

RAPORT Z EKSPEDYCJI GALLIPOLI 2011

Piotr Wytykowski
Piotr Nykiel
Roman Zajder¹

Strona | 1

Pierwsza Polska Ekspedycja Nurkowa Gallipoli 2011 rozpoczęła się 31 sierpnia i trwała do 9 września, a jej hasło przewodnie brzmiało: „Aktualny stan wraków okrętów zatopionych podczas bitwy o Dardanele oraz stan ich degradacji”. W ekspedycji wzięło udział jedenastu doświadczonych nurków wrakowych, fotografów i kamerzystów podwodnych oraz historyk wojskowości.

Ekipa nurkowa miała za zadanie dokładne zinventaryzowanie, sfotografowanie i sfilmowanie każdego z zaplanowanych wraków, natomiast ekspert wyprawy w zakresie historii wojskowości dr Nykiel oceniał zebrany materiał. Po każdym nurkowaniu ekipa wymieniała się cennymi spostrzeżeniami i na bieżąco tworzyła raport z każdego z wraków. Dr Nykiel określał wagę naszych odkryć.

Podróż rozpoczęliśmy z Berlina. Pierwszym etapem był Sztambuł. Po zmianie lotniska dalsza, prawie godzinna podróż wiodła głównie nad Morzem Marmara i Dardanelami. Miejscem naszego przeznaczenia było miasto Çanakkale, leżące po azjatyckiej stronie cieśniny. Piątkowy dzień poświęciliśmy na aklimatyzację, przygotowanie sprzętu i ustalenie z naszym lokalnym przewodnikiem szczegółowego planu nurkowego ekspedycji.

Wrak numer 1:

Następnego dnia rozpoczęła się merytoryczna część ekspedycji. Plan na ten dzień przewidywał angielski kuter patrolowy *Lundy*. Była to jednostka o pojemności 188 BRT, zbudowana w 1908 roku przez Hull Steam Fishing & Ice Co., Hull (dok nr 168). Jej załoga składała się 12 marynarzy, zaś dowódcą podczas kampanii o Gallipoli był szyper Henry Charles Taylor RNR. Pierwotnie *Lundy* jako trawler przeznaczony był do połowu wielorybów, ale podczas wojny został uzbrojony w 76-milimetrowe działko i wpisany na stan Royal Navy jako jednostka patrolowa. Zatonął w poniedziałek 16 sierpnia 1915 roku w Zatoce Suvla (zachodni brzeg Półwyspu Gallipoli). Według źródeł brytyjskich² przyczyną zatonięcia była kolizja z jednostką transportową SS *Kalyan* o pojemności 9000 BRT. Zginął tylko jeden członek załogi, mechanik Hendrick Williamson.

Dopłynęliśmy na pozycję N 40 17' 806" E 26 12' 970", na której leży wrak kutra. Po dokładnym przygotowaniu potrzebnego nam do pracy sprzętu rozpoczęliśmy nurkowanie. Szybko znaleźliśmy się na dnie, gdyż w tym miejscu morze ma tylko 28 m

¹ Piotr Wytykowski i Roman Zajder są założycielami i prezesami stowarzyszenia Wyprawy Wrakowe, zaś dr Piotr Nykiel historykiem i turkologiem, adiunktem w Zakładzie Turkologii Uniwersytetu Jagiellońskiego, autorem książki pt. *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008.

² The National Archives, sygn. ADM 137/3135.

głębokości. Ekipa bardzo sprawnie zabrała się do wyznaczonych jej zadań, każdy dokładnie wiedział jaką część pracy musi wykonać.

Okręt leży równo na stępcie na piaszczystym, płaskim dnie. Jak na prawie stuletnie przebywanie w nieprzyjaznym mu środowisku jest bardzo dobrze zachowany. Wszystkie jego sekcje są bez trudu rozpoznawalne. Oczywiście z drewnianego pokładu nie pozostało już nic, ale stalowe podpory, na których był przymocowany dokładnie pokazują gdzie się znajdował. Dziobowa ładownia jest pusta i stosunkowo łatwa do spenetrowania ze względu na brak pokładu. Kabestan jest praktycznie nietknięty.

Najciekawszym fragmentem wraku jest bez wątpienia rufa. Ster i śruba do połowy swojej wysokości są zagrzebane w piasku, ale nie noszą żadnych oznak zniszczenia. Tego samego nie można już jednak powiedzieć o jej części nadwodnej, na której wciąż bardzo wyraźnie rozpoznawalne są ślady kolizji. Dokładnie widać, że konstrukcja nośna pokładu uniosła się ku górze, powodując załamanie się blach poszycia burtowego. Uwagę przykuwa także rozcięcie blach w centralnej części rufy. Uszkodzenia w tej sekcji jednostki oraz z prawej strony nadbudówki mostka są dziś niemymi świadkami dramatu, jaki rozegrał się 16 sierpnia 1915. *Lundy* cumował wówczas w Zatoce Suvla przy burcie SS *Kabyan*, z którego pokładu pobierał zapas amunicji. Podczas przeładunku miejsce, w którym znajdowały się obie jednostki obłożone zostało ogniem przez turecką artylerię lądową. Kapitan *Kabiana*, chcąc uniknąć trafienia zaczął powoli przemieszczać statek z wciąż przycumowanym do jego burty kutrem *Lundy*. Ogień dział nasilał się jednak, więc *Kabyan* zwiększył prędkość i wykonał łagodny zwrot. Wśród wybuchających pocisków i odgłosów maszyn obu jednostek załoga *Lundy* nie usłyszała niestety ostrzegawczych nawoływań z pokładu *Kabiana* i jej kuter wciągnięty został pod wodę przez śrubę znacznie większego statku³.

