

Historia floty tureckiej, jak mało której, pełna jest spektakularnych wzniołości i upadków. Po bitwie pod Prevezą w 1538 roku przez ponad czterdzieści lat Imperium Osmańskie niepodzielnie panowało na wodach Morza Śródziemnego. Okres ten zakończył się jednak całkowitym unicestwieniem floty Selima II przez państwa Ligi Świętej pod Lepanto w 1571 roku. Niespełna dwieście lat później (w 1770 roku) mozolnie odbudowywane siły morskie tego, coraz bardziej podupadającego na arenie międzynarodowej kraju, znów przestały istnieć. Tym razem, o ironio, sprawcą zagłady, do której doszło w zatoce Czesme (tur. Çeşme) nad Morzem Egejskim, była rosyjska Flota Bałtycka. Sułtan Abdülaziz (1861-1876) zdołał jeszcze podźwignąć Osmańską Marynarkę Wojenną, zapewniając jej na krótko pozycję trzeciej pod względem liczebności na świecie, a drugiej w basenie Morza Śródziemnego. Kolejne porażki militarne i dyplomatyczne w połączeniu z zapaścią gospodarczą kraju doprowadziły jednak jeszcze pod koniec tego samego stulecia do całkowitej marginalizacji tureckich sił morskich.

W niniejszym Numerze Specjalnym „Okrętów Wojennych” przedstawiamy Czytelnikom artykuły Sergieja Patianina (Rosja) i Michała Glocka, omawiające potencjał i udział floty osmańskiej w wojnie z Rosją w latach 1877-1878, a więc w okresie, kiedy odziedziczona przez Abdülhamita II (1876-1909) flota zaczynała już być tylko przysłowiowym „kołosem na glinianych nogach”. Dalej, pojawiają się teksty Jarosława Malinowskiego i Piotra Nykiela, omawiające na przykładzie konkretnych typów okrętów losy floty osmańskiej w okresie włosko-tureckiej wojny o Trypolitanie (1911-1912), wojen bałkańskich (1912-1913), pierwszej wojny światowej (1914-1918) oraz tureckiej wojny narodowo-wyzwoleńczej (1919-1922). W ramy czasowe tych konfliktów wpisuje się też artykuł Macieja S. Sobańskiego, dotyczący udziału brytyjskich i tureckich okrętów w kampanii w Mezopotamii (1914-1917). Czytelnik znajdzie też w tym numerze nie mniej ciekawe teksty Marata Bierchanowa (Rosja), Hartmuta Ehlersa (Niemcy), Andrzeja Nitki, Jacka Jarosza i Jarosława Malinowskiego, przedstawiające – znów na przykładzie konkretnych klas lub typów okrętów – rozwój Marynarki Wojennej Republiki Turcji niemal od jej powstania w 1923 roku do współczesności.

Mamy więc ogromną przyjemność oddać do rąk Czytelników Numer Specjalny „Okrętów Wojennych”, będący de facto pierwszą na polskim rynku wydawniczym monografią, omawiającą tak obszerny wycinek dziejów floty tureckiej. Warto przy tym podkreślić, że wiele składających się na tę pracę artykułów powstało w oparciu o źródła tureckie, rosyjskie i niemieckie, niedostępne dla większości polskich miłośników spraw wojnomorskich.

Redakcja pragnie w tym miejscu złożyć gorące podziękowania dla wszystkich autorów i tłumaczy artykułów oraz dla zagranicznych i polskich Przyjaciół „Okrętów Wojennych”, którzy wzbogacili niniejszy numer unikatowymi materiałami ikonograficznymi ze swoich prywatnych zbiorów. Za zdjęcia okrętów floty osmańskiej dziękujemy: Berndowi Langensepienowi, Johnowi Krüsmannowi, Gérardowi Garier, Marcowi Saibene, Andrzejowi Danilewiczowi i Adamowi Daszewskiemu. Natomiast za udostępnienie fotografii okrętów Marynarki Wojennej Republiki Turcji dziękujemy: Hartmutowi Ehlersowi, Leo Van Ginderenowi, Achille Rastelliemu (†), Reinhardowi Kramerowi, Anatolijowi Odajnikowi, Yörükowi Işikowi oraz Arkadiuszowi Kasjańskiemu.

Redaktor numeru  
(-) dr Piotr Nykiel

## Z dziejów floty tureckiej

ISBN 978-83-61069-41-6, ISSN 1231-014X

Redaktor numeru: Piotr Nykiel

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

© by Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2017

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

**Okladka:** Kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliye* (na pierwszym planie) i *Nûmune-i Hamiyet* na pocztówce Stowarzyszenia Osmańskiej Marynarki Wojennej. Zbiory Piotra Nykiela

## W NUMERZE



Sergiej Patianin

Zestawienie okrętów tureckiej floty w latach 1877-1878

2

31

Michał Glock

Dunaj w ogniu 1877-1878



Jarosław Malinowski, Piotr Nykiel

Ostatni morscy strażnicy Imperium Osmańskiego

35

52

Piotr Nykiel

Kontrtorpedowce typu „Yadigâr-i Millet”



Maciej S. Sobański

Tygrys i Eufrat w ogniu 1914-1917

75

87

Jarosław Malinowski

Niszczyciele typów „Kocatepe” i „Tınaztepe”



Marat Bierchanow

Okręty podwodne *Sakarya* i *Dumlupınar*

102

109

Jacek Jarosz

Okręty minowe po drugiej wojnie światowej (Zimnowojenni strażnicy tureckich cieśnin)



Piotr Nykiel

Stawiacz min *Nusret* – „życie po życiu”

131

133

Hartmut Ehlers

Niszczyciele typu „Paşa”



Hartmut Ehlers

Niszczyciele eskortowe typu „Berk”

143

153

Andrzej Nitka

Korwety rakietowe typu „Heybeliada”



Siergiej Patianin  
(Rosja)



Fot. zbiory Piotra Nykiela

Działaczyny na pokładzie fregaty pancerniej Mesudiye.

# Zestawienie okrętów tureckiej floty w latach 1877-1878

## WPROWADZENIE

Wojna krymska w latach 1853-1856 radykalnie zmieniła układ sił w regionie Morza Czarnego. Paryski traktat pokojowy, podpisany 30.3.1856 roku, ograniczał składy flot Rosji i Turcji na Morzu Czarnym do dziesięciu okrętów parowych, z których sześć mogło mieć wyporność do 800 t i cztery do 200 t. W końcu 1856 roku rosyjska Flota Czarnomorska została zlikwidowana, a budowane dla niej okręty w Nikolajewie przekazano na Bałtyk. Przy tym na flotę śródziemnomorską Turcji nie nałożono żadnych ograniczeń i mogła ona po przejściu Cieśniny w ciągu kilku godzin znaleźć się na Morzu Czarnym.

W tym czasie Wysoka Porta kontrolowała jeszcze dużą część europejskiego terytorium Bałkanów, całą Azję Mniejszą, wybrzeże Półwyspu Arabskiego i prawie całą Afrykę Północną, w tym Egipt, Sudan, Libię, Tunezję i Algierię. Jednak Imperium Osmańskie przeżywało okres upadku i w kręgach poli-

tycznych wielkich mocarstw było określane jako „chory człowiek Europy”.

Sytuacja wewnętrzna imperium negatywnie wpływała na stan jego morskich sił. Kiedyś uważane za jedną z najbardziej zaawansowanych flot, w połowie XIX wieku utraciły swoją pozycję. Uzyskanie niepodległości przez Grecję w 1829 roku i nominalna samodzielność Egiptu w 1841 roku - pozbawiły imperium najlepszych marynarzy, a techniczne zacofanie Turcji coraz bardziej oddalało jej flotę od poziomu czołowych europejskich flot. Wojna krymska jeszcze bardziej obnażyła ten problem. Klęska zadana przez rosyjską eskadrę admirała Nachimowa w bitwie pod Synopą, chociaż nie była katastrofą w sensie materialnym, stanowiła bardzo bolesny cios dla morale marynarzy tureckich i ostatecznie wykluczyła turecką flotę ze składu przodujących flot świata. Niegdyś potęga morską, Imperium Osmańskie w okresie „posynopskim” stało się czysto lądowym. W 1860 roku w skład tureckiej floty wchodziło

7 okrętów liniowych, 6 fregat, 4 korwety i 9 mniejszych jednostek.

Do przywrócenia poprzedniego stanu zabrał się młody i energiczny sułtan Abdülaziz, który wstąpił na tron 25.6.1861 roku. Od dzieciństwa zakochany w morzu i morskiej służbie, znacznie zwiększył środki na flotę i przyjął imponujący program budowy okrętów, oparty o bazę przemysłową Anglii i Francji. Już w 1862 roku w Anglii zamówiono serię 4 pancernych fregat typu „Osmaniye”, a dwa lata później nastąpiło zamówienie fregaty pancerniej *Fatih*. W 1867 roku zamówiono we Francji 2 pancerniki wieżowe i 3 kazamatowe w Anglii, jeszcze jeden miał być zbudowany według angielskich planów w samej Turcji. Rok później w ręce rządu osmańskiego przekazano 4 pancerne korwety, zamówione przez Egipt we Francji. Jednocześnie został zamówiony jeden pancernik w Austrii. W 1871 roku brytyjskim firmom przekazano zamówienie na 2 duże pancerne frega-



ty i w końcu w 1874 roku zamówiono 2 pancerne taranowce. Nie pozostawały w tyle też programy budowy nieopancerzonych okrętów. Łącznie w okresie panowania Abdüłaziza w krajowych stocznich połączonych od 1848 roku w państwowy koncern *Tersane-i Amire*, zamówiono 6 fregat, 3 korwety, 11 kanonierek i kilka pomocniczych jednostek.

Nastąpiło też kilka zmian w organizacji floty. W 1867 roku zniesiono stanowisko Kaptan-ı Derya – specyficzny turecki urząd łączący stanowisko ministra marynarki, odpowiedzialnego za morskie budownictwo i głównodowodzącego floty, odpowiedzialnego za zarządzanie operacjami bojowymi na morzu. 13.03.1867 roku powstało stanowisko sekretarza marynarki (Bahriye Nazırı). Flota wcześniej podzielona na samodzielne eskadry, podlegające swoim dowódcom, zaczęła zmieniać tradycyjne struktury przypisane do obszarów operacyjnych. W 1877 roku, wyznaczono pierwszego głównodowodzącego floty (Donama Komutani) - aż do 1894 roku niezmiennie pozostawał nim admirał Bozcaadaı Hasan Hüseyin Paşa.

Niestety, sułtan Abdüłaziz miał pecha w doborze doradców technicznych, wśród których przeważali Brytyjczycy. Większość z nich należała do grupy awanturników, którzy nie mieli ani żadnej odpowiedniej wiedzy ani chęci nawiązania wzajemnie korzystnej współpracy z tureckimi marynarzami. Inny poważny błąd powstał w podziale środków, które przeznaczano głównie na budownictwo okrętów

**Sułtan Abdüłaziz, reprodukcja portretu z końca XIX wieku. Fot. Domena Publiczna**



we koszcie szkolenia bojowego. W rezultacie nowe okręty stały w portach, a oficerowie i marynarze latami nie brali udziału w szkoleniach i praktykach na morzu.

Mimo tak imponujących planów, powstawanie nowoczesnej floty szybko zatrzymało się z jednego prostego powodu - ciężar wydatków wojсковых okazały się zbyt wysoki dla upadającego imperium. I tak, Turcji nie udało się wykupić zamówionego w Anglii pancernika *Fatih*, który w końcu został sprzedany Prusom, gdzie służył pod nazwą *König Wilhelm*. Z zamówionych w 1872 roku dwóch okrętów typu *Mesudiye*, w skład sułtańskiej floty wszedł tylko pierwszy, a drugi został wcielony w skład Royal Navy pod nazwą *Superb* (choć został zarekwirowany przez Brytyjczyków nie tyle ze względów finansowych, co politycznych). Taki sam los spotkał pancerne taranowce *Peik-i Şerif* i *Burc-i Zafer* - one również dołączyły do brytyjskiej floty, otrzymując nowe nazwy *Belleisle* i *Orion*. Także budowana w Turcji fregata *Mehmet Selim* weszła do służby w 1880 roku, w charakterze stacjonarnego okrętu szkolnego. Jednak do tego czasu ekstrawagancki sułtan Abdüłaziz opuścił już scenę polityczną...

10.5.1876 roku kluczową postacią w nowym osmańskim rządzie zostaje Mithat Paşa (1822-1884). Po zaledwie dwóch tygodniach wewnątrz rządu powstał spisek kierowany przez Mithat Paszę i ministra wojny Hüseyina Paszę. 30.5.1876 roku sułtan Abdüłaziz został obalony, a on sam zmarł kilka dni później. Uważa się, że popełnił samobójstwo. Na tron został wyniesiony chory psychicznie Murad V, ale już 31.8.1876 roku został on obalony i sułtanem został Abdülhamid II, który w lutym 1877 roku pozbywa się Mithat Paszy i zsyła go na wygnanie.

Punktem wyjścia zdarzeń prowadzących do rozpoczęcia nowej wojny rosyjsko-tureckiej, było podpisanie Traktatu Paryskiego w dniu 31.10.1870 roku, w którym Rosja odmówiła przestrzegania upokarzających warunków poprzedniego traktatu z 1856 roku i ogłosiła swobodę działania na Morzu Czarnym. Jednakże na budowę aktywnej floty nie mogła sobie pozwolić. W latach 1870-1877, do służby wprowadzono tylko dwa okrągłe przybrzeż-

ne pancerniki obrony wybrzeża, zwane popowkami.

Zwiastunami działań wojennych stało się masowe powstanie w Bośni i Hercegowinie, które wybuchło w lipcu 1875 roku i trwająca cztery miesiące (2.7.1876 - 10.31.1876) wojna serbsko-turecka. 12.4.1877 Rosja wypowiedziała wojnę Turcji, której głównymi celami było wyzwolenie Bułgarii, wzmocnienie wpływów Rosji na Bałkanach, a ostatecznie uzyskanie kontroli nad Cieśninami.

Na początku wojny rosyjsko-tureckiej flota osmańska składała się z 15 pancerników (w tym 5 fregat pancernych i 10 korwet opancerzonych), 7 rzecznych okrętów opancerzonych, 4 okrętów liniowych, 8 fregat, 12 korwet, 15 pełnomorskich kanonierek, 12 awiz, 4 jachtów oraz 15 uzbrojonych parowców i transportowców - w sumie 92 okręty i statki. Liczebność personelu floty osiągnęła 15 640 ludzi.

Rosyjska Flota Czarnomorska na początku kampanii w 1877 roku składała się z 2 pancerników obrony wybrzeża (*Nowgorod* i *Wiceadmiral Popow*), 4 korwet (*Sokol*, *Woin*, *Pamięć Mierkurija*, *Lwica*), 6 uzbrojonych parowców, 12 szkunerów i 1 jachtu. Przed samą wojną i już w trakcie działań wojennych przejęto 12, a później czasowo jeszcze 9 parowców, należących do Rosyjskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu (ROPiT).

Jeszcze we wrześniu 1876 roku okręty tureckiej Floty Czarnomorskiej pod dowództwem admirała Mustafy Paszy zostały zebrane w Zatoce *Büyükdere*, gdzie prowadziły bojowe ćwiczenia pod okiem brytyjskich instruktorów. W grudniu został wydany rozkaz przeniesienia do Batumi pancerników *Avnillah* i *Muin-i Zafer*, a także transportowca *Sehber* z ładunkiem min, ale z powodu biurokratycznych opóźnień okręty przybyły na miejsce już po rozpoczęciu wojny.

Cele floty tureckiej podczas wojny były następujące: po pierwsze - blokada rosyjskich portów (zwłaszcza Odessy i Sewastopola) oraz niedopuszczenie do transportu przez nie wojsk i materiałów wojennych; po drugie - uniemożliwienie przeprawy wojsk rosyjskich przez Dunaj i wspieranie nadmorskiej flanki armii; po trzecie - ochrona własnej komunikacji na Morzu Czarnym; po czwarte - działania

przeciw portom kaukaskiego wybrzeża i ułatwienie powstań plemionom górskim; wreszcie ochrona Stambułu przed groźbą desantu.

05.05.1877 roku rząd turecki ogłosił zachodnie wybrzeże Morza Czarnego, od Kilij do Çürüksu, strefą wojenną, którą w ciągu trzech dni powinny opuścić wszystkie statki państw neutralnych. W maju 1877 roku do Batumi przybyła czarnomorska eskadra drewnianych okrętów pod dowództwem admirała Hasana Paszy, składająca się z opancerzonej korwety *Asar-ı Şevket* fregat *Muhbir-i Sürur* i *Mecidiye*, oraz awiz *Taif*, *Asir*, *Resmo* i *İsmail*.

Flota Śródziemnomorska pod dowództwem admirała Hüseyina Paszy pozostała w pogotowiu bojowym na wypadek przejścia rosyjskiej eskadry z Bałtyku. Pancerniki stały w zatoce Suda na wyspie Krecie, a drewniane okręty patrolowały wybrzeże albańskie. Następnie flota została zaangażowana do przewiezienia wojsk egipskich z Aleksandrii do Gelibolu.

Jedyna większa operacja tureckiej floty na Morzu Czarnym odbyła się w maju 1877. 14.5.1877 roku eskadra pod dowództwem admirała Hasana Hüseyina Paszy (pancerniki *Muin-i Zafer*, *Necm-i Şevket*, *Feth-i Bülend*, *Mukaddeme-i Hayır*, *Avnillah*, *İclaliye*) wyszła z Batumi do Suchumi dla ostrzału rosyjskich stanowisk artylerii i wysadzenia desantu. 16.5.1877 roku Suchumi zostało zajęte przez wojska tureckie.

Pod koniec czerwca dla zatrzymania ataków rosyjskich uzbrojonych parowców na tureckie linie żeglugowe, do Odessy została skierowana eskadra złożona z 10 okrętów. Jednakże, nie napotkawszy na morzu żadnego rosyjskiego parowca i nie ośmieliwszy się zaatakować portu odeskiego, w którym były obie popowki, eskadra 1.7.1877 roku udała się ku swoim brzegom.

W późniejszym czasie, turecka flota nie przejawiała już aktywności. Latem 1877 roku eskadra admirała Hasana Hüseyina Paszy przeniosła się z Köstence (Konstanca), a eskadra wiceadmirała Ahmeta Paszy pozostała w Batumi. Pod koniec lipca - na początku sierpnia, pancerniki *Feth-i Bülend*, *Mukaddeme-i Hayır*, fregata *Muhbir-i Sürur*, awiza *Asir* i *Talia*, jachty *Sultaniye* i *Suriye*, jak również stare śrubowe okręty liniowe *Mahmudiye* i *Selimiye*

Organizacja floty tureckiej w marcu 1877 roku *	
Głównodowodzący floty-admirał Bozcaadalı Hasan Hüseyin Pasza	
<b>Flota Czarnomorska</b> (Karadeniz Filosu) – admirał Bozcaadalı Hasan Hüseyin Pasza	
<b>Czarnomorska eskadra pancerników</b> (Karadeniz Zırhlı Firkası) – wiceadmirał Mustafa Pasza	
fregata pancerna – <i>Orhaniye</i>	
korwety pancerne – <i>Asar-ı Tevfik</i> , <i>Asar-ı Şevket</i> , <i>Necm-i Şevket</i> , <i>İclaliye</i>	
pancerniki obrony wybrzeża – <i>Feth-i Bülend</i> , <i>Muin-i Zafer</i> , <i>Avnillah</i>	
<b>Czarnomorska eskadra drewnianych okrętów</b> (Karadeniz Ahşap Firkası) – wiceadmirał Ahmet Pasza	
fregaty – <i>Hüdavendigâr</i> , <i>Muhbir-i Sürur</i>	
fregata bocznołowa – <i>Mecidiye</i>	
korwety – <i>Sinop</i> , <i>Muzaffer</i> , <i>İzmir</i> , <i>Edirne</i>	
awiza bocznołowa – <i>Asir</i> , <i>İsmail</i>	
<b>Flota Śródziemnomorska</b> (Akdeniz Filosu) – admirał Giritli Hüseyin Pasza	
<b>Śródziemnomorska eskadra pancerników</b> (Akdeniz Zırhlı Firkası) – kontradmirał Faik Bej	
fregaty pancerne – <i>Mesudiye</i> , <i>Aziziye</i> , <i>Osmaniye</i> , <i>Mahmudiye</i>	
pancernik obrony wybrzeża – <i>Mukaddeme-i Hayır</i>	
<b>Śródziemnomorska eskadra drewnianych okrętów</b> (Akdeniz Ahşap Firkası) – wiceadmirał Hasan Pasza	
fregata – <i>Selimiye</i>	
korwety – <i>Mansure</i> , <i>Utarit</i>	
korweta bocznołowa – <i>Eser-i Cedid</i>	
awiza bocznołowa – <i>Taif</i> , <i>Talia</i>	
inne – <i>Sahir</i> , <i>Fuad</i>	
<b>Eskadra Bosforska</b> (Karadeniz Boğazi Firkası)	
okręt liniowy (parowy) – <i>Fethiye</i>	
awiza bocznołowa – <i>İzzeddin</i> , <i>Kandiye</i> , <i>Hanya</i> , <i>Medar-i Zafer</i> , <i>Âsâr-i Nusret</i>	
<b>Eskadra Dunajska</b> (Tuna Firkası) – admirał Mehmet-Arif	
pancerniki obrony wybrzeża – <i>Luft-ü Celil</i> , <i>Hıfz-ür Rahman</i>	
monitory rzeczne – <i>Hizber</i> , <i>Seyfi</i> , <i>Semendire</i> , <i>Feth-ül İslam</i> , <i>Böğürtlen</i> , <i>İşkodra</i> , <i>Podgoriçe</i>	
kanonierki – <i>Akka</i> , <i>Varna</i> , <i>Şevket Nüma</i> , <i>Sünne</i>	
jacht bocznołowy – <i>Sultaniye</i>	
uzbrojone bocznołowce – <i>Mesir-i Bahri</i> , <i>Pursut</i> , <i>Kılıç Ali</i>	
uzbrojone parowce – <i>Müverrid-i Nusret</i> , <i>Feyza-i Bahri</i>	
inne – <i>Şerafeddin</i> , <i>Medar-i Tevfik</i> , <i>Kayseriye</i> , <i>Batum</i> , <i>Selanik</i> , <i>Mersin</i> , <i>Lütfiye</i> , <i>Canik</i>	
<b>Turecka Dunajska Kompania Żeglugi Parowej</b> (İdare-i Nehriye)	
parowce – <i>Hüseyin</i> , <i>Arkadi</i> , <i>Islahat</i> , <i>Ruşçuk</i> , <i>Aziziye</i> , <i>Seyyar</i> , <i>Lom</i> , <i>Vidin</i> , <i>Niş</i> , <i>Ziştovi</i> , <i>Sofya</i>	
holowniki – <i>Nüzhet</i> , <i>Seyyar</i>	
* Uwaga – w skład eskadr mogły wchodzić też jednostki cywilne, formalnie nie wchodzące w skład floty wojennej. W zestawieniu okrętów nie są one wykazywane.	

przeprowadziły transport oddziałów z Trabzonu i Batumi do Warny. Jesienią wszystkie większe okręty skoncentrowano w Batumi, gdzie pozostawały nieaktywne aż do końca wojny.

Z drugiej strony rosyjscy marynarze, wykorzystując jedynie uzbrojone parowce i kutry minowe szybko przejęli inicjatywę w swoje ręce. Pomimo znacznej przewagi sił, turecka flota nie była w stanie zapewnić niezawodnej ochrony linii komunikacyjnych, a na-

wet w bazach nie mogła czuć się całkowicie bezpiecznie.

Wynik wojny rozstrzygnął się na polach bitew lądowych. 12.12.1877 roku turecki rząd poprosił europejskie państwa o pośredniczenie w zawarciu pokoju, a 1.9.1878 roku przekazano prośbę o zawieszenie broni Rosji. 31.1.1878 roku zawarto rozejm. Ostatecznym rezultatem było podpisanie traktatu pokojowego 3.31.1878 roku w San Stefano (Yeşilköy).



## Uwagi do katalogu

Tabele zawierają nazwę okrętu, miejsce budowy, daty położenia stępki, wodowania, przyjęcia do służby i ostateczny los. Wszystkie daty podane są w nowym stylu. Nazwy okrętów w stworzonych tabelach podane są we współczesnym języku tureckim, w tekstach objaśniających w transkrypcji. Na końcu zestawienia katalogu znajduje się tłumaczenie nazw szeregu okrętów na język polski.

Wyporność - podano w tonach metrycznych; dla części okrętów podano także wyporność w tonażu budowy (bm - builder's old measure); pojemność okrętów pomocniczych może być wykazana w tonach rejestrowych brutto (BRT) lub netto (NRT).

Wymiary - długość pomiędzy pionami (PP) / całkowita x szerokość x zanurzenie.

Napęd - liczba i rodzaj silników parowych, kotły, moc w koniach mechanicznych indykowanych (ihp).

Uzbrojenie - kaliber dział wykazano w milimetrach (mm) lub funtach (f); typy dział: ML - dział odprzodowe, MLR - dział odprzodowe gwintowane, BL - dział odtylcowe gwintowane; w nawiasach mogą być wykazane systemy Armstronga (A) lub Kruppa (K).

Należy zauważyć, że kaliber artylerii w Turcji mierzono w „okka”; 1 okka = 1283 g. W wykazie zostały one zamienione na angielskie funty: 22 okka = 62 f, 16 okka = 45 f, 12 okka = 33 f, 11 okka = 30 f, 9 okka = 24 f, 7 okka = 18 f.

## PANCERNIKI

## Fregaty pancerne typu „Osmaniye” - 4 jednostki

<b>Osmaniye</b>	R. Napier & Son, Glasgow	3.1863	2.9.1864	11.1865	wycofany 31.7.1909
<b>Aziziye</b>	R. Napier & Son, Glasgow	5.1863	12.1864	8.1865	wycofany 31.7.1909
<b>Orhaniye</b>	R. Napier & Son, Glasgow	1863	26.6.1865	1866	wycofany 31.7.1909
<b>Mahmudiye</b>	Thames Iron Works, Blackwall	1864	13.12.1864	1866	wycofany 31.7.1909

Zamówione w 1862 roku budowane w Glasgow *Osmaniye* i *Aziziye* (okręty te zostały zamówione i zwodowane pod nazwami *Gazi Osman* i *Abdül Aziz*, przemianowane na krótko przed końcem budowy) oraz *Orhaniye* otrzymały odpowiednio numery budowy 255-257, budowany w Londynie *Mahmudiye* miał numer budowy 99.

Program z 1864 roku przewidywał budowę w państwowej stoczni w Stambule jednostkowego pancernika *Fet-tah*, jednak zrezygnowano z niego 23.4.1865 roku.

Wyporność:	normalna 6400 t (bm – 4221 t)
Wymiary:	89,3/91,4 x 16,9 x 7,9 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa bezpośredniego działania, 6 kotłów skrzyniowych
Prędkość:	13,5 w
Zapas węgla:	norm. – 546 t, pełny – 750 t
Pancerz:	burtowy 140 mm, baterijny 127 (środek) – 114 (zakończenia) mm, dziobowa nadbudówka 102 mm
Uzbrojenie:	1 x 229 mm MLR (A), 14 x 203 mm MLR (A), 10 x 36 f
Załoga:	26 oficerów, 335 marynarzy

Fregaty zostały zaprojektowane jako pancerniki bateryjne. Projekt oparty był na brytyjskich pancernikach typu „Defence”. Dziobnica miała kształt taranu

z dodatkowym wzmocnieniem. Miały ożaglowanie barku z trzema masztami (wysokość grotmasztu 24 m) i były oceniane jako dobre pod żaglami.



**Mahmudiye w Złotym Rogu, 1888 rok.**  
Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen

Okręty zostały wyposażone w jeden poziomy silnik parowy bezpośredniego działania i sześć płomieniowych kotłów skrzyniowych. Te ostatnie znajdowały się we wspólnym przedziale, a ich przewody kominowe wychodziły w postaci jednego kominu teleskopowego, składanego podczas rejsu pod żaglami. Kotły i maszyny dla pierwszych trzech pancerników przygotowała firma Napier. Dla *Mahmudiye* maszynę dostarczyła firma Ravenhill, Salkeld & Co, a kotły Thames Iron Works. Moc maszyn nie znamy, przytaczana w licznych wykazach moc 3735 ihp, w rzeczywistości odnosi się do okresu po modernizacji, kiedy pancerniki dostały nowe trójstopniowe maszyny parowe. Prędkość konstrukcyjna wynosiła 13 węzłów, najlepsze wyniki w testach - 13,5 węzłów. Całkowity zapas węgla wynosił 750 t, co zapewniało zasięg pływania 1600 Mm z prędkością 10 w.

Pancerniki typu „Osmaniye” odznaczały się doskonałą zdolnością morską i stabilnością. Wysokość wolnej burty w części środkowej przy normalnej wyporności wynosiła 5 m. Otwory strzelnicze na górnym pokładzie znajdowały się na wysokości 5,1 m nad wodą, a na pokładzie bateryjnym na wysokości 2,65 m. Z niedostatków należy wskazać średnicę cyrkulacji, która przy pełnej prędkości wynosiła 785 m lub 8,5 długości kadłuba, a pełny obrót zajmował 10 minut.

Według pierwotnego projektu okręty tureckie miały być uzbrojone w cztery działa 110 f i dwadzieścia 68 f gład-

kolufowych dział rozmieszczonych na pokładzie bateryjnym. Podczas budowy zestaw uzbrojenia uległ zmianie. W rezultacie, pancerniki otrzymały jedno 229 mm 12,5-tonowe gwintowane odprzodowe działo Armstronga ustawione w dziobowej części za opancerzoną nadbudówką. Czternaście 203 mm 9-tonowych odprzodowych gwintowanych dział Armstronga, z których 6 znajdowało się na górnym i 8 na bateryjnym pokładzie, oraz dziesięć dział 36 f Armstronga, stojących na bateryjnym pokładzie.

Okręty miały tylko pionowe opancerzenie, pokłady nie były chronione. Główny 140 mm pas pancerny rozciągał się na całej długości kadłuba. Jego górna krawędź znajduje się na poziomie 2,5 stóp (0,93 m) powyżej konstrukcyjnej linii wodnej. W środkowej części (od 30 do 110 wręgi), pas zagłębiał się na 6 stóp (1,83 m), a następnie na zakończeniach tylko na 4,5 stóp (1,37 m). Powyżej poziomu górnego pokładu też na całej długości kadłuba rozciągał się opancerzony pas. W części środkowej miał on grubość 127 mm, a na zakończeniach 114 mm. Pancierz boczny zainstalowany był na podkładzie drewnianym o grubości 9 cali (229 mm). W części dziobowej na górnym pokładzie znajdowało się pięciokątne przedpiersie pokryte 102 mm pancierzem, chroniące działo pościgowe.

Podczas wojny turecko-rosyjskiej pancerniki tego typu były wykorzystywane na obu głównych frontach, przy czym jeśli na Morzu Śródziemnym ich

udział był bardzo ograniczony - głównie do transportu żołnierzy, to na Morzu Czarnym aktywnie działał *Mahmudiye*. Brał częsty udział w ostrzałach rosyjskich pozycji na wybrzeżu kaukaskim, wchodząc w pojedynki z brzegowymi bateriami. 17.6.1877 roku pancernik otrzymał 15 trafień. Później, latem 1877 roku, transportował wojska z Trabzonu do Warny. Kolejny okręt *Osmaniye*, w styczniu 1878 roku, brał udział w transporcie 35-tysięcznej armii rezerwowej do Gelibolu.

Po wojnie, w 1878 roku, wszystkie cztery pancerniki postawiono na cumach w Stambule i znajdowały się rezerwie przez ponad 10 lat. W latach 1890-1894 wszystkie przeszły gruntowny remont i modernizację w Stambule z pomocą ekspertów włoskiej firmy Ansaldo. Zmieniono całą siłownię, okręty stały się dwusrubowymi, stare uzbrojenie zastąpiono nowymi szybkostrzelnymi działami firmy Krupp. Prace te pozwoliły przedłużyć żywotność szybko starzejących się okrętów, ale nie na długo. *Osmaniye*, *Orhaniye* i *Mahmudiye* w 1897 roku zostały odstawione do rezerwy w Çanakkale, a następnie odholowane do Stambułu (*Mahmudiye* w 1904 roku, a pozostałe w 1908 roku). *Aziziye* od 1904 roku był używany jako pływające koszary w Stambule (Kasimpasha).

Wszystkie cztery okręty wycofano ze służby we flocie 31.7.1909 roku. *Aziziye* i *Mahmudiye* poszły na złom w 1913 roku, a *Osmaniye* i *Orhaniye* w 1923 roku.

Fregaty pancerne typu „Mesudiye” – 1+1 jednostka

<b>Mesudiye</b>	Thames Iron Works, Blackwall	1872	28.10.1874	12.1875	zatonął 13.12.1914
<b>Hamidiye</b>	Thames Iron Works, Blackwall	1873	16.11.1875	sprzedany Wlk. Brytanii	20.2.1878

W 1871 roku rząd turecki zamówił w Anglii dwa duże pancerniki - *Mesudiye* i *Mahmudiye* (ten ostatni jest podawany w licznych źródłach pod błędną nazwą *Memduhiye*), w lutym 1876 roku przemianowany na *Hamidiye*. Okręty budowała firma Thames Iron Works w Blackwall, na przedmieściach Londynu (numery budowy 80f i 99f). Po wybuchu wojny rosyjsko-tureckiej tempo budowy *Hamidiye* gwałtownie spadło. 20.2.1878 roku, z powodu braku funduszy, został on sprzedany Wielkiej Brytanii i 15.11.1880 roku wszedł w skład Royal Navy pod nazwą *Superb*.

Wyporność:	normalna 8938 t, pełna 9710 t, (bm – 5349 t)
Wymiary:	101,08/102,4 x 17,9 x 7,9 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa bezpośredniego działania, 8 kotłów prostokątnych, 7431 ihp
Prędkość:	13,7 w
Zapasy węgla:	norm. – 600 t, pełny – 850 t
Pancerz:	burtowy 300-152 mm, zakończenia 178-127 mm, bateryjny 254-178 mm, pokładowy 25 mm, wieży dowodzenia 203 mm
Uzbrojenie:	12 x 254 mm MLR (A), 3 x 178 mm MLR (A)
Załoga:	1200 ludzi

Projekt opracował główny konstruktor Royal Navy Eduard Rid i opierał się on na projekcie brytyjskiego pancernika *Hercules*. Konstrukcyjnie *Mesudiye* i *Mahmudiye* były pancernikami z cen-

tralnymi bateriami i posiadały pełne ożaglowanie trzymasztowych barków. Przy projektowanej wyporności 9120 ton *Mesudiye* został największym okrętem floty osmańskiej, do czasu za-





**Mesudiye, wygląd z lat 80-tych XIX wieku.**

**Fot. NH&HC**

kupu w Niemczech w 1910 roku pancerników *Turgut Reis* i *Barbaros Hayreddin*.

Kadłub z małymi nadbudówkami na pokładzie dziobowym i rufowym, opierał się na systemie wspornikowym i dzielił się na 82 przedziały wodoszczelne. Prawie cała długość zajmowało podwójne dno. Dziób miał postać taranu i wystawał na 2,35 m od dziobowego pionu. Okręty miały trzy ciągłe pokłady - górny, główny (baterijny) i dolny. Charakterystyczną cechą tego projektu był „stopniowy” układ dwóch ostatnich, w środkowej części (pomiędzy 44 i 110-112 wręgą), te pokłady były nieznacznie wyższe niż w zakończeniach, aby zapewnić niezbędną wysokość do montażu kotłów. Głębokość przestrzeni od wewnętrznej okładziny drugiej dna do górnej powierzchni baterijnej belki wynosiła 8,2 m. Wysokość burty w części środkowej wynosiła 5,53 m, dzięki czemu okręty miały dobrą dzielność morską. Manewrowość oceniano jako złą dla tych jednostek - średnica cyrkulacji wynosiła 550 m lub 5,42 długości kadłuba.

Siłownię dla *Mesudiye* wyprodukowała firma budująca, a dla *Mahmudiye* firma Maudslay, Son & Field, (według innych źródeł, ta ostatnia dostarczy-

ła maszyny dla obu okrętów). Osiem prostokątnych płomienicowych kotłów pogrupowano po cztery, z których każda z dwóch grup posiadała oddzielny komin. Silnik parowy dwucylindrowy, poziomy bezpośredniego działania. Przy projektowanej mocy 7200 KM, okręty mogły rozwinąć prędkość 13 węzłów. Podczas prób *Mesudiye* osiągnął 13,7 węzłów przy mocy 7431 ihp. Śruba o średnicy 7,01 m, podczas rejsu pod żaglami była odłączana od silnika. Zasięg pływania przy prędkości 10 węzłów przy normalnym zapasie węgla wynosił 1800 mil, przy pełnym 2100 mil.

Pancerniki posiadały rozwinięte i znacznie zróżnicowane opancerzenie, zwłaszcza na śródokręciu ochrona składała się z 6 rzędów płyt o różnych grubościach, począwszy od górnego pokładu i spadała do 1,52 m poniżej linii wodnej. Cały pancierz zainstalowano na drewnianej okładzinie, w części środkowej mającej grubość 300 mm. Główny pas rozciągał się od 40 do 124 wręgi i składał się z trzech rzędów płyt. Górny, najszerszy miał grubość 300 mm, średni 225 mm, dolny 152 mm. Całkowita wysokość rufowego pasa była równa 9 stopom (2,75 m), a na śródokręciu była nieco mniejsza.

Ponadto na rufie, do 158 wręgi był on równomierny w grubości (178 mm), a jej dolna krawędź łagodnie podnosiła się do linii wodnej. Sterówka był chroniona panczerem 127 mm. W dziobowej części pas był równomierny w grubości i łagodnie zwężał się do górnej krawędzi. Pomiędzy 16 a 40 wręgą miał on grubość 152 mm, a dalej ku środkowi 127 mm.

Znajdujący się w centralnej części pancierz miał długość 33,9 metrów na burcie i 46,67 m na DP. Na burtach był przykryty 254 mm płytami, podnosił się do poziomu górnej krawędzi otworów strzelniczych artylerii, powyżej których rozciągały się 178 mm płyty. Na dziobie i na rufie pancierz przykrywały wygięte trawersy, składające się z czterech rzędów płyt różnej grubości (od dołu do góry - 254, 178, 152 i 127 mm).

*Mesudiye* stał się pierwszym (i jedynym w czasie wojny w latach 1877-1878) tureckim okrętem, który otrzymał pełnowartościową poziomą ochronę. Jego górny pokład w przedziałach cytadeli i główny pokład był cały przykryty płytami o grubości 25,4 mm. Pancierz położony był na 90 mm drewnianym podkładzie. Okręt wyposażony był w dwie cylindryczne wieże dowodzenia

chronione 203 mm pancerzem. Całkowita masa pancerza, razem z podkładem stanowiła 21,5% wyporności.

Uzbrojenie według początkowego projektu składało się z szesnastu 240 mm gładkolufowych dział, jednak podczas budowy został zmieniony. W rezultacie, podczas wchodzenia do służby *Mesudiye* miał dwanaście 254 mm 18-tonowych odprzodowych gwintowanych dział Armstronga w baterii centralnej, oraz trzech 178 mm 6,5-tonowych odprzodowych gwintowanych dział Armstronga na górnym pokładzie (dwa w nadbudówce dziobowej i jedno rufowej), to ostatnie było pozbawione jakiegokolwiek ochrony.

Według niektórych źródeł, uzbrojenie uzupełniało sześć 20 f dział gładkolufowych.

Od września 1876 roku do końca wojny rosyjsko-tureckiej *Mesudiye* znajdował się w Stambule, jako flagowy okręt tureckiej floty.

Od stycznia 1891 do maja 1893 roku przeszedł kapitalny remont w Stambule z pomocą specjalistów z włoskiej firmy Ansaldo, po którym nie wszedł jednak do służby, a w latach 1898-1903 przeszedł drugi etap modernizacji w stoczni Ansaldo w Genui. Zakres pracy było większy niż na wcześniejszych lub późniejszych typach, faktycznie po ich zakończeniu flota tu-

recka otrzymała zupełnie nowy okręt, zbliżony cechami do krążowników pancernych tego okresu.

W 1903 roku *Mesudiye* został przekwalifikowany na pancernik obrony wybrzeża. Do 1910 roku był w służbie, po czym stacjonował w Izmirze, a w 1911 roku powrócił do służby. 9.5.1914 roku wycofany z aktywnej floty, a we wrześniu 1914 roku został pływającą baterią w Çanakkale w Dardanelach. 13.12.1914 roku zatopiony przez brytyjski okręt podwodny *B 11* obok przylądka Kepez. Po eksplozji dwóch torped *Mesudiye* przewrócił się po upływie 10 minut, tonąc wraz z 10 oficerami i 25 marynarzami.

## Korweta pancerna *Asar-ı Tevfik* – 1 jednostka

<i>Asar-ı Tevfik</i>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1867	1868	1870	zatonął 11.2.1913
----------------------	---------------------------------------	------	------	------	-------------------

Zamówiona przez Kedywa Egiptu jako *İbrahim*, ale 29.8.1868 sprzedana flocie tureckiej (Osmanlı Bahriye) i przemianowany na *Asar-ı Tevfik*. Zaprojektowany na bazie francuskiego pancernika *Trident*, był mniejszą wersją tego ostatniego i konstrukcyjnie był pancernikiem baterijno-barbetowym.

Kadłub z dwoma stałymi pokładami, dziobówką i taranowym zakończeniem. Ten ostatni miał największą długość wśród wszystkich tureckich pancerników - 2,9 m od dziobowego pionu, (dłuższe tarany miały tylko zarekwirowane przez Anglię taranowce *Peyk-i Şerif* i *Burc-i Zafer*). Według francuskiej praktyki tego okresu burty *Asar-ı Tevfik* miały zwężenie wewnątrz. Na całej długości kadłuba miał podwójne dno. Okręt miał ożaglowanie trzymasztowego barku (wysokość grotmasztu 22 m).

Napęd składał się z trzycylindrowej poziomej maszyny parowej typu compound i sześciu płomienicowych kotłów skrzyniowych, których przewody dymowe wychodziły jednym kominem. Na próbach *Asar-ı Tevfik* osiągnął prędkość 13,3 w, przy mocy 3586 KM. Okręt odznaczał się lepszą od innych tureckich pancerników manewrowością, pełna cyrkulacja mieściła się w 4-5 minutach, a jej średnica wynosiła 400 m, lub 4,62 długości kadłuba.

Pancernik uzbrojono w osiem 229-mm 12,5-tonowych odprzodowych gwintowanych dział Armstronga. Sześć z nich znajdowało się w zakrytej opancerzonej baterii. Dolna kra-

Wyporność:	4687 t
Rozmiary:	83,0 (PP) x 16 x 6,5 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 6 kotłów skrzyniowych, 3586 ihp
Prędkość:	13,3 w
Zapas węgla:	400 t
Pancerz:	burtowy 205 mm, zakończenia 152-113 mm, artylerii głównej 152 mm, barbety 113 mm
Uzbrojenie:	8 x 229 mm MLR (A)
Załoga:	450 ludzi

wędz otworów działowych znajdowała się 1,85 m ponad powierzchnią wody. Dwa kolejne działa zostały zamontowane w burtowych barbetach, umieszczonych nad baterią i teoretycznie dając możliwość prowadzenia ognia w kierunku na dziób i rufę. Jednocześnie barbety służyły jako podstawa dla pomostu dowodzenia. Jednak będąc ciężkimi i wysoko umieszczonymi, zwiększyły one wagę „góry” i poważnie osłabiły dzielność morską. Według niektórych doniesień, okręt miał jeszcze 5 dział mniejszego kalibru.

Opancerzenie pokrywało cały kadłub wzdłuż linii wodnej. W środkowej części burtę bronił 205 mm pas wysokości 2,7 m, leżący na 300 mm podkładzie. Zaczynał się on od dolnej krawędzi wież działowych i opuszczał się do 0,85 m poniżej zaprojektowanej linii wodnej. Powyżej niego umieszczono 152 mm pancerz baterijny, dochodzący do krawędzi górnego pokładu. Zakończenia chronił pas wysokości 3,4 m, składający się z dwóch rzędów - górnego 152 mm i dolnego 113 mm. Zaokrąglo-

ne barbety przykrywał 113 mm pancerz. Pancerza pokładowego nie było. W sumie pancerz stanowił 27,2% wyporności.

23.8.1877 roku pancernik został zaatakowany na redzie Suchumi przez rosyjskie kutry minowe *Sinop*, *Nawarin* i *Minier* (uczestniczący w ataku *Czesma* nie odpalił miny). Jedną z przymocowanych przez nie min eksplodowała poniżej linii wodnej, ale uszkodzenia były nieznaczne. Po krótkim remoncie w Batumi pancernik powrócił do służby. 27.12.1877 roku *Asar-ı Tevfik* i stara fregata *Mahmudiye* zostały zaatakowane przez kutry minowe *Czesma* i *Sinop* (z torpedami), oraz *Nawarin* i *Suchum-Kale* (z minami wytykowymi) na redzie Batumi, ale wystrzelone torpedy chybiły.

Po zakończeniu wojny rosyjsko-tureckiej, w 1878 roku *Asar-ı Tevfik* został postawiony na cumach w Stambule. W latach 1890-1892 przeszedł kapitalny remont w Stambule, przy pomocy specjalistów włoskiej firmy Ansaldo, otrzymując przy tym nowe uzbrojenie. W 1899



*Asar-i Tevfik* w portretowym ujęciu z początków służby.  
Fot. NH&HC



roku, okręt przybył do stoczni Ansaldo w Genui, w celu przejścia rozległej modernizacji, ale ze względu na trudności finansowe, prac nie rozpoczęto. Następnie zdecydowano się na modernizację w stoczni Germaniawerft w Kilonii, dokąd okręt

przybył 25.9.1900 roku. W przeciwieństwie do poprzednich typów, nie zmieniono maszyny (wymieniono tylko kotły), ze względu na to, prędkość pozostała zbyt niska. Zainstalowano nową artylerię firmy Krupp. Prace trwały ponad 6 lat,

a pancernik powrócił do Stambułu dopiero 4.1.1907 roku.

*Asar-ı Tevfik* zatonął podczas wojny bałkańskiej 11.2.1913 roku wchodząc na mieliznę koło Cziernesa (41°25' N, 28°29' E) i został dobity przez bułgarską artylerię.

## Korwety pancerne typu „Asar-ı Şevket” – 2 jednostki

<b>Asar-ı Şevket</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1867	1868	3.3.1870	wycofany 1903
<b>Necm-i Şevket</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1867	1868	3.3.1870	wycofany 1929

Zamówione w 1866 roku dla Egiptu pod nazwami *Kahire* i *Muzaffer* (numery budowy 364 i 365), ale pod naciskiem rządu osmańskiego 29.08.1868 roku sprzedane Turcji i przemianowane na *Asar-ı Şevket* i *Necm-i Şevket*.

