

GOBLO! – RAJD NA IMROZ 20 STYCZNIA 1918¹

Piotr Nykiel

Strona | 1

Dwudziestego stycznia minęła 90. rocznica zatonięcia krążownika *Breslau*. Historia służby tego okrętu jest doskonałą ilustracją złożoności XX-wiecznych dziejów Europy. Zwodowany w wówczas niemieckim Szczecinie krążownik otrzymał imię wtedy jeszcze także niemieckiego miasta Wrocław, by od 1914 r. służyć (z załogą w większości nadal niemiecką) pod banderą Imperium Osmańskiego jako *Midilli* (turecka nazwa dziś greckiej wyspy Lesbos). Niniejszy artykuł przybliży wciąż słabo znane ostatnie chwile okrętu, na którym swą błyskotliwą karierę rozpoczynał później dowódca Kriegsmarine adm. Karl Dönitz.

Kiedy 5 sierpnia 1914 ścigany przez Brytyjczyków kontradm. Wilhelm Souchon podejmował decyzję o udaniu się dowodzonymi przez siebie krążownikami *Goeben* i *Breslau*² do Dardaneli, wiedział iż wybór ten pozwoli mu nie tylko uratować okręty przed zatopieniem już w pierwszych dniach wojny, ale da mu także możliwość ich wykorzystania bojowego. Ucieczka na Adriatyk i połączenie się z flotą Austro-Węgier skazywałaby go bowiem na niemożność opuszczenia tego akwenu wobec przytłaczającej dominacji francusko-brytyjskiej na Morzu Śródziemnym. Uciekając na wody tureckie Souchon też zamykał sobie drogę powrotu na akwen śródziemnomorski, ale zyskiwał za to możliwość współdziałania z osmańską marynarką wojenną przeciw Rosji na Morzu Czarnym³.

We wrześniu 1917 r., gdy dowodzenie Dywizjonem Śródziemnomorskim, a tym samym całością połączonych niemiecko-tureckich sił morskich przejmował wiceadm. Hubert von Rebeur-Paschwitz, *Goeben* i *Breslau* nie miały już z kim walczyć⁴. Z drugiej strony sytuacja na Morzu Śródziemnym nie była aż tak niekorzystna jak w 1914 r. Po ewakuacji wojsk Ententy z półwyspu Gallipoli w styczniu 1916 r. blokada Dardaneli uległa znacznemu osłabieniu.

¹ Niniejszy tekst opublikowany został w kwartalniku „Okręty Wojenne” (1/2008(87), s. 24-30).

² *Goeben*: krążownik liniowy; w służbie od 1912 r.; wyporność 22 979 t; prędkość 28 węzłów (deklarowana), 24,5 węzła (realna); uzbrojenie artyleryjskie 10 x 280/50, 12 x 150/45, 12 x 88/45; wyrzutnie torped 4 x 550 mm; załoga 1107 ludzi. *Breslau*: krążownik; w służbie od 1912 r.; wyporność 4 570 t; prędkość 25 węzłów (podczas prób); uzbrojenie artyleryjskie 12 x 105/45; wyrzutnie torped 2 x 500 mm; załoga 426 ludzi.

³ Przebieg ucieczki niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego do Turcji oraz okoliczności wchłonięcia przez tę formację najwartościowszych okrętów osmańskiej marynarki wojennej znalazły szczegółowe omówienie w książce Piotra Nykiela pt. *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008.

⁴ W dalszej części tego artykułu konsekwentnie używać będziemy niemieckich nazw okrętów, ponieważ sfinalizowana 10 sierpnia 1914 sprzedaż *Goebena* i *Breslaua* rządowi osmańskiemu była całkowicie fikcyjna. Okręty te od 16 sierpnia 1914 do zakończenia wojny pływały co prawda pod turecką banderą jako *Yavuz Sultan Selim* [Sułtan Selim Groźny] i *Midilli* [Lesvos], ale ich załogi w znakomitej większości pozostawały przez cały czas niemieckie. *Breslau* zatonał 20 stycznia 1918 na nierozpoznanym polu minowym między Imroz a półwyspem Gallipoli (o czym będzie jeszcze mowa niżej), nie doczekawszy się formalnego wcielenia do floty osmańskiej, zaś oficjalnego przekazania *Goebena* dokonano dopiero 2 listopada 1918 (por.: Nykiel, *ibid.*).