Pomiary dokonane przez nasz zespół przedstawiają się następująco: Długość jednostki: 33 m, szerokość: 6,3 m, wysokość burty: 2,2 m. Porównując aktualny wygląd wraku z materiałem archiwalnym stwierdzić należy, że kadłub *Lundy* jest w nienaruszonym stanie (nie licząc oczywiście deformacji dokonanej przez kolizję). Stopień degradacji tej jednostki, zważywszy na warunki atmosferyczne i okoliczności jej zatonięcia jest nieduży. Według naszej opinii wrak zachowa się jeszcze przez długie lata w niezmięnionej kondycji.

Należy w tym miejscu nadmienić, że w okresie maj-czerwiec 2010 *Lundy* eksplorowany był przez australijskich pletwonurków w ramach projektu *Beneath Gallipoli*. Z raportu przedstawionego przez kierownika zespołu Tima Smitha wynika jednak, iż oględziny i inwentaryzacja tej jednostki dokonane przez ww. ekipę były dużo bardziej pobieżne. W przeciwieństwie do naszej ekspedycji Australijczycy nie podjęli nawet próby udokumentowania uszkodzeń, które doprowadziły do zatonięcia kutra⁴.

Wrak numer 2:

Następny wrak miał być według naszych tureckich przewodników pływającą rafinerią wody, przetwarzającą wodę morską na pitną.

Oddziały alianckie, które wylądowały na Półwyspie Gallipoli w 1915 r. miały ogromny problem ze słodką wodą. Brak wód gruntowych zmuszał je do sprowadzania wody aż z Egiptu. Dzięki pływającej rafinerii niedobór wody dla wojska mógłby być

³ Por.: *ibid.*

⁴ Por.: Tim Smith, *Project Beneath Gallipoli* [w:] „The Gallipolian”, No. 126, Autumn 2011, s. 37-45.

choć w niewielkiej części zaspokojony. Odnalezienie i zinwentaryzowanie przez nas tego typu jednostki byłoby dużym wydarzeniem, gdyż żadne archiwalne źródła alianckie nie wspominają o tym, by kiedykolwiek urządzenia do odsalania wody morskiej montowano na statkach czy okrętach. Wszystkie znane historykom instalacje tego typu znajdowały się na lądzie, na Półwyspie Gallipoli.

Badany przez nas wrak leży na pozycji 40 18' 794"N 26 13' 562"E, dość płytko, bo na 14 metrach na piaszczystym, płaskim dnie. Jest on niestety w bardzo złym stanie. Jego burty na odcinku od pokładu maszynowni wzniosły praktycznie nie istnieją, nie licząc kilku sterczących „kikutów” wręg. Na dnie udało nam się zlokalizować jedynie dziób i śródokręcie. Brak natomiast reszty kadłuba, na odcinku od tylnego komina po rufę. Przypuszczać należy, że dolna część kadłuba, aż po stępkę, przetrwała w bardzo dobrym stanie, ale potwierdzenie tego nie jest możliwe, gdyż wrak leży głęboko zagrzebany w piasku. Pozostałości lewej burty są już kompletnie zasypane, można zobaczyć zaledwie ich mgliste zarysy. Szczątki prawej burty wystają z piasku na wysokość 70 cm. Dziobnica na długości około metra wygląda jakby została zupełnie odcięta (prawdopodobnie uległa zniszczeniu podczas tonięcia, uderzając o morskie dno). Widoczny jest także pierwszy przedział dziobowy ze znajdującą się w nim stalową drabinką prowadzącą do wnętrza, ale jest on również prawie całkowicie zasypany piaskiem. Pozostałe z nielicznych zachowanych blach poszycia okrętu są bardzo mocno skorodowane.

Na śródokręciu znajdują się cztery kotły parowe, które swoim wyglądem przyczyniły się do błędnej identyfikacji okrętu przez tureckich nurków. Jak na bardzo zły stan wraku pozostają one w relatywnie dobrej kondycji. Choć są dość mocno obrosnięte organizmami morskimi, łatwo można rozpoznać szczegóły ich konstrukcji. Bez trudu widać rzędy rurek umocowanych pod cylindrycznym zbiornikiem, biegnących po obu jego stronach pod kątem 45 stopni i tworzących w przekroju charakterystyczną odwróconą do góry nogami literę „V”. Zważywszy na katastrofalny stopień zniszczenia wraku widok tych urządzeń sprawia wrażenie jakby zupełnie nie pasowały do miejsca, w którym tkwią.