Konstrukcyjnie były to pancerniki z baterią centralną i przypominały budowany w tej stoczni *Asar-ı Tevfik*, różniły się tylko mniejszymi rozmiarami, miały dwa zamiast trzech masztów (ożaglowanie brygów), jedną środkową barbetę, zamiast dwóch burtowych. W literaturze często klasyfikowano je jako pancerniki obrony wybrzeża.

Kadłub ustawiono na systemie wspornikowym, miał taranową dziobnicę i podwójne dno na całej długości. Tym niemniej pomimo niedostatków okręty miały lekkość budowy. Pancer-

Wyporność:	2047 t (bm – 2583 t)
Rozmiary:	66,4/71,9 x 12,9 x 5 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 4 kotły skrzyniowe, 1750 ihp
Prędkość:	12 w
Zapasy węgla:	300 t
Pancerz:	burtowy 152-113 mm, baterijny 113 mm, barbety 113 mm
Uzbrojenie:	1 x 229 mm MLR (A), 4 x 178 mm MLR (A)
Załoga:	170 ludzi

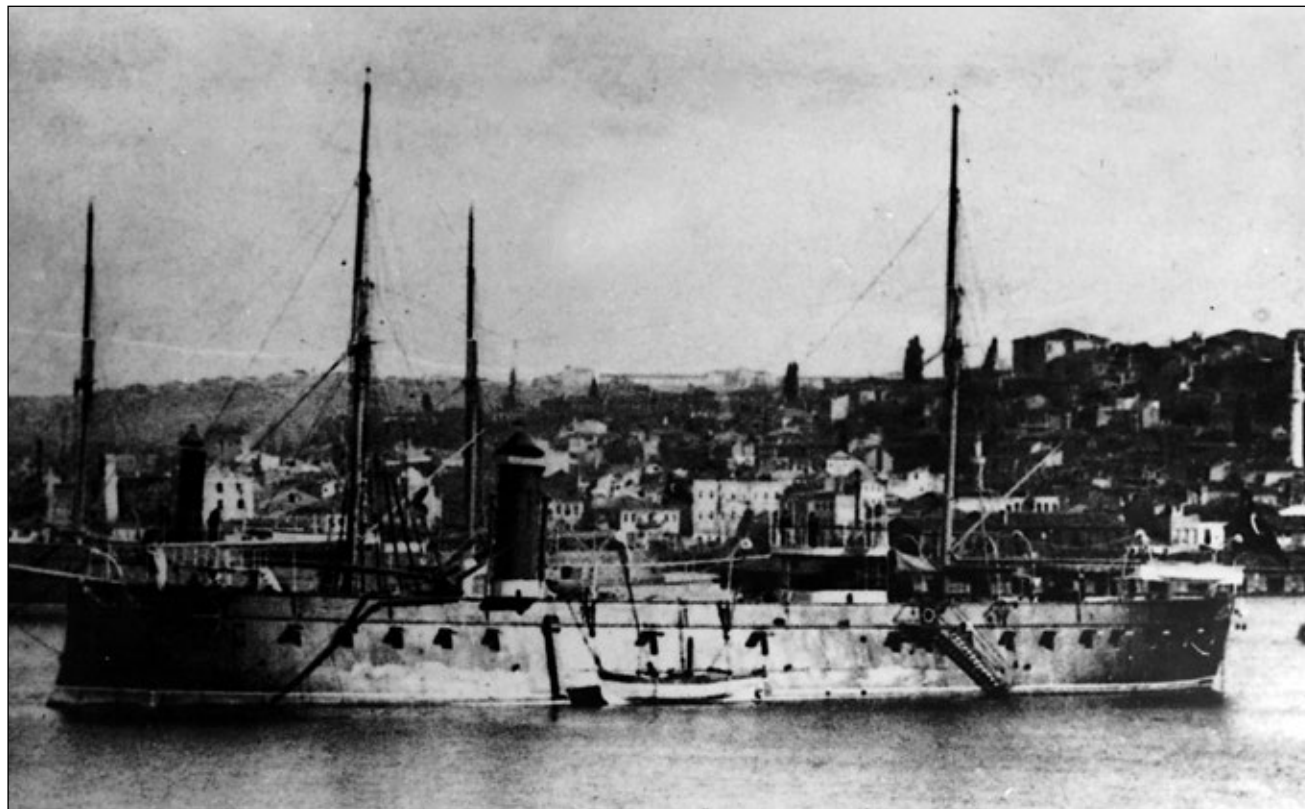
niki miały żaglowanie barków i wyposażono je w poziome parowe maszyny typu compound. Przewody dymne kotłów wychodziły jednym kominem. Przy projektowanej prędkości 11 węzłów, na próbach *Asar-ı Şevket* osiągnął 12 węzłów przy mocy 1750 ihp, a *Necm-i Şevket* 12 węzłów przy mocy 1900 ihp. Odznaczały się dobrą manewro-

wością, cyrkulacja przy 10-węzłowej prędkości wynosiła 4 minuty 55 sekund, a jego średnica wynosiła 350 m.

Schemat opancerzenia w dużej części powielał ten na *Asar-ı Tevfik*, różniąc się mniejszą grubością pancerza. Pancerz burtowy przykrywał całą burtę na linii wodnej i składał się z dwóch rzędów, górnego 152 mm i niższe-

**Asar-ı Şevket na kotwicy w Złotym Rogu, 1897 rok.**

**Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen**





go 113 mm. Całkowita wysokość pasa wynosiła 3,1 m, opadła poniżej konstrukcyjnej linii wodnej na 1,83 m. Baterię i barbetę chronił 113 mm pancierz. Nie było pancierza pokładowego. W sumie, na kadłub i opancerzenie pancerników przypadało 1428,3 t (około 68% wyporności).

Uzbrojenie składało się z jednego 229 mm 12,5-tonowego i czterech 178 mm 6,5-tonowych odprzodowych gwintowanych dział Armstronga. Pierwsze umieszczono w okrągłej bar-

becie, znajdującej się blisko grotmasztu i mogło strzelać w sektorze około 100° z każdej strony. Otwory działowe baterii znajdowały się na wysokości 1,8 m nad wodą. Według niektórych danych, każdy z pancerników miał również 2-4 działa małego kalibru.

*Necm-i Şevket* uczestniczył w zdobyciu Suchumi w dniach 14-16.5.1877 roku. Po zakończeniu wojny rosyjsko-tureckiej, w 1878 roku, obydwa pancerniki postawiono na cumach w Stambule. W latach 1890-1892 prze-

szły remont i wymianę kotłów w państwowej stoczni w Stambule, wtedy też otrzymały nowe uzbrojenie. 2.12.1892 roku ponownie weszły do służby.

*Asar-ı Şevket* w 1903 roku został wycofany ze składu floty, a 31.7.1909 sprzedano go na złom.

*Necm-i Şevket* w latach 1899-1909 stacjonował jako okręt stacjonarny w Salonikach, a 1909 roku przeszedł do Stambułu i został pływającymi koszarami, wycofany z floty dopiero w 1929 roku.

#### Korwety pancerne typu „Avnillah” – 2 jednostki

<b>Avnillah</b>	Thames Iron Works, Blackwall	1868	21.4.1869	1870	zatonął 24.2.1912
<b>Muin-i Zafer</b>	Thames Iron Works, Blackwall	1868	6.1869	1870	wycofany w 1932

Zamówione przez turecki rząd w 1867 roku i zbudowane w stoczni Thames Iron Works w latach 1868-1870 (*Avnillah* miał numer budowy 44f). *Avnillah* i *Muin-i Zafer* były pancernikami kazamatowymi z ożaglowaniem brygantyny. Często klasyfikowane jako pancerniki obrony wybrzeża.

Kadłub z niedużą taranową dziobnicą (0,76 m od dziobowej prostopadłości) i podwójnym dnem na całej długości. Napęd składał się z poziomej dwucylindrowej maszyny parowej typu compound i czterech kotłów

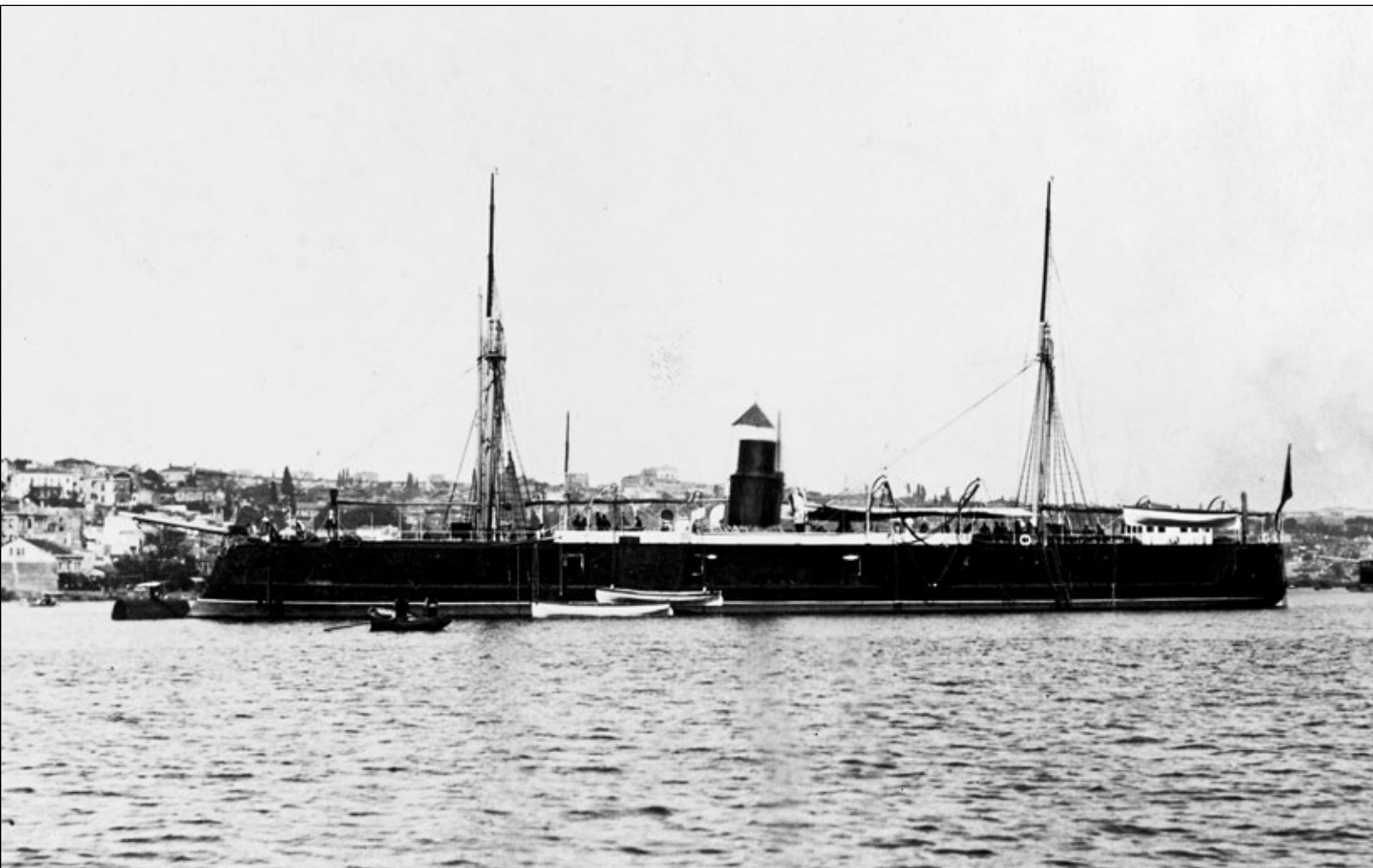
Wyporność:	2362 t (bm – 1399 t)
Rozmiary:	68,9/71,9 x 10,9 x 5 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 4 kotły skrzyniowe, 2200 ihp.
Prędkość:	12 węzłów
Zapasy węgla:	220 t
Opancerzenie:	burtowe 152-127 mm, zakończenia 76 mm, kazamata 127 mm
Uzbrojenie:	4 x 229 mm MLR (A)
Załoga:	15 oficerów, 130 marynarzy

skrzyniowych. Maszynę wyprodukowała firma Maudslay, kotły powstały w stoczni budującej. Podczas prób

oba pancerniki osiągnęły prędkość 12 węzłów, ale w roku 1877 rozwijały tylko 10 węzłów. To pogarsza ważny pa-

**Avnillah w początkowym okresie służby.**

**Fot. NH&HC**



## Zestawienie okrętów tureckiej floty w latach 1877-1878

rametr – średnica cyrkulacji wynosiła ponad 6,79 długości kadłuba.

Pancerniki uzbrojono w cztery 229 mm 12,5-tonowe gwintowane odtylcowe działa Armstronga, znajdujące się w kazamacie na głównym pokładzie, na śródokręciu. Kazamata miała złożony system. Dla każdego działła umieszczono po dwa otwory, pozwalające prowadzić ogień w dziobowym i rufowym sektorze. Same działa zamontowano na specjalnych łożach poruszających się na szynach, dzięki czemu mogły być przesuwane z jednego do drugiego otworu. Teoretycznie, w dowolnym kierunku (z wyjątkiem wąskiego sektora na rufie) można było strzelać z dwóch dział.

Na śródokręciu pancierz składał się z 152 mm wyższego i 127 mm niższego rzędu płyt. Jego całkowita wysokość wynosiła 2,06 m, był on zanurzony pod powierzchnią wody do 1,15 m. Zakończenia linii wodnej pokrywał 76 mm pancierz. Także zróżnicowana była grubość drewnianego podkładu: na dziobie - 229 mm, na śródokręciu - 254 mm, na rufie - 203 mm. Kazamata miała opancerzenie 127 mm.

W dniach 14-16.5.1877 roku *Avnillah* i *Muin-i-Zafer* uczestniczyły w bombardowaniu i zdobyciu Suchumi. Po zakończeniu wojny rosyjsko-tureckiej w 1878 roku, pancerniki zostały postawione na cumach w Stambule. W latach 1903-1906 przeszły remont i moderni-

zację w Stambule z pomocą specjalistów z włoskiej firmy Ansaldo, otrzymały wtedy nowe kotły i uzbrojenie.

*Avnillah* od 1910 roku służył jako okręt stacjonarny w Bejrucie, gdzie podczas wojny włosko-tureckiej został 24.2.1912 roku zatopiony przez artylerię włoskiego krążownika pancernego *Garibaldino*.

*Muin-i-Zafer* od 1910 roku znajdował się w charakterze jednostki stacjonarnej w Izmirze; w 1913 roku przeniesiony do Stambułu, rozbrojony i wykorzystywany jako szkolny okręt torpedowy. W 1928 roku przekształcony w okręt-bazę okrętów podwodnych; w 1932 wycofany ze składu floty; a w 1934 roku rozebrany w Erdek.

### Korwety pancerne typu „Feth-i Bülend” – 2 jednostki

<b>Feth-i Bülend</b>	Thames Iron Works, Blackwall	5.1868	17.1.1870	1870	zatonął 31.10.1913
<b>Mukaddeme-i Hayır</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1870	28.10.1872	1874	wycofany w 1923

Lider *Feth-i Bülend* zamówiony został w Anglii w 1867 roku (numer budowy 46f), tego samego typu *Mukaddeme-i Hayır* budowany był w oparciu o jego plany w rządowej stoczni w Stambule w ramach programu z 1868 roku, stając się pierwszym okrętem pancernym tureckiej budowy.

Pancerniki kazamatowe, konstrukcyjnie bardzo podobne do typu „Avnillah”, ale miał o wiele prostsze formy kazamat (bez wycięć w śródokręciu). Okazały się jednak nieudanymi, ponieważ mogły w wybranym kierunku strzelać tylko jednym działem. Tak więc, przy rów-

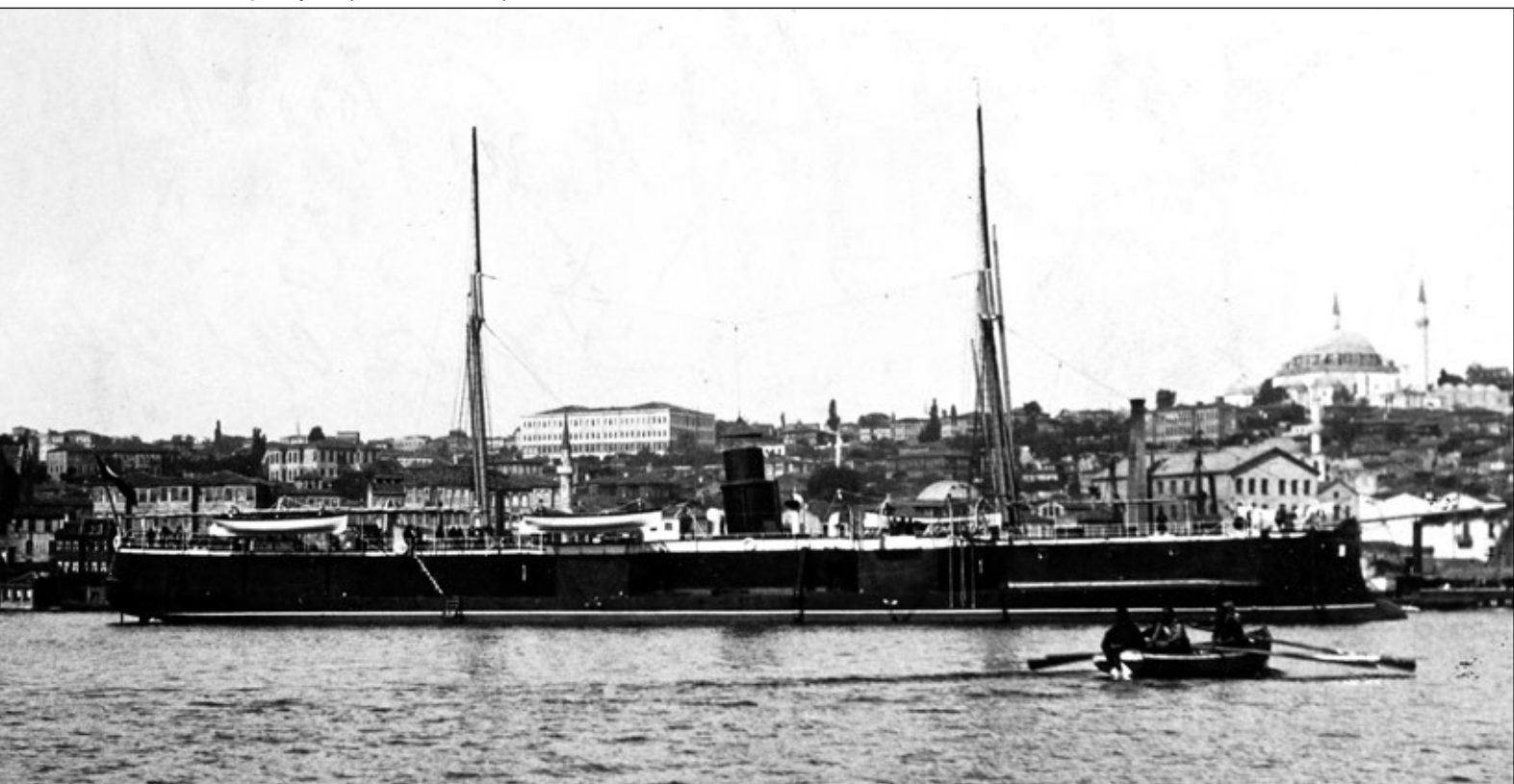
Wyporność:	2762 t (bm – 1601 t)
Rozmiary:	72,0 (PP) x 11,9 x 5,2 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 6 ( <i>Feth-i Bülend</i> ) lub 4 ( <i>Mukaddeme-i Hayır</i> ) kotłów skrzyniowych, 3250 ihp.
Prędkość:	<i>Feth-i Bülend</i> – 13 w., <i>Mukaddeme-i Hayır</i> – 12 w.
Zapas węgla:	300 t
Opancerzenie:	burtowe 229-152 mm, zakończenia 76 mm, kazamaty 229-152 mm
Uzbrojenie:	4 x 229 mm MLR (A)
Załoga:	16 oficerów, 153 marynarzy

nej z typem „Avnillah”, liczbie strzałów pancerniki typu „Feth-i Bülend” miały znacznie mniejszą siłę ognia. Ponadto, ze względu na masywne i wysoko położone

kazamaty okręty miały dużą chybotliwość. Dziobnica miała taranowy kształt i wystawała poza dziobową prostopadość w przybliżeniu na 1 m.

**Feth-i Bülend w początkowym okresie służby.**

**Fot. NH&HC**





Maszynę dla *Feth-i Bülend* wyprodukowała firma Humphrys & Tennant, dla *Mukaddeme-i Hayır* maszynę i kotły wyprodukowano w Turcji i były niskiej jakości, przez co okręt podczas prób wykazał się mniejszą o węzeł prędkością. Na początku wojny rosyjsko-tureckiej *Feth-i Bülend* rozwijał około 10 węzłów, a *Mukaddeme-i Hayır* według wszystkich informacji był jeszcze wolniejszy. Szacuje się, że przy pełnym zapasie węgla *Feth-i Bülend* mógł płynąć 176 godzin przy pełnej prędkości.

Pancerz *Feth-i Bülend* i *Mukaddeme-i Hayır* był bardzo solidny. Całkowita wysokość pancerza burtowego na śródokręciu wynosiła 1,83 m, z czego dwie trzecie znajdowało się poniżej linii wodnej. Grubość pancerza wynosiła 229 mm w części nadwodnej i 152 mm w podwodnej, grubość podkładu 203 mm. Pancerz kazamaty do po-

ziomu górnej krawędzi otworów działowych miał grubość 229 mm, a nad nimi 152 mm. Pancerza pokładowego nie było, nie licząc żelaznego pokładu grubości 0,5 cala, na którym ułożono 3 calowy drewniany pokład.

14.5.1877 roku oba okręty uczestniczyły w zdobyciu Suchumi. *Feth-i Bülend* 23.7.1877 roku uczestniczył w słynnej walce z rosyjskim statkiem uzbrojonym *Wiesta* koło Köstence (Konstancy), w którym mimo formalnej przewagi w uzbrojeniu i prędkości (!), nie był w stanie wyrządzić przeciwnikowi większej szkody. Pod koniec lipca - na początku sierpnia 1877 roku pancerniki wzięły udział w przewożeniu wojsk z Trabzonu do Warny. 25.8.1877 roku *Feth-i Bülend* znalazł na morzu rosyjski carski jacht *Livadia*, lecz Rosjanom udało się wycofać z pola walki. W 1878 roku, po zakończeniu wojny, oba okręty zacumowano w Stambule.

*Feth-i Bülend* w 1890 roku przeszedł remont w państwowej stoczni w Stambule, w 1898 roku został rozbudowany. W latach 1903-1907 przeszedł remont i modernizację w stoczni Ansaldo w Genui, połączone z instalacją nowych kotłów i artylerii. Od 1910 roku pełnił funkcję okrętu stacjonarnego w Salonikach. W czasie pierwszej wojny bałkańskiej, 31.10.1912 roku zatopiony został torpedą greckiego torpedowca *NF-11* koło Salonik. Wrak okrętu rozebrano w 1913 roku.

Z *Mukaddeme-i Hayır* w 1898 roku zdemontowano całą artylerię i kotły. W 1911 roku przekształcono go w okręt szkolny bez napędu i postawiono w Stambule. Od 1920 roku używany był jako pływające koszary w Izmirze, we wrześniu 1923 roku wycofano go ze składu floty i złomowano w Izmirze.

#### Korweta pancerna *İclaliye* – 1 jednostka

<i>İclaliye</i>	Stabilimento Tecnico Triestino, Triest	5.1868	1869	2.1871	wycofany w 1928
-----------------	--	--------	------	--------	-----------------

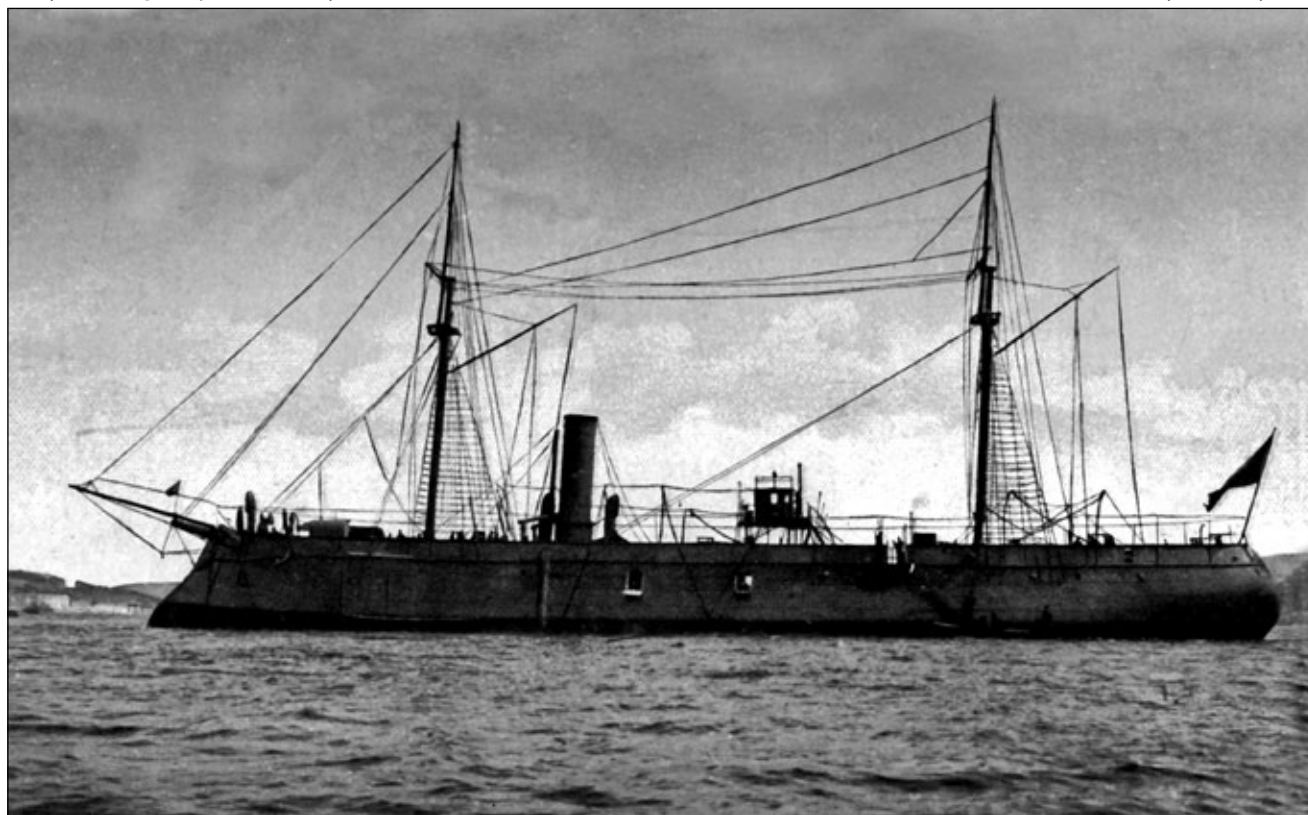
Jedyny turecki pancernik budowy austriackiej. Zamówiony w maju 1868 roku przez kedywa Egiptu (numer budowy 51), lecz 29.8.1868 roku, wraz z szeregiem innych okrętów, sprzedany rządowi osmańskiemu. Próby odbył 17.1.1871 roku, a już 25.1.1871 roku *İclaliye* wyszedł z Triestu do Stambułu i w lutym 1871 roku wszedł do służby.

Pancernik baterijno-barbetowy. Konstrukcyjnie bardzo podobny do

Wyporność:	2228 t (bm – 1650 t)
Rozmiary:	63,6/66 x 12,8 x 4,8 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 2 kotły, 1800 ihp.
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	250 t
Opancerzenie:	burtowe 150 mm, zakończenia 120-100 mm, bateryjne 120-115 mm, barbety 120 mm
Uzbrojenie:	2 x 229 mm MLR (A), 3 x 178 mm MLR (A)
Załoga:	16 oficerów, 132 marynarzy

*İclaliye* krótko po wejściu do służby.

Fot. zbiory Piotra Nykiela



typu „Asar-ı Şevket”, ale odróżniał go zamknięty pokład dziobowy. Posiadał ożaglowanie bryga (wysokość masztu 17 m), charakteryzował się dobrą zdolnością morską (wysokość nadwodnej burty na śródkręciu 3,8 m) i przestronnymi pomieszczeniami mieszkalnymi.

Napęd składał się z parowego silnika poziomego dwucylindrowego typu compound i dwóch kotłów skrzyniowych. Silnik zbudowała brytyjska firma Ravenhill, kotły wyprodukowano w Trieście STT. Na testach *İclaliye* osiągnął prędkość 12 węzłów, ale na początku wojny rosyjsko-tureckiej rozwijał nie więcej niż 10 węzłów. Odznaczał się dobrą manewrowością: cyrkulacja wynosiła 4 minuty 55 sekund, jej średnica 339 m – ponad pięć długości kadłuba. Zasięg pływania z 10 węzłową prędkością przy normalnym zapasie węgla – 1170 mil, przy pełnym – 1936 mil.

Pancernik uzbrojony był w dwa 229 mm 12,5-tonowe i trzy 178 mm 6,5-tonowe gwintowane działa odprzodo-

we Armstronga. Jedno 178 mm działo znajdowało się w barbecie na górnym pokładzie, reszta artylerii w opancerzonej baterii.

Schemat opancerzenia w ogólnym zarysie powielał *Asar-ı Tevfik*. Na wysokości kotłów (37-73 wręgi) burtę przykrywał 150 mm pas o wysokości 3,8 m, na 300 mm dębowym podkładzie. Zaczynał się on na 2 m nad konstrukcyjną linią wodną i zagłębiał się poniżej niej na 1,8 m. Nad nim rozciągał się górny pas – w rejonie baterii miał on grubość 120 mm, a bliżej zakończeń zmniejszał się do 115 mm, przykrywając kominy i magazyny działa barbetowego. Ochrona wzdłuż linii wodnej do zakończeń składała się z dwóch rzędów płyt: górnego 120 mm i dolnego 100 mm. Pancernia pokładowego nie było, ale sam pokład był żelazny o grubości 11 mm.

W dniach 14-16.5.1877 roku *İclaliye* brał udział w szturmie Suchumi. 6.10.1877 roku został zaatakowany na redzie Suliny przez rosyjskie kutry mi-

nowe №1 i №2 i uszkodzony eksplozją holowanej miny „skrzydełkowej”. Strona turecka nie potwierdziła jego uszkodzenia. Kuter minowy №1 został zatopiony, a jego załoga schwytana. Tak więc *İclaliye* była jedynym w czasie wojny rosyjsko-tureckiej pancernikiem tureckim, mającym na swoim koncie zatopiony okręt przeciwnika.

W 1879 roku zacumowany w Stambule. W 1890 roku przeszedł remont w państwowej stoczni w Stambule, ale nie wymieniono ani napędu, ani artylerii. W 1904 roku, barbata została zdemontowana i w tym samym roku okręt przeniesiono do rezerwy. W 1913 roku przeklasyfikowany na pływającą baterię; w lutym 1914 roku przekształcony w pływające koszary dla Szkoły Marynarki Wojennej w Heybeliada; w lutym 1919 roku przekształcony w stacjonarny okręt szkolny; w 1923 roku przeprowadzony do Gölcük w charakterze pływających koszar. W 1928 roku wycofany z floty i złomowany w Gölcük.

Pancerniki obrony wybrzeża typu „Lütf-ü Celil” – 2 jednostki

<b>Lütf-ü Celil</b>	Ch. & A. de la Gironde, Bordeaux	1868	1869	3.1870	zatonał 10.5.1877
<b>Hifz-ür Rahman</b>	Ch. & A. de la Gironde, Bordeaux	1868	1869	3.1870	wycofany w 1909

Wieżowe pancerniki obrony wybrzeża, czasami klasyfikowane jako monitory, a oficjalnie korwety pancerne (*Zırhlı korvet*). Zamówione w 1867 roku przez kedywa Egiptu, ale 29.8.1868 roku sprzedane rządowi osmańskiemu. Jako miejsce budowy, w literaturze często błędnie wskazywano Anglię.

*Lütf-ü Celil* i *Hifz-ür Rahman* miały niskoburtowe kadłuby z taranową dziobnicą, rozbudowanym pokładem dziobowym i rufowym. Ożaglowanie trzymasztowego barku, przy czym fok i grotmaszt były trójnożne. Maszynownia zbudowana była przez stocznię i składała się z dwucylindrowego po-

Wyporność:	2540 t (bm – 1741 t)
Rozmiary:	62,18/64,45 x 13,65 x 5,9 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 2 kotły parowozowe, 2000 ihp
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	300 t
Opancerzenie:	burtowe 140 mm, zakończenia 115 mm, górny pas 75 mm, wieżowe 125 mm
Uzbrojenie:	2 x 229 mm MLR (A), 2x 178 mm MLR (A), 1 x 120 mm BL (K)
Załoga:	12 oficerów, 110 marynarzy

ziomego silnika parowego typu compound i dwóch kotłów płomienicowych, parowozowych. Na próbach okręty osiągnęły prędkość 12 węzłów, ale na początku wojny rosyjsko-turec-

kiej rozwijały nie więcej niż 10 węzłów. Nie bez znaczenia była też manewrowość – średnica cyrkulacji wynosiła nie mniej niż 7 długości kadłuba.

Początkowo okręty uzbrojone były w dwa 229 mm 12,5-tonowe oraz dwa 178 mm 6,5-tonowe działa Armstronga w wieżach. W 1875 roku zostało dodatkowo zainstalowane 120 mm działo odtłcowe Kruppa. Znajdowało się ono pod dziobówką i mogło prowadzić ogień w wąskim sektorze dziobowym. Wieże systemu Colesa miały tylko ręczny napęd – aby ją obrócić potrzeba było 24 ludzi z obsługi wie-

**Hifz-ür Rahman udekorowany z powodu islamskiego święta Ramadan, początek XX wieku.**

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen



ży. Charakterystyczną cechą wież były ich różne rozmiary: dziobowa, w której umieszczono cięższe działa, była większa od rufowej (choć na zewnątrz nieznacznie). Nadburcia na wysokości wież w czasie walki były opuszczane.

Pas pancerza wysokość 1,5 m przykrywał całą burtę na linii wodnej. Na śródokręciu jego grubość wynosiła 140 mm (na 250 mm podkładzie), w zakończeniach zmniejszał się do 115 mm. Powyżej niego burtę pomię-

dzy wieżami przykrywał 75 mm górny pas. Wieże miały 125 mm opancerzenie.

Na początku wojny rosyjsko-tureckiej obydwa okręty znajdowały się na Dunaju.

*Lütf-ü Celil* 10.5.1877 roku został zatopiony przez rosyjską połowę artylerię (według innych przekazów, zatonął w rezultacie wewnętrznej eksplozji) na Dunaju koło Braiły. Zginęło ponad 160 ludzi.

*Hıfz-ür Rahman* 9.10.1877 roku został uszkodzony w boju z rosyjskim szkunerem *Woron*. W 1878 roku zacumowany został w Stambule. W latach 1891-1894 przeszedł remont w państwowej stoczni w Stambule, połączony z częściową zmianą artylerii. Potem do 1909 roku oficjalnie pozostawał w służbie. 31.7.1909 przeznaczono go do spisanego na złom, 11.11.1909 roku został sprzedany na złom.

## RZECZNE OKRĘTY PANCERNE

### Monitory rzeczne typu „Feth-ül İslam” – 5 jednostek

<b>Feth-ül İslam</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1864	1865	1865	wycofany w 1908
<b>İşkodra</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1864	1865	1865	zdobyty 16.7.1877
<b>Böğürtlen</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1864	1865	1865	wycofany w 1880
<b>Semendire</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1864	1865	1865	wycofany w 1902
<b>Podgoriçe</b>	F. & Ch. de la Méditerranée, La Seyne	1864	1865	1865	zdobyty 16.7.1877

Rzeczne nisko osadzone opancerzone kanonierki. Oficjalnie klasyfikowane jako monitory (*Zırhlı Duba* – dosłownie: „pancerna barka”). Zamówione w 1863 roku w firmie Forges et Chantiers de la Méditerranée w La Seine (przedmieście Tulonu). Według niektórych źródeł, ostatnie okręty dostarczano zamawiającemu dopiero w 1868 roku. Koszt budowy wynosił od 450 do 550 tys. franków za okręt.

Niskoburtowe, całkowita wysokość kadłuba od kilu do górnego pokładu wynosiła około 3,25 m. Działa były umieszczone w zamkniętej opancerzonej nadbudówce. Wyposażone w jednocyldrowe silniki parowe wysokiego ciśnienia. Na próbach rozwijały prędkość do 9,5 węzłów. Wysokość pancerza 2,7 m, na śródokręciu (wydaje się, że tutaj wliczano wysokość opancerzonej kazamaty) i 1,4 m na zakończeniach, a pod wodą zagłębiał się na 0,9 m. Przy tym udział opancerzenia na tych monitorach okazał się największy wśród wszystkich tureckich okrętów pancernych – 36,2 %.

*İşkodra* i *Podgoriçe* w latach 1865-1871 bazowały na Jeziorze Szkoderskim, ale na początku wojny rosyjsko-tureckiej wszystkie okręty znalazły się na Dunaju. 3.5.1877 roku *Semendire* i *Feth-ül İslam* uczestniczyły w pojedynku z rosyjskimi bateriami z Izmaïłu, otrzymując lekkie trafienia, a 8.6.1877 roku w przedarciu się z Maciny do Grisova. *Podgoriçe* dwukrotnie (20.6.1877 i 23.6.1877) była bezskutecz-

Wyporność:	335 t
Rozmiary:	30,5/31,5 x 9,8 x 1,7 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	2 jednocyldrowe maszyny parowe, 2 kotły, 290 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Zapasy węgla:	20 t
Opancerzenie:	burtowe 75 mm, kazamat 75 mm
Uzbrojenie:	2 x 150 mm ML (A), 6 x 76 mm ML (A)
Załoga:	50 ludzi

nie atakowana przez rosyjskie kutry minowe *Szutka* i *Mina*.

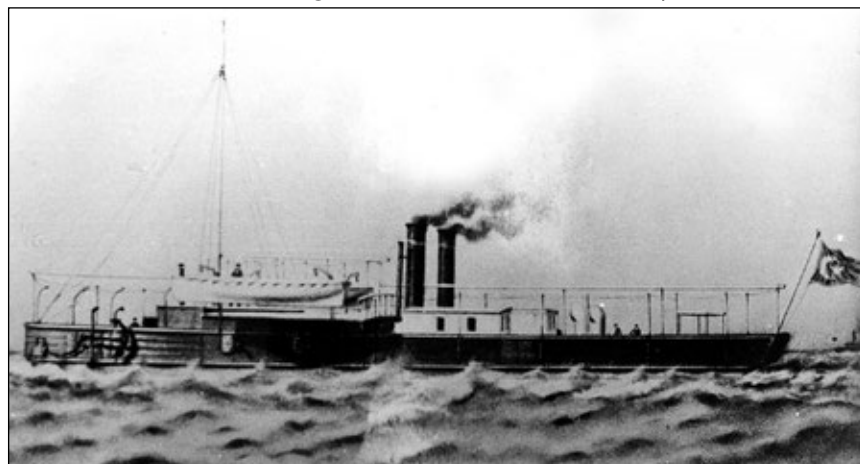
*İşkodra* i *Podgoriçe* 16.07.1877 roku zostały zdobyte przez rosyjskie wojska podczas szturmów Nikopola. 6.10.1877 roku zostały włączone w skład rosyjskiej Floty Cesarskiej pod nazwami *Sistowo* i *Nikopol*, 20.12.1879 roku rozbrojone i przekazane do obrony portu nikopolskiego. 23.11.1889 roku wycofane ze składu floty, po czym *Nikopol*

został złomowany, a *Sistowo* wykorzystywano w charakterze barki bez napędu (najpierw jako №6, a następnie №66) aż do połowy lat 1910-tych.

*Feth-ül İslam* 11.5.1877 roku uczestniczył w ratowaniu ocalałych członków załogi pancernika *Lütf-ü Celil*, zatopionego przez rosyjską artylerię. W 1878 roku zacumowany został w Stambule; w 1884 roku przeszedł gruntowny remont, połączony z przebroje-

Feth-ül İslam na obrazie tureckiego malarza.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





niem i służył w charakterze jednostki strażniczej w Stambule, a od 1901 roku w İstinye. W 1908 roku wycofany ze służby, w 1909 roku sprzedany na złom.

*Böğürtlen* w 1878 roku zacumowany w Stambule; w 1880 roku wycofany

ze składu floty i w 1886 roku sprzedany na złom.

*Semendire* 28.6.1877 roku został uszkodzony przez rosyjską artylerię podczas ostrzału Ruszczuka. W 1878 roku zacumowany w Stam-

bule i w 1879 roku przemianowany na *Memduhiye*. Od 1880 roku pełnił funkcję okrętu strażniczego w Tarabyi. W 1902 roku wycofany ze składu floty, a w 1909 roku sprzedany na złom.

### Monitory rzeczne typu „Hizber” – 2 jednostki

<b>Hizber</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1872	9.1873	1876	wycofany w 1909
<b>Seyfi</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1872	9.1873	1876	zatonął 26.5.1877

Rzeczne monitory wieżowe. Zamówione w 1870 roku. Według niektórych doniesień, *Hizber* początkowo nazywał się *Nusretiye*. Uzbrojone w dział Kruppa. Burta i wieża chronione były 76 mm pancernem na 100-mm drewnianym podkładzie. Wieża systemu Ericssona.

Na początku wojny rosyjsko-tureckiej, oba okręty znajdowały się na Dunaju.

*Seyfi* w nocy z 26.5.1877 roku został zatopiony na Dunaju w Braile przez rosyjskie kutry *Cariewicz*, *Ksienija*, *Dzi-*

Wyporność:	404 t (bm – 513 t)
Rozmiary:	43,9(PP) x 9,4 x 1,6 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 dwucylindrowa maszyna parowa, 1 kocioł parowy, 400 ihp
Prędkość:	8 węzły
Zapas węgla:	18 t
Uzbrojenie:	2 x 120 mm ML (K), 2 lekkie działa
Załoga:	51 ludzi

*git*, *Cariewna*; zatonął w ciągu 15 minut (straty oszacowano jako nieduże).

*Hizber* 28.6.1877 roku został uszkodzony przez rosyjską artylerię podczas ostrzału Ruszczuka. W 1879 roku zacu-

mowany w Stambule, w 1886 roku przeszedł remont i przebrojenie w państwowej stoczni w Stambule. W 1909 roku wycofany ze składu floty, ale oddany na złom dopiero w 1991 roku (!).

## OKRĘTY LINIOWE

### Śrubowy okręt liniowy *Peyk-i Zafer* – 1 jednostka

<b><i>Peyk-i Zafer</i></b>	Tersane-i Amire, Sinop	1841	1841	1842	wycofany w 1878
----------------------------	------------------------	------	------	------	-----------------

Drewniany 92-działowy okręt liniowy, zbudowany w państwowej stoczni w Sinopie w latach 1841-1842. W październiku 1856 roku przybył do stoczni Keyham Yard w Portsmouth w celu wstawienia dwucylindrowej maszyny parowej firmy R. Napier. Pierwotnie uzbrojony 32x62 f, 32x45 f, 30x18 f działa, w 1860 roku przebrojony.

Wyporność:	5300 t (bm – 3125 t)
Rozmiary:	66,6(PP) x 17 x 8,8 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły cylindryczne, 2500 ihp
Prędkość:	9,5 węzłów
Zapas węgla:	315 t
Uzbrojenie:	32 x 62 f, 30 x 45 f, 16 x 33 f
Załoga:	750 ludzi

W 1878 roku *Peyk-i Zafer* został rozbrojony i wycofany ze składu floty. Na-

stępnie stał w Stambule jako pływający magazyn, rozebrany w 1894 roku.

### Śrubowy okręt liniowy *Kosova* – 1 jednostka

<b><i>Kosova</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1855	1858	1864	wycofany w 1883
----------------------	--------------------------	------	------	------	-----------------

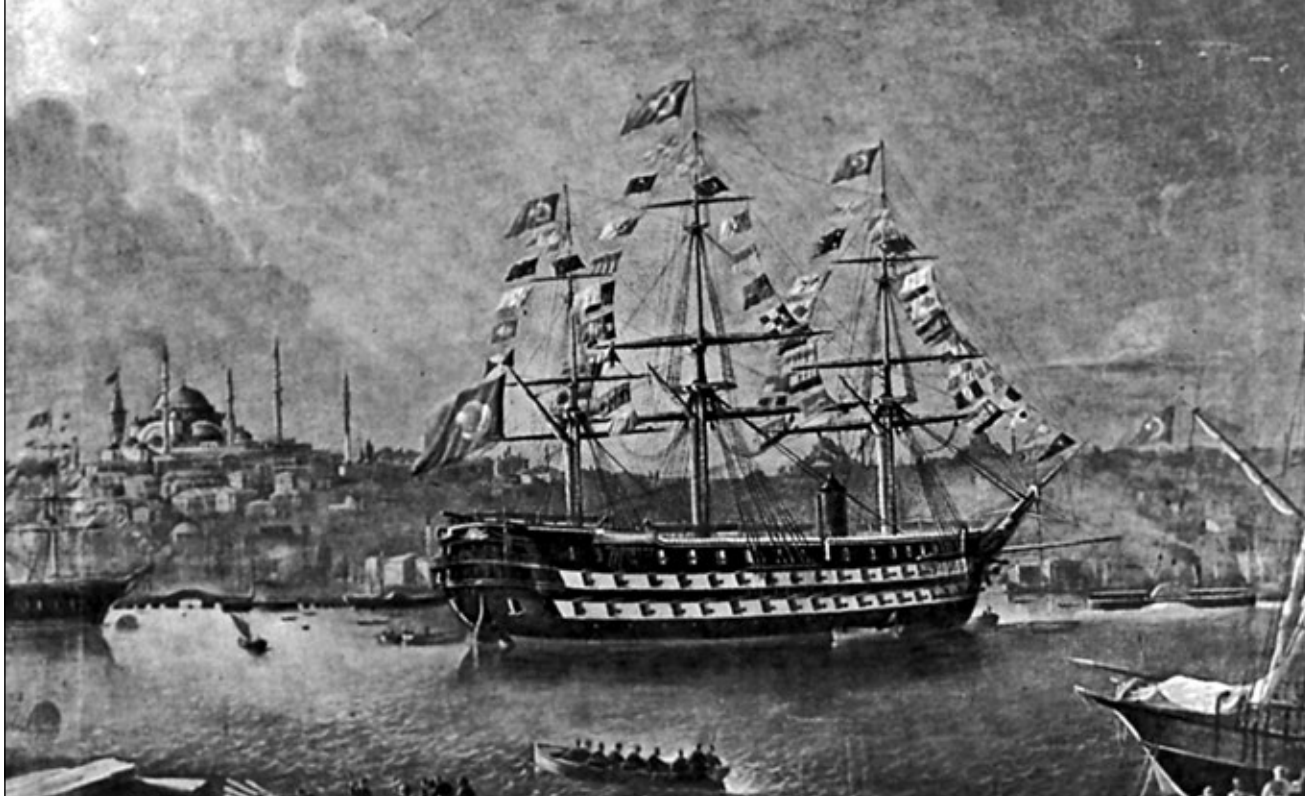
Drewniany 96-działowy okręt liniowy, zbudowany w państwowej stoczni w Stambule, według planów brytyjskich 91-działowych liniowców *Renown* i *Revenge*. Zamówiony w 1851 roku, zbudowany w 1864 roku, od razu przeszedł do Portsmouth w celu montażu maszyny parowej (zbudowanej przez firmę Maudsley), skąd przeszedł do Southampton dla wstawienia kotłów. 8.2.1865 roku wyruszył z Portsmouth do Stambułu. Projektowane uzbrojenie miało składać się z 32x62 f i 34x45 f dział, ale w praktyce ich nie

Wyporność:	5225 t (bm – 3464 t)
Rozmiary:	90,3/93,8 x 17,8 x 7,3 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 4 kotły, 3600 ihp
Prędkość:	?
Uzbrojenie:	1 x 203 mm BL (A), 34 x 45 f
Załoga:	800 ludzi

zamontowano. W 1875 roku wszystkie 62 f działa zostały zdjęte i zamienione na jedno 203 mm odcylkowe dział Armstronga.

