteri uriașe în costurile de construcție ale navelor individuale. Chiar și pentru un stat la fel de complet dependent pentru poziția sa mondială de o mare flotă, așa cum a fost Marea Britanie victoriană, aceste costuri erau prea mari pentru a putea fi suportate de cheltuielile bugetare convenționale.

Neputința de a se desprinde detașat ca lider naval este punctată și de Camera de Comerț din Londra, de exemplu, care a publicat o broșură în 1893 în care arăta că Marea Britanie avea 12,5 milioane tone de transport maritim pe linia de plutire contra a numai 1,5 milioane de tone pentru flotele comerciale combinate ale Franței și Rusiei și avea un comerț pe mare în valoare de 970 de milioane de lire sterline față de 331 de milioane de lire sterline cât reprezenta comerțul maritim pentru Franța și Rusia², dar nu avea o flotă militară pe măsură.

Majoritatea inovațiilor tehnologice majore în proiectarea navelor de război între anii 1880 și 1890 erau de origine franceză sau mai întâi aplicate la navele de război franceze: cazane multitubulare; armură din oțel; armură din aliaj oțel-nichel; pulbere fără fum (pe bază de nitroceluloză sau nitroglicerină), ceea ce a făcut posibilă o vizibilitate mai bună, viteze inițiale ale proiectilelor mult mai mari și pătrunderea astfel a blindajelor; țevi ale tunurilor mai lungi; oțel și apoi oțel aliat cu crom pentru corpul proiectilelor și explozivi mai puternici („melinite” sau acid picric) pentru creșterea ratei de combustie, care au permis penetrarea corpurilor blindate ale navelor; sisteme de protecție a corpului imers împotriva submarinelor și a minelor; elicea cu trei pale; bord liber înalt; primul submarin utilizabil. Pulberea neagră care ardea lent și armura Krupp erau inventate în Germania, armura Harvey în Statele Unite, giroscopul Obry pentru torpile în Austria-Ungaria, arderea uleiului pentru cazane în Rusia și Italia. Dintre toate domeniile de bază tehnologice, Marea Britanie și-a păstrat conducerea anterioară doar în domeniul motoarelor navale, construind prima navă de război cu motor cu

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

¹ John Keegan, *The Price of Admiralty. The Evolution of Naval Warfare*, Viking, New York, 1989, p. 99.

² Peter Padfield, *The Battleship Era*, David McKay Company, Inc., New York, 1972, p. 145.

triplă expansiune în 1885 și turbina în 1898; însă motorul diesel naval a fost dezvoltat în Germania. Tunul cu tragere rapidă de calibru mediu a fost o altă invenție britanică importantă, iar Marea Britanie a păstrat, de asemenea, o vitalitate reală în dezvoltarea de noi tipuri de nave pentru a integra tehnologii de bază, cum ar fi crucișătorul protejat („Elswick cruiser”) la începutul anilor 1880 și distrugătorul în anii 1880. De fapt, noile tehnologii au fost principalele mijloace prin care francezii - ca multe alte puteri mai slabe în competiția militară – sperau să concureze cu succes cu britanicii. Proiectarea și achiziția navelor de război franceze a fost structurată în mod deliberat pentru a profita de noile tehnologii de îndată ce au apărut. Francezii au avut o „flota de probă” nu pentru că a fost dezorganizată, ci din cauza unei politici deliberate conform căreia „navele de tip nou ar trebui stabilite individual” astfel încât să ofere oportunități maxime pentru inovare și testare științifică și pentru a preveni perimarea în bloc a unor clase întregi de nave; un program mai potrivit situației strategice franceze a unui război mondial de manevră decât la condițiile concrete din primul război mondial³.

Ultimul deceniu al secolului al XIX-lea a cunoscut dezvoltarea puterii navale care se desfășura în paralel cu ceea ce se întâmplase și cu flotele și navele comerciale.

Cea mai evidentă similitudine a fost că acest deceniu, plus câțiva ani din următorul, a marcat apogeul britanicilor în supremația navală, deși este necesară o anumită rezervă în această chestiune deoarece pierderile suferite de japonezi și ruși în războiul din 1904–1905 și efectul Dreadnought-ului i-au permis Marii Britanii câțiva ani de grație. Chiar mai vizibilă a fost schimbarea profilului construcției navelor de război, care în acest deceniu a dus la dezvoltarea unor tipuri și siluete care fac parte în mod natural din peisajul marin din secolul al XX-lea⁴.