Analizując materiały archiwalne dotyczące zatopionych w tym rejonie okrętów przychylić się musimy nie do informacji przekazanych nam przez naszych tureckich przewodników, lecz do ustaleń poczynionych w 2010 roku przez członków australijskiego projektu *Beneath Gallipoli*, którzy zidentyfikowali omawiany wrak jako pozostałości brytyjskiego kontrtorpedowca typu „Laforey” HMS *Louis*.

Okręt ten posiadał wyporność maksymalną 1300 t i stracony został w niedzielę 31 października 1915. Według *The National Archives*⁵ tego feralnego dnia stał on na kotwicy blisko brzegu w Zatoce Suvla. Podczas wczesnych godzin rannych zerwał się południowo-zachodni wiatr wiejący z siłą sztormu. Okręt ciągnięty na kotwicy wszedł na mieliznę i bez strat w ludziach został szybko opuszczony przez załogę. Przez kilka tygodni jednostka stanowiła wspaniały cel dla tureckiej artylerii polowej i była metodycznie rozstrzeliwana.

Po dogłębnej analizie źródeł i materiałów, które udało nam się zarejestrować pod wodą utwierdziliśmy się w przekonaniu, że mamy tu do czynienia z wyżej wymienionym okrętem. Cylindry z rzędem biegnących od nich rurek, to kotły parowe typu Yarrow, które były używane w tym okresie w marynarkach wojennych wielu krajów świata. Przedstawione przez nas dowody poparte materiałem zdjęciowym wydają się wystarczająco precyzyjnie identyfikować kontrtorpedowca HMS *Louis*.

⁵ Sygn. ADM 137/191 i ADM 53/47327.

Wiedząc jaki los spotkał inne wraki w rejonie Dardaneli, które po zatonięciu wystawały ponad powierzchnię wody, przypuszczać możemy, że także ten okręt pocięty został na złom. Po zdemontowaniu znacznej części kadłuba jego dziób i śródokręcie (zredukowane do wysokości pokładu maszynowni) stały się na tyle lekkie, że sztormowa fala zepchnęła je na głębszą wodę, gdzie znajdują się obecnie. Natomiast szczątki rufy kontrtorpedowca – jeśli w ogóle jeszcze się zachowały – powinny znajdować się w znaczniej odległości od eksplorowanej przez nas części, w miejscu, w którym odłamały się od śródokręcia podczas sztormu w dniu 4 listopada 1915⁶. Podczas kolejnej wyprawy warto więc podjąć próbę zlokalizowania rufy *Louisa*, gdyż znana nam obecnie lokalizacja szczątków kontrtorpedowca nie jest faktycznym miejscem jego zatonięcia.

Aktualne wymiary inwentaryzowanej przez nas części wraku HMS *Louis* to: Długość: 42 m i szerokość: 8 m. Pierwotnie ten typ okrętu miał 81,9 m długości i 8,4 m szerokości. Z naszych pomiarów wynika więc, że na dzień dzisiejszy brakuje 39,9 m rufowej części okrętu. Jeśli zaś chodzi o wymiar poprzeczny, to pamiętać musimy, iż ustalona przez nas szerokość dotyczy kadłuba na wysokości maszynowni, a nie głównego pokładu.

Wrak numer 3:

Kolejnym zaplanowanym wrakiem był brytyjski statek transportowy. Jednostka o nazwie *Milo* leży na pozycji 40 14' 286"N 26 16' 450"E około 70 m od przylądka Ari. Był to zbudowany w 1865 roku przez London & Glasgow Eng. & Iron S.B. Co. Govan (dok nr 104) parowiec o pojemności 1057 BRT, przeznaczony do przewozu towarów, a w trakcie kampanii używany również do transportu wojska. Dwudziestego ósmego października 1915 został specjalnie zatopiony jako falochron w celu ochrony tzw. Pirsu Williama (ang. *William's Pier*), zbudowanego na wysokości tzw. Plaży Północnej (ang. *North Beach*) w celu ułatwienia rozładunku zaopatrzenia dla wojsk walczących na Półwyspie Gallipoli. W drugiej połowie listopada w rejonie Dardaneli szalał ogromny sztorm, który zamienił statek-falochron we wrak.

Jednostka ta może nie miała wielkiego znaczenia strategicznego podczas tej jednej z najkrwawszych kampanii I wojny światowej, ale każdy z żołnierzy alianckich, każdy nabój do karabinu, każdy kawałek żołnierskiego chleba, każda kropla słodkiej wody musiały być dostarczone na brzeg właśnie dzięki takim statkom jak *Milo*.

Stan tej jednostki jest niestety tragiczny. Sztormy oraz ludzie trudniący się zbieraniem złomu zrobili przez lata swoje. Na piaszczystym, płytkim dnie (w tym miejscu głębokość nie przekracza 10 m) leżą resztki *Milo*, po którym zachowała się praktycznie tylko spodnia część kadłuba. Wysokość burt w najmniej zniszczonym miejscu wynosi zaledwie 1,8 m. Dziób i rufa już nie istnieją. Najlepiej – jeśli w ogóle można to tak określić – zachowało się śródokręcie, gdzie nadal pięknie widoczna jest stępka z wręgami. Wewnątrz wraku (choć przy jego obecnym stanie, jest to już raczej na zewnątrz) zalegają pokaźne ilości węgla, co jest odkryciem dość zaskakującym, bo świadczy o dużym marnotrawstwie ze strony Aliantów⁷. Węgiel był przecież w warunkach wojennych

⁶ Sposób, w jaki okręt przelamał się na dwie części udokumentowany został m. in. na fotografii załączonej do australijskiego raportu (por.: Smith, *op. cit.*, s. 43).

