

SCURTĂ CLASIFICARE A NAVELOR MILITARE ANTEBELICE

Dr. Marian BOZA*

Acest subiect a apărut în urma preocupării mele pentru domeniul naval de până în 1914, când descopeream în lucrările de specialitate contemporane o clasificare a tipurilor de nave de luptă mult simplificată și care suferea, de multe ori de confuzii involuntare. Este clar, o astfel de temă nu este prea populară chiar și în rândul istoricilor, de aceea ea nu se vrea decât un simplu îndreptar sau instrument de lucru pentru cei care studiază sau vor studia componenta militară a țărilor cu flote importante în acea perioadă, 1887-1914. Este mult mai atrăgător și interesant să analizăm o bătălie navală decât să vorbim despre drumul pe care l-au parcurs protagonisteles unei dispute militare. Aceste nave militare au ajuns la punctul conflictului după o lungă evoluție, în perioada de dinainte de 1914, când au încercat să beneficieze de toate descoperirile științifice ale vremurilor și uneori să devină rapid inutile în urma apariției unei arme revoluționare sau din cauza schimbării doctrinei navale.

Declicul sau impulsul declanșator l-a reprezentat o lectură a unei cărți apărută în 1916, lucrurile fiind aproape identice și atunci, când autorul consemna: „Omul de pe stradă ... numește fiecare navă de război, de la un superdreadnought la un submarin, ca fiind un *cuirasat*, la fel cum el identifică orice tip de mașină aeriană ca fiind un *dirijabil* și fiecare tânăr ofițer pe care îl întâlnește *locotenent*”¹.

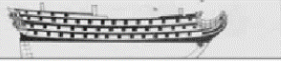
În perioada războielor din perioada velierelor avem o situație simplă și foarte clară. Toate flotele principale, în jurul anului 1770 și-au clasificat navele de război în 6 clase, clasificare care se baza pe numărul de tunuri. Navele de prim rang aveau peste 100 de tunuri, navele de rang secund erau dotate cu între 80 și 98 de tunuri. Acestea primele două tipuri erau nave cu trei punți. Navele din clasa a treia aveau între 74 și 80 de tunuri, pe două punți. Deja standardizatul în marina franceză, celebrul „74”, ca *Généreux* din Franța și *Bellona* din Anglia, va reprezenta modelul celui mai întâlnit vas de luptă al marilor puteri marine. Primele trei clase formează ceea ce numim de obicei vase de linie. Celelalte trei clase vor forma grupul navelor de recunoaștere axat în principal pe ultimele două clase: nave cu o singură punte, celebrele fregate. Dar marinele vor folosi și mai mult pe scară largă nave mai ușoare, care se aflau în afara clasificării, cum ar fi corveta, o reducere reală a fregatei cu cele trei catarge ale ei și bricul, echipat cu două catarge (trinchet și arbore mare) și cu greement pătrat. În sfârșit misiunile de legătură și patrulare, sunt asigurate de cutere, nave cu o singură velă pătrată, dar abundant echipate cu brigantine și focuri².

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

¹ Thomas Drayton Parker, *Naval Handbook as Bearing on National Defense and the European War*, JOHN J. NEWBEGIN, San Francisco, 1916, p. 1.

² Smaïl Aït-El-Hadj, „Caractéristiques de la guerre navale, XVIIIe et XIXe siècles”, în *Innovations*, 2013/3 (n° 42), pp. 240-241, <https://www.cairn.info/revue-innovations-2013-3-page-237.htm&wt.src=pdf>, accesat la 14 aprilie 2023.

**Tabel cu cele 6 clase de nave de luptă:
Navele de linie**

Schéma et rang	Nbre de ponts	Nbre de canons	Tonnage (tonnes)	Équipage (hommes)
1 ^o rang 	3	> 100	> 2 000	> 900
2 ^o rang 	3	84-100	1600-2000	700-900
3 ^o rang 	2	70-84	1400-1800	500-700
4 ^o rang 	2	50-70	1000-1500	300-500

Fregatele

Schéma et rang	Nbre de ponts	Nbre de canons	Tonnage (tonnes)	Équipage (hommes)
5 ^o rang 	1	32-50	800-1 400	200-300
6 ^o rang 	1	22-32	450-650	120-200

În ceea ce privește construcțiile navale, secolul al XIX-lea apare ca o perioadă de ruptură între o veche ordine, nava de lemn cu pânze, și o modernitate din metal și fum, ceea ce justifică de ce mulți autori califică această perioadă drept „revoluție maritimă”. Este de nețăgăduit că în acest secol, marina militară se confruntă cu profunde răsturnări. Ca și conceptul de revoluție industrială, și cel de revoluție maritimă beneficiază de a fi pus sub semnul întrebării, în special în ceea ce privește limitele sale cronologice și relația sa cu inovația, și pus în context cu dimensiunile sale politice, economice, sociale, tehnice și militare. Se va prefera așadar termenul de tranziție. Vom vedea că termenul de „tranziție” a fost folosit încă din secolul al XIX-lea, în special în expresia „flotă de tranziție” care desemnează navele mixte din anii 1850³.

