

CRUCIȘĂTOARELE „CAGUL”

"CAGUL" CRUISE SHIPS

Sergiu CATARAGA, asistent univ.

UPS „Ion Creangă” din Chișinău

ORCID: 0009-0006-5140-5659

cataraga.sergiu@upsc.md

Sergiu CATARAGA, University Asistent,
„Ion Creanga” SPU of Chisinau

CZU: 623.82(470+571)(091)

DOI: 10.46727/c.v3.21-22-03-2024.p225-229

Abstract. In this article, there is information regarding the history of two of the best and well-equipped cruisers of the naval fleet of the former Russian Empire, and then of the Soviet Union, which at different times bore the name "Cagul", being named in honor of the Cahul battle from 1770. Both cruisers were involved in the revolutionary events of the beginning of the XX-th century, as well as from the First World War and the Second World War. The officers and sailors of the respective ships showed devotion and courage in the battles. One of the ships was, for a while, the flagship of the Soviet military naval fleet in the Black Sea. In the whirlwind of events, their name was changed several times, but the historical memory also preserved the name "Cagul". The history of the commanders of the respective cruisers was tumultuous too, which is specific to the respective times.

Keywords: military naval fleet, battle, cruiser, flagship.

La sfârșitul sec. XIX Imperiul Rus a decis să acorde o mai mare atenție politicilor proprii de reînarmare și dotare a flotei maritime militare. Evoluția în perspectivă a situațiilor posibile pe diferite teatre de război dicta ajustarea la noile tactici și strategii. Erau realizate mari proiecte de asimilare a propriilor teritorii și a unora noi, cum ar fi promovarea și protejarea afacerilor în China sau Coreea. Același interes în zona respectivă manifesta și Japonia, care devenise un concurent redutabil [1, p.7]. Pentru realizarea proiectelor sale, în anul 1897 Imperiul Rus adoptă decizia de a crea și a concentra în zona respectivă până în anul 1903 o întreagă flotă: 10 cuirasate, 5 crucișătoare grele, 10 crucișătoare medii (5000-6000 tone) și 10 crucișătoare ușoare (2000-2500 tone). A fost revăzută și programul de redotare a flotei ruse din anul 1895, fiind stabilită construcția a 6 crucișătoare cu un tonaj de 5000-6000 tone. Programul respectiv a fost unul foarte ambițios. El prevedea din start construcția unor corăbii mult mai rapide și puternice decât cele japoneze (seria Kasaghi), engleze (seria Errogant) sau franceze (seria Schatreno). Fiind anunțat un concurs, a fost ales, în anul 1898, proiectul firmei germane „Vulkan”, care a construit primul crucișător „Богатырь”, recunoscut de către împăratul Germaniei Wilhelm al II-lea, drept „cea mai bună corabie construită pentru străini”. Conform contractului de construcție, după transmiterea acestui vas către partea rusă, firma „Vulkan” a vândut proiectul, în baza căruia a început construcția în serie pe teritoriul Imperiului Rus a încă 4 vase de acest tip: „Витязь”, „Олег”, „Кагул” și „Очеаков” [5].

Primul crucișător din seria respectivă, „Витязь”, nu a intrat în dotarea flotei maritime militare ruse, deoarece a ars în urma unui incendiu în anul 1901, în docul de construcție. Al doilea, „Олег”, a intrat în dotarea marinei ruse, participând la luptele din Primul război

Mondial, dar a fost scufundat de englezi în anul 1919 în golful Finlandez. Următoarele două, „Кагул” și „Очеаков” au supraviețuit evenimentelor revoluției bolșevice ruse și Războiului Civil.

Istoria crucișătorului „Kagul” a fost una deosebită. A fost numit în cinstea bătăliei de la Cahul din 21 iulie 1770 dintre trupele ruse, de sub comanda gen. Rumeanțev P.A., și cele ale Imperiului Otoman, de sub comanda vizirului Halil Hamid Pașa. Trupele ruse, în număr de 40 000 soldați, au reușit o victorie strălucită asupra armatei turcești de 150 000 ostași, fiind cea mai importantă bătălie a Războiului ruso-turc din anii 1768-1774.