⁷ Podkreślić w tym miejscu należy, że na obecność węgla na wraku *Milo* nie zwróciła uwagi australijska ekspedycja z 2010 r., co pozwala nam przypuszczać, że dokonana przez nią inwentaryzacja obiektu była bardzo powierzchowna.

towarem deficytowym i przed zatopieniem *Milo* powinien być przebunkrowany na inną jednostkę.

Znając w tym przypadku dokładne raporty wojskowe nie musimy się zastanawiać i dociekać w jakich okolicznościach statek ten znalazł się na dnie Morza Egejskiego. Jedyne co nam pozostało, to określenie stopnia jego degradacji – i tu wyniki naszej pracy nie pozostawiają wątpliwości: Ze względu na to, że wrak znajduje się płytko i blisko brzegu jest on bardzo mocno narażony na działanie sił natury. Sztormy wkrótce całkowicie dokonają dzieła zniszczenia i oprócz ton węgla leżącego na morskim dnie ze statku nie pozostanie już nic. Aktualny pomiar pozostałości po *Milo*, to: Długość: 17,7 m i szerokość 9,3 m. Według wymiarów podawanych przez stocznię statek ten miał 73,3 m długości. Widać więc bardzo dokładnie, że brakuje ponad 55 m kadłuba. Wysokość burty wynosiła pierwotnie 4,8 m. Porównując to z niewielkim kawałkiem poszycia, jaki zachował się do dnia dzisiejszego i który ma wysokość 1,8 m otrzymujemy kolejny dowód na olbrzymi stopień degradacji jednostki.

Wrak numer 4:

Ostatnim wrakiem, który udało nam się eksplorować na Morzu Egejskim była barka desantowa typu, który wykorzystywany był głównie do przewozu rannych z lądu na statki szpitalne (potwierdzają to liczne archiwalne fotografie). Obiekt ten został co prawda zlokalizowany sonarem w 2010 r. przez członków projektu *Beneath Gallipoli*, ale ani słowa w swoim raporcie nie wspominają oni o inwentaryzacji i nurkowaniu na tym wraku. Nasza eksploracja poparta bogatym materiałem filmowo-fotograficznym oraz raport z ekspedycji są jedynymi istniejącymi dokumentami opisującymi ten obiekt. Barka leży na pozycji geograficznej 40 17' 140"N 26 13' 286"E, na południowy-zachód od Przylądka Küçük Kemikli (ang. *Nibrunesi Pt.*).

Dokładnie na głębokości 29,2 m na piaszczystym, płaskim dnie znajduje się wspaniale zachowany cel naszej eksploracji. Jego drewniany pokład to już niestety historia, ale gęste metalowe wręgi zachowały się wspaniale do dnia dzisiejszego. Na pokładzie w części rufowej i środkowej znajdują się zwoje bardzo grubych lin, na których barka holowana była, zapewne przez kontrtorpedowiec. Rufa i ster są nienaruszone. Po wpłynięciu do środka barki, tzn. pod jej pokład, widać wyraźnie wszystkie zachowane wręgi i znajdujące się w bardzo dobrej kondycji poszycie wraku. Będąc w jego wnętrzu można też dostrzec wciąż wspaniale widoczne dwa otwory po pocisku artyleryjskim, który posłał barkę na dno Morza Egejskiego. Przestrzeliny widoczne są jak na dłoni dzięki kontrastowi szarej burty z błękitnym prześwitującym tłem toni morskiej. Otwór wlotowy znajduje się na lewej burcie około 5-6 metrów od rufy i ma średnicę około 10 cm, zaś wylotowy, o tej samej średnicy, widoczny jest na prawej burcie na śródokręciu. Biorąc pod uwagę wzajemne położenie obu otworów możemy przyjąć z niemal całkowitą pewnością, że mamy tu do czynienia z pojedynczym trafieniem pociskiem, który spenetrował cały kadłub i wyleciał przez prawą burtę nie eksplodując. Jest to bardzo prawdopodobne, gdyż barka ma bardzo cienkie poszycie. Obok otworu wylotowego na prawej burcie widać wyrwę w kształcie trójkąta prostokątnego. Znajduje się ona dokładnie 9 metrów od rufy, a długość jej najdłuższego boku wynosi 3,1 m, zaś wysokość 0,8 m. Blacha poszycia jest w tym miejscu wygięta na zewnątrz jednostki. Uszkodzenie to powstało najprawdopodobniej w wyniku zahaczenia siecią rybacką lub kotwicą zaraz po pierwszej wojnie światowej, kiedy konstrukcja barki nie była jeszcze mocno skorodowana, a blachy poszycia pozostawały wciąż elastyczne.

