

## TURECKI KRAŻOWNIK PANCERNOPOKLADOWY *HAMIDIYE*<sup>1</sup>

### Cz. 1

Piotr Nykiel

Strona | 1

#### GENEZA OKRETU

W drugiej połowie XIX w. Imperium Osmańskie było już na arenie międzynarodowej finansowym i politycznym bankrutem, a ówczesne mocarstwa (przede wszystkim Wielka Brytania i Rosja) zaczynały przymierzać się do jego rozbiorów. Mimo kolejnych porażek militarnych, narastających problemów wewnętrznych i ogromnego zadłużenia państwa, dwóch kolejnych sułtanów nie szczędziło jednak wysiłków, by za wszelką cenę modernizować siły zbrojne. Pierwszym z nich był Abdülaziz (1861-1876), który dostrzegając zarówno rosyjskie jak i greckie zagrożenie od strony morza przywiązywał ogromną wagę do modernizacji umocnień nadbrzeżnych (zwłaszcza w rejonie cieśnin czarnomorskich) oraz marynarki wojennej. Za jego panowania flota osmańska stała się pod względem liczebności trzecią na świecie, a drugą w basenie Morza Śródziemnego. Niestety, na skutek druzgocącej porażki w wojnie z Rosją w latach 1877-78, kolejny władca turecki, Abdülhamid II (1876-1909), dysponując jeszcze mniejszym budżetem niż poprzednik, zmuszony był zająć się przede wszystkim odbudową wojsk lądowych. Flota została więc zepchnięta na drugi plan. Jej główne siły, niemal przez całe panowanie tego sułtana nie opuszczały Stambułu, co siłą rzeczy odbiło się fatalnie zarówno na stanie technicznym okrętów, jak i na poziomie wyszkolenia ich załóg. Inwestycje z konieczności ograniczone zostały do zakupu jednostek o małej wyporności, choć trzeba podkreślić, że Abdülhamid II starał się iść z duchem czasu i nie bał się „nowinek technicznych”. Począwszy od 1883 r. Imperium Osmańskie zamówiło w europejskich stoczniach łącznie 19 torpedowców. Co więcej, w latach 1886-87 zakupiono nawet u Nordenfelda dwa okręty podwodne.

Największymi jednostkami pływającymi, w jakie postanowił zainwestować wspomniany sułtan były krążowniki pancernopokładowe, które w pierwotnym zamierzeniu wykorzystywane miały być do działań przeciw flotom handlowym wroga oraz do ochrony własnego – i tak już wtedy bardzo skromnego – kabotażu. Początkowo większość z tych okrętów Turcy zamierzali wybudować we własnych stoczniach w Stambule i İzmitcie. W 1880 r. rozpoczęto prace nad pięcioma jednostkami (o planowanej wyporności 1600 t każda), ale ostatecznie, ze względów finansowych w 1892 r. ukończono jedynie okręt o nazwie *Lûtf-i Hümayun*. Wykonanie dalszych trzech krążowników postanowiono zlecić zagranicą. W 1900 r. zamówione zostały *Mecidiye* (stocznia William Cramp & Sons w Filadelfii) i *Hamidiye*<sup>2</sup> (stocznia Armstrong Whitworth & Co. w Newcastle), a w 1904 r. *Drama* (stocznia Gio. Ansaldo & C. w

---

<sup>1</sup> Część I artykułu pod tym samym tytułem opublikowanego w kwartalniku „Okrety Wojenne”, 2/2010(100), s. 23-37.

<sup>2</sup> Do 1909 r. nosił on nazwę *Abdülhamid*. O czasie i okolicznościach zmiany nazwy powiemy więcej w dalszej części tekstu, omawiając historię służby okrętu.

Geniu)<sup>3</sup>. Budowane były one w oparciu o te same plany (wykonane w zakładach Elswick), co do dzisiaj bardzo utrudnia rozróżnienie na zdjęciach pierwszych dwóch z nich – zwłaszcza, że Turcy aż do wybuchu I wojny światowej nie stosowali wyraźnie widocznych znaków identyfikacyjnych na jednostkach tego samego typu. Podkreślić jednak należy, że podobieństwo ww. krążowników było tylko powierzchowne. Skutkiem braku doświadczenia amerykańskiej stoczni<sup>4</sup> *Mecidiye* już od pierwszego wyjścia w morze borykał się m. in. z problemami ze statecznością. Wady tej nigdy zresztą nie udało się wyeliminować, co znacznie osłabiało walory bojowe okrętu. *Hamidiye* zaś okazał się nie tylko stabilniejszy, ale także minimalnie większy<sup>5</sup>. Ceremonia położenia pod niego stępki odbyła się jednak dopiero w kwietniu 1902 r. Później prace ruszyły już pełną parą – wodowanie miało miejsce 25 września 1903 r., zaś próby morskie rozpoczęto 17 grudnia tego samego roku. Do służby w osmańskiej marynarce wojennej *Hamidiye* oficjalnie wszedł 15 marca 1904.

### DANE TECHNICZNE

Wyporność normalna (konstrukcyjna) *Hamidiye* wynosiła 3904 t. Całkowita długość kadłuba liczyła 112 m, a w konstrukcyjnej linii wodnej 103,6 m. Maksymalna szerokość okrętu wynosiła 14,5 m, zaś jego zanurzenie 4,8 m<sup>6</sup>.

Szczegółowe opisanie budowy kadłuba niestety nie jest możliwe, gdyż żadnemu z autorów piszących dotychczas o omawianym krążowniku nie udało się dotrzeć do planów fabrycznych, ani nawet do ogólnych przekrojów podłużnych okrętu. Musimy więc w tym miejscu posłużyć się planami *Mecidiye*, zastrzegając przy tym, że na etapie budowy, zwłaszcza podczas przeprojektowywania *Hamidiye*, celem zwiększenia jego gabarytów i poprawienia stateczności musiało dojść do znacznych, niemożliwych dziś do odtworzenia zmian.

Kadłub krążownika posiadał konstrukcję stalową, nitowaną i podzielony był grodziami wodoszczelnymi na 12 przedziałów. Podwójne dno rozciągało się na długości ok. 75 m. *Hamidiye* manewrował za pomocą pojedynczego steru i posiadał dwie kotwice dziobowe (prawa o wadze 3 t, lewa 3,5 t).

Napęd okrętu stanowiły dwie czterocyldrowe turbiny parowe rozprężne w układzie potrójnym VTE Hawthorn Leslie o łącznej mocy 12000 KM. Poruszały one dwoma trójskrzydłowymi śrubami<sup>7</sup>. Zespół napędowy zasilany był przez 10 kotłów parowych wodnorurkowych typu Niclausse, umieszczonych w trzech kotłowniach. W dziobowej i środkowej znajdowały się po cztery kotły ustawione w poprzek kadłuba, zaś w rufowej dwa. Każdy z nich posiadał po trzy paleniska i rurki kotłowe o pojemności 15 t wody<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> Jednostka ta zwodowana została w 1912 r. już w trakcie osmańsko-włoskiej wojny o Trypolitanie. Turcy nigdy więc nie ujrzeli jej pod swoją banderą. Skonfiskowana przez Włochów służyła w ich marynarce wojennej do 1935 r. pod nazwą *Libia*.

<sup>4</sup> Por.: E. Baş, *Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı*, Deniz Basimevi Müdürlüğü, İstanbul 2006, s. 9.

<sup>5</sup> Okręt ostatecznie powiększono w skali, przez co wyporność wzrosła z zakładanych 3200 t do 3904 t (*ibid.*).

<sup>6</sup> Dostępne autorowi źródła nie precyzują czy dane te dotyczą wyporności konstrukcyjnej czy pełnej.

<sup>7</sup> Niektórzy autorzy twierdzą, że *Hamidiye*, w odróżnieniu od *Mecidiye* napędzany był trzema, a nie dwoma śrubami. Ahmet Güleriyüz w najnowszym opracowaniu dotyczącym osmańskich krążowników (*Hamidiye, Mecidiye & Kruvazörler*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009) zaprzecza jednak temu, publikując m. in. plany okrętu w skali 1:200, wykonane w 1992 r. przez Bernda Langensiepena.

<sup>8</sup> W opisie tym autor oparł się na wspomnieniach wiceadm. Haydara Olcaynoyana, który w 1931 r. szkolił się na pokładzie omawianego krążownika i jako jedyny pozostawił nam, nie do końca zresztą

W maszynowni, przy prawej burcie znajdowały się dwie prądnice o mocy 100 kW każda. Z lewej strony kadłuba zamontowano zaś urządzenie do odsalania wody morskiej.

*Hamidiye* posiadał 27 bunkrów węglowych o łącznej pojemności 732 t (wg niektórych źródeł nawet 750 t<sup>9</sup>). Pięć z nich umieszczonych było poprzecznie, 12 w górnej części kadłuba, a 10 w dolnej. Zapas słodkiej wody zabieranej przez okręt wynosił 300 t. Maksymalny zasięg krążownika przy prędkości 10 węzłów dochodził do 5550 Mm<sup>10</sup>.

Podczas prób w 1903 r. krążownik osiągnął maksymalną prędkość 22,2 węzła. Rejsowa prędkość okrętu w początkowym okresie jego służby (przypuszczalnie do 1912 r.) wynosiła zaś 18 węzłów.

Zachowane do dziś dane dotyczące opancerzenia omawianej jednostki są także bardzo skromne. Wiemy jedynie, że grubość pokładu pancernego wynosiła 25,4 mm<sup>11</sup>, pancerz boczny miał 20 mm, zaś na półwieżach artylerii głównej 15 mm<sup>12</sup>.

W 1904 r. uzbrojenie artylerii głównej *Hamidiye* stanowiły dwa działa szybkostrzelne o kalibrze 152 mm i długości lufy L/45, zainstalowane w półwieżach na dziobie i rufie okrętu. Zapas amunicji wynosił 200 szt. na lufę. Na artylerię pomocniczą składało się osiem dział szybkostrzelnych kal. 102 mm L/50<sup>13</sup> umieszczonych w półwieżach, po cztery na burcie. Każda z tych luf posiadała 816 szt. amunicji. Ponadto okręt uzbrojony był w sześć szybkostrzelnych działek kal. 47 mm L/50 (1500 szt. amunicji na lufę) oraz w sześć, także szybkostrzelnych działek 37 mm (2000 szt. amunicji na lufę). Całość pierwotnego wyposażenia artyleryjskiego wyprodukowana była w zakładach Armstrong. Na broń torpedową krążownika składały się dwie wyrzutnie o kal. 457 mm z łącznym zapasem 12 torped.

W 1915 r. dokonano całkowitej wymiany uzbrojenia *Hamidiye*<sup>14</sup>. Działa artylerii głównej zastąpiono sprzętem o podobnych parametrach, czyli kal. 150 mm L/45. Zapas amunicji wzrósł jednak z 200 do 220 szt. na lufę. Maksymalna donośność tych dział wynosiła 17450 m. W charakterze artylerii pomocniczej zastosowano osiem armat szybkostrzelnych kal. 75 mm L/45 z zapasem 800 szt. amunicji na lufę i o maksymalnej

---

fachową relację z wizyty w jego kotłowni (por.: Baş, *op. cit.*, s. 154-155). Wszystkie pozostałe źródła tureckie i zachodnie błędnie podają, że okręt posiadał 16 kotłów umieszczonych, podobnie jak w *Mecidiye*, w dwóch kotłowniach.

<sup>9</sup> Por.: *Jane's Fighting Ships of World War I*, Studio, London 1990, s. 254.

<sup>10</sup> *Ibid.* Większość opracowań tureckich podaje zasięg 5000 Mm, nie precyzując jednak przy jakiej prędkości był osiągnięty.

<sup>11</sup> *Ibid.* Na podstawie analizy porównawczej z dokumentacją *Mecidiye* możemy przypuszczać, że skosy pokładu omawianego okrętu miały 102 mm.

<sup>12</sup> „Okragłe” cyfry dotyczące grubości pancerza podaje opracowanie *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi.*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 19. Biorąc pod uwagę, że okręt projektowany i budowany był w Anglii przyjąć trzeba, że są to jednak wartości przeliczone w zaokrągleniu.