Impulsem do działania okazało się przechwycenie przez turecki wywiad 2 grudnia 1917 informacji o zamiarze przegrupowania przez aliantów dwóch dywizji z frontu macedońskiego do Palestyny. Transport odbyć miał się drogą morską z Salonik. Niemcy nie mogli jednak wydzielić w tym okresie okrętów podwodnych, które przechwyciłyby konwój. Von Rebeur-Paschwitz zaproponował więc stronie tureckiej oddelegowanie do tego zadania *Goebena* i *Breslaua*. Niemiecki wiceadmirał wychodził jednocześnie z założenia, że jeśli nawet jego okręty nie napotkają na aliancki transport z żołnierzami, to samo ich wyjście z cieśniny przyciągnie w ten rejon większą liczbę brytyjskich i francuskich okrętów wojennych. Do czasu ich przybycia *Goeben* i *Breslau* zdążą schronić się w Dardanelach, a U-booty, które wówczas powinny już być dostępne, będą miały wyborne polowanie. Turcy, zdruzgotani utratą Jerozolimy (9 grudnia 1917) plan ten podchwycili, widząc w nim szansę na podniesienie morale narodu. Osmańskie Ministerstwo Floty przestrzegło jednak von Rebeur-Paschwitza przed zagrożeniami czekającymi na zewnątrz cieśniny, zwracając przy tym szczególną uwagę na bardzo rozbudowany system zagród minowych⁵.

Po wspólnych konsultacjach Niemcy ustalili z sojusznikami, iż w operacji oprócz *Goebena* i *Breslaua* udział wezmą cztery tureckie kontrtorpedowce: *Muavenet-i Mllyye*, *Nûmune-i Hamiyet*, *Basra* i *Samsun*⁶. Na obszar działania tego zespołu wyznaczono wody między wyspami Imroz (współczesna turecka nazwa: Gökçeada) a Lemnos. W trosce o utrzymanie całej misji w tajemnicy o zamiarze jej przeprowadzenia poinformowano tylko dowództwo cieśnin, które poleciło dardanelskiej flotylli minerskiej przetrąlanie toru wodnego o szerokości 220 m. Samolotom stacjonującym w rejonie cieśniny zlecono także rozpoznanie brytyjskich zagród minowych rozstawionych na przyszłym obszarze działania okrętów. Zarówno zwiad lotniczy, jak i próby trałowania przeprowadzone 17 i 18 stycznia 1918 wykazały, iż akwen między półwyspem Gallipoli a Imroz jest znacznie słabiej zaminowany, niż sądzono na podstawie dotychczasowych obserwacji oraz ustaleń uzyskanych przez wywiad wojskowy.

Po uzupełnieniu węgla w Zonguldak nad Morzem Czarnym wszystkie sześć okrętów udało się na Morze Marmara, gdzie – jak poinformowano dowódców – miały wziąć udział w manewrach. Dopiero tam ujawniono im prawdziwy cel misji oraz przedstawiono plan operacyjny, który zakładał co następuje:

- a. unikanie kontaktu z brytyjskimi kontrtorpedowcami patrolującymi nieustannie linię między wyspami Imroz a Tenedos (tur.: Bozcaada); w przypadku napotkania na te jednostki zatopienie ich zanim zdążą nadać sygnał o dostrzeżeniu niemiecko-tureckiej flotylli;
- b. zaatakowanie aliantów o brzasku (podczas gdy *Goeben* zajmie się dużymi statkami lub okrętami, *Breslau* zaabsorbuje mniejsze jednostki oraz ogniem dział zniszczy brytyjską bazę lotniczą na Imroz);

⁵ Wiosną 1917 r. Brytyjczycy znacznie zagęścili pole minowe u wyjścia z cieśniny. Nie uczynili tego jednak w obawie przed niemieckimi krążownikami lecz U-bootami, błędnie zakładając, że ich główną bazą na Morzu Egejskim są Dardanele. Jak twierdzi Cecil V. Osborne (*Smoke on the horizon. Mediterranean fighting 1914-1918*, London 1933, ss. 244 i 248), miny zakotwiczone na różnych głębokościach, między 60 a 18 stóp (ok. 18,3 – 5,5 m), niektóre nawet tuż pod powierzchnią.

⁶ *Muavenet-i Mllyye* i *Nûmune-i Hamiyet*: kontrtorpedowiec; w służbie od 1910 r.; wyporność 765 t; prędkość (od 1912 r.) 26 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 75/50, 2 x 57/50; wyrzutnie torped 3 x 450 mm; załoga 112 ludzi. *Basra* i *Samsun*: kontrtorpedowiec; w służbie od 1907 r.; wyporność 284 t; prędkość (od 1915 r.) 17 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 1 x 65/50, 6 x 47/50; wyrzutnie torped 2 x 450 mm; załoga 91 osób.