Contemporanii au numărat patru repere marine pentru acest secol: vela, roata, elicea și cuirasatul; submarinul prindea contur și el în anii 1880, însă este dificil de calificat sau datat tranziția în această succesiune de modele și programe, care erau adesea învechite înainte de a fi finalizate. Între 1820 și 1840,

³ Géraldine Barron, „Les transitions techniques dans la marine militaire au XIXe siècle”, în *Revue d'histoire maritime*, n° 27 «Mer et techniques», 2020, pp. 1-2, <https://hal.science/hal-03048275/document>, accesat la 4 august 2022.

infrastructura a fost pusă treptat în funcțiune în ceea ce privește construcția navală și întreținerea bastimentelor; este nevoie de încă douăzeci de ani și trecerea la elice pentru a vedea progrese în organizarea și pregătirea personalului. Pentru construcțiile navale, ca și în multe alte domenii, secolul al XIX-lea a deschis așadar o multitudine de căi, nu toate urmate, experimentate și criticate constant, într-un amestec care poate constitui principala sa caracteristică⁴.

Această jumătate de secol a văzut începutul unui ritm din ce în ce mai accelerat în proiectarea, construcția, propulsia, armamentul și protecția navelor de luptă, care continuă și astăzi în această eră a turbinelor cu gaz și a rachetelor. Acum, marinele sunt obișnuite cu schimbări radicale, dar abia în 1860 a devenit realitate nava de război maritimă cu coca de fier, propulsată cu abur, apărând pentru prima dată în Franța, după secole cu predecesori ai navigației cu cocă de lemn. Deși blindate, aceste noi nave au păstrat tunurile montate pe lateral, care trăgeau prin saborduri, iar cele mai multe erau complet echipate cu catarge și velatură, indiferent dacă puteau naviga sau nu - o garanție considerată necesară atunci când motoarele navale erau încă considerate nesigure, consumul de cărbune era mare, iar instalațiile de alimentare cu cărbune se află la distanță sau inexistente în mările îndepărtate.

În următorii treizeci de ani au fost făcute experimente sălbatice în proiectarea navelor de război; în loc ca dimensiunea, armamentul și instalația navelor de război să fie supuse dezvoltării treptate, multe au fost depășite aproape înainte de așezarea chilei. Îmbunătățirile aduse armelor, blindajului, dimensiunilor, motoarelor și vitezei au evoluat atât de repede, fiecare dezvoltare interacționând cu restul designului și toate marinele la fel de ignorante în ceea ce privește cel mai bun design pentru o navă de război cu sarcini speciale, încât flotele majore au devenit o colecție curioasă de tipuri foarte diferite. În cele din urmă au apărut tipuri definite, dar dezvoltarea rapidă a continuat⁵.

Cele două carene monumentale, HMS Warrior în 1861 și HMS Inconstant în 1866, au terminat impulsul final al conceptului de crucișătoare moderne. Stimulat de crucișătoarele franceze, nave bine blindate și înarmate, HMS Warrior era lansat ca una dintre cele mai puternice nave de război britanice de la acea vreme, capabilă să ajungă și să lupte cu navele similare străine și să depășească orice cuirasat mai vechi. Însă, în ciuda puterii sale superioare de foc și de apărare, are doar o singură punte închisă de tunuri și, prin urmare, din punct de vedere tehnic ar trebui să fie considerată o fregata. Mai multă confuzie a sosit în 1866 cu HMS Inconstant, o navă cu o punte deschisă cu tunuri, care o făcea strict vorbind, o corvetă, chiar dacă nava era la fel de mare și de puternică precum orice navă capitală. Aceste nave au fost construite conform nevoii tot mai mari de a avea nave de război tot mai rapide și mai puternice, dar care nu se mai încadrau în sistemul de clasificare existent. A început să se vorbească despre o categorie nou-nouță reprezentată de aceste nave de război puternice deținute doar de către cele mai

⁴ *Ibidem*, pp. 11-12.

⁵ John Leather, *World warships in review, 1860-1906*, Macdonald and Jane's, London, 1976, p. 7.

avansate imperii și, în cele din urmă, în 1887, cel mai revoluționar sistem de clasificare a fost aprobat de amiralitate: navele capitale acum au obținut oficial numele de *Battleships* și toate noile modele inovatoare dintre ele și micile sloopuri au fost oficializate ca noi „Cruisers”.⁶

Se susține că reclasificarea flotei în octombrie 1887 a fost un eveniment mult mai semnificativ decât o simplificare a nomenclaturii serviciilor, reflectând în realitate schimbarea condițiilor materiale și strategice și tranziția serviciului de la unul dominat în mare parte de atacul de coastă la unul mai clasic, având modelul flotei de luptă de „blue-water” asemănător cu cel al erei navigației cu vele. Accentul flotei s-a îndreptat din nou către blocaj ca mijloc principal de apărare a comerțului, împreună cu un sistem de apărare a zonei focale stabilit pentru prima dată de Alexander Milne în anii 1870, care este, de asemenea, evaluat.⁷

Aproape în același timp, trei tipuri importante de nave de război au ajuns la maturitate: distrugătorul de torpiloare, submarinul și crucișătorul blindat. Crucişătorul blindat – definit de obicei ca un crucişător mare, rapid, cu o centură de blindaj – s-a dovedit a fi cel mai important pentru Marină, deși poate, în mod paradoxal, era de fapt cel mai vechi dintre cei trei⁸.