Cea mai importantă dintre aceste ultime dezvoltări se referă la cuirasatele construite din oțel de înaltă calitate și echipate cu tunuri cu tragere rapidă. Clasa *Royal Sovereign*, dintre care primele nave au fost stabilite în 1889, au fost primele nave de luptă britanice care să aibă o protecție blindată din oțel și cu un armament secundar care consta din tunuri cu tragere rapidă, inițial de 4,7 in./de 120 mm, iar mai târziu de 6 in./de 152

³Charles H. Fairbanks, Jr., *The Origins of the Dreadnought Revolution: A Historiographical Essay*, în *The International History Review*, Vol. 13, No. 2 (May, 1991), pp. 268 - 269, <https://www.jstor.org/stable/40106366>, accesat la 18 februarie 2019.

⁴H. P. Willmott, *The last century of sea power*, Volume One: From Port Arthur to Chanak, 1894 – 1922, Indiana University Press, Bloomington and Indianapolis, 2009, p. 14.

mm. Această combinație de construcție din oțel și dezvoltarea armelor cu foc rapid a dus la transformarea cuirasatului cu o restaurare a bordului liber pe măsură ce navele de luptă au început să-și asume o caracteristică care urma să devină caracteristica standard a dreadnoughts-urilor. Reprezentantele clasei *Royal Sovereign*, primele nave de luptă care au armură din oțel și un deplasament de mai mult de 12.000 de tone, și-au purtat tot armamentul pe puntea principală și tot armamentul lor secundar în cazemate; cu bordul liber înalt pe care îl caracteriza un profil echilibrat, simetric, care contrasta foarte puternic cu acela a „două decenii de nepotriviri supărătoare și deformată”⁵.

Proiectul acestei clase a fost guvernat de nevoia de a produce cuirasate cu o acoperire cu adevărat globală. Asta însemna nave cu calități bune de stabilitate, ceea ce la rândul lor însemna să aibă un nivel ridicat de bord liber. Cu un bord liber de 18 ft (5,48 m), acest lucru avea potențialul de a le face nave grele și instabile. White a rezolvat acest lucru introducând o curbură pronunțată în coca lor și folosind mai degrabă barbete decât turele, care ar fi crescut semnificativ greutatea superioară a navelor. Acestea fiind spuse, când au intrat prima dată în serviciu, s-a constatat că au un tangaj puternic în anumite condiții marine. Acest lucru a fost rezolvat în cele din urmă prin adăugarea de chile la fundul corpurilor lor. Așa cum spera White, datorită nivelului ridicat de bord liber aceste nave au fost capabile să-și mențină viteza pe mări agitate⁶.

Ca prim exemplu de pre-dreadnought din această perioadă, *HMS Royal Sovereign* lansat în 1891 avea un deplasament de 15.580 tone, în timp ce *Agamemnon*, lansat în 1879, avea doar 8.510 tone. În plus, armele principale ale navei *Royal Sovereign* erau patru tunuri de 13,5 inci, capabile să tragă un proiectil de 1.250 de pounds (567 kg.) la 12.000 de yarzi (10.972,8 m.), în timp ce armele de pe *Agamemnon* puteau ajunge doar la 6.500 de yarzi. În cele din urmă, în ciuda faptului că era mult mai greu decât *Agamemnon*, *Royal Sovereign* avea o viteză maximă de 15,7 noduri: cu 2,7 noduri mai rapid decât *Agamemnon*. Pe scurt, pre-dreadnoughts-urile erau

⁵ *Ibidem*.

⁶ Angus Konstam, Paul Wright, *British Battleships 1890–1905: Victoria's Steel Battlefleet and the Road to Dreadnought*, Osprey Publishing, 2020, p. 13.

mai rapide, mai grele și mai puternice decât cuirasatele din perioada precedentă⁷.

Într-un sens foarte real, clasa *Royal Sovereign* a reprezentat două elemente de constanță, într-un moment de schimbare foarte rapidă. Cele șapte reprezentante ale clasei au fost stabilite între iulie 1889 și februarie 1891 și au fost finalizate între mai 1892 și iunie 1894 la un cost mediu de 944.140 £. Clasa a reprezentat un design bine stabilit pe care l-au urmat și clasele următoare. *Barfleur*, *Centurion* și *Renown*, cuirasatele din clasa *Majestic* din programul Spencer^{**} din decembrie 1893, iar cuirasatele din clasa *Canopus* din 1896–1897 au reprezentat o direcție spre cuirasate mai mici și mai puțin costisitoare înainte de clasa *Formidable* din 1897, clasa *London* din 1898 și 1900, iar clasa *Duncan* din 1898 și 1899 a reprezentat o revenire la dimensiunile clasei *Majestic* și la un cost de construcție de șapte cifre. Doar *Implacable* din clasa *Formidable* și *Bulwark* din clasa *London* au costat mai puțin de 1.000.000 £, în timp ce costul mediu al celor șase unități ale clasei *Duncan* era de aproape 1.100.000 £, iar *Prince of Wales*, din clasa *London*, a costat aproape 1.200.000 £. Prin urmare, designul și profilul stabilite au dus la o creștere considerabilă a costurilor și, odată cu noul secol, dimensiunea și costul cuirasatelor au urcat și mai repede: cele opt nave ale clasei *King Edward VII*, stabilită între martie 1902 și februarie 1904, cu un deplasament între 15.610 și 15.885 tone și un cost în medie de 1.344.804 £, în timp ce *Lord Nelson* și *Agamemnon*, construite între 1905 și 1908, au ajuns la aproximativ 16.000 tone și au costat fiecare 1.541.443 £ fără armament. Prin urmare, în mai puțin de un deceniu, costul navelor a crescut cu patru cincimi (adică costul mediu al unui cuirasat de clasă *Lord Nelson* comparativ cu *Albion* din clasa *Canopus*) și în doar șase ani au crescut cu mai mult de jumătate (adică, costul mediu al unui cuirasat de clasă *Lord Nelson* comparativ cu *Formidable*).