<sup>13</sup> Wszystkie opracowania zgodnie podają, iż były to działa o kalibrze 120 mm. Jest to jednak ewidentny błąd od lat konsekwentnie powtarzany przez kolejnych autorów, nawet tureckich, zapewne za Hermannem Loreyem (*Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, Bd. I-II, w serii: *Der Krieg zur See 1914-1918*, Berlin 1928, s., 33). Jak wiemy działa okrętowe tego kalibru nie były w tym okresie w ogóle produkowane w Wielkiej Brytanii, więc wydaje się nieprawdopodobnym, by specjalnie dla *Hamidiye* wykonano ich tylko 8 szt.

<sup>14</sup> *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, T. C. Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1976, s. 311. Autorzy monografii krążownika, powstałej pod redakcją Ersana Başa (*Gazi Hamidiye ve Akm Harekâtı*, s. 13), oraz Langensiepen i Güleryüz (*The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London 1995, s. 150) twierdzą, iż miało to miejsce dopiero w 1927 r., ale informacja ta jest z pewnością błędna.

donośności 8200 m<sup>15</sup>. Nowo zainstalowane działa wyprodukowane były w zakładach Kruppa. Z pierwotnego uzbrojenia artyleryjskiego uchowały się tylko po dwa działka 47 mm L/50 i 37 mm z tym samym zapasem amunicji na lufę, co poprzednio<sup>16</sup>. Broń torpedowa pozostała bez zmian.

Przypuszczalnie podczas remontu na przełomie 1923 i 1924 r. krążownik przystosowano do przenoszenia i stawiania 70 szt. min morskich.

Pierwotnie okręt wyposażony był w cztery reflektory o średnicy 60 cm – po jednym na każdym z masztów oraz dwa na skrzydłach mostka. Podczas remontu w latach 1923-24, przy okazji osadzenia nowego mostka, zmianie uległa średnica reflektorów i ich rozmieszczenie. Dwie 60-cm sztuki przeniesione zostały z mostka na fokmaszt. Definitywnie zdemontowano pojedyncze reflektory z obydwóch masztów. Zamiast tego, po obu stronach przedniego komina zbudowane zostały niezależne (nie połączone konstrukcyjnie z kominem) podesty, na których osadzono po jednym reflektorze o średnicy 90 cm.

Przez pierwsze jedenaście lat służby etatowa załoga *Hamidiye* liczyła 400 ludzi. W 1915 r., w następstwie wspomnianego wyżej demontażu większości uzbrojenia o najmniejszych kalibrach została ona zredukowana do 355 osób. W liczbie tej znalazło się 15 Niemców, co z kolei było efektem przejścia 18 sierpnia 1914 dowodzenia nad osmańską marynarką wojenną przez kontradm. Wilhelma Souchona<sup>17</sup>.

## HISTORIA SŁUŻBY

### Okres początkowy

Chrzest bojowy *Hamidiye* przeszedł w maju 1908 r., kiedy to wraz z krążownikiem torpedowym *Peyk-i Şevket*, kanonierkami *Marmaris*, *Ayıntap* i *Bafra* oraz transportowcami *Haleb*, *Hudeyde* i *Dikili* wysłany został na odsiecz 150-osobowemu oddziałowi tureckiej żandarmerii, obleganemu przez greckich buntowników na wyspie Samos. W działaniach trwających 22 dni i zakończonych stłumieniem rebelii zadania wyznaczone krążownikowi sprowadzały się do udzielenia wsparcia artyleryjskiego desantowi wysadzonemu w dniu 17 maja oraz do okazjonalnego ostrzeliwania celów lądowych.

W lipcu tego samego roku, w wyniku buntu stacjonującego w Macedonii III Korpusu osmańskiej armii, Abdülhamid II zmuszony był przywrócić konstytucję i zgodzić się na oddanie inicjatywy politycznej w kraju Komitetowi Jedności i Postępu, utworzonemu w większości przez wojskowych. Podjęta w marcu następnego roku nieudana próba odzyskania przez sułtana władzy absolutnej zakończyła się jego abdykacją i wstąpieniem na tron Mehmeda V Reşada (1909-1918). Jednym z następstw tych wydarzeń była zmiana nazwy omawianego krążownika z *Abdülhamid* na *Hamidiye*. Dokładnej daty tego wydarzenia niestety nie znamy.

Po reformach strukturalnych dokonanych w osmańskiej marynarce wojennej przez stojącego na czele brytyjskiej misji morskiej w Stambule wiceadm. Douglasa

<sup>15</sup> Pozyskano je w wyniku przeniesienia z kontrtorpedowców *Yadigâr-ı Millet* i *Gayret-i Vataniyye* (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi* (...), s. 311).

<sup>16</sup> Z czasem (nie wiadomo niestety dokładnie kiedy) działka te zostały całkowicie wyeliminowane.

<sup>17</sup> Szerzej kwestię tę omówiono w: P. Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008, s. 71-73. Przypuszczalnie wspomniani Niemcy służyli na pokładzie *Hamidiye* od połowy września 1914 r. do stycznia 1918 r.

Gamble'a<sup>18</sup>, okręt wcielony został do 1. Eskadry, wraz z którą wziął udział w manewrach Floty Śródziemnomorskiej, zorganizowanych w 1910 r. między Kretą a Karpathos.

W tym samym roku *Hamidiye* znów uczestniczył w tłumieniu powstania – tym razem w Albanii. Zadanie to wykonywał wspólnie z pancernikiem *Âsar-ı Tevfik* oraz czterema torpedowcami i taką samą liczbą transportowców.

W lutym 1911 r. okręt znalazł się już u wybrzeży dzisiejszej Arabii Saudyjskiej, gdzie – tym razem bez angażowania się w walkę, ale z równie dobrym skutkiem, co poprzednio – demonstrował siłę osmańskiej władzy centralnej wobec lokalnych buntowników.

W lipcu 1911 r. krążownikowi przypadł zaszczyt reprezentowania Imperium Osmańskiego podczas parady morskiej zorganizowanej w Londynie z okazji koronacji Jerzego V. Dzięki poczynionym wcześniej ustaleniom, po zakończeniu uroczystości okręt udał się do Chelmsford, gdzie specjaliści z zakładów Marconi zainstalowali na jego pokładzie radiostację. *Hamidiye* stał się dzięki temu pierwszą jednostką pływającą w dziejach osmańskiej marynarki wojennej, która wyposażona została w system łączności bezprzewodowej. W drodze powrotnej, w pierwszych dniach sierpnia 1911 r. krążownik odwiedził Trypolis libijski. Wybór tego właśnie portu nie był przypadkowy, gdyż w Stambule poważnie liczone się już wówczas z możliwością wybuchu wojny z Włochami o Trypolitanie i Cyrenajkę. Podobnie jak podczas wcześniejszych misji *Hamidiye* miał więc za zadanie demonstrację siły Osmanów w regionie.

## Wojna trypolitańska 1911-12

W Rzymie zdawano sobie sprawę, że flota sułtańska powoli zaczyna się dźwigać z trwającej przez dziesięciolecia zapaści. Nie dając więc Turkom więcej czasu na odbudowanie potencjału morskiego, 29 września 1911 Włosi rozpoczęli działania wojenne. Wiadomość o tym zastała niemal całą osmańską flotę w drodze powrotnej z wizyty w Bejrucie. Nie tylko liczebność, ale i stan techniczny większości okrętów nie pozwalał im na konfrontację na otwartym morzu z włoską marynarką wojenną. W Stambule podjęto więc decyzję o jak najszybszym powrocie floty na wody wewnętrzne. Postanowiono jednocześnie, że *Hamidiye* pozostanie w Dardanelach z zadaniem pełnienia służby dozorowej. Piętnastego października dołączyły do niego także wszystkie te okręty, których usterki można było usunąć doraźnie na miejscu. Przebywanie głównych sił floty osmańskiej poza obszarem działań wojennych umożliwiło Włochom nie tylko opanowanie tureckich portów we wschodniej części Morza Śródziemnego i nad Morzem Czerwonym, ale także na zdobycie archipelagu Dodekanezów oraz dokonanie 18 lipca 1912 brawurowego, acz zupełnie bezowocnego wypadu pięciu kontrtorpedowców na wody Dardaneli<sup>19</sup>. Zajęcie przez Włochy

<sup>18</sup> Więcej o jego działalności: *ibid.*, s. 29-32.

<sup>19</sup> Agresorzy wdarli się do cieśniny pod osłoną nocy i niepostrzeżenie wycofali, uznając dalsze kontynuowanie misji za zbyt niebezpieczne. Dopiero po opuszczeniu Dardaneli włoskie jednostki bezskutecznie ostrzelane zostały przez dozorcę torpedowiec *Kütahya* (Baş, *op. cit.*, s. 29). Akcja ta poprzedzona była 18 kwietnia 1912 mizernym w skutkach ostrzeleniem tureckich fortów u wejścia do Dardaneli. Szerzej wydarzenia te omówiono w: P. P. Wiczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. 2, *Wiek pary*, Puls, Londyn 1995, s. 373-374 oraz w: P. Olender, *Wojny morskie 1883-1914*, Magnum-X Sp. z o.o., Warszawa 2005, s. 607-610. Podkreślić jednak należy, że relacje obu autorów w odniesieniu do wtargnięcia włoskich kontrtorpedowców w głąb Dardaneli w niektórych szczegółach wzajemnie się wykluczają i są pełne nieścisłości.

Dodekanezów doprowadziło w praktyce do dominacji na akwenie egejskim nie tylko floty tego kraju, ale także Grecji, która bacznie obserwując przebieg wojny trypolitańskiej intensywnie przygotowywała się do uderzenia na Imperium Osmańskie wspólnie z Serbią, Czarnogórą i Bułgarią.

### Wojny bałkańskie 1912-13

Rozpoczęta 18 października 1912 pierwsza wojna bałkańska zastała turecką flotę w fatalnym stanie. Większość okrętów przez z górą rok pozostawała w Dardanelach pod parą, w stałej gotowości bojowej. Nie tylko nie było więc możliwości usunięcia powstałych wcześniej usterek, ale dochodziło stale do nowych. Kotły okrętów i bezcenne zapasy węgla zużywały się w sposób całkowicie bezproduktywny<sup>20</sup>.

W całkowicie odmiennym położeniu znajdowała się flota grecka. Kraj ten bez problemu mógł remontować swoje okręty w stoczniach w Wielkiej Brytanii i Niemczech oraz składać zamówienia na nowe jednostki, mając gwarancje, że bez problemu dotrą one na miejsce. Nad modernizacją, wyszkoleniem personelu i reformami strukturalnymi w greckiej marynarce wojennej stale czuwali francuscy doradcy.

Na skutek całkowitej nieporadności strategicznej osmańskiego sztabu i dowódców liniowych sytuacja na froncie lądowym od samego początku wojny przybrała katastrofalny dla Turków przebieg. Z uwagi na rosnące zagrożenie dla stolicy imperium cały wysiłek i uwagę koncentrowano więc na lądzie, niejako z góry zakładając, że Grecja i tak osiągnie w tej wojnie dominację na morzu. Flocie nie wyznaczono nawet jakichkolwiek zadań w akwenie egejskim. Ateny zaś, już w fazie przygotowań do konfliktu zakładały zajęcie wysp położonych w najbliższym sąsiedztwie Dardaneli, celem utworzenia tam baz i całkowitego odcięcia Turcji od dostaw z zewnątrz oraz pozbawienia jej możliwości przerzucania wojsk i zaopatrzenia na front drogą morską.

W reakcji na to, iż marynarka wojenna została całkowicie pominięta w rozkazie mobilizacyjnym wydanym przez Ministerstwo Wojny 1 października 1912, Ministerstwo Floty opracowało własny plan operacyjny. Zgodnie z nim krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye* wraz z czterema kontrtorpedowcami typu „Samsun” otrzymały rozkaz opuszczenia Dardaneli i udania się na Morze Czarne, celem zabezpieczenia transportu wojsk i zaopatrzenia na front oraz zablokowania bułgarskich portów w Warnie i Burgas.

Rankiem 20 października 1912 dywizjon składający się z pancerników *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* oraz kontrtorpedowców *Muavennet-i Milliyye* i *Taşoz* dokonał krótkiego i mało skutecznego ostrzału portu w Warnie, otwierając tym samym morski rozdział osmańsko-bułgarskich zmagania w pierwszej wojnie bałkańskiej. Pół godziny po zakończeniu bombardowania, o 05:30 do zespołu dołączył krążownik *Hamidiye*, który chwilę wcześniej odnotował swój pierwszy konkretny sukces wojenny, zdobywając bułgarski dwumasztowy statek żaglowy o nazwie *Car Ferdinand*. Jednostka ta odholowana została do Stambułu przez pancernik *Turgut Reis*, zaś *Hamidiye* wraz z

<sup>20</sup> Imperium Osmańskie dysponowało co prawda wydobywanymi już wówczas własnymi złożami węgla w rejonie Zonguldak nad Morzem Czarnym, ale ich jakość była wyjątkowo niska. Dla potrzeb marynarki wojennej sprowadzany był więc przez kolejnych dowódców brytyjskiej misji morskiej w Stambule węgiel z Cardiff. W sytuacji kiedy na Morzu Egejskim niepodzielnie panowały floty Włoch i Grecji jego import był jednak znacznie utrudniony.