Trecerea de la lemn la fier ca material de construcție a carenei; îmbunătățirile rapide ale puterii de pătrundere a armelor și distructivitatea proiectilelor acestora, împreună cu introducerea armurii de fier, au condus la dezvoltarea unor nave care nu puteau fi aduse sub vechile sisteme de clasificare sau, într-adevăr, sub orice altele simple sau un sistem în general inteligibil. În 1872, după numai treisprezece ani de construcții navale cu vase de fier, când problema clasificării era mult mai simplă decât a devenit de atunci, Sir N. Barnaby a propus la Royal United Service Institution următoarea formulă pentru a determina eficiența comparativă a navei de război⁹:

$$\frac{A \times G \times H \times V}{L \times 100}$$

⁶ Yiding Liu, „A Brief History of Cruisers, Witnesses of the Colonial Imperialism”, în *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, volume 497, Proceedings of the 2nd International Conference on Literature, Art and Human Development (ICLAHD 2020), pp. 687-688, <https://www.atlantis-press.com/proceedings/iclahd-20/articles>, accesat la 12 aprilie 2023.

⁷ Scott M. Lindgren, *The Genesis of a Cruiser Navy: British First-Class Cruiser Development 1884 – 1909*, PhD Thesis, University of Salford, 2013, p. xxii, <https://salford-repository.worktribe.com/output/1429758/the-genesis-of-a-cruiser-navy-british-first-class-cruiser-development-1884-1909>, accesat la 17 mai 2021.

⁸ Christopher M. Buckey, *Forging the Shaft of the Spear of Victory: The Creation and Evolution of the Home Fleet*.

in the Prewar Era, 1900-1914, (Ph.D_Thesis), University of Salford, 2014, p. 38, <https://salford-repository.worktribe.com/output/1429145/forging-the-shaft-of-the-spear-of-victory-the-creation-and-evolution-of-the-home-fleet-in-the-prewar-era-1900-1914>, accesat la 17 februarie 2023.

⁹ Francis Elgar, “The classification and relative power of warships”, în *Transactions of the Royal Institution of Naval Architects*, Volume XXXVIII, 1897, London, p. 66.

Unde A este greutatea blindajului pe tona de navă,
 Unde G este greutatea protecției armelor și a muniției,
 Unde H este înălțimea pragurilor bateriei deasupra liniei de plutire,
 Unde V este viteza în noduri la încercarea cu mile măsurate,
 Unde L este lungimea navei.

Această formulă a dat o măsură a eficienței luptei pentru principalele cuirasate ale zilei, a căror valoare depindea de acuratețea acestor ipoteze, dar era departe de a oferi un sistem de clasificare a navelor militare.

Contemporanii afirmau la sfârșit de secol al XIX-lea că asistau la imposibilitatea atribuirii unor valori definite diferitelor elemente de putere recunoscute pe diferite nave și determinarea importanței relative a fiecăreia față de celelalte, astfel încât să le exprime totul în termenii oricăruia, și să le reprezinte astfel în sistemele de clasificare din marinele moderne, care sunt rezultatul unor opinii și idei diferite cu privire la această chestiune. Astfel, trecând peste schimbările care au avut loc din când în când de la introducerea navelor blindate și a armamentului îmbunătățit, clasificarea de atunci în Royal Navy este următoarea¹⁰:

Nave blindate _____	Cuirasat clasa I
	Cuirasat clasa a II-a
	Cuirasat clasa a III-a
	Navă de apărare costieră
	Crucișător clasa I
Nave protejate _____	Crucișător clasa I
	Crucișător clasa a II-a
	Crucișător clasa a III-a
Nave parțial protejate _____	Crucișător clasa a II-a
	Crucișător clasa a III-a
Nave fără blindaj _____	Crucișător clasa a II-a
	Crucișător clasa a III-a

Clasificarea de mai sus cuprinde toate navele de luptă, cu excepția sloop-urilor, canonierelor și a altor ambarcațiuni mici. Cuirasatele de primă clasă includ clasele *Magnificent* (1895), *Royal Sovereign* (1892-1894), *Centurion* (1894), *Trafalgar* (1890-1891), *Admiral* (1887-1888). Cuirasatele de clasa a II-a cuprindeau pe *Colossus* (1886-1887), *Ajax* (1883), *Devastation* (1873 și 1877). Cuirasatele de clasa a III-a cuprindeau 2 nave mici din clasa *Hero* (1888), vechile blindate *Swiftsure* (1872), *Audacious* (1870).