Niewątpliwie przyczyną zatonięcia tej jednostki był turecki ostrzał artyleryjski. „Nasza” barka ułożona jest na dnie rufą do plaży, więc nie można wykluczyć, że przewożeni na jej pokładzie ranni żołnierze ponieśli śmierć. Członkowie ekipy nie znaleźli jednak na wraku, ani w jego pobliżu żadnych ludzkich szczątków, więc tego jak było naprawdę chyba się już nigdy nie dowiemy⁸.

Eksplorowana przez nas po raz pierwszy barka jest ciekawym i bardzo dobrze zachowanym wrakiem. Według naszej opinii stopień degradacji jest niewielki i można liczyć, że długo zachowa się w takiej samej, dobrej kondycji. Aktualne wymiary barki, to: Długość 17,5 m, szerokość 6,2 m i wysokość burty 2,8 m. Podpory pokładu wewnątrz barki umieszczone są dokładnie w jej osi i rozstawione w równych 90-centymetrowych odstępach.

Wrak numer: 5

Pierwszym z eksplorowanych przez nas wraków w Cieśninie Dardanelskiej był turecki pancernik *Mesudiye* o wyporności 9190 t, leżący na pozycji 40 07' 287"N 26 23' 904"E na głębokości 12 metrów w Zatoce Sarisğlar, blisko azjatyckiego brzegu. Z chwilą wybuchu I wojny światowej był to już 40-letni okręt, który do służby w osmańskiej marynarce wojennej powrócił w 1903 r. po gruntownej modernizacji, jakiej poddano go we włoskiej stoczni Ansaldo.

Mimo, iż „nowy” *Mesudiye* na pierwszy rzut oka nie przypominał siebie sprzed „lifingu”, to jego konstrukcja była już w 1914 r. bardzo przestarzała. Na domiar złego, tuż przed wybuchem I wojny światowej oba działa jego artylerii głównej (234 mm L/40) zdemontowano i przewieziono do Wielkiej Brytanii, gdzie miały być remontowane. Armaty te nigdy już na okręt nie powróciły, gdyż Imperium Osmańskie i Anglia stanęły w Wielkiej Wojnie po przeciwnych stronach frontu. Tak przestarzały i częściowo rozbrojony pancernik nie mógł być już wykorzystany w otwartej walce na pełnym morzu. We wrześniu 1914 r. podjęto więc decyzję o skierowaniu go do Dardaneli, gdzie jako pływająca bateria dział ostrzeliwać miał z Zatoki Sarisğlar wejście do cieśniny ogniem pośrednim ponad Przylądkiem Kepez. Wykorzystywał do tego swoją artylerię średniego kalibru, którą stanowiło łącznie 12 dział 152 mm L/45 (po 6 na każdą burtę).

W dniu 13 grudnia 1914, a więc na miesiąc przed tym jak w Londynie zaczęto planować operację dardanelską, *Mesudiye* padł jednak ofiarą ataku torpedowego ze strony brytyjskiego okrętu podwodnego *B 11*. Po otrzymaniu dwóch trafień (po jednym w dziób i rufę) nieposiadający sieci przeciwtorpedowych ani grodzi wodoszczelnych i niebędący nawet pod parą pancernik bardzo szybko poszedł na dno. Mała głębokość zatoki w miejscu jego kotwiczenia sprawiła, że okręt przechylił się o 120° i spoczął na dnie tak, iż prawa burta i znaczna część kadłuba (prawie po stępkę) wystawała ponad powierzchnią.

Tuż po zatonięciu bez większych problemów uratowano większość załogi (54 oficerów i 573 marynarzy). W kadłubie uwięzionych zostało jednak jeszcze 15 oficerów i 28 marynarzy. Po trwającej aż 36 godzin akcji ratowniczej zdołano wydobyć tylko ośmiu z nich.

⁸ Niestety bardzo ciężko jest znaleźć materiały źródłowe na temat zatonięcia poszczególnych łodzi i barek desantowych oraz ich ofiar.

Jakiś czas po zatonięciu z wraku *Mesudiye* odzyskiwano jeszcze część uzbrojenia artyleryjskiego, amunicji i wyposażenia, które mogło być wykorzystane na lądzie⁹. Kadłub pancernika wystawał z wody aż do lat '60 XX w., kiedy to podzielił niestety los innych, częściowo pozostających nad powierzchnią morza wraków oraz uzbrojenia artyleryjskiego z dardanelskich fortów – decyzją walczącego wówczas z kryzysem rządu tureckiego pocięty został na złom.

Dziś więc stan okrętu jest gorzej niż tragiczny. Pod wodą pozostały w zasadzie tylko jego fragmenty, do których nie zdołano dotrzeć lub których nie udało się wydobyć w trakcie planowej dewastacji jednostki.

Podczas podwodnej eksploracji, gdy nieprzekraczająca 5 metrów widoczność nie była naszym sprzymierzeńcem, mieliśmy ogromne problemy z ocenieniem, w której części okrętu aktualnie się znajdowaliśmy. Wrak to praktycznie jedno wielkie złomowisko, na które w znacznej mierze składają się pocięte palnikami kawałki blach i elementów konstrukcji kadłuba. Nie jesteśmy w stanie przedstawić rekonstrukcji aktualnego stanu zachowania, gdyż możliwym jest jedynie rozpoznanie niewielkich, często przypadkowo rozrzuconych na dnie fragmentów okrętu. W niektórych miejscach widoczne są tylko większe kawałki pogiętych i poskręcanych blach poszycia, łączonych ze sobą na nity. Wśród nich wyróżnić można m. in. fragmenty ścian mostka i podpór jego skrzydeł, drzwi armatnie jednej z kazamat działa kal. 152 mm, charakterystycznie ukształtowane blachy nadbudówek śródkręcia, czy też lufę działka kal. 65 mm.