- c. w okolicznościach umożliwiających zdobycie wrogich jednostek – wydzielenie przez dowódców *Goebena* i *Breslaua* po jednej jednostce abordażowej;
- d. po zakończeniu działań w rejonie Imroz ostrzelanie przez *Goebena* portu w zatoce Mudros na wyspie Lemnos; przeprowadzenie w tym czasie przez *Breslaua* rozpoznania na południe od wyspy i nawiązanie współpracy z przyczajonym tam okrętem podwodnym *UC-23*⁷.
- e. pełnienie przez tureckie kontrtorpedowce służby dozorowej w rejonie wejścia do Dardaneli i zabezpieczanie odwrotu niemieckich krążowników, a w szczególności przeciwdziałanie atakom alianckich okrętów podwodnych;
- f. wsparcie całej operacji z powietrza;
- g. powrót krążowników na wysokość Seddülbahir (wieś na południowym krańcu półwyspu Gallipoli) najpóźniej o zachodzie słońca⁸.

Wypełnienie powyższych założeń taktycznych wydawało się być realne, gdyż Brytyjczycy dysponowali w zatoce Mudros dość skromnymi siłami w postaci dwóch bliźniaczych predrednotów HMSs *Lord Nelson* i *Agamemnon*⁹, trzech lekkich krążowników (*Foresight*, *Lowestoft* i *Skirmisher*¹⁰), trzech kontrtorpedowców oraz jednej kanonierki. W zatoce Kuzu kotwiczyły zaś monitory *Raglan* i *M 28*¹¹ oraz wypełniony paliwem tankowiec. Służbę patrolową między oboma bazami powierzono kontrtorpedowcom *Lizard* i *Tigress*¹². W ciągu dnia, bezpośrednio w pobliżu wyjścia z Dardaneli na Morze Egejskie krążyły cztery, a w nocy sześć kontrtorpedowców. Dodatkowo samoloty z Imroz dwa razy dziennie odbywały loty zwiadowcze nad cieśniną. Bez wątplenia znacznym atutem – z którego jednak osmański sztab floty nie zdawał sobie sprawy – była też awaria jedyne go okrętu podwodnego (*E 12*), jakim brytyjski Dywizjon Egejski dysponował w rejonie Dardaneli.

W ostatniej chwili sytuacja znacznie się jednak skomplikowała. Gdy 20 stycznia o godz. 05.47 okręty von Rebeur-Paschwitz wyszły z cieśniny na otwarte morze, dowództwo osmańskiej marynarki wojennej otrzymało informację ze sztabu 5 Armii, że

⁷ *UC 23*: okręt podwodny; wyporność 400/434 t; wyrzutnie torped 3 x 500 mm; miny 18 szt.; armaty 1 x 86 mm; załoga 28 ludzi.

⁸ Treść planu operacyjnego przedstawiono w oparciu o opracowanie źródłowe tureckiego Sztabu Generalnego pt. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı*, Ankara 1976, s. 395.

⁹ *Agamemnon* i *Lord Nelson*: predrednot; w służbie od 1907 r. (A), 1908 r. (LN); wyporność 16 500 t; prędkość 19 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 4 x 305/45, 10 x 234/50, 15 x 76 mm, 16 x 47 mm; wyrzutnie torped 5 x 457 mm; załoga 865 ludzi.

¹⁰ *Foresight*: lekki krążownik; w służbie od 1904 r.; wyporność 2 850 t; prędkość 25 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 102 mm, 1 x 76 mm (p. lot.); wyrzutnie torped 2 x 356 mm; załoga 298 ludzi. *Lowestoft*: lekki krążownik; w służbie od 1914 r.; wyporność 5 440 t; prędkość 25,5 węzła; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 152 mm; 1 x 76 mm (p. lot.), 4 x 47 mm; wyrzutnie torped 2 x 533 mm; załoga 433 ludzi. *Skirmisher*: lekki krążownik; w służbie od 1905 r.; wyporność 2 895 t; prędkość 25 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 102 mm, 1 x 76 mm (p. lot.), 1 x 57 mm (p. lot.); wyrzutnie torped 2 x 356 mm; załoga 298 ludzi.

¹¹ *Raglan*: monitor; w służbie od 1915 r.; wyporność 6 150 t; prędkość 6,5 węzła; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 356/45, 2 x 76,2/50, 1 x 47/50 (p. lot.), 1 x 40 mm (p. lot.). *M 28*: monitor; w służbie od 1915 r.; wyporność 610 t; prędkość 11 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 1 x 234 mm, 1 x 76,2/50, 1 x 57/40; załoga 69 ludzi.

¹² *Lizard* i *Tigress*: kontrtorpedowiec; w służbie od 1911-12 r.; wyporność 778 t (max. 990); prędkość 27 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 102 mm, 2 x 76 mm; wyrzutnie torped 2 x 533 mm; załoga 70 ludzi.