Construcția crucișătorului „Кагул” începe pe 23 august 1901 [7]. Este dat drumul pe apă la 20 mai 1902 și intră în exploatare în anul 1907. Acest crucișător a fost cel mai rapid din seria sa – 24,75 mile marine (45,837 km), realizând pentru timpurile sale un record absolut. Acest lucru se datora instalării la bordul său a cazanelor de aburi „Norman”, care asigurau o viteză mai mare cu 2-4 mile marine în comparație cu crucișătoarele din aceeași categorie produse de Japonia, Marea Britanie sau Franța. Avea 571 membri ai echipajului. La bordul lui au fost instalate 12 tunuri model „Kane” de 152 mm, 12 tunuri de 75 mm, 2 tunuri de 37 mm, 2 lansatoare de torpile de 381 mm. În anul 1916 sunt instalate 2 tunuri antiaeriene de 76,2 mm. Pe parcursul exploatării acestui crucișător, în funcție de necesitățile motivate de evoluția tehnicii și artei militare, au fost efectuate o serie întreagă de modificări ale dotării cu artilerie, apărare antiaeriană sau lansatoare de torpile, tunurile de 152 mm au fost înlocuite cu altele de 75 mm și au fost instalate două aparate de lansare de mine БМБ-1.

În ziua de 25 martie 1907 crucișătorului i se dă un nou nume „Память Меркурия” (în memoria bricului „Mercurii”, care în războiul ruso-turc din anii 1828-1829 a obținut o victorie asupra a două corăbii turcești). Participă foarte activ în cadrul Primului război mondial, realizând 82 de misiuni. Cele mai reușite au fost atacul portului Constanța, ocupat de nemți la 13 noiembrie 1916, nimicind 15 depozite de petrol din 37 și o baterie de coastă de 152 mm, și „Operațiunea Trapezund”, de transfer din Mariupol a diviziei 127 infanterie și acordarea susținerii necesare a artileriei de la bordul corăbiei pentru cucerirea portului Trapezund.

La începutul anului 1917 corabia este trimisă pentru reparații, unde și s-a aflat la începutul revoluției ruse din februarie 1917. După venirea bolșevicilor la putere, echipajul corăbiei refuză să recunoască noua guvernare a Rusiei în frunte cu V.I. Lenin și în ziua de 12 noiembrie 1917 ridică drapelul albastru-galben al Ucrainei. A fost prima corabie din flota fostului Imperiu Rus din Marea Neagră, care a trecut de partea guvernului de la Kiev. În urma aflării condițiilor înaintate de Imperiul German și aliații săi cu privire la viitorul tratat de pace, care urma să fie semnat la Brest cu reprezentanții guvernului Rusiei bolșevice, la 16 februarie 1918 echipajul ridică drapelul roșu, îndreptându-se spre Sevastopol, pentru a nu nimeri în mâinile trupelor germane. La 29 aprilie 1918, vice-amiralul M.P. Sablin, primind comanda flotei din Marea Neagră, ordonă ridicarea din nou a drapelului ucrainean, dar, înțelegând că acest lucru nu va salva flota, ordonă transferul ei în alte porturi. Crucișătorul „Память Меркурия”, fiind în reparații, nu a putut părăsi portul Sevastopol. În luna iulie s-a aflat sub drapel german, dar mai apoi sub drapel ucrainean, fiindu-i dat numele de „Гетман Мазепа”.

Din 24 noiembrie 1919 este preluat de Antanta și oferit Armatei Albe, iar din 29 aprilie 1919 ajunge în mâinile Armatei Roșii [2].

Din 24 iunie 1919 trece iarăși sub controlul Armatei Albe, care la 14 noiembrie 1920, din motivul nefinalizării reparațiilor, decide să-l abandoneze în Sevastopol la momentul retragerii din Crimeea.

În 1921, crucișătorul face parte din Forțele Militare Maritime din Marea Neagră și Azov ale Rusiei Sovietice, fiind numită nava amiral a acestei flote până în anul 1927. Ca și crucișătorul „Аврора” din Marea Baltică, a servit ca navă de luptă și, totodată, drept școală pentru specialiștii din domeniul marinei militare.

La 31 decembrie 1922 i se dă un nou nume – „Коминтерн”. După lungi reparații și dotări este introdus din nou în flota Mării Negre.

În 1925 la bordul acestui crucișător sunt filmate o serie de scene din renumitul film al regizorului Serghei Eizenștein „Броненосец Потёмкин”, unde marinarii și ofițerii au fost în rolul de actori. În 1927, din motivul dării în exploatare a noului crucișător „Червона Украина”, numele de navă amiral a flotei din Marea Neagră este pierdut. La începutul anului 1941 sunt realizate noi dotări de apărare antiaeriană.

După 22 iunie 1941, crucișătorul participă activ la luptele din zona Odesei. Din cauza exploatării intensive a tunurilor de calibru principal, după numai o lună de lupte, ele au ieșit totalmente din uz (peste 2000 salve de tun). În ziua de 16 august 1941 este atacat de aviația germană, fiind grav avariat. Participă din noiembrie 1941 până în 1942 la apărarea Sevastopolului. În ziua de 2 iulie este din nou grav avariat în portul Novorosiisk. Fiind retras în Poti, este atacat și avariat de aviația germană în ziua de 16 iulie 1942. Neavând posibilitatea de a fi reparat, este retras în Tuapse, unde a fost dezarmat complet, fiind retras pe uscat armamentul din dotare, iar apoi scufundat în delta râului Hobi în ziua de 10 octombrie 1942.