W 1878 roku został rozbrojony, maszyna zdjęta, ale okręt jeszcze przez

długi czas służył jako stacjonarny w Stambule i został oficjalnie wycofany ze składu floty dopiero w 1883 roku.



*Şadiye* na obrazie tureckiego malarza Bachzade Achmed-Beja, 1867 rok.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna

#### Śrubowe okręty liniowe typu „Fethiye” – 2 jednostki

<b>Fethiye</b>	Tersane-i Amire, Sтамбуł	1853	30.11.1856	1858	wycofany w 1903
<b>Şadiye</b>	Tersane-i Amire, Izmit	1853	1856	1858	wycofany w 1878

Drewniane 86 działowe okręty liniowe, zbudowane w Turcji, na zamówienie z 1851 roku. Zaraz po zakończeniu budowy przeszły do Plymouth dla montażu maszyn, w 1859 roku wróciły do Sтамбуłu. Maszyny parowe dwucylindrowe, firmy R. Napier, o mocy nominalnej 650 KM. Pierwotnie uzbrojone w 32x62 f, 30x45 f i 22x33 f działa, przebrojone w 1875 roku.

*Fethiye* od 1877 roku cumował w Sтамбule, w 1889 roku przekształcony w okręt szkolny bez napędu, wy-

Wyporność:	4817 t (bm – 3526 t)
Rozmiary:	69,4(PP) x 17,2 x 8,2 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły
Prędkość:	9 węzłów
Zapás węgla:	350 t
Uzbrojenie:	1 x 150 f (A), 34 x 45 f
Załoga:	800 ludzi

cofany w 1903 roku, rozebrany w 1911 roku.

*Şadiye* na początku wojny rosyjsko-tureckiej znajdował się w charakterze okrę-

tu stacjonarnego w Zatoce Złoty Róg, wycofany w 1878 r. Od 1879 roku wykorzystywany w charakterze pływającego magazynu, rozebrany w 1904 roku.

### FREGATY

#### Bocznokołowe fregaty typu „Mecidiye” – 1 jednostka

<b>Mecidiye</b>	Tersane-i Amire, Sтамбуł	1846	1846	1847	wycofany w 1896
-----------------	--------------------------	------	------	------	-----------------

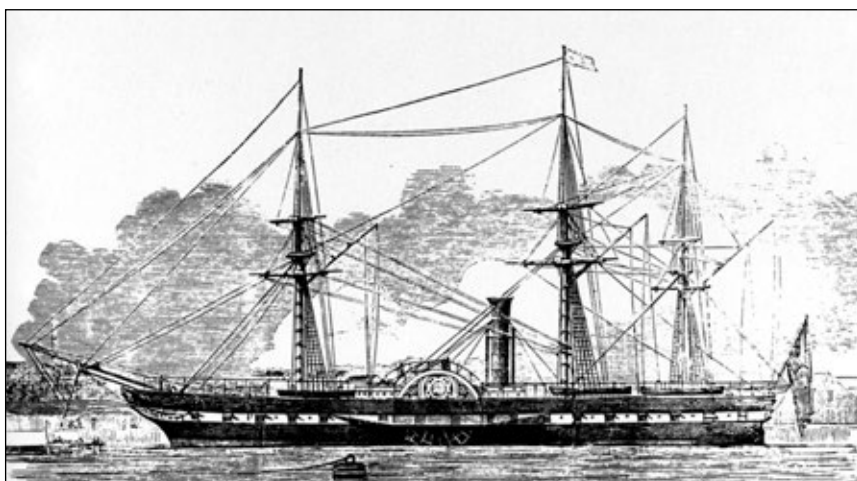
Bocznokołowe fregaty parowe tureckiej budowy. Cała seria liczyła 4 jednostki, ale bliźniacze *Taif* (słynny uczestnik bitwy pod Synopą) i *Saik-i Şadi* wycofane zostały w 1867 roku i rozebrane w 1867. Natomiast *Feyza-i Bahri* rozbudowany w 1867 roku, w 1878 roku wycofany ze składu floty i w 1880 roku rozebrany.

Wyposażone w dwucylindrowe maszyny parowe firmy Maudslay, Son & Field.

*Mecidiye* w 1877 roku wchodził w skład Floty Czarnomorskiej. Od

**Fregata kołowa Feyza-i Bahri typu „Mecidiye” na brytyjskiej grawiurze.**

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen



## Zestawienie okrętów tureckiej floty w latach 1877-1878

1878 roku wykorzystywany był w charakterze składu węglowego w Ereğli. W latach 1888-1890 przeszedł remont w państwowej stoczni w Stambule, po którym wrócił do Ereğli i służył jako pływający magazyn, aż do wycofania ze składu floty w 1896 r., rozebrany w Ereğli w 1903 roku.

Wyporność:	2471 t (bm – 1448 t)
Rozmiary:	69,1 x 11,7 x 5,1 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły, 900 ihp
Prędkość:	9 węzłów
Zapas węgla:	150 ton
Uzbrojenie:	12 x 33 f
Załoga:	320 ludzi

### Śrubowa fregata *Muhbir-i Sürur* – 1 jednostka

<b><i>Muhbir-i Sürur</i></b>	Tersane-i Amire, Aleksandria	1846	1847	1850	wycofany w 1899
------------------------------	------------------------------	------	------	------	-----------------

Drewniana parowa fregata *Şarkiye*, zbudowana w latach 1846-1848 w Aleksandrii dla egipskiej floty. Początkowo uzbrojona w 4x62 f i 20x32 f działa. W 1849 roku w Londynie otrzymała maszynę parową firmy Miller & Ravenhill. Napędzona podnoszoną śrubą w szybie. W tym samym roku podarowana przez rząd Abbasa Paszy sułtanowi Abdülmecidowi I, przemianowana na *Muhbir-i Sürur*. Weszła w skład floty otomańskiej w 1850 roku. Od 1873 roku służył do szkolenia kadetów.

Wyporność:	2500 t (bm – 1477 t)
Rozmiary:	67,1/69,5 x 12 x 5 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły, 900 ihp
Prędkość:	10 węzły
Zapas węgla:	200 t
Uzbrojenie:	22 x 62 f
Załoga:	350 ludzi

Na przełomie lipca/sierpnia 1877 roku brała udział w przewozie wojsk z Trabzonu do Warny. Od 1885 roku wykorzystywana jako hulk torpedowy, w 1892

roku przeszła remont w państwowej stoczni w Stambule. W 1894 roku przeniesiona do rezerwy, w 1899 wycofana ze służby i w 1904 roku rozebrana.

### Śrubowa fregata *Ertuğrul* – 1 jednostka

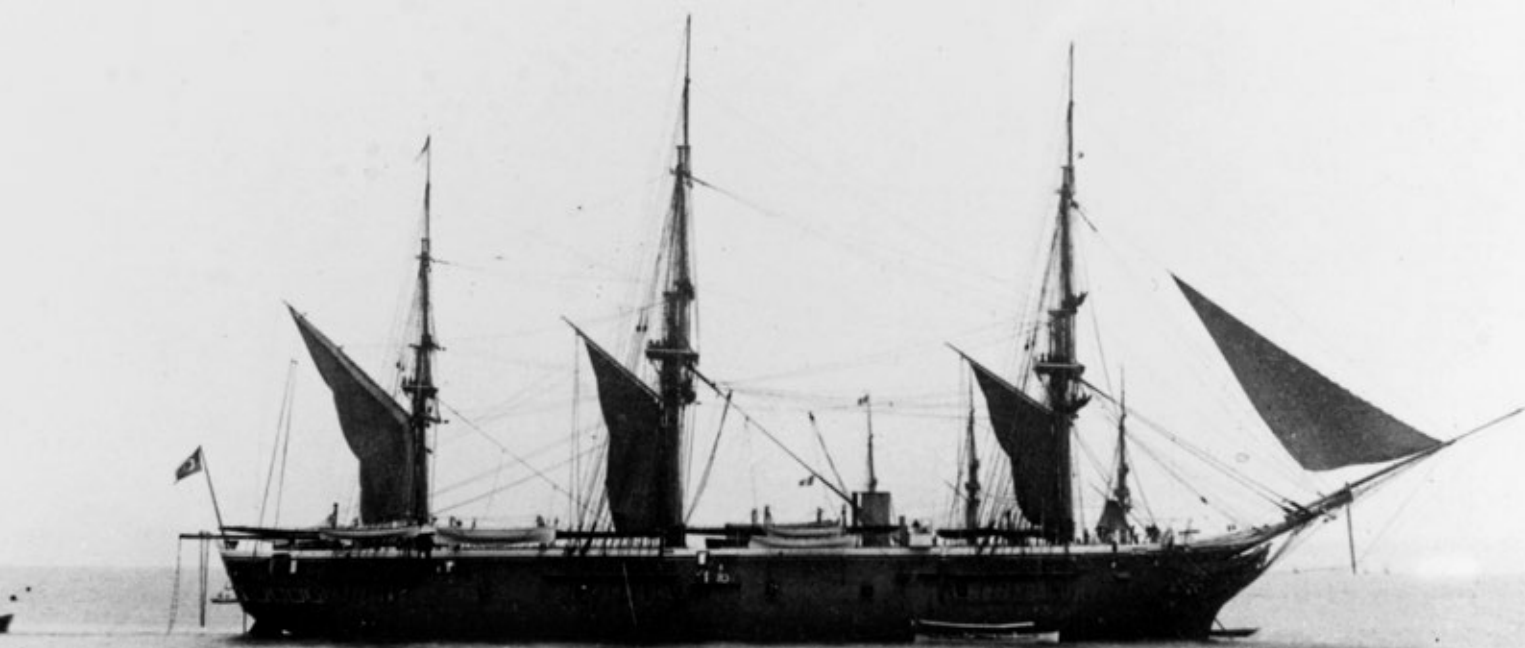
<b><i>Ertuğrul</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1855	1863	1864	zatonął 13.9.1890
------------------------	--------------------------	------	------	------	-------------------

Drewniana 64 działowa parowa fregata, zamówiona w 1854 roku. Budowa zakończyła się w 1864 roku i od razu przeszła do Londynu dla montażu maszyny. Maszyna parowa dwucylindrowa firmy Ravenhill. 18.2.1865 roku wyszła z Portsmouth z okrętem liniowym *Kosova*. Pierwotnie uzbrojona w 32x62 f i 32x33 f działa, w 1876 roku

Wyporność:	2344 t (bm)
Rozmiary:	76,2(PP) x 15,1 x 7,1 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły, 2200 ihp
Prędkość:	10 węzłów
Zapas węgla:	norm. – 120 t, pełny – 350 t
Uzbrojenie:	1 x 203 mm ML (A), 30 x 62 f, 10 x 33 f
Załoga:	400 ludzi

***Ertuğrul* w początkowym okresie służby.**

Fot. NH&HC





liczbę dział ograniczono, ale na głównym pokładzie dodano 203 mm działło Armstronga.

W 1885 roku *Ertuğrul* przeszła re-

mont w państwowej stoczni w Stambule. W 1888 roku przebrojona i wykorzystywana w charakterze okrętu szkolnego. Zatonęła 13.9.1890 roku

koło Jokohamy w czasie tajfunu, wraz z 584 kadetami i marynarzami, co było największą w historii tureckiej floty w czasach pokoju.

#### Śrubowa fregata typu „Hüdavendigâr” – 2 jednostki

<i>Hüdavendigâr</i>	Tersane-i Amire, Izmit 1858	10.1860	1864 wycofany w 1890	1864	zatonął 13.9.1890
---------------------	-----------------------------	---------	----------------------	------	-------------------

Drewniane fregaty *Hüdavendigâr* (w niektórych źródłach błędnie zapisywana jako *Hyudavendigir*) i *Nasr-ül Aziz* zamówione w tureckich stocznich państwowych w Izmicie i Gemliku w 1856 roku. Po wodowaniu (odpowiednio w 1862 i 1861 roku) zostały przeniesione do Stambułu, gdzie na *Nasr-ül Aziz* zamontowano maszynę parową. *Hüdavendigâr* został ukończony w 1864 roku, jako fregata żaglowa, a następnie przeszedł do Southampton, gdzie został wyposażony w dwucylindrową maszynę parową. Pod zakończeniu prac wyszedł z Southampton 18.2.1865 roku.

Wyporność:	4193 t (bm – 2897 t)
Rozmiary:	75,2(PP) x 15,2 x 7,1 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 2 kotły skrzyniowe, 2770 ihp
Prędkość:	10 węzłów
Zapas węgla:	325 t
Uzbrojenie:	16 x 62 f., 20 x 33 f.
Załoga:	580 ludzi

Wyróżniał je niezwykle układ artylerii: najcięższe 62 f działa zainstalowano na górnym pokładzie, a 32 na pokładzie głównym (baterijnym).

*Nasr-ül Aziz* zatonął 22.12.1876 roku podczas przejścia z Bari do Aleksandrii w sztormowej pogodzie.

*Hüdavendigâr* od 1882 roku wykorzystany jako okręt badawczy. W 1890 roku wycofany ze składu floty, ale na złom sprzedany dopiero w listopadzie 1909 roku.

#### Śrubowa fregata *Selimiye* – 1 jednostka

<i>Selimiye</i>	Tersane-i Amire, Stambuł	1866	1869	1870	wycofany w 1909
-----------------	--------------------------	------	------	------	-----------------

Drewniana, śrubowa, 60 działowa fregata (36 dział na baterijnym i 24 na górnym pokładzie). Zamówiona w 1865 roku, weszła do służby w 1870 roku. Przeznaczonej dla okrętu maszyny parowej o mocy 2600 KM nie zamontowano, później została ona umieszczona na pancerniku *Hami-diye*. Zamiast niej *Selimiye* otrzymała maszynę o niskiej mocy wykonaną w Turcji, dzięki której mogła rozwinąć prędkość nie większą niż 10 węzłów, (zamiast planowanych 12 węzłów). W 1876 roku przeszła remont w Stambule, w czasie którego liczba jej gładkolufowych dział została zmniejszona,

Wyporność:	6442 t
Rozmiary:	85,3(PP) x 17,9 x 7,1 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna bezpośredniego działania, 2 kotły, 600 ihp
Prędkość:	10 węzłów
Zapas węgla:	350 t
Uzbrojenie:	1 x 203 mm MLR (A), 54 x 33 f
Załoga:	580 ludzi

a na górnym pokładzie zainstalowano 203 mm 9-tonowe działło Armstronga.

W okresie lipiec-sierpień 1877 roku brała udział w przewozie wojsk i ewakuacji uchodźców z Suchumi do Batumi i Trabzonu. W styczniu 1878 roku, wspólnie z parowcami *Malakof* i *Selanik*

wzięła udział w transporcie 35-tysięcznej armii Süleymana Paszy do Gelibolu.

Od 1879 roku przebrojona i wykorzystywana jako stacjonarny okręt szkolny artyleryjski. Wycofana ze składu floty w 1909 roku, sprzedana na złom w 1911 roku.

#### Śrubowe fregaty typu „Peyk-i Meserret” – 3+1 jednostki

<i>Peyk-i Meserret</i>	Tersane-i Amire, Sinop	1872	1874	1876	zatonęła 16.9.1889
<i>Peyk-i Nusret</i>	Tersane-i Amire, Sinop	1872	1875	1877	wycofana w 1904
<i>Mukaddeme-i Şerif</i>	Tersane-i Amire, Gemlik	1873	1875	1876	wycofana w 1904
<i>Rehber-i Tefrik</i>	Tersane-i Amire, Suda	1875	1879	1880	wycofana w 1904

Drewniane 22-działowe fregaty. Zaprojektowane i zbudowane jak śrubowe, wyposażone w maszyny i kotły, wyprodukowane przez państwową stocznę w Stambule. *Peyk-i Nusret* rozpoczęty pod nazwą *Mukaddeme-i Nusret*, przemianowany podczas wcielania do służby. Zaprojektowanego uzbrojenia nie zamon-

Wyporność:	2132 t (bm)
Rozmiary:	68,5(PP) x 11,2 x 5,2 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 2 kotły skrzyniowe, 1800 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	2 x 100 mm
Załoga:	250 ludzi

towano, okręty były uzbrojone w dwa działa 100 mm.

Były to nieudane okręty, więc wkrótce po wejściu do służby, zostały rozbrojone i przeklasyfikowane na węglowce: *Peyk-i Meserret* i *Peyk-i Nusret* w 1877 roku (choć ten ostatni został rozbrojonny dopiero w 1886 roku), *Mukaddeme-i Şerif* w 1879 roku.

*Peyk-i Meserret* zatonął w czasie sztormu 16.9.1889 roku koło Kefken-Ada na Morzu Czarnym, zginęło 16 oficerów i 89 marynarzy.

*Peyk-i Nusret* i *Mukaddeme-i Şerif* od 1885 i 1890 roku wykorzystywano w charakterze magazynów węglowych, a oficjalnie wycofane ze składu floty dopiero w 1904 roku.

*Rehber-i Tevfik* wszedł do służby już po zakończeniu wojny rosyjsko-tureckiej, a od 1882 roku wykorzystywany w charakterze stacjonarnego okrętu szkolno-torpedowego w Stambule. W 1895 roku zdjęto z niego kotły, przemianowano na *Madar-e Tevfik*, następnie używany w charakterze pływającej restauracji do 1904 roku.

## KORWETY

### Śrubowe korwety typu „Sinop” - 4 jednostki

<b>Sinop</b>	J. & R. White, Southampton	1858	1859	1860	wycofana w 1901
<b>İzmir</b>	J. & R. White, Southampton	1858	1859	1859	wycofana w 1879
<b>Bursa</b>	Money Wigram, Blackwall	1858	1859	1859	wycofana w 1899
<b>Edirne</b>	Money Wigram, Blackwall	1858	1859	1859	wycofana w 1901

Korwety śrubowe. Zamówione w angielskich firmach w 1857 roku. *Bursa* opuściła Anglię 24.09.1859, a *Sinop* 26.11.1859.

Jednokominowe korwety z ożaglowaniem barków. *Sinop*, *İzmir* i *Edirne* wyposażone były w dwucylindrowe maszyny parowe firmy Humphreys, Tennant & Dykes, *Bursa* w maszynę firmy Maudslay, Sons & Field, mającą trochę większą moc. Komin znajdował się pomiędzy fok- i grotmasztem. Według niektórych źródeł, oprócz wykazywanego uzbrojenia, miały jeszcze po jednym 62 f dziale.

W okresie lipiec-grudzień 1877 roku *İzmir* patrolował Morze Egejskie.

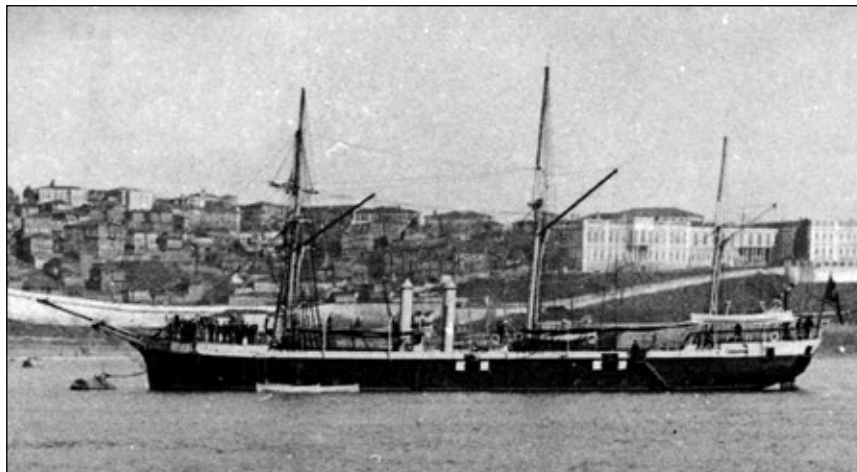
*İzmir* w 1878 roku został zacumowany w Stambule i w następnym roku wycofany ze składu floty.

*Sinop*, *Bursa* i *Edirne* w latach 1885-1889 przeszły remont raz z przebrojeniem w państwowej stoczni w Stambule i znajdowały się w służbie do lat 1899-1901.

Wyporność:	1080 t (bm – 780 t)
Rozmiary:	53,2(PP) x 9,3 x 4,5 m
Kadłub	drewniany, z miedzianym dnem
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły skrzyniowe, 640 ihp ( <i>Bursa</i> – 650 ihp)
Prędkość:	10 węzłów
Zapas węgla:	120 t
Uzbrojenie:	16 x 33 f
Załoga:	150 ludzi

*Sinop* na kotwicy w Stambule, 1890 rok.

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen



### Śrubowe korwety typu „Seddülbahir” – 6 jednostek

<b>Seddülbahir</b>	J. & R. White, Southampton	1858	1859	1859	wycofana w 1891
<b>Beyrut</b>	Money Wigram, Blackwall	1858	1859	1860	wycofana w 1907
<b>İskenderiye</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1860	1862	1863	wycofana w 1907
<b>Zuhaf</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1861	1862	1863	wycofana w 1891
<b>Utarit</b>	Tersane-i Amire, Gemlik	1862	1863	1864	wycofana w 1896
<b>Meriç</b>	Tersane-i Amire, Gemlik	1862	1863	1864	wycofana w 1905

Najlichniesza seria stosunkowo dużych okrętów tureckiej floty. Pierwsze *Seddülbahir* i *Beyrut* były zamówione w 1857 roku w Anglii i były wyposażone w dwucylindrowe maszyny parowe Humphreys, Tennant & Dykes. We-

dług ich planów w 1860 roku w tureckich stocznjach zamówiono tureckie 4 bliźniacze korwety, różniące się zestawem uzbrojenia. Maszyny dla nich zbudowała brytyjska firma Maudslay, Son & Field. Podczas położenia stępki

*İskenderiye* otrzymał nazwę *Hüdavendigâr*, zmieniła ją jednak przed przyjęciem do służby.

Miały drewniane kadłuby, osłonięte blachami miedzianymi, z ożaglowaniem trzymasztowych barków. Dwa

kominy znajdowały się pomiędzy fok i grotmasztem. Uważane za bardzo skuteczne, znajdowały się w służbie przez ponad 40 lat, przy czym często były przezbierane.

*Beyrut* w 1888 roku przeszedł remont w stoczni w Stambule, połączony z wymianą kotłów. W 1907 roku wycofany ze składu floty i rozbity w Ba-srze, w 1909 roku oddany na złom.

*Seddülbahir* i *Zuhaf* wycofane ze składu floty w 1891 roku, po czym ich maszyny zamierzano ustawić na nowych jednostkach o takich samych nazwach, ale koniec końców zrezygnowano z tego, kadłuby rozebrano w 1902 roku.

*İskenderiye* w 1893 roku przeszedł kapitalny remont w stoczni w Stambule, połączony z wymianą miedzianego dna i kotłów. Wycofany w 1907 roku.

*Utarit* został wycofany w 1896 roku, maszyny zdjęto. Kadłub w 1897 roku zacumowano w Kandilli (Bosfor) i rozebrano dopiero w 1905 roku.

*Meriç* wycofany w 1905 roku, sprzedany na złom w 1909 roku.

**Utarit w Stambule, 1859 rok.**

Fot. zbiory Piotra Nykiela

Wyporność:	599 t (om – 609 t)
Rozmiary:	52,8(PP) x 8 x 3,9 m
Kadłub	drewniany, z miedzianym dnem
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły skrzyniowe, 450 ihp
Prędkość:	10 węzłów
Zapasy węgla:	120 t
Uzbrojenie:	12 x 33 f ( <i>Beyrut</i> i <i>Seddülbahir</i> ); 1 x 45 f, 2 x 24 f, 4 rewolwerowe (pozostałe)
Załoga:	120 ludzi



Śrubowe korwety typu „Mansure” – 2 jednostki

<b>Mansure</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1861	1862	1863	wycofana w 1908
<b>Muzaffer</b>	Tersane-i Amire, Izmit	1862	1863	1864	wycofana w 1908

Trzy jednostki zamówiono w 1861 roku, jednak *Lübnan* zatonął w kwietniu 1864 roku obok Milo-Ada podczas sztormu. Wyposażone w dwucylindrowe maszyny parowe firmy Maudslay, Son & Field, ale kotły były produkcji tureckiej.

Na początku wojny rosyjsko-tureckiej *Mansure* znajdował się jako jednostka stacjonarna w Izmit. W okresie lipiec-grudzień 1877 roku *Mansure* i *Muzaffer* brały udział w patrolowaniu Morza Egejskiego.

W latach 1888-1895 oba okręty przeszły remont kapitalny i przebrojenie w państwowej stoczni w Stambule. W służbie znajdowały się do 1908 roku.

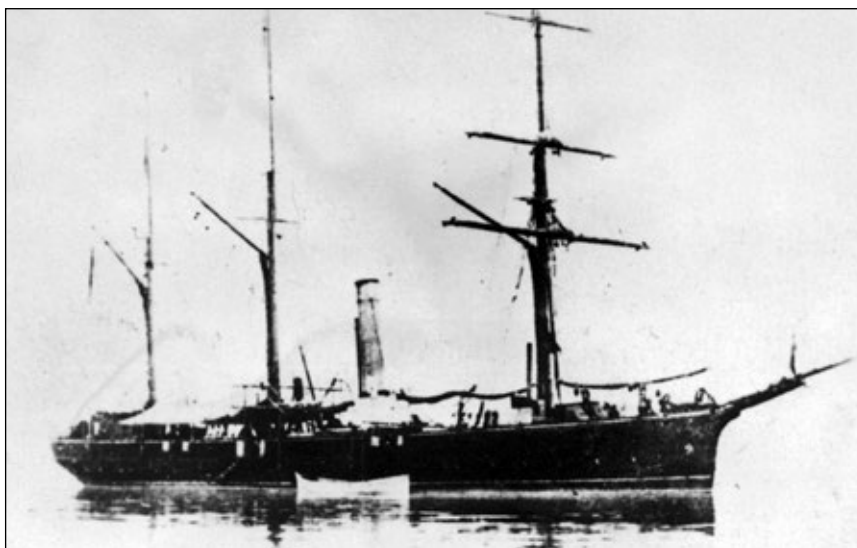
*Mansure* 13.8.1910 roku zatonął w Zatoce Złoty Róg podczas sztormu, został podniesiony w 1911 roku i rozebrany.

*Muzaffer* rozebrany został w 1912 roku.

**Muzaffer około 1896 roku.**

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen

Wyporność:	710 t (bm – 783 t)
Rozmiary:	52,6/55,1 x 9,3 x 4,4 m
Kadłub	drewniany, z miedzianym dnem
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły skrzyniowe, 650 ihp
Prędkość:	10 węzłów
Zapasy węgla:	120 t
Uzbrojenie:	12 x 33 f
Załoga:	130 ludzi





## KANONIERKI PEŁNOMORSKIE

## Kanonierki typu „Akka” – 4 jednostki

<b>Akka</b>	J. & R. White, Southampton	1859	1859	12.1859	wycofana w 1901
<b>Şevket Nüma</b>	Money Wigram, Blackwall	1859	1859	3.1860	wycofana w 1918
<b>Varna</b>	Money Wigram, Blackwall	1858	1859	3.1860	złomowana w 1909
<b>Sünne</b>	Money Wigram, Blackwall	1858	1859	8.1859	zatonęła 9.10.1877

Śrubowe kanonierki. Zamówione w Anglii w 1857 roku. Wyposażone w jednocyldrowe maszyny parowe firmy Maudslay. Pierwotnie miały po cztery 24 f działa, przebrojone w 1876 roku.\*

Na początku rosyjsko-tureckiej wojny *Akka* i *Sünne* znajdowały się na Dunaju. *Akka* 8.6.1877 roku uczestniczyła w przedarciu się z Maciny do Grisova. *Sünne* 9.10.1877 roku poderwała się na rosyjskiej minie przy wejściu do odnogi sułińskiej i zatonęła, zginęło 27 ludzi, pozostałych uratował parowiec *Kartal*.

*Akka* w latach 1883-1885 przeszła remont i przebrojenie, po czym służyła w Basrze, wycofana w 1901 roku, w 1903 roku rozebrana w Basrze.

*Şevket Nüma* w 1879 roku zacumowana w Stambule. W 1892 roku oddana do kapitalnego remontu w państwowej stocznii w Stambule, 31.8.1894 roku otrzymała nowy stalowy kadłub. W 1898 roku kanonierka weszła do służby z nową maszynownią i uzbrojeniem, od 1904 roku wykorzystywana jako okręt szkolny kadetów. W 1909 roku wycofana ze skła-

Wyporność:	196 t (bm)
Rozmiary:	35,4 x 6 x 2,7 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 225 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Prędkość:	80 t
Uzbrojenie:	4 x 26 f, 1 x 16 f
Załoga:	70 ludzi

du floty, ale w kwietniu 1915 roku ponownie weszła dla służby. Ostatecznie wycofana w październiku 1918 roku, oddana na złom w 1925 roku.

*Varna* w 1879 roku przemianowana na *Necmifeşan*. W 1902 roku zdemontowano z niej maszynę i kotły, a kadłub ustawiono jako stacyjny w Sarıyer. W sierpniu 1908 roku przeholowana do Stambułu i tam zacumowana, w listopadzie 1909 roku sprzedana na złom.

\* Według innych danych, uzbrojenie kanonierek składało się z jednego 62 f i czterech 18 f dział.

## Kanonierki typu „Musul” – 2 jednostki

<b>Musul</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1865	1865	1866	wycofana w 1909
<b>Seyyar</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1865	1865	1866	wycofana w 1909

*Musul* i *Seyyar* były płytko zanurzonymi śrubowymi kanonierkami tureckiej produkcji. Zamówione w 1863 roku. Wyposażone w jednocyldrowe maszyny parowe. W 1881 roku zostały przebrojone, a w 1909 roku wycofane ze składu floty.

Wyporność:	125 t (bm – 276 t)
Rozmiary:	39,9(PP) x 6,4 x 2,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	9 węzłów, Zapas węgla: 25 t
Uzbrojenie:	4 x 18 f, Załoga: 35 ludzi

Kanonierka *Sahir* – 1 jednostka

<b>Sahir</b>	J. White, West-Cowes	1866	1866	1866	wycofana w 1900
--------------	----------------------	------	------	------	-----------------

Śrubowa kanonierka. Zamówiona w firmie J. White (wypa Wight) w 1864 roku. W 1880 roku przebrojona w szybkostrzelną artylerię. W 1900 roku wycofana, 11.11.1909 sprzedana na złom.

Wyporność:	163 t (bm – 259 t)
Rozmiary:	40,4(PP) x 6,7 x 3,2 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	8 węzłów, Zapas węgla: 20 t
Uzbrojenie:	4 x 24 f, Załoga: 35 ludzi

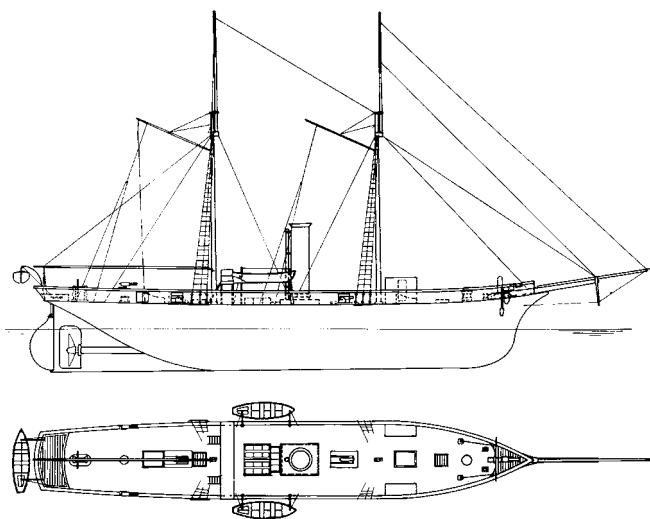
## Kanonierki typu „İntibah” – 3 jednostki

<b>İntibah</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1866	1867	1867	zatonęła 26.1.1878
<b>Müjderesan</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1865	1866	1866	wycofana w 1908
<b>Ziver-i Derya</b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1865	1866	1866	wycofana w 1909

Śrubowe kanonierki z ozagłowaniem szkunera. Zamówione w 1865 roku. Wyposażone w jednocyldrowe maszyny parowe. Rzeczywista szybkość nie przekraczała 8-9 węzłów. Odznaczały się słabą pływalnością i niewystarczającą wytrzymałością kadłuba. Pierwotnie

uzbrojone czterema działami 18 f, zostały przebrojone w 1877 roku.

*İntibah* zatonęła 26.1.1878 roku na redzie Batumi przez rosyjskie kutry minowe *Czesma* i *Sinop*, dostarczone przez uzbrojony parowiec *Wielki Książ Konstantin*, zostając



Wyporność:	163 t (bm)
Rozmiary:	40,4(PP) x 6,7 x 3,2 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	20 t
Uzbrojenie:	2 x 100 mm, 1 x 57 mm
Załoga:	35 ludzi

pierwszym w historii okrętem, zatopionym przez broń torpedową. Straty załogi wyniosły 23 ludzi.

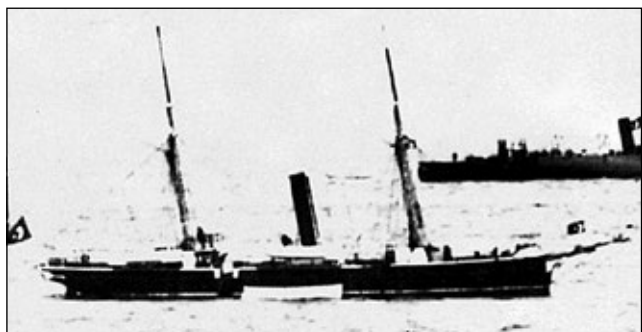
*Müjderesan* i *Ziver-i Derya* zostały przezbrojone w 1880 roku, wycofane ze składu floty w latach 1908-1909.

**Ziver-i Derya, 1875 rok.**

Rys. grzecznościowo Bernd Langensiepen

#### Kanonierka *Saheddin* – 1 jednostka

<b><i>Saheddin</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1867	1868	1868	zatona 3.10.1911
------------------------	--------------------------	------	------	------	------------------



**istanköy, 1897 rok.** Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen

Podobna do poprzedniego typu. Zamówiona w 1865 roku. Pierwotnie miała cztery 18 f działa, zmienione w 1877 roku.

Wyporność:	163 t (bm)
Rozmiary:	40,4(PP) x 6,7 x 3,2 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	20 t
Uzbrojenie:	2 x 100 mm
Załoga:	35 ludzi

W latach 1892-1896 *Saheddin* przeszedł generalny remont w państwowej stoczni w Stambule. Od 1909 roku wykorzystywana jako stacjonarna w Trypolisie.

Podczas wojny włosko-tureckiej, 3.10.1911 roku weszła na podwodną skałę koło Trypolisu i zatona.

#### Kanonierki typu „Aynalıkavak” – 2 jednostki

<b><i>Aynalıkavak</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1867	1869	1869	wycofana w 1909
<b><i>Yalıköşkü</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1867	1867	1869	wycofana w 1909

Zamówione w 1867 roku. Wyposażone w jednocyldrowe maszyny parowe, na początku wojny rosyjsko-tureckiej wojny rozwijały nie więcej niż 7 węzłów. Pierwotnie było jedno działo 11 f, drugie ustawiono w 1874 roku.

*Aynalıkavak* przeszedł remont w 1888 roku. *Yalıköşkü* od 1898 roku służyła jako jednostka pomocnicza dla państwowych urzędników. Obie wycofano w 1909 roku.

Wyporność:	196 t (bm)	
Rozmiary:	35,9(PP) x 5,3 x 1,8 m	
Kadłub	drewniany	
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł	
Prędkość:	10 węzłów, Zapas węgla:	20 t
Uzbrojenie:	1 x 24 f, 2 x 11 f	
Załoga:	35 ludzi	

#### Kanonierki typu „Rodos” – 2 jednostki

<b><i>Rodos</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1869	1870	1870	wycofana w 1899
<b><i>İstanköy</i></b>	Tersane-i Amire, Stambuł	1869	1871	1874	wycofana w 1909

Śrubowe kanonierki z dwumasztowym ożaglowaniem. Zamówione w 1868 roku. Wyposażone w jednocyldrowe maszyny parowe. W 1875 roku rozwijały prędkość tylko 7 węzłów.

*Rodos* od 1890 roku stała zacumowana w Stambule, wycofana w 1899 roku, rozebrana w 1903 roku.

*İstanköy* od 1902 roku jako jednostka stacjonarna w Bat-chi (wyspa Samos), w 1909 roku wycofana ze składu floty i odholowana do Stambułu, w 1910 roku sprzedana na złom.

Wyporność:	203 t (bm)
Rozmiary:	35,7(PP) x 5,3 x 1,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	20 t
Uzbrojenie:	4 x 24 f
Załoga:	35 ludzi

## AWIZA (OKRĘTY ŁĄCZNIKOWE)

Awizo *Talia* – 1 jednostka

<i>Talia</i>	Samuda & Son, Londyn	1863	1863	3.1864	wycofane w 1899
--------------	----------------------	------	------	--------	-----------------

Awizo kołowe. Zamówione w Anglii w 1863 roku, rozpoczęło próby w styczniu 1864 roku. Wyposażone w dwucylindrową maszynę firmy J. Penn.

W końcu lipca-początku sierpnia 1877 roku brało udział w przewozie wojsk z Trabzonu do Warny. Przebrojone w 1880 i 1895 roku, wycofane w 1899 roku, zacumowane stało w Stambule do czasu sprzedaży na złom w listopadzie 1909 roku.

Wyporność:	1058 t
Rozmiary:	76,2(PP) x 9,1 x 3,6 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł, 200 ihp
Prędkość:	17,7 węzłów
Zapas węgla:	150 t
Uzbrojenie:	4 x 11 f
Załoga:	130 ludzi

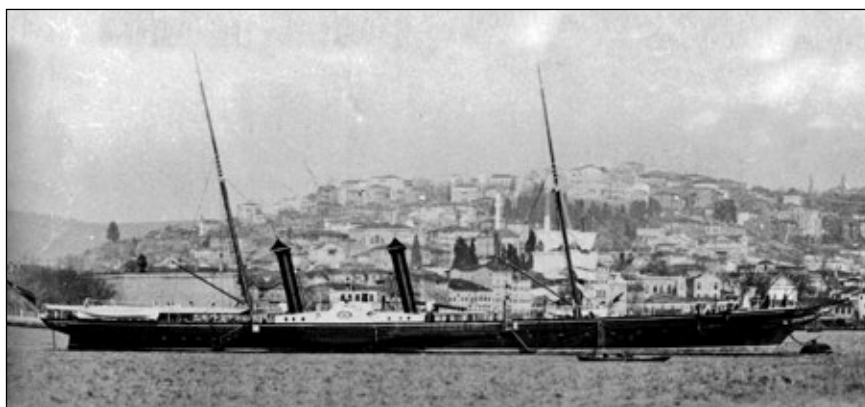
Awizo *Izzeddin* – 1 jednostka

<i>Izzeddin</i>	Thames Iron Works, Londyn	1864	21.6.1864	1865	wycofane w 1918
-----------------	---------------------------	------	-----------	------	-----------------

Wyporność:	1058 t
Rozmiary:	76,2(PP) x 9,1 x 3,6 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 PM, 2 PK, 200 ihp
Prędkość:	17 węzłów
Zapas węgla:	150 t
Uzbrojenie:	1 x 120 mm (K), 3 x 76 mm (K)
Załoga:	130 ludzi

Awizo kołowe. Zamówione w 1864 roku w firmie Thames Iron Work (numer budowy 3f). Zbliżone konstrukcyjnie do poprzedniego typu, wyposażone w analogiczną maszynę. Pierwotnie miało takie same uzbrojenie, ale w 1874 roku przebrojono go w działa Kruppa.

Od listopada 1885 roku do sierpnia 1886 roku przeszło kapitalny remont w państwowej stoczni w Stambule. W 1902 roku przebrojone, w 1908 roku rozbrojone i ustawione jako jednostka stacjonarna w Izmicie. 14.1.1914



*Izzeddin* na kotwicy w Stambule, 1909 rok.

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen

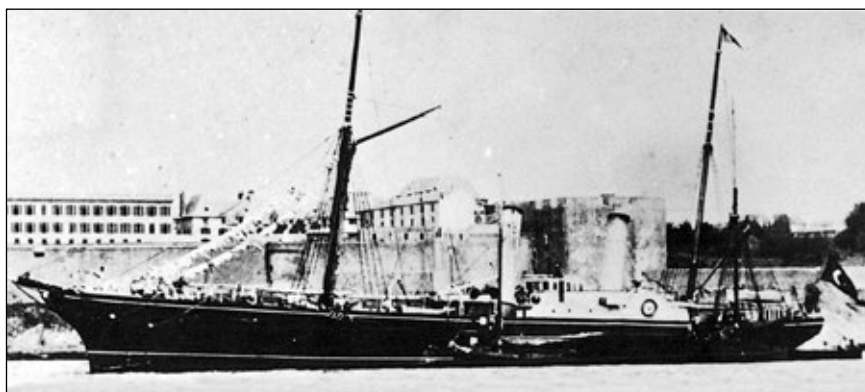
roku odholowane do Stambułu; od września 1914 roku wykorzystywane jako niesamobieżny pływający warsztat w Izmicie. Wycofany w październiku 1918 roku, sprzedany na złom w 1929 roku.

Awizo *Fuad* – 1 jednostka

<i>Fuad</i>	Millwall Iron Works, Londyn	1864	27.4.1865 1865	zdobyte 5.11.1912	wycofane w 1918
-------------	-----------------------------	------	----------------	-------------------	-----------------

Wyporność:	1075 t
Rozmiary:	76,2(PP) x 9,1 x 3,6 m
Kadłub:	żelazny
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound (podwójnego rozprężania), 2 kotły, 200 ihp
Prędkość:	12 węzłów
Zapas węgla:	150 t
Uzbrojenie:	4 x 11 f
Załoga:	130 ludzi

Awizo kołowe. Zamówione w 1864 roku. Wyposażone w maszynę firmy Ravenhill. Podczas wojny bałkańskiej od 5.11.1912 wykorzystywane w charakterze stacjonarnego okrętu szpitalnego w Salonikach, gdzie 15.11.1912 roku zostało zdobyte przez wojska greckie i wcielone w skład greckiej floty pod dawną nazwą. W 1919 roku wycofany ze składu floty, w 1921 roku sprzedany na złom.



*Fuad* na kotwicy w Salonikach, 1909 rok.

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen



Awizo *İsmail* – 1 jednostka

<i>İsmail</i>	Londyn	1865	1865	1865	wycofane w 1898
<p>Awizo kołowe. Zamówione w 1864 roku. Zbudowany w Londynie, ale konkretnej stoczni nie ustalono. Posiadało dwucylindrową maszynę firmy R. Napier. Wycofane ze służby w 1898 roku, ale oddane na złom dopiero w październiku 1909 roku.</p>		<p>Wyporność: 1070 t  Rozmiary: 76,2(PP) x 9,1 x 3,6 m  Kadłub: drewniany  Napęd: 1 maszyna parowa, 2 kotły, 300 ihp  Prędkość: 12,5 węzłów  Zapas węgla: 250 t  Uzbrojenie: 4 x 11 f  Załoga: 135 ludzi</p>			

Awizo *Hanya* – 1 jednostka

<i>Hanya</i>	J. & W. Dudgeon, Londyn	1863	1863	1866	wycofane w 1904
<p>Awizo kołowe. Zbudowane w Anglii w 1863 roku na zamówienia rządu amerykańskiej Konfederacji pod nazwą <i>Run Her</i>. W 1866 roku sprzedane Turcji i przemianowane na <i>Hanya</i>. W tureckiej flocie początkowo uzbrojone w 20 f działo Armstronga, w 1880 roku przebrojone. W latach 1890-1894 przeszło kapitalny remont w państwowej stoczni w Stambule. W 1904 roku wycofane ze składu floty, we wrześniu 1909 roku sprzedane na złom.</p>		<p>Wyporność: 816 t  Rozmiary: 70,1 x 8,2 x 1,9 m  Kadłub: żelazny  Napęd: 1 maszyna parowa, 2 kotły  Prędkość: 10 węzłów  Zapas węgla: 120 t  Uzbrojenie: 1 x 20 f  Załoga: 105 ludzi</p>			

Awizo *Kandiye* – 1 jednostka

<i>Kandiye</i>	Anglia	1865	1865	1867	wycofane w 1899
<p>Awizo kołowe. Zbudowane w Anglii na zamówienie rządu amerykańskiej Konfederacji, ale w związku z jego upadkiem nie odebrane. W 1867 roku zakupione przez rząd turecki i weszło w skład floty pod nazwą <i>Kandiye</i>. Od 1882 roku wykorzystywane jako jednostka stacjonarna w Bejrucie, w kwietniu 1896 roku przeniesione do Stambułu i tam zacumowane. W 1897 roku rozbrojone, a w 1899 roku wycofane i oddane na złom.</p>		<p>Wyporność: 820 t  Rozmiary: 73 x 8,8 x 2 m  Kadłub: żelazny  Napęd: 1 maszyna parowa  Prędkość: 10 węzłów  Zapas węgla: 120 t  Uzbrojenie: 6 x 30 f</p>			

Awizo *Arkadi* – 1 jednostka

<i>Arkadi</i>	W. Potter & Son, Londyn	1866	1866	9.1867	wycofane w 1896
<p>Awizo kołowe. Zbudowane w Anglii w 1863 roku, na zamówienie rządu amerykańskiej Konfederacji pod nazwą <i>Dream</i>. W 1867 roku sprzedane Grecji, weszło w skład greckiej floty pod nazwą <i>Arkadion</i>. 20.8.1867 roku zdobyte przez tureckie okręty na północ od Elefonisi i we wrześniu 1867 roku wcielone do tureckiej floty pod nazwą <i>Arkadi</i>. Podczas wojny rosyjsko-tureckiej rozwijało około 10 węzłów.</p> <p>Na początku wojny znajdowało się na Dunaju. 8.6.1877 roku uczestniczyło w przedarciu się z Maciny do Grisov. W 1884 roku przebrojone w szybkostrzelną artylerię. W 1896 roku</p>		<p>Wyporność: 767 t  Rozmiary: 78 x 8 x 2 m  Kadłub: drewniany  Napęd: 1 maszyna parowa  Prędkość: 13 węzłów  Zapas węgla: 150 t  Uzbrojenie: 6 x 30 f  Załoga: 120 ludzi</p>			

wycofane ze składu floty, w 1905 roku sprzedane na złom.