*Barbarosq Hayrettinem* i kontrtorpedowcem *Taşoz* pozostały na wysokości Warny, kontynuując blokadę portu.

Dwudziestego pierwszego października o 06:30 *Hamidiye* z dział kal. 102 mm ostrzelał amunicją ćwiczebną brzeg na wysokości Kawarny. Celem tej akcji było rozpoznanie sił przeciwnika oraz wysłanie mu na spuszczonej z okrętu szalupie listu z pogrożkami. Bułgarzy ogniem karabinowym zmusili jednak emisariuszy do zawrócenia. O 12:40 do wspomnianego krążownika dołączyły *Mecidiye* i kontrtorpedowiec *Yadigâr-ı Millet*. Skutki tej niepozornej akcji przerosły najśmielsze oczekiwania Turków. Lokalny cywilny urząd pocztowy przesłał bowiem do dowództwa w Warnie informację, jakoby flota osmańska dokonała desantu w liczbie 5 tys. żołnierzy, którzy zająć mieli Kawarnę i rozpocząć okupację Dobrudży. Zanim doniesienia te zdementowano, dowództwo rejonu Warny zdążyło zwrócić się do sztabu generalnego z rozpaczliwym apelem o wsparcie w postaci piechoty i artylerii...

Po ostrzeleniu Kawarny tureckie okręty udały się w stronę Warny, gdzie na rozkaz naczelnego dowództwa dokonać miały rozpoznania nowych baterii nadbrzeżnych. O godz. 13:00 eskadra znalazła się na wysokości przylądka św. Grzegorza, skąd z odległości 10 500 m *Hamidiye* rozpoczął ostrzał bułgarskich pozycji. Po dziesięciu minutach do kanonady przyłączył się *Mecidiye*. Odpowiedzi z lądu nie było. O 14:00 okręty przerwały więc ogień nie ustalwszy pozycji ani jednego bułgarskiego działa. W tej sytuacji Turcy postanowili zająć się rozpoznaniem ewentualnych zagród minowych w pobliżu Warny. Zanim jednak zdołali cokolwiek ustalić, z portu wyszły w ich kierunku trzy bułgarskie torpedowce. Naprzeciw nim natychmiast ruszyły na pełnej parze *Mecidiye* i *Yadigâr-ı Millet*. *Hamidiye* pozostał w miejscu, gdyż zajęty był wciąganiem szalupy, dopiero co opuszczonej w celu bliższego przyjrzenia się napotkanej boi. O 15:05 bułgarskie okręty z dużego dystansu otworzyły ogień z działek. Przyłączyły się do niego także milczące do tej pory baterie nadbrzeżne. Bułgarzy nie odnotowali żadnego trafienia. Turkom natomiast udało się unieszkodliwić część dział na lądzie oraz zniszczyć sieć energetyczną i latarnię morską. Niespełna godzinę po rozpoczęciu wymiany ognia *Hamidiye* otrzymał rozkaz zapewnienia osłony parowcowi *Dafni*, płynącemu z Konstancy do Stambułu. Ostatecznie jednak statku tego nie odnalazł, a na domiar złego, walcząc ze sztormem złamał fokmaszt. Do 24 października obserwację rejonu Warny kontynuowały więc tylko *Mecidiye* i *Yadigâr-ı Millet*.

Dwudziestego trzeciego października osmański sztab generalny podjął decyzję o przeprowadzeniu pozorowanego desantu na odcinku Sozopol – Burgas, którego celem miało być odciążenie części wojsk bułgarskich walczących w Tracji. Zadanie to wykonać miała eskadra w składzie: pancernik *Turgut Reis*, krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye*, kontrtorpedowiec *Basra* i torpedowiec *Musul*. Z uwagi na dramatyczny brak jednostek transportowych, w charakterze okrętu desantowego zespołowi przydzielono zaledwie jeden stary frachtowiec, zarekwirowany w Stambule greckiemu armatorowi. Przebywające wówczas na Morzu Czarnym krążowniki spotkać się miały z resztą jednostek w pobliżu Burgas. Z powodu awarii radiostacji *Mecidiye* nie odebrał jednak rozkazu dołączenia do eskadry. Na domiar złego, wieczorem 23 października, wkrótce po wyjściu w morze zawrócił do Stambułu *Musul*, który nie radził sobie z wysoką falą sztormową. Następnego dnia, na wysokości Sozopola do *Turguta Reisa* i *Basry* dołączył więc tylko *Hamidiye*. Przed rozpoczęciem operacji dowództwo marynarki wojennej postanowiło urealnić pomysły sztabu generalnego, zdając sobie sprawę z tego, że nawet Bułgarzy nie nabiorą się na desant dokonywany przy pomocy tak skromnych środków. Ustalono zatem, że dowódca osmańskiego pancernika przekaze przeciwnikowi ultimatum, w którym zażąda wydania wszystkich tureckich statków handlowych

przebywających w Sozopolu, Burgas i Warnie. W przypadku negatywnej odpowiedzi Bułgarów eskadra miała rozpoznać i ostrzelać obiekty wojskowe w okolicy wspomnianych portów. Pierwszą próbę dostarczenia ultimatum podjął o godz. 12.50 kontrtorpedowiec *Basra*. Do brzegu w Burgas jednak nie dotarł, gdyż napotkał na silny ogień przeciwnika. Przy drugim podejściu, jakiego o 15:00 dokonała szalupa spuszczone z krążownika *Hamidiye* Bułgarzy zachowali większy szacunek dla emisariuszy pod białą flagą, ale do 16:50 Turcy nie doczekali się żadnej odpowiedzi. Z uwagi na zapadający zmrok oraz brak stałych obiektów wojskowych na lądzie dowódca osmańskiej eskadry postanowił wstrzymać się do następnego dnia z rozpoczęciem ostrzału. Nie bez znaczenia dla podjęcia takiej właśnie decyzji było też zgłoszenie przez dowódcę *Hamidiye* pilnej konieczności uzupełnienia zapasów węgla. Ostatecznie postanowiono, iż krążownik uda się w tym celu do Stambułu, zaś *Turgut Reis* i *Basra* poczekać na wysokości Warny na przybycie *Mecidiye*. Okręt ten dotarł na miejsce 25 października około południa, ale działania eskadry ograniczyły się już tego dnia tylko do rozpoznania pozycji lądowych przeciwnika. Kolejnego dnia znów nie doszło do zapowiadzanego w ultimatum bombardowania – tym razem z powodu mgły. Co więcej, wieczorem dowódcy *Mecidiye* i *Basry* zgłosili konieczność zabunkrowania węgla i jeszcze tego samego wieczoru, wraz z bezużytecznym statkiem transportowym okręty wyruszyły do Stambułu. Dwudziestego siódmego października pod Warnę powrócił *Hamidiye*, ale wówczas okazało się, że tym razem *Turgutowi Reisowi* brakuje węgla... Na placu boju pozostał więc samotny krążownik, do którego ze względu na silny sztorm nie mógł nawet dołączyć żaden kontrtorpedowiec. Kolejnego dnia o 08:30 *Hamidiye* zrzucił kotwicę w zatoce Balczik i szalupą wysłał na ląd dwa listy. Pierwszy był zaproszeniem na pokład okrętu dla burmistrza Balcziku, drugi zaś zawierał ultimatum dla dowódcy rejonu umocnionego Warny. Przedstawione w nim żądania były praktycznie identyczne z poprzednimi. Na ich spełnienie – pod groźbą ostrzelania Warny – Bułgarzy mieli 12 godzin. Krążownik nie uzyskawszy odpowiedzi podniósł kotwicę i ruszył w stronę Warny. Podczas oczekiwania uwagę Turków zwróciło wywieszenie przez Bułgarów na większości budynków w mieście austro-węgierskich flag. Fakt ten w połączeniu z brakiem wsparcia w postaci kontrtorpedowców i torpedowców stanowił istotną przeszkodę w rozpoczęciu bombardowania Warny. Poproszone w tej sytuacji o instrukcje dowództwo osmańskiej marynarki wojennej odpowiedziało, iż wobec rezygnacji z przeprowadzenia pozorowanego desantu, ostrzelanie celów na lądzie przestaje być zasadne. Drugi raz z rzędu tureckie ultimatum pozostało więc tylko czczymi pogroźkami, co bez wątpienia nie wzmocniło prestiżu osmańskiej floty.

Do 29 października, kiedy to do *Hamidiye* ponownie dołączył kontrtorpedowiec *Basra*, zadania krążownika ograniczały się do rozpoznawania pozycji przeciwnika wzdłuż linii brzegowej oraz kontrolowania mijanych statków. Trzydziestego października *Hamidiye* udał się do Stambułu celem uzupełnienia zapasów węgla. W tym samym czasie pod Warnę wyruszyły ze stolicy imperium krążownik *Mecidiye* i kontrtorpedowiec *Yarhisar*.

Siódmego listopada *Hamidiye* wraz z pancernikiem *Mesudiye* wysłane zostały na Morze Marmara na wysokość zagrożonego zdobyciem przez Bułgarów Tekirdağ. Kolejnego dnia awangardę wojsk bułgarskich dostrzeżono w okolicy Silivri (67 km na wschód od Tekirdağ) i tam też polecono udać się krążownikowi wraz z kontrtorpedowcem *Yarhisar* oraz torpedowcami *Sivrihisar* i *Demirhisar*. Okręty te otrzymały zadanie zapewnienia osłony artyleryjskiej odwrotowi wojsk tureckich i ewakuacji ludności cywilnej z Tekirdağ.



Jedenastego listopada *Hamidiye* pośpieszyć musiał na ratunek kanonierce *Nevşehir*, która podczas podnoszenia z dna krypy dostała się w pobliżu Ereğli pod ogień bułgarskiej artylerii lądowej.

Dwa dni później krążownik, podążając wzdłuż brzegu z Büyükçekmece do Silivri, w okolicy miejscowości Selimpaşa (Bigados) rozproszył ogniem artyleryjskim kompanię wojsk bułgarskich.

Czternastego listopada *Hamidiye*, wraz z wysłanym mu w ramach wsparcia *Mecidiye* zakotwiczyły na wysokości Silivri i wdały się w pojedynek z bułgarską artylerią lądową. Wymiana ognia nie przyniosła rozstrzygnięcia, więc oba okręty otrzymały rozkaz powrotu do Büyükçekmece. Nazajutrz *Hamidiye* ponownie wyruszył na zachód celem rozpoznania pozycji przeciwnika. Podczas tej misji ostrzelał wojska bułgarskie w okolicach Silivri, Papazlı, Ereğli, a wieczorem ponownie zawinął do Büyükçekmece.

Ostateczne powstrzymanie bułgarskiej ofensywy na linii Çatalcy w dniu 18 listopada 1912 dało możliwość zwolnienia większości okrętów z obowiązku udzielania wsparcia wojskom lądowym. *Hamidiye* wraz z kontrtorpedowcami *Basra* i *Yarhisar* ponownie udać się miały na wysokość Warny<sup>21</sup> z zadaniem wyeliminowania bułgarskich torpedowców, stanowiących zagrożenie dla tureckich transportów z zaopatrzeniem frontowym.