⁷ Brian Benjamin Crisher, Mark Souva, Power At Sea: A Naval Power Dataset, 1865 - 2011, pp. 6 - 7, în *International Interactions. Empirical and Theoretical Research in International Relations*, Volume 40, 2014 - Issue 4.

<http://www.briancrisher.net/uploads/2013/12>, accesat la 18 martie 2018.

^{**} Denumit Programul Spencer, după primul lord al mării în funcție, acesta prevedea cheltuieli de 31.000.000 £ pentru un alt program de cinci ani pentru acoperirea construcției a 159 de nave. Dintre acestea șapte aveau să fie cuirasate de primă clasă și treizeci de crucișătoare, restul fiind în principal distrugătoare și torpiloare, dar programul a fost modificat ulterior cu numărul de cuirasate crescut la nouă și cel al crucișătoarelor redus. (Robert Gardiner, Andrew Lambert, *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warships, 1815-1906*, Conway Maritime Press, London, 1992, p. 117).

Al doilea element de constanță pe care l-a reprezentat clasa *Royal Sovereign* a fost reprezentat de determinarea Marii Britanii de a se menține ca cea mai importantă putere navală a lumii. Această clasă de cuirasate a fost prima construită în conformitate cu prevederile Actului de apărare (Naval Defense Act) din martie 1889, care a autorizat construirea a șaptezeci de nave de război între 1889 și 1894 la un cost de 21.500.000 de lire sterline. Un program atât de scump a fost prefigurat de raportul din luna precedentă, februarie 1889, care a declarat că Marea Britanie va fi presată să ducă un război naval împotriva unui singur dușman - „cu totul inadecvat pentru a prelua ofensiva într-un război cu o singură mare putere navală” - și ar fi depășită într-o combinație de două mari puteri. Desigur o mare parte depindea de identitatea acestor două puteri, iar realitatea era că existau doar două puteri care se puteau combina pentru a-i lăsa pe britanici în inferioritate – Franța și Rusia. Combinația acestor două puteri a fost cea care a dus la apariția dublului standard cu două puteri pe care și-a bazat Marea Britanie cerințele de construcții navale în următorii zeci de ani. În realitate, în 1889 Franța și Rusia nu erau aliați și nu părea să existe o perspectivă reală că ar putea fi, deși acest lucru avea să devină real în august 1892⁸.

Evenimentele care aveau să conducă la expansiunea majoră a Royal Navy din 1890 au început în 1884 când o serie de articole critice intitulate „Adevărul despre Navy” a apărut în *Pall Mall Gazette*. Acestea au stârnit un interes pentru afacerile navale în presă în general, situație exploatată ulterior de ofițerii de marină, politicieni și alții cu interese în îmbunătățirea și extinderea flotei. În câțiva ani, atitudinea politică și publică față de Royal Navy s-a schimbat de la una de indiferență la una de mare nemulțumire, încât un serviciu atât de important, principala apărare a Marii Britanii, a întregului comerț și a imperiului la nivel mondial, ar trebui să fie cu totul altfel. S-au criticat numeroasele tipuri de nave pe care le deținea marina, lipsa de crucișătoare pentru protecția comerțului, starea precară a șantierelor navale, întârzierile în aprovizionarea cu arme, lipsa de personal și lipsa depozitelor și slaba pregătire pentru război în general. O mare parte din critici a fost nejustificată, în special cea îndreptată către proiectarea navelor, deoarece Amiralitatea, în ciuda defectelor sale, era deja conștientă de majoritatea problemelor cu care se confrunța, însă de mulți ani a fost împiedicată să facă îmbunătățiri din cauza restricțiilor financiare. Primul semn al efectului agitației a apărut în 1885 când William White, noul director al construcțiilor navale, a primit sarcina de a reorganiza Șantirele

⁸ H. P. Willmott, *op. cit.*, pp. 14 - 15.