20 grudnia 1917, w pobliżu miejscowości Enez osiadł na mieliźnie brytyjski okręt patrolowy. Z uwagi na duże oddalenie tego miejsca od planowanej strefy operacyjnej *Goebana* i *Breslaua* wspomniane wydarzenie można by uznać za nieistotne, gdyby nie mapa nawigacyjna, jaka dostała się przy tej okazji w ręce Turków. Wynikało z niej mianowicie, że wbrew wcześniejszym ustaleniom obszar między południowym cyplem półwyspu Gallipoli a archipelagiem Tavşanadaları, czyli bezpośrednio za wyjściem z Dardaneli jest całkowicie zaminowany¹³. Mimo tak niepokojących wieści niemiecki wiceadmirał zdecydował się kontynuować operację według dotychczasowych założeń. Argumenty za podjęciem takiej decyzji były dwa. Po pierwsze Dardaneński Rejon Umocniony nie dysponował odpowiednią ilością trałowców, by móc w krótkim czasie zweryfikować nowo pozyskane informacje. Po drugie zaś, dowódca osmańskiej marynarki wojennej obawiał się dekonspiracji misji, która de facto już się rozpoczęła.

O godz. 05.55 krążowniki zmieniły kurs z 270 na 239 stopni. Po kwadransie *Goeben* wszedł na minę. Eksplozja od strony lewej burty nie wyrzuciła większych strat, lekko tylko uszkadzając przedziały X i XI. Niemcy przekonali się jednak, że zdobycza mapa w ciągu ostatniego miesiąca znacznie się zdezaktualizowała, gdyż widniejący na niej korytarz w zagrodzie minowej najwyraźniej został zamknięty.

Po kolejnych dwudziestu minutach i obraniu kursu na Imroz *Breslau* otrzymał rozkaz udania się na pełnej prędkości w kierunku zatoki Kuzu, na północno-wschodnim krańcu wyspy, by uniemożliwić ucieczkę znajdującym się tam brytyjskim okrętom. *Goeben* zaś o 07.40 przy pomocy średnich dział ostrzelał i czwartą salwą zniszczył budynek radiostacji na cyplu Kephala (tur. Aydıncık Burnu) w południowo-wschodniej części wyspy. Następnie, minawszy przylądek, zatopił w zatoce Kephala (tur. Aydıncık Koyu) działami artylerii głównej dwa frachtowce.

W czasie gdy do historii przechodził wykorzystywany przez aliantów jeszcze w końcowej fazie działań na półwyspie Gallipoli budynek radiostacji, brytyjski kontrtorpedowiec *Lizard*, znajdujący się na północny-wschód od Imroz, dostrzegł *Breslaua*. Dowódca, por. Norman G. Ohlenschlager natychmiast nadał umówiony wcześniej sygnał „Goblo”, który zastrzeżony był na wypadek pojawienia się na zewnątrz cieśniny niemieckich krążowników. Jako pierwszy odebrał go kmdr ppor. J. B. Newill, który na pokładzie kontrtorpedowca *Tigress* okrążył właśnie wyspę od zachodu z zamiarem udania się w kierunku Dardaneli. W dalszej kolejności zaalarmowane zostały monitory w zatoce Kuzu. Następnie *Lizard* wykonał zwrot w kierunku północno-zachodnim, otwierając jednocześnie ogień do *Breslaua*. Manewrem tym por. Ohlenschlager chciał zapewne odwieść Niemców od zamiaru zniszczenia monitorów. Na prowokację ze strony kontrtorpedowca odpowiedziały oba krążowniki. Ich salwy okazały się jednak niecelne, więc *Lizard* podjął próbę zbliżenia się celem odpalenia torpedy. W miarę skracania się dystansu między okrętami niemieckie pociski zaczęły padać coraz bliżej, więc Ohlenschlager postanowił ostatecznie przerwać atak i wycofać się poza zasięg dział przeciwnika. Początkowo *Breslau* podjął pościg. Po chwili jednak jego załoga dostrzegła zacumowane w zatoce Kuzu monitory *Raglan* i *M 28*. O 07.44 *Breslau* otworzył do nich ogień. Po pięciu minutach otrzymał wsparcie od *Goebena*. Porucznik Ohlenschlager podjął jeszcze desperacką próbę ratowania monitorów. Pod silnym ogniem krzyżowym wpłynął między Niemców a zatokę Kuzu, by wraz z dwoma dryfterami (*Anchor of Hope II.* i *Supernal*) postawić zasłonę dymną.

¹³ Przyczyną tak późnego przekazania informacji o przechwyceniu mapy nie była opieszałość dowództwa 5 Armii lecz utrzymywanie misji niemieckich krążowników w ścisłej tajemnicy. Sztab tej armii dowiedział się o planach dowództwa marynarki wojennej w ostatniej chwili i to tylko dlatego, że odpowiadał za obronę rejonu Dardaneli.