Awizo *Resmo* – 1 jednostka

<i>Resmo</i>	Anglia	1862	1862	1868	wycofane w 1905
<p>Awizo kołowe. Zamówione w 1862 roku, sprzedane tureckiemu rządowi w 1868 roku, weszło w skład tureckiej floty pod nazwą <i>Resmo</i>. Uzbrojone w działo Armstronga. Wyposażone w dwucylindrową maszynę parową, w 1877 roku rozwijało nie więcej niż 10 węzłów. Przeszło kapitalny remont w latach 1873-1875 oraz 1892-1894, przebrojone w 1887 i 1896 roku. Od 1894 roku zacumowane, ale w 1897 roku przywrócone do służby. Wycofane w 1905 roku, sprzedane na złom w 1909 roku.</p>		<p>Wyporność: 765 t  Rozmiary: 69,8(PP) x 7,9 x 2,1 m  Kadłub: żelazny  Napęd: 1 maszyna parowa, 1 kocioł prostokątny, 270 ihp  Prędkość: 14 węzłów  Zapas węgla: 150 t  Uzbrojenie: 1 x 40 f, 1 x 20 f  Załoga: 150 ludzi</p>			

## Awiza typu „Eser-i Nusret” – 2 jednostki

<b>Eser-i Nusret</b>	Jones Quiggin, Liverpool	1865	1865	1869	wycofane w 1890
<b>Medar-i Zafer</b>	Jones Quiggin, Liverpool	1865	1865	1869	wycofane w 1890

Awiza kołowe. Zbudowane w Anglii na zamówienie rządu amerykańskiej Konfederacji pod nazwami *Rosina* i *Ruby*, ale nie odebrane przez zamawiającego i od 1865 roku zacumowane stały w Liverpoolu. W 1869 roku sprzedane Turcji i przemianowane na *Eser-i Nusret* i *Medar-i Zafer*. Uzbrojone w działa Armstronga, w 1880 roku przebrojone w szybkostrzelne działa Kruppa (4x47 mm).

Wyporność:	1343 t (bm)
Rozmiary:	87,8(PP) x 10,8 x 4,5 m
Kadłub	żelazny
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły
Prędkość:	13 węzłów
Zapasy węgla:	150 t
Uzbrojenie:	2 x 40 f, 2 x 20 f
Załoga:	120 ludzi

## Awiza typu „Taif” – 2 jednostki

<b>Taif</b>	Tersane-i Amire, Sтамбул	1869	29.1.1870	1872	wycofane w 1894
<b>Asir</b>	Tersane-i Amire, Sтамбул	1871	1875	1876	wycofane w 1894

Awizo kołowe. Zbudowane w państwowej stoczni w Sтамбule. W niej też przygotowano maszyny, które odznaczały się niską jakością i z tego powodu w 1875 roku prędkość *Taif*a spadała do 8 węzłów.

*Asir* w okresie koniec lipca-początek sierpnia 1877 roku uczestniczyła w przewożeniu wojsk z Trabzonu do Warny.

Oba okręty wycofano w 1894 roku i sprzedano na złom w 1898 roku.

Wyporność:	2380 t (bm – 1609 t)
Rozmiary:	71,6 x 11 x 5,1 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły skrzyniowe, 450 ihp
Prędkość:	12 węzłów
Uzbrojenie:	4 x 126 mm
Załoga:	250 ludzi

## JACHTY

Kołowy jacht *Sultaniye* – 1 jednostka

<b>Sultaniye</b>	C.J. Mare, Blackwall	1852	23.12.1852	1853	zatonął 20.4.1912
------------------	----------------------	------	------------	------	-------------------

Zamówiony w 1851 roku dla egipskiego kedywa pod nazwą *Feyz-i Cihad*. Wyposażony w dwucylindrową maszynę firmy Maudslay. W 1862 roku przebrojony w stoczni Forrester & Co. i w tym samym roku подарowany przez Ismaila Paszę sułtanowi Abdülazizowi, by zostać jego największym jachtem. Otrzymał nową nazwę *Sultaniye*.

12.5.1877 roku został zaatakowany na redzie Batumi przez rosyjski kuter minowy *Czesma*, dostarczony przez uzbrojony parowiec *Wielikij Książ Konstantin*, ale przyczepiona do burty mina nie eksplodowała. W okresie lipiec-sierpień 1877 roku brała udział w transporcie wojsk i ewakuacji uchodźców z Suchumi do Batumi i Trabzonu.

W 1905 roku zacumowany w Izmirze. W październiku

Wyporność:	3095 t (bm – 2909 t)
Rozmiary:	119,2(PP) x 12,2 x 4,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły, 750 ihp
Prędkość:	15 węzłów
Zapasy węgla:	300 t
Uzbrojenie:	4 x 14 f
Załoga:	140 ludzi

1911 roku, w związku z wybuchem wojny z Włochami, załadowany został gruzem i przygotowany do zatopienia w charakterze brandera. 20.4.1912 roku zatopiony w Yenikale, Zatok Izmirska.

Kołowy jacht *Süreyya* – 1 jednostka

<b>Süreyya</b>	Samuda Bros., Londyn	1865	1865	1865	wycofany w 1908
----------------	----------------------	------	------	------	-----------------

Zamówiony w 1864 roku. Wyposażony w dwie dwucylindrowe maszyny parowe firmy J. Penn. W końcu lipca-początku sierpnia 1877 roku, brał udział w transporcie wojsk z Trabzonu do Warny. W 1880 roku przebrojony, w miejsce wcześniejszych gładkolufowych dział ustawiono 2 działa 57 mm szybkostrzelne.

W latach 1890-1892 przeszedł kapitalny remont w państwowej stoczni w Sтамбule. Od 1899 roku został jednostką stacjonarną i jachtem gubernatora Izmiru, w 1908 roku powrócił do Sтамбулу i wycofany ze składu floty. Na złom oddany dopiero był w 1921 roku.

Wyporność:	3095 t (bm – 2909 t)
Rozmiary:	119,2(PP) x 12,2 x 4,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły, 750 ihp
Prędkość:	15 węzłów
Zapasy węgla:	300 t
Uzbrojenie:	4 x 14 f
Załoga:	140 ludzi

Jacht kołowy *İhsaniye* – 1 jednostka

<i>İhsaniye</i>	Maudslay, Son & Field, Londyn	1869	1869	1870	zatonął 20.4.1912
-----------------	-------------------------------	------	------	------	-------------------

Zamówiony w 1869 roku dla prywatnego armatora pod nazwą *Rahat*, ale w 1870 roku подарowany rządowi tureckiemu, przemianowany na *İhsaniye* i otrzymał uzbrojenie złożone z dwóch niedużych dział. Maszyny i kotły firmy Maudslay. W 1906 roku zacumowany w Izmirze, ale w 1908 roku przywrócony do służby i stał się okrętem stacjonarnym w Wati, wyspa Samos. 20.4.1912 roku zatopiony przez załogę po ataku na port przez okręty włoskie.

Wyporność:	90 t (bm – 170 t)
Rozmiary:	31,7(PP) x 5,4 x 2,3 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	2 działa

Śrubowy jacht *Şerifiye* – 1 jednostka

<i>Şerifiye</i>	?	1873	1873	1873	wycofany w 1909
-----------------	---	------	------	------	-----------------

Nieduży nieuzbrojony jacht śrubowy. Miejsca budowy nie ustalono. Zamówiony i zbudowany w 1873 roku pod nazwą *Şerifiye*, w 1893 roku przemianowany na *Beylerbey*. Wycofany ze składu floty w 1909 roku i 11.11.1910 roku sprzedany na złom.

Wyporność:	96 t
Rozmiary:	29,3 x 4,6 x 2,5 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	12 węzłów
Zapasy węgla:	20 t
Uzbrojenie:	brak

## UZBROJONE PAROWCE I TRANSPORTOWCE

Uzbrojony parowiec *Eser-i Hayir* – 1 jednostka

<i>Eser-i Hayir</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 26.11.1837 – wycofany w 1879)
---------------------	--

Wyporność:	231 NRT (bm – 285 t)
Rozmiary:	39,6 x 6,7 x 2,7 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa, 1 kocioł
Prędkość:	6 węzłów
Zapasy węgla:	300 t
Uzbrojenie:	4 działa
Załoga:	60 ludzi

Parowiec kołowy. Zbudowany w latach 1837-1838, zmobilizowany i wcielony w skład floty wojennej na początku wojny krymskiej w 1853 roku. W 1855 roku przeszedł remont na Malcie. Wycofany w 1879 roku.

Uzbrojony parowiec *Mesir-i Bahri* – 1 jednostka

<i>Mesir-i Bahri</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 1838 – wycofany w 1879)
----------------------	--

Wyporność:	275 t (bm)
Rozmiary:	48,7(PP) x 6,7 x 2,4 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	4 x 11 f
Załoga:	63 ludzi

Parowiec kołowy tureckiej budowy. Zamówiony w 1838 roku, wcielony w skład floty wojennej w 1854 roku. Od 1865 roku zacumowany w Stambule, ale w 1877 roku ponownie w służbie. Wycofany w 1879 roku.

Uzbrojony parowiec *Pesendire* – 1 jednostka

<i>Pesendire</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 1847-1848 – wycofany w 1879)
------------------	---

Wyporność:	193 t (bm)
Rozmiary:	35,6(PP) x 5,4 x 1,8 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 350 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	2-5 dział
Załoga:	34 ludzi

Płytko zanurzony parowiec kołowy. Zbudowany dla tureckiej floty wojennej w państwowej stoczni w Stambule w latach 1847-1848, wycofany w 1879. Oddany na złom w 1884 roku.

Uzbrojony parowiec *Vasita-i Ticaret* – 1 jednostka

<i>Vasita-i Ticaret</i>	(D. White, East Cowes; 1.3.1847 – wycofany w 1885)
-------------------------	--

Wyporność:	936 BRT, 748 NRT, 1350 t
Rozmiary:	62,9 x 9,5 x 4,1 m
Kadłub:	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł, 650 ihp
Prędkość:	15 węzłów
Uzbrojenie:	2 działa
Załoga:	83 ludzi (w 1847 r.)

Parowiec kołowy. Zamówiony w 1846 roku w stoczni D. White (wyspa Wright) dla tureckiej żeglugi parowej. Wyposażony w dwucylindrową maszynę firmy Maudslay, odznaczający się dużą niezawodnością, w 1847 roku parowiec osiągał jeszcze 15 węzłów. Zmobilizowany w 1855 roku, oddany właścicielowi w 1865 roku, ale w 1871 roku ponownie wcielony w skład floty wojennej. Wycofany w 1885 roku, sprzedany na złom w 1890 roku.

Uzbrojony parowiec *Eser-i Nüzhet* – 1 jednostka

<i>Eser-i Nüzhet</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 1845 – wycofany w 1909)
Wyporność:	193 t (bm)
Rozmiary:	35,6 x 5,4 x 1,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 350 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	2 działa
Załoga:	34 ludzi

Płytko zanurzony parowiec kołowy. Zbudowany w państwowej stoczni w Stambule w 1845 roku dla tureckiej żeglugi parowej. Parowa maszyna firmy R. Napier. Zmobilizowany w 1865 roku. W 1887 roku rozbrojony i wykorzystany jako niesamodzielna jednostka strażnicza w Stambule (Kasımpaşa), od 1891 roku jako skład węglowy. W 1909 roku wycofany i oddany na złom.

Uzbrojony parowiec *Vesile-i Ticaret* – 1 jednostka

<i>Vesile-i Ticaret</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 1845 – wycofany w 1895)
Wyporność:	193 t (bm)
Rozmiary:	35,6 x 5,4 x 1,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 350 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie	2 działa
Załoga:	34 ludzi

Płytko zanurzony parowiec kołowy. Zbudowany w 1845 roku dla tureckiej żeglugi parowej. Zmobilizowany w 1856 roku, wycofany ze składu floty w 1895 roku.

Uzbrojony parowiec *Peyk-i Ticaret* – 1 jednostka

<i>Peyk-i Ticaret</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 1840 – wycofany w 1909)
Wyporność	193 t (bm)
Rozmiary:	35,6 x 5,4 x 1,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 280 ihp
Prędkość:	8 węzłów
Uzbrojenie:	2 działa
Załoga:	26 ludzi

Płytko zanurzony parowiec kołowy. Zbudowany w latach 1839-1840 dla tureckiej żeglugi parowej. Zmobilizowany w 1857 roku. W 1888 roku rozbrojony i wykorzystywany jako niesamodzielna jednostka strażnicza w Stambule (Kasımpaşa). Od 1892 roku niesamodzielna jednostka służbowa. W 1909 wycofany i sprzedany na złom.

Uzbrojone parowce typu „*Müverrid-i Nusret*” – 2 jednostki

<i>Müverrid-i Nusret</i> <i>Şiar-i Nusret</i>	(M. Samuelson & Co., Guddl; 1860 – wycofane w 1890)
Wyporność:	2913 BRT, 1625 NRT, 3029 t (bm)
Rozmiary:	110,3 x 12,2 x 8,5 m
Kadłub	żelazny
Napęd:	1 maszyna parowa, 2 kotły
Uzbrojenie:	2 działa

Parowce śrubowe. Zamówione przez brytyjską spółkę pocztową *Atlantic Royal Mail SN*, Londyn, pod nazwami *Anglia* i *Columbia*. Do służby weszły w 1861 roku pod nazwami *Munster* i *Ulster*. W 1866 roku sprzedane tureckiemu rządowi, weszły do służby w 1867 roku pod nazwami *Müverrid-i Nusret* i *Şiar-i Nusret*. W 1880 roku przebrojone w szybkostrzelną artylerię. Wykluczone ze składu floty w 1890 roku, sprzedane na złom w 1901 roku.

Uzbrojony parowiec *Sulhiye* – 1 jednostka

<i>Sulhiye</i>	(1868 – wycofany w 1909)
Wyporność:	161 t (bm – 180 t)
Rozmiary:	36,5 x 5,7 x 2,3 m
Kadłub	żelazny
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł
Uzbrojenie:	2 działa

Parowiec kołowy brytyjskiej budowy. Zamówiony w 1867 roku dla tureckiej floty wojennej. W 1890 roku rozbrojony, od 1900 roku wykorzystywany jako niesamodzielna jednostka strażnicza w Büyükdere. W 1909 roku wycofany ze składu floty, w 1910 roku oddany na złom.

Uzbrojony parowiec *Bar* – 1 jednostka

<i>Bar</i>	(J. & R. White, East Cowes; 1860 – wycofany w 1880)
Wyporność	170 BRT, 45 NRT
Rozmiary:	42,6(PP) x 4,4 x 2,3 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł, 80 ihp
Prędkość:	6 węzłów
Uzbrojenie:	2 x 18 f

Parowiec kołowy. Zamówiony w 1859 roku dla tureckiej spółki żeglugi przybrzeżnej pod pierwotną nazwą *Kabataş Nr 12*. W 1875 roku zakupiony przez rząd i wszedł w skład floty wojennej pod nazwą *Bar*. Bazował na Jeziorze Szkoderskim. W 1890 roku wycofany ze składu floty, wykorzystywany jako pływająca baza dla potrzeb urzędników. W 1901 roku rozebrany.

Uzbrojony parowiec *Gör* – 1 jednostka

<i>Gör</i>	(T. White, East-Cowes; 1857 – wycofany w 1880)
Wyporność	288 BRT, 122 NRT
Rozmiary:	41,1(PP) x 6 x 3 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł, 60 ihp
Prędkość:	6 węzłów
Uzbrojenie:	2 x 18 f



Parowiec kołowy. Zamówiony w 1859 roku dla tureckiej spółki żeglugi przybrzeżnej pod pierwotną nazwą *Beykoz Nr 10*. W 1875 roku zakupiony przez rząd, wszedł w skład wojennej floty pod nazwą *Gör*. Bazował na Jeziorze Szkoderskim. W 1890 roku wycofany ze składu floty, wykorzystywany jako pływająca baza dla potrzeb urzędników. W 1911 roku ponownie wszedł w skład floty wojennej, ale w maju 1913 roku sprzedany nowo powstałej flocie Albanii.

#### Transportowiec *Eser-i Cedid* – 1 jednostka

<i>Eser-i Cedid</i>	(Tersane-i Amire, Stambuł; 19.5.1841 – wycofany w 1889)
Wyporność	814 BRT (bm – 1108 t)
Rozmiary:	61,3(PP) x 11,4 x 4,4 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa bezpośredniego działania, 1 kocioł, 300 ihp
Zapas węgla:	150 t
Uzbrojenie:	6 x 11 f
Załoga:	120 ludzi

Była 12-działowa parowa korweta kołowa *Eser-i Cedid*, tureckiej produkcji. W 1860 roku wycofany ze składu bojowego i przeklasyfikowana na transportowiec (*Taşıt gemisi*). Od 1884 roku węglowiec, od 1889 roku wycofany ze składu floty i w 1894 roku oddany na złom.

#### Transportowce typu „Hayreddin” – 2 jednostki

<i>Hayreddin, Kılıç Ali</i>	(J. & R. White, East Cowes; 1858 – wycofany w 1908)
Wyporność	484 t (bm – 1108 t); pojemność – 90 t
Rozmiary:	51,9(PP) x 7,56 x 1,8 m
Kadłub	drewniany
Napęd:	1 maszyna parowa, 1 kocioł, 350 ihp
Prędkość:	11 węzłów
Uzbrojenie:	2 x 33 f
Załoga:	70 ludzi

Parowce kołowe, zbudowane przez stocznię White na prywatne zamówienie pod nazwami *Danube* i *Constantinople*. W maju i lipcu 1858 roku zakupione przez turecką kompanię parową i przemianowane na *Hayreddin* i *Kılıç Ali*. W 1874 roku zmobilizowane i wcielone w skład floty wojennej w charakterze transportowców.

*Kılıç Ali* zastał wybuch wojny rosyjsko-tureckiej na Dunaju. 8.6.1877 uczestniczył w przedarciu się z Maciny do Grisova.

*Hayreddin* od 1892 roku wykorzystywany jako stacjonarny w Bejrucie. Wycofany ze składu floty w 1908 roku i rozebrany w Bejrucie.

*Kılıç Ali* od 1890 roku służył jako stacjonarny w Salonikach, w 1908 roku wycofany ze składu floty, a w 1909 roku sprzedany prywatnemu właścicielowi i został oddany na złom dopiero w 1924 roku.

#### Transportowiec *Babil* – 1 jednostka

<i>Babil</i>	Millwall Iron Works, 1866	3.1866	7.7.1866	zatonął 4.1912
	London			

Były brytyjski pocztowy parowiec *Mataura* linii panamsko-nowozelandzkiej. Kadłubi i maszyny przygotowała firma Millwall Shipbuilding & Engineering. W październiku 1869 roku sprzedany tureckiemu rządowi i przemianowany na *Babil*, port macierzysty Bagdad. W 1871 roku zarekwirowany dla potrzeb wojennych. Od 1890 roku węglowiec. W kwietniu 1912 roku rozbity w katastrofie morskiej obok Tekirdağ, Morze Marmara, reszta rozebrana w latach 1913-1920.

Wyporność	1733 t (bm)
Rozmiary:	79,2(PP) x 10,6 x 4,8 m
Kadłub	żelazny
Napęd:	1 maszyna parowa typu compound, 2 kotły,
Prędkość:	9 węzłów
Zapas węgla:	300 t
Załoga:	70 ludzi

#### W skład floty tureckiej w latach 1877-1878 wchodziły też holowniki i jednostki portowe:

- *Boyana* – kołowy; 1858 r.; 193 t, 2 x 115 mm (K); bazujący na wyspie Skutari, wycofany w 1909 r.
- *Çatalca* i *Oltanica* – śrubowe; 1858 r.; 82 t (bm), 25 ihp, 9,5 w; wycofane w 1884 r.
- *Şeref Nüma* – kołowy; 1863 r.; 104 t (bm); wycofany w 1896 r.
- *Suda* – kołowy; 1864 r.; 136 t; wycofany w 1892 r.
- *Yenikapı* – 1866 r., zmobilizowany w 1869 r.; 107 t, 150 ihp, 9 w; wycofany w 1909 r.
- *Sariye, Bozcaada* i *Nedim* – śrubowe; 1869 r.; 103 t; wycofane w latach 1907-1908.
- *Ereğli* i *Islahat* – kołowe; 1870 r.; 125 t; wycofane w 1908 r.
- *Marmara* – kołowy; 1870 r.; 136 t; wycofany w 1908 r.
- *Nüzhet* – kołowy; 1873 r.; 105 t, 150 ihp; wycofany w 1909 r.
- *Alos* i *Fazılillah* – kołowe; 1873 r.; 77 t, 150 ihp, 8 w; wycofane w 1905 r.
- *Kasım Paşa* i *Fındıklı* – śrubowe; 1873 r.; 78 r., 8 w; wycofane w 1909 r.
- *Kabataş, Cibali, Rusçuk* i *Tophane* – śrubowe; 1874-1875; 112 t, 10 w; *Rusçuk* wycofany w 1881 r., pozostałe w 1909 r.

#### Tłumaczenie z języka rosyjskiego

Dariusz Kołodziejczyk

Korekta Marek Supłat

#### Charakterystyka dział głównego kalibru tureckich pancerników

	Dł. kalibrów	Waga ład.	Masa poc.	Pręd. pocz.	Grubość przeb. panc.
254 mm 18-tonowe gwintowane odtylcowe dział Armstronga	14,55	31,8 kg	184,8 kg	420,3 m/s	330 mm
229 mm 12,5-tonowe gwintowane odtylcowe dział Armstronga	13,9	22,7 kg	116,2 kg	439,2 m/s	257 mm
203 mm 9-tonowe gwintowane odtylcowe dział Armstronga	14,75	15,9 kg	79,4 kg	421,8 m/s	244 mm
178 mm 6,5-tonowe gwintowane odtylcowe dział Armstronga	18	13,6 kg	50,8 kg	475,8 m/s	200 mm

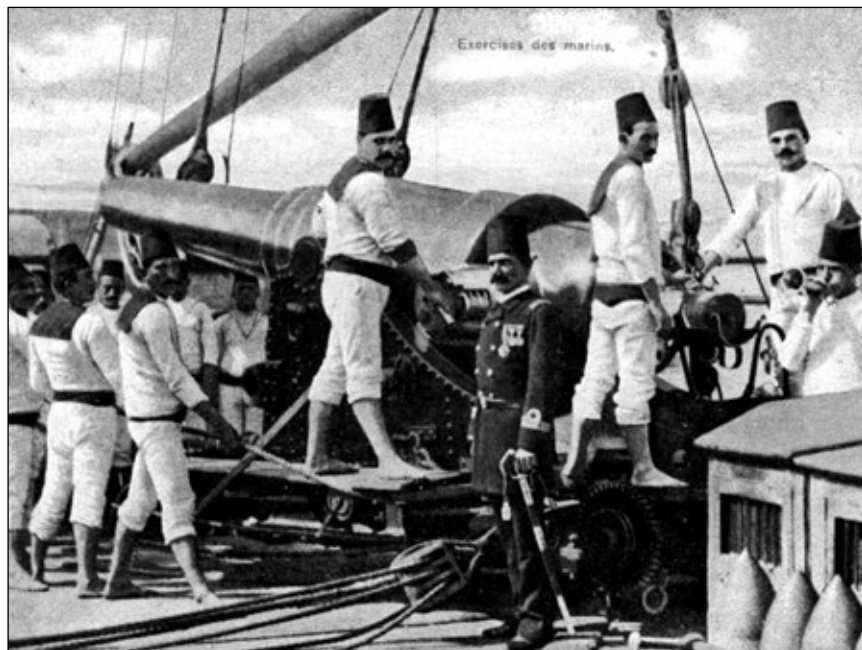
## Nazwy tureckich okrętów

*Akka* → miasto w północnym Izraelu, w językach europejskich często występujące w wariantach Akra  
*Arkadi* → Arkadia  
*Asar-i Şevket* → Wielkie Dzieła  
*Asar-i Tevfik* → Dzieła Zrealizowane z Bożą Pomocą  
*Asir* → prowincja w Arabii Saudyjskiej  
*Avnillah* → Boża Pomoc  
*Aynalıkavak* → dzielnica Stambułu; miejsce podpisania traktatu turecko-rosyjskiego w 1779 r.  
*Aziziye* → nazwany na cześć sułtana Abdülaziza (1861-1876)  
*Babil* → Babilon  
*Beyrut* → Bejrut, stolica Libanu  
*Böğürtlen* → jezyna; nazwa noszona przez cztery wsie na terenie Azji Mniejszej  
*Bozcaada* → wyspa na południe od Dardaneli (gr. Tenedos)  
*Bursa* → miasto w Turcji, pierwsza stolica państwa Osmanów  
*Edirne* → turecka nazwa Adrianopola, drugiej stolicy państwa Osmanów  
*Ertuğrul* → Gazi Ertuğrul Bey (1231-1281), bej tureckiego księstwa w Bitynii, ojciec założyciela dynastii Osmanów sułtana Osmana I.  
*Eser-i Cedid* → Nowe Dzieło  
*Feth-i Bülend* → Wielki-Podbój  
*Fethiye* → Podbój  
*Feth-ül İslam* → Podbój Islamu; nazwa osmańskie-go zamku w Kladowie w Serbii  
*Feyza-i Bahri* → Bogactwo Morza  
*Gemlik* → miasto na brzegu Morza Marmara  
*Hanya* → miasto na Krecie (gr. Chania)

*Hıfz-ür Rahman* → Miłosierny Obronca  
*Hizber* → Lew  
*Hüdavendigar* → Władca; przydomek sułtana Murada I (1362-1389); nazwa sandżaku ze stolicą w Bursie  
*Hüma-Pervaz* → Dar Niebios  
*Hümayış* → Ambitny  
*İclaliye* → Wielki, Chwalebny  
*İntibah* → Odrodzony, Przebudzony  
*İskenderiye* → turecka nazwa Aleksandrii  
*İşkodra* → Szkodra, miasto w Albanii nad Jeziorem Szkoderskim,  
*İstanköy* → turecka nazwa wyspy Kos  
*İzzeddin* → imię męskie  
*Kandiye* → miasto na Krecie (gr. Heraklion)  
*Kılıç Ali* → Kılıç Ali Pasza (1500-1587), turecki admirał bejlerbey Tunezji, Algierii i Trypolitanii  
*Kosova* → Kosowo  
*Lütf-ü Celil* → Wielka Słodycz, Wielkie Piękno  
*Mahmudiye* → nazwa na cześć sułtana Mahmuda II (1808-1839)  
*Mansure* → miasto w Egipcie  
*Mecidiye* → nazwa na cześć sułtana Abdülmecida (1839-1861)  
*Meriç* → Marica, rzeka na granicy grecko-tureckiej  
*Mesudiye* → Szczęście  
*Muhbir-i Sürur* → Poślaniec Szczęścia  
*Muin-i Zafer* → Pomocny w Zwycięstwie  
*Müjderesan* → Zwiastun Dobrej Nowiny  
*Mukaddeme-i Hayır* → Wielkie Dobro  
*Mukaddeme-i Şeref* → Wielka Sława  
*Musul* → Mosul, miasto w Iraku  
*Muzaffer* → Zwycięski

*Necm-i Şevket* → Gwiazda Majestatu  
*Nedim* → Ahmet Nedim (1681-1730), poeta osmański; żołnierz nowoprzyjęty do korpusu janczarów; imię męskie  
*Osmaniye* → nazwa na cześć któregoś z trzech sułtanów: Osmana I (1281-1324), Osmana II (1618-1622) lub Osmana III (1754-1757)  
*Peyk-i Meserret* → Poślaniec Radości  
*Peyk-i Nusret* → Poślaniec Bożej Pomocy  
*Peyk-i Şevket* → Wielki Poślaniec  
*Peyk-i Ticaret* → Poślaniec Handlu  
*Peyk-i Zafer* → Poślaniec Zwycięstwa  
*Podgoriçe* → Podgorica, stolica Czarnogóry  
*Şadiye* → Radosny; kobieta o pięknym głosie  
*Sahir* → w zależności od zapisu w jęz. osmańsko-tureckim: Czarnoksiężnik, Błazen lub Bezseny  
*Seddülbahir* → wieś i twierdza na południu półwyspu Gallipoli  
*Selimiye* → nazwa na cześć sułtana Selima III (1789-1807)  
*Semendire* → Smederevo, miasto w Serbii  
*Şerifiye* → Sławny, Szlachetny  
*Şevket Nüma* → Oznaka Wielkości  
*Seyfi* → Miecznik  
*Seyyar* → Podróżnik  
*Sultaniye* → Sułtański  
*Sünne* → Sulina, miasto nad Dunajem, obecnie w Rumunii  
*Taif* → At-Ta'if, miasto w Arabii Saudyjskiej  
*Talia* → miasto w Libanie  
*Utarit* → Merkury (planeta)  
*Ziver-i Derya* → Ozdoba Mór  
*Zuhaf* → Żuaw

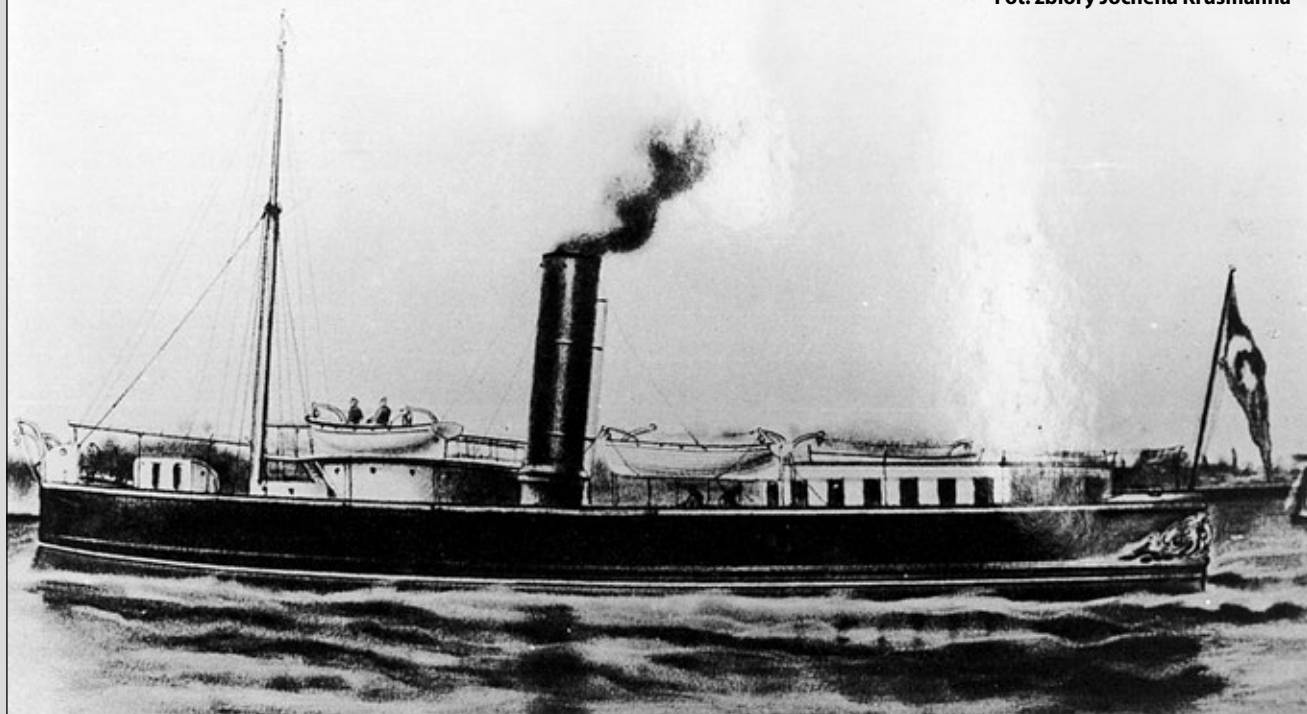
Obsługa działa kal. 254 mm Armstronga fregaty pancерnej *Mesudiye*. Fot. zbiory Piotra Nykiela



## Bibliografia

- Langensiepen B., Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.  
 Sostojanie tureckogo broniennosnogo flota naczala 1877 g., „Morskoj Sbornik” 1877.  
 Diagrama dlja srawnienija sily russkich sudow i sily broniowych szcztow tureckich sudow, „Morskoj Sbornik” 1873.  
 Wilson Ch., *Bronienoscy w boju*. Per. s angl. – M., 2003.  
 Moisejew S.P., *Spisok korablej russkogo parowogo i bronienosnogo flota (s 1861 po 1917 g.)*. – M., 1948.  
 Zboinski H., *Armee Ottomane: son organisation actuelle*, Paris, 1877.  
 Morskoj obzor. – SPb6, 1870.  
 Materiały Wsмирnoj wystawki w Paryże 1867 g.

**Autor wyraża wdzięczność A.J. Kuzniecowski, E.B. Sozajewowi i W.W. Jarowemu za dostarczenie materiałów i okazaną pomoc.**



## Dunaj w ogniu 1877-1878

Historia kolejnej wojny Rosyjsko-Tureckiej, której 140. rocznicę obchodzimy w tym roku gdzieś niknie w dziejach. W naszej historiografii jest ona traktowana po macoszemu. Tymczasem jest to wojna bardzo ważna w historii Rosji. Pomijam oczywisty fakt, że była to wojna dla Rosjan zwycięska, ale zmieniała ona całą geopolitykę regionu czarnomorskiego. Przede wszystkim możliwa była rozbudowa sił Floty Czarnomorskiej, której wielkość ograniczał traktat pokojowy podpisany po wojnie krymskiej.

Pełną niepodległość zyskały Czarnogóra, Rumunia i Serbia. Powstała także Bułgaria jako księstwo, formalnie zależne od Sultana. Rosja zajęła także część tureckiego Kaukazu. W konsekwencji wybrzeże kontrolowane przez Turcję ograniczyło się do południowego brzegu Morza Czarnego. Niepomiernie wzrosły wpływy rosyjskie w nowych państwach słowiańskich.

Flota Czarnomorska na wypadek wojny miała prowadzić ograniczone działania zaczepne. Oczywiście Turcja miała znaczną przewagę nad siłami rosyjskimi. W konsekwencji rosyjskie okręty prowadziły działania „partyzanckie”. Wykorzystywano do nich małe kutry parowe przewożone przez zarekwirowane i doraźnie uzbrojone statki handlowe. Kutry te miały atakować stojące na redach okręty tureckie. Wykorzystywano prymitywną broń tj. ładunki na wtykach lub torpedy holowane. Sukcesów w wojnie na morzu wielu nie osiągnięto. Ataki miały zaś znaczenie psychologiczne i ograniczały aktywne działania potężniejszych sił morskich Turcji.

Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja na Dunaju. Tu sukcesy rosyjskie były wyraźne i wynikały z przemy-

ślanej taktyki. Siły tureckie na Dunaju były spore. Operowało tam (na dolnym i średnim Dunaju) aż 46 jednostek. W większości były to okręty parowe, a wśród nich opancerzone kanonierki i monitory (uzbrojone łącznie w 77 dział i mających 946 ludzi załóg).

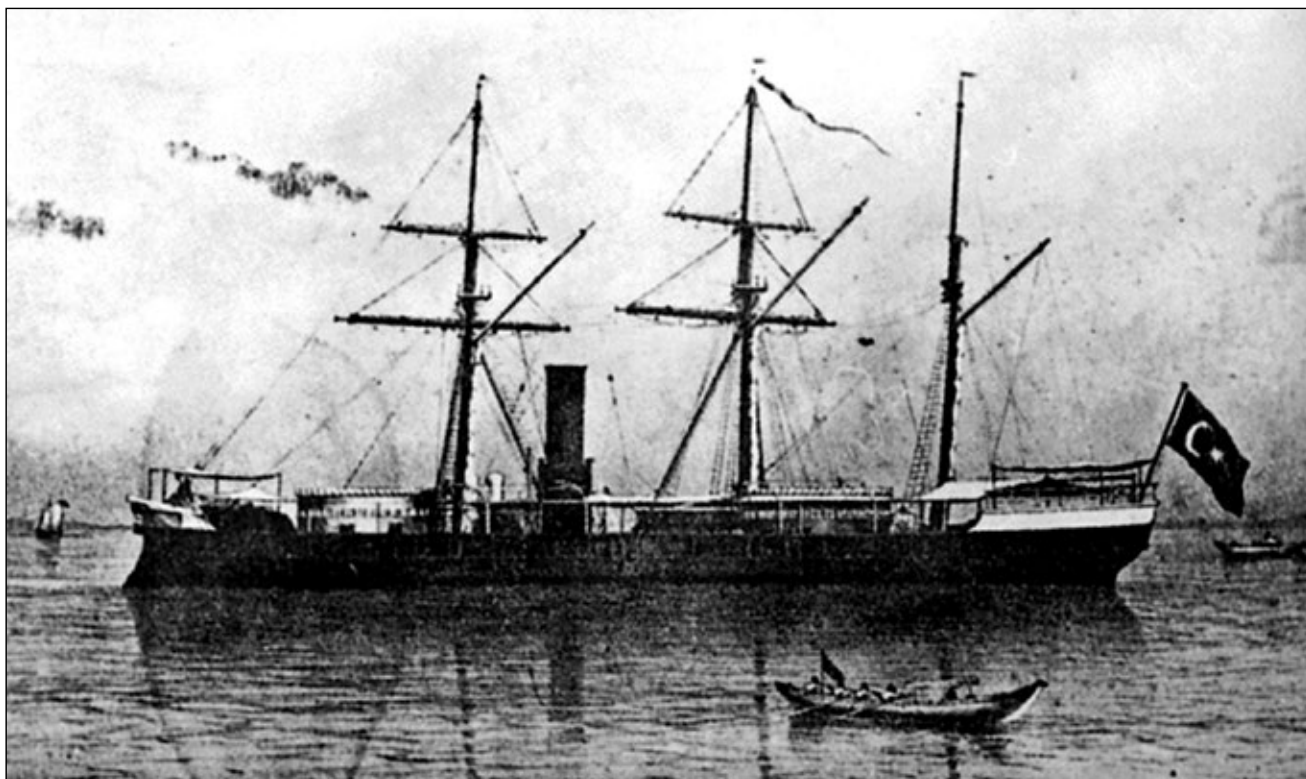
Tymczasem Rosjanie początkowo w ogóle nie posiadali na Dunaju swoich okrętów. Mogli liczyć tylko na jednostki doraźnie wypożyczone od Rumunów lub przewiezione koleją z Bałtyku. W obu wypadkach były to okręty o niewielkiej wartości bojowej.

Już jesienią 1876 roku przygotowywano się do wojny z Turcją. Dyslokowano wojska do obrony wybrzeża Krymu i rosyjskiej części Kaukazu oraz przygotowano statki, które miały być zmobilizowane oraz przewieziono ze składów miny. Zapewniono sobie

również możliwość swobodnego prze-maszerowania przez terytorium Rumunii (wiosną 1877), zaś wojna rozpoczęła się 24 kwietnia 1877 roku.

Rosjanie już na początku mieli nie lada problem. Na drodze stanął Dunaj ze swoimi odnogami i dopływami. Trzeba było zatem przeprawić się przez rzekę za pomocą łodzi, a potem budując prymitywne, stałe przeprawy dla piechurów. Przeprawy przez rzekę mogły być jednak zagrożone przez okręty tureckie i to w sytuacji, gdy nie posiadano środków przeciwdziałania. Najlogiczniej było więc izolować okręty tureckie tak, aby nie mogły swobodnie pływać po rzece, a już tym bardziej zbliżać się do rosyjskich przepraw. Postanowiono zatem zamknąć rzekę w najbardziej newralgicznych rejonach tj. tam gdzie bazowały okręty tureckie i w miejscu przepraw.

W czasie działań wojennych tylko na Dunaju postawiono 25 zagród minowych składających się z 415 min morskich. Kolejne miny stawiano w ujściowym rejonie rzeki (łącznie 21 min) Część z nich to były miny z zapalnikami uderzeniowymi Herza (140), a część miało zapalniki elektryczne i były odpalane z ładunku (296). Każda zagroda minowa była dodat-



Pancernik obrony wybrzeża *Lutf-ü Celil* na tureckiej grawiurze z 1870 roku.

Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen

kowo chroniona przez działa polowe ustawione na lewym brzegu Dunaju. Baterii było 26 - łącznie 103 działa.

Miny stawiano z doraźnie zebranych drewnianych łodzi. Początkowo były to łodzie wiosłowo-żaglowe, a pod koniec wojny parowe. Co więcej, stawianiem min, z wyjątkiem tych postawionych w ujściu rzeki, zajmowali się saperzy wojsk lądowych. Minowaniem ujścia Dunaju kierował z kolei kpt. I.M. Dikow (późniejszy admirał).

Pierwsze miny postawiono na dwa dni przed wybuchem wojny (sic!). Większość z nich jednak wypłynęła, gdyż silny prąd zerwał minliny. Stracono dwie łodzie wiosłowe, z których stawiano miny, a jeden z rumuńskich marynarzy (pomagali oni Rosjanom) utopił się.

Dużo bardziej udana okazała się operacja minowa przeprowadzona 17-18 kwietnia pod Reni<sup>1</sup>. Kluczowym w tym momencie było zabezpieczenie ujścia rzeki Prut. Na Dunaju postawiono 12 min Herza. Miny przewoziły parowce *Zagrażenie* i *Wzryw*, a potem stawiano je przy pomocy dwóch kutrów parowych i 8 łodzi wiosłowych. Wcześniej u ujścia Dunaju Rosjanom w trzech zajętych miejscowościach udało się zatrzymać aż 320 jednostek handlowych.

W większości były to drewniane statki tureckie. W zasadzie każda operacja przeprowadzana na Dunaju była obserwowana z prawego brzegu rzeki zajętego cały czas przez Turków. Próbowali oni przeszkadzać rosyjskim marynarzom ostrzeliwujące manewrujące okręty na przeciwnym brzegu.

W celu zniszczenia rosyjskich baterii 29 kwietnia wszedł na Dunaj (do Malczyńskiego ujścia) duży (wyp. 2540 ton) dwuwieżowy (2 działa kal. 229 mm i 2 kal. 178 mm) monitor *Lutf-ü Celil*. Jego obecność nie pozostała niezauważona. Dostał się on pod ogień rosyjskich dział polowych. Około 15:15 okręt został trafiony przez strzelającą ogniem stromotorowym 24 funtową baterię dział oblężniczych oraz przez 152 mm pocisk wystrzelony z mortiry. Na pokładzie nastąpił gwałtowny wybuch, po którym okręt szybko zatonął na płytkiej wodzie. Na pokładzie znajdowało się 180 marynarzy, z których uratowano 21. Jednego z wody wyciągnęli Rosjanie, a pozostali dostali się wpław na pokład pancерnej kanonierki *Feth-ül İslam*<sup>2</sup>. Kapitan Dubasow, który wypłynął, aby ratować rozbitków zjął z wraku turecką flagę (trafiła ona następnie do Muzeum Morskiego).

Najbardziej spektakularna akcja miała miejsce 14 maja nocą: kutry *Ca-*

*rewicz* (kpt. Dubasow), *Ksenija* (por. Szestakow), *Dżigit* (chor. Persin), *Carewna* (chor. Bal) zaatakowały stojący pod Białem monitor *Seyfi*. Był to okręt nowy, bo ukończony w Stambule w 1876 roku. W chwili wybuchu wojny bazował on w Sulinie wraz z bliźniaczym monitorem *Hizber*.

Z kolei kutry, na których płynęli Rosjanie były zbieraniną przerzuconą do Kiszyniowa z Bałtyku, lub tak jak *Carewicz* wypożyczonych od Rumunów. Ten ostatni wcześniej nazywał się *Rândunica* i 6 maja 1877 roku został przejęty w Gałaczu<sup>3</sup>. Uzbrojony był w jedną kartacznicę Gatlinga. Początkowo był używany przez wojska inżynieryjne przy budowie przepraw, dopiero później trafił do Czaromorskiego Oddziału Morskiego.

*Ksenija* wcześniej wchodziła na wyposażenie parowej fregaty *Olaf* jako kuter z numerem 24.

*Dżigit* był przydzielony jako kuter nr 36 do klipra *Dżigit*. *Carewna* tymczasem wchodziła na wyposażenie

1. Zostały zajęte przez Rosjan 13 kwietnia 1877 roku bez większego przeciwdziałania ze strony tureckiej.

2. Kwestia liczebności załogi pozostaje sporna, gdyż załoga tego typu okrętów liczyła około 120 ludzi (w tym 12 oficerów), tymczasem można znaleźć informacje jakoby załoga składała się z 216 osób.

3. Rumuni wypożyczyli jeszcze *Stefano cel Mare* (ros. Stefan), *Romania*, żelazną kanonierkę *Fuldsherul* (Wielki Książ Nikołaj)

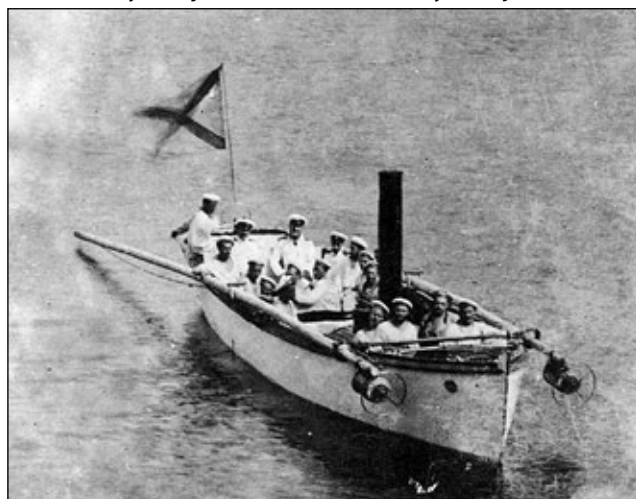


wieżowej fregaty<sup>4</sup> (potem pancernika obrony wybrzeża) *Admirał Cziczagow*. Wszystkie one w listopadzie zostały w Oranienbaumie załadowane na platformy kolejowe i przewieziono do Kiszyniowa. Ich załogi składały się 8-10 ludzi, a głównym uzbrojeniem były ładunki wybuchowe na wytykach.