În marinele americane și italiene se urmează un sistem opus. Navele sunt clasificate în listele oficiale în ordinea deplasamentului, indiferent de tip sau calitățile de luptă. Navele de luptă ale Marinei Americane, excluzând doar torpiloarele, remorcherele, navele cu vele și navele de primire, sunt împărțite în patru „clase”. Prima clasă cuprinde toate navele cu deplasamentul de peste 5.000 de tone, a doua pe cele cuprinse între 3.000-5.000 tone deplasament, iar a treia pe

¹⁰ *Ibidem*, pp. 67-68.

cele între 3.000-1.000 tone, iar a patra pe cele sub 1.000 tone. Diferitele tipuri care se găsesc în clasele respective sunt: în prima clasă, nave de luptă de clasa întâi și a doua, crucișătoare blindate și crucișătoare protejate; în clasa secundă, crucișătoarele protejate și parțial protejate, monitoare mai mari, și un crucișător din lemn de 3.250 tone deplasament și 733 C.P., în a treia clasă, monitoare cu o singură turelă, crucișătoare, canoniere, o navă de apărare a portului și o barcă de expediție; iar în cea de-a patra clasă, crucișătoare, canoniere, o navă cu tunuri cu dinamită, o navă de transport și o navă de antrenament pentru cadeți. Navele de luptă ale marinei italiene sunt împărțite în șapte clase în ordinea deplasamentului lor. Prima clasă include toate navele cu deplasament de peste 9.000 de tone; clasa a doua, toate între 6.000 și 9.000 de tone; clasa a treia, toate între 4.000 și 6.000 de tone; clasa a patra, toate între 3.000 și 4.000 de tone, clasa a cincea, toate între 2.000 și 3.000 de tone; clasa a șasea, toate între 500 și 2.000 de tone; clasa a șaptea, toate care au un deplasament sub 500 de tone.

Flotila de torpiloare este, de asemenea, împărțită în patru clase: prima clasă cuprinde toate cele peste 100 de tone de deplasament; a doua, toate între 60 și 100 de tone; a treia, toate între 30 și 60 de tone; iar a patra, toate sub 30 de tone¹¹.

Sistemul german de clasificare ilustrează un compromis între cel al Royal Navy, care se bazează pe o luare în considerare generală a tipurilor și calităților de luptă, fără referire la nicio bază sau condiții numerice, și cel al Marinei SUA și Italiei, care este cel pur numeric de clasificare raportat la deplasament. Navele de luptă ale Marinei Germane sunt grupate în primul rând sub principalele tipuri, adică: nave blindate, canoniere blindate, crucișătoare și canoniere; iar aceste tipuri sunt subdivizate după cum urmează. Navele blindate sunt împărțite în patru clase: prima clasă cu peste 10.000 tone, a doua cu 7.500-10.000 tone, a treia cu 5.000-7.500 tone și a patra clasă cu 3.000-5.000 tone. Primele trei clase sunt denumite de „navigație maritimă”, iar a patra „costieră”.

Canonierele blindate cu un deplasament mai mic de 3.000 de tone sunt, de asemenea, denumite „costiere”. Crucișătoarele sunt de patru clase. Prima clasă constă din tunuri care au un calibru de cel puțin 21 cm; clasa a II-a, a navelor cu blindaj de punte, al căror armament principal este format din tunuri de cel puțin 15 cm calibru; clasa a treia, a navelor cu blindaj de punte, al căror armament principal constă din tunuri cu un calibru mai mic de 15 cm, iar clasa a patra, a navelor cu o deplasament de cel puțin 1.000 de tone, fără blindaj de punte și al căror armament principal constă din tunuri cu un calibru mai mic de 15 cm. Alte nave de luptă, nu torpiloare, a căror deplasament este mai mic de 1.000 de tone sunt clasificate ca și canoniere¹².

În 1914 avem o clasificare finală. Navele din care este compusă Royal Navy pot să fie împărțite în trei clase generale, afirma Percival A. Hislam¹³. Prima constă din cuirasate și crucișătoare de luptă, care sunt frecvent clasificate împreună ca „nave capitale”.

¹¹ *Ibidem* pp. 69-70.

¹² *Ibidem*, p. 70.

¹³ Percival A. Hislam, *The Navy of To-day*, T. C. & E. C. JACK, London, 1914, p. 16.

A doua este formată din crucișătoare de diferite tipuri, iar a treia din torpiloare. Atunci, marina britanică cuprindea 62 de cuirasate și 10 crucișătoare de luptă. Pasiunea populară pentru etichete a dus la împărțirea navelor de luptă în trei sau chiar patru grupuri. În primul rând, sunt cele mai vechi nave, caracterizate prin montarea a trei tipuri de tunuri, unul pentru lupta cu alte cuirasate la distanță lungă, altul de un calibru mai mic pentru asistarea tunurilor principale împotriva navelor de luptă la distanțe mai scurte, iar un al treilea destinat să fie folosit împotriva torpiloarelor. Navele care le transportau pe toate trei tipuri de tunuri sunt denumite „pre-Dreadnoughts”.