Na niewiele się to jednak zdało. Monitory próbowały się bronić przy pomocy swych dział, ale z uwagi na słabe opancerzenie i przytłaczającą przewagę artyleryjską przeciwnika ich los był z góry przesądzony. Po kilkuminutowej wymianie ognia oba poszły na dno¹⁴.

Tuż przed godz. 08.00 sygnał „Goblo” dotarł do dowódcy brytyjskiego dywizjonu egejskiego kontradm. Arthura Heyes-Sadlera, który przebywał wówczas na pokładzie *Lorda Nelsona* w Salonikach. W tym samym czasie powiadomiona została także baza na Lemnos. Kontradmirał ogłosił alarm bojowy i polecił, będącemu już w drodze konwojowi z piechotą schronienie się w najbliższym porcie. Mimo gęstej mgły panującej w Saloniakach *Lord Nelson* wyruszył na pełnej parze w kierunku przylądka Paliuri (w połowie drogi między Mudros a Salonikami), gdzie spotkać się miał z okrętami z bazy na Lemnos. Po godz. 10.30 na wieść o wejściu *Goebena* do cieśniny oraz w obawie przed tureckimi minami i operującym w rejonie *UC-23* Heyes-Sadler zawrócił jednak do Salonik. Wcześniej, o 09.40 z zatoki Mudros wyszedł HMS *Agamemnon* w towarzystwie dwóch krążowników i pary kontrtorpedowców, ale także i ten zespół okrętów nie zdążył już nawiązać kontaktu z przeciwnikiem.

Tymczasem o 08.05 *Goeben* i *Breslau* ostrzelały jeszcze czterema salwami kolejnego frachtowca w zatoce Kephalo, po czym zawróciły na południe, uznając operację w rejonie Imroz za zakończoną¹⁵.

Po kwadransie w zasięgu wzroku Niemców pojawiły się kontrtorpedowce *Tigress* i *Lizard*. W powietrzu dostrzeżono też parę samolotów. O 08.26 *Breslau* otrzymał polecenie przejścia przed *Goebena*, co miało uchronić go przed przypadkowym uszkodzeniem ogniem dział przeciwlotniczych, którymi krążownik liniowy zamierzał odpowiedzieć na próbę zbombardowania go. Pierwsza bomba zrzucona przez Brytyjski samolot dwie minuty później chybiła o około 300 m.

O godz. 08.33 wysuwający się na czoło *Breslau* wszedł na minę. Eksplozja zdemolowała mechanizm sterowy. Okręt został tym samym skazany na podjęcie holu z *Goebena*. Krążownik liniowy, który niezwłocznie zawrócił, by pośpieszyć z pomocą uszkodzonej jednostce był jednak nadal nękany przez samoloty. Kolejne dwie bomby spadły tym razem już o 100 m bliżej. Dzięki dużej przejrzystości wody Niemcy szybko też skonstatowali, że znaleźli się na środku dużego pola minowego. Eksplozja pod kadłubem *Breslaua* wypłoszyła na moment brytyjskie kontrtorpedowce, które wycofały się, pozornie tylko ułatwiając akcję ratunkową. O 08.55, mimo zachowania największej ostrożności w manewrowaniu na minę wszedł także *Goeben*. Po pięciu minutach *Breslau* zdetonował kolejne dwie miny¹⁶. Okręt z zanurzoną rufą przechylił się szybko na lewą burtę i zaczął tonąć. Pograżając się w wodzie, o 09.05 znów zahaczył o dwie miny. Pierwsza rozerwała się pod dziobem, druga na wysokości mostka.

Z myślą o ratowaniu załogi zatopionego krążownika, von Rebeur-Paschwitz wezwał o 09.14 tureckie kontrtorpedowce, pozostające dotychczas, zgodnie z planem operacyjnym w rejonie wejścia do Dardaneli. Zagłada *Breslaua* ośmieliła brytyjskie kontrtorpedowce, które powróciły w rejon tragedii. Turkom polecono więc zawrócić. *Basra*, który zdołał dotrzeć na odległość około 500 m od miejsca zatonięcia niemieckiej

¹⁴ Okoliczności zatonięcia *Raglana* i *M 28* szczegółowo omówione zostały w II części artykułu Macieja Sobańskiego pt. *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”* („Okręty Wojenne”, nr 82, s. 33).

¹⁵ Niemcy wycofując się dostrzegli w zatoce Kuzu duży pożar, który błędnie zinterpretowali jako wynik trafienia w główny zbiornik paliwa brytyjskiej bazy lotniczej. Lotnisko znajdowało się bowiem na zachód od przylądka Kephala, a więc na przeciwległym krańcu wyspy w stosunku do zatoki Kuzu. W rzeczywistości pożar był skutkiem ugodzenia w cumujący w zatoce tankowiec.

