

DIN COLECȚIA DE ARME SUB APĂ A MUZEULUI NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE: CAPUL TORPILEI CU ȘCONDRU

*Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA**



Termenul „torpilă” a fost, pentru o bună perioadă de vreme, inseparabilă de „mină”. Inițial, el cuprindea mai mult decât ceea ce înțelegem astăzi, adică un obiect cilindric, cu vârful ogival și propulsat de elice. Inginerul și inventatorul american Robert Fulton, care a folosit, se pare, termenul pentru prima dată în 1814, se referea de fapt la ceea ce noi numim astăzi mină navală, fie ea ancorată, plutitoare sau de fund. Totuși, „torpila” putea fi și o armă tractată printr-un cablu (torpila tractată) sau atașată unui braț lung (școndu). Aceste invenții, la care a contribuit decisiv

Fulton, erau numite toate „torpile”, până la apariția torpilei automobile (sau torpila-pește), a lui Robert Whitehead.¹

Ideea unui „berbece” în construcția navelor de război nu era una nouă. Dacă în Antichitate navele grecești și romane mizau pe o astfel de armă, menită să lovească sub linia de plutire, în Evul Mediu galerele erau prevăzute cu celebrul „cioc”, deasupra liniei de plutire, pentru distrugerea vâslelor inamicului.

Până în secolul al XIX-lea, ideea atacării zonei vulnerabile, sub apă, a navelor inamice, a fost secundară față de puterea diferitelor proiectile: săgeți, pietre etc., culminând cu apariția artileriei navale.²

Totuși, progresele tehnologice au continuat, marinele căutând mereu noi metode de a ataca zonele vulnerabile ale navelor dușmane. Încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea au apărut strămoșii minei și chiar ai submarinului.

Armele sub apă au intrat cu adevărat în „serviciu” odată cu Războiul Civil American (1861-1865), după ce rușii au făcut progrese importante, după cum o dovedesc acțiunile din timpul Războiului Crimeii (1853-1856). În timpul războiului american se poate vorbi despre nave scufundate de mine, fie controlate, fie de contact. Și, la fel de important, cu ocazia acestui conflict sunt consemnate pentru prima dată acțiuni de atac cu torpilă cu școndu –

* Șef Secție, Muzeul Național al Marinei Române.

¹ David Lyon, „Underwater Warfare and the Torpedo Boat”, în Robert Gardiner (coord.), *Steam, Steel & Shellfire*, Londra, Conway Maritime Press, 1992, p. 134.

² *Ibidem*.

torpilorul „David”, al sudiștilor, a lovit o canonieră unionistă în 1936 și atacul unei șalupe nordice asupra canonierei confederate „Albermale” (1864).³

Pentru a înțelege necesitatea tactică a acestor acțiuni, trebuie să remarcăm că la acel moment torpila automobilă nu era încă inventată, așa că flotele au căutat alte soluții pentru transportarea dispozitivelor explosive la țintă – navele inamice. Se consideră că primele torpiloare, înțelegând aici nave de tonaj redus înarmate cu torpile, au fost cele de tip „David”. Ele nu erau submarine, în sensul că întreg corpul navei nu era scufundat, ci doar o parte și erau propulsate fie cu vâsle, fie cu motoare cu aburi. Arma principală era torpila cu școndru, constând într-un recipient de cupru (sau alt metal), plin cu praf de pușcă și acționat printr-un focos chimic de contact.⁴

Pe continentul european, torpila cu școndru s-a făcut remarcată în timpul Războiului Ruso-Turc din 1877-1878.

În aprilie 1877, după o perioadă de tensiuni diplomatice, Imperiul Rus a declarat război celui Otoman, declanșând așaadar ceea ce în istoriografia românească s-a numit Războiul de Independență, unul dintre cele mai importante conflicte ale secolului al XIX-lea.

Teatrul de operații era traversat de Dunăre și mărginit de Marea Neagră, astfel că importanța flotelor celor doi principali combatanți nu putea fi subestimată.⁵ Armatele ruse au putut pătrunde în Balcani, dar trecerea Dunării era împiedicată de flotila otomană de pe fluviu, care a devenit prima țintă. Din cauza limitărilor Tratatului de la Paris (1856), Rusia nu deținea o forță navală semnificativă, fiind nevoită să apeleze la nave mici, armate cu noile inovații în domeniul armelor sub apă.⁶

Flota turcă era a treia în Europa ca valoare, având în Marea Neagră 15 nave cuirasate și necuirasate, iar pe Dunăre peste 15 nave, dintre care se evidențiau monitoarele „Hizber” și „Seyfi”, corvetele cuirasate „Hifz-ur-Rahman” și „Luft-u-Celil”, precum și canonierele cuirasate „Feth-ul-Islam”, „Semendria”, „Berkvirdilen”, „Ișcodra” și „Podgorița”.