Navale Regale în vederea creșterii eficienței acestora și a reducerii timpului de construcție și a costurilor. Deși a primit o anumită rezistență inițială, propunerile sale au fost acceptate în 1886 și în câțiva ani, docurile au fost transformate în cele mai ieftine șantiere navale din lume și cu cel mai scurt timp de construcție⁹.

Naval Defense Act propunea opt cuirasate, faimoasa clasă *Royal Sovereign*, cu alte două cuirasate mai mici de clasa a doua pentru bazele din China și Pacific. Dimensiunile lor mai mici nu numai că le-a făcut mai ieftin de operat, dar erau și mai potrivite pentru operare în apele cu maree sau chiar în fluvii mari, cum ar fi Yangtze. De asemenea, puteau trece cu ușurință prin Canalul Suez. Acestea au fost numite în mod corespunzător cuirasate de clasa a doua - o terminologie care, când a fost introdusă în 1890, a dus la clasificarea verilor lor mai mari drept cuirasate de clasa întâi¹⁰. Au fost prevăzute 9 crucișătoare de prima clasă, 29 de crucișătoare protejate de clasa a doua, patru crucișătoare mai mici și 18 canoniere. Cele două cuirasate de clasa a doua, patru dintre crucișătoarele de clasa întâi și 18 dintre clasele a doua erau învelite în lemn și cupru pentru servicii în zone tropicale¹¹.

În anii 1890, întrebarea despre crucișătoare a devenit foarte complexă și, în anumite privințe, mult mai importantă decât marile programe de cuirasate.

În 1887 termenul „crucișător” a fost adoptat pentru navele mai mici și termenul „cuirasat” a înlocuit termenul pentru navele blindate. Pentru înțelegerea marinei victoriene în anii de după trecerea Naval Defense Act este nevoie de o examinare atentă a programelor de construcție a cuirasatelor și a crucișătoarelor.

De asemenea, necesită o comparație între Royal Navy și flotele celorlalte puteri, în special Franța și Rusia. Între 1879 și 1907 Marea Britanie a construit 62 de cuirasate pre-dreadnought față de 61 franco-rusești. Avantajul britanicilor consta în costurile unitare mai mici; navele britanice au costat 63 milioane de lire sterline față de un total franco-rus de 68,81 milioane de lire sterline. Tonajul flotele de cuirasate respective erau, de asemenea, în favoarea Marii Britanii, 857.729 tone la un total franco-rus

⁹ Robert Gardiner, Andrew Lambert, *op. cit.*, p. 114.

¹⁰ Angus Konstam, Paul Wright, *British Battleships 1890–1905: Victoria's Steel Battlefleet and the Road to Dreadnought*, p. 18.

¹¹ Roger Parkinson, *Dreadnought: The Ship that Changed the World*, I.B. Tauris, London. New York, 2013, p. 11.

de 744.940 tone, reflectând cele mai mari și mai puternice nave britanice înarmate ale momentului. În perioada 1885 -1907, Marea Britanie a construit 151 de crucișătoare față de un total franco-rus de 77, un raport aproape exact de 2:1 în favoarea Marii Britanii.

Analiza costurilor implicate arată o altă perspectivă interesantă asupra realității marinei victoriene. Naval Defense Act a cheltuit mai mult pe crucișătoare decât pe cuirasate, aproximativ 10 milioane de lire sterline pe crucișătoare și 8,4 milioane de lire sterline pe cuirasate. Cheltuielile pentru crucișătoare între 1885 și 1907 s-au ridicat la 66,7 milioane de lire sterline, comparativ cu 63 de milioane de lire sterline pentru cuirasate¹².