¹⁶ Zniszczeniu uległ tylny kocioł oraz lewoburtowe turbiny. Jak twierdzi Osborne (*op. cit.*, s. 251) po wejściu na pierwszą minę krążownik otrzymał także trafienie pojedynczą bombą lotniczą.

jednostki zdążył jednak otrzymać od Anglików dwa trafienia poniżej linii zanurzenia. Szczęśliwie nie wyrządziły one zbyt wielkich szkód, więc okręt postawiwszy zasłonę dymną, na pełnej prędkości salwował się ucieczką do Dardaneli (o 09.28, pod osłoną tureckich dział nadbrzeżnych wszedł do cieśniny). *Muavenet-i Milliyye* po krótkiej wymianie ognia z Brytyjczykami postanowił jednak nie zawracać, lecz wspólnie z pozostałymi tureckimi kontrtorpedowcami towarzyszyć dalej *Goebenowi* w celu zapewnienia mu ochrony przed ewentualnym atakiem ze strony okrętów podwodnych.

Półtorej godziny po zatonięciu *Breslaua* brytyjskie kontrtorpedowce uratowały 172 marynarzy, w tym pięciu Turków¹⁷.

Zaistniałe okoliczności zmusiły wiceadm. von Rebeur-Paschwitza do podjęcia decyzji o przerwaniu operacji, a tym samym do zrezygnowania z płynięcia w kierunku Lemnos.

W drodze powrotnej o godz. 09.50, niemal w tym samym miejscu co na początku misji *Goeben* wszedł na trzecią minę. Tym razem eksplodowała ona przy prawej burcie na wysokości trzeciej wieży artylerii głównej, zalewając przedziały III i IV. Za wygraną nie dawali też brytyjscy lotnicy. Nad okrętem krążyło już około dziesięciu maszyn, które przypuściły nawet zmasowany nalot, zrzucając jednocześnie 20 bomb, ale nie odnotowując żadnego trafienia. O godz. 10.05 na pomoc Niemcom przybyły od strony cieśniny tureckie myśliwce. Wywiązała się walka powietrzna, w wyniku której Anglicy stracili jeden samolot. Drugi musiał przymusowo lądować. Nie zniechęceni tym Brytyjczycy kontynuowali bezowocne zresztą nękanie *Goebena* z powietrza, nawet po tym jak okręt o 10.30 wszedł do Dardaneli.

Dotarcie do cieśniny nie przyniosło jednak kresu kłopotów krążownika. Po tym jak bezpiecznie pokonał turecką zagrodę minową w Dardanelach i minął ich największy odcinek między Kilitbahir a Çanakkale, osiadł na mieliźnie na wysokości przylądka Nara, tuż obok miejsca, w którym cieśnina osiąga... największą głębokość 103 m. Powodem był błąd w nawigacji. Przypuszczać należy, że po przejściu nad ostatnią linią min pilotująca jednostka oddaliła się od *Goebena*, chcąc zapewne uniknąć przypadkowego trafienia brytyjską bombą lotniczą. Pozostawieni samym sobie Niemcy pokonywali Dardanele dopiero po raz trzeci od sierpnia 1914 r. Nic zatem dziwnego, że pomylili boję oznaczającą mieliżnę z boją sieci przeciw okrętom podwodnym i minęli ją z niewłaściwej strony. Początkowo krążownik próbował powrócić na głęboką wodę przy wykorzystaniu własnych maszyn. Kiedy to się nie powiodło, na pomoc wezwane zostały pancernik *Turgut Reis*¹⁸, stawiacz min *İntibah*, okręt-magazyn min *Giresun* oraz okręt ratunkowy *Alemdar*. *Goeben* znacznie jednak przewyższał wszystkie te jednostki wypornością, zwiększoną jeszcze dodatkowo przez wodę, która wdarła się do kadłuba wyrwami po wybuchach min. Nie trudno też domyślić się, że uciekając przed bombardującymi go samolotami wszedł na mieliżnę na dość dużej prędkości. Mimo zaangażowania tak znacznej liczby jednostek okręt udało się więc wciągnąć na głęboką wodę dopiero po sześciu dniach! Bardziej niż czas trwania operacji ratunkowej zdumiewa jednak niemoc brytyjskiego lotnictwa. Samoloty startujące z Lemnos i Imroz (*Breslau* przed zatonięciem nie zdążył zniszczyć ich bazy) wykonały w tym okresie 276

¹⁷ *Birinci Dünya Harbinde...*, s. 397. Jak już wspomnieliśmy, przez cały okres wojennej służby *Goebena* i *Breslaua* pod turecką banderą ich załogi w przeważającej mierze stanowili Niemcy. Celem podniesienia poziomu wyszkolenia w każdej misji uczestniczył jednak na obu okrętach pewien procent Turków. W chwili zatonięcia na pokładzie *Breslaua* znajdowało się dwóch osmańskich oficerów, jeden podoficer oraz 34 marynarzy.