Aceasta înseamnă, desigur, că au fost construite înainte de Dreadnought, în care caracteristica principală a fost eliminarea armamentului secundar. Ce trebuie să remarcăm aici este că termenul generic „Dreadnought” este aplicat acelor cuirasate și crucișătoare de luptă care, fără armament secundar, aveau tunuri de 12 inci (fie opt, fie zece) în bateriile lor principale. În mai puțin de patru ani de la lansarea acestui tip de vas, apar altele care, în timp ce întruchipează aceleași principii, aveau tunuri de 13,5 inci (care trag proiectile de 1250-lb.) față de proiectilele de 12-inci de doar 850-lb., iar pentru a indica acest avans astfel de vase sunt cunoscute sub numele de „super-Dreadnoughts”. Următoarele nave capitale adăugate Marinei vor fi înarmate cu tunuri de 15 inci care trag cu proiectile de 1950-lb., de două ori mai grele decât cele trase de Dreadnought-ul original. Pentru aceste vase lordul Haldane a inventat greoiul, dar expresivul titlu de „hiper-super-Dreadnoughts”¹⁴.

Până în epoca Dreadnought-ului, distrugătorul cu tunurile și torpilele sale înlocuise în întregime torpilorul pentru serviciul flotei. Distrugătoarele au devenit mai mari și mai stabile, copiind teuga ridicată de la clasa USS „Bainbridge”¹⁵, intrat în serviciu în 1902.

În locul torpilorului, distrugătorul de torpiloare urma să apară ca nemesisul navei mai mici. În 1893, cei doi șefi constructori britanici de torpiloare (care sugerau o astfel de dezvoltare de ceva timp), sub conducerea amiralului Sir John Fisher (pe atunci controlorul marinei), au produs proiectele pentru primele TBD-uri (titlul a fost scurtat în curând la „distrugător”). Thornycroft (al cărui rol a fost de obicei neglijat) și Yarrow au construit fiecare o pereche de nave noi după propriile lor proiecte, urmate rapid de alte două construite de Laird¹⁶.

În sistemul din 1887, crucișătoarele neprotejate de clasa a 3-a aveau misiuni de poliție navală în apele coloniale, dar crucișătoarele din primă clasă s-au alăturat unei rapide curse navale după anii 1890. Crucișătoare blindate rusești și franceze, armate cu blindaj lateral în stil cuirasat, au devenit o vizibilă amenințare pentru navigația britanică și s-a susținut cu ardoare de către strategii navali ca Marder să construiască o flotă de crucișătoare adecvată pentru a le contracara.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 16-17.

¹⁵ Spencer C. Tucker, *Handbook of 19th Century Naval Warfare*, Sutton Publishing, 2000, p. 232.

¹⁶ David Lyon, *Steam, steel and torpedoes: the warship in the nineteenth century*, H.M. Stationery Office, 1980, p. 54.

Royal Navy și-a lansat propriile programe pentru construirea de crucișătoare de protecție comercială, care la rândul lor au stimulat pe francezi, ruși și mai târziu pe americani să construiască și crucișătoare și mai mari pentru a contracara flota britanică.

Crucișătoarele au devenit astfel capabile și importante preluând tot mai multe sarcini în cadrul flotelor. Strategii americani au recunoscut repede această posibilitate și în clasa *Tennessee* de crucișătoare blindate lansate în 1906 au fost descoperite o mare asemănare cu navele de luptă mai mici de clasa a doua: ele au fost înarmate cu 2 turele duble de tunuri de 10 inci, ca majoritatea cuirasatelor de la acea vreme, și cu un număr terifiant de 16 tunuri secundare de 6 inci, depășind multe nave de luptă mai mici, și a ajuns la un deplasament de peste 14.000 de tone, în timp ce își menținea viteza de 22 de noduri ca un crucișător propriu-zis. Vickers a fost contractat să construiască crucișătorul blindat *Rurik* pentru Marina Rusă în 1905. *Rurik* a ajuns la un nivel similar de armament și de apărare al unei nave capitale, operând la fel ca alte nave de luptă majore din flotă.¹⁷

Între 1904 și 1914 un nou tip de navă, crucișătorul ușor, este introdus în Royal Navy. Denumirea apare însă abia în clasificarea adoptată pentru prima dată oficial de către Amiralitate în 1913, pentru a cuprinde navele de cercetare anterioare, crucișătoare de clasa a doua și a treia ale flotei.¹⁸

Pentru a arăta și alte sisteme de clasificare, prezentăm o comparație a principalelor puteri navale, făcută în Senatul american și realizată la 1 noiembrie 1904¹⁹, din care am extras din cele 8 flote consemnate pe cea a SUA:

	Număr	Tone
Cuirasate (10.000 t și peste)	24	317.529
Cuirasat de apărare costieră	12	47.445
Crucișătoare blindate	10	129.215
Crucișătoare de peste 6.000 t	5	43.550
Crucișătoare 3.000-6.000 t	17	61.379
Crucișătoare 1.000-3000 t	23	31.667
Distrugătoare	16	6.695
Torpiloare	32	5.300
Submarine	8	913
	147	643.693

¹⁷ Yiding Liu, *op. cit.*, p. 688.