Zgodnie z przyjętym planem operacyjnym, 21 listopada o godz. 00:40 *Hamidiye* zajął pozycję w odległości 15 Mm od wejścia do portu w Warnie<sup>22</sup>. Nieco wcześniej (o 21:30) *Yarhisar* zakotwiczył 8 Mm na południe od Warny, u ujścia rzeki Kamczija, zaś *Berk-i Efşan* (o 24:00) 8 Mm na północ od Warny, na wysokości przylądka Çingenekayaları<sup>23</sup>. Sposób komunikowania się okrętów na wypadek pojawienia się przeciwnika nie został jednak precyzyjnie określony, co wobec braku radiostacji na pokładach *Yarhisara* i *Berk-i Efşan* było dużym i jak się miało okazać bardzo brzemienym w skutkach niedopatrzeniem. Tuż po zajęciu pozycji załoga *Hamidiye* dostrzegła w ciemnościach sylwetki okrętów, zbliżających się z lewej strony od dziobu. Dowódca krążownika, myśląc, że są to *Yarhisar* i *Berk-i Efşan*, nakazał wystrzelić czerwoną racę i zażądać podania hasła. Zbliżające się jednostki były jednak czterema bułgarskimi torpedowcami (*Dierskij*, *Letuczij*, *Smieły* i *Strogi*), które z kolei początkowo wzięły turecki okręt za statek handlowy i postanowiły dokonać inspekcji jego ładunku. Flara zdemaskowała obie strony. Nie mając żadnego doświadczenia w prowadzeniu walki w nocy, dowódca krążownika dopuścił do tego, iż Bułgarzy rozdzielili się na dwie grupy i otoczyli go. Jedna z torped wystrzelonych z odległości ok. 400 m trafiła w dziób *Hamidiye*<sup>24</sup>. Okręt w krótkim czasie zanurzył się aż po przednią półwieżę artylerii głównej. Podczas, gdy znaczna część załogi zajęta była ratowaniem krążownika przed zatonięciem, nie wyeliminowane z walki działa prowadziły ostrzał w kierunku torpedowców. Bułgarzy krążyli wokół *Hamidiye* do godz. 02:30, ale za sprawą intensywnego ognia artyleryjskiego ze strony Turków nie

<sup>21</sup> Podczas wychodzenia z Bosforu *Basra* zderzyła się z barką i doznała poważnych uszkodzeń. Jej miejsce zajął więc torpedowiec *Berk-i Efşan*.

<sup>22</sup> Dokładne współrzędne: 43°09'45"N; 28°21'45"E (*Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi.*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Herekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 118).

<sup>23</sup> Nazwa taka występuje w literaturze tureckiej. Ustalenie współczesnej, bułgarskiej nazwy przylądka nie jest możliwe.

<sup>24</sup> Odległość taką podają Turcy (*Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi (...)*, s. 119). Olender (*op. cit.*, s. 620), powołując się na źródła rosyjskie twierdzi, że *Dierskij* odpalił torpedę z odległości 500 m, *Letuczij* z 300, *Smiełyj* ze 150, a *Strogi* zaledwie z 60 m i to właśnie on odnotować miał trafienie. Wieczorkiewicz (*op. cit.*, s. 375), podobnie jak historiografia turecka (Baş, *op. cit.*, s. 60) sukces przypisuje *Dierskiemu*.

zdołali już ponowić ataku torpedowego<sup>25</sup>. Dowódca *Yarhisara*, mimo że o 01:00 dostrzegł rozbłyski z dział krążownika, aż do godz. 05:30 nie opuścił wyznaczonej mu pozycji, nie będąc z jednej strony pewnym co się właściwie dzieje, z drugiej zaś nie mając możliwości technicznych nawiązania łączności z *Hamidiye*. Torpedowiec *Berk-i Efşan* wykazał za to znacznie więcej inicjatywy. O godz. 01:15 ruszył w stronę krążownika. W drodze napotkał na trzy bułgarskie torpedowce. Przeszedł pomiędzy nimi otwierając ogień artyleryjski z obu burt. Przeciwnik nie pozostał oczywiście dłużny. Żadna ze stron nie zamierzała jednak wdawać się w walkę manewrową. Jednostki minęły się więc nie odnotowując żadnych trafień.

W drodze powrotnej do Stambułu *Hamidiye* spotkał się o 11:30 z wysłanym mu na odsiecz *Turgutem Reisem*. Z uwagi na to, iż Bułgarzy nie podjęli pościgu, pomoc ze strony załogi pancernika ograniczyła się do usuwania wody z kadłuba ugodzonego okrętu. Nieco ponad cztery godziny później *Hamidiye* minął się z *Mecidiye*, który został wysłany na jego miejsce pod Warnę. Wieczorem 21 listopada ciężko uszkodzony krążownik wszedł do Bosforu w asyście kanonierki *Zuhaf* i holownika *İntibah*. Rany zadane mu przez bułgarską torpedę okazały się bardzo ciężkie. Zalane zostały: dziobowa prochownia i komora amunicyjna, dziobowe kajuty palaczy, poprzeczne komory węglowe oraz kotły w przedniej kotłowni. Ognia nie można było prowadzić z dziobowego działka kal. 152 mm oraz z przednich dział kal. 102 mm na obu burtach. Śmierć poniosło też podobno ośmiu marynarzy<sup>26</sup>.

Niemal od samego początku pierwszej wojny bałkańskiej narastał konflikt między osmańskim naczelnym dowództwem a dowództwem marynarki wojennej. Oba ciała miały całkowicie odmienne koncepcje wykorzystania sił morskich i manifestowały to na każdym kroku, wydając wzajemnie wykluczające się rozkazy<sup>27</sup>. Główną osią sporu było to, iż zdaniem naczelnego dowództwa flota jednocześnie udzielać miała wsparcia wojskom lądowym w Tracji (m.in. poprzez ostrzeliwanie pozycji wroga od strony Mórz Czarnego i Marmara) oraz podejmować działania operacyjne w celu odzyskania dominacji na Morzu Egejskim. Dowództwo marynarki wojennej, oceniając realnie swój potencjał ilościowy i jakościowy zdawało sobie natomiast sprawę z tego, że oczekiwań tych pogodzić się nie da i trzeba dokonać wyboru między wspieraniem wojsk lądowych a akcją na Morzu Egejskim. Wyhamowanie bułgarskiej ofensywy pod Çatalca oraz rozpoczęcie rokowań pokojowych 25 listopada stworzyło wreszcie możliwość przesunięcia najwartościowszych okrętów na akwen egejski. Sytuacja rzeczywiście tego wymagała, gdyż Grecy zdążyli już do tego czasu zająć większość wysp wzdłuż wybrzeża Azji Mniejszej. Zaczęli nawet zapuszczać się w rejon Izmiru. Co więcej, docierały coraz poważniejsze sygnały o możliwości przeprowadzenia przez Greków i Bułgarów wspólnego desantu na półwysep Gallipoli. Trzydziestego listopada do Dardaneli wyruszyła więc w końcu eskadra składająca się z dwóch pancerników, czterech kontrtorpedowców, trzech torpedowców oraz okrętu warsztatowego – pomimo że większość z tych jednostek wymagała pilnych remontów. W grudniu 1912 r., w

<sup>25</sup> Bez wątpienia wpływ na to miały też uszkodzenia, jakich torpedowce doznały w wyniku trafień *Hamidiye*. *Strog* walczył z pożarem wywołanym przez pocisk, który ugodził w jego dziób. Na pokładzie *Dierskiego* eksplodowała mina, trafiona pociskiem artyleryjskim. W wyniku tego wybuchu uszkodzeniu uległa instalacja dostarczająca parę z kotła do turbiny. Na *Smiełym* awarii doznał mechanizm sterowy. Turecki krążownik wystrzelił podczas tego starcia 16 pocisków kal. 152 mm, 75 szt. kal. 102 mm i 70 szt. kal. 47 mm (Baş, *op. cit.*, s. 61).

<sup>26</sup> *Wieczorkiewicz, op. cit.*, s. 375, *Olender, op. cit.*, s. 620. Tureckie źródła milczą na temat ofiar w ludziach.

<sup>27</sup> Niejednokrotnie zdarzało się nawet, że dowódca floty kontestował nie tylko rozkazy sztabu generalnego, ale nawet ministerstwa floty, któremu bezpośrednio podlegał.

następstwie podjętych działań operacyjnych (w tym nierozstrzygniętej bitwy morskiej pod Imroz, 16 grudnia<sup>28</sup>) liczba osmańskich okrętów w rejonie Dardaneli wzrosła. Na początku stycznia, kiedy do głównych sił floty dołączył wreszcie wyremontowany *Hamidiye*, Turcy przeciwstawić mogli Grekom cztery pancerniki, dwa krążowniki, jeden krążownik torpedowy, siedem kontrtorpedowców, pięć torpedowców i jeden stawiacz min.

Czwartego stycznia 1913 krążowniki i kontrtorpedowce ze wspomnianego zespołu opuściły Dardanele z zamiarem dokonania desantu na wyspę Bozcaada (gr.: *Tenedos*), zajętą 7 listopada 1912 przez Greków. *Hamidiye* wraz z *Mecidiye* i *Berk-i Satvet* minęły o 07:12 przylądek Heles i skierowały się na zachód. O godz. 07:31 dostrzegły pięć greckich kontrtorpedowców. Te zaś, zauważywszy przeciwnika zawróciły w na południe. *Hamidiye* i *Mecidiye* ruszyły w pogoń i po dziewięciu minutach otworzyły ogień w kierunku Greków. *Berk-i Satvet* pozostał w tyle nie mogąc nadążyć za idącymi pod pełną parą krążownikami. Na wieść o nawiązaniu kontaktu z przeciwnikiem zastępca naczelnego dowódcy tureckiej floty kmr Râmiz zdecydował o wysłaniu obu dywizjonów kontrtorpedowców w sukurs walczącym okrętom, mimo że przyjęty na ten dzień plan operacyjny wyznaczał im inne zadania taktyczne. O godz. 08:20 Grekom udało się jednak wyjść poza zasięg dział krążowników. Niedługo potem zniknęli z ich pola widzenia. Po tym incydencie osmańskie okręty powróciły do realizacji wcześniej przyjętych założeń, polegających na zablokowaniu przesmyku między Bozcaadą, a brzegiem anatolijskim. *Mecidiye* i *Berk-i Satvet* zajęły pozycje u północnego wejścia do kanału, *Hamidiye* zaś ruszył w kierunku południowego. Cumujące w porcie na Bozcaada trzy greckie kontrtorpedowce dostrzegłszy pierwsze dwa z wymienionych okrętów wroga, podjęły decyzję o natychmiastowym wyjściu w morze. Drogę na północ miały już jednak odciętą. Skreśliły więc na południe i wymknęły się z przesmyku, korzystając z faktu, iż *Hamidiye* nie zdążył jeszcze dotrzeć na wyznaczone mu miejsce. Krążownik zauważył co prawda kontrtorpedowce i otworzył do nich ogień, ale ze względu na zbyt duży dystans pociski nie doniosły. Mimo, że żaden z greckich okrętów nie został nawet draśnięty, zadanie oczyszczenia akwenu wokół Tendeos z jednostek pływających nieprzyjaciela zostało wykonane, dzięki czemu można było przystąpić do operacji desantowej. Jak się jednak okazało, wydzielone do tego zadania oddziały lądowe nie zdążyły na czas zaokrętować się w Dardanelach, a o fakcie tym zapomniano powiadomić dowódcę *Hamidiye*, któremu podlegały też pozostałe okręty uczestniczące w tej fazie operacji... O godz. 09:40 zespół zawrócił więc do cieśniny<sup>29</sup>. Po dwudziestu minutach wszystkie osmańskie okręty wojenne zgromadzone w rejonie Dardaneli opuściły jednak cieśninę, wyruszając na poszukiwanie głównych sił morskich przeciwnika. Mimo, iż nasłuch radiowy prowadzony przez *Hamidiye* wskazywał na bliską obecność krążownika liniowego *Georgios Averoff*, o godz. 11:30 w pobliżu archipelagu Tavşan Adaları dostrzeżono tylko jedenaście greckich kontrtorpedowców. Rozkaz ich unieszkodliwienia otrzymały krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye*. Już pięć minut później tureckie okręty otworzyły

<sup>28</sup> W literaturze europejskiej zwykło się ją nazywać „bitwą koło przylądka Elli”. Zachodni autorzy stosują tu grecką nazwę południowego cypla półwyspu Gallipoli, najwyraźniej zapominając, że od 1354 r. znajduje się on nieprzerwanie w rękach tureckich i do zakończenia I wojny światowej wspomniany cypel nosił nazwę Heles, lub alternatywnie Hellas. Obecnie nazywany jest przylądkiem Mehmetçik (na pamiątkę tureckich żołnierzy poległych w obronie półwyspu Gallipoli w latach 1914-16).

<sup>29</sup> Nadmienić tu warto, że już poprzedzającego wieczora było wiadomo, iż wojska lądowe nie będą gotowe do podjęcia akcji w wyznaczonym czasie. Trudno więc odgadnąć, po co w ogóle postanowiono rozpocząć działania w tym terminie.

ogień. Grecy podjęli walkę, co skłoniło kmdra Râmiza do udzielenia krążownikom wsparcia poprzez odkomenderowanie kontrtorpedowca *Berk-i Satvet*. Po niespełna godzinnym starciu, o 12:30 Grecy wycofali się. Żadna ze stron nie odnotowała trafień.