¹⁸ *Turgut Reis*: okręt liniowy; w osmańskiej marynarce wojennej od 1910 r.; wyporność 10 013 t; prędkość 10 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 4 x 280/40, 2 x 280/35, 6 x 105/35; wyrzutnie torped 3 x 450 mm; załoga 600 ludzi.

lotów bojowych nad *Goebena*, podczas których zrzuciły łącznie 15,4 ton bomb (sic!), odnotowując zaledwie dwa mało szkodliwe trafienia...¹⁹ Swoją nieporadność Anglicy okupili stratą kolejnego samolotu. Podczas tych nalotów dużą aktywność wykazywała artyleria przeciwlotnicza Dardanelskiego Rejonu Umocnionego oraz tureckie lotnictwo. Jednym z pilotów, którzy bronili *Goebena* był ppor. Ludomił Rayski, późniejszy generał polskiego lotnictwa²⁰.

Nie mogąc nic zdziałać z powietrza Brytyjczycy próbowali trafić niemiecki okręt ogniem pośrednim prowadzonym przez monitora ponad półwyspem Gallipoli. Skutek tych wysiłków był jeszcze żałośniejszy. Na pomoc wezwany więc został okręt podwodny *E 14*, który przebywał wówczas w okolicach Korfu²¹. Jednostka ta zdołała jednak zameldować się u wejścia do Dardaneli dopiero 27 stycznia. Pokonanie zagrody minowej i silnego, przeciwnego prądu w cieśninie zajęło jej kilkanaście godzin. Na wysokości przylądka Nara *E 14* pojawił się zatem dopiero wczesnym rankiem 28 stycznia. *Goebena* już tam nie zastał, gdyż okręt ściągnięto z mielizny 26 stycznia o 17.40. Niepocieszony tym faktem dowódca brytyjskiego „nurkowca” kmdr ppor. Geoffrey Saxton White postanowił zaatakować to, co miał w zasięgu wzroku, a więc turecki stawiacz min *İntibah*. Pech chciał, że druga z wystrzelonych torped zaledwie 11 sekund po odpaleniu trafiła w spoczywający na dnie wrak parowca *Garp*²². Eksplozja sprawiła, iż *E 14* wyskoczył jak korek nad wodę. Wybuch doprowadził też do poważnych uszkodzeń okrętu. Na domiar złego na powierzchni dostał się on pod silny ogień baterii nadbrzeżnych, stawiaczy min *İntibah* i *Nusret* oraz kanonierki *Kemal Reis*. Turcy odnotowali trafienia w peryskop i kiosk. Mimo tego *E 14* zanurzył się i z wielkim trudem przepłynął ponownie pod całą dardanelską zagrodą minową. Na wysokości Kumkale, a więc już u wyjścia z cieśniny musiał się jednak wynurzyć, gdyż przestały już nadszły pompy usuwające wodę wdzierającą się do uszkodzonego kadłuba. Po półgodzinnym marszu pod nieustającym ogniem dział nadbrzeżnych *E 14* dobity został przez turecką artylerię trafieniem w zbiornik paliwa na sterburcie. Śmierć poniósł dowódca, trzech oficerów i 26 marynarzy²³. Dziewięciu ocalałych członków załogi dostało się do niewoli.

Mimo, iż od sierpnia 1914 r. Brytyjczycy blokowali Dardanele, by uniemożliwić niemieckim krążownikom powrót na Morze Śródziemne, to wypad *Goebena* i *Breslaua*, do którego doszło 20 stycznia 1918 był dla nich całkowitym zaskoczeniem. Oceniając zapewne przeciwnika według własnych standardów byli przekonani, że informację o tym uda się przechwycić z dużym wyprzedzeniem. Dowództwo dywizjonu egejskiego

¹⁹ Uszkodzeniu uległ tylny komin i lewoburtowy schowek sieci przeciwtorpedowych (Maciej Sobański, *Niemiecki krążownik liniowy „Goeben”, „Okręty Wojenne”, nr 20, s. 11*). Brytyjczycy nie dysponowali dostatecznym zapasem bomb ani na Imroz, ani na Lemnos. W miarę trwania nalotów bomby sprowadzono więc aż z Malty i Salonik.