¹⁸ Timothy John Dougall, *The significance of Royal Navy cruiser procurement for British naval policy, 1904-1914*, PhD Thesis, King's College London, 2021, p. 1, https://kclpure.kcl.ac.uk/ws/portalfiles/portal/156682779/2021_Dougall_Timothy_1727108_thesis.pdf, accesat la 12 august 2023.

¹⁹ *United States Navy. Information (in tabular form) relating to vessels, the personnel of and appropriations for the Navy, and the comparative strength of the great naval powers*, S. Doc. 58-117, Compiled by Pitman Pulsifer, Clerk to the Committee on Naval Affairs, United States Senate. January 25, 1905. Presented by Mr. Hale, p. 24-25, https://www.govinfo.gov/content/pkg/SERIALSET-04765_00_00-016-0117-0000/pdf/SERIALSET-04765_00_00-016-0117-0000.pdf, accesat la 12 februarie 2023.

Mai mult decât alte nave, crucișătorul de luptă putem spune că are un tată. Amestecul special de viteză mare, putere de foc mare și armură ușoară era viziunea amiralul britanic John „Jacky” Fisher care, în 1904, s-a prezentat la Primul Lord al Amiralității cu o schemă de reformă navală, inclusiv specificații pentru un nou tip de crucișător, „HMS Inabordabil”, menit să exploateze „primul deziderat” al luptei navale, „viteza”. După 1905, această schiță a stat la baza primului crucișător de luptă, „HMS Invincible”, mai rapid decât orice navă de luptă capitală existentă, cu o baterie uniformă de tunuri grele și o armură destul de subțire. Între anii 1904 și 1922, Regatul Unit, Germania și Japonia au construit douăzeci și șapte de astfel de noi nave²⁰.

Schimbarea clasificării crucișătoarelor,²¹ o vedem la 31 mai 1913, când prin Navy Order 57/1913 se hotăra:

1. Schimbarea denumirii de „Crucișător blindat”, „Crucișător protejat de clasa I”, „Crucișător protejat de clasa a II-a”, „Crucișător protejat de clasa a III-a”, „Crucișător neblindat” și „Crucișător de cercetare”.
2. Pe viitor denumirea de crucișător se împarte oficial în 3 clase: „Crucișător de luptă”, „Crucișător” și „Crucișător ușor”.
3. Termenul de „Crucișător” va fi utilizat pentru a desemna toate vasele care astăzi sunt denumite ca „Crucișător blindat”, „Crucișător protejat de clasa I”.
4. Termenul de „Crucișător ușor” va fi utilizat pentru toate celelalte crucișătoare.

În continuare sunt prezentate denumirile sub care diferitele tipuri de crucișătoare au fost construite și data lansării lor²²:

1. Crucișătoare blindate (34), lansate între 1899-1907,
2. Crucișătoare protejate, clasa I (10), lansate între 1890-98,
3. Crucișătoare protejate, clasa a II-a (38), lansate între 1891-1913,
4. Crucișătoare protejate, clasa a III-a (11), lansate între 1890-1904,
5. Crucișătoare neblindate (7), lansate între 1908-12,
6. Crucișătoare de cercetare (8), lansate între 1904-5,
7. Crucișătoare blindate ușoare (20 construite și aflate în construcție),

primul lansat în 1913.

Lipsa unui sistem general de clasificare a tipurilor de nave militare era evidențiată mai ales în cazul realizărilor de comparații între puterile navale ale momentului. Voi recurge la câteva astfel de comparații, din ani diferiți, utilizând informații și denumiri contemporane analizei.

²⁰ Ryan Alexander Peeks: „The Cavalry of the Fleet:” Organization, Doctrine, and Battlecruisers in the United States and the United Kingdom, 1904-22, 2015, p. 1, <https://core.ac.uk/download/pdf/210600522.pdf>, accesat la 24 martie 2022.

²¹ INDEX TO NAVY ORDERS, 1913, Navy Office Library, pp. 4-5, https://seapower.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Commonwealth_Naval_Orders_1913.pdf, accesat la 12 ianuarie 2024.

²² Percival A. Hislam, *op.cit.*, p. 29.