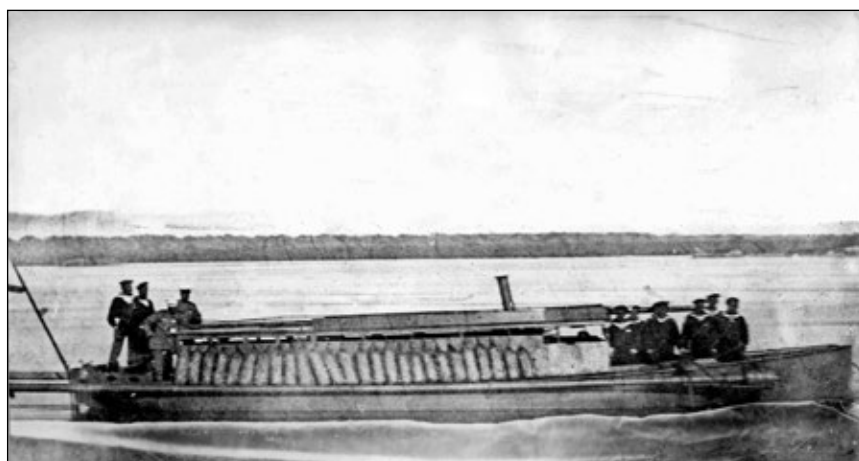
Zaatakowany monitor uzbrojony był w dwie 120 mm armaty w obrotowej wieży systemu Ericsona. Żelazny kadłub obłożony był 76 mm płytami pancernymi na drewnianej podkładce grubości 100 mm.

Atak przeprowadzili z zaskoczenia *Ksenija* i *Carewicz*. *Ksenija* atakowała jako pierwsza i ona poniosła największe uszkodzenia. Oczywiście nie od ognia tureckiego (zdążyli oni wystrzelić tylko 2 razy), ale od wybuchu własnego ładunku wybuchowego. Najpierw słup wody runął na pokład i prawie zatopił kuter, a dodatkowo kuter uszkodziły odłamki pancernia tureckiego okrętu. Zaatakowany monitor zatonął w ciągu 15 minut. Załoga w panice rzuciła się do wody. Z 37 osób uratowano tylko 9. Co ciekawe w pobliżu stała pancerna kanonierka (czasami klasyfikowana jako monitor) *Feth-ül İslam* i boczno-kołowiec *Kılıç Ali*, które nie podeszły na pomoc zaatakowanej jednostce. Inna sprawa, że atak był przeprowadzony z zaskoczenia i trwał on raptem kilka minut. W każdym razie był to spektakularny atak, który zdawał się potwierdzać słuszność wykorzystywania małych kutrów z minami wytykowymi przeciwko dużym okrętom.

kuter minowy *Ksenija*.



Fot. zbiory Witalija Kostriczenki



Nieustalony z nazwy kuter minowy na Dunaju.

Fot. zbiory Witalija Kostriczenki

Kolejną operacją było zablokowanie tureckiej twierdzy w Nikopolu. Na podejściach postawiono nie tylko miny, ale także powyżej i poniżej tej twierdzy ustawiono baterie artylerii polowej. Mogły one skutecznie ostrzeliwać każdy statek płynący z zaopatrzeniem. Ostatnim jaki tam się kierował był angielski boczno-kołowiec *Annet* holujący dwie żelazne barki z kukurydzą. Został on ostrzelany przez Rosjan 7 maja i zatrzymany. Pięć dni potem statek będący pod rosyjską kontrolą został wzięty na cel przez tureckich artylerzystów, którzy posłali go na dno (później został wydobyty).

Działania minowe prowadzone zresztą wręcz ostantacyjne przez Rosjan w zasadzie zablokowały wszelki ruch na rzece. Ostatnim akordem działań na Dunaju było zdobycie ważnej twierdzy w Nikopolu. Broń się tam garnizon składający się z 7000 ludzi. Cumowały tam także okręty tureckie mogące atakować rosyjskie przeprawy. Na rozpoznanie tych ostatnich 11 czerwca wyszła pancerna kanonierka *Podgoriçe*. Była ona nieskutecznie atakowana przez kutry *Mina* i *Szutka* uzbrojone w miny na wytykach. Pierwszy z kutrów miał w kadłubie 6 przestrzelin, a *Szutka* jedną. Rosjom udało się ująć tylko dzięki temu, że ich odwrót osłaniała przyciągnię-

ta w ostatniej chwili bateria artylerii polowej. Dla porządku trzeba dodać, że kuter *Mina* trafił na Dunaj wraz ze *Szutką* jako wyposażenie dla marynarzy Gwadyjskiego Ekipaża w maju 1877 roku. Pierwszy kuter był prywatną własnością przemysłowca Bairda, a drugi prywatną własnością carewicza Aleksandra (późniejszego cara Aleksandra III). Wraz z nimi na Dunaju pojawiło się kilkanaście innych kutrów parowych wchodzących wcześniej na wyposażenie okrętów Floty Bałtyckiej. Wśród nich były kutry z pancernika *Piotr Wielikij*, baterii pancernych *Kreml*, *Pierwieniec*, pancernika burtowego *Pietropawłowski*, fregaty pancerniej *Kniaź Pożarskij* oraz carskich jachtów jak na przykład *Dierżawa*. Wszystkie one były wykorzystywane do stawiania min i do służby patrolowej.

Twierdza w Nikopolu padła pod uderzeniem IX Korpusu Piechoty 16 lipca 1877 roku. Wraz z nią w rosyjskie ręce dostały się pancerne kanonierki *Podgoriçe* i *İşkodra*. Zostały one porzucone przez własne załogi 4 lipca w jednej z zatoczek na Dunaju. Uszkodzenia nie były wielkie. Od pocisków rosyjskich dział uszkodzone były dachy pancernych kazamat. Uszkodzone były także kotły. Zostawiono nieuszkodzone działa co było dziwne. Prawdopodobnie artylerzyści jako pierwsi opuścili pokład. Kanonierki podniesiono z dna już 8 lipca 1877 roku i skierowano je na remont trwający raptem 5 tygodni. 24 września okręty przemianowano. *İşkodra* stała się *Sistowem*, a *Podgoriçe* przemianowano na *Nikopol*. Okręty prze-

4. Oficjalna klasyfikacja.

zbrojono w armaty wykorzystywane we flocie rosyjskiej. Działa kal. 138,6 mm zastąpiły cięższe armaty kal. 152 mm. *Sistowo* pływał na Dunaju tylko parę miesięcy. Przez ponad 10 lat stał niewykorzystywany w Nikołajewie. W 1889 roku *Sistowo* został wycofany ze służby i przebudowany na węglową barkę o nośności 200 ton. Była ona wykorzystywana do 1932 roku (!). Jej wrak odkryto w porcie Nikołajewskim pod koniec lat 70-tych.

*Nikopol* okazał się pechowy. Nie był aktywnie wykorzystywany i w 1889 roku zatonął przycumowany przy nabrzeżu Stoczni Admiralicji w Nikołajewie. Kadłub przełamał się na pół i ostatecznie pocięto go na złom.

Ostatnim akordem wojny na Dunaju była potyczka monitora *Hıfz-ür Rahman* (bliźniaka pechowego *Luft-ü Celil*) i uzbrojonego parowca *Woron*. Najpierw 27 września 1877 roku turecki okręt zaatakował zespół okrętów rosyjskich prowadzących operację minową pod Suliną, a w zasadzie już z niej wracających (postawiono

14 min). Rosjanom udało się uniknąć większych uszkodzeń. Następnego dnia *Woron* ponownie pojawił się pod Suliną gdzie ostrzelano z rufowego działa *Hıfz-ür Rahman*. Jeden z pocisków trafił prawdopodobnie w przewód parowy, gdyż monitor skrył się w obłoku pary. Okręt nie zatonął, ale był uszkodzony i został następnie odprowadzony do Stambułu na remont.

\* \* \*

Wojna na Dunaju była prowadzona przy dużej dysproporcji stron wojujących. Turcy mieli dużą przewagę, której nie umieli wykorzystać. Jeden monitor został zatopiony przez polową artylerię, jedna kanonierka zatonęła w wyniku ataku kutrów z minami wytykowymi, a dwie kolejne zostały porzucone przez własne załogi. Te wszystkie sukcesy były możliwe przy wykorzystaniu bardzo prostych drewnianych kutrów parowych doraźnie zmobilizowanych na czas wojny.

Sekret rosyjskiego zwycięstwa tkwił w minach stawianych na rzece, które zablokowały ruch floty tureckiej. W zasadzie nawet nie w samych minach, ale w pozycjach minowo artyleryjskich, gdzie zagrody minowe (nawet niewielkie) były flankowane przez baterie dział polowych. Dzięki zablokowaniu sił tureckich możliwe było w miarę swobodnie przemieszczanie armii rosyjskiej w głąb terytorium tureckiego oraz dostawa zaopatrzenia.

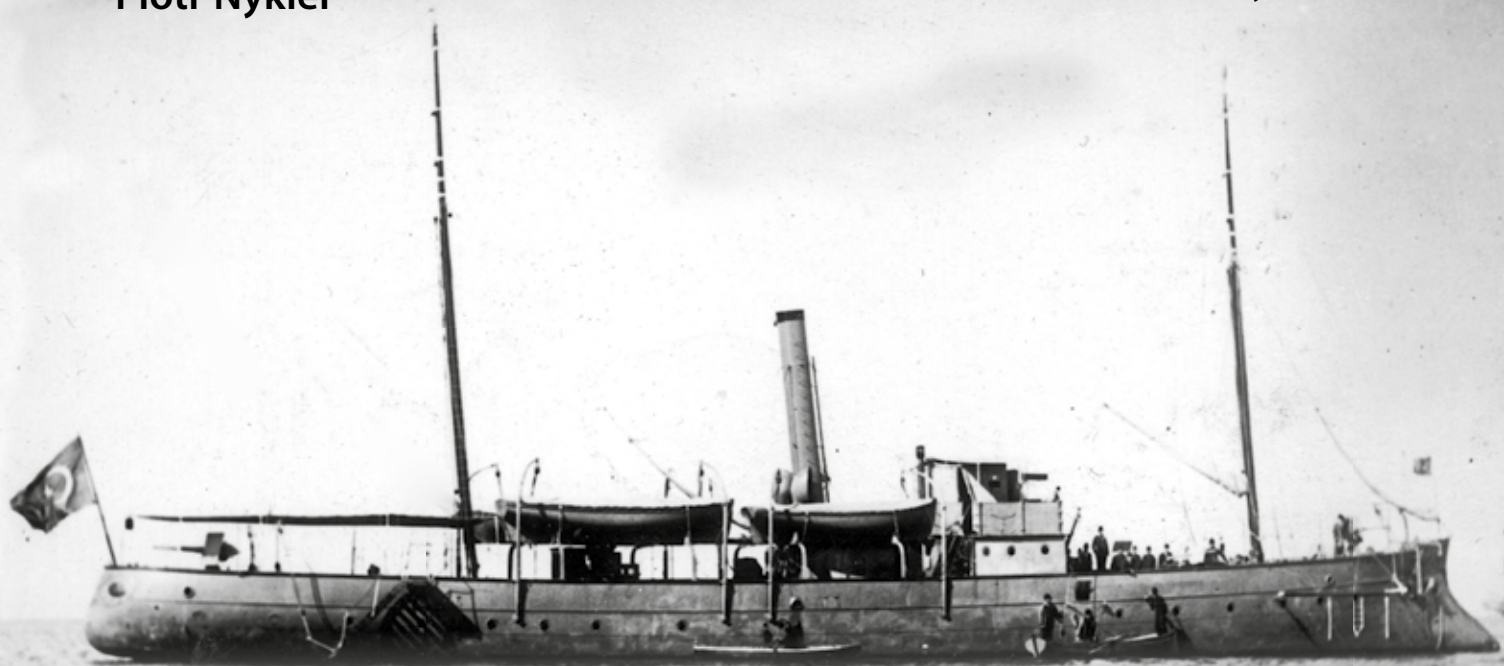
### Bibliografia

- Djakonow Ju. P., Korszunow Ju. Ł., *Miny Rossijskogo Flota*, Sankt Petersburg 1995.  
Kozłow I. A., *Tri Stoletija Rossijskogo Flota. XIX-naczało XX wieku*, Moskwa 2004.  
Krestjaninow W. J., *Czernomorskij Flot. Tom I (1856-1920)*, Sankt Petersburg 2013.  
Patianin S. W., *Korabliennyj sostaw Czernomorskogo flota w 1877-1877, „Morskaja Kampania” 1/2011*, s. 2-31.  
Patianin S. W., *Korabliennyj sostaw Ottomanskogo flota w 1877-1877, „Morskaja Kampania” 2/2011*, s. 2-27.

## SUPLEMENT

**Pancernik *Muin-i Zafer* w Salonikach w 1911 roku. Wygląd po remoncie i modernizacji z lat 1903-1906. Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**





# Ostatni morscy strażnicy Imperium Osmańskiego

Kanonierki, to klasa okrętów, którą literatura często pomija. Niniejsze opracowanie jest poświęcone tureckim kanonierkom zbudowanym przed wybuchem I wojny światowej, z pominięciem kanonierek torpedowych, które zaliczano do sił głównych floty. Były to jednostki przeznaczone do pełnienia funkcji policyjnych, jednak później wykonywały też inne pożyteczne zadania, których pierwotnie dla nich nie przewidywano.

## Geneza okrętów

Na początku XX wieku Imperium Osmańskie zajmowało niemalże jeszcze obszar. Szczególnie jego linia brzegowa była bardzo długa i obejmowała południową część Morza Czarnego, dolny Adriatyk, północną i wschodnią część Morza Egejskiego, wschodnią część Morza Śródziemnego oraz Trypolitanie. Dodatkowo dochodził

cały Półwysep Arabski od Zatoki Akaba po Szatt al-Arab. Sama linia brzegowa Arabii na Morzu Czerwonym miała ponad 3000 km długości. Kontrola takiej granicy morskiej nie była zadaniem łatwym, szczególnie w rejonach o słabej infrastrukturze, która bez niezbędnych urządzeń portowych zatrzymała się na czasach średniowiecznych. Oprócz kontroli ruchu morskiego, rybołówstwa oraz zwalczania przemytu koniecznym stała się też walka z odrażającymi się różnymi formami piractwa. Również bardzo ważnym zadaniem było zapewnienie bezpieczeństwa licznyemu pielgrzymom muzułmańskim, udającym się do Mekki poprzez port w Dżuddzie (tur. Cidde). Dlatego urzędnicy w Stambule doszli do jedyne go słusznego wniosku, że niezbędnym jest zakupienie do

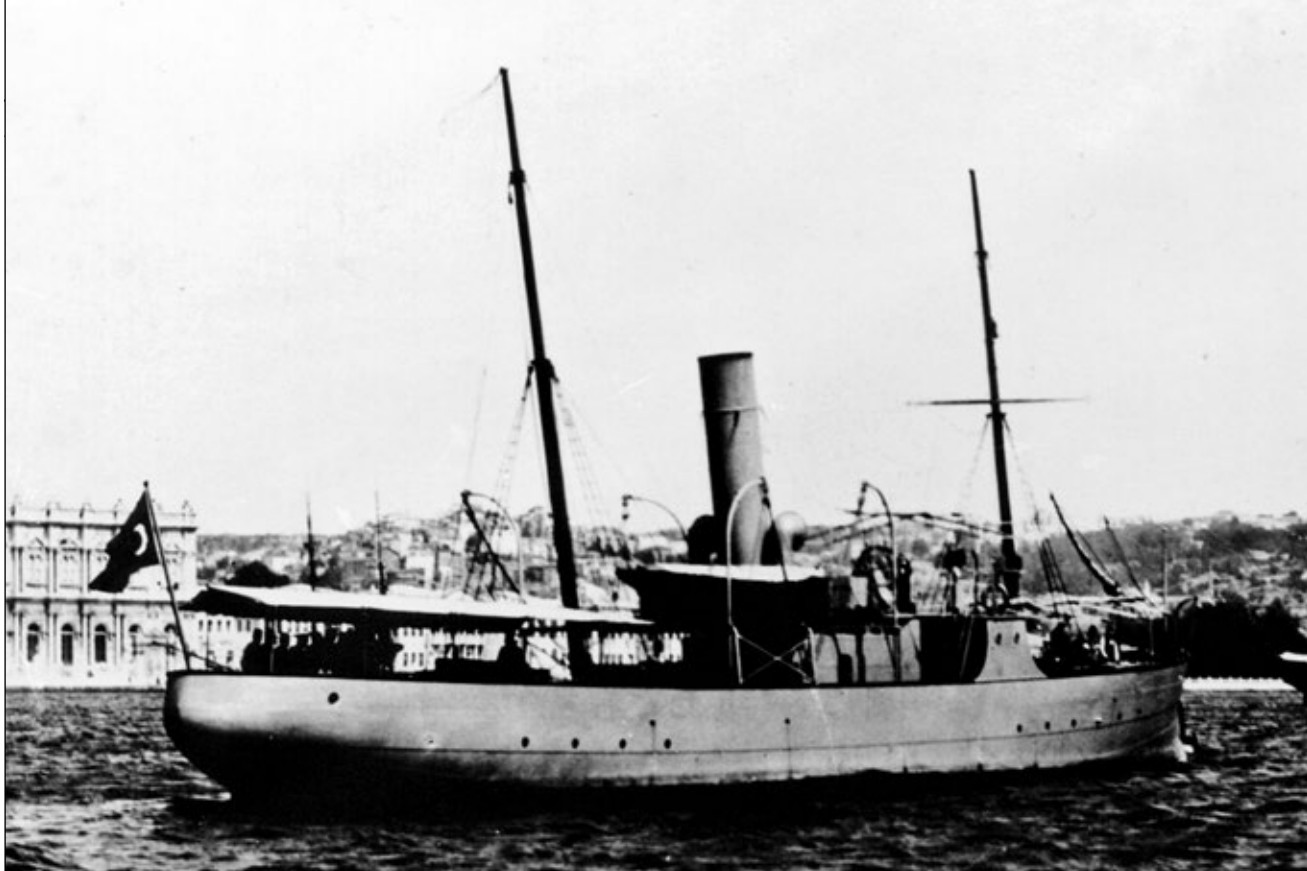
tego celu niewielkich okrętów, najlepiej klasy kanonierki. Nowe jednostki miały również posiadać dobre warunki życiowe dla swych załóg oraz zaplecze sanitarne, i dużą autonomiczność (węgiel, woda, żywność). Ten ostatni wymóg był podyktowany zacofaniem cywilizacyjnym rejonów w których planowane okręty miały służyć. Były to tereny pustynne z brakiem dostępu do czystej słodkiej wody, brakiem środków sanitarnych oraz służby medycznej.

## Budowa i opis okrętów

Dwie pierwsze małe kanonierki, przeznaczone do zwalczania przemytu na Morzu Czerwonym, zamówiono 15 sierpnia 1904 roku w niemieckiej śródlądowej stoczni Gebrüder Sachsenberg w Rosslau, położonej u ujścia Muldy do

Daty budowy typu „Kastamonu”					
Nazwa	Nr budowy	Stocznia	Poł. stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Kastamonu</i> (eks- <i>Izmir</i> )	544	Gebrüder Sachsenberg, Rosslau	10.1904	4.1905	7.1905
<i>Yozgat</i> (eks- <i>Beyrut</i> )	544	Gebrüder Sachsenberg, Rosslau	10.1904	4.1905	10.1905





Kanonierka *Kastamonu* w Stambule, lipiec 1905 rok.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna

Łaby. Pierwsza kanonierka, która otrzymała nazwę *İzmir*, rozpoczęła próby morskie w kwietniu 1904 roku. Następnie 23 kwietnia 1905 roku wyruszyła do Stambułu, gdzie zmieniono jej nazwę na *Kastamonu*<sup>1</sup>. Natomiast druga, *Beyrut*, rozpoczęła próby w sierpniu 1905 roku, a wyruszyła na wody macierzyste we wrześniu tegoż roku. Również jej zmieniono nazwę, tym razem na *Yozgat*<sup>2</sup>. Jednostki te sklasyfikowano jako kanonierki (*Gambotlar*, l.p. *Gambot*).

Obie miały charakterystyczną dla tej klasy sylwetkę z nadburciem na całej długości kadłuba, pomostem, długim kominem oraz dwoma masztami ko-

lumnowymi. Całość uzupełniał dziobowy taran.

Wyporność normalna wynosiła 185 t, a wyporność pełna 240 t, natomiast stalowy kadłub posiadał długość 42,2 (40,4 na KLW); szerokość 5,8 m i zanurzenie 1,8 m.

Kanonierki posiadały jedną poziomą maszynę parową potrójnej ekspansji o mocy 460 iKM, napędzającą jedną śrubę. Pary do maszyny dostarczał kocioł parowy opalany węglem, którego zapas wynosił 40 t. Warto dodać, że cała maszynownia została zbudowana przez stocznię. Podczas prób kanonierki osiągnęły prędkość maksymalną 12

węzłów, wystarczającą do ścigania jednostek żaglowych

Uzbrojenie z racji ograniczonej wielkości jednostek nie było zbyt silne. Obejmowało działo kal. 75 mm L/42 Kruppa umieszczone na dziobie, zapas amunicji do niego wynosił 200 pocisków. Uzupełniało je działo kal. 47 mm L/49 Kruppa umieszczone na pokładzie rufowym, z zapasem 1600 pocisków.

Załoga liczyła tylko 3 oficerów oraz 9 marynarzy, którzy posiadali dobre warunki bytowania.

Całość wyposażenia uzupełniał reflektor na odkrytym pomoście, dwie małe kotwice admiralicji, dwie szalupy oraz drewniany szkielet służący do rozpinania płóciennych tentów nad pokładem dziobowym, rufowym i nad pomostem. Chronił on załogę przed dokuczliwym promieniowaniem słonecznym na pokładzie.

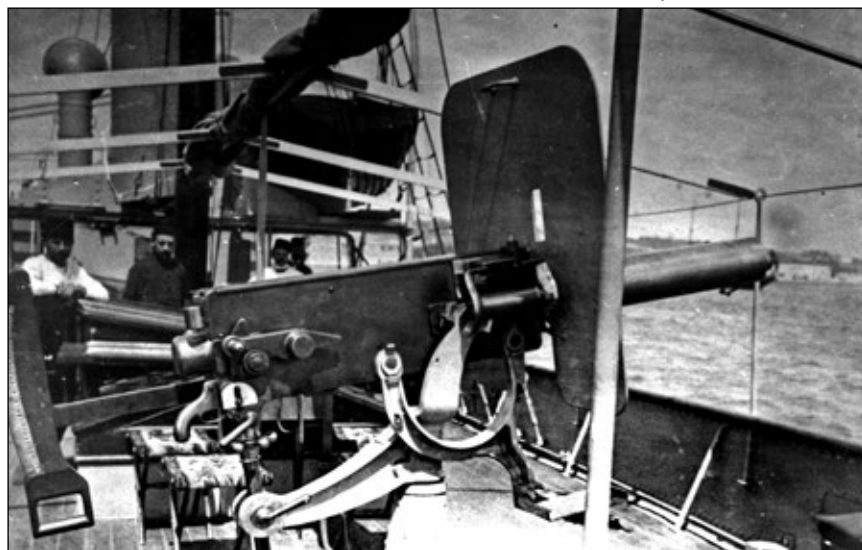
Niestety brak informacji, czy jednostki posiadały radiostację, zwaną wtedy telegrafem bez drutu.

Późniejsze modyfikacje uzbrojenia:

- 1910, *Kastamonu* – 1 x 75 mm L/42, 2 x 47 mm L/42;
- 1910, *Yozgat* – 1 x 75 mm L/42, 2 x 47 mm L/42, 1 x 37 mm L/45;
- 1914, *Yozgat* – 1 x 75 mm L/42, 2 x 47 mm L/42, 2 x 57 mm L/42, 1 x 37 mm L/45.

1. *Kastamonu* – miasto w północnej Turcji, stolica prowincji o tej samej nazwie.

2. *Yozgat* – miasto w środkowej Turcji.





Daty budowy <i>Marmaris</i>				
Nazwa	Stocznia	Poł. stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Marmaris</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1906	4.1907	2.1908

\* \* \*

Kolejna kanonierka została zamówiona z przeznaczeniem do służby na wodach Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej. Kontrakt na jej budowę podpisano 22 stycznia 1906 roku z francuską stocznia AC des Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes. Po wodowaniu okręt rozpoczął próby w listopadzie 1907 roku, a do Stambułu, gdzie otrzymał nazwę *Marmaris*, przybył 5 lutego 1908 roku<sup>3</sup>. Klasyfikowany był jako kanonierka (*Gambot*).

W przeciwieństwie do poprzedników była to jednostka duża, jednak z archaiczną sylwetką z taranem dziobowym, charakteryzującą jednostki tej klasy sprzed dwóch dekad. Ten

wyбір był jednak celowy, gdyż kanonierka miała omasztowanie brygantyny z żaglami rejowymi na przednim i gaflowym na rufowym oraz bukszpryt. Łączna powierzchnia ożaglowania wynosiła 480 m<sup>2</sup>. Zastosowanie żagli jako pomocniczego napędu podyktowane było brakiem dostępu do węgla, którego transport do miejsc stacjonowania jednostki był uciążliwy oraz chęcią wykorzystania pasatów wiejących na Oceanie Indyjskim.

Wyporność normalna *Marmaris* wynosiła 422 t, a wyporność pełna 531 t. Stalowy kadłub posiadał wymiary 52,4 (50,0 na KŁW); szerokość 7,5 m i zanurzenie 2,4 m.

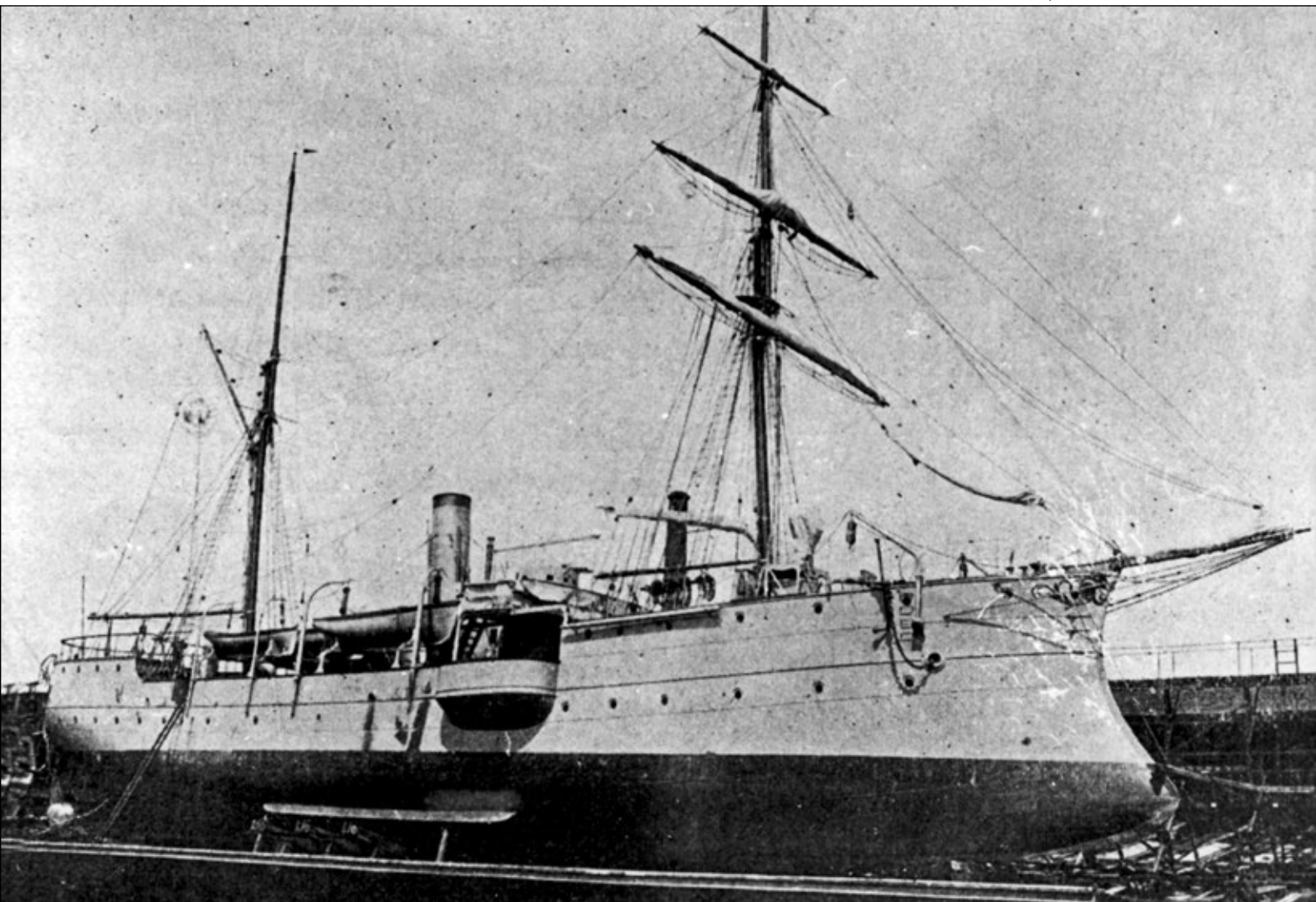
Jako napęd służyła pozioma maszyna parowa potrójnej ekspansji o mocy

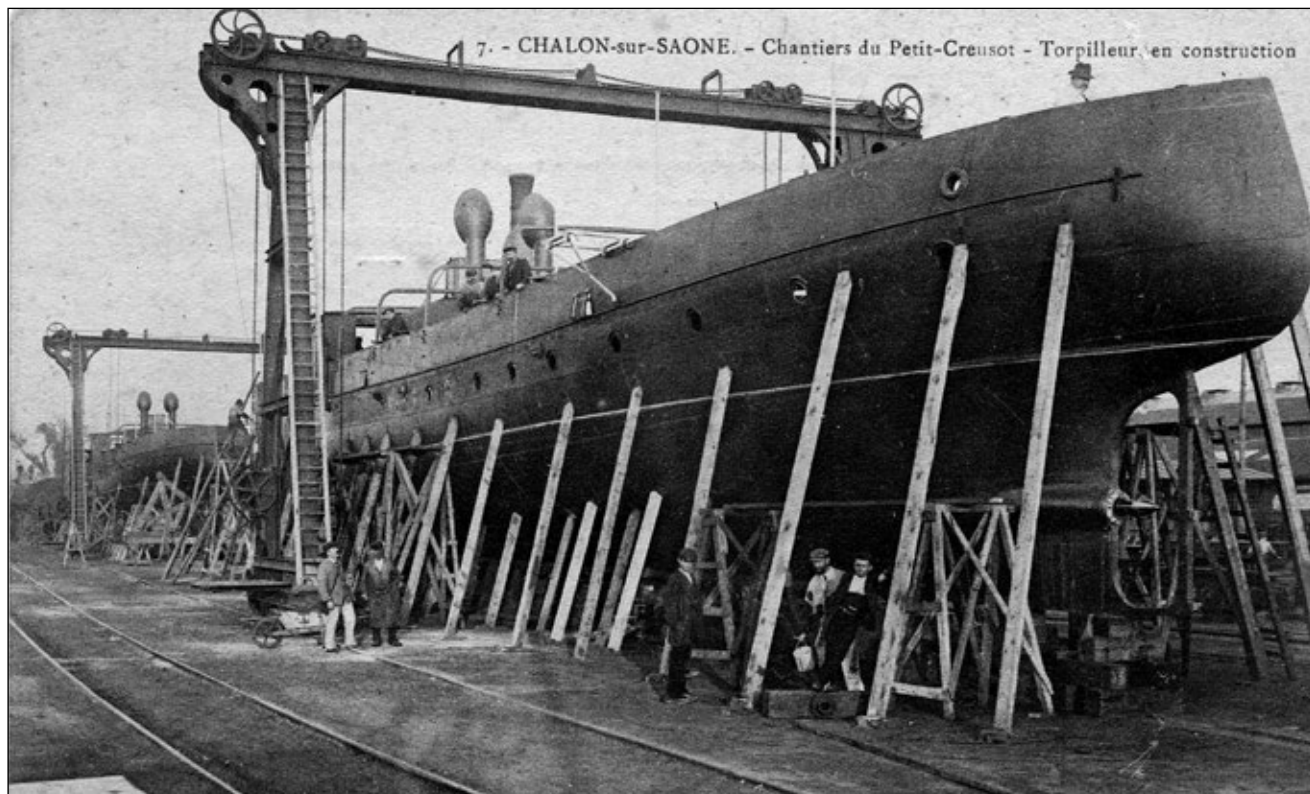
950 iKM poruszająca jedną śrubą. Pary do maszyny dostarczały dwa kotły parowe opalane węglem, którego zapas wynosił 75 t. Maszynę oraz kotły zbudowała firma SAAC Loire. Podczas prób kanonierki osiągnęły prędkość maksymalną 14,8 węzłów, w 1914 roku spadła ona do 11 węzłów.

Z racji wielkości uzbrojenie było silniejsze od poprzedniego typu. Składało się z 4 dział kal. 65 mm L/50 M1902 oraz 2 działek kal. 37 mm L/40 M1902. Działa 65 mm były rozmieszczone w następujący sposób: 2 na burtowych sponsonach, 1 na dziobie i 1 na rufie. Natomiast oba działka kal. 37 mm zabudowano na skrzydłach pomostu. Za-

3. *Marmaris* – miasto w Turcji nad Morzem Egejskim.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





Kanonierki typu „Taşköprü” podczas budowy w stoczni Schneidera w Chalon-sur-Saône.

Fot. zbiory Marca Saibene’a

pas amunicji kal. 65 mm wynosił 612 pocisków, a kal. 37 mm - 551 pocisków. Dodatkowo *Marmaris* otrzymał działową wyrzutnię torped kal. 450 mm, która posiadała w zapasie 4 torpedy.

Liczna załoga składała się z 12 oficerów oraz 54 marynarzy.

W wyposażenie uzupełniał duży reflektor na platformie przed masztami, dwie duże kotwice admiralicji oraz cztery szalupy. Kanonierka posiadała

również na wyposażeniu radiostację, której anteny były rozpięte pomiędzy oboma masztami.

Późniejsze modyfikacje uzbrojenia:

- 1908 - demontaż wyrzutni torped.

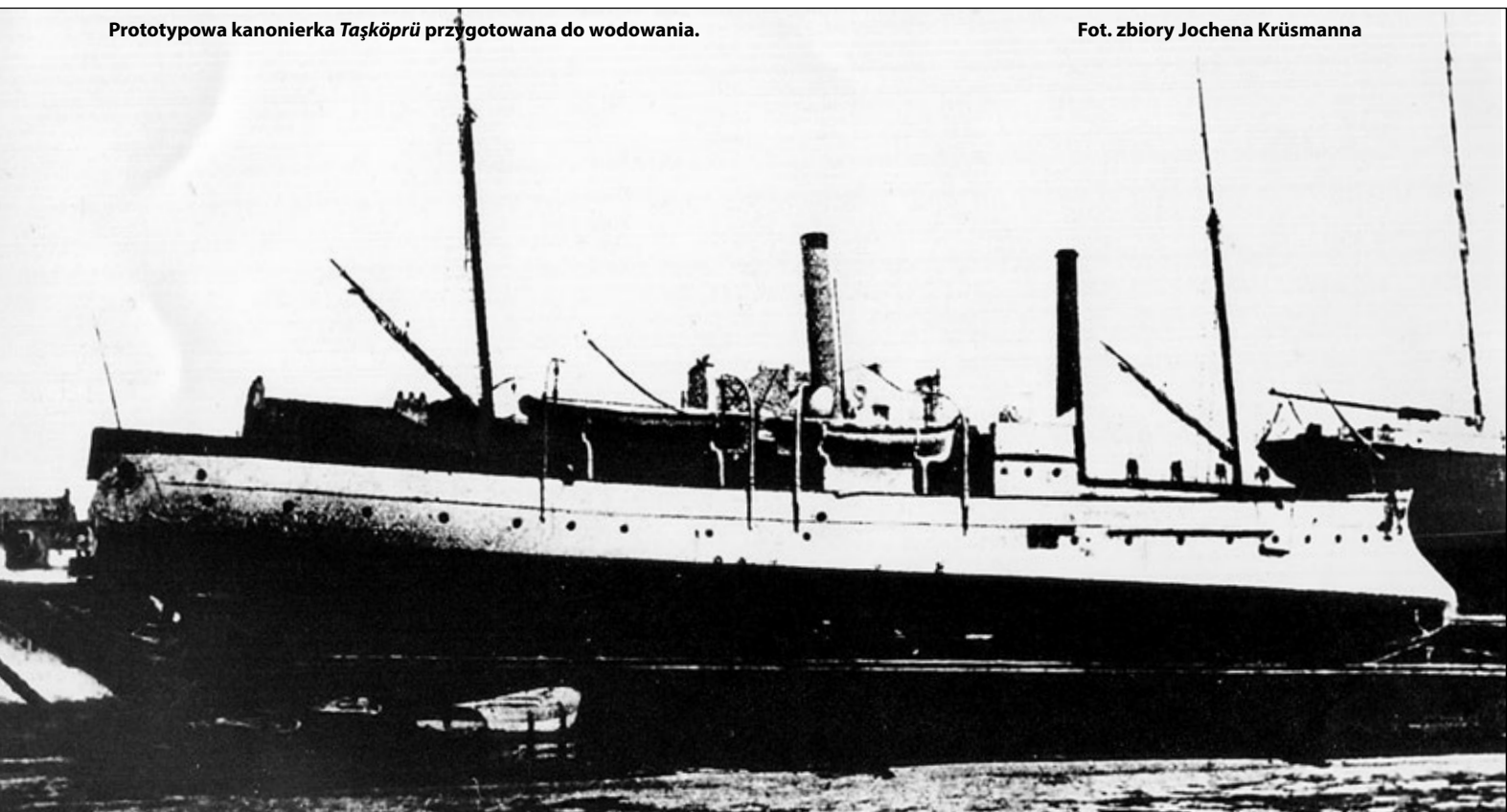
\* \* \*

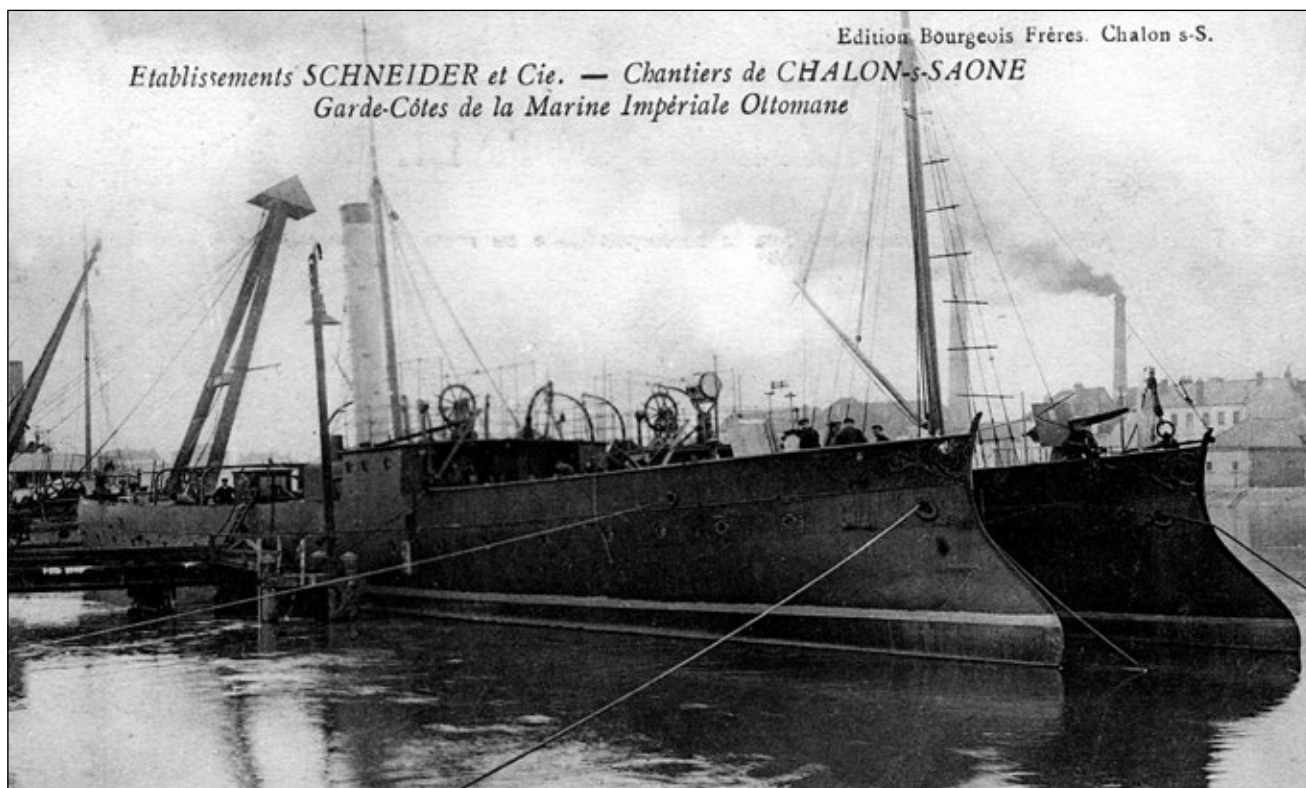
Kanonierki *Kastomonu* i *Yozgat* najwyraźniej sprawdziły się w służbie, gdyż w połowie 1906 roku z przeznaczeniem na Morze Czerwone i Zato-

kę Perską zamówiono we francuskiej śródlądowej stoczni Schneider z Chalon-sur-Saône, położonej nad rzeką Saoną (Saône), cztery nowe kanonierki. Budowę pięciu kolejnych identycznych jednostek zlecono, znanej nam już z budowy kanonierki *Marmaris*, stoczni AC des Ateliers et Chantiers de la Loire. Próby morskie tych jednostek odbywały się na przełomie lat 1907-08, natomiast do służby wszystkie weszły

Prototypowa kanonierka *Taşköprü* przygotowana do wodowania.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





Dwie kanonierki typu „Taşköprü” podczas prac wyposażeniowych w stoczni Schneidera.

Fot. zbiory Piotra Nykiela

Daty budowy typu „Taşköprü”				
Nazwa	Stocznia	Poł. stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Taşköprü</i>	Schneider, Chalon-sur-Saône	1907	1907	1908
<i>Nevşehir</i>	Schneider, Chalon-sur-Saône	1907	1908	1908
<i>Gökçedağ</i>	Schneider, Chalon-sur-Saône	1907	1907	1908
<i>Refahiye</i>	Schneider, Chalon-sur-Saône	1907	1907	1908
<i>Ayıntab</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1907	1907	1908
<i>Malatya</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1907	1907	1.1908
<i>Seddülbahir</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1907	1907	2.1908
<i>Ordu</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1907	1907	2.1908
<i>Bafra</i>	AC des Ateliers et Chantiers de la Loire, Nantes	1907	1907	1.1908

Kolejna kanonierka typu „Taşköprü” podczas prac wyposażeniowych w stoczni Schneidera. Uwagę zwraca bogata ornamentyka rufy.

Fot. zbiory Marca Saibene’a





Nieustalona z nazwy kanonierka typu „Taşköprü” przed rejsem do Turcji.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

w roku 1908. Klasyfikowane były jako kanonierki (*Gambotlar*).

Nowe okręty były prawie identyczne pod względem wyglądu z typem „Kastomonu” – włącznie z taranem dziobowym, z tym że nieznacznie większe i z puszczalkowatym kominem. Ponadto przedni maszt przesunięto bardziej ku dziobowi. Spowodowane to było zastosowaniem ożaglowania gafłowego, którego łączna powierzchnia wynosiła 205 m<sup>2</sup>.

Wyporność normalna kanonierek typu „Taşköprü”<sup>4</sup>, gdyż tak je nazwano od prototypu, wynosiła 213 t, a wyporność pełna 315 t. Stalowy kadłub posiadał długość 47,0 (45,0 na KŁW); szerokość 6,2 m i zanurzenie 1,9 m.

Kanonierki napędzane były jedną poziomą maszyną parową potrójnej ekspansji o mocy 480 iKM poruszającą jedną śrubą. Pary do maszyny dostarczał kocioł parowy typu szkockiego opalany węglem, którego zapas wynosił 44 t. Maszyny i kotły zbudowała firma SAAC Loire.

Prędkość maksymalna dochodziła do 12 węzłów.

Uzbrojenie początkowo miało składać się z 3 dział kal. 47 mm L/50 M1902, ostatecznie zabudowano tylko dwa, na dziobie i rufie. Zapas amunicji dla nich wynosił 1200 pocisków. Uzupełniały je 2 karabiny maszynowe kal. 7,65 mm (zapas amunicji 31 000 naboji) na skrzydłach pomostu raz wyrzutnia torped kal. 450 mm, z zapasem 4 tor-

ped. Ta ostatnia była zamontowana przed nadbudówką w wariantcie obrotowym, jak na torpedowcach. Po przybyciu jednostek ze stoczni w 1908 roku wyrzutnie jednak zdemontowano ze wszystkich kanonierek, uznając je za zbyt ciężki balast.

Załoga liczyła 9 oficerów oraz 38 marynarzy. W 1915 roku wzrosła do 10 oficerów i 42 marynarzy. Wraz ze zwiększeniem liczebności załogi pogorszyły się niestety jej warunki bytowe.

Całość wyposażenia uzupełniał tradycyjnie reflektor na odkrytym pomostie, dwie małe kotwice admiralacji, cztery szalupy oraz drewniany szkielet służący do rozpinania płóciennych tentów.

Kanonierki posiadały radiostację, jej anteny były rozpięte pomiędzy topami masztów.

Późniejsze modyfikacje uzbrojenia:  
• od 1915 – tylko 1 x 47 mm L/50.

\* \* \*

Do służby na Morzu Egejskim i na wodach Lewantu niezbędne były większe i silniej uzbrojone kanonierki. Miały to być również bardziej uniwersalne jednostki, by oprócz zadań policyjnych<sup>5</sup>, mogły wspierać wojska lądowe lub eskortować konwoje. Miały również być zdolne do podjęcia walki z okrętami klasy kontrtorpedowców lub torpedowców. Dlatego w kwietniu 1911 roku złożono zamówienie na budowę trzech nowoczesnych kanonie-

rek w kolejnej francuskiej stoczni, tym razem FC de la Méditerranée w Granville na Morzem Śródziemnym. Budowa jednostek postępowała w miarę szybko, gdyż w roku 1912 rozpoczęły one próby morskie. Jednak wybuch pierwszej, a później drugiej wojny bałkańskiej spowodował internowanie jednostek w stoczni, co było efektem ogłoszenia przez Francję embarga na dostawy broni dla walczących stron. Ostatecznie po zakończeniu obu wojen wszystkie jednostki dotarły 13 czerwca 1914 roku do Stambułu, gdzie zostały oficjalnie wcielone do służby i otrzymały nazwy *İsa Reis*, *Durak Reis* i *Hızır Reis*<sup>6</sup>. Klasyfikowane były jako „żelazne kanonierki” (*Sağ gambotları*).