Neavând o flotă în adevăratul sens al cuvântului în Marea Neagră, rușii au improvisat, rechiziționând nouăsprezece nave comerciale rapide, care puteau transporta șalupe înarmate cu torpile cu școndri. Ele au fost înzestrate și cu torpile remorcate, un sistem care implica așa cum reiese din denumire,

³ *Ididem*, p. 135; vezi și Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, New York, Routledge, 2001, p. 79.

⁴ J. S. Cowie, *Mines, Minelayers and Minelaying*, Londra, Oxford University Press, 1949, p. 21.

⁵ Andreea Atanasiu Croitoru, *Pagini de istorie militară*, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2016, p. 61.

⁶ Lawrence Sondhaus, *op. cit.*, p. 123.

tractarea unor dispozitive explozive cu linii și manevrarea lor astfel încât să lovească nava inamică. Manevrele, în ambele cazuri, erau dificile și extrem de periculoase pentru atacatori.⁷ Totuși, având elementul surpriză de partea lor, astfel de nave rapide puteau să se aștepte doar la focuri de armă ușoare din partea apărătorilor, fiindcă mișcarea artileriei de la bord era destul de dificilă în acea perioadă. Șansele de reușită, mai ales în cazul torpilelor cu școndri, erau destul de mari, mai ales dacă ținta era staționară (la ancoră). Un astfel de atac merita încercat, mai ales dacă luăm în calcul că navele atacatoare erau foarte mici și eventualele pierderi umane și materiale limitate, în vreme ce adversarul putea pierde mult mai mult.

Un școndru putea atinge 12 m, iar o șalupă torpiloare putea transporta chiar și 6 astfel de arme, deși ele trebuiau utilizate una câte una. De regulă școndrul era dispus în borduri, dispus pe un cadru de metal prevăzut cu un sistem de tambure pentru culisare. În vârful școndrului era fixată torpila (mina), formată dintr-un recipient perforat pe centru, pentru a permite montarea capului metalic al școndrului. Alt orificiu este făcut pentru amplasarea amorsei. Torpila avea formă conică pentru a reduce rezistența apei. Amorsa era conectată cu fire electrice până la o baterie instalată în corpul navei. Până la momentul atacului, școndrul era ridicat, fiind apoi coborât pentru lovire prin intermediul unei mufle.⁸

Un al doilea mod de a utiliza școndrul utiliza, la fel, viteza mult mai mare a șalupei torpiloare și miza pe lipsa de reacție a navelor mai mari și greoaie. Spre deosebire de prima variantă, unde șalupa ataca la o viteză mai mică, în acest caz școndrul era așezat pe un furchet și era lăsat la apă doar după ce șalupa trecea în viteză pe lângă țintă. În acest fel atacatorii se îndepărtau de explozie, riscul să fie loviți de suflul ei și de fragmente din nava inamică fiind mai mic. Pentru evitarea detonării accidentale înainte ca șalupa să fi trecut de țintă, torpila era prevăzută cu un întrerupător al circuitului, care se închidea doar când școndrul ajungea la un anumit unghi față de bordul navei atacate.⁹

După un atac nereușit cu torpile cu școndru asupra unor nave otomane ancorate la Batumi, a venit rândul flotilei de Dunăre să fie ținta șalupelor torpiloare rusești.

⁷ Anthony J. Watts, *The Imperial Russian Navy*, Londra, Arms and Armour Press, 1990, p. 15.

⁸ George Elliot Armstrong, *Torpedoes and Torpedo-Boats*, Londra, George Bell and Sons, 1896, pp. 74 - 76.

⁹ *Ibidem*, p. 77.