Raport prezentat în parlamentul britanic în iulie 1898²³

	Anglia	Franța	Rusia	Germania	Italia	SUA	Japonia
Cuirasate	52	27	12	9	15	5	3
Crucișătoare blindate	18	9	10	3	3	2	1
Crucișătoare protejate	95	30	3	7	15	14	10
Crucișătoare neprotejate	16	16	3	21	1	10	8
Nave de apărare costieră	15	14	15	19	-	20	3
Torpiloare mari	35	13	17	2	15	-	1
Nave pentru sarcini speciale	3	1	5	1	2	1	-
Distrugătoare de torpiloare	50	-	1	-	-	-	-
Torpiloare mici	98	211	114	113	142	8	44

Nave construite la 1 decembrie 1911²⁴

	Cuirasate, <i>Dreadnought</i> tip ¹	Cuirasate ²	Crucișătoare blindate, <i>Invincible</i> tip ³	Crucișătoare blindate	Crucișătoare ⁴	Distrugătoare	Torpiloare	Submarine	Nave de apărare costieră ⁵
Anglia	12	42	5	34	79	192	59	65	-
Germania	7	21	2	9	39	109	22	14	5
SUA	6	25	-	12	30	36	28	20	4

²³ *Notes on naval progress*, Office of Naval Intelligence, Washington, Government Printing Office, 1899, p. 8.

²⁴ *Information Concerning Some of the Principal Navies of the World: A Series of Tables Compiled to Answer Popular Inquiry*, Office of Naval Intelligence, Washington, Government Printing Office, 1912, p. 7

Franța	-	20	-	22	10	72	200	66	2
Japonia	-	13	2	11	15	58	59	10	2
Rusia	-	9	-	6	11	95	29	31	2
Italia	-	8	-	10	6	22	46	9	-
Austria	-	6	-	3	6	14	43	6	6

1 Cuirasate care au o baterie principală cu toate tunurile mari (280 mm și mai mult),

2 Cuirasate de clasa I, sunt cele de (aproximativ) 10.000 t sau mai mult,

3 Crucişătoare blindate care au tunurile mari într-o singură baterie și sunt capabile să-și ocupe locul în linia de luptă cu cuirasatele. Au o creștere a vitezei în detrimentul a mai puține tunuri în bateria principală și o scădere a protecției armurii; sunt numite și crucişătoare de luptă.

4 Includ toate crucişătoarele neblindate cu un deplasament de peste 1.000 t,

5 Includ cuirasatele mici și monitoarele.

Încercând o recapitulare a tipurilor importante de cuirasate, facem o scurtă prezentare:

Predreadnought-urile, comandate între 1892 și 1910 și a căror artilerie consta din:

a) O baterie principală de până la patru tunuri de mare calibru, dispuse în două turele duble instalate pe axa liniei centrale, unul pe sectorul prova și celălalt în pupa, cu sectoare de tragere mai mari de 240°;

b) O baterie intermediară cu un număr invariabil mai mare de tunuri de calibru mediu, dispuse mai ales pe laterale; unele nave aveau o a doua baterie intermediară de calibru diferit, dar aceasta a fost întotdeauna medie;

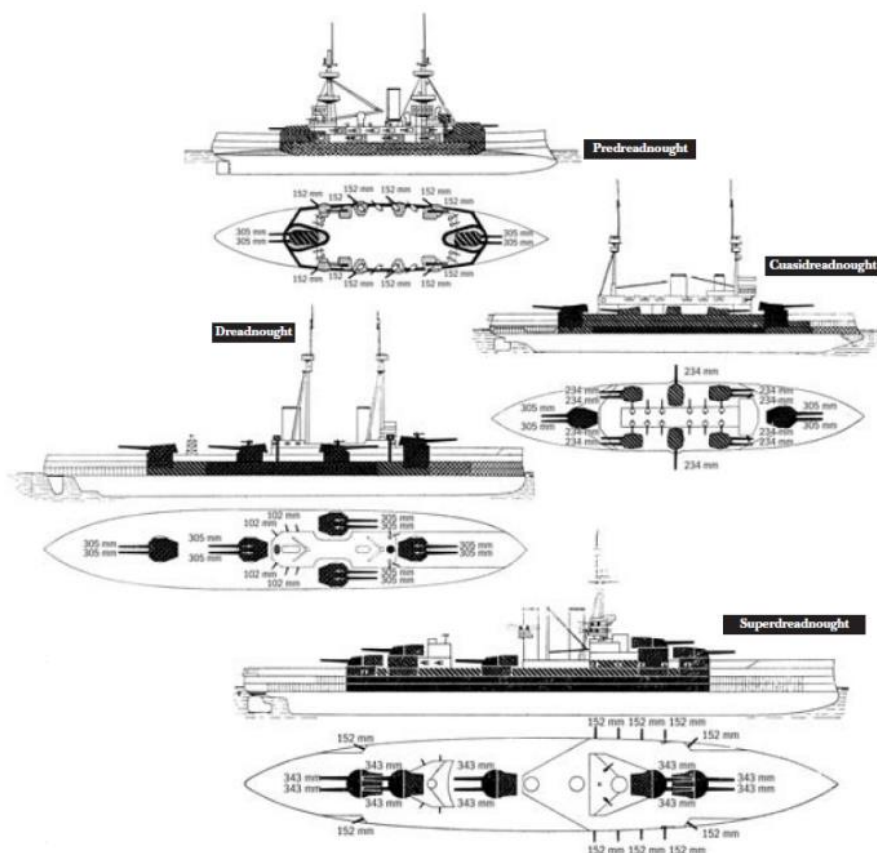
c) mai multe baterii anti-torpilă, cu un număr chiar mai mare de tunuri decât bateriile intermediare, întotdeauna de calibru mic. Din aceste motive se mai numesc „cuirsate cu baterii intermediare” sau cuirasate „policalibru” sau „multicalibru”. Aceste nave au dat o viteză maximă de aproximativ 18 noduri.