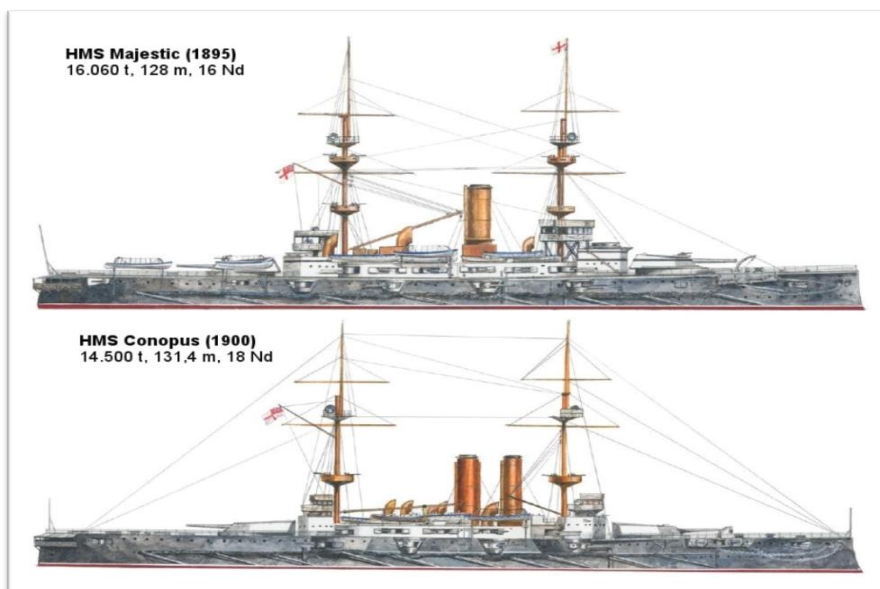


Fig. 1 Cuirasatele HMS Majestic și HMS Conopus¹³

În 1898, pornind de la logica din spatele dorinței Amiralității pentru a avea cât mai multe nave de luptă, s-a trecut la numărarea cuirasatelor de primă clasă de la *Collingwood* (1882) la *Duncan* și s-a ajuns la 47 de cuirasate britanice față de 25 rusești și 22 franceze. După zece ani de mari programe de construcție Marea Britanie era exact la aceeași poziție așa cum

¹² *Ibidem*, p. 33.

¹³ Angus Konstam, Paul Wright, *British Battleships 1890 – 1905: Victoria's Steel Battlefleet and the Road to Dreadnought*, p. 21.

fusese înainte ca actul de apărare navală să fie adoptat. Diferența dintre evaluările forței navale în 1889 și 1898 este cea de la mijlocul anilor 1890, când Amiralitatea și toți ceilalți se gândeau la formula de două puteri standard care se ocupa doar în termeni stricți de cuirasate de primă clasă, acum, cu înțelepciunea etichetării retrospective, de predreadnought-uri identificabile, aceste cuirasate de primă clasă, importante din punct de vedere strategic, erau ele însele produsul final al unei tehnologii în ritm rapid de transformare care a condus continuu ca navele mai vechi să meargă către învechire, ca și concept, și a generat cerința pentru și mai multe nave de luptă, fiecare încorporând cea mai recentă tehnologie la zi¹⁴.

În timp ce aceste clase – cu un total de 39 de nave noi construite pe parcursul unui deceniu - conțineau îmbunătățiri minore, astfel că acestea erau în esență foarte asemănătoare una alteia. Toate erau cuirasate cu bordul liber, care erau dotate cu patru tunuri de 12-inch montate în două turele, cu protecție blindată adecvată pentru a lupta cu nave armate cu un armament similar, aveau o propulsie destul de bună și toate aveau un deplasament de mai puțin de 17.000 de tone. Uniformitatea designului lor a fost o reflectare a conceptului original al lui White pentru o navă modernă cu turele specifice. De fapt, el a creat o flotă de luptă omogenă, dar care va deveni în curând și ea învechită sub succesorul lui White. În timp ce aceste nave nu au fost niciodată testate în acțiune împotriva unei flote de luptă inamice, navele proiectate în mod similar și construite pentru japonezii și-au dovedit cu siguranță valoarea în bătălia de la Tsushima din 1905. Până atunci, White s-a retras, iar în 1902 Sir Philip Watts devenise nou director pentru construcții navale. Prima sa sarcină a fost supravegherea finală a proiectării și construirea celor două cuirasate din clasa *Lord Nelson* și așa că le-a reproiectat pentru a purta zece tunuri de 9,2 inci fiecare, montate în propriile lor turele față de bateriile tip cazemată. În timp ce era avocatul acestui calibru de tun naval, și-a dat seama că acesta era doar un pas în direcția corectă a modernizării acestui tip de navă. Dacă aceste turele secundare purtau tunuri de 9,2 inci, atunci cuirasatul ar putea găzdui la fel de ușor mai multe turele de 12 inci în locul lor. *Lord Nelson* și *Agamemnon* pot fi, așadar, privite ca precursori ai Dreadnought-ului. Din acest motiv, uneori sunt denumite nave semidreadnought, pentru a le deosebi de cuirasatele mai puțin înarmate ale flotei de luptă creată de Sir William White¹⁵.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 29 – 31.

¹⁵ Angus Konstam, *British Battleships 1914-18(1). The Early Dreadnoughts*, Osprey Publishing, 2013, p. 7.

În vara anului 1897, flota a defilat în cadrul Jubileului de Diamant: 164 de nave de toate clasele erau expuse, 30 de mile acoperite de nave pe cinci rânduri. Cuirasatele moderne și crucișătoarele au făcut mare impresie asupra tuturor celor care le-au văzut. Efectul paradei a fost de a crește încrederea atât în flotă, cât și în politica navală guvernamentală, care a preluat peste 20% din bugetul național total. Revista navală a contribuit, de asemenea, la stimularea și mai mult a construcțiilor navale pentru Franța și Rusia, dar și pentru Germania¹⁶.