²⁰ W dzienniku lotów osmańskiej 5 eskadry znalazły się wzmianki o wykonaniu przez niego w dniach 23 i 24 stycznia całej serii lotów bojowych w celu ochrony *Goebena*. Fragmenty tego źródła zamieszczone zostały w drugim, poszerzonym wydaniu książki Jerzego S. Łątki pt. *Lot ku gorzkiej sławie. Gen. Ludomił Rayski*, Kraków 1994, s. 101-111. Polski tekst wymaga jednak ostrożnej lektury, gdyż zawiera liczne błędy, będące bądź efektem nieudolnego przekładu z jęz. osmańskotureckiego na współczesny turecki, bądź też potknięć w czasie tłumaczenia z tureckiego na polski.

²¹ *E 14*: okręt podwodny; wyporność 725/810 t; prędkość 16 węzłów (w wynurzeniu); wyrzutnie torped 4 x 457 mm; załoga 39 ludzi.

²² *Birinci Dünya Harbinde...*, s. 398. Brytyjska historiografia do dziś nie zna przyczyn detonacji, która stała się początkiem końca *E 14*.

²³ Kmdr ppor. White'a odznaczono pośmiertnie Krzyżem Wiktorii. *E 14* zapisał się w ten sposób w historii jako jedyny brytyjski okręt podwodny, którego dwóch dowódców otrzymało to najwyższe odznaczenie (pierwszym był kmdr ppor. Edward Courtney Boyle w 1916 r.). Co więcej, obaj wyróżnieni zostali za akcje w Dardanelach.

zakładało, że ewentualny rajd krążowników poprzedzi długotrwała i niemożliwa do ukrycia operacja trałowania wód na południe od cieśniny.

Turecka historiografia, uznała omawianą misję za sukces, gdyż Brytyjczykom po raz drugi nie udało się dopaść *Goebena*. Trudno się jednak zgodzić z taką oceną, gdyż ucieczka przed pościgiem nie była przecież celem operacji samym w sobie. Nie sposób nie zadać też dwóch zasadniczych pytań: po pierwsze, czy utrata *Breslaua* z większością jego załogi oraz ciężkie uszkodzenia *Goebena* warte były zatopienia dwóch monitorów, jednego okrętu podwodnego pary frachtowców i tankowca oraz zestrzelenia trzech samolotów? Po drugie, czy taki bilans zysków i strat usprawiedliwiał świadome wyprowadzenie dwóch najwartościowszych okrętów niemiecko-osmańskiej floty na nierozpoznane pole minowe? Wydaje się, że operacja będąca tematem niniejszego artykułu stanowi jeden z wielu dowodów na to, iż kompetencje niemieckich oficerów, którzy trafiali do Turcji w latach 1913-18 pozostawiały dużo do życzenia, a ocenianie ich wyłącznie w oparciu o wspomnienia tychże Niemców – co niestety nadal czyni wielu historyków – nie ma zbyt wiele wspólnego z obiektywizmem.

POSŁOWIE

W 1993 r. ekspedycja poszukiwawcza finansowana przez tureckiego biznesmena Rahmiego M. Koça (założyciela i właściciela imponującego muzeum techniki w Stambule) odnalazła wrak *Breslaua*. Bardzo dobrze zachowany okręt spoczywa na stępce na głębokości 73 m. Jego pierwsze i jak na razie jedyne zdjęcia podwodne zobaczyć można na filmie dokumentalnym, sprzedawanym w Muzeum Rahmiego M. Koça (<http://www.rmk-museum.org.tr>).

BIBLIOGRAFIA

- *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı* [Turcja w pierwszej wojnie światowej, t. VIII, Działania morskie], Ankara 1976.
- *Jane's Fighting Ships of World War I*, London 2001.
- Langensiepen B., Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.
- Lorey H., *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, Bd. I, w serii: *Der Krieg zur See 1914-1918*, Berlin 1928.
- Łątka J. S., *Lot ku gorzkiej sławie. Gen. Ludomil Rayski*, Kraków 1994.
- Snelling S., *VCs of the First World War. The Naval VCs*, Thrupp-Stroud-Gloucestershire 2002.
- Sobański M., *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”*, „Okrety Wojenne”, nr 82, s. 33.
- Sobański M., *Brytyjskie monitory typu „M 15” i „M 29”*, „Okrety Wojenne”, nr 79, s. 5-10.
- Sobański M., *Niemiecki krążownik liniowy „Goeben”*, „Okrety Wojenne”, nr 20, s. 7-14.
- *The discovery of the “Midilli” (ex “Breslau”)*, kaseta VHS, prod. Rahmi M. Koç Industrial Museum and Cultural Foundation, 1993
- Osborne C. V., *Smoke on the horizon. Mediterranean fighting 1914-1918*, London 1933.