Okręty posiadały charakterystyczną dla tej klasy sylwetkę z nadburciem na całej długości kadłuba, jednak dodatkowo zabudowano krótką dziobówkę z prostym dziobem, dzięki czemu polepszyła się dzielność morską. Za uskokiem dziobówki znajdowały się burtowe sponsony, długa nadbudówka z pomostem, kominem oraz dwoma masztami kolumnowymi.

Z racji wielkości wyporność normalna wynosiła 413 t, wyporność pełna

4. Nazwy wszystkich kanonierek tego typu pochodziły od nazw miejscowości w ówczesnym Imperium Osmańskim.

5. Działania niektórych greckich statków w tym okresie nosiły wszelkie znamiona piractwa podszytego patriotycznymi pobudkami.

6. Nazwy pochodzą od słynnych tureckich admirałów z XVI wieku.



Daty budowy typu „İsa Reis”				
Nazwa	Stocznia	Poł. stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>İsa Reis</i>	SA des Forges & Chantiers de la Méditerranée, Granville	1911	11.1911	6.1914
<i>Durak Reis</i> *	SA des Forges & Chantiers de la Méditerranée, Granville	1911	2.1912	6.1914
<i>Hızır Reis</i>	SA des Forges & Chantiers de la Méditerranée, Granville	1911	10.4.1912	6.1914

\*16.12.1916 nazwę zmieniono na *Kemal Reis*

niestety nie jest znana. Kadłub o stalowej konstrukcji miał długość 47,2; szerokość 7,9 m i zanurzenie 2,3 m.

Nowością był zastosowany napęd. Po raz pierwszy na tureckich jednostkach tej klasy wykorzystano bowiem napęd dwuśrubowy z dwoma maszynami parowymi. Same maszyny parowe potrójnej ekspansji posiadały łączną moc 850 iKM. Pary do nich dostarczały 3 kotły parowe typu szkockiego opalane węglem. Maszyny oraz kotły dla nich zbudowała stocznia.

Podczas prób kanonierki osiągnęły prędkość maksymalną 14 węzłów, ale w czasie wojny spadła ona do 11 węzłów.

Uzbrojenie omawianych jednostek było silne i obejmowało 3 działa kal. 75 mm L/48 Canet z maskami ochronnymi umieszczone w obu sponsonach i na rufie. Zapas amunicji do nich obejmował 100 pocisków. Uzupełniały je dwa działka kal. 47 mm L/50 M1902

rozmessezone na dziobie i przed drugim masztem, z zapasem 1200 pocisków. Na skrzydłach pomostu umieszczono dwa karabiny maszynowe kal. 7,65 mm osłonięte tarczami, z zapasem 31 700 naboii.

Żałoga każdej kanonierki składała się z 12 oficerów i 48 marynarzy. Posiadała ona bardzo dobre warunki bytowania, szczególnie oficerowie, z racji posiadania kilku WC oraz szpitalika okrętowego, co dobitnie świadczy, iż w skład załogi wchodził lekarz.

Ponadto każda kanonierka posiadała na wyposażeniu duży reflektor na dachu pomostu, dwie kotwice patentowe w kluzach z kabestanami i cztery szalupy różnej wielkości. Dla ochrony załogi przed promieniami słonecznymi rozpinano płócienny tent nad nadbudówką śródkręcia oraz pokładem rufowym.

Każda kanonierka posiadała radiostację, jej anteny były rozpięte pomiędzy topami obu masztów.

Późniejsze modyfikacje uzbrojenia:

- 1928 – 2 x 75 mm L/48, 2 x 47 mm L/50;
- 1948 – brak.

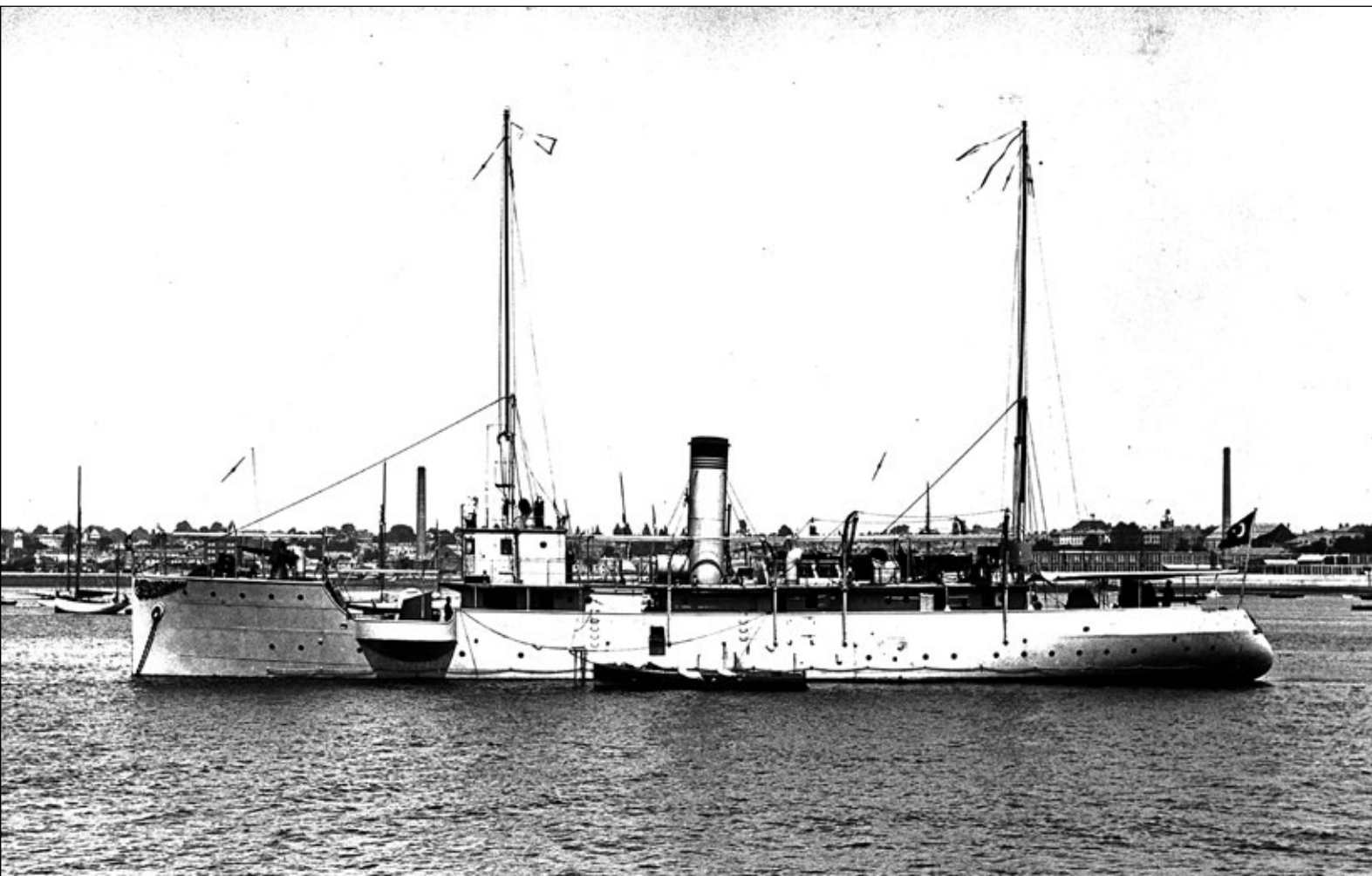
\* \* \*

Ostatnia grupa kanonierek została zamówiona również 11 kwietnia 1911 roku, ale tym razem we francuskiej stoczni SA des Chantiers & Ateliers de Penhoët z St. Nazaire nad Atlantykiem. Miała ona zbudować cztery jednostki nowego typu, które ostatecznie okazały się najbardziej udanymi ze wszystkich okrętów tej klasy w osmańskiej flocie.

Budowa tych kanonierek również postępowała szybko, gdyż w roku 1912 rozpoczęły one próby morskie. Jednak wybuch pierwszej wojny bałkańskiej spowodował internowanie jednostek w stoczni, podobnie jak poprzednich kanonierek. Po zakończeniu wojny embargo zostało uchylone i wszystkie dotarły 13 czerwca 1914 roku do Stam-

**Kanonierka *İsa Reis* na kotwicy w Southampton w 1914 roku.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**



Daty budowy typu „Aydın Reis”				
Nazwa	Stocznia	Poł. stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Aydın Reis</i>	SA des Chantiers & Ateliers de Penhoët, St. Nazaire	1911	6.1912	6.1914
<i>Preveze</i>	SA des Chantiers & Ateliers de Penhoët, St. Nazaire	1911	1.1912	6.1914
<i>Sakiz</i>	SA des Chantiers & Ateliers de Penhoët, St. Nazaire	1911	1912	6.1914
<i>Burak Reis</i>	SA des Chantiers & Ateliers de Penhoët, St. Nazaire	1911	5.1912	6.1914

bułu. Tam zostały oficjalnie wcielone do służby i otrzymały nazwy *Aydın Reis*, *Preveze*, *Sakiz* i *Burak Reis*<sup>7</sup>. Klasyfikowano je jako „drewniane kanonierki” (*Tahta gambotlari*).

Z racji zastosowania drewna jako głównego budulca, okręty te charakteryzowała piękna jachtowa sylwetka, z nadburciem na całej długości kadłuba i z małymi sponsonami przed podniesionym pokładem dziobowym. Na kadłubie umieszczona była długa nadbudówka, na niej pomost, komin oraz dwa maszty kolumnowe.

Wyporność standardowa wynosiła 503 t, wyporność pełna nie jest znana. Kadłub o drewnianej konstrukcji (30 mm poszycie) miał długość 54,50 m; szerokość 8,26 m i zanurzenie 2,48 m. Burty zostały obite blachą grubości 6 mm, pokład 3 mm, w okolicach dział grubość płyt wynosiła 9 mm.

Zastosowano, jak na poprzednim typie „İsa Reis”, napęd dwusrubowy z dwoma maszynami parowymi. Były to maszyny potrójnej ekspansji, które posiadały łączną moc 1025 iKM. Pary do nich dostarczały trzy kotły parowe typu szkockiego opalane węglem. Ma-

szyny oraz kotły dla nich zbudowała również stocznia.

Prędkość maksymalna wynosiła 14 węzłów, ale w czasie wojny spadła do 10 węzłów.

Uzbrojenie kanonierek obejmowało 2 działa kal. 100 mm L/48 M1897 z maskami ochronnymi umieszczone na dziobie i rufie. Zapas amunicji do nich wynosił 35 pocisków. Uzupełniały je dwa działka kal. 47 mm L/50 rozmieszczone w małych sponsonach, z zapasem 1500 pocisków. Po obu stronach komina rozmieszczono dwa karabiny maszynowe kal. 7,65 mm osłonięte tarczami (zapas 35 000 naboji).

Załoga liczyła 10 oficerów i 65 marynarzy. Jej warunki bytowe również były znośne, a to z racji instalacji WC oraz szpitalika okrętowego.

Pozostałe wyposażenie obejmowało: dwa reflektory (jeden na platformie dziobowego masztu i drugi na końcu nadbudówki), dwie kotwice patentowe w kluzach z kabestanami i cztery szalupy różnej wielkości. Istniała możliwość rozkładania płóciennych tentów nad całym okrętem (pokładem dziobowym, pomostem, nadbudówką i po-

kładem rufowym). Każda kanonierka posiadała również radiostację.

Późniejsze modyfikacje uzbrojenia:

- 1919, *Aydın Reis*, *Preveze* – 2 x 75 mm L/48, 2 x 47 mm L/50;
- 1919, *Sakiz*, *Burak Reis* – brak;
- 1926, *Sakiz*, *Burak Reis* – 2 x 47 mm L/50.

### Uwagi

Wszystkie opisane kanonierki posiadały turbogeneratory do wytwarzania prądu, który niezbędny był do oświetlenia pomieszczeń, napędu niektórych urządzeń, reflektorów, itp.

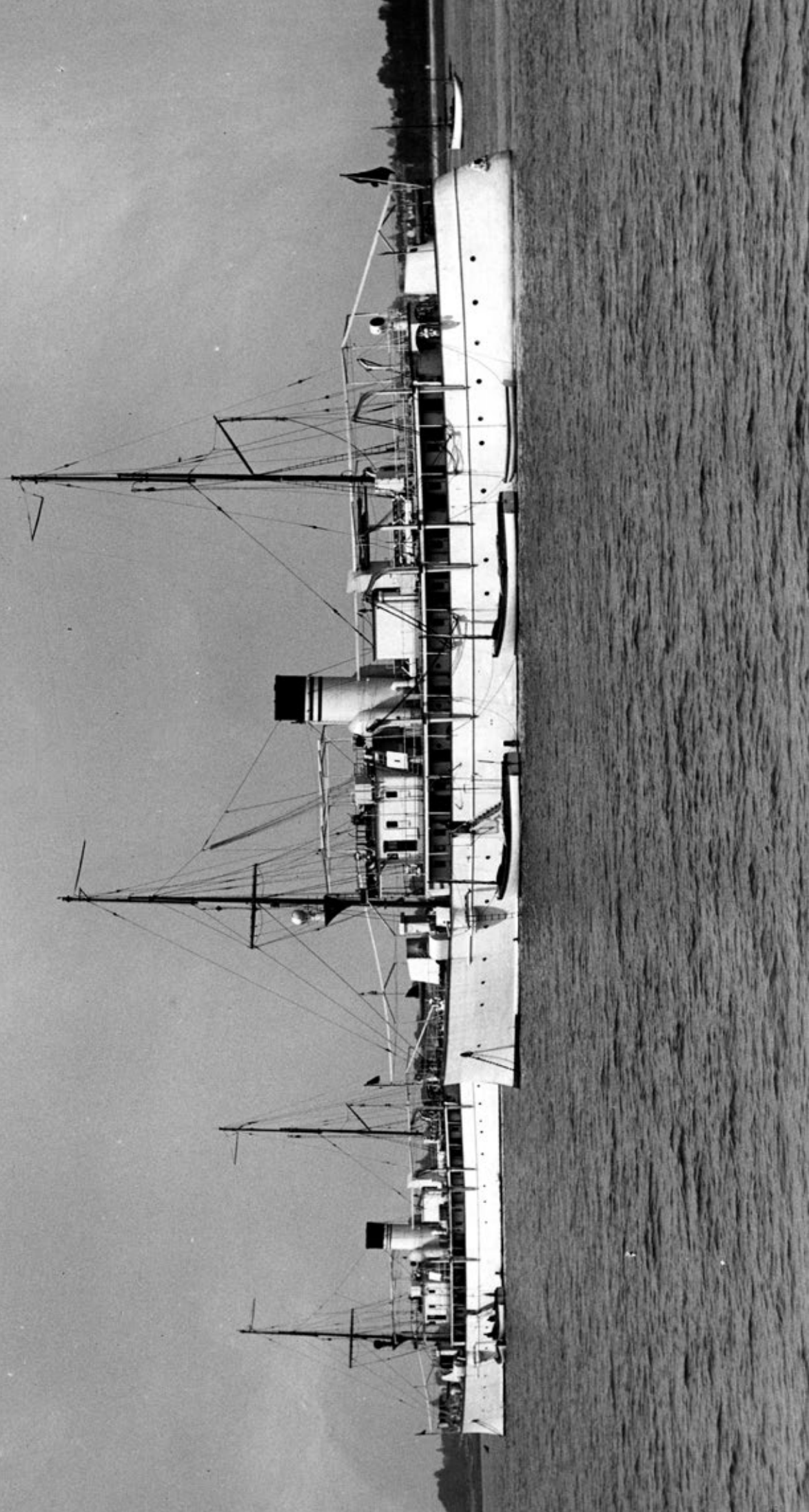
Do wybuchu wojny w 1914 roku okręty malowano w kolorze jasnoszarym, natomiast podczas wojny kolorem ciemnoszarym. Do malowania tureckich kanonierek kolorem jasnoszarym powrócono w połowie lat 20-tych.

7. Tutaj widoczny jest brak konsekwencji w nadawaniu nazw kanonierkom. *Aydın Reis* i *Burak Reis* to tureccy admirałowie z XV-XVI wieku. Natomiast *Preveze* to obecnie Prewesa, miasto portowe w północno-zachodniej Grecji, miejsce w którym 28 września 1538 roku flota turecka pokonała siły morskie Ligi Świętej. Zwycięstwo to rozpoczęło ponad 40-letni okres dominacji Osmanów na Morzu Śródziemnym. *Sakiz* zaś to turecka nazwa wyspy Chios.

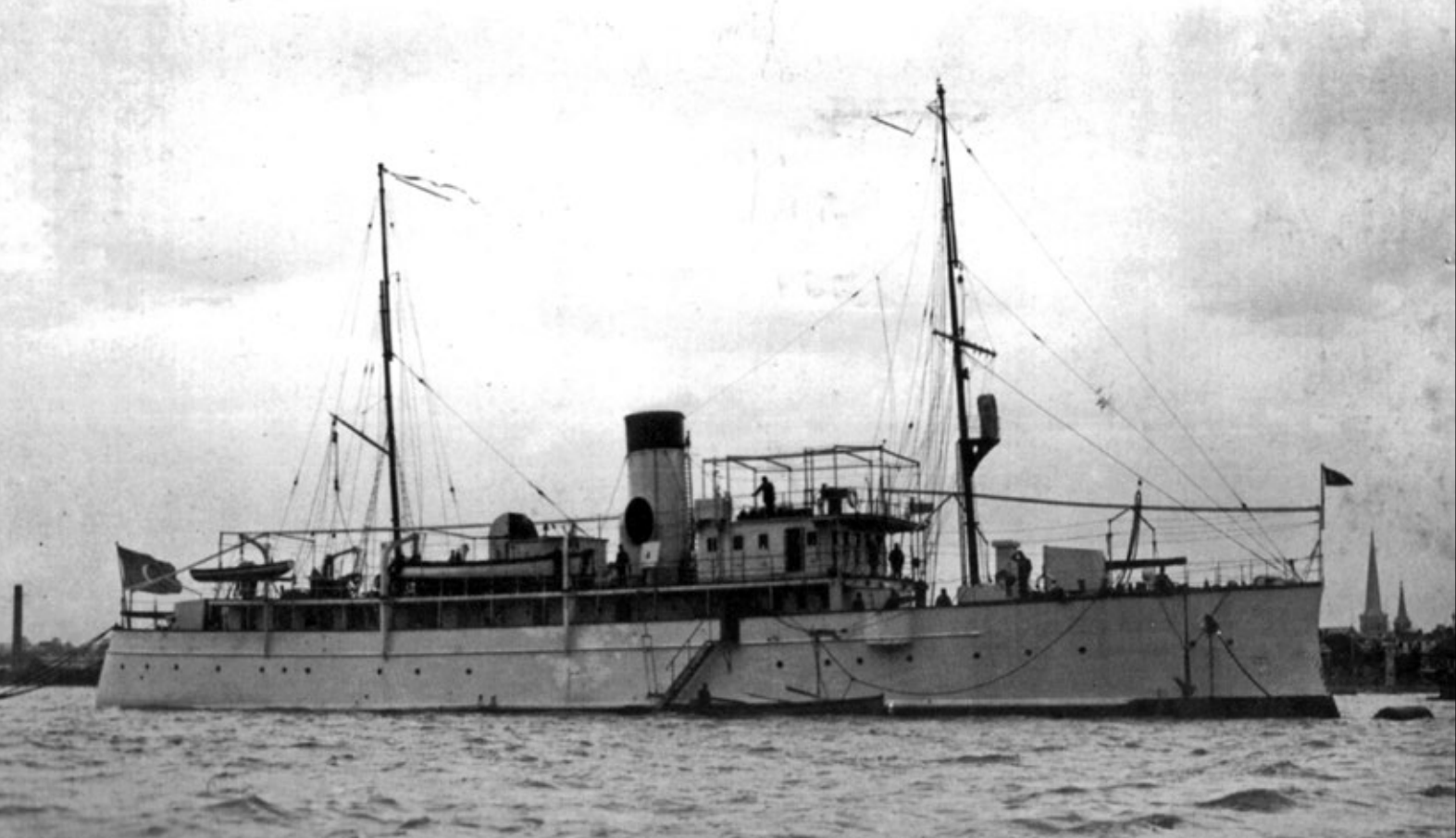
Kanonierka *Preveze* w stambulskim doku No 1 podczas przeglądu części podwodnej, czerwiec 1914 roku. Fot. zbiory Jochena Krüsmanna



Kanonierki Preveze i Sakiz na kotwicy w Southampton, 1914 rok. Uwagę zwraca piękna jachtowa sylwetka jednostek.  
Fot. zbioru Jochena Krüsmanna







Kanonierka *Aydın Reis* na przymusowym postoju w St. Nazaire, 1913 rok.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa

Dwa ostatnie typy miały optyczne cechy odróżniające poszczególne okręty, w postaci pierścieni wokół komina.

- Typ „İsa Reis” miał czerwone (czarne?) pierścienie: *İsa Reis* = 3, *Hızır Reis* = 2, *Durak Reis* = 1.

- Typ „Aydın Reis” miał czerwone pierścienie: *Aydın Reis* = 3, *Preveze* = 2, *Sakız* = 1, *Burak Reis* = brak.

W czasie wojny, w związku z prze-malowaniem kanonierek, pierścienie wykonano w kolorze białym.

Na zakończenie trzeba wspomnieć, że okręty posiadały bogatą ornamentykę zdobniczą na dziobie i rufie, poza typem „Aydın Reis”, który miał ją tylko na rufie. Została ona zdjęta z jednostek po wybuchu wojny w 1914 roku.

### Śłużba kanonierek

#### Początki i Wojna Trypolitańska

Po wejściu do służby kanonierki udawały się do miejsc swojej dyslokacji czyli Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej. W kwietniu 1911 roku zamówiono 7 dużych kanonierek we Francji, przeznaczonych do służby na Morzu Śródziemnym i Czarnym. Monotonna służba patrolowała trwała do jesieni 1911 roku, kiedy to zaczęły się zbierać czarne chmury zwiastujące wojnę. Tym razem Turcji zagroziły Włochy, które rosły w siłę po zjednoczeniu i zapragnęły mieć kolonie. Jednak Włosi nie mieli

za dużego wyboru z racji tego, że inne mocarstwa kolonialne podzieliły się już zdobycami. Dlatego podjęli próbę zagarnięcia nowych obszarów w Afryce Północnej. W ultimatum wystosowanym do Turcji 28 września 1911 roku, Rzym zapowiedział okupację Trypolitanii i Cyrenajki, czyli dzisiejszej Libii.

5 października nastąpił desant wojsk włoskich w większych portach (Trypolisie, Bengazi, Tobruku), które zostały ostatecznie opanowane po ciężkich walkach.

Chcąc wymusić uznanie na Turcji swoich zdobyczy terytorialnych Włosi rozpoczęli działania morskie na akwenie egejskim<sup>8</sup> oraz na Morzu Czerwonym. Szczególnie te ostatnie działania odczuły kanonierki. W dniu 7 stycznia 1912 roku włoska eskadra z Erytrei, złożona z krążownika pancernopokładowego *Piemonte* oraz kontrtorpedowców *Artigliere* i *Garibaldino*<sup>9</sup>, zaatakowała tureckie jednostki zgrupowane w Zatoce Kufuda w dzisiejszej Arabii Saudyjskiej. Nastąpiła prawdziwa „rzeź niewinności”, gdyż zostały zatopione lub wyrzuciły się na brzeg kanonierki: *Kastamonu*, *Gökçedağ*, *Refahiye*, *Ayıntab*, *Ordu* i *Baфра*. Ich los podzieliły holownik *Muha* i jacht *Şipka*.

#### Wojny Bałkańskie

Z Włochami jednak szybko został zawarty pokój, gdyż rozpoczęły się

działania na Bałkanach, zwane pierwszą wojną bałkańską. Rozpętała ją koalicja państw (Grecja, Bułgaria, Serbia i Czarnogóra), która zaatakowała Turcję. W związku z tym, jak już wspomnieliśmy, Francja objęła embargiem budowane w tamtejszych stocznich kanonierki.

W trakcie tej wojny, w dosyć kuriozalnych okolicznościach, została zatopiona kanonierka *Seddülbahir*. Stało się to 23 listopada 1912 roku koło Ayvalık (na północ od Smyrny), Grecji torpedowiec *Nr 14* wypłynął 22 listopada<sup>10</sup> z Molyvos na wyspie Lesbos do Ayvalık celem zatopienia lub zdobycia nieprzyjacielskiego torpedowca, o którym było wiadomo, że tam stacjonuje. Znalaziono go po 24:00 zakończonym na północ od Zatoki Św.

8. W maju 1912 roku zajęli Dodekanez, który miał być zwrócony Turcji po podpisaniu pokoju w Ouchy (18 października tego samego roku). W rzeczywistości był pod panowaniem włoskim do 1943 roku, później niemieckim, by ostatecznie znaleźć się we władaniu Grecji od maja 1945 roku.

9. Krążownik *Piemonte* zbud. w Wlk. Brytanii 1887-1889, wyp. 2513 t; wym. 97,8 x 11,6 x 4,68 m; 2 masz. par. 12 000 KM; pręđ. 22 w.; zasięg 3700 Mm/10 w.; uzbr.: 6 x 152 mm, 6 x 120 mm, 6 x 57 mm, 3 wt kal. 360 mm; załoga 257 ludzi.

Kontrtorpedowce *Artigliere* i *Garibaldino*, typ „Soldato”, zbud. 1905-1910; wyporność 412 t; wymiary 64,4 x 6,1 x 2,1 m; moc maszyn 6000 KM; pręđ. 28,5 w.; uzbr. 4 x 76 mm, 3 wt kal. 450 mm; załoga 55 ludzi.

10. 22 listopada odpowiada 9 listopada według kalendarza juliańskiego używanego przez Grecję. Grecy przeszli na kalendarz gregoriański 15 II/1 III 1923 – jako ostatni (Bułgaria w 1916, Rosja w 1918, Serbia i Rumunia w 1919).



Mikołaja. Ku zaskoczeniu Greków nie był to jednak torpedowiec, jak się tego spodziewano, ale „nowoczesny żelazny okręt ok. 50 m długości, z pojedynczym kominem, uzbrojony w jedno działo szybkostrzelne na dziobie oraz dwa na rufie”<sup>11</sup>. Turecka załoga widząc zbliżający się grecki okręt otworzyła zawory denne i odpłynęła szalupami w kierunku brzegu. Torpedowiec oddał do kanonierki pojedynczy wystrzał i podszedł do jej burty. Ośmioosobowa grupa abordażowa przeszła na pokład i stwierdziła, że jest opuszczony, za wyjątkiem dowódcy, który zabarykadował się w swojej kajucie i nie chciał z niej wyjść. Grecy usiłowali zamknąć zawory, lecz zdołali tylko jeden. Próbowali też odciąć łańcuchy kotwiczne i przeholować jednostkę na płyciznę, lecz uniemożliwiły im to tureckie karabiny maszynowe strzelające z brzegu. Tak więc grupa abordażowa przeszła z powrotem na torpedowiec Nr 14, który o godz. 02:15 pojedynczą torpedą zatopił jednostkę.

Niektóre źródła twierdzą, że Grecy posłali na dno mały uzbrojony parowiec *Trabzon*<sup>12</sup>. Jednak zatopiona jednostka miała według nich posiadać stalowy kadłub jak kanonierka, a *Trabzon* miał drewniany. Ponadto *Trabzon* przy wyporności 70 ton mógł mieć długość nie większą niż 30 metrów, natomiast Grecy mówią o jednostce 50 metrowej.

Istnieje druga, starsza wersja zatopienia kanonierki. Według niej mia-

ło to nastąpić 18 kwietnia 1912 roku w porcie Vathy na wyspie Samos za sprawą włoskich okrętów, jednak jedyną jednostką zatopioną w tym porcie był jacht *İhsaniye*.

Warto też wspomnieć o trzeciej, chronologicznie najmłodszej, ale też i chyba najmniej prawdopodobnej wersji, która pojawia się w literaturze polskiej i nie jest potwierdzona przez żadne znane autorom źródło tureckie. Zbigniew Machaliński w pracy pt. „*Admirałowie polscy 1919-1950*”<sup>13</sup> w biogramie adm. Włodzimierza Brunona Steyera przypisuje zatopienie omawianej kanonierki rosyjskiemu krążownikowi *Askold*, a wydarzenie to datuje na grudzień 1914 roku.

Jedno jest pewne, kanonierka *Seddülbahir* zniknęła z kart historii i później już się na nich nie pojawiła. Przyznać należy, że jest to tajemnicza sprawa, która wymaga dalszych badań archiwalnych, a może nawet poszukiwania wraku.

#### Pierwsza Wojna Światowa

W 1914 roku nad Europę zaczęły nadciągać kolejne czarne chmury. Jednak 13 czerwca tegoż roku dotarły do Stambułu wszystkie kanonierki, które zostały dwa lata wcześniej objęte francuskim embargiem. Rozpoczęto intensywne szkolenie ich załóg, po czym część z nich skierowano na Morze Czerwone. Dla *Sakız*, *Aydın Reis* i *Burak Reis* były to bazy Dżud-

da (Arabia) i Hodeida (Jemen), *Prevez* pozostawiono w Stambule. W Izmirze (Smyrnie) stacjonowały kanonierki *Hızır Reis*, *Durak Reis*, *İsa Reis* oraz kanonierka torpedowa *Peleng-i Derya*. Ich zadaniem było zwalczanie greckich piratów na Morzu Egejskim. Te ostatnie w wypadku wybuchu wojny z Grecją, miały natychmiast schronić się w Izmirze lub Çanakkale.

Na początku sierpnia wszystkie tureckie okręty wojenne stacjonujące na Morzu Egejskim, Śródziemnym, Czarnym i Czerwonym otrzymały od ministra marynarki Cemala Paszy rozkaz powrotu do Stambułu. W tym czasie na Morzu Czerwonym stacjonowały kanonierki: *Sakız*, *Aydın Reis*, *Burak Reis*, *Taşköprü*, *Malatya*, *Nevşehir* i *Yozgat*. Niezwłocznie wyruszyły one w kierunku Kanału Sueskiego, ale z kuriozalnego powodu przepawiły się przezeń w kilku grupach. Nie dostarczono bowiem na czas pieniędzy niezbędnych do uiszczenia opłat w Kanale. Pierwsze trzy okręty dotarły do Dardaneli 21 i 23 września, pozostałe cztery 27 września. Wcześniej, bo 2 sierpnia, zameldowały się tam kanonierki dotychczas stacjonujące w Izmirze.

Natomiast na Zatoce Perskiej znajdowała się samotna kanonierka *Marma-*

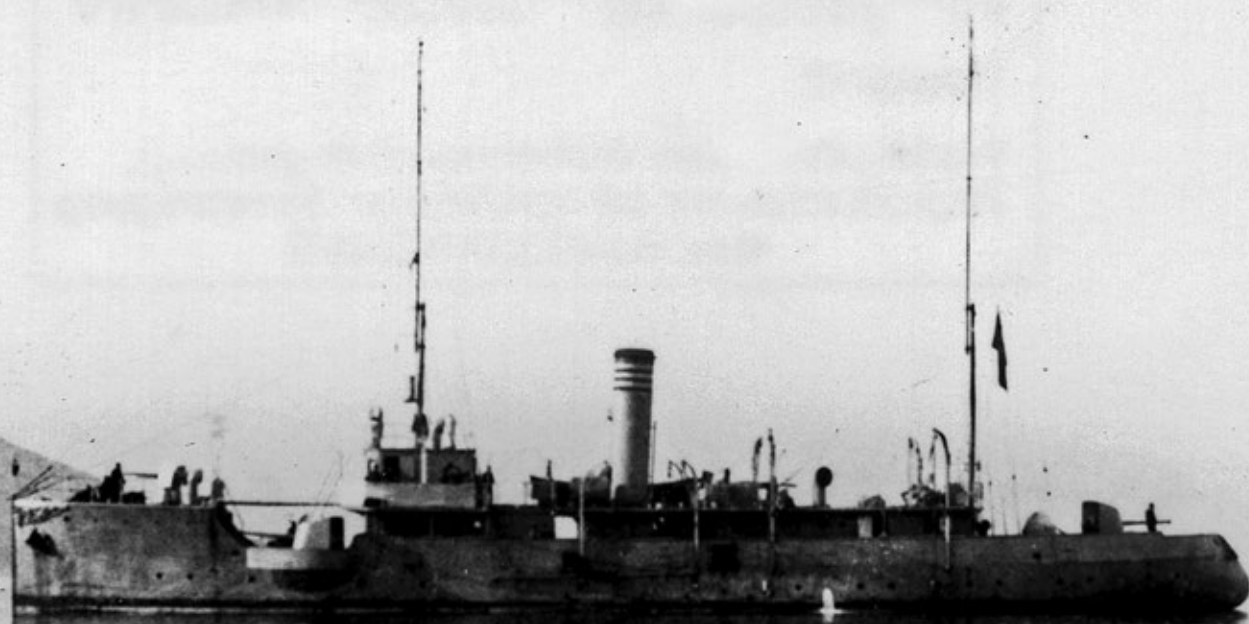
11. Wg informacji otrzymanej od Arisa Bilalisa (e-mail z 16.5.2017).

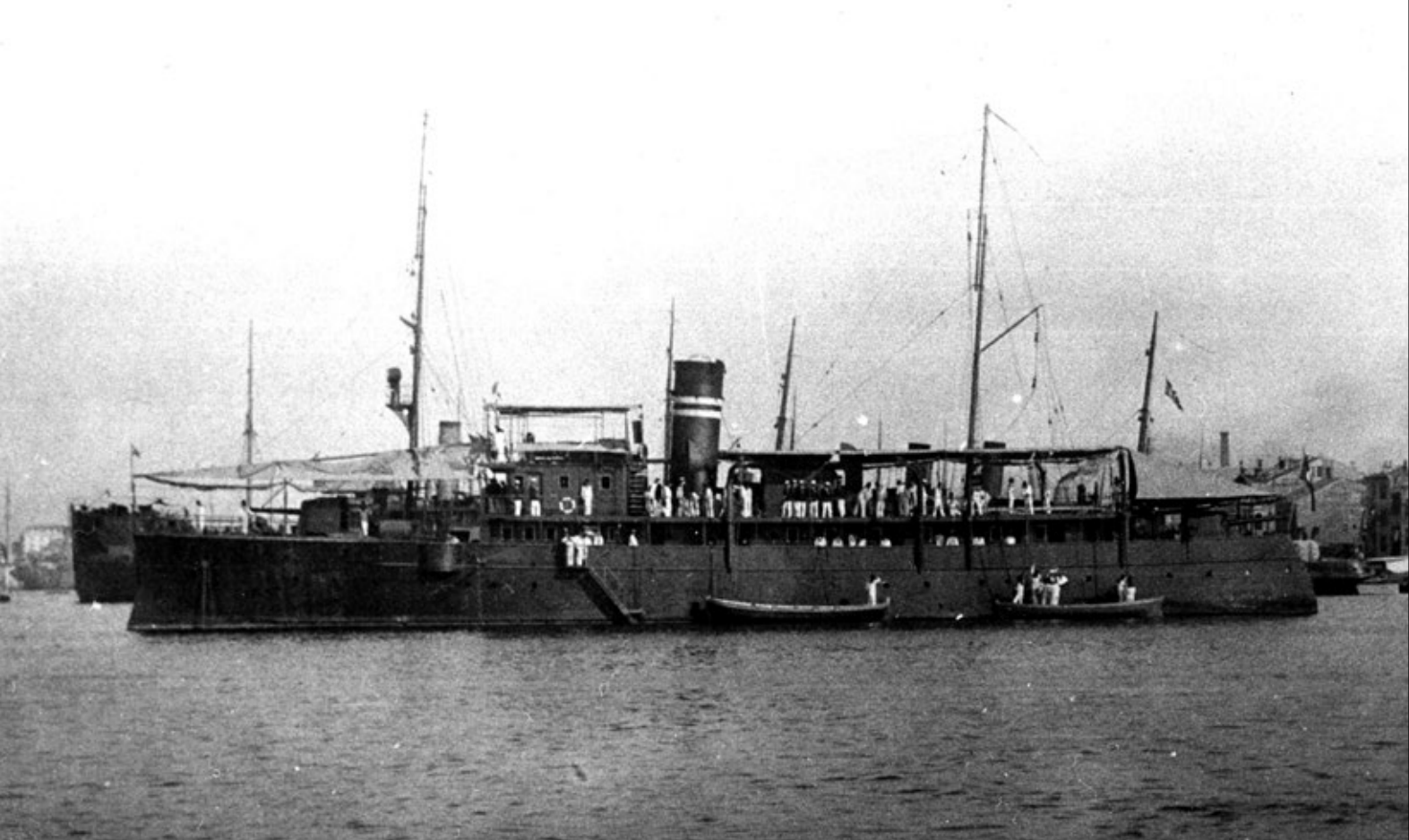
12. Zbudowany w latach 1860-tych, wyporność ok. 70, t; maszyna parowa; prędkość 10 węzłów; uzbrojenie 1 z 70 mm i 1 x 57 mm.

13. Warszawa 1993, s. 295.

Kanonierka *İsa Reis* na Morzu Marmara w 1915 roku.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





**Kanonierka Preveze w Stambule w 1915 roku. Jednostka w malowaniu ciemnoszarym, białe pierścienie na kominie.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**

ris, która otrzymała rozkaz wycofania się z Umm Qasr w rejon Szat al-Arab.

3 sierpnia kanonierkę *Durak Reis* przydzielono do grupy złożonej z czterech torpedowców (*Kütahya*, *Draç*, *Musul* i *Akhisar*) i mającej strzec wejścia do Dardaneli. Dwa dni później grupę oddano do wyłącznej dyspozycji Dardaneckiego Rejonu Umocnionego.

1 września 1914 roku *Durak Reisa* zmienił we flotyli dardaneelskiej *İsa Reis*.

Od 9 września 1914 roku wszystkie kanonierki częściowo podlegały dowództwu marynarki wojennej, a częściowo Inspektoratowi Umocnień Nadbrzeżnych i Broni Minowej.

W nocy z 15 na 16 września *İsa Reis* ćwiczył w Dardanelach nocne strze-

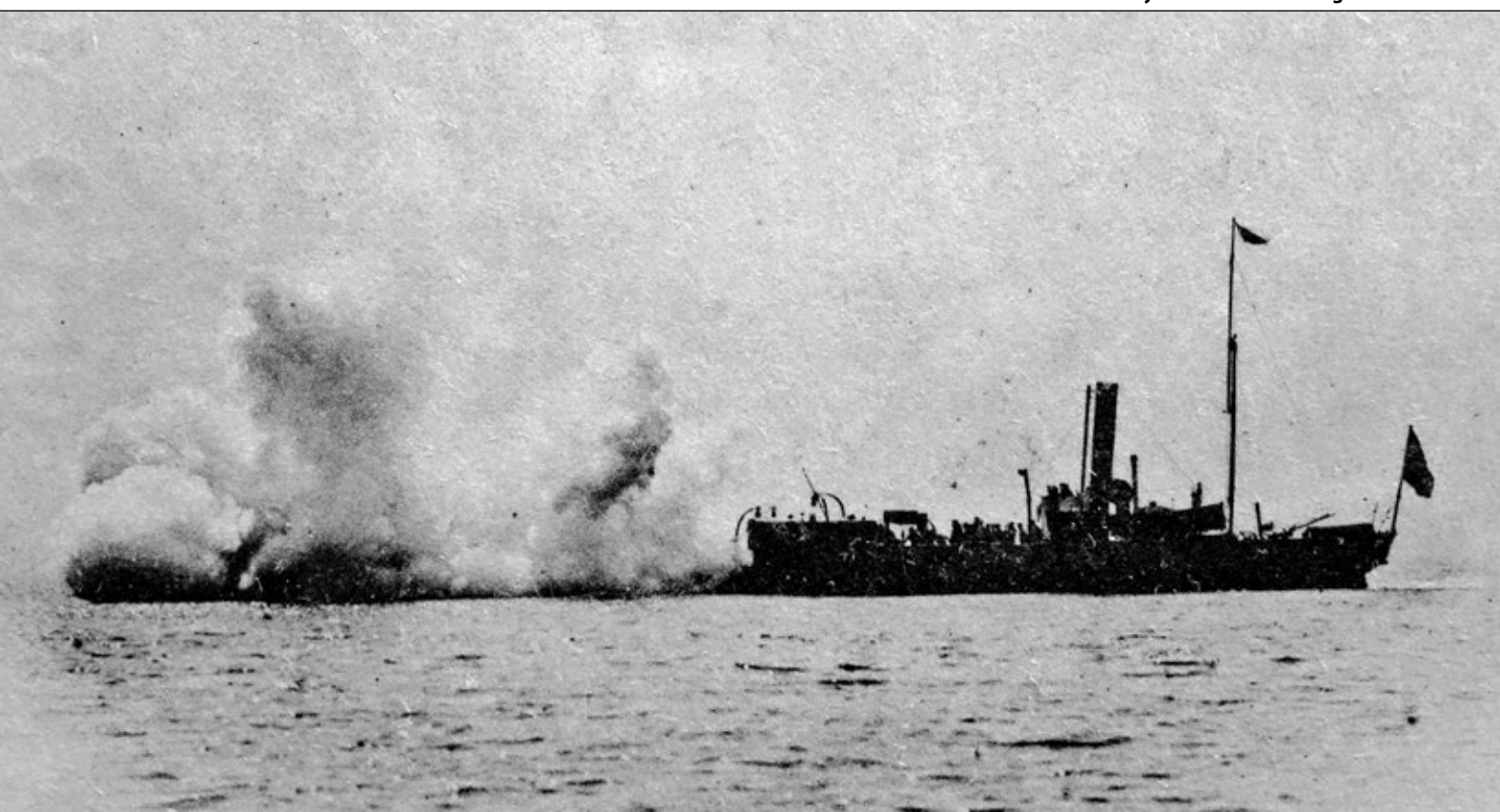
lanie wspólnie z dwoma motorówkami. Dwa dni później kanonierka symulowała flotę nieprzyjacielską podczas kolejnych ćwiczeń, tym razem baterii nadbrzeżnych.

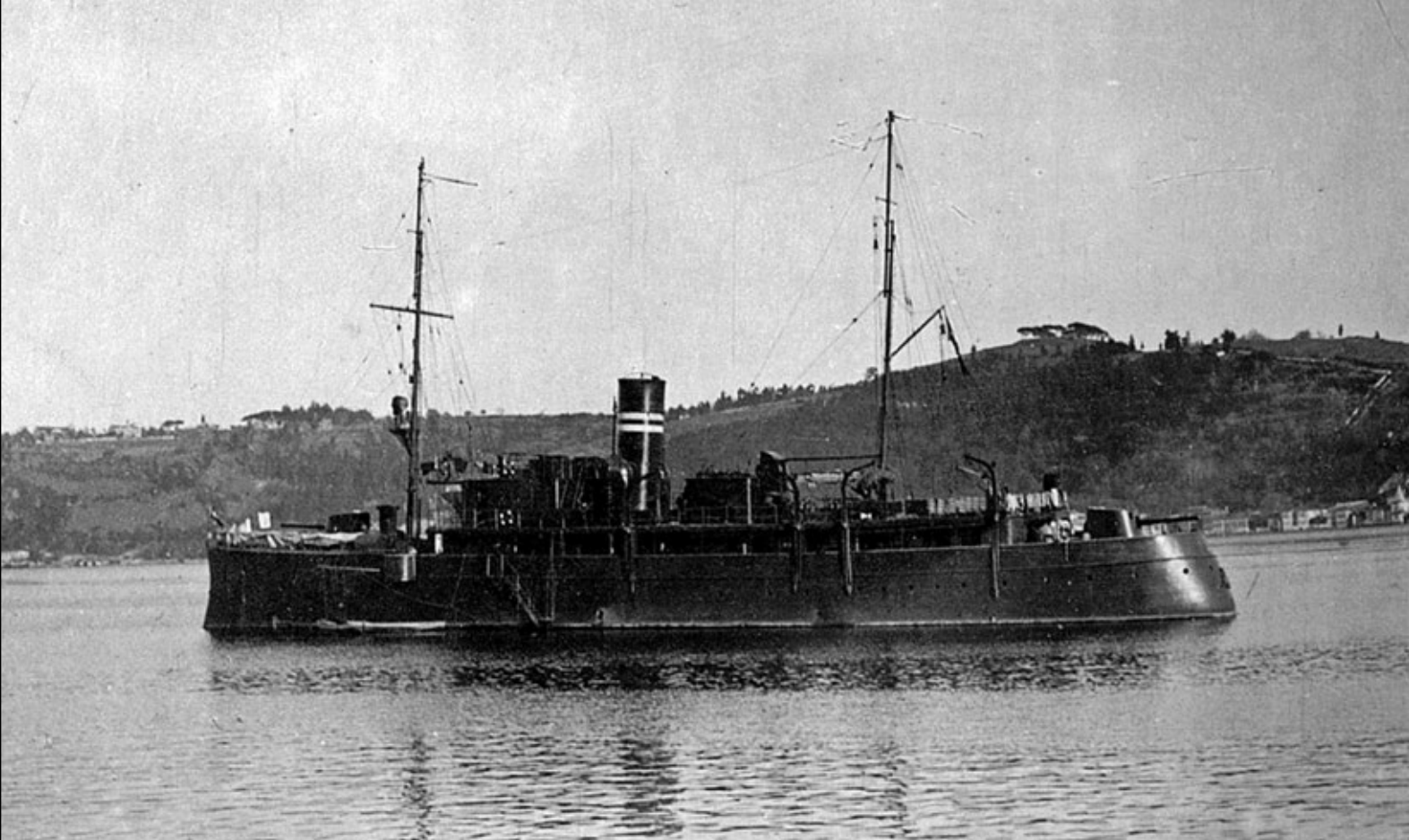
7 października dołączyła do nich *Sakız*, tworząc tzw. flotyllę dardaneelską.

W drugiej połowie grudnia wraz z kanonierką torpedową *Peleng-i Derya*

**Unikatowa fotografia obu kanonierek z bitwy koło wyspy Kirpen. Z lewej niewidoczny w oparach pary i dymu *Yozgat*, z prawej *Taşköprü*.**

**Fot. zbiory Adama Daszewskiego**





Jeszcze raz kanonierka *Preveze*, tym razem w Bosforze w 1916 roku.

i jachtem *Galata* pełniła patrole przeciwpodwodne na Morzu Marmara. 5 grudnia 1914 roku pomagała w ściągnięciu z mielizny w pobliżu przylądka Nara stawiacza min *Nusret*, który postawić miał w Dardanelach zagrodę z 32 min.

Rok 1915 zaczął się pechowo, gdyż 10 stycznia kanonierka *Burak Reis* weszła na rosyjską minę niedaleko Bosforu. Okręt jednak nie zatonął i udało się go odholować do stoczni. Po remoncie do służby powrócił pod koniec tegoż roku.