Pe parcursul existenței acestui crucișător, au fost comandanți, istoria cărora corespunde evenimentelor tumultuoase prin care a trecut fostul Imperiu Rus, iar mai apoi și URSS, mulți din ei pierzându-și viața în perioada revoluției bolșevice, a Războiului Civil sau a teroarei staliniste:

1. Feodor Bogdanovici von Șuliț, 1907-1908 (contr-amiral al flotei, ucis de bolșevici în octombrie 1919)
2. Pavel Ivanovici Novițkii, 1908-1909 (vice-amiral, ucis de matrozii bolșevizați în Sevastopol în decembrie 1917)
3. Vladimir Constantinovici Diterihs, 1909-1911 (contr-amiral, luptă de partea Armatei Albe, fiind fratele lui Mihail Constantinovici Diterihs, șeful Statului Major al generalului Duhonin (comandantul armatei Imperiului Rus), apoi șef de Stat Major al Corpului Cehoslovac, apoi șef de Stat Major al armatei lui Kolceak, fiind și șeful comisiei de anchetă a asasinării familiei imperiale ruse).
4. Nicolai Gheorghievici Lvov, 1911-1914 (contr-amiral, ucis de bolșevici în Sevastopol în ziua de 23 februarie 1918).
5. Mihail Mihailovici Ostrogradskii-Apostolov 1914-1916 (contr-amiral, ministru al marinei al guvernului Radei de la Kiev, comandant al Flotei Militare Maritime Ucrainene din Marea Neagră în perioada anilor 1917-1919. După sfârșitul Războiului Civil din Rusia se retrage în România, unde și moare în ziua de 30 octombrie 1923 în București).
6. Alecsandr Ottovici Gad 1916-1917 (contr-amiral, adjunctul ministrului afacerilor marine în guvernul Radei de la Kiev. A decedat în Helsinki în ziua de 26 decembrie 1960).

7. Pavel Pavlovici Ostelețkii , 1919 (contr-amiral, luptă în perioada Războiului Civil din Rusia de partea albilor, emigrează în Franța. A decedat la 1 ianuarie 1946).
8. Ivan Petrovici Șabelskii, 1921-1924.
9. Alexandr Antonovici Rujec, 1924 (contr-amiral, trece de partea bolșevicilor, în decembrie 1917-martie 1918 este comandant al Flotei maritime Militare din Marea Baltică, fiind organizatorul și realizatorul salvării flotei maritime militare din Marea Baltică în anul 1918 – ”ледовый поход”).
10. Ivan Nikitici Kadațkii-Rudnev, 1926-1940 (flagman rangul I (vice-amiral), arestat la 13 martie 1938, condamnat și împușcat în ziua de 28 iulie 1938).
11. Iurii Constantinovici Zinoviev, 1930-1936 (căpitan rangul I, participant la asaltul Palatului de Iarnă din 25 octombrie 1917. În februarie 1947 este numit primul comandant al crucișătorului „Новоросийск”, fostul lincor italian „Giulio Cezare”, preluat de sovietici ca despăgubiri de război, dar la momentul transmiterii acestuia de italieni către partea sovietică, moare în orașul Augusta în urma unui atac de cord. „Новоросийск” este aruncat în aer de un comando italian la 27 octombrie 1955. Au decedat 617 membri ai echipajului).
12. Stepan Ianovici Kara, 1936-1937 (căpitan rangul II, arestat în ziua de 17.05.1937, condamnat și împușcat pentru activitate contrarevoluționară în ziua de 20.09.1937, reabilitat la 25.07.1957) [4, p. 34, 294].
13. Ivan Antonovici Zaruba, 1941 (căpitan rangul II, ultimul comandant al crucișătorului „Червона Украина”. Nimerește în prizonierat împreună cu general-maiorul P.G. Novikov (comandantul Div. 95 Inf. moldovenești) în momentul evacuării din Sevastopol, dar supraviețuiește lagărelor de concentrare. Trece filtrația sovietică, fiind reangajat în marina militară, dar din motive de sănătate este eliberat în 1947. A decedat în anul 1981 în Moscova).
14. Feodor Vasilevici Jirov, 1941-1942 (contr-amiral, atașat militar-maritim în Franța (1955-1960), șef direcție GRU al Statului Major al Armatei Roșii. A decedat în anul 1972 în Moscova).