La acea vreme, Franța încerca să depășească o criză de tehnologie profundă și de organizare - consecințe ale aderării sale la doctrina „Jeune École” - și astfel a început greoi procesul de adăugare de unităților de luptă individuale flotei sale (opt), din care primele cinci - unice printre predreadnought - le împărțise bateria sa principală în două calibre; abia în 1899 a fost comandată o clasă omogenă cu trei nave, *Charlemagne*, cu o baterie principală de patru tunuri ale aceluiași calibru greu, iar ultimele sale cinci predreadnought au intrat în funcțiune, deja învechite, în 1908, deși le-a pus în construcție între 1902 și 1903. Construcțiile sale se puteau distinge prin bordul liber înalt, forma corpului său - care prezenta cam exagerat o înclinare spre linia centrală, de la linia de plutire până la puntea superioară, coșuri masive și înalte, toate acestea crescând înălțimea centrelor lor de greutate. Navele franceze au fost, de asemenea, caracterizate - și criticate - de continua variație în calibrele artileriei sale, dar ultimele predreadnought sunt considerate excelente¹⁷.

În cazul Italiei, după alarma pe care o dăduse Marii Britanii la sfârșitul anilor 1870 cu *Duilio* și *Enrico Dandolo*, a prezentat întârzieri mari în construcțiile sale din cauza lipsei de fonduri. Astfel, deși a început în 1893, abia la începutul anului 1900 a pus în funcțiune cele două cuirasate *Ammiraglio di Saint Bon* și *Emanuele Filiberto*, comparabile cu britanicul *Majestic*, dar potrivite numai pentru Marea Mediterană și din următoarele șase cuirasate, patru au intrat în serviciu după lansarea Dreadnought-ului, ultimul dintre ele în 1908¹⁸.

¹⁶ Eric J. Grove, *The Royal Navy since 1815. A New Short History*, Palgrave Macmillan, New York, 2005, pp. 83 – 84.

¹⁷ Juan Antonio Imperiale, „La evolución del acorazado. Parte III: predreadnoughts y cuasidreadnoughts”, în *Boletín del Centro Naval*, N° 808, Mayo/agosto de 2004, p. 255, <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/bcn808.html>, accesat la 22 aprilie 2021.

¹⁸ *Ibidem*.

În ceea ce privește Rusia, marina sa a prezentat un amestec notoriu de modern și inadecvat. De exemplu, deși a fost prima care a folosit combustibil lichid pentru cazane, (cuirasatul *Rostislav*, lansat în 1895) și la construirea de turele și ascensoare de muniție alimentate cu energie electrică, în 1905 nu adoptase încă sistemul central de control al tragerii al pieselor artileristice, așa cum au făcut-o celelalte puteri navale importante. Proiectele și construcțiile lor au urmat modelele din Franța; astfel, cuirasatele lor au prezentat caracteristicile predominante aici și ca ea, a construit o proporție mare de nave individuale (șapte), care a subminat, de asemenea, standardizarea necesară a flotei sale. Învinsă de către japonezi la Tsushima (1905), au făcut modificări la cele cinci cuirasate care era în construcție, motiv pentru care au intrat în serviciu abia în 1910¹⁹.

Spre deosebire de Rusia, Japonia - care și-a început conversia într-un stat modern în 1867 plecând de la un regim medieval – a apelat la Marea Britanie pentru idei de design a navelor și a instruirii. Primul său predreadnought a fost *Fuji*, un *Majestic* îmbunătățit. Cu lecțiile învățate în timpul construcției sale și ale succesorilor săi, toate navele fiind lansate în respectiva națiune europeană, japonezii au început abia în 1904 construirea primului său cuirasat²⁰.

La rândul său, SUA au început mai devreme să creeze o flotă de cuirasate în 1890. Primele trei au fost nesatisfăcătoare, dar defectele lor au fost corectate de *Iowa* comandat în 1897. Dintre următoarele cuirasate predreadnought se remarcă cele șapte din clasele *Kearsarge* și *Virginia*, care s-au dovedit a fi un experiment neortodox și satisfăcător; utilizarea turelelor pe două niveluri, cel scăzut cu tunurile din bateria principală (330 mm) și partea superioară cu tunurile bateriei intermediare (203 mm). Șapte dintre cuirasatele din ultimele trei clase pe care le-au construit au intrat în serviciu după Dreadnought, ultimul dintre ei în 1908²¹.

În ceea ce privește Austria-Ungaria, care a văzut Italia și Turcia drept principalii săi rivali și operațiunile numai în Marea Adriatică, a început construcția primelor sale predreadnought în 1899, după ce și-au comandat primele cuirasate costiere moderne (1898); ultimele două dintre aceste predreadnought au fost finalizate în 1907²².