Dziesiątego stycznia o godz. 14:00, na wieść o ostrzelaniu rejonu Beşige przez grecki kontrtorpedowiec *Doxa*, spod przyłodka Nara w Dardanelach wyruszył dywizjon tureckich krążowników. Kwadrans później w ślad za nim wysłano także oba dywizjony kontrtorpedowców. Po opuszczeniu cieśniny *Berk-i Satvet* skierował się w stronę Imroz, zaś *Hamidiye* i *Mecidiye* w kierunku zatoki Beşige. Po krótkim czasie krążowniki nawiązały kontakt wzrokowy z greckim kontrtorpedowcem, ale ze względu na zbyt duży dystans nie były w stanie otworzyć ognia. Nieprzyjaciel zachował też dużą czujność i zdołał zniknąć za linią horyzontu, zanim Turcy rozpoczęli pościg. W tej sytuacji dowódca *Hamidiye* postanowił dokonać wraz z *Mecidiye* rozpoznania wokół Imroz (wcześniej z tym samym zadaniem udał się tam *Berk-i Satvet*). Po drodze krążowniki natknęły się na dwa dozorujące greckie kontrtorpedowce. Te zaś, dostrzegłszy przeciwnika, salwowały się ucieczką w stronę Lemnos. *Mecidiye*, stosując się do wcześniejszych rozkazów kmdra Râmiza, ograniczył się do postrzażenia Greków pojedynczym wystrzałem. Wraz z nastaniem zmroku dowódca *Hamidiye* podjął decyzję o powrocie dywizjonu krążowników do cieśniny. W ślad za nimi to samo uczyniły kontrtorpedowce, patrolujące wcześniej zatokę Beşige, niezależnie od działań podejmowanych przez krążowniki.

Kolejnego dnia kmdr Râmiz podjął decyzję o wyprowadzeniu z Dardaneli całości sił (z wyjątkiem kontrtorpedowca *Nûmune-i Hamiyet*, który miał awarię turbiny), celem ostrzelania portu w zatoce Mudros na wyspie Lemnos i wydania greckiej flocie walnej bitwy. Zgodnie z przyjętym planem operacyjnym *Hamidiye* wraz z *Mecidiye*, trzema pancernikami jednym krążownikiem torpedowym i sześcioma kontrtorpedowcami weszły w skład zespołu uderzeniowego, podczas gdy jeden pancernik, stawiacz min i cztery torpedowce pozostać miały w odwodzie u wejścia do cieśniny. O godz. 08:33 *Hamidiye*, podążający wraz z *Mecidiye* w odległości 4 Mm przed pancernikami, nawiązał kontakt wzrokowy z dwoma greckimi kontrtorpedowcami dozorującymi na południe od Imroz. Krążowniki natychmiast ruszyły pod pełną parą w kierunku przeciwnika z zamiarem przegonienia go, zanim dostrzeże pozostałe okręty floty osmańskiej. Manewr zakończył się powodzeniem – kontrtorpedowce zawróciły na zachód i oddaliły się korzystając z przewagi prędkości. Na wieść o pojawieniu się tureckich krążowników grecki dowódca floty wydał rozkaz natychmiastowego wyjścia w morze nie tylko stacjonującej na Bozcaadzie eskadry kontrtorpedowców, ale także całości głównych sił z Mudros. Jego osmański odpowiednik wyciągnął za to błędne wnioski z napotkania dozorujących kontrtorpedowców i uznając, że cała flota przeciwnika znajduje się w portach na Imroz, zdecydował o zmianie kursu podległego mu zespołu okrętów na północny. O godz. 12:15, gdy *Hamidiye* i *Mecidiye* odłączyły się od formacji celem rozpoznania zatoki Kephalo (południowo-wschodnia część Imroz), pozostający w sektorze dozorowym w odległości 4,5 Mm od wejścia do Dardaneli pancernik *Âsar-ı Tevfik* zameldował, iż od 12 minut prowadzi walkę z trzema greckimi kontrtorpedowcami typu "Aetos". Komandor Râmiz ograniczył się do odkomenderowania mu do pomocy 3. dywizjonu kontrtorpedowców, będąc nadal przekonany, że główne siły przeciwnika znajdują się na Imroz. Greckie kontrtorpedowce po kilkunastu minutach wymiany ognia odstąpiły od pancernika, ale po pewnym czasie powróciły, licząc, że swoją natarczywością zwabią więcej tureckich okrętów. Zamiar ten po części się udał, gdyż kmdr Râmiz wysłał jeszcze w sukurs *Âsar-ı Tevfikowi* oba krążowniki. Zbliżając się do miejsca, w którym doszło do ponownego starcia, *Hamidiye* i *Mecidiye* rozdzieliły się celem

wzięcia Greków w kleszcze. W efekcie tego manewru tylko idący od strony Bozcaady *Hamidiye* natknął się na dwa kontrtorpedowce, z którymi stoczył pięciominutowy, nierozstrzygnięty pojedynek artyleryjski. Fakt ten skłonił osmańskiego zastępcę dowódcy floty do ponownego zawrócenia całością sił na południe. Manewr wykonany został o 12:50. Po godzinie krążowniki otrzymały rozkaz dołączenia do zespołu. Do 14:15 nie natknięto się już na żaden grecki okręt. Wobec pogarszającej się widoczności zapadła więc decyzja o powrocie do Dardaneli.

### Samotna misja *Hamidiye*

Dotychczasowym bardzo nieporadnym i często wręcz bojaźliwym poczynaniom kmdr. Râmiza z rosnącym zniecierpliwieniem i irytacją przyglądało się nie tylko Ministerstwo Floty i Sztab Generalny, ale także mający bezpośredni ogląd sytuacji dowódca krążownika *Hamidiye*, kmdr por. Hüseyin Rauf (Orbay)<sup>30</sup>. Oficer ten miał świadomość, że przewagę jakościową daje flocie greckiej przede wszystkim obecność krążownika liniowego *Georgios Averoff*. Chcąc nadal realnie myśleć o odzyskaniu przynajmniej części wysp i dominacji na Morzu Egejskim (choćby wzdłuż wybrzeża Tracji i Azji Mniejszej), należało znaleźć sposób na wyeliminowanie tego okrętu. W rozmowie odbytej z kmdr. Râmizem w dniu 13 stycznia 1913 Hüseyin Rauf zaproponował więc podjęcie próby niepostrzeżonego wydostania się *Hamidiye* z Dardaneli i przeprowadzenia akcji dywersyjnej przeciw greckiej flocie handlowej zdala od teatru działań wojennych. Plan taki przynieść miał odciążenie *Georgiosa Averoffa* od wrót Dardaneli, a w rezultacie doprowadzić do zrównoważenia sił w tym rejonie. Ze względu na walory techniczne oraz z uwagi na niedawno przeprowadzony remont jedynym okrętem, który mógł się podjąć takiego zadania był właśnie *Hamidiye*. Propozycja dowódcy tego krążownika przekazana została niezwłocznie do Stambułu i uzyskała niemal natychmiastową aprobatę.

Postanowiono, iż za dnia *Hamidiye* zakotwiczy w zatoce Kepez w Dardanelach, w miejscu widocznym od strony południowego wejścia do cieśniny, po czym na jego pokładzie wywołany zostanie kontrolowany pożar. Następnie, o zajściu tym nieszyfrowaną depeszą radiową powiadomione zostanie dowództwo marynarki wojennej w Stambule – oczywiście z tą tylko różnicą, że w meldunku mowa będzie o poważnym wypadku i płomieniach zagrażających bezpieczeństwu okrętu. Po takiej mistyfikacji i zapadnięciu zmroku krążownik wyjdzie na Morze Egejskie i minąwszy od północy Samotrakę obierze kurs na Cyklady. W drodze okrętowi polecono zatapiać wszelkie napotkane greckie statki, oszczędzając jednak amunicję, gdyż po dotarciu do wspomnianego archipelagu ostrzelać ma on jeszcze obiekty wojskowe na wyspie Siros oraz znajdujące się w jej pobliżu jednostki pływające wroga. Upewniwszy się, że w pościg za nim ruszył *Georgios Averoff*, turecki krążownik minąć miał pod osłoną nocy Lesbos i Chios, by zawinąć do portu w Izmirze. Stamtąd z kolei wyruszyć miał w charakterze okrętu osłaniającego przygotowywany już wówczas przez osmańskich planistów sztabowych desant na Lesbos. W przypadku, gdyby odwrót do Izmiru nie był możliwy, krążownik schronić się miał w neutralnych portach w Brindisi lub w Aleksandrii. We wszystkich depeściach radiowych zamiast prawdziwej nazwy okrętu postanowiono stosować kryptonim „Fox”, zaś myśląc o Izmirze używać nazwy

---

<sup>30</sup> W omawianym okresie używał on tylko imion Hüseyin Rauf. Nazwisko Orbay przyjął dopiero w 1935 r., po wprowadzeniu Ustawy o Nazwiskach. Zgodnie z zasadą przyjętą w tureckiej historiografii, mówiąc o jego działalności przed wprowadzeniem ww. ustawy, nazwisko podajemy w nawiasie.

Marmaris. Co więcej, współrzędne geograficzne Aleksandrii podawane miały być w odniesieniu do Brindisi i na odwrót.

Działając w oparciu o powyższe założenia, 14 stycznia o godz. 18:00 *Hamidiye* wyruszył z Dardaneli. Po wyjściu z cieśniny obrał kurs na północ, wzdłuż zachodniego brzegu półwyspu Gallipoli. Następnie okrążywszy od północy Samotrakę, zawrócił na południe, by od zachodniej strony minąć Lemnos, a od wschodu Tasos. Okręt podążał z prędkością zaledwie 15 węzłów, gdyż zabunkrowany węgiel był wyjątkowo niskiej jakości, co przy bardziej forsownym marszu sprawiało, iż z kominów wydobywały się ogromne kłęby dymu, które mogły być dostrzeżone przez przeciwnika.

Kolejnego dnia o godz. 12:30 krążownik dotarł do Siros. Za falochronem portu, naprzeciw doku cumował grecki krążownik pomocniczy *Makedonia*. Pomiedzy nim a *Hamidiye* znajdował się angielski frachtowiec *Alexandra*. Hüseyin Rauf, pragnąc działać w zgodzie z prawem międzynarodowym, przed otwarciem ognia postanowił zaprosić na pokład zarządcę portu oraz nakazać załodze greckiego krążownika zejście na ląd. Oba apele pozostały jednak bez odpowiedzi. Dając więc czas brytyjskiemu statkowi na wyjście w morze, postanowił rozpocząć działania zaczepne od zbombardowania fabryki prochu, położonej na południe od portu. Zadanie to wykonane zostało z odległości 2800 m przy użyciu zwykłej amunicji w liczbie 20 szt. kal. 102 mm i 6 szt. kal. 47 mm. Gdy *Hamidiye* powrócił na wysokość portu, okazało się, że angielski frachtowiec wciąż stoi w tym samym miejscu, a krążownik pomocniczy zmienił pozycję, ustawiając się (z załogą przy działach) na tle zabudowy cywilnej. Jednocześnie operator radiostacji tureckiego krążownika przechwycił sygnał *Makedonii*, wzywający na pomoc wszelkie greckie okręty wojenne. Hüseyin Rauf, ponownym, stanowczym wezwaniem zmusił więc *Alexandrę* do opuszczenia portu, przemieszczając się w tym samym czasie swoim okrętem tak, by otwierając ogień do greckiego krążownika nie narazić na niebezpieczeństwo cywilów. Pierwszy pocisk wystrzelony z działa kal. 152 mm dosięgnął celu, ale przebiwszy obie burty eksplodował na nabrzeżu. Dalszy ostrzał prowadzony był więc już tylko przy użyciu artylerii pomocniczej. Po otrzymaniu 23 trafień pociskami kal. 102 mm i pięciu pociskami kal. 47 mm *Makedonia* zamieniła się w dymiący wrak. O godz. 13:25 *Hamidiye* przerwał ogień o oddalił się, zapisując na swym koncie pierwszy zniszczony okręt wroga<sup>31</sup>.