Quasidreadnought-ul sau **Semidreadnought**-ul, intrate în serviciu între 1905 și 1911, aveau artileria împărțită ca Predreadnought-urile dar cu diferența importantă că bateria sa intermediară, sau una dintre ele dacă erau două, era întotdeauna de calibru greu, deși mai mic decât cel al bateriei principale. La fel ca Predreadnought-urile, se numesc de asemenea, „cuirsate cu baterii intermediare” sau cuirasate „policalibru” sau „multicalibru”. Aceste nave au o viteză maximă de aproximativ 18 noduri.

Dreadnought-ul, care a răspuns la liniile generale de proiectare ale celui de-al doilea cuirasat britanic cu acest nume, care avea o baterie principală de opt sau

mai multe tunuri de calibru greu de 280 sau 305 mm și nu aveau baterii intermediare (deși unele marine le-au reținut o vreme, fără a reduce numărul de tunuri al bateriei principale). Din acest motiv, ele sunt numite și „cuiasate monocalibru”. Aceste nave aveau o viteză maximă cuprinsă între 21 și 23 de noduri.

Superdreadnought-ul, pe care unii l-au numit și „postdreadnought”, care erau nave de luptă derivate din Dreadnought și înarmate cu tunuri de calibrul 343 mm sau mai mare; primele dintre acestea au fost navele de luptă britanice clasa Orion, care au intrat în serviciu în 1912. La acea vreme. Aceste nave aveau o viteză maximă între 21 și 23 de noduri²⁵.



Vorbind despre concluzii, împărtășesc opiniile prezentate de David Lyon²⁶, care afirmă că într-un fel, situația de la începutul secolului al XX-lea seamănă cu

²⁵Juan Antonio Imperiale, “LA EVOLUCIÓN DEL ACORAZADO”, PARTE III: PREDREADNOUGHTS. Y CUASIDREADNOUGHTS, în *Boletín del Centro Naval*, Número 808, Mayo/agosto de 2004, pp. 251-252, <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808imperiale.pdf>, accesat la 12 mai 2022.

²⁶ David Lyon, *op. cit.*, p. 55.

cea cu 100 de ani înainte. În ambele cazuri a existat o ierarhie ferm stabilită a tipurilor de nave de război, deoarece tulburările confuze ale experimentului și scopul nesigur din ultimii 50 de ani au produs în sfârșit tipurile clar separate de cuirasat, crucișător (mare și mic) și distrugător. Cu toate acestea, începutul secolului al XX-lea avea să vadă ritmul de dezvoltare crescut la un nivel chiar mai ridicat decât înainte. Începea marea mărire a navei de luptă a erei Dreadnought.

Dacă în perioada velierelor asistăm la o clasificare simplă pe tipuri de nave, în perioada 1887-1914 lucrurile au stat total diferit. Lucrarea de față încearcă să facă puțină lumină în diversitatea extraordinară de nave de luptă de atunci, unele având o existență efemeră, crucișătorul torpilor de exemplu sau cuirasatul costier, acesta supraviețuind în cadrul flotelor mici scandinave. Chiar dacă elementele de bază în sistemele de clasificare ale perioadei, pentru că au existat mai multe, chiar dacă modelul britanic avea întâietate, au rămas puterea de foc, blindajul și viteza oricărei nave, vom observa că doctrinele navale și-au avut rolul lor, pendulând între crucișător și cuirasat ca navă capitală.

Recurgând ca surse la lucrări apărute până în 1914, am căutat să evidențiez dificultatea realizării unui astfel de sistem de clasificare de către flotele momentului și că totul a început să fie mai simplu și mai clar după apariția navei de tip Dreadnought, în 1906.

BRIEF CLASSIFICATION OF PRE-WAR MILITARY SHIPS

-abstract-

Key Words: ships; classification by types of ships; battleship; cruiser; Dreadnought type ship; 1887-1914; 1906; 1913; torpedo-boat; big guns

If during the period of sailing ships we witness a simple classification by types of ships, between 1887-1914 things were totally different. The present work tries to shed some light on the extraordinary diversity of battleships of that period, some of which had an ephemeral existence, the torpedo cruiser for example. Even if the basic elements in the classification systems of the period, because there were several, the British model taking precedence, the firepower, armor and speed of any ship remain relevant, we will note that naval doctrines had their role, with a pendulum between cruiser and battleship as a capital ship.

Relying on works published up to 1914 as sources, I sought to highlight the difficulty of achieving such a classification system by the fleets of the time and that everything began to be simpler and clearer after the appearance of the Dreadnought type ship, in 1906.