Astfel, în noaptea de 13/14 mai 1877 (stil vechi), au fost vizate navele otomane din zona brațului Măcin, lângă Brăila: canonierele cuirasate¹⁰ „Feth-ul-Islam” și „Seyfi” și un vapor armat („Kiliç-Ali”).¹¹ Atacul a făcut parte din strategia aliată, ruso-română, de a bloca Dunărea cu ajutorul armelor sub apă, pentru a o forța apoi cu un corp de trupe. Anterior acțiunii de la Măcin, rușii au amplasat mai multe baraje de mine în amonte de Brăila și au încercat să repete această reușită la gura Ialomiței, fără succes însă.¹²

Cu toate acestea, barajele rusești, care protejau gurile Prutului și Siretului, dar și Galațiul, au împiedicat pătrunderea navelor otomane spre Sulina și au permis rușilor să amplaseze câteva baterii de coastă. Astfel că, atunci când otomanii au încercat să se apropie de Brăila, corveta „Luft-u-Celil” a fost scufundată în urma tirului artileriei ruse, pe 29 aprilie.¹³

Următoarea acțiune navală pe Dunăre a avut în prim-plan utilizarea armelor moderne, torpile și mine, rezultatul evoluției tehnologice și al industrializării războiului. După distrugerea lui „Luft-u-Celil” au rămas pe canalul Măcin două nave importante – „Seyfi” și „Feth-ul-Islam”, care se prezentau ca ținte vulnerabile pentru escadra rusească formată din patru șalupe torpiloare: „Țarevici” (fosta „Rândunica”, împrumutată Rusiei), „Xenia”, „Djigit” și „Țarevna”.¹⁴

Locotenentul rus Fedor Dubasov, care a primit comanda misiunii de atac, a executat o cercetare a zonei unde erau ancorate navele otomane, dar este posibil să fi fost detectat, fiindcă flotila și-a schimbat locația apoi. Atacul a fost stabilit pentru noaptea de 13/14 mai (stil vechi), totalul efectivelor celor patru șalupe fiind de 46 (6 ofițeri și 40 de marinari), între care și maiorul Ioan Murgescu, din Flotila Română. De altfel, la conceperea planului de atac a participat și ofițerul român. Astfel, șalupele urmau să se strecoare de-a lungul malului în șir. În apropiere de ținte, ele trebuiau să formeze două linii – „Țarevici” (Dubasov) și „Xenia” (locotenent Alexandr Șestacov) în avangardă, urmate de „Djigit” (aspirantul Persine). „Țarevna” (aspirantul Ball) forma rezerva unității.¹⁵

Coroborând informațiile principalilor autori români, locotenent-colonelul Mihail Drăghicescu și comandorul Constantin Ciuchi, amiralul

¹⁰ Considerate monitoare în unele surse.

¹¹ Eugene Hennebert, *Les Torpilles*, Paris, Librairie Hachette et C^{ie}, 1884, p. 257.

¹² Andreea Atanasiu Croitoru, *op. cit.*, pp. 64 - 65.

¹³ Francis Vinton Greene, *The Campaign in Bulgaria*, Londra, Hugh Rees, 1903, p. 15.

¹⁴ А. Г. Боярский, *Морское минное оружие: история создания и боевого применения в 1877–1903 гг. Монография*, Sankt-Petersburg, Инфо-да, 2014, p. 24.

¹⁵ Mihail Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre dela Gura Tisei până la Mare și pe coastele Mării dela Varna la Odesa*, București, Imprimeria Națională, 1943, p. 338.

Nicolae Negrescu a reconstituit desfășurarea evenimentelor dramatice din acea noapte, în care tânăra marină română a „debutat” pe scena internațională:

„În noaptea de 14 spre 15 mai¹⁶, pe o liniște acoperită de orocăitul broaștelor din imensele terenuri inundate de prin apropiere, mica flotilă pleacă din Brăila având la bord pe maiorul Murgescu, care a luat parte la toate expedițiunile, și după ce făcu vreo 9 km, recunoscă monitoarele de care continuă a se apropia fără zgomot. Pe la 70 m depărtare, este recunoscută la rândul ei (de, *n.n.*) santinelă, căreia i se răspunse pe turcește de pe Rândunica *omul vostru (se zice că pe șalupă fusese luat și un domn Constantinescu Ștefan, fost sergent-major în vechea flotilă, care, făcând comerț de lemnărie, cunoștea locurile bine și vorbea turcește. Pe la 2.30 din zori, șalupa se apropiase atât de mult de vas, încât, prin sabordul deschis, se vedea cum comandantul își sorbea cafeaua și numai atunci a fost zărită de fașionar, care îl strigă cine e?, la care i se răspunse pe turcește, suntem pescari! Dar santinela dădu alarma).*”¹⁷

Relatarea evenimentelor de către comandantul operațiunii, locotenentul Dubasov, arată că turcii nu s-au lăsat înșelați:

„[...] Am dat un răspuns pe care l-am recunoscut mai târziu ca impropriu; eroarea mea, îndată, a deșteptat bănuielile adversarilor noștri [...] Monitorul ce fixasem era sub presiune; tunurile sale din pupa ne puteau face mare rău. În consecință m-am hotărât să-l atac și să-i distrug astfel toate mijloacele de propulsiune [...] L-am izbit cu școndru între centru și pupa, puțin înaintea etamboului. Apa s-a ridicat pe flancurile monitorului și-mi acoperi șalupa. Câteva sfărâmături au fost proiectate cam la 40 metri înălțime. Natura celor ce au căzut pe <<Cesarevici>> ne-a permis să judecăm că explozia produsă, întinsese efectul său până la puntea navei [...] Pentru a asigura scăparea oamenilor mei, am întrebuințat pompa cu aburi, în scop de a scoate apa ce inundase șalupa [...] am ordonat lui Șestacoff să-i dea o a doua lovitură. Acest ofițer mergând repede spre inamic, a izbit înapoia turelei, tocmai în momentul în care acesta ne trimitea al doilea proiectil. Vasul a fost atins sub chilă, cam la 6 metri de etravă. Ca și prima dată, efectul exploziei a fost teribil și aceasta s-a apreciat după examenul sfărâmăturilor mobilierului și cabinelor, cari proiectate sus, în aer, au reacăzut pe *Xenia*”.¹⁸

Este clar că astfel de atacuri erau periculoase și pentru atacatori, nu doar fiindcă navele ușoare erau expuse focului de pe puntea navei atacate, dar și fiindcă era probabil ca explozia să afecteze șalupele torpiloare. Atacul de

¹⁶ Este singura sursă care indică noaptea de 14 spre 15 și nu cea de 13 spre 14.

¹⁷ Nicolae Negrescu, *Marina Română în secolul XIX*, ediție îngrijită de Cristian Crăciunoiu, București, Editura Modelism, 2012, p. 79.

¹⁸ Mihail Drăghicescu, *op. cit.*, p. 339.

la Măcin nu a făcut excepție; se pare că mecanicul de pe „Rândunica” („Țarevici”) a fost rănit în urma loviturii aplicate canonierei otomane și șalupea a fost salvată datorită contribuției maiorului Ion Murgescu, aflat la bord. Deși prima lovitură cu torpila cu școndru avariase grav nava otomană, este probabil ca pericolul reprezentat de focul cu artileria și cu armamentul de infanterie, care a avariat șalupea „Djigit” să fi contribuit la decizia locotenentului Dubasov de a ordona un al doilea atac, al „Xeniei”.¹⁹

Pierderea unei a doua nave importante, într-un interval scurt, a demoralizat flotila otomană și a obligat-o la măsuri defensive care au dus, în cele din urmă la încetarea acțiunilor de împiedicare a forțării Dunării de către aliați. După pierderea lui „Luft-u-Celil” și a lui „Seyfi”, otomanii și-au retras degrabă navele rămase (patru blindate și opt cu corp de lemn) sub protecția propriilor baterii, în porturile Silistra, Rusciuk și Nicopole.²⁰

În sala dedicată participării Flotilei României la Războiul de Independență sunt evidențiate o serie de obiecte recuperate de pe epava navei „Seyfi”. În același spațiu expozițional găsim și capul unei torpile cu școndru din cele utilizate în atacul asupra navelor otomane.

Exponatul este construit din tablă de oțel, în formă conică, având o serie de cârlige curbate spre vârful. Prezența cârligelor indică faptul că tipul de torpilă folosit includea coroana cu contacte, deși din descrierea atacului se poate trage concluzia că marinarii ruși și români au preferat să apeleze la metoda mai singură, amplasând capul torpilei sub linia de plutire a canonierei „Seyfi” și legând apoi contactele pentru a declanșa explozia.



Macheta șalupei torpiloare „Rândunica” de la Muzeul Național al Marinei Române. Se observă torpila și coroana cu contacte.

¹⁹ Nicoale Negrescu, *op. cit.*, p. 80.

²⁰ А. Г. Боярский, *op. cit.*, p. 25.

*Model of the torpedo boat Rândunica from the Romanian National Naval Museum.
The crown with the battery contacts is visible.*

**FROM THE COLLECTION OF UNDERWATER WEAPONS OF THE
ROMANIAN NATIONAL NAVAL MUSEUM: SPAR TORPEDO HEAD**
-abstract-

Key Words: Russo-Turkish War, 1877, spar torpedo, I. Murgescu, Seify.

For the fledgling Romanian Flotilla the Russo-Turkish War was a true baptism of fire. One of the most daring raids of the war was a spar torpedo attack against the Ottoman armored gunboat, the *Seify*. This attack was the first one with a torpedo on the European continent, proving the value of the new weapon.