Najciekawszym odkryciem jakiego dokonała nasza ekspedycja na resztkach pancernika *Mesudiye* było jednak odnalezienie kilku pocisków artylerii głównej, które w momencie zatonięcia okrętu w zasadzie nie powinny były się już na nim znajdować, gdyż – jak wspomnieliśmy wcześniej – działa kal. 234 mm zdemontowane zostały przed wybuchem wojny. Tymczasem pociski te nadal pozostają na okręcie. Turcy podejmując we wrześniu 1914 r. pod naciskiem Niemców decyzję o skierowaniu *Mesudiye* do Dardaneli wiedzieli przecież, że dwa główne działa tego pancernika nigdy już nie powrócą na swoje miejsca. Mieli też wystarczająco dużo czasu, aby przenieść bezużyteczną amunicję na ląd. Nasza ekspedycja dowiodła, że nikt w sztabie osmańskiej marynarki wojennej nie zadał sobie jednak trudu, aby wydać taki rozkaz. Dziś już raczej nie dowiemy się, czy wynikało to z przeoczenia, czy też z usprawiedliwionego w tym wypadku zaniechania (w całym Imperium Osmańskim były tylko dwa działa kal. 234 mm – oba na pancerniku *Mesudiye* – więc przeniesienie ich amunicji na ląd niczemu by nie służyło, bo również tam nie byłoby jej do czego wykorzystać).

Polskiej ekipie udało się też odnaleźć kilkanaście sztuk amunicji kal. 152 mm. Ze względu na stan wraku nie jesteśmy w stanie autorytatywnie stwierdzić, w którym miejscu tego „złomowiska” znajdują się poszczególne pociski. Biorąc pod uwagę, że działa 234 mm znajdowały się w wieżach artyleryjskich na dziobie i na rufie okrętu możemy jednak z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że miejsca odnalezienia przez nas pocisków tego kalibru odpowiadają właśnie tym sekcjom pancernika. Każdą sztukę z odnalezionej amunicji dokładnie zwymiarowaliśmy. Bardzo już mocno obrosnięte organizmami morskimi pociski kal. 234 mm mają aktualnie po ok. 87 cm obwodu i 95 cm długości, zaś kalibru 152 mm liczą sobie obecnie średnio po 57 cm obwodu.

⁹ Więcej informacji na temat okoliczności zatonięcia *Mesudiye* w: Piotr Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008, s. 121-127.

Dzięki naszym odkryciom możemy więc śmiało uznać, że uzupełniliśmy – jak się wydawało bardzo już bogate i trudne do poszerzenia – karty historii służby pancernika *Mesudiye*.

Podczas eksploracji tego wraku odnaleźliśmy także tabliczkę zamontowaną na nim w 2005 roku przez nurków tureckiej marynarki wojennej. Upamiętnia ona ofiary tej wojny oraz pancernik *Mesudiye*. Niezmiernie szkoda, że o dumnej historii tego okrętu musi dziś przypominać malutka, prawie już niewidoczna tabliczka. Człowiek ma ogromny potencjał twórczy, ale także olbrzymie możliwości destrukcji, co w przypadku *Mesudiye* widać szczególnie boleśnie. Niestety nic już nie przywróci okrętowi jego pierwotnego wyglądu. Jedyne co możemy zrobić, to nie pozwolić, aby ulegał on dalszej degradacji, aby któregoś dnia nie pozostała po nim tylko rdzawa plama na dnie Dardaneli. Możemy także pamiętać, że kiedyś był to wspaniały okręt pełniący zaszczytną i niezwykle długą służbę dla Imperium Osmańskiego.

Wrak numer 6:

Ostatnim wrakiem, który przyszło nam badać podczas tej ekspedycji miał być – jak twierdzili nasi tureccy przewodnicy – „statek szpitalny *Halep*”. Samo to sformułowanie budziło już jednak zastrzeżenia, gdyż zwodowany w 1881 roku i posiadający ładowność 3648 BRT *Halep* nigdy formalnie nie miał statusu statku szpitalnego. Był on cywilnym pasażersko-towarowym parowcem, który wraz z wybuchem I wojny światowej zarekwirowany został przez osmańską marynarkę wojenną. W okresie walk na Półwyspie Gallipoli wykorzystywany był do transportu żołnierzy i amunicji ze Stambułu. W powrotnej drodze zabierał często rannych. Ponieważ całość swojego rejsu odbywał na tureckich wodach wewnętrznych, nikt nie widział potrzeby znakowania go barwami Czerwonego Półksiężycy. Zaniedbanie to pośrednio doprowadziło niestety do tragedii, która miała miejsce 25 sierpnia 1915.