Zgodnie z przyjętym planem krążownik powinien był teraz wycofać się do Izmiru. Jego dowódca obawiał się jednak, że w drodze natknąć się może na znacznie siły zaalarmowanego już nieprzyjaciela. Uznał więc, że rozsądniejszym będzie skierowanie się na Adriatyk, gdzie Grecy przeciwstawić mu mogli jedynie eskadrę małych kanonierek. Aby zmylić obserwatorów na Cykladach, Hüseyin Rauf postanowił oddalić się w kierunku wschodnim. Dopiero po zapadnięciu zmroku, minąwszy od wschodu Kretę wyszedł na Morze Śródziemne.

Atak *Hamidiye* na Siros wywołał panikę w Atenach. Grecka Admiralicja, obawiając się tureckiego ataku na Pireus skłonna była odwołać swą flotę z rejonu Dardaneli. Dowodzący nią kontradm. Pavlos Kountouriotis szybko jednak zorientował się, że osmański krążownik działa w pojedynkę i przekonał swych zwierzchników, że opuszczenie przez jego okręty bazy na Mudros może znacznie ułatwić przeciwnikowi odzyskanie wysp i dominacji we wschodniej części akwenu egejskiego. Turecki plan

---

<sup>31</sup> Mimo licznych trafień *Makedonia* nie zatonała. Ogień strawił co prawda całość jej drewnianego wyposażenia, ale kotły i maszynownia pozostały nietknięte. Mimo dużej troski załogi *Hamidiye* o zabudowę cywilną na wyspie, zniszczeniu uległa lokalna elektrownia (Baş, *op. cit.*, s. 79). Można jednak mieć wątpliwości, czy pociski, które w nią ugodziły były rzeczywiście „zbląkane”, jak chcą tego tureccy historycy.

wywabienia *Georgiosa Averoffa* spalił więc na panewce. Co więcej, 16 stycznia Hüseyin Rauf musiał zweryfikować swoje zamiary udania się na Adriatyk. Po dokładnych obliczeniach okazało się bowiem, że niska jakość węgla znajdującego się pod pokładem *Hamidiye* nie dawała okrętowi szans na wykonanie tej misji bez konieczności dodatkowego bunkrowania. Dowódca krążownika postanowił więc skierować się w stronę wybrzeża syryjskiego i tam zaopatrzyć się w węgiel. Część rejsu zamierzał też odbyć wzdłuż szlaku handlowego między Aleksandrią a Pireusem, licząc na to, że atakami na napotkane tam greckie statki handlowe ściągnie na siebie uwagę marynarki wojennej wroga.

Gdy *Hamidiye* znalazł się 40 Mm na południe od Gawdos, na horyzoncie dostrzeżono trzy greckie kontrtorpedowce. Okręty nie podjąwszy żadnych działań zaczepnych wycofały się<sup>32</sup>. Hüseyin Rauf błędnie jednak zinterpretował ten incydent i sądząc, że Grecy skierowali przeciw niemu część swoich sił, przesłał do naczelnego dowództwa depezę nakłaniającą do wyjścia floty osmańskiej z Dardaneli i wydania wrogowi walnej bitwy. Z trudnych do ustalenia względów treść tego meldunku nie została przekazana kmdr. Râmizowi<sup>33</sup>.

Osiemnastego stycznia o godz. 18:30 *Hamidiye*, nie napotkawszy po drodze na żaden grecki statek, przybił do portu w Bejrucie. Próba nawiązania łączności radiowej ze Stambułem nie powiodła się, więc Hüseyin Rauf postanowił wysłać raport pocztą. Gdy na ląd udała się w tym celu jedna z szalup, na horyzoncie dostrzeżono szybko przemieszczający się okręt o sylwetce zbliżonej do *Georgiosa Averoffa*. Dowódca *Hamidiye* wydał więc rozkaz natychmiastowego wyjścia z portu. Duża różnica prędkości oraz znaczny dystans pomiędzy oboma jednostkami sprawiły, że osmański krążownik nie mając już prawie węgla pod pokładem dość szybko musiał zaniechać pościgu. Jak się później okazało, błąd w identyfikacji podejrzanego okrętu był kolosalny – rzekomy krążownik pancerny *Georgios Averoff* okazał się być niemieckim lekkim krążownikiem *Breslau*. Hüseyin Rauf, nie mając jednak wówczas takiej wiedzy zdecydował, że po zabunkrowaniu węgla uda się do Port Saidu, gdzie ostatecznie dotarł następnego dnia o godz. 01:30.

Tu jednak pojawiły się kolejne problemy. Władze Egiptu, który pozostając formalnie nadal częścią Imperium Osmańskiego, ogłosił neutralność w wojnie bałkańskiej, oświadczyły, że jednorazowo mogą wydać okrętowi najwyżej 150 t węgla. W tej sytuacji dowódca *Hamidiye* postanowił wejść na Morze Czerwone, gdzie – jak sądził – uda mu się łatwiej zdobyć większą ilość węgla oraz spokojnie usunąć usterki, jakie zdążyły się już pojawić od początku misji. Hüseyin Rauf miał też nadzieję, że Ministerstwo Floty wykorzysta ten czas na sprowadzenie odpowiednich zapasów węgla do portów w Syrii<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> Były to najprawdopodobniej jednostki z eskadry kontrtorpedowców w składzie: *Thyella*, *Aetos*, *Lonchi* i *Aspis*, które 15 stycznia wysłane zostały z Bozcaady z zadaniem ustalenia pozycji i zamiarów tureckiego krążownika.

<sup>33</sup> Mimo tego 18 stycznia doszło do bitwy pod Lemnos, w której – wbrew oczekiwaniom i planom strony tureckiej – uczestniczył *Georgios Averoff*. W wyniku starcia bardzo poważnych uszkodzeń doznał *Barbaros Hayrettin* (ich skala wyeliminowała okręt z eksploatacji do końca wojen bałkańskich). Kilka mniej groźnych trafień otrzymał też jego bliźniak *Turgut Reis*. Ostatni z tych pancerników zdołał ugodzić *Georgiosa Averoffa* zaledwie jednym pociskiem kal. 280 mm (łącznie w czasie całego starcia okręt ten otrzymał 10 niegroźnych trafień). Bitwa (podobnie jak ta pod Imroz z 16 grudnia 1912) pozostała nierozstrzygnięta, choć zdecydowanie więcej powodów do satysfakcji mieli Grecy.

<sup>34</sup> Nieprzygotowanie osmańskich portów śródziemnomorskich do obsługi i zaopatrzenia okrętów wojennych tłumaczyć należy m. in. tym, że wypad *Hamidiye* był pierwszą akcją tureckiej floty w tym akwenie odkąd zaczęła ona stosować napęd parowy. Nie bez znaczenia był też fakt, że decyzja o

Dwudziestego stycznia *Hamidiye* pokonał kanał i zawiął do portu w Suezie. Dowódca okrętu niezwłocznie zgłosił zarządowi portu awarię turbin, uniemożliwiającą dalszy rejs. Na tej podstawie udzielono krążownikowi zgodę na pozostanie w porcie przez pięć dni. Następnie Hüseyin Rauf udał się na spotkanie z kedywem Egiptu. Ten zaś umożliwił mu nawiązanie łączności ze Stambułem przy pomocy radiostacji w Port Saidzie oraz obiecał pomoc w pozyskaniu dostatecznej ilości węgla na Morzu Czerwonym oraz na Malcie, gdy tylko krążownik powróci na Morze Śródziemne.

Po usunięciu awarii, 25 stycznia o godz. 16:00 *Hamidiye* opuścił Port Said i wyruszył na południe, wzdłuż wybrzeża Półwyspu Synajskiego. Na sprowadzenie węgla musiał jednak czekać kolejne cztery dni. Kiedy w końcu nadeszła informacja, że można zacząć bunkrowanie, brytyjski Wysoki Komisarz Egiptu odmówił prawa do przeładunku węgla<sup>35</sup>. Ostatecznie więc krążownik musiał zaopatrzyć się w opał na wodach międzynarodowych, gdzie dostarczono mu go na pokładach egipskich żaglowców.

Trzydziestego stycznia *Hamidiye* udał się w kierunku wyspy Sanafir, położonej u wejścia do Zatoki Akaba, z zamiarem nawiązania kontaktu ze Stambułem. Nie mogąc uzyskać łączności radiowej, następnego dnia wyruszył do Al Muwaylih, a stamtąd (1 lutego) do Ziba. W żadnej z tych miejscowości nie było jednak urzędu pocztowego. Wobec awarii części rurek kotłowych oraz uszczuplającego się zapasu węgla Hüseyin Rauf podjął decyzję o udaniu się do Dżuddy, gdzie okręt dotarł 3 lutego. W porcie tym nie tylko udało się zabunkrować węgiel i usunąć awarie, ale także nawiązać w końcu łączność z dowództwem w Stambule. Korzystając z dużej swobody w podejmowaniu decyzji co do dalszego przebiegu misji, Hüseyin Rauf postanowił podjąć działania przeciw greckiej flocie handlowej u wybrzeży Albanii<sup>36</sup>.

Szóstego lutego o godz. 03:00, przy fali sztormowej sięgającej mostka kapitańskiego *Hamidiye* wyruszył z Port Saidu w stronę Malty, gdzie oczekiwać miał na niego włoski parowiec *Alba*. Statek ten na sygnał dany przez austriacką placówkę dyplomatyczną w La Valletcie przekazać miał krążownikowi na wodach międzynarodowych ładunek węgla ze swych ładowni. Po ośmiu dniach rejsu *Hamidiye* dotarł na Maltę. Zgodnie z prawem międzynarodowym mógł tam przebywać nie dłużej niż 24 godziny. Hüseyin Rauf znów pod pozorem awarii turbin wydłużył jednak ten okres do trzech dni. Udało mu się też zaopatrzyć w porcie w 450 t węgla. Pobranie brakujących 250 t z parowca *Alba* nie doszło jednak do skutku, gdyż statek nie pojawił się.

O godz. 00:00 17 lutego *Hamidiye* opuścił port w La Valletcie. Po dotarciu do wschodnich wybrzeży Sycylii skierował się na północ, a następnie, znów zmieniawszy kurs na południowo-wschodni, nocą 22 lutego dotarł do Gazy. Po drodze nie napotkał ani na greckie statki handlowe, ani na eskadrę dozorową, którą Ateny na wieść o ponownym pojawieniu się krążownika na Morzu Śródziemnym oddelegowały z Mudros na Korfu<sup>37</sup>. W Gazie Hüseyin Rauf nawiązał kontakt z majorem piechoty Ömerem Fevzim, który okazał się niezwykle pomocnym w zaopatrzeniu okrętu w aprowizację.

---

rozpoczęciu misji krążownika zapadła niemal z dnia na dzień, a jej przebieg obfitował w dynamiczne zmiany przyjętych wcześniej planów.

<sup>35</sup> Zmieniennym jest to, iż interwencji u niego nie podjął w tej sytuacji oplacany przecież przez rząd osmański dowódca brytyjskiej misji morskiej w Stambule, wiceadm. Arthur Henry Limpus.

<sup>36</sup> Uzyskanie przez dowódcę *Hamidiye* wolnej ręki wynikało z będących stałym elementem wojen bałkańskich rozbieżności pomiędzy koncepcjami taktycznymi i strategicznymi Sztabu Generalnego oraz Ministerstwa Floty.

<sup>37</sup> W skład eskadry wszedł pancernik *Psara* oraz kontrtorpedowce *Aetos*, *Lonchi* i *Aspis*. Okręty te 18 lutego opuściły Mudros i po pięciu dniach przybyły na Korfu.



Co ważniejsze, pomógł on także w zorganizowaniu węgla. W oparciu o wskazówki tego oficera, 23 lutego *Hamidiye* zakotwiczył w Hajfie, gdzie zabunkrował 350 t węgla z magazynów kolei Hidżaz-Jemen. Następnie krążownik, uzupełniwszy po drodze w Bejrucie zapas wody do kotłów udał się w kierunku zatoki Gökova na wybrzeżu Azji Mniejszej, między miejscowościami Kaş i Finike. Tam, zgodnie z intencją dowódcy, załoga okrętu otrzymać miała kilka dni na wypoczynek. Niestety, po przybyciu na miejsce (25 lutego) okazało się, że lokalizacja ta nie daje możliwości skontaktowania się ze Stambułem. Okręt, tylko w celu nawiązania łączności musiał więc po dwóch dniach udać się do Antalyi.