¹⁹ *Ibidem*, pp. 255 – 257.

²⁰ *Ibidem*, pp. 257 – 258.

²¹ *Ibidem*, p. 258.

²² *Ibidem*.

În ceea ce privește Germania, ea și-a început dezvoltarea ca putere navală odată cu ascensiunea la tron a Kaiserului Wilhelm al II-lea, un adept convins al teoriilor despre stăpânirea mării enunțate de amiralul american Mahan. Odată cu el, marina germană a avut primul predreadnought din clasa *Brandenburg* în serviciu în 1893 și până în decembrie 1898 au fost finalizate sau construite 8 astfel de unități și realizate și 8 cuirasate de apărare costieră, care au alertat Marea Britanie în ciuda faptului că acele nave păreau să aibă ca misiune de apărare a Imperiului German în apele din apropierea litoralului. Temerile britanice cu privire la rolul strategic al flotei germane au fost confirmate odată cu adoptarea Legii navale germane din 1898, promovată de Tirpitz, care a anunțat construcții care vor ridica numărul navelor de luptă la douăzeci și șapte în 1903, inclusiv cele costiere. Era evident că flota germană se transforma într-un rival major al Royal Navy; această evaluare a fost ratificată prin Legea Navală din 1900, care a autorizat creșterea numărului de cuirasate la treizeci și opt. Reacția britanică a fost rapidă și între 1898 și 1902 a lansat douăzeci de noi predreadnought și semidreadnought. Germania a răspuns construind încă zece predreadnought între 1902 și 1903; patru dintre ele au intrat în serviciu după apariția Dreadnought-ului, ultimul în 1908²³.

Pe scurt, au fost șapte națiuni care au construit predreadnought-uri: Marea Britanie 42, SUA 25, Germania 23, Rusia 22 (una dintre ele în Franța), Franța 17, Italia 11 și Austria-Ungaria 6; cele șase pe care le avea Japonia au fost construite în Marea Britanie. Un total de 152 de nave, dintre care 27 au fost lansate cu cinci ani înainte ca Dreadnoughtul să intre în serviciu, dar au fost încorporate - deja învechite - în flota lor respectivă la o dată ulterioară; ultimul caz în 1908, cu excepția rușilor care au făcut-o în 1910. Cauzele acestor încorporări „târzii” au fost deja explicate pentru unele flote, dar în cazurile din Germania și SUA, acestea s-au datorat construcției simultane a numeroase cuirasate pe care le lansau la apă²⁴.

În anul 1880 tonajul însumat al celor mai importante 6 mari puteri navale era de 1.393.000 tone, iar peste zece ani ajunge la 1.649.000 tone. Pentru anii 1900, 1910 și 1914 avem valori care cu greu puteau fi anticipate, 2.752.000 tone, 5.584.000 tone și 7.283.000 tone²⁵.

²³ *Ibidem.*

²⁴ *Ibidem.*

²⁵ Dirk Böker, *Militarism in a Global Age: naval ambitions in Germany and the United States before World War I*, Cornell University Press, Ithaca and London, 2012, p. 2.

Odată cu creșterea tonajului asistăm și la o creștere importantă a efectivelor de marinari militari, care trebuie să demonstreze alt tip de abilități tehnice în comparație cu două-trei decenii în urmă.

Numărul marinarilor britanici a depășit 70.000 în 1892, ajungând aproape de 80.000 în 1894 și 100.000 în 1899 (104.239). Cifrele reale au fost mai mici decât cele votate (100.050 de bărbați au fost votați în 1897), deci a existat un adevăr în plângerile navaliste cu privire la subminare²⁶.

La 2 februarie 1906, corpul neterminat, dar acoperit cu steagul britanic, al unui nou tip de navă de război, botezată *Dreadnought*, a alunecat cu viteză de pe docul de construcție în apele înghețate ale portului Portsmouth. În retrospectivă, acest eveniment marchează pentru constructorii navali diviziunea între era predreadnought, în care aproape toate cuirasatele au un armament principal format din patru tunuri (de 12, 11 sau 10 inch) și un armament secundar alcătuit din tunuri de 6, 8 sau 9,2 inch, și o eră în care navele de luptă aveau un armament principal mult crescut de la opt până la paisprezece tunuri mari (12 inch la *Dreadnought* și în cele din urmă de 16 și 18 inch) și niciun armament secundar destinat utilizării împotriva altor cuirasate. Această linie de demarcație e cunoscută sub numele de „revoluția dreadnought”²⁷.

Însă această nouă navă era destul de scumpă, pentru cele 2 milioane de lire sterline necesare pentru a construi un singur dreadnought, guvernul putea echipa și menține timp de un an 18 batalioane de infanterie - 18.000 de oameni²⁸.