Tego właśnie dnia *Halep* opuścić miał Zatokę Akbaş położoną wewnątrz Dardaneli, na wschodnim brzegu Półwyspu Gallipoli. Na jego pokładzie znajdowało się ponad stu rannych oficerów i żołnierzy tureckich z jednostek lądowych walczących na półwyspie. Jak się okazało, w służącej za prowizoryczny port zatoce, oprócz kilku innych osmańskich okrętów i statków znajdował się także brytyjski okręt podwodny *E 11* dowodzony przez kmdr. ppor. Erica Martina Nasmitha. Pierwszym obiektem, który postanowił on zaatakować była kanonierka *Durak Reis*, jednak odpalona w jej kierunku torpeda chybiła. Drugą Nasmith posłał więc w stronę zwodowanego w 1893 roku parowca *Kios* o pojemności 3304 BRT. Tym razem atak okazał się skuteczny – statek zatonął. Przegoniony przez kanonierkę i torpedowca *E 11* po trzech godzinach powrócił do Zatoki Akbaş. Kolejną jego ofiarą padł wówczas właśnie *Halep*. Chwilę potem jego los podzielił zbudowany w 1889 roku transportowiec *Tenedos* o pojemności 3564 BRT.

O ile źródła milczą na temat dokładnych miejsc zatonięcia *Kios* i *Tenedos*, o tyle w przypadku *Halep* dysponujemy dość dokładnymi informacjami. Po otrzymaniu trafienia torpedą w dziób od strony prawej burty (a więc statek musiał być zwrócony rufą w kierunku lądu) *Halep* zatonął na płytkiej wodzie z niemal całym pokładem wystającym ponad powierzchnię wody¹⁰. Ta informacja oraz wykonane jakiś czas po zatonięciu zdjęcie,

¹⁰ Por.: Serkan Ertem, *Çanakkale Denizaltı Harekâtı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2011, s. 131. Eksplozja torpedy oraz woda wdzierająca się do wnętrza kadłuba kosztowały życie ok. 200 rannych żołnierzy oraz członków załogi statku.

na którym widać statek z pograżonym w wodzie dziobem i rufą wystającą ponad wodę tak, iż widać nawet ster i śrubę¹¹, utwierdzają nas ostatecznie w przekonaniu, że wrak do którego nurkowaliśmy w Zatoce Akbaş, to z pewnością nie *Halep* lecz *Kios* lub *Tenedos*.

Halep i *Tenedos* zaatakowane zostały w krótkich odstępach czasu, co pozwala przypuszczać, że kotwoczyły w niedalekiej odległości od siebie. Eksplorowany przez nas wrak leży bardzo blisko europejskiego brzegu na pozycji 40 13'393"N 26 25'39E i na głębokości 13,5 m. Wszystko więc wskazuje na to, że jest to *Tenedos*.

Statek ten zbudowany został przez stocznnię Armstrong, Mitchell & Co, Walker-on-Tyne. W latach 1889-90 pływał pod nazwą *Italia* dla Hamburg America Line na trasie Hamburg – Nowy Jork. Od 1890 r. przez kolejne trzy lata obsługiwał (dla tego samego armatora) trasę Szczecin – Nowy Jork, zaś w latach 1894-98 linię Hamburg – Boston – Baltimore. W 1898 roku na około rok wyczarterowany został przez armatora Red Star Line, dla którego obsługiwał trasy Antwerpia – Nowy Jork i Antwerpia – Filadelfia. W latach 1899-1900 wyczarterowany został przez American Line, pod której banderą pływał na trasach Liverpool – Filadelfia oraz Hamburg – Nowy Jork. W 1900 roku statek odkupił właściciel Sloman Line i przemianował na *Milano*. Pod tą nazwą jednostka obsługiwała linię Hamburg – Nowy Jork. W 1903 roku statek sprzedano przewoźnikowi Deutsche Levante, który nadał mu jego ostatnią nazwę – *Tenedos*. Aż do przekazania Osmańskiej Marynarce Wojennej w 1914 roku omawiana jednostka obsługiwała połączenia między portami czarnomorskimi a Nowym Jorkiem oraz portami na Morzu Egejskim.

Jak na miejsce, w którym znajduje się wrak oraz przyczynę zatonięcia *Tenedosa*, jego stan należy uznać za relatywnie dobry. Rufa, śruba i wychylony maksymalnie w prawo ster są nietknięte. Co ważne, zwrócone są w kierunku cieśniny, a więc odwrotnie do pozycji, w której zatonął *Halep*. Ster i śruba do $\frac{3}{4}$ swojej wysokości są zasypane w piasku. Kadłub od rufy po śródokręciu również znajduje się w dobrej kondycji. W burtach zachowało się wiele nienaruszonych, wciąż posiadających szyby bulajów. Dotarcie do nich nie jest jednak łatwe, gdyż większość pokrywają organizmy morskie, obrastające obficie burty statku. Drewniany pokład już nie istnieje, a wewnątrz wraku pełne jest muszli naniesionych przez prądy i sztormy. Powyżej pokładu prawie nic już się nie zachowało. Powodem tego są oczywiście sztormy oraz ludzie, którzy obrabowali wrak z jego cennych metalowych części wystających po zatonięciu ponad lustro wody.