Po dotarciu na miejsce Hüseyin Rauf otrzymał kuriozalny rozkaz samotnego przebicia się *Hamidiye* przez grecką blokadę wybrzeży Albanii i dostarczenia walczącej w tym rejonie osmańskiej Armii Zachód amunicji oraz pieniędzy. Nikt w Stambule nie zdawał sobie chyba jednak sprawy z tego, jak trudne było to zadanie. Grecka marynarka wojenna dysponowała już przecież wtedy na Adriatyku nie tylko kanonierkami, ale także eskadrą składającą się z pancernika *Psara* i trzech kontrtorpedowców. Warto przy tym podkreślić, że każdy z greckich kontrtorpedowców przewyższał prędkością *Hamidiye*. Co więcej, wspomniane jednostki od momentu pojawienia się *Psary* na Adriatyku dokonywały u wybrzeży Albanii licznych demonstracji i działań wspierających operacje na lądzie. Trudno wyobrazić sobie, że w Stambule nie wiadano o wzmocnieniu potencjału morskiego przeciwnika w tym akwenie w sytuacji gdy turecka artyleria lądowa toczyła regularne pojedynki z greckim pancernikiem i kontrtorpedowcami. Kategoryczna forma w jakiej nadszedł wspomniany rozkaz nie dawała jednak wyboru dowódcy *Hamidiye*. Zgodnie z otrzymanymi instrukcjami, 28 lutego okręt wyruszył z Antalyi, by 2 marca dotrzeć do położonej niedaleko Trypolisu libańskiego wyspy Avrat. Tam dokonano załadunku 50 t amunicji, 10 tys. złotych monet oraz 200 t węgla. Następnie krążownik udał się do Bejrutu, gdzie zabunkrował węgiel z włoskiego parowca *Alba* – tego samego, z którym nie udało mu się spotkać na Malcie – i wyszedł w morze, celem zmylenia wywiadu przeciwnika. Szóstego marca powrócił na Avrat i dobrał jeszcze węgiel dostarczony mu przez bliżej nie określone żaglowce<sup>38</sup>. Dzień później *Hamidiye* pojawił się w Iskenderun (Aleksandretta), skąd zabrał trzy skrzynie zapalników. W porcie tym dowódca krążownika otrzymał także instrukcję dostarczenia ładunku dla Armii Zachód do ujścia rzeki Semeni (na północ od Vlory) i uprzedzony został, że musi działać w pojedynkę, z uwagi na przydzielenie flocie osmańskiej innych zadań...

Ósmego marca *Hamidiye* zatrzymał się w Babadil (na zachód od Silifke), gdzie Hüseyin Rauf zarządził wymiatanie kotłów. Zaraz potem okręt wyruszył w dalszą drogę. Rankiem 11 marca krążownik pokonał Cieśninę Otranto, posuwając się przy brzegu włoskim<sup>39</sup>. Po wejściu na Adriatyk, jeszcze tego samego dnia zabunkrować miał węgiel od frachtowców opłaconych przez osmańską ambasadę w Wiedniu. Do spotkania w umówionym miejscu i czasie jednak nie doszło, więc dowódca *Hamidiye* postanowił jak najszybciej pozbyć się swojego ładunku, korzystając z tego, iż Grecy nie wiedzieli jeszcze o jego pojawieniu się na tym akwenie. Po drodze napotkał jednak na pustym greckim frachtowcu *Leros*, wracający z Shëngjini (San Giovanni di Medua). Hüseyin Rauf zdecydował o pojmaniu kapitana i 20-osobowej załogi oraz o zatopieniu statku poprzez staranowanie go. Użycie do tego celu dział mogłoby bowiem zdradzić

<sup>38</sup> Por.: *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi (...)*, s. 281.

<sup>39</sup> W przypadku dostrzeżenia okrętu przez Włochów na maszt krążownika miała być wciągnięta włoska bandera. Celem takiego wybiegu było zasugerowanie obserwatorom, że mają do czynienia ze skonfiskowanym niegdyś Turkom krążownikiem *Drama*, zbudowanym – jak już wspomnieliśmy – wg tych samych planów, co *Hamidiye*.

obecność krążownika, tym bardziej, że znajdował się on już na wodach, na których działała grecka eskadra dozoru. Podczas przesłuchania kapitan *Lerosa* zdradził, iż *Psara* wraz z kontrtorpedowcami przebywa właśnie w rejonie Korfu, zaś statki handlowe (w tym także jego) zajęte są przewożeniem serbskich żołnierzy i amunicji do Shëngjini. Dowódca *Hamidiye* postanowił w tej sytuacji, że zaraz po dostarczeniu ładunku dla Armii Zachód przypuści atak na ten właśnie port. Podczas rozładunku u ujścia Semenii załoga krążownika dostrzegła jednak kontrtorpedowca *Lonchi* podążającego pod pełną parą w kierunku Korfu. Grecki okręt również zauważył *Hamidiye*, ale z uwagi na to, że nie miał on wciągniętej bandery, nie rozpoznał go, nawet po zbliżeniu się na odległość 4500 m. Wiedząc, że kończy mu się węgiel, dowódca kontrtorpedowca postanowił kontynuować marsz obranym wcześniej kursem. O napotkaniu podejrzanej jednostki chciał jednak zawiadomić drogą radiową krążownik pomocniczy *Athinai*, ale zamiar ten nie powiódł się z przyczyn technicznych. Po pewnym czasie sygnał *Lonchi* odebrał za to pancernik *Psara*. Jego dowódca nie miał wątpliwości, że podejrzany okręt jest *Hamidiye*. Postanowił natychmiast przerwać bunkrowanie i wyruszyć w stronę wybrzeża Albanii. Tymczasem Hüseyin Rauf nie będąc pewnym czy *Lonchi* go rozpoznał, nie otworzył ognia, mimo że kontrtorpedowiec znajdował się w zasięgu jego dział. Uświadomił sobie jednak, że jeśli został zidentyfikowany, to Grecy mogą nadciągnąć większymi siłami, zanim zdoła zakończyć rozładunek amunicji. O forsownej ucieczce, czy próbie zgubienia przeciwnika nie mogło być mowy nie tylko ze względu na przewagę prędkości wrogich kontrtorpedowców, co z uwagi na zbyt małe zapasy węgla pod pokładem *Hamidiye*. Dowódca okrętu zarządził więc przerwanie rozładunku i wyruszenie w kierunku Shëngjini, gdzie zamierzał zatopić jak najwięcej statków transportowych, zanim w rejon ten dotrą greckie okręty.

W drodze, o godz. 10:40 krążownik ostrzelał piętnastoma pociskami kal. 102 mm namioty wojskowe w pobliżu latarni w Durrës (Durazzo). Nie było to jednak zbyt przemyślane działanie, gdyż w jego efekcie radiostacja w tym mieście uprzedziła Shëngjini o nadciągającym niebezpieczeństwie. Władze portowe nakazały więc kapitanom wszystkich siedmiu znajdujących się tam wówczas statków osadzenie ich na piaszczystej łasze na północny-zachód od portu i rozpoczęcie rozładunku<sup>40</sup>. Tak desperacka decyzja wynikała z faktu, iż Shëngjini nie posiadał dostatecznie dużego nabrzeża ani żurawi umożliwiających jednoczesne obsłużenie takiej liczby statków. *Harisonalis Sifneos* i *Elpis* nie mogły jednak zastosować się do polecenia kapitanatu, gdyż nie były pod parą. Gdy *Hamidiye* dotarł na miejsce, zastał dwa frachtowce na mieliźnie podczas wyładowywania, a pozostałe trzy w trakcie wykonywania manewrów poprzedzających wejście na płyciznę. Krążownik powitany został gradem pocisków artyleryjskich z baterii lądowych rozstawionych na okolicznych wzgórzach. Podczas trwającej 30 minut kanonady zatonął *Harisonalis Sifneos*, zaś całkowicie zniszczone zostały *Trifilya*, *Elpis* i *N. Verveniotis*. Eksplozja kotła pod pokładem *Zevy* doprowadziła do poważnych uszkodzeń i dużych strat w ludziach<sup>41</sup>. Panika, jaka wybuchła wśród serbskich żołnierzy, próbujących dostać się do brzegu wpłynęła, w

<sup>40</sup> Źródła tureckie (Baş, *op. cit.*, s. 91) wymieniają następujące statki i ich ładunki: *Harisonalis Sifneos* (bez ładunku), *Trifilya* (12 dział, 60 oficerów i 900 żołnierzy), *Elpis* (16 oficerów, 1100 żołnierzy, 74 armaty i nieznana ilość zwierząt oraz amunicji), *Zanof Sifneos* (29 oficerów, 1300 żołnierzy, 5 armat i nieznana liczba zwierząt), *Marika* (40 oficerów, 1200 żołnierzy i 3 samoloty), *Zeva* (10 oficerów, 200 żołnierzy piechoty, 288 artylerzystów, 9 armat i nieznana ilość zwierząt), *N. Verveniotis* (28 oficerów, 1200 żołnierzy, 23 armaty, 28 polowych pieców do produkcji chleba, aprowizacja).

<sup>41</sup> *Ibid.* Olender twierdzi, iż w wyniku ataku *Hamidiye* śmierć poniosło 120 greckich marynarzy i serbskich żołnierzy, a kilkuset zostało rannych (*op. cit.*, s. 629).

pełnym oporządzeniu, kosztowała też życie wielu z nich. Atak tureckiego krążownika przetrwały tylko *Zanof Sifneos* i *Marika*, które zdążyły schronić się w porcie.

O godz. 13:45 *Hamidiye* wyruszył z Shëngjini w stronę chorwackiego wybrzeża. Obranie takiego kursu wynikało z dwóch przesłanek. Po pierwsze, zawrócenie na południe niosło ze sobą duże ryzyko natknięcia się na greckie okręty dozorujące, po drugie zaś zapas węgla krążownika był już na wyczerpaniu. Hüseyin Rauf chciał więc wejść w zasięg radiostacji z Poli i za jej pośrednictwem poprosić turecką ambasadę w Wiedniu o pomoc. Zamiar ten jednak nie powiódł się, więc dowódca okrętu, nie mając innego wyjścia postanowił skierować się na południe, prześlizgnąć się w nocy przez Cieśninę Otranto i udać się do Aleksandrii. Pozostałe pod pokładem 250 t węgla dawało nadzieję na sukces, oczywiście pod warunkiem dobrej pogody, bezbłędnej nawigacji i przede wszystkim nienatknięcia się na *Psarę* i kontrtorpedowce. Szczęśliwie dla tureckiego krążownika, grecka eskadra dozorująca spóźniła się i dotarła na wysokość Otranto już po minięciu go przez *Hamidiye*<sup>42</sup>.

Hüseyin Rauf i jego załoga podążali więc bezpiecznie do Aleksandrii, nie mając jednak żadnych gwarancji – zwłaszcza po poprzednich doświadczeniach – że uda się im pozyskać w tym porcie odpowiednią ilość węgla. Szesnastego marca, gdy okręt dotarł na miejsce, obawy te znalazły potwierdzenie. Dzięki zabiegom kedywa udało się jednak zabunkrować 450 t na wodach międzynarodowych. Kolejnego dnia *Hamidiye* skierował się w stronę Gazy, by znów prosić o pomoc niezastąpionego mjra Ömera Fevziego. Zgodnie z jego wskazówkami 19 marca krążownik przybił do Hajfy, gdzie otrzymał kolejną partię węgla. Trzy dni później pojawił się niedaleko Bejrutu, u ujścia Nahr al Ja'mān<sup>43</sup>. Tam też załoga przekazała na ląd amunicję i pieniądze, których nie udało się rozładować pod Vlorą.

Dwudziestego trzeciego marca *Hamidiye* zrzucił kotwicę w Kavalier niedaleko Anamur. W miejscu tym, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z mjr. Ömerem Fevzim, oczekiwać miał na dostarczenie przez żaglowce kolejnych 200 t węgla. Po zabunkrowaniu krążownik skierował się do Antalyi, gdzie w dniach 28-29 marca pobrał wodę do kotłów i aprowizację dla załogi.

Naczelne dowództwo, zachęczone sukcesem *Hamidiye* w Shëngjini poleciło Hüseyinowi Raufowi wznowić działania na wodach Adriatyku. Okręt oczywiście nadal działać miał w pojedynkę. Nikogo w Stambule nie obchodziły też problemy na jakie napotykał on na każdym kroku, próbując zdobyć węgiel. Nie miało także znaczenia to, że Grecy zaniepokojeni bezpieczeństwem transportu na trasie z Salonik do Shëngjini wzmocnili ochronę tego szlaku przez przebudowanie sześciu frachtowców na krążowniki pomocnicze.