21 stycznia kanonierka *Hızır Reis* została uszkodzona w wyniku wybuchu tureckiej miny niedaleko Rumeli Kavağı. Po remoncie powróciła do służby w dopiero w 1916 roku.

Pierwszą stratę zanotowano 30 stycznia 1915 roku, kiedy to kanonierka *Nevşehir* weszła na turecką minę koło wejścia do Bosforu i zatonęła.

Miny znowu okazały się groźne 11 lipca – tym razem dla kanonierki *İsa Reis*, która została uszkodzona na rosyjskiej minie niedaleko Bosforu. W rezultacie wycofano ją ze służby i pozostawiono w Stambule niewyremontowaną.

\* \* \*

Natomiast na odmiennym teatrze działań wojennych, w Mezopotamii,

walczyła kanonierka *Marmaris*. Wycofała się ona wprawdzie do Basry, a później w górę rzeki Tygrys. Uległa dopiero 2 czerwca 1915 roku po walce z brytyjskim słupem *Odin*. Szerzej mowa o tym w kolejnym artykule niniejszego numeru.

\* \* \*

Koniec 1915 roku również był pechowy dla kanonierek. 29 listopada niemiecki okręt podwodny *UC 13* wszedł na przybrzeżną płyciznę u ujścia rzeki Sakaryi, koło wyspy Kirpen (Kefken Adası) na Morzu Czarnym. W celu ściągnięcia go na głębszą wodę udały się kanonierki *Yozgat* i *Taşköprü*. Akurat w tym czasie rejon ten przeczesywały rosyjskie kontrtorpedowce *Dierzkij*, *Gniewnyj* i *Biespokojnyj*<sup>14</sup>, których zadaniem było zwalczanie tureckiej żeglugi przybrzeżnej. Dwa z nich zaatakowały kanonierki, a trzeci pozostał na pozycji ubezpieczenia.

Jako pierwszy ciężkie trafienie otrzymał *Yozgat*. Okręt zaczął tonąć. Jego załogę próbował ratować *Taşköprü*, lecz i on wkrótce uległ przeciwnikowi. Niemieccy dowódcy obydwu okrętów, którzy wraz z załogami uratowali się na wyspie Kirpen podawali, że dwa niszczyciele płynące kursem wschodnim ostrzelały późniejszą wyspę.

Fot. Österreichische Nationalbibliothek

17 września 1916 roku kanonierka *Malatya* doznała uszkodzeń od rosyjskiej miny koło Karaburnu na Morzu Czarnym. Jednostkę udało się odholować do Stambułu, gdzie po rozbiorzeniu postanowiono uczynić z niej hulk.

Problemy związane z podobieństwem nazw kanonierek *Durak Reis* z *Burak Reis* były powodem przemianowania 16 grudnia *Durak Reisa* na *Kemal Reisa*.

W następnych miesiącach służba kanonierek ograniczała się głównie do Morza Marmara oraz Bosforu i Dardaneli.

W marcu 1917 roku na pokładzie kanonierki *Aydın Reis* rozpoczęto pierwsze w historii Osmańskiej Marynarki Wojennej szkolenia dla załóg okrętów podwodnych. Instruktorami byli tureccy oficerowie, którzy odbyli wcześniej staże w Niemczech<sup>15</sup>.

Podpisanie przez Bolszewików i Państwa Centralne traktatu w Brześciu Litewskim (3 marca 1918 roku) było dla Imperium Osmańskiego jednoznaczne z zaprzestaniem działań

14. Kontrtorpedowce *Dierzkij*, *Gniewnyj* i *Biespokojnyj*, typ „Dierzkij”, zbud. 1913-1915, wyporność stand. 1100 t, pełna 1340 t; wymiary 98 x 9,3 x 3,2 m; 2 turbiny parowe 25 000 KM; prędk. 34 w; uzbr. 3 x 100 mm, 2 x 47 mm, 4 km, 10 wt kal. 457 mm (5xII), 80 min; załoga 125 ludzi.

15. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Ankara 1976, s. 377.



wojennych na Morzu Czarnym. Turcy rozpoczęli więc rozminowywanie podejścia do Bosforu. Z działań na tym akwenie nie rezygnowali jednak Niemcy, okupujący terytorium Ukrainy. W oparciu o nadal obowiązujący traktat sojuszniczy domagali się też dalszej współpracy ze strony floty tureckiej. W kwietniu 1918 roku *Burak Reis*, w połowie maja *Sakiz*, a od początku czerwca także *İsa Reis* rozpoczęły zatem służbę patrolową pomiędzy Zonguldakiem a Batumi<sup>16</sup>.

3 maja krążowniki *Yavuz Sultan Selim* (eks *Goeben*) i *Hamidiye* oraz kontrtorpedowiec *Muavenet-i Milliyye* zajęły Sewastopol. W wydarzeniu tym nie uczestniczyły jednak okręty typów omawianych w niniejszym artykule.

W styczniu 1918 roku *Kemal Reis* pojawił się też na krótko w Dardanelach. Dokładana data przybycia okrętu nie jest znana, ale przypuszczać należy, że nastąpiło to nie wcześniej niż 20 stycznia i miało związek z wejściem na mieliznę koło przylądka Nara krążownika liniowego *Yavuz Sultan Selim*, powracającego z rajdu na Imroz. 26 stycznia kanonierka stała się jednym z celów ataku brytyjskiego okrętu podwodnego *E 14*. Druga z wystrzelonych przezeń torped tuż po opuszczeniu wyrzutni ugodziła jednak w płytko leżący wrak parowca *Garp*. Ogień armatni *Kemal Reisa* oraz maszynowy ze stawiaczy min *İntibah* i *Nusret* zmusił intruza do odwrotu. Z przebitym kioskiem, zbiornikiem paliwa i uszkodzonym peryskoppem *E14* zdołał co prawda przedrzeć się przez zagrodę minową, ale w pobliżu Kumkale dobity został przez artylerię nadbrzeżną. Można więc uznać, że *Kemal Reis* miał zanczący udział w zatopieniu wspomnianego okrętu<sup>17</sup>. Wydarzenie to było ostatnim w pierwszej wojnie światowej, w którym uczestniczyła któraś z omawianych kanonierek.

20 października 1918 roku turecki minister marynarki Rauf (Orbay) Bey podpisał na pokładzie brytyjskiego pancernika *Agamemnon*, zakotwiczonego w porcie Mudros (na wyspie Lemnos), zawieszenie broni. Kilka dni później alianckie okręty zakotwiczyły koło pałacu Dolmabahçe w Stambule. Rozpoczął się – w dosłownym znaczeniu – rozbiór Imperium Osmańskiego. Okręty sultańskiej floty zostały internowane w Stambule, Izmirze i Izmi-

cie, Los ten spotkał również od 23 października 1918 roku kanonierki *Kemal Reis* (eks *Durak Reis*), *İsa Reis* (uszkodzona na minie), *Preveze*, *Sakiz* i *Burak Reis*, które stały w Stambule oraz *Hızır Reisa* cumującego w Izmirze. Lokalne tureckie dowództwa miały pozwolenie wyłącznie na likwidację pól minowych. Turkom pozostawiono również kilka motorówek uzbrojonych w karabiny maszynowe. Mogły one pełnić służbę, lecz tylko o charakterze policyjnym.

### Okres Wojny Wyzwoleńczej

Turcja utraciła terytoria arabskie, które znajdowały się pod kontrolą aliantów i które *de facto* stały się ich nowymi koloniami. Natomiast na terenach wschodniej Anatolii zaczęto pod aliancką kontrolą tworzyć Armenię. Pojawiły się też plany przyznania niepodległości Kurdom. Ponadto Włosi i Grecy zgłosili pretensje terytorialne w stosunku do Turcji. Ci ostatni 15 maja 1919 roku zaczęli budować swój przyczółek w Azji Mniejszej, wysadzając desanty w rejonie Izmiru. Zajęli w nim kilka tureckich okrętów, w tym 6 lipca kanonierkę *Hızır Reis*. Nie została ona jednak przejęta do służby przez Greków i w 1922 roku wróciła do pierwotnych właścicieli.

Pod koniec 1919 roku w Ankarze powstał Komitet Reprezentacyjny pod wodzą generała Mustafy Kemala, który wbrew sułtanowi i okupantom poparty został 28 stycznia 1920 roku przez nowowybrany parlament. W kwietniu tego samego roku reprezentanci ruchu niepodległościowego utworzyli w Ankarze Wielkie Zgromadzenie Narodowe, a tym samym konkurencyjny dla Stambułu ośrodek władzy. W czerwcu Grecy rozpoczęli ofensywę, zdobywając znaczne terytoria w zachodniej części Azji Mniejszej. Dwa miesiące później kolaboracyjny rząd stambulski podpisał traktat pokojowy w Sèvres, który *de facto* sankcjonował postanowienia kapitulacji z Mudros.

Wcześniej, bo w lutym 1919 roku alianci zwolnili z internowania 3 kanonierki typu „Aydın Reis”. *Aydın Reis* i *Preveze* (bez obu dział kal. 100 mm!) trafiły do Samsunu nad Morzem Czarnym, gdzie podlegały tamtejszemu dowództwu, *Sakiz* pozostał zaś w Izmirze nad Morzem Egejskim. Jednak chroniczny brak węgla uniemożliwił im udział w walce z greckimi separa-

tystami w Anatolii w marcu 1919 roku. W tym samym miesiącu *Aydın Reisa* przerzucono do Trabzonu a *Preveze* do Sinopu (Synopa) – również nad Morzem Czarnym.

Poza walką z greckimi separatystami obie kanonierki zajmowały się zwalczaniem piratów na Morzu Czarnym. Ci ostatni „wykazali się” w maju 1919 roku, pomiędzy Batumi a Trabzonem, obrabowaniem francuskiego parowca *Pake*. W następstwie tego incydentu wyniknął spór kompetencyjny o to, kto ma zwalczać piractwo, gdyż za rejon ten odpowiadali wspólnie Francuzi i Brytyjczycy. Jak się okazało, sama obecność obu kanonierek na akwenie czarnomorskim doprowadziła jednak do ograniczenia zbójckiego procederu. W dniu 4 września 1919 roku *Preveze* przechwyciła grecki żaglowiec i doprowadziła go jako przyz do portu. Jesienią tegoż roku, z powodu fatalnego stanu kotłów i maszyn, obie kanonierki wróciły do Stambułu. Brytyjczycy wysłali w ten rejon dwa niszczyciele, ale one, podobnie jak inne okręty Ententy, zachowały początkowo neutralność wobec konfliktu Turków z Grekami.

Wiosną kanonierki powróciły do Trabzonu. Brytyjczycy patrzyli jednak niezbyt przychylnym okiem na wzmocnienie sił Kemalistów w tym rejonie. Również coraz częściej na Morzu Czarnym pojawiały się greckie okręty, co groziło w najlepszym razie internowaniem kanonierek przez Brytyjczyków lub w najgorszym zatopieniem przez Greków. W tym czasie Kemaliści podjęli tajne rokowania z Bolszewikami w sprawie wsparcia ich walki. Po pomyślnym zakończeniu rozmów Mustafa Kemal zgodził się 15 września 1920 roku na internowanie obu kanonierek w Rosji Bolszewickiej.

*Aydın Reis* opuścił natychmiast Trabzon i udał się w rejs do Rosji. Stan techniczny kanonierki był tak fatalny, że rozwijała ona prędkość zaledwie 6 węzłów. Pomimo tego udało się jej zatrzymać grecki statek, który został doprowadzony do Trabzonu jako przyz. W południe 19 września kanonierka znalazła się na redzie Noworosyjska. Tutaj czekała ją niemiła niespodzianka, gdyż wpraw przez 2 godziny była ob-

16. *Ibidem*, s. 385.

17. *Ibidem*, s. 398; więcej na ten temat w: P. Nykiel, *Goblo! Rajd na Imroz 20 stycznia 1918*, „Okręty Wojenne”, nr 87 (1/2008), s. 24-30.



serwowana przez samoloty, a następnie ostrzelała ją artyleria. Problem wynikał z tego, że miejscowi władarze nie zostali poinformowani o przybyciu tureckiej jednostki. Sprawa wyjaśniła się dopiero wieczorem, kiedy okręt wprowadzono do portu, i internowano.

Kanonierka *Preveze* wyruszyła w rejs z opóźnieniem, ponieważ duże problemy z maszynami zatrzymały ją w Trabzonie. Gdy przed portem pojawił się grecki niszczyciel przygotowywano się na najgorsze. Ucieczka do Batumi nie była możliwa, więc okręt musiano by zatopić, aby nie wpadł w ręce wroga. Jednak dowódca *Preveze* użył fortelu. Rozkazał mianowicie postawić żagle na całej długości jednostki, dzięki czemu Grecy nie rozpoznali w niej okrętu wojennego, i nie sprawdzwszy portu odpłynęli. Jako że szczęście nie trwa wiecznie, należało mimo trudności podjąć rejs do Noworosyjska. Dodatkowo kanonierka była przeładowana uchodźcami, brakowało jej też prowiantu. Cały rejs odbył się pod żaglami, by w końcu po kilku dniach, 13 października 1920 roku zakończyć się w miejscu przeznaczenia.

Obie jednostki pozostały pod formalnym nadzorem bolszewickiej floty od 27 października. Ich załogi mogły prowadzić tylko prace konserwatorskie. Dla formalności kanonierki zostały 3 grudnia 1920 roku przemianowane na *Łucz Wostoka* (*Aydın Reis*) i *Wosstawszj* (*Preveze*). Ze względów

bezpieczeństwa okręty nie opuszczały portu. W lutym 1921 roku otrzymały nowe nazwy: *Kanonierkaja łodka №12* i *Kanonierkaja łodka №13*<sup>18</sup>. Pobyt obu kanonierek w Rosji Bolszewickiej był więc tylko udanym wybiegiem, który pozwolił na ich zachowanie dla przyszłej floty odrodzonej Turcji.

W marcu 1921 roku rząd Kemala Paşy podpisał z Rosją Radziecką „traktat przyjaźni i braterstwa”. Szczególnie ważnym następstwem tego, ze strony Turków czysto wyrachowanego układu, było rozpoczęcie dostaw broni dla Kemalistów. Umożliwiło to armii tureckiej przejście do ofensywy przeciwko Grekom. Dlatego 11 maja 1921 roku obie kanonierki ponownie weszły pod jurysdykcję rządu tureckiego, a cztery dni później powróciły do kraju. Następnie zaczęły transportować broń z Batumi do Sinop, Grekom nie udało się tych rejsów przerwać. Transporty kontynuowano także w 1922 roku. Poza tym oba okręty przewoziły z Rosji Bolszewickiej tureckich repatriantów, pragnących powrócić na łono ojczyzny.

#### W służbie Republiki i losy końcowe

Ostatecznie, po zakończeniu wojny z Grekami w 1922 roku i powstaniu rok później Republiki Turcji, wszystkie ocalałe kanonierki znajdowały się w fatalnym stanie technicznym. Niezbędny był remont, głównie siłowni oraz ponowny montaż uzbrojenia. Paradoksalnie w najlepszym stanie były jednost-

ki, które stały internowane w portach, ponieważ ich maszyny były najmniej zużyte. One więc pozostały najdłużej w służbie floty tureckiej, choć była to służba inna od pierwotnie zakładanej.

Losy końcowe jednostek były następujące:

- **Malatya** - uszkodzona 17 września 1916 roku na rosyjskiej minie. Rozbrojona i nieodbudowana służyła jako hulk mieszkalny. W 1921 roku oddana została na złom.

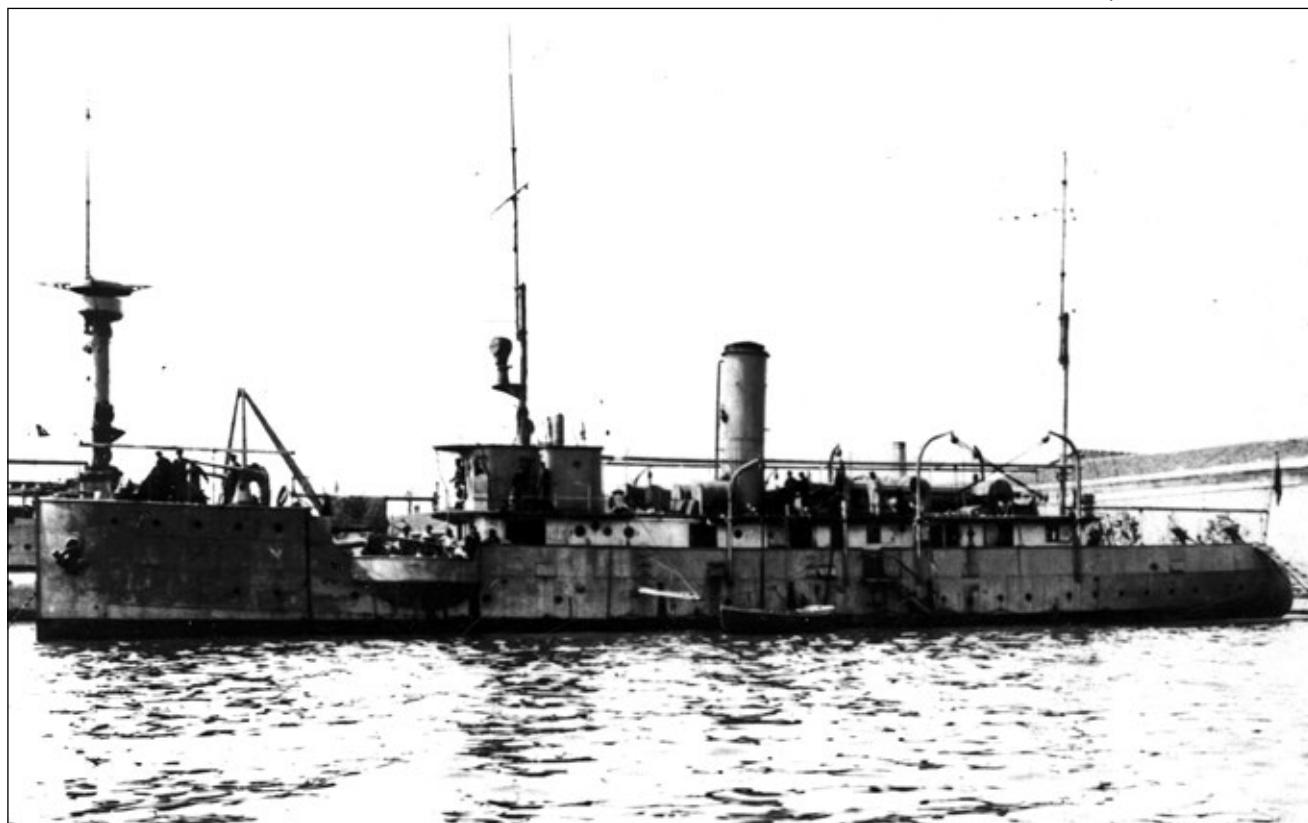
- **İsa Reis** - Uszkodzony na rosyjskiej minie 11 lipca 1915 roku niedaleko Bosforu. W rezultacie wycofany ze służby. W latach 1915-1924 pozostawał w Stambule. W latach 1924-1926 wyremontowany w Gölcük NSY i do momentu przekazania służbom celnym w 1928 roku wykorzystywany jako skład mundurowy. Nowy właściciel zdjął ze sponsonów oba działa kal. 75 mm L/48, pozostawiając tylko 2 działa kal. 47 mm L/50 na dziobie. W 1932 roku okręt przebudowano, tym razem na trałowiec. W tym celu otrzymał on na rufie slip ułatwiający pracę z trałami oraz osprzęt trałowy. Z powrotem zainstalowano też w sponsonach oba działa 75 mm. Po przeglądzie kotłów prędkość wzrosła do 12 węzłów.

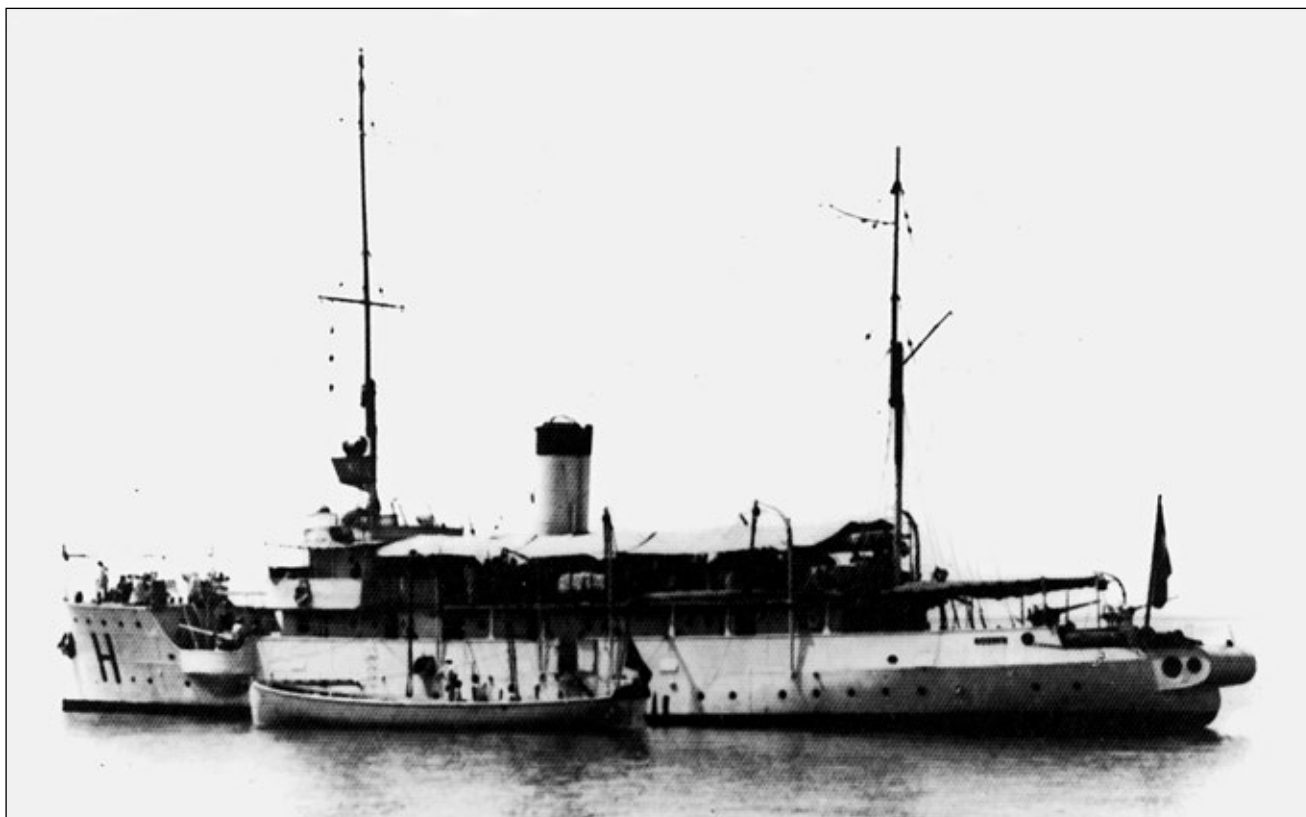
W 1948 roku okręt został rozbrojony i przebudowany na jednostkę hy-

18. Według S.A. Bałakin, *WMS Japonii, Turcji i drugih stran Azii 1914-1918 gg.*, „Morskaja Kampanija”, nr 5/1999, Moskwa 1999 oraz Sergieja Patianina (e-mail z 19.5.2017).

**Kanonierka *Hızır Reis* na początku lat 20-tych w bazie Gölcük. Po lewej widoczny rufowy maszt starego pancernika *Turgut Reis*.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**





**Hızır Reis po przebudowie na trałowiec, wygląd z połowy lat 40-tych.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**

drogaficzną. W 1955 roku wycofano go ze służby. W owym czasie sygnałem wywoławczym *İsa Reisa* był TBAW. Początkowo kanonierka przebywała w Gölcük, następnie w H.E.K. Depo, gdzie z jej pokładu usunięto wszelkie przydatne materiały. W 1964 roku sprzedana została na złom firmie MKE Saymanlığı<sup>19</sup>.

• **Kemal Reis** (eks **Durak Reis**) - W latach 1924-1926 przeszedł poważny remont w stoczni marynarki wojennej w Gölcük. Podobnie jak *İsa*

*Reis*, wykorzystywany był jako skład mundurów do momentu przekazania służbom celnym w 1928 roku. W 1932 roku przebudowano go na trałowiec w podobnym stopniu jak bliźniacze-go *İsa Reisa*, a w 1948 na jednostkę hydrograficzną.

W 1955 roku został wycofany ze służby. W tym czasie jego sygnałem wywoławczym był TBAX. Początkowo okręt przebywał w Gölcük, następnie w H.E.K. Depo, gdzie z pokładu usunięto wszelkie przydatne materiały.

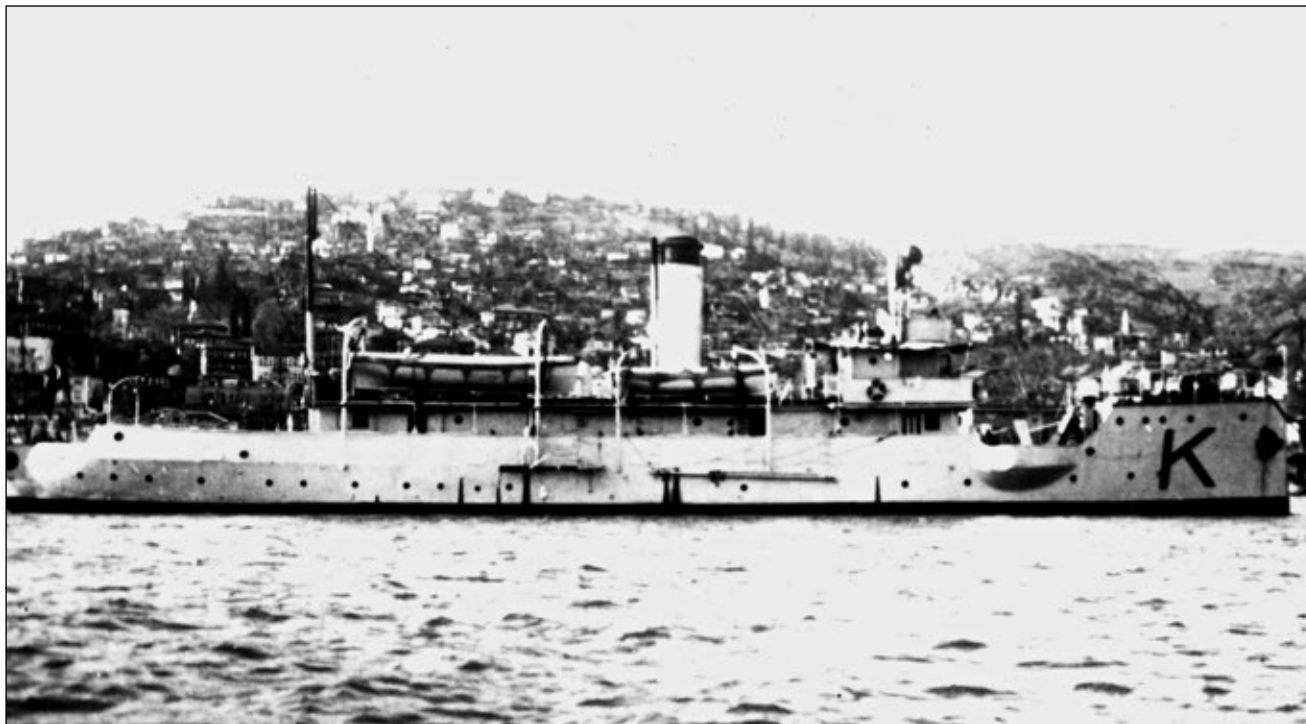
W 1964 roku sprzedany został na złom firmie MKE Saymanlığı. Z nieznanых przyczyn złomowano go jednak dopiero w 1973 roku.

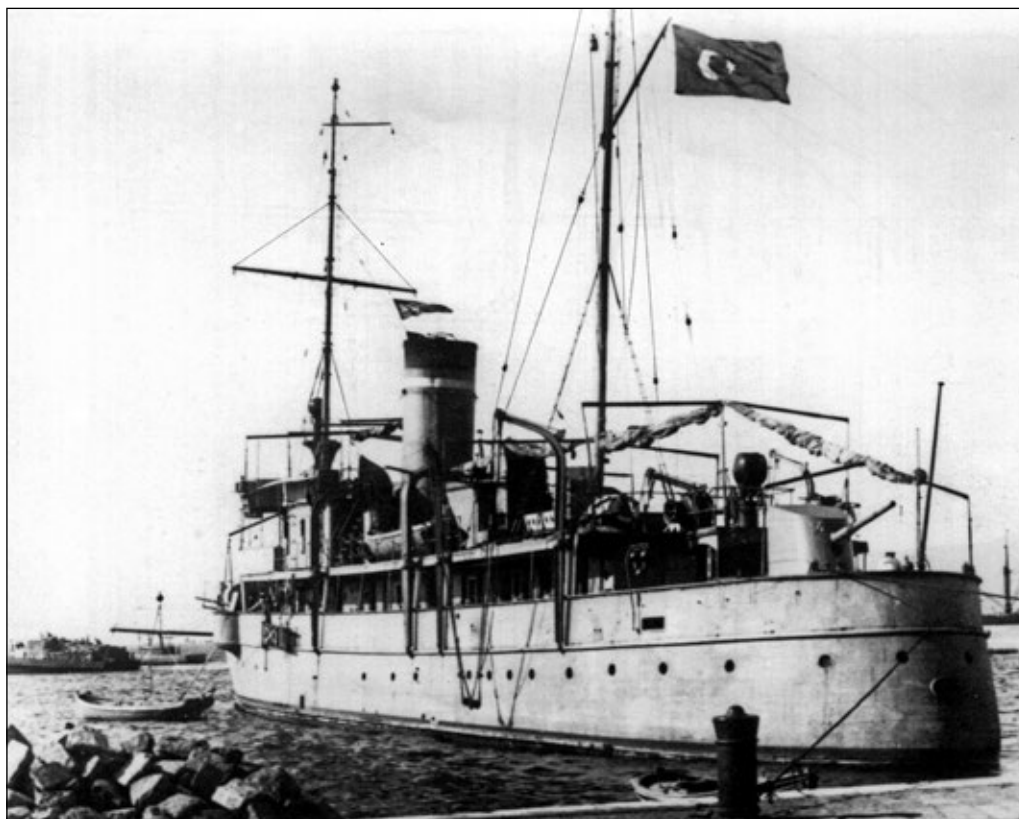
• **Hızır Reis** - Zdobyty przez siły greckie w 1919 roku w Izmirze, zwrócony został Turcji w 1922 roku. W 1932 roku w podobnym zakresie jak poprzednicy, przebudowano go również na trałowiec.

19. H.E.K. = Hurda Eski Komutanlığı; Depo = skład; MKE, pełna nazwa M.K.E.K. = Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (duża państwowa firma przemysłowa z siedzibą w Ankarze).

**Trałowiec Kemal Reis w burtowym ujęciu z lat 40-tych.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**





Aydın Reis w Izmirze, 1926 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

W 1948 roku został stacjonarną jednostką pilotową w Izmirze.

Wycofano go ze służby w 1952 roku i sześć lat później sprzedano flocie handlowej, w której w 1960 roku wszedł do służby jako jednostka towarowa *Emin*. Później, wg źródeł greckich nosił nazwę *Niktat*, pod którą z 300 nielegalnymi imigrantami na pokładzie wejść miał na mieliznę w rejonie Crotone<sup>20</sup>. Wg źródeł tureckich w 1981 roku przemianowany został z *Emin* (a nie z *Niktat*) na *Murat Ayanoğlu* (sygnał wywoławczy TCWI), a rok później na *Kaptan Cavit*<sup>21</sup>.

• **Aydın Reis** – Od 1925 roku okręt był jednostką szkolną kadetów (marynarki handlowej), a w 1926 roku stał się jednostką hydrograficzną. Wycofany został ze służby w 1949 roku, a po pięciu latach sprzedany na złom (do rozbioru na drewno).

• **Preveze** – W 1926 roku został wycofany ze służby z powodu złego stanu technicznego kadłuba i zużycia mechanizmów.

• **Sakız** – Powrócił do służby w 1924 roku. Następnie, w 1930 roku został stacjonarnym okrętem sztabowym (dowodzenia) flotylli okrętów podwodnych w Gölcük. Pełnił tę funk-

cję do momentu wycofania ze służby i sprzedaży na złom w 1935 roku.

• **Burak Reis** – Do służby powrócił w 1924 roku. Towarzyszył krążownikowi *Hamidiye* na którym w podróży do Trabzonu zaokrętował się prezydent Gazi Mustafa Kemal. Następnie, w 1932 roku został przebudowany na jednostkę hydrograficzną.

W 1953 roku wywrócił się do góry stępą przy wyspie Heybeliada. Jego sygnałem wywoławczym był w tym czasie TCYT. Po wypadku jednostkę podniesiono i wycofano ze służby, a w 1955 roku sprzedano na złom.

### Konkluzja

Opisane w niniejszym artykule okręty stały się pomostem pomiędzy upadłym Imperium Osmańskim a powstałą na jego gruzach Republiką Turcji.

Kanonierki, biorąc udział w ciągłych wojnach prowadzonych w latach 1911-1922 ulegały zniszczeniu lub zużyciu technicznemu. W ostatecznym rozrachunku okazało się, że jednostki typu „İsa Reis” były, z racji posiadania stalowych kadłubów, bardziej żywotne i podatne na przebudowy niż drewniano-kadłubowy typ „Aydın Reis”. Naprawa tego ostatniego, mimo posiadania dobrych szkutników, była trudna i skom-

plikowana, szczególnie w warunkach wojennych. Do tego dochodziła czasowa dekompozycja drewna oraz działalność morskich szkodników.

Jednego natomiast omawianym kanonierkom nie można było odmówić – mianowicie urody. Miały w sobie coś z XIX-wiecznych żaglowców.

### Bibliografia

Materiały z prywatnego archiwum Hartmuta Ehlersa (Hamburg, Niemcy).

Balakin S.A., *WMS Japonii, Turcji i drugiej straż Azji 1914-1918 gg.*, „Morskaja Kampanija”, nr 5/1999, Moskwa 1999.

Bilalis A., Thaktaridis K., *Greckie zdobycze wojenne*, „Okręty Wojenne” nr 124 (2/2014).

*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Ankara 1976.

Bredt A. (red.), *„Weyers Tachenbuch der Kriegsflotten. 1941/42”*, München/Berlin 1941.

Dyskant J. W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.

Gozdawa-Golębiewski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza Wojna Światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

Güleryüz A., Langensiepen B., *Osmanlı Donanması 1828-1923*, İstanbul 2000.

„Jane’s Fighting Ships 1944-5”, London 1945.

Langensiepen B., *Die türkischen Kanoneboote der Aydın Reis-Klasse*, „Marine-Gestern Heute”, Tom 12, nr 2, czerwiec 1985.

Langensiepen B., Güleryüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.

Le Mason H. J. (red.), *„Les Flottes de Combat 1950”*, Paris 1950.

Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919-1950*, Warszawa 1993

Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Kraków-Międzyzdroje 2008.

Patianin S. W., Barabanow M. S., *Korabli Wtoroj mirovoj wojny. WMS Balkanskich gosudarstw i stran Wostocznego Sredizemnomoria*, „Morskaja Kampanija”, nr 3/2007, Moskwa 2007.

Vincent-Breghignac (red.), *„Les Flottes de Combat 1931”*, Paris 1931.

[www.navypedia.org/ships/turkey/](http://www.navypedia.org/ships/turkey/)

20. Wg A. Bilalis, K. Thaktaridis, *Greckie zdobycze wojenne*, „Okręty Wojenne” nr 124 (2/2014).

21. A. Güleryüz, B. Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, İstanbul 2000, s. 148.





## Kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet”

W drugiej połowie XIX w. państwo Osmanów nie należało już do liczących się mocarstw europejskich. Rosja i Wielka Brytania coraz częściej podejmowały zakulisowe rozmowy na temat jego rozbiorów, a niedawno zjednoczone Niemcy zaczynały dostrzegać możliwość wzmocnienia swojej pozycji na kontynencie dzięki pozyskaniu na rządzonych przez sułtana terytoriach tanich surowców i rynku zbytu dla swoich produktów. Coraz więcej mniejszości narodowych, przede wszystkim tych zamieszkujących Bałkany, pragnęło pójść w ślad Grecji i uniezależnić się od Osmanów. Zaczęły się pojawiać problemy wewnętrzne i zadłużenie międzynarodowe państwa. Mimo tego, sułtan Abdülaziz (1861-1876), dostrzegając zarówno rosyjskie jak i greckie zagrożenie od strony morza, zaciągnął kolejne kredyty zagraniczne i przeznaczył je przede wszystkim na modernizację umocnień nadbrzeżnych oraz marynarki wojennej. Za jego panowania flota osmańska stała się pod względem liczebności trzecią na świecie, a druga w basenie Morza Śródziemnego. Niestety, efekty tej inwestycji okazały się bardzo krótkotrwałe. XIX wiek był bo-

wiem okresem najbardziej dynamicznego rozwoju technologicznego, także na morzu. Napęd parowy wypierał żagiel, artylerię gładkolufową zastępowała gwintowana, pojawiały się też pierwsze konstrukcje zapowiadające erę pancernika. Samo utrzymanie floty Abdülaziza w dobrej kondycji technicznej już nie wystarczało. Zakupione przed kilkunastu laty okręty należało zastępować budowanymi od podstaw nowocześniejszymi jednostkami. Na to jednak Turcja nie mogła już sobie pozwolić. Kredyty zaciągnięte przez sułtana doprowadziły w 1881 r. (już za panowania Abdülhamita II) do ogłoszenia przez Imperium Osmańskie bankructwa, a w konsekwencji, do utworzenia w Stambule międzynarodowego Zarządu Długu Publicznego, który na poczet zobowiązań zajmował niemal całość dochodów z podatków i monopolu. Kraj nie posiadał też zaplecza technologicznego i wykwalifikowanej kardy inżynierskiej, by móc budować nowoczesne okręty we własnych stocznicach.

W ostatnim ćwierćwieczu XIX stulecia Turcja nie tylko bezpowrotnie utraciła więc pozycję jednego z czołowych mocarstw morskich, ale doprowadziła swoją flotę do całkowitej zapaści. Za panowania Abdülhami-

ta II (1876-1909) Osmańska Marynarka Wojenna nie opuszczała Stambułu, co siłą rzeczy odbiło się fatalnie zarówno na stanie technicznym okrętów, jak i na poziomie wyszkolenia załóg. Większość historyków – najwyraźniej zapominając o powyższych warunkowaniach finansowo-technologicznych – dopatruje się przyczyn tego zjawiska w obsesyjnej obawie sułtana o to, że po wyjściu na otwarte morze marynarze mogli wzniecić bunt. Sytuacja taka faktycznie miała już miejsce w 1839 r. u schyłku panowania Mahmuda II (1808-1839). Wówczas, na skutek konfliktu z wielkim wezyrem admirałem floty (tur. kaptan-ı derya) Ahmet Fevzi Paszą wyprowadził niemal całe siły główne Osmańskiej Marynarki Wojennej z Dardaneli do Aleksandrii, gdzie oddał się pod rozkazy zbuntowanego bejlerbeja Egiptu Mehmeta Alego. Obawy Abdülhamita II nie były więc całkiem bezpodstawne. Jednakże przysłowiowym „gwoździem do trumny” dla osmańskiej marynarki wojennej okazała się porażka Turcji w wojnie z Rosją w latach 1877-1878. W jej następstwie Abdülhamit II zmuszony był zająć się przede wszystkim odbudową wojsk lądowych. Flota zaś, ze względów finansowych, została zepchnięta na dalszy plan. Inwestycje ograniczo-



no z konieczności do zakupu jednostek o małej wyporności. W ciągu dwudziestu czterech lat (1883-1907) Imperium Osmańskie zamówiło łącznie 40 torpedowców<sup>1</sup>. W latach 1886-1887 zakupiono też u Nordenfelda dwa „okręty podwodne”. Największymi jednostkami pływającymi, w jakie postanowił zainwestować wspomniany sułtan były krążowniki pancernopokładowe. Na skutek różnych komplikacji ukończono jednak tylko trzy: *Lûtf-i Hümayun*, *Hamidiye* i *Mecidiye*<sup>2</sup>. Pod koniec panowania Abdülhamita II (w 1907 r.) do służby weszły pierwsze cztery osmańskie kontrtorpedowce (typu „Samsun”), zbudowane w stoczni Schneidera<sup>3</sup>.

Dzieło modernizacji floty kontynuował kolejny sułtan, Mehmet V Reşat (1909-1918). Sposobem na finansowanie nowych zakupów miało być powołanie do życia w lipcu 1909 r. Stowarzyszenia Osmańskiej Marynarki Wojennej<sup>4</sup>. Instytucja ta, dzięki ogromnej ofiarności społeczeństwa, już w marcu 1910 r. zakupiła w Niemczech m. in. cztery omawiane w tym artykule kontrtorpedowce<sup>5</sup>. Były to zbudowane w stoczni Schichau w Elblągu i przeznaczone pierwotnie dla floty niemieckiej okręty o oznacze-

niach: *S 165*, *S 166*, *S 167* i *S 168*<sup>6</sup>. Pod turecką banderą otrzymały one odpowiednio nazwy: *Muavenet-i Milliyye*, *Yadigâr-ı Millet*, *Nûmune-i Hamiyet* i *Gayret-i Vataniyye*. Imiona okrętów (*Wsparcie Narodowe*, *Pamiętka od Narodu*, *Wzór Patriotyzmu* i *Oddanie dla Ojczyzny*) miały być swoistym podziękowaniem sułtana dla darczyńców, którzy sfinansowali ich zakup. Jako pierwszy ukończony i zapłacony został *Yadigâr-ı Millet* (eks *S 166*), więc to od jego imienia przyjęta została przez Turków nazwa typu kontrtorpedowca<sup>7</sup>.

9 lipca 1910 r. w drogę z Elbląga do Stambułu wyruszyły *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliyye*. Silny sztorm oraz awaria pierwszego z tych okrętów podczas przejścia przez Kanał La Manche sprawiły jednak, że kontrtorpedowce musiały się rozdzielić, w efekcie czego to *Muavenet-i Milliyye* jako pierwszy zameldował się 29 lipca w stolicy Imperium Osmańskiego, a nazajutrz trafił do doku w Złotym Rogu, gdzie miał być poddany przeglądowi z udziałem inżynierów ze stoczni Schichau. Przed dokonaniem oficjalnego przekazania osmańskiej marynarce wojennej okręt miał przejść próby prędkości. W ciągu miesiąca do-

starzone też miały być działa i torpedy. Ostatecznie jednak z przeglądem odbiorczym i próbami morskimi postanowiono wstrzymać się do czasu przybycia do Stambułu pozostałych jednostek. *Yadigâr-ı Millet* dotarł na miejsce 15 sierpnia, zaś *Nûmune-i Hamiyet* i *Gayret-i Vataniyye* 27 sierpnia. Próby morskie pierwszego z okrętów (*Muavenet-i Milliyye*) rozpoczęły

1. Z czego cztery zbudowane zostały od podstaw w stambulskiej stoczni Tersane-i Amire, dwa z podzespołów dostarczonych przez stocznie Germania, zaś pozostałe zeszyły z pochylni we Francji, Niemczech i Włoszech (A. Gülerüz, *Osmanlı Donanması'nda Torpidoböten ve Destroyerler*. Sultanhisar & Muavenet, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009, s. 13-67).

2. Por. P. Nykiel, *Turecki krążownik pancernopokładowy „Hamidiye”*, „Okręty Wojenne”, cz. 1: 2/2010(100), s. 23-37; cz. 2: 3/2010(101), s. 16-24.

3. Gülerüz, op. cit., s. 80-91.

4. Więcej na temat tej instytucji w: P. Nykiel, *Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej*, „Okręty Wojenne”, nr 2/2011(106), s. 21-26.

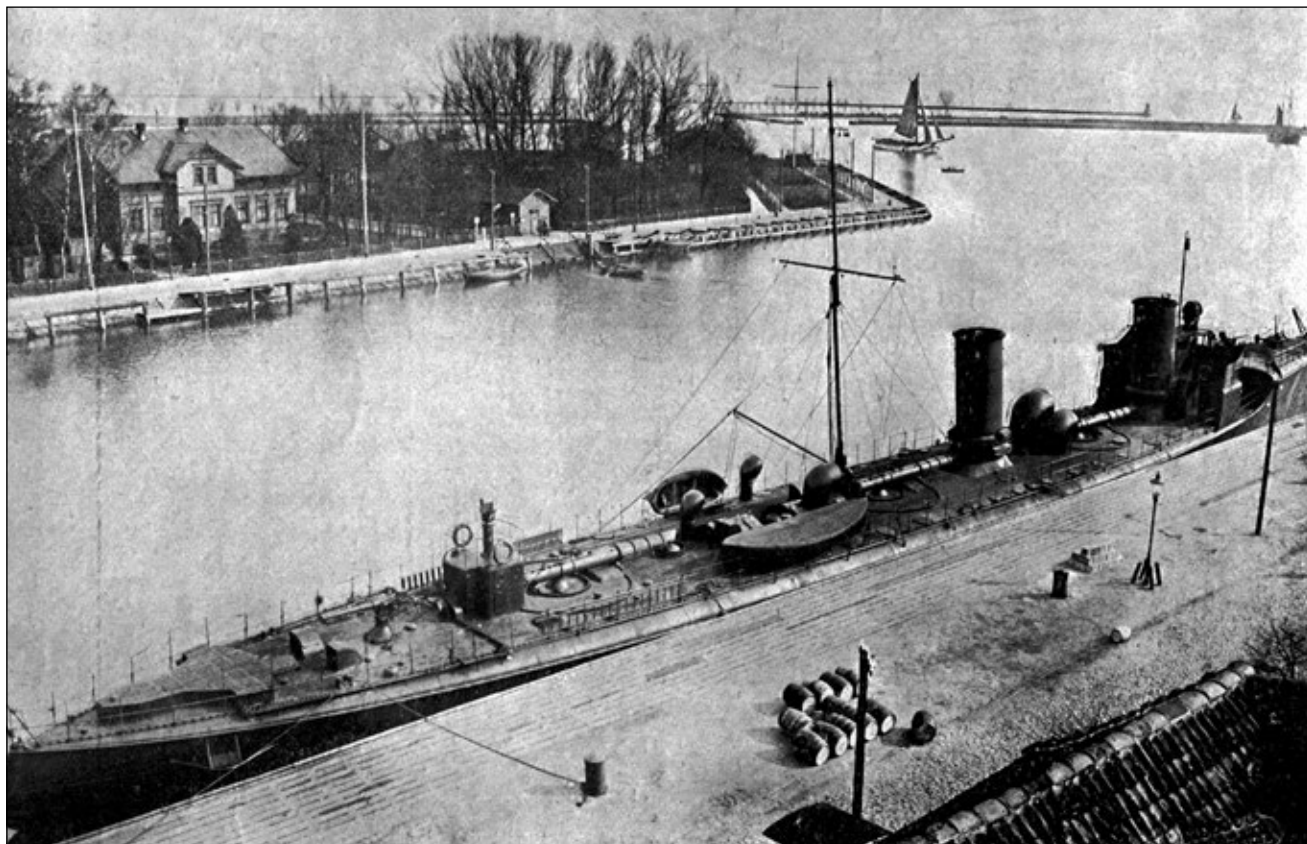
5. Cena jednego okrętu wynosiła 13 000 marek i nie zawierała torped oraz uzbrojenia artyleryjskiego, za które rząd osmański zapłacił osobno (E. Baş, N. Bal, *Muavenet-i Milliyye ve Goliath'ın Batırılışı*, Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul b.d.w., s. 7). Nieco później, ale jeszcze w tym samym roku i również wyłącznie dzięki datkom zebranych przez Stowarzyszenie, Turcja odkupiła od Niemców dwa niemieckie już pancerniki typu „Brandenburg”, którym nadano imiona *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* (por. P. Nykiel, *Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie tureckiej*, „Okręty Wojenne” cz. 1: 5/2012(115), s. 20-29; cz. 2: 6/2012(116), s. 9-13).