Aranjamentul ales pentru armamentul principal putea asigura, în linii mari, șase tunuri care ar putea trage simultan în față sau înapoi, sau opt care ar putea trage simultan pe un bord sau pe altul. Întrucât cel mai bun cuirasat predreadnought, cu cele patru tunuri de 12 inci, putea trage doar două în față și două la pupa, și toate patru pe un bord, Dreadnought-ul avea putere egală cu trei cuirasate anterioare care trageau înainte, sau două care trageau în lateral. Marea creștere a puterii de foc pentru tragerea în față l-a mulțumit în special pe agresivul amiral Fisher, care și-a imaginat cu drag că orice inamic va „zbura” întotdeauna din urmărirea britanică și, prin urmare, a găsit focul extrem de mult mai interesant decât acțiunea de tip general²⁹.

²⁶ Eric J. Grove, *op. cit.*, p. 85.

²⁷ Charles H. Fairbanks, Jr., *op. cit.*, p. 246.

²⁸ Howarth, David Armine, *The dreadnoughts*, TIME-LIFE BOOKS, Alexandria, Virginia, 1979, p. 59.

²⁹ *Ibidem*, p. 40.

Înainte de izbucnirea primului război mondial, nici una dintre aceste nave nu trăsesse vreodată într-un conflict real. Însă, *Victoria*, fusese pierdută într-o coliziune în 1893, în timp ce în 1906, alta, cuirasatul *Montagu* din clasa *Duncan* fusese distrus pe insula Lundy, după ce a lovit-o pe timp de ceață deasă. Cu toate acestea, realul ucigaș de cuirasate *predreadnought* a fost Primul Lord al Mării, „Jacky” Fisher. În 1904 a decis să scoată lemnul mort din flotă. Aceasta a inclus și multe dintre cuirasatele descrise aici - toată clasa *Royal Sovereign* și cele două cuirasate *Centurion*. În 1914 *Hood* a fost scufundat ca navă de blocare în portul Portland și în același an Fisher a trimis la dezmembrare vechea navă amiral *Renown*. Cu toate acestea, a lăsat încă 40 de nave de luptă „pre-dreadnought” în serviciu. Dintre acestea, un sfert s-a pierdut în acțiune, în timp ce nava de război *Bulwark* (clasa London) a fost scufundată în timpul acostării ei în Medway, după ce a suferit o explozie internă fatală. Până în 1914, multe dintre aceste cuirasate fuseseră retrogradate la roluri secundare sau mai rău, în ciuda faptului că s-au organizat în escadroane de luptă. De exemplu, multe dintre navele din clasa *Majestic* și *Canopus* au petrecut războiul ca nave de patrulare, nave de depozit, cazarmă plutitoare pentru cazare, sau au fost transformate în nave de transport trupe. Unele chiar au suferit umilința de a fi folosite ca „baraje de protecție împotriva minelor” în Dardanele (1915, protejând mai valoroasele nave de război moderne. Cele mai norocoase au fost folosite ca escorte de convoi sau li s-au dat misiuni de bombardament costier³⁰.

Cu toate acestea, *predreadnought*-urile au avut rolul lor important în dezvoltarea și integrarea noilor progrese tehnologice în Royal Navy, dar și în celelalte flote militare ale timpului. Au fost platformele care au avut rolul de laborator pentru tot ce a însemnat îmbunătățirea calităților nautice, omogenizarea claselor de nave de luptă, creșterea preciziei tirului cu artileria de calibru mare și, după părerea mea, a fost școala navală unde s-au instruit și perfecționat zeci de mii de marinari și, mult mai important, s-au format căpitani și amiralii care au dat examenul final în timpul bătăliei din Jutlanda și pe tot parcursul primei conflagrații mondiale.

BATTLESHIPS ALMOST FORGOTTEN

-abstract-

³⁰ Angus Konstam, Paul Wright, *British Battleships 1890 – 1905: Victoria's Steel Battlefleet and the Road to Dreadnought*, p. 45.

Key words: pre-dreadnought, The Naval Defense Act, „two-power standard”, battleship, dockyard, the Dreadnought Revolution.

The purpose of this article is to preserve the memory of a defining period for the creation of modern military ships, a stage that overcame the chaotic attempts and without a clear plan to integrate the new technological inventions that invaded the late nineteenth century.

It is a short story of those who played only secondary roles on the stage of modern shipbuilding, of ships known as pre-dreadnought. They had a short life, a little over a decade, until the appearance and domination of the scene by the star ship Dreadnought in 1906.

However, they had their role and importance – a real laboratory for everything that led to improving nautical qualities, the homogenization of the classes of battleships, the increase of the precision of firing of the big caliber artillery and, in my opinion, it was the naval school where tens of thousands of sailors were trained and perfected and, more importantly, where the captains and admirals who passed the final exam during the Battle of Jutland and throughout the First World War were trained.