Dokładnie na śródokręciu, po obu stronach wraku, burty są bardzo mocno powyginane. Według naszej oceny siła eksplozji torpedy uniosła statek powodując charakterystyczne zagięcia w jego środkowej części (tzn. dziób, gdzie nastąpiło trafienie uniósł się ponad lustro wody, natomiast ciężka rufa nadal pozostała w wodzie). Płynąc dalej w kierunku dziobu, na długości około 25 m od wygiętych burt śródokręcia można jeszcze bez trudu rozpoznać kształt kadłuba i pozostałości pokładu. Większość bulajów ma już niestety potłuczone szkła. Część dziobowa zachowała się tylko na odcinku od dziobnicy po kluzy kotwiczne. Cała przednia część kadłuba, w której znajdowały się ładownie (w sumie na długości ponad 40 m) praktycznie nie istnieje. Zachowało się tylko 49 metrów długości statku (począwszy do rufy po śródokręciu), co świadczyć może o tym, że *Tenedos* w momencie trafienia torpedą miał jeszcze pod pokładem spory ładunek amunicji przywiezionej ze Stambułu dla żołnierzy walczących na Półwyspie Gallipoli. Tak silna eksplozja w tej części jednostki tłumaczyłaby też wspomniane wyżej odkształcenia kadłuba na wysokości śródokręcia.

¹¹ Por.: *ibid.*

Z posiadanych przez nas informacji wynika, że przed nami do tego wraku dotarli tylko Turcy, którzy ograniczyli się jedynie do wykonania kilku fotografii. Jesteśmy więc pierwszą ekipą, która przeprowadziła jego dokładną inwentaryzację i ustaliła, że należy on do innej jednostki niż się powszechnie uważa. Konkluzja ta motywuje nas do powrotu do Zatoki Akbaş podczas kolejnej ekspedycji. Trzeba przecież odnaleźć i udokumentować wraki *Halep* i *Kios*.

Eksplozacją wraku statku *Tenedos* zakończyliśmy merytoryczną część Pierwszej Polskiej Ekspedycji Nurkowej Gallipoli 2011. Dzięki uprzejmości członka naszej ekspedycji dr Nykiela udało nam się także zwiedzić forty broniące Cieśniny Dardanelskiej oraz pola bitew i cmentarze kampanii, w której łączne straty w zabitych, rannych i zaginionych sięgnęły pół miliona. Dzięki niesamowitej wiedzy naszego „przewodnika”, była to niezapomniana pod względem historycznym wycieczka.

Ekspedycja zakończyła się dużym sukcesem. Wykonaliśmy ogromną pracę, która – mamy nadzieję – przyczyni się do lepszego poznania historii tego frontu I wojny światowej¹². Miejsce to jest prawdziwą kopalnią wiedzy i właśnie dlatego nasza ekipa już rozpoczęła przygotowania do przyszłorocznej ekspedycji Gallipoli 2012.

W Pierwszej Polskiej Ekspedycji Nurkowej Gallipoli 2011 wzięli udział:

- Piotr Wytykowski – leader ekspedycji, operator kamery
- Roman Zajder – leader ekspedycji, fotograf podwodny
- Dr Piotr Nykiel – historyk, turkolog, ekspert bitwy o Cieśninę Dardanelską
- Tomasz i Anna Stopyra – zabezpieczenie sprzętowe ekspedycji
- Aleksander Ostasz – historyk, operator kamery.
- Arkadiusz Kasjański – leader prac podwodnych, oprawa artystyczna ekspedycji
- Dr Dariusz Pietruszka – zabezpieczanie medyczne, fotograf podwodny
- Katarzyna Pietruszka – operator kamery^{R 2011}
- Grzegorz Frass – prace podwodne
- Jakub Trębacz – fotograf, prace podwodne
- Robert Piąsta – informatyk, prace podwodne

Bibliografia:

Źródła archiwalne:

- The National Archives, sygn.: ADM 137/3135; ADM 137/191; ADM 53/47327.

¹² Jednym z owoców naszej wyprawy jest także 20-minutowy film dokumentalny, którego premierowy pokaz nastąpi podczas III Łódzkiego Festiwalu Nurkowania Wrakowego, który odbędzie się 25 lutego 2012 (więcej informacji na: www.festiwalwrakowy.com).

Opracowania:

- *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.
- *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, Çanakkale Boğaz Komutanlığı, İstanbul 2008.
- Ertem S., *Çanakkale Denizaltı Harekâtı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2011.
- Frame T. R., Swinden G. J., *First In, Last Out. The Navy at Gallipoli*, Kangaroo Press, Kenthurst 1990.
- Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008.
- Rudenno V., *Gelibolu. Denizden Saldırı*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2009.
- Smith T., *Project Beneath Gallipoli* [w:] „The Gallipolitan”, No. 126, Autumn 2011, s. 33-45.
- *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, V nci Cilt 3 ncü Kitap, *Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1915 – Ocak 1916)*, Genelkurmay Basım evi, Ankara 1980.
- Wester-Wemyss Lord, *The Navy in the Dardanelles Campaign*, Hodder and Stoughton Limited, London b.d.w.

Źródła internetowe:

- The Statue of Liberty – Ellis Island Foundation, Inc. (<http://www.ellisland.org/shipping/Formatship.asp?shipid=422>)