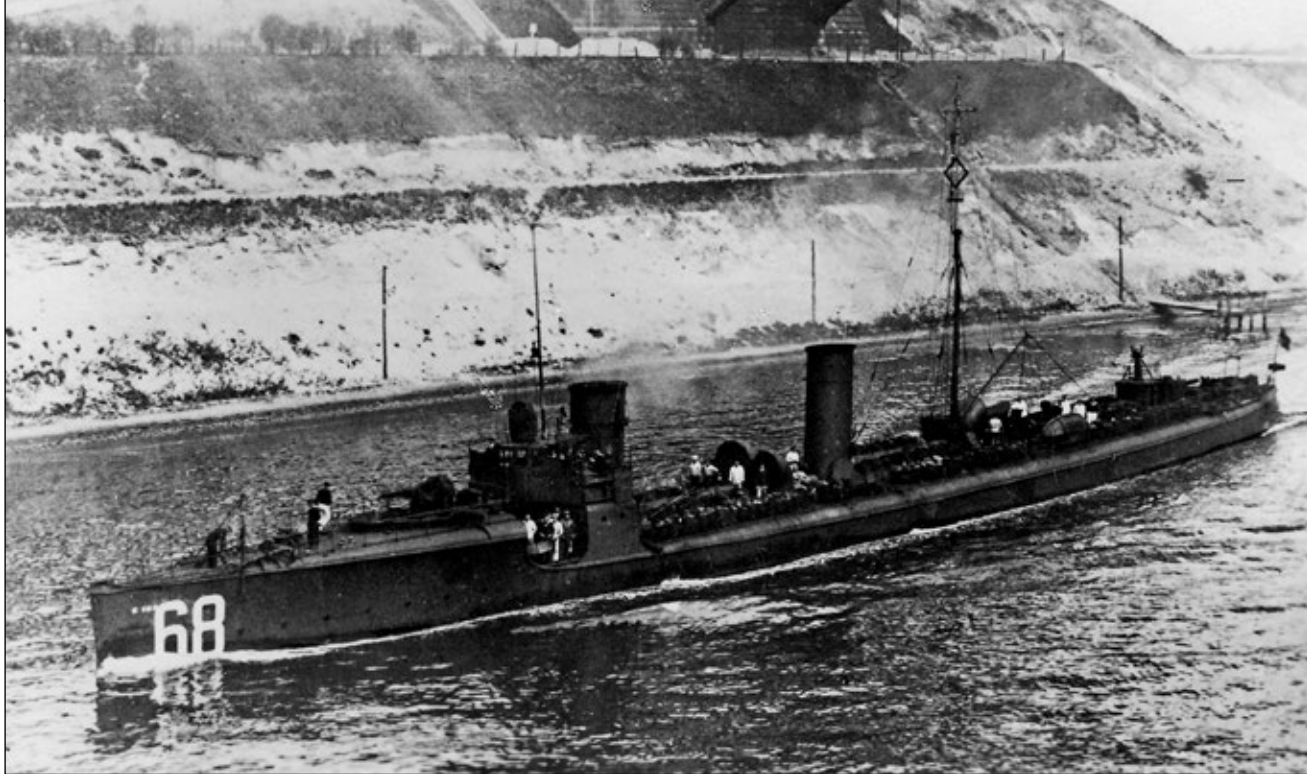
6. Stępki położono pod nie w 1908 r. (Baş, Bal, op. cit., s. 3).

7. Ibidem.

Jeden z kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” przy nabrzeżu w Elblągu.

Fot. Donanma – zbiory Piotra Nykiela





Niemiecki kontrtorpedowiec S 168 w Kanale Kilońskim.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

się więc na Morzu Marmara 3 września. Musiało także dojść do znacznych opóźnień z dostawą i montażem uzbrojenia, ponieważ *Nûmune-i Hamiyet* i *Muavenet-i Milliyye* przeprowadziły pierwsze strzelania dopiero 2 marca 1911 r.<sup>8</sup>

Z chwilą wejścia do służby w Osmańskiej Marynarce Wojennej były to jednostki nowoczesne, nawet jak na standardy europejskie. Ich eksploatacja stanowiła więc nie lada wyzwanie dla słabo wyszkolonego personelu. To właśnie na tych okrętach Turcy po raz pierwszy zetknęli się z napędem turbinowym, co może wyjaśniać

częste awarie i znaczny spadek prędkości maksymalnej już podczas wojen bałkańskich (1912-1913). Do stycznia 1911 r. na *Muavenet-i Milliyye* (a przypuszczalnie także i na pozostałych kontrtorpedowcach) na stanowiskach pierwszego mechanika i oficera artylerii zatrudnieni byli Niemcy. Później, po zdobyciu odpowiednich kwalifikacji zastąpili ich Turcy<sup>9</sup>.

#### Opis techniczny

Kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” były jednostkami o konstrukcji stalowej i wyporności konstrukcyjnej 665 t oraz pełnej 765 t. Całkowita dłu-

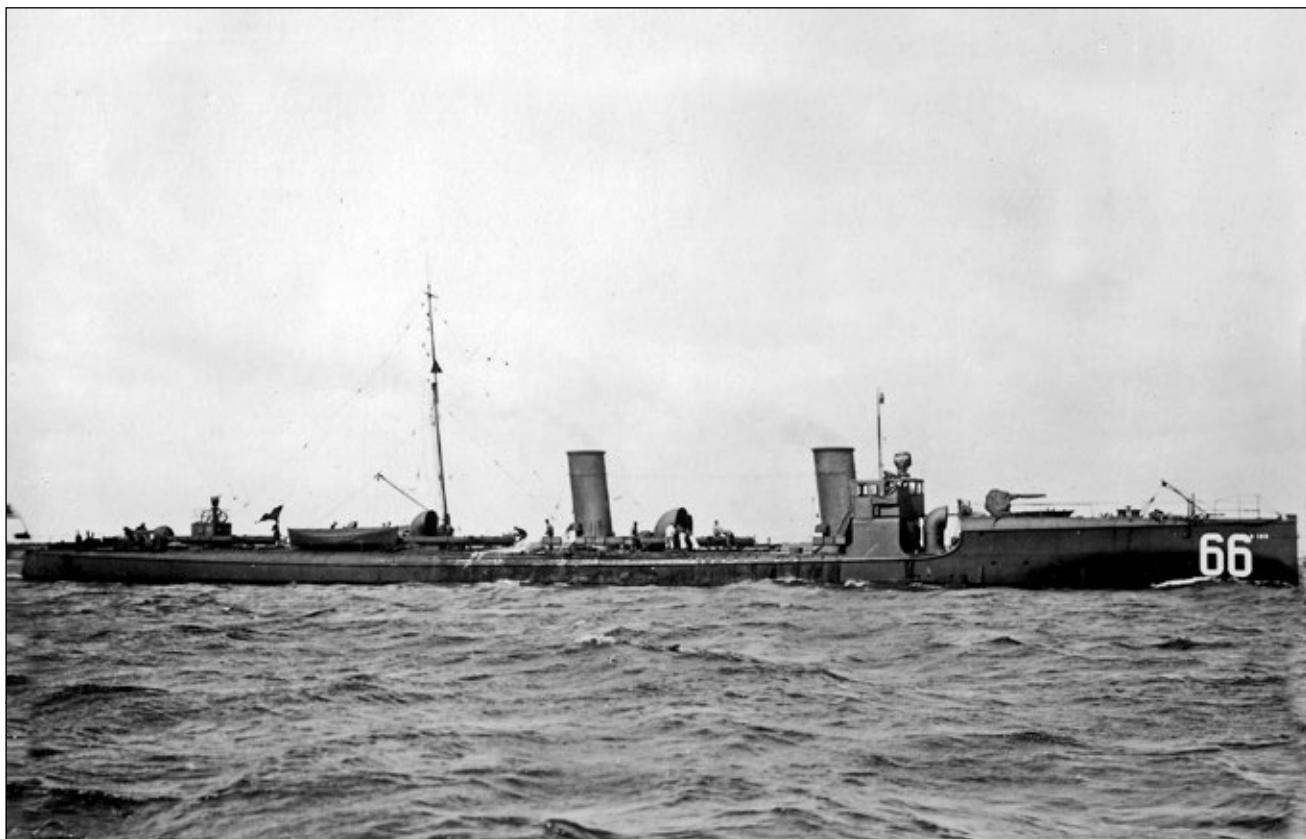
gość kadłuba wynosiła 74 m, szerokość 7,9 m, a maksymalne zanurzenie 3 m. Napęd każdego z okrętów stanowiła para śrub, wprowadzanych w ruch przez dwie turbiny parowe Schichau o łącznej mocy 17 700 KM. Zasilane były one przez parę kotłów węglowych, także produkcji Schichau. Omawiane jednostki posiadały ponadto po dwa kotły pomocnicze opalane mazutem. Okręty zabierały 116 t węgla i 74 t mazutu, co pozwalało na uzyskanie zasięgu operacyjnego 1050 Mm przy prędkości 17 w. oraz 450 Mm przy prędkości

8. Baş, Bal, *op. cit.*, s. 9-18.

9. *Ibidem*, s. 21.

Tym razem burtowe ujęcie bliźniaczego kontrtorpedowca S 166 pod niemiecką banderą.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz





27 w. Podczas prób morskich w 1910 r. kontrtorpedowce osiągnęły maksymalną prędkość 32 w. W 1912 r. wynosiła ona już jednak tylko 26 w.<sup>10</sup>

Przez cały okres służby w osmańskiej marynarce wojennej uzbrojenie torpedowe jednostek typu „Yadigâr-ı Millet” stanowiły trzy obrotowe wyrzutnie kal. 450 mm (z zapasem 8 torped). Z czasem zmieniło się natomiast uzbrojenie artyleryjskie. W 1910 r. składały się na nie dwa działka szybkostrzelne kal. 88 mm L/30, a od 1912 r. dwa działka szybkostrzelne kal. 75 mm L/50 (z zapasem 150 szt. amunicji) oraz dwa działka szybkostrzelne kal. 57 mm L/50 (z zapasem 180 szt. amunicji)<sup>11</sup>. W 1916 r. – nie wiemy niestety kiedy dokładnie – *Muavenet-i Milliye* poddano modernizacji, dzięki której mógł też być wykorzystywany jako stawiacz min<sup>12</sup>.

Okręty pierwotnie wyposażone były w bezprzewodowy aparat telegraficzny, pojedynczy reflektor o średnicy 70 cm oraz trzy szalupy. W 1917 r. zainstalowano na nich parawany<sup>13</sup>.

W początkowym okresie służby załogę każdego z omawianych okrętów stanowiło 90 ludzi, w tym 6 oficerów. Od października 1914 r. turecki personel *Yadigâr-ı Millet* i *Nûmune-i Hamiyet* zmniejszył się o jedną osobę, ale jednocześnie wzmocniony został liczebnie i merytorycznie przez maksymalnie 23 oficerów i podoficerów niemieckich. W lutym 1915 r. podobna

zmiana zaszła na pozostałych dwóch okrętach omawianego typu<sup>14</sup>. Trzeba jednak w tym miejscu podkreślić, że wbrew powszechnie panującemu przekonaniu, w latach 1914-1918 dowódcami osmańskich kontrtorpedowców i torpedowców pozostali Turcy<sup>15</sup>. Niemcy byli tylko ich zastępcami, choć w wyjątkowych sytuacjach, takich jak na przykład atak na rosyjskie porty czarnomorskie w dniu 29 października 1914 r., jednorazową decyzją dowódcy floty przejmowali komendę na tych okrętach<sup>16</sup>.

#### Historia służby:

Z uwagi na to, że omawiane okręty często działały wspólnie w ramach tej samej operacji, zrezygnujemy tutaj z oddzielnego omawiania przebiegu służby każdego z nich. W przypadku przydzielenia misji pojedynczemu kontrtorpedowcowi, jej opis pojawi się z zachowaniem porządku chronologicznego przyjętego dla wszystkich czterech jednostek.

#### Wojna trypolitańska (1911-1912)

Pierwszą okazją do przejścia chrztu bojowego przez kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” mogła być wojna turecko-włoska o Trypolitanię i Cyrenajkę. Wybuch tego konfliktu (29 września 1911 r.) zastał główne siły osmańskiej floty podczas manewrów we wschodniej części Morza Śródziemnego w drodze z Bejrutu na Hios.

Załogi kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” postawione zostały w stan gotowości bojowej, a ich okręty natychmiast skierowane do Dardaneli, gdzie drugiego dnia wojny dotarła też reszta jednostek<sup>17</sup>. Wybuch tego konfliktu okazał się dla Turków zaskoczeniem, a zaniedbana flota była kompletnie nieprzygotowana do niej pod zarówno pod względem technicznym jak i merytorycznym. Wycofanie się do Dardaneli było więc jedynym rozsądnym rozwiązaniem. W połowie 1912 r., wraz ze zmianą na stanowisku dowódcy Osmańskiej Marynarki Wojennej pojawił się pomysł skierowania okrętów typu „Yadigâr-ı Millet” do służby dozorowej na południowym podejściu do Dardaneli. Z koncepcji tej szybko się jednak wycofano w obawie o utratę tych nowoczesnych jednostek<sup>18</sup>.

10. A. Gülerüz, *Osmanlı Donanması'nda Torpido-botlar ve Destroyerler*, Sultanhisar & Muavenet, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009, s. 93; Baş, Bal, *op. cit.*, s. 18; Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, Conway Maritime Press, London 2006, s. 165-166.

11. *Ibidem*.

12. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı, Ankara 1976, s. 93.

13. Baş, Bal, *op. cit.*, s. 20 i 22.

14. *Ibidem*, s. 22; Gülerüz, *op. cit.*, s. 93.

15. B. Langensiepen, D. Nottelmann, J. Krüsmann, *Halbmond und Kaiseradler*. Goeben und Breslau am Bosporus 1914-1918, Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH, Hamburg-Berlin-Bonn 1999, s. 224.

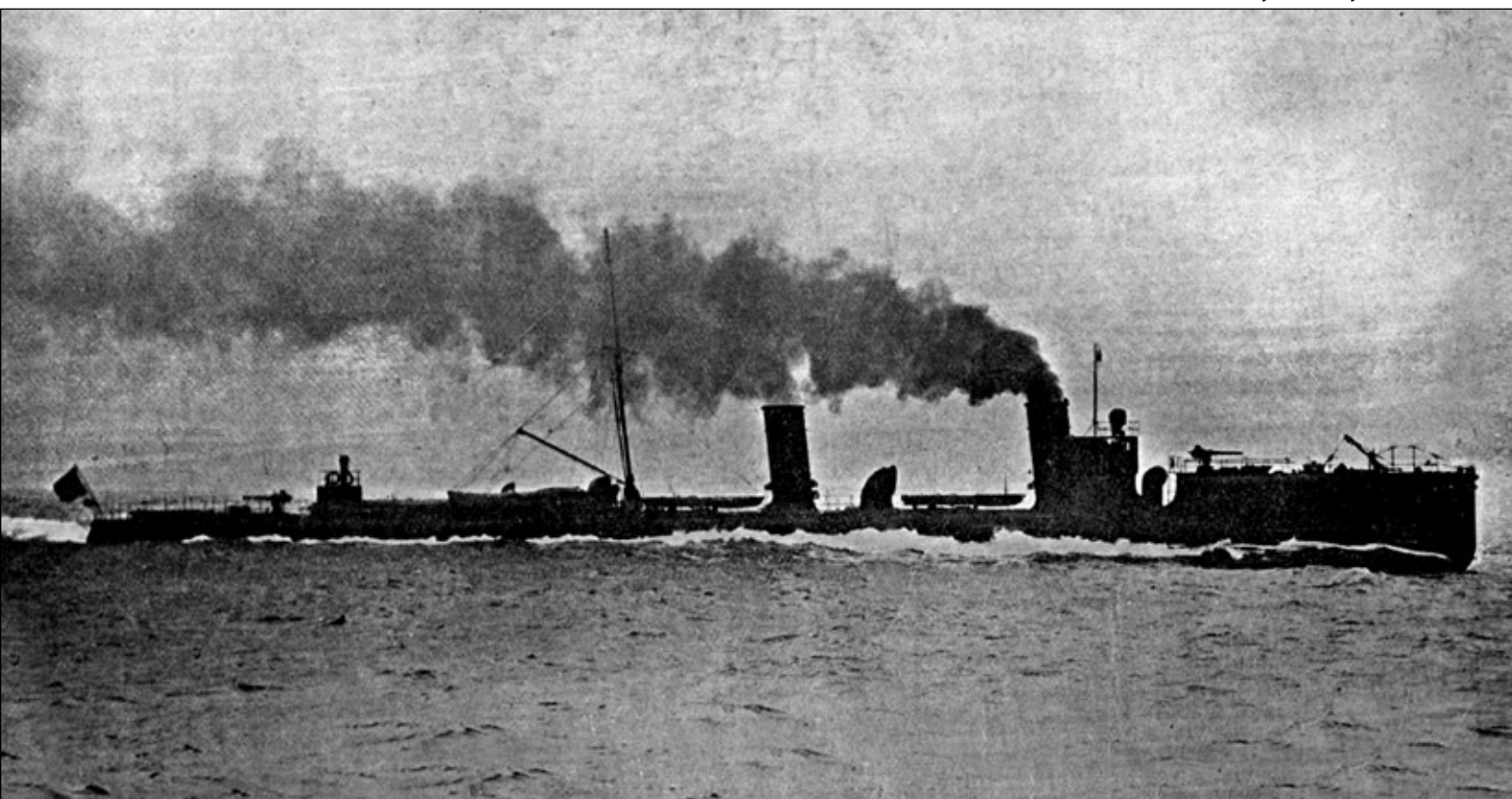
16. Od przełomu września i października 1914 r. Niemcy objęli stałe dowodzenie tylko na tureckich pancernikach, krążownikach pancernopokładowych i torpedowych oraz nad flotyllami (por. *ibidem*, s. 243-244).

17. Baş, Bal, *op. cit.*, s. 23-25.

18. *Ibidem*, s. 26.

**Jeden z kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” (prawdopodobnie już pod turecką banderą) podczas prób morskich.**

**Fot. Donanma – zbiory Piotra Nykiela**



**Wojny bałkańskie (1912-1913)**

Dopiero podczas pierwszego z tych konfliktów (8 października 1912 – 30 maja 1913) załogi kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” otrzymały szansę uczestniczenia w akcji bojowej. W październiku 1912 r. pełną sprawność techniczną posiadały jednak tylko *Yadigâr-ı Millet* i *Gayret-i Vataniyye*. Pozostałe dwa okręty borykały się z problemami technicznymi. *Nûmune-i Hamiyet* miał pęknięte rurki kotłowe. Do awarii tej doszło podczas prób prędkości maksymalnej (a więc zapewne tuż po wcieleniu okrętu do służby). W jej rezultacie prędkość kontrtorpedowca spadła do 20 w. Na *Muavenet-i Milliyye* pękło natomiast łożysko we wsporniku wału śrubowego, co także spowodowało zredukowanie prędkości do 20 w. Usterki te były jednak możliwe do usunięcia w stambulskiej stoczni<sup>19</sup>.

Z chwilą wybuchu pierwszej wojny bałkańskiej trzy z omawianych kontrtorpedowców (z wyjątkiem *Gayret-i Vataniyye*)<sup>20</sup>, wraz z krążownikiem pancernopokładowym *Hamidiye*, krążownikiem torpedowym *Berk-i Satvet*, kontrtorpedowcem *Taşoz*, torpedowcami *Sultanhisar* i *Sivrihisar*, korwetą *Zuhaf* oraz kanonierką *Nevşehir* przydzielone zostały do strefy operacyjnej Morza Czarnego. Ich zadania polegać miały na blokowaniu bułgarskich portów, podjęciu – w razie możliwości – próby unicestwienia floty przeciwnika oraz na wspieraniu ewentualnych operacji desantowych na wybrzeżu czarnomorskim<sup>21</sup>.

Wieczorem 13 października, a więc pięć dni po zaatakowaniu Imperium Osmańskiego przez Czarnogórę i pięć dni przed przyłączeniem się do konfliktu pozostałych państw koalicji bałkańskiej (w tym Bułgarii), zespół okrętów w składzie: pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* oraz kontrtorpedowce *Yadigâr-ı Millet* i *Basra* otrzymały rozkaz eskortowania z portu w Konstancy do Stambułu parowca *Romania*, na pokładzie którego z wizyty w Europie powracać miało Naczelne Dowództwo wraz z następcą tronu osmańskiego. W ramach tego zadania wspomniane kontrtorpedowce pełnić miały służbę dozorową w okolicach Warny, skąd można było się spodziewać ewentualnego ataku na konwój<sup>22</sup>.

Począwszy od 16 października osmański Sztab Generalny liczył się

z tym, że w każdej chwili dojść może do agresji ze strony Bułgarii. W związku z tym okręty operujące na akwenie czarnomorskim podzielono na dwie eskadry, którym nakazano niezwłoczne podjęcie działań patrolowych wzdłuż bułgarskiej linii brzołowej. W zadaniach tych uczestniczyły m.in. kontrtorpedowce *Yadigâr-ı Millet*, *Nûmune-i Hamiyet* i *Muavenet-i Milliyye*<sup>23</sup>.

18 października, a więc w dniu, w którym Serbia, Grecja i Bułgaria przyłączyły się do działań wojennych przeciw Turcji (zapoczątkowanych dziesięć dni wcześniej przez Czarnogórę), zespół okrętów w składzie: pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* oraz kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliyye* i *Taşoz* udał się w stronę Warny z zamiarem zbombardowania portu. Eskadra poruszała się blisko brzołowej, więc szybko została dostrzeżona przez bułgarskie posterunki, co wykluczyło możliwość ataku z zaskoczenia za dnia. Akcję postanowiono więc przeprowadzić w nocy 18/19 października. O godz. 03:00 *Muavenet-i Milliyye* i *Taşoz* zaatakowały bułgarskie torpedowce, strzegące podejścia do portu. Przeciwnik wycofał się do Warny nie podejmując walki. Tureckie pancerniki mogły więc bez przeszkód, rozpocząć o godz. 07:30 bombardowanie. Jego skutki okazały się jednak mizerne, ponieważ okręty, bojąc się wejścia na nierozpoznane pole minowe, prowadziły ostrzał ze znacznej odległości. 20 października o godz. 05:00 *Muavenet-i Milliyye* odesłany został do Stambułu, celem uzupełnienia zapasów węgla<sup>24</sup>.

W związku z działaniami podjętymi na Morzu Egejskim przez flotę grecką osmański Sztab Generalny zdecydował 19 października o przesunięciu pancerników *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* na ten właśnie akwen. Ich miejsce w eskadrze czarnomorskiej zajęły krążowniki pancernopokładowe *Hamidiye* i *Mecidiye*. W miejsce *Muavenet-i Milliyye* do kontynuacji zadań w okolicach Warny wyznaczono *Yadigâr-ı Millet*. Dwa dni później o godz. 13:15 oba krążowniki, ubezpieczone przez ten kontrtorpedowiec rozpoczęły bombardowanie portu w Warnie. Ostrzał przerwany został po czterdziestu pięciu minutach wobec niemożności zlokalizowania celów,

co z kolei wynikało z braku reakcji ze strony bułgarskiej artylerii nadbrzeżnej. Turcy postanowili więc podjąć próbę rozpoznania ewentualnych zagród minowych. Gdy szalupa z *Hamidiye* zbliżyła się do jednej z boi, z portu wyszły trzy bułgarskie torpedowce. Naprzeciw nim niezwłocznie ruszyły *Mecidiye* i *Yadigâr-ı Millet*. O godz. 15:05 bułgarskie okręty otworzyły z dużej odległości ogień armatni. Natychmiast przyłączyły się do niego baterie nadbrzeżne, ujawniając tym samym swoje pozycje. Ostrzał ten nie wyrządził osmańskiemu okrętom żadnych szkód, za to Turcy do godz. 16:00 zdołali odnotować serię trafień, która uciszyła część z bułgarskich baterii oraz zniszczyła sieć energetyczną i latornię morską<sup>25</sup>.

24 października *Yadigâr-ı Millet* udał się do Stambułu w celu zabunkrowania węgla. Jego miejsce zajął *Nûmune-i Hamiyet*<sup>26</sup>.

Z początkiem listopada Naczelne Dowództwo zadecydowało o udzieleniu przez Osmańską Marynarkę Wojenną wsparcia oddziałom lądowym, wycofującym się pod naporem wojsk bułgarskich w stronę stolicy Imperium. W ramach tej operacji kontrtorpedowiec *Nûmune-i Hamiyet* otrzymał 3 listopada rozkaz udania się na wysokość Midye (nad Morzem Czarnym, na północny-zachód od Stambułu). Jednakże już następnego dnia powrócić musiał do Stambułu po węgiel<sup>27</sup>.

Kwestia udzielenia przez flotę wsparcia oddziałom lądowym doprowadziła do ostrego konfliktu pomiędzy Naczelnym Dowództwem a Dowództwem Marynarki Wojennej. To ostatnie stało na stanowisku, że działania lądowe winny zabezpieczać „mało wartościowe” okręty, zaś główne siły morskie powinny być jak najszybciej skierowane na akwen egejski, by tam

19. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 18.

20. *Ibidem*, s. 36-37. Wg tego opracowania, okręt przechodził wówczas remont w stambulskiej stoczni, co pozostaje w sprzeczności, z informacją podaną w tej samej pozycji na s. 18. Po zakończeniu naprawy *Gayret-i Vataniyye* wraz z także remontowanymi kontrtorpedowcami *Samsun* i *Yarhisar* dołączyć miał do eskadry czarnomorskiej.

21. *Ibidem*, s. 57.

22. *Ibidem*, s. 68.

23. *Ibidem*, s. 72-73.

24. *Ibidem*, s. 75-77.

25. *Ibidem*, s. 90-92.

26. *Ibidem*, s. 92.

27. *Ibidem*, s. 101-102.



stawić czoła zagrożeniu ze strony greckich okrętów. Ostatecznie dowództwo floty postawiło na swoim, dzieląc siły na trzy akweny: śródziemnomorski, czarnomorski i Morza Marmara. Najwartościowsze okręty, w tym wszystkie cztery kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” trafiły na pierwszy z nich. Rozpoczęcie przez główne siły działań na Morzu Egejskim opóźniła jednak bułgarska ofensywa, która dotarła do linii Czataldży (tur. Çatalca) na zachodnich obrzeżach Stambułu. Flota musiała więc z konieczności zaangażować się w obronę stolicy, wydając przyczyniając się (dzięki udzielonemu wsparciu artyleryjskiemu) do powstrzymania naporu wroga<sup>28</sup>.

Po storpedowaniu krążownika *Hamidiye* w okolicach Warny w dniu 21 listopada<sup>29</sup> zapadała decyzja o skierowaniu kontrtorpedowców *Yadigâr-ı Millet*, *Muavenet-i Milliye* i *Gayret-i Vataniye* na Morze Czarne, gdzie podjąć miały służbę patrolową i doraznie ochraniać statki handlowe. 22 listopada okręty wyszły z Bosforu, ale wkrótce zawróciły nie mogąc poradzić sobie z falą sztormową. W tej sytuacji powierzone im zadanie przejęły krążowniki *Mecidiye* i *Berk-i Satvet*<sup>30</sup>.

30 listopada sprawna technicznie część głównych sił Osmańskiej Marynarki Wojennej skierowana została w końcu do Dardaneli. W zespole tym znalazły się także kontrtorpedowce *Gayret-i Vataniye* i *Nûmune-i Hamiyet*. *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliye* pozostały najprawdopodobniej wraz z krążownikiem *Mecidiye* na Morzu Czarnym, choć źródła jednoznacznie nie rozstrzygają tej kwestii. Do 11 grudnia udało się jednak zgromadzić w Çanakkale całość głównych sił floty (a więc także brakujące dwa kontrtorpedowce omawianego typu), z wyjątkiem nadal remontowanego krążownika *Hamidiye*<sup>31</sup>.

Zaraz po przybyciu do Dardaneli kontrtorpedowce typów „Yadigâr-ı Millet” i „Samsun” rozpoczęły służbę dozorową u południowego wejścia do cieśniny. Nocą w zadaniu tym wspomagane były przez zainstalowane na lądzie reflektory. Dowództwo Osmańskiej Marynarki Wojennej zdawało sobie sprawę z tego, iż wspomniane okręty będą miały kłopot z wywiązaniem się z powierzonego im zadania, ponieważ greckie kontrtorpedowce prze-

wyższały je pod względem prędkości i uzbrojenia<sup>32</sup>. Mimo tego postanowiono utworzyć Samodzielny Dywizjon Kontrtorpedowców, w którego skład weszły *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliye* oraz *Taşoz* i *Basra* (typ „Samsun”). Na czele tego zespołu stanął chwilowo „bezrobotny” dowódca krążownika *Hamidiye* kmdr por. Hüseyin Rauf (Orbay). Jednak tuż po przybyciu do Dardaneli (11 grudnia) oficer ten popadł w zaciekły konflikt z zastępcą dowódcy floty, który nie widział potrzeby jakiegokolwiek współdziałania głównych sił z Dywizjonem. Wkrótce ujawniły się też ogromne problemy z zaopatrzeniem stacjonujących w Çanakkale okrętów w węgiel i wodę. Prawdziwym „wyzwaniem” biurokratycznym było uzyskanie od dowódcy Dardaneelskiego Rejonu Umocnionego zgody na opuszczenie cieśniny. W efekcie nie doszedł do skutku zaplanowany na noc 12/13 grudnia atak kontrtorpedowców na kotwiczące u wyjścia z cieśniny jednostki greckie. Zmarnowano w ten sposób niepowtarzalną okazję, ponieważ tej nocy okręty wojenne przeciwnika udały się na Lemnos celem zabunkrowania węgla, pozostawiając w pobliżu Lesbos, bez osłony, statki transportowe i krążowniki pomocnicze. Kiedy w końcu 14 grudnia nad ranem tureckie kontrtorpedowce opuściły Dardanele, po Grekach nie było już śladu<sup>33</sup>.

Pierwsza okazja do nawiązania kontaktu z przeciwnikiem pojawiła się dla dwóch kontrtorpedowców omawianego typu w dniu 14 grudnia, kiedy to o godz. 13:30 powracający z patrolu wokół Imroz *Mecidiye* tuż przed wejściem do Dardaneli natknął się na flotyllę greckich kontrtorpedowców. Krążownik otworzył ogień do przeciwnika, ale z powodu awarii radiostacji nie był w stanie powiadomić o zdarzeniu dowódcy floty. Odgłosy kanonady docierały jednak do Çanakkale. Na pomoc *Mecidiye* wysłano więc jedyny zdolny wówczas do natychmiastowego wyjścia w morze okręt, jakim był *Nûmune-i Hamiyet*. Uzupełniający w tym czasie zapas wody *Gayret-i Vataniye* dołączyć miał najszybciej jak to tylko było możliwe. Samotny krążownik przez godzinę toczył walkę z ośmioma kontrtorpedowcami. Żadna ze stron nie odnotowała trafień, ponieważ Grecy, oczekując na nadej-

ście będących już w drodze głównych sił swojej floty ograniczali się tylko do blokowania tureckiemu okrętowi drogi odwrotu. O 14:30 kontrtorpedowce nie doczekawszy się nadejścia posiłków przerwały walkę i oddaliły się. *Mecidiye* zawrócił więc w stronę Dardaneli i dopiero wchodząc do nich natknął się na śpieszącego mu z pomocą *Nûmune-i Hamiyeta*. Nie została więc wykorzystana kolejna sposobność do przetestowania w boju okrętów typu „Yadigâr-ı Millet”<sup>34</sup>.

Mimo przewagi floty greckiej zarówno pod względem uzbrojenia jak i prędkości okrętów, 14 grudnia dowództwo Osmańskiej Marynarki Wojennej zdecydowało się na otwartą konfrontację z przeciwnikiem. Do bitwy pod Imroz (tur. Gökçeada), znanej też w literaturze jako bitwa koło przylądka Elli, będącej rezultatem silnych nacisków politycznych wywieranych na flotę osmańską, doszło dwa dni później<sup>35</sup>. Kontrtorpedowce omawianego typu uczestniczyć miały w tym starciu w ramach dwóch Samodzielnych Dywizjonów. *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliye* wraz z krążownikiem torpedowym *Berk-i Satvet* oraz kontrtorpedowcami *Taşoz* i *Basra* (typ „Samsun”) znalazły się w 1. Dywizjonie Kontrtorpedowców, dowodzonym przez kmdr. por. Hüseyina Raufa (Orbaya)<sup>36</sup>. *Nûmune-i Hamiyet* i *Gayret-i Vataniye* wraz z krążownikiem *Mecidiye* i kontrtorpedowcem *Yarhisar* (typ „Samsun”) trafiły zaś do 2. Dy-

28. *Ibidem*, s. 106-117.

29. Więcej na ten temat w: Nykiel, *Tureckie krążowniki...*, op. cit., cz. 1, s. 28-29.

30. *Türk Silahlı Kuvvetleri...*, op. cit., s. 122.

31. *Ibidem*, s. 127 i 131.

32. Dotyczyło to szczególnie czterech jednostek typu „Aetos” (prędkość – 32 w., uzbrojenie artyleryjskie – 4 x 102 mm, wyrzutnie torped – 4 x 533 mm). Pozostałe górowały w 1912 roku nad kontrtorpedowcami typu „Yadigâr-ı Millet” tylko prędkością (i to nieznacznie) oraz liczbą lżejszych dział (typy „Niki” i „Thyella”: prędkość – 30 w., uzbrojenie artyleryjskie – 2 x 76 mm, 4 x 57 mm, wyrzutnie torped – 2 x 457 mm). Z jednostkami typu „Keravnos” (prędkość – 32-32,5 w., uzbrojenie artyleryjskie – 2 x 88 mm, 4 x 57 mm, wyrzutnie torped – 3 x 450 mm) tureckie kontrtorpedowce nie miały okazji się zetknąć.

33. *Türk Silahlı Kuvvetleri...*, op. cit., s. 133-135.

34. *Ibidem*, s. 135-137.

35. Bardziej szczegółowy opis tego starcia znalazł się w: Nykiel, *Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie tureckiej*, „Okręty Wojenne”, cz. 1, 5/2012(115), s. 23-25 oraz w: P. Olender, *Wojny morskie 1883-1914*, Magnum-X, Warszawa 2005, s. 622-625. W związku z powyższym, w tym artykule skupimy się przede wszystkim na opisie udziału w bitwie kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet”.

36. Ostatecznie jednak *Berk-i Satvet* i *Basra* nie wzięły udziału w bitwie (*Türk Silahlı Kuvvetleri...*, op. cit., s. 140 i 141).

wizjonu Kontrtorpedowców, na którego czele stał kmdr ppor. Hakkı Eşref. Zgodnie z założeniami taktycznymi, oba Dywizjony opuścić miały Dardanale wcześniej niż siły główne, by wysledzić przeciwnika. 1. Dywizjon wyruszył z Çanakkale o 07:00 celem rozpoznania wód zatoki Saros i wokół wyspy Imroz. 2. Dywizjon wszedł do akcji pięć minut później z zamiarem przeprowadzenia patrolu między zatoką Beşige a wyspą Tenedos (tur. Bozcaada). Tuż po wyjściu z cieśniny, o godz. 08:15 okręty 1. Dywizjonu dostrzegły przeciwnika pomiędzy Imroz a półwyspem Gallipoli. Same nie zauważone przez Greków zawróciły, by powiadomić o sytuacji dowódcę floty. W tych okolicznościach uznano, że 2. Dywizjon zamiast kierować się na południe od wyjścia z Dardaneli powinien zaczekać na główne siły. Zanim jednak wszystkie okręty tureckie opuściły cieśninę, doszło do awarii prawej turbiny *Yadigâr-ı Milleta* – flagowego okrętu kmdr. por. Hüseyina Raufa (Orbaya). Dowódca 1. Dywizjonu polecił więc kontrtorpedowcowi powrócić do Çanakkale, a sam przeszedł na pokład *Muavenet-i Milliye*. O 08:25 oba Dywizjony, prowadzone przez *Mecidiye* podążającego tuż za pancernikami, otrzymały rozkaz przeprowadzenia ataku torpedowego na greckie okręty. Z niewyjaśnionych powodów sygnał nie został jednak odebrany lub właściwie zrozumiany, w efekcie czego krążownik i kontrtorpedowce 1. Dywizjonu szły nadal za siłami głównymi. W tej sytuacji 2. Dywizjon powinien był do nich dołączyć. Jego dowódca postanowił jednak pozostać u wejścia do Dardaneli, za co po bitwie zapłacił dymisją. W początkowej fazie starcia 1. Dywizjon utrzymywał kurs równoległy z poruszającymi się w szyku torowym okrętami głównych sił tureckich, pozostając pomiędzy nimi a półwyspem Gallipoli, co z jednej strony dawało mu ochronę przed ogniem greckich pancerników, ale z drugiej, uniemożliwiało aktywne uczestniczenie w walce. O godz. 10:17 dowódca floty tureckiej zrozumiał, że szybsze od niego okręty greckie próbują wyprzedzić jego formację i wejść na kurs prostopadły, by zastać w ten sposób śmiertelną pułapkę. Tureckie jednostki znalazłyby się bowiem w przesmyku pomiędzy Imroz

a półwyspem Gallipoli, z drogą ucieczki odciętą od północy przez krążownik pancerny i pancerniki obrony wybrzeża, a od południa przez nadciągające od strony Tenedos kontrtorpedowce. W tej sytuacji tureckie pancerniki zmuszone zostały do wykonania natychmiastowego zwrotu o 180°. Idące do tej pory równoległe z nimi – i nie widoczne dla przeciwnika – kontrtorpedowce 1. Dywizjonu znalazły się więc na niemal prostopadłym kursie z będącym w trakcie wykonywania manewru „T” flagowym *Georgiossem Averoffem*. Trudno było o lepszą sposobność do przeprowadzenia ataku torpedowego. Niestety, zamiast to uczynić okręty kmdr. por. Hüseyina Raufa (Orbaya) także zawróciły w stronę wejścia do Dardaneli. Powodem takiego zachowania był brak wyszkolenia załóg tureckich kontrtorpedowców w torpedowaniu w warunkach dziennych... Zaprzepaszczone więc została jedyna podczas wojen bałkańskich szansa na uczynienie znacznego kroku w kierunku wyrównania stosunku sił pomiędzy flotami Imperium Osmańskiego i Grecji. O 11:55, po otrzymaniu przez *Georgiosa Averoffa* serii trafień, Grecy postanowili przerwać walkę. Starcie nie przyniosło zatem rozstrzygnięcia, choć większych uszkodzeń doznały w jego wyniku okręty greckie<sup>37</sup>. Jedynym kontrtorpedowcem typu „Yadigâr-ı Millet”, który aktywnie uczestniczył w bitwie pod Imroz był *Muavenet-i Milliye*. Już podczas powrotu do Dardaneli dostrzegł on na wysokości Yeniköy podejrzaną jednostkę (prawdopodobnie kontrtorpedowiec), którą uznano za eskortę okrętu podwodnego. Tuż po otwarciu do niej ognia z dziobowej wieży tureckiego okrętu ostrzelany został ogniem pośrednim ponad wyspami archipelagu Tavşan przez osiem greckich kontrtorpedowców. W starciu tym *Muavenet-i Milliye* oddał siedem strzałów z działa kal. 75 mm. Brak niestety informacji o tym, czy którykolwiek z pocisków dosięgnął celu. Nie ma natomiast wątpliwości co do tego, że Grecy nie odnotowali żadnego trafienia<sup>38</sup>.

Przebieg bitwy pod Imroz skłonił Naczelne Dowództwo do pewnych przemyśleń i zmian w zakresie zadań przydzielonych poszczególnym okrętom. Kontrtorpedowce miały teraz ściśle współpracować z krążownikiem

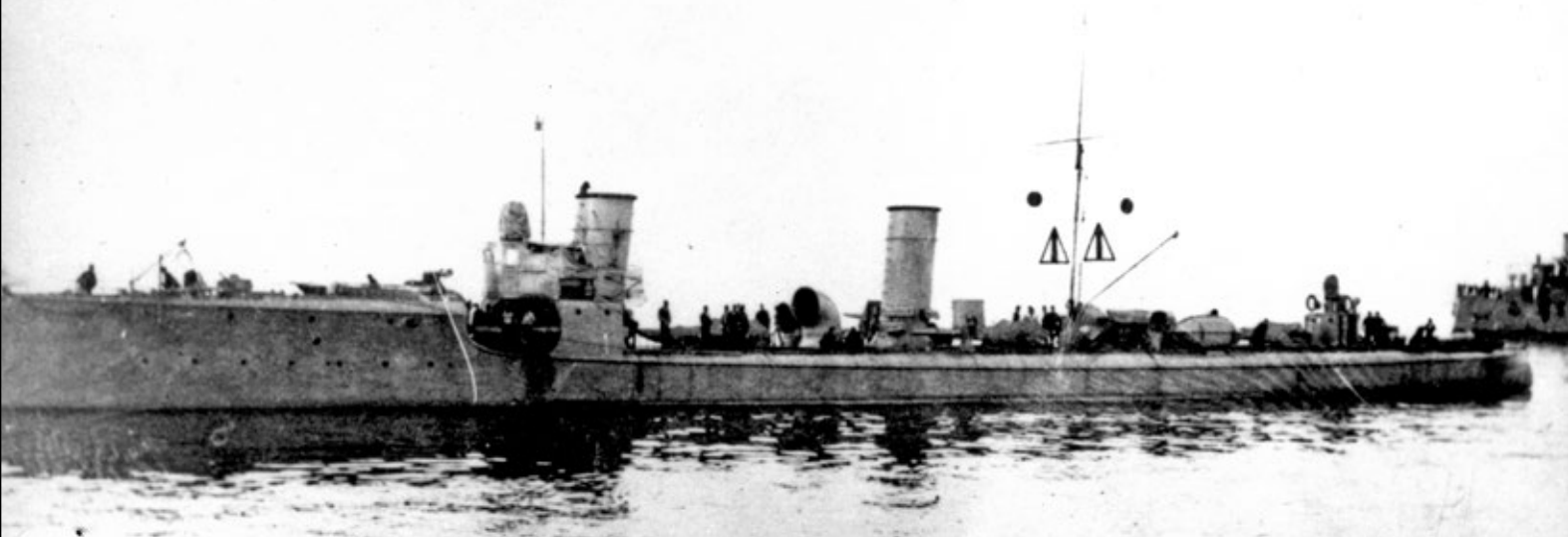
*Mecidiye*, zapewniając wspólnie z nim osłonę całej flocie w przypadku ataku greckich kontrtorpedowców oraz – w razie potrzeby – wspomagając go ogniem swoich dział. 19 grudnia dowództwo Osmańskiej Marynarki Wojennej wprowadziło też nowy podział głównych sił na dywizjony. Jednostki typu „Yadigâr-ı Millet” wraz z krążownikiem *Mecidiye* trafiły do Samodzielnego Dywizjonu dowodzonego przez kmdr. por. Hüseyina Raufa (Orbaya), którego *Hamidiye*, podobnie jak *Yadigâr-ı Millet*, były nadal remontowane<sup>39</sup>.

W dniu 22 grudnia Samodzielny Dywizjon otrzymał zadanie wykonania misji rozpoznawczej na Morzu Egejskim. Bezpośrednie wsparcie miał mu zapewniać krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*, zaś w odwodach pozostawały pancerniki *Turgut Reis* i *Barbaros Hayrettin* oraz kontrtorpedowce z 2. Dywizjonu (trzy jednostki typu „Samsun”). Okrętem flagowym komandora tej flotylli, kmdr. por. Hüseyina Raufa (Orbaya), był *Muavenet-i Milliye*. O godz. 08:08 zespół opuścił Dardanale i z prędkością 12 w. skierował się na zachód. Po 17 minutach w pobliżu archipelagu Tavşan dostrzeżono dwa greckie kontrtorpedowce. Dowódca flotylli wydał krążownikom rozkaz zaatakowania przeciwnika, sam zaś zamierzał kontynuować misję trzema kontrtorpedowcami. Grecy, widząc, że *Mecidiye* i *Berk-i Satvet* odbijają w ich kierunku, salwowali się ucieczką, co wobec posiadanej przez nich przewagi prędkości zakończyło się powodzeniem. Krążowniki ponownie dołączyły więc do kontrtorpedowców. O 08:40 na południe od Imroz Turcy zatrzymali rumuński statek handlowy, od którego kapitana dowiedzieli się, że na Tenedos zatrzymała się flotylla złożona z greckich kontrtorpedowców, okrętu podwodnego oraz węglowców. Kmdr por. Hüseyin Rauf (Orbay) postanowił więc udać się w kierunku tej wyspy. O godz. 09:55 na południowy zachód od swojego kursu dostrzegł on ze znacznej odległości sześć nieprzyjacielskich kontrtorpedowców. *Mecidiye* i *Berk-i Satvet* oddzieliły się od formacji i z odległości 8000 m otworzyły ogień. Po trwającej przez kwadrans wymianie ognia

37. *Ibidem*, s. 138-147.

38. *Ibidem*, s. 147; Baş, Bal, *op. cit.*, s. 35-36.

39. *Türk Silahlı Kuvvetleri...*, *op. cit.*, s. 153-154.



**Yadigâr-ı Millet w ciekawym ujęciu z 1912 roku.**

**Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**

Grecy wycofali się. W pogoń za nimi ruszył co prawda *Mecidiye*, ale wkrótce uznać musiał wyższość szybszych od siebie okrętów wroga. O 10:40 turecki dywizjon natknął się na samotny kontrtorpedowiec *Aspis* – flagowy okręt komandora greckiej floty. Obie strony natychmiast otworzyły ogień. Grek znalazł się