Istoria flotei imperiale maritime ruse mai cunoaște o corabie cu același nume – „Cagul”. Aceasta este a cincea corabie din seria „Богатырь”, construită după proiectul aceleiași firme germane „VulKan”, dar pe teritoriul Imperiului Rus, în Sevastopol. Construcția crucișătorului începe în ziua de 13 august 1901, fiind dat drumul pe apă pe 1 octombrie 1902. Primul nume a fost „Oceakov” [8, p.4]. Sub acest nume crucișătorul și-a îndeplinit misiunile până în luna noiembrie 1905. În ziua de 14 noiembrie a aceluiși an, locotenentul flotei maritime militare ruse, Piotr Petrovici Șmidt, care a fost scos din rândurile ofițerilor flotei pentru discreditare și propagandă revoluționară pe 7 noiembrie 1905, a urcat la bordul acestui crucișător, proclamându-se comandant al matrozilor răsculați. A convocat un consiliu, unde s-au luat o serie de decizii, cum ar fi întreprinderea unor acțiuni de luptă pe mare, dar și pe uscat, nemijlocit în Sevastopol, precum și arestarea unor ofițeri etc. Șmidt s-a declarat comandant al Flotei Maritime Militare Ruse din Marea Neagră, arborând pavilionul navei amiral. Însă a doua zi, această rebeliune a fost înfrântă, iar cei răsculați au fost arestați, inclusiv și P.P. Șmidt, care a fost judecat și împușcat pe 6 martie 1906.

Crucișătorul „Oceakov”, fiind grav avariat în urma evenimentelor din 14-15 noiembrie 1905, a fost trimis în reparații, de unde a ieșit pe 25 martie 1907, dar cu un nume nou – „Cagul”.

Numele a fost schimbat intenționat, pentru a nu se mai pomeni despre acțiunile din timpul primei revoluții ruse din 1905. În schimb fostul crucișător "Cagul" este redenumit în "Память Меркурия" în aceeași zi de 25 martie 1907.

Noul Cagul și-a menținut numele până pe 31 martie 1917, când în urma evenimentelor revoluției burghezo-democratice din Rusia i se restabilește numele de „Oceakov”. În perioada anilor 1918-1919 trece pe rând sub controlul trupelor germane, apoi ale celor anglo-franceze. Din luna mai 1919 face parte din flota armatei albgardiste [3, p.65]. A participat activ la numeroase operațiuni din marea Neagră de partea acestei armate, fiind redenumit în luna septembrie 1919 în „Генерал Корнилов”. Pe 14 noiembrie 1920 părăsește portul Sevastopol în cadrul operațiunii „Evacuarea Crimeiei”, când împreună cu alte 125 corăbii au evacuat peste 150 000 persoane, care nu erau de acord cu instalarea guvernării bolșevice, și se îndreaptă către portul Bizerta. Aici este internat de autoritățile franceze, fiind inclus mai apoi în așa numita Escadră Rusă [6, p.26]. Când în anul 1924 au fost stabilite relații franco-sovietice de recunoaștere reciprocă, una dintre condiții a fost retrocedarea către URSS a corăbiilor Escadrei Ruse, dar Franța a târăganat acest proces până în 1933, când acest crucișător, împreună cu alte nave, a fost dezmembrat și topit.

BIBLIOGRAFIE

1. АПАЛЬКОВ, Ю. В. *Боевые корабли русского флота 8.1914-10.1917 гг.*: Справочник. Санкт-Петербург, 1996. 224 с. ISBN: 5-7559-0018-3.
2. ВАРНЕК, П. А. Образование флота Добровольческой армии//*Гражданская война в России: Черноморский флот*. Москва, 2002.
3. ВАРНЕК, П.А. Образование флота Добровольческой армии // *Гражданская война в России: Черноморский флот*. Москва, 2002.
4. ГОРОХОВ, В.В.; МИЛЬБАХ, В.С; САБЕРОВ, Ф.К.; ЧУРАКОВ, Д.Р. *Политические репрессии командно-начальствующего состава, 1937–1938 гг. Черноморский флот*. Санкт-Петербург. ISBN: 978-5-85875-606-4.
5. ЗАБЛОЦКИЙ, В.П. *Вся богатырская рать. Бронепалубные крейсера типа «Богатырь»*. Ч.1, Морская коллекция, 2010. № 3.
6. КОЛУПАЕВ, В. Е. Русский флот в Африке // *Военно-исторический архив*. 2002. № 8 (32).
7. КРЕСТЬЯНИНОВ, В.Я. *Крейсера Российского Императорского флота 1856-1917*. Часть I. СПб, 2003. 324 с. ISBN: 978-5-905795-39-8.
8. МЕЛЬНИКОВ, Р.М. *Крейсер «Очаков»*. Ленинград, 1986. 256 с.