Posłuszny rozkazom Hüseyin Rauf, na przekór trudnościom, 29 marca o godz. 18:20 wyruszył z Antalyi w stronę Krety, nie wiedząc o tym, że *Psara* wraz ze współdziałającymi z nią kontrtorpedowcami tam właśnie oczekiwały na pojawienie się jego krążownika. Następnego dnia o godz. 16:00, w drodze pomiędzy Cyprem a Kretą *Hamidiye* natknął się jednak na poruszający się pod grecką banderą żaglowiec z ładunkiem dachówek. Jego załogę przypuszczalnie w większości stanowili greccy poddani sultana, co sugerowała nazwa statku (*Ispandis*), ale właścicielem był podobno

<sup>42</sup> Olender (*op. cit.*, s. 630) twierdzi, iż 15 marca w Cieśninie Otranto krążownik natknął się na kanonierkę *Achelaos*, którą uszkodził ogniem artyleryjskim i zmusił do ucieczki. Źródła tureckie milczą jednak na temat tego zajścia.

<sup>43</sup> Rzeka ta przepływa przez środek dzisiejszego Bejrutu i w swoim dolnym biegu nosi obecnie nazwę Nahr Bayrūt.

armator osmański<sup>44</sup>. Dowódca krążownika, czując się zobowiązanym do zapewnienia ochrony wspomnianej jednostce, a może raczej powątpiewając w lojalność jej marynarzy, postanowił zaholować ją do Beşparmak koło Silifke i tam ukryć. Miejscowa ludność twierdziła jednak, że od czasu do czasu zapuszczają się w ten rejon greckie kontrtorpedowce. Hüseyin Rauf zdecydował więc o pozostawieniu *Ispandisa* pod ochroną wysadzonego na ląd oddziału składającego się z ośmiu marynarzy pod dowództwem por. Şemsiego. Jako uzbrojenie otrzymali oni dwa działka kal. 37 mm i ckm Maxim. W razie pojawienia się greckich okrętów statek miał być broniony za wszelką cenę, a w ostateczności zatopiony.

Z Beşparmak *Hamidiye* nie wyruszył jednak z powrotem w stronę Krety, lecz na wschód, wzdłuż wybrzeża Azji Mniejszej, gdzie oczekiwać miał na spotkanie z płynącymi z Bejrutu statkami węglowymi. Drugiego kwietnia o 16:45 zawinął do Taşucu. Nazajutrz dowódca krążownika otrzymał informację, iż 1 kwietnia po zachodzie słońca w pobliżu Silifke pojawiły się trzy greckie okręty – pancernik *Idra* i kontrtorpedowce. Ich obecność w tym rejonie wiązać należało nie tylko z poszukiwaniem *Hamidiye*, ale także z niedawnym zajęciem przez Greków wyspy Meyisti. Hüseyin Rauf początkowo rozważał jej ostrzelanie, ale ostatecznie zrezygnował z tego zamiaru na wieść o tym, że Grecy zamknęli wszystkich muzułmanów w meczecie i zagrozili ich zabiciem w przypadku podjęcia wrogich działań przez turecki krążownik. Niezależnie od tego ile prawdy było w tych doniesieniach, stan techniczny *Hamidiye* nie pozwalał już na bezpieczne prowadzenie walki. Drugiego kwietnia całkowitej awarii uległy dwa kotły, pozostałe przeciekały bądź miały popękane rurki, naprawy wymagały też same turbiny. Hüseyin Rauf postanowił więc ostrzec pozostawionych w Beşparmak marynarzy o pojawieniu się greckich okrętów<sup>45</sup>, a następnie udać się do Gazy, gdyż właśnie ten port uznał za najbezpieczniejsze miejsce do dokonania niezbędnych napraw. W razie nagłego niebezpieczeństwa można też było stosunkowo szybko dostać się stamtąd do neutralnego Port Saidu. Piątego marca o 06.15 krążownik zacumował zatem w Gazie. Jednakże już o 23.00 jego dowódca otrzymał informację o pojawieniu się greckich okrętów w pobliżu Bejrutu. Nie namyślając się długo wyruszył więc w stronę Port Saidu, dokąd dotarł następnego dnia. Siódmego kwietnia *Hamidiye* pokonał Kanał Sueski i po dwóch dniach zawinął do Dżuddy. Czekaający go remont mógł potrwać co najmniej dwa miesiące. Z racji, że Dżudda była w tej wojnie portem neutralnym, oznaczało to w praktyce, że zgodnie z prawem międzynarodowym krążownik powinien być internowany do zakończenia konfliktu. Grecy jednak nie wiedzieli jak poważna była awaria *Hamidiye* i chcąc uniemożliwić mu ponowne wejście na Morze Śródziemne wysłali na wysokość Port Saidu eskadrę składającą się z pancernika *Idra* oraz kontrtorpedowców *Doxa* i *Keravnos*<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> Praca pt. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi (...)* (s. 236) podaje, iż był to “poddany statek Osmanów”. Przedstawiony poniżej opis przejścia *Ispandisa* każe nam jednak wątpić w jego “osmańskość”. Jednostkę tę potraktowano bowiem jak zwykły przyz.

<sup>45</sup> Dopiero 27 kwietnia Grecy dowiedzieli się o miejscu ukrycia *Ispandisa*. Wysłany z zamiarem odbicia go krążownik pomocniczy *Mykali* podjął próbę wzięcia statku na hol. Otrzymałszy od pozostawionych na lądzie marynarzy z *Hamidiye* sześć trafień z działek kal. 37 mm (po trzy w mostek i burte) zmuszony został jednak do wycofania się. W późniejszym okresie Grecy podjęli jeszcze jedną próbę przejścia *Ispandisa* przy wykorzystaniu innego krążownika pomocniczego. Również i ona zakończyła się niepowodzeniem. Podczas walki trwałemu uszkodzeniu uległa jedna z armat kal. 37 mm, w związku z czym por. Şemsi, nie widząc już szans na dalszą skuteczną obronę statku rozkazał go podpalić (Baş, *op. cit.*, s. 93).

<sup>46</sup> Okręty pozostawały w tym miejscu aż 45 dni, będąc tym samym wyłączonymi z innych działań przeciw osmańskiej flocie.

Czternastego kwietnia krążownik udał się na wyspę Kamarān, gdzie rozpoczął się remont jego maszyn i kotłów. Naczelne dowództwo na czas trwania napraw symbolicznie przekazało *Hamidiye* pod rozkazy gubernatora Jemenu, chcąc zapewne okazać w ten sposób wdzięczność za pomoc. Urzędnik ten, w okresie do 8 maja 1913 nie omieszkiał wykorzystać kilkakrotnie okrętu do celów reprezentacyjnych. Od 9 maja mimo, że załoga wciąż nie ukończyła prac naprawczych, krążownik nadal zmuszony był do częstego przemieszczania się celem zdobycia węgla i aprowizacji. Do 17 maja *Hamidiye* odwiedził Dżudę, Kamarān i Al Luhayyah.

Dwudziestego trzeciego maja naczelne dowództwo postanowiło nakazać okrętowi udanie się do Basry, ale na wieść o rozpoczęciu rokowań pokojowych rozkaz ten został wstrzymany. O tym, że walczące strony podjęły rozmowy Hüseyin Rauf dowiedział się jednak dopiero 6 czerwca podczas kolejnej wizyty na Kamarān. Nowa sytuacja polityczna sprawiła, iż podczas kolejnego spotkania z kedywem udało mu się uzyskać zapewnienie o pomocy rządu egipskiego w dalszym remoncie *Hamidiye*. Piętnastego czerwca krążownik wyruszył więc z Kamarān i cztery dni później dotarł do Suezu.

Upragniony przez całą załogę rozkaz powrotu do Stambułu nadszedł wreszcie 21 sierpnia. Jeszcze tego samego dnia okręt przeszedł przez Kanał Sueski i zabunkrował węgiel w Port Saidzie. Nazajutrz wyruszył w kierunku Gazy, do której dotarł 23 sierpnia. Tam zabrał na pokład bliżej nie znaną liczbę żołnierzy osmańskich i skierował się do Dardaneli. Z uwagi na to, że usterki kotłów i turbin naprawiane były własnymi siłami załogi i bez dostępu do oryginalnych części zamiennych, *Hamidiye* mógł rozwijać maksymalną prędkość zaledwie 11 węzłów. Na domiar złego, dwa dni po wyjściu z Gazy doszło do kolejnej awarii, w wyniku której prędkość spadła do 5,5 węzła. Gdy więc 26 sierpnia okręt zawinął do Izmiru, Hüseyin Rauf postanowił pozostać tam aż do usunięcia usterek. W dalszą drogę krążownik wyruszył 5 września. Po dwóch dniach dotarł do San Stefano<sup>47</sup>, gdzie uroczyście powitali go zastępca burmistrza Stambułu oraz prezes Stowarzyszenia Narodowej Pomocy dla Osmańskiej Marynarki Wojennej. Następnie *Hamidiye* udał się w stronę pałacu sułtańskiego Dolmabahçe. Tam też powitany został przez Mehmeda V, który przybył na pokładzie jachtu *Ertuğrul*. Po tych oficjalnych ceremoniach państwowych okręt pokazał się jeszcze zwykłym obywatelom, uczestnicząc jako „gość honorowy” w regatach łodzi wiosłowych, zorganizowanych specjalnie z okazji jego powrotu w Zatoce Moda w Bosforze<sup>48</sup>. Ósmego sierpnia *Hamidiye* trafił wreszcie do doków w Złotym Rogu, gdzie poddano go gruntownemu remontowi.

Mimo, że rajd krążownika nie spełnił swojego zasadniczego celu, polegającego na odciążeniu *Georgiosa Averoffa* spod wrót Dardaneli, to uznać go należy za duży sukces. Cała akcja odbyła się bowiem bez jakiegokolwiek przygotowania. Okręt niemal w każdym porcie musiał zmagać się z tak podstawowymi problemami jak niemożność zabunkrowania dostatecznej ilości węgla oraz trudności z nawiązaniem kontaktu z dowództwem w Stambule, czy usunięciem pojawiających się usterek. Jeśli dodać jeszcze do tego wzajemnie wykluczające się rozkazy otrzymywane przez dowódcę i brak jakiegokolwiek współdziałania ze strony własnej floty, to pomyślnie przeprowadzenie ataków na Siros i Shēngjini oraz szczęśliwy powrót *Hamidiye* do kraju uznać należy za niebywałe osiągnięcie. Tak też zresztą postrzegane było to nie tylko w

---

<sup>47</sup> Dzisiejsza stambulska dzielnica Yeşilköy.

<sup>48</sup> Zakończeniu samotnej misji *Hamidiye* towarzyszyło oczywiście wiele publikacji prasowych. Wydana została okolicznościowa pocztówka z fotografią okrętu i jego dowódcy. Na polecenie rządu Imperium Osmańskiego wybito też 393 szt. okolicznościowego medalu, który wręczony został całej załodze.

samej Turcji, ale i na całym świecie, który za pośrednictwem prasy śledził losy krążownika<sup>49</sup>. Wymiernym efektem jego misji było bez wątpienia znaczne utrudnienie transportu wojsk greckich i serbskich. Co prawda w ostatecznym rozrachunku nie wpłynęło to na losy wojny, ale z pewnością w znacznym stopniu skomplikowało działania przeciwnika. Nie sposób nie wspomnieć tu w końcu o efekcie psychologicznym, wywartym na społeczeństwo Imperium Osmańskiego. Wojny bałkańskie były bowiem dla Turcji pasmem klęsk i upokorzeń, w którym tylko dwa wydarzenia stanowiły przysłowiowe „promyki nadziei” – jednym było odbicie dawnej stolicy, Edirne z rąk Bułgarów (21 lipca 1913), drugim właśnie rajd *Hamidiye*.

c. d. n.

---

<sup>49</sup> Bieżące relacje ukazywały się nawet w gazetach amerykańskich (por.: *Hamidieh's Feats Arousing Wonder*, [w:], „The New York Times”, March 23, 1913). Pokłosiem rajdu *Hamidiye* było także prestiżowe zaproszenie krążownika do udziału w uroczystym otwarciu Kanału Panamskiego. Wybuch Wielkiej Wojny sprawił jednak, że większość z zaproszonych gości, w tym także omawiany okręt, musiało zrezygnować z udziału w tej imprezie (*Famous Turkish Warship to Cross the Atlantic*, [w:], „The New York Times”, April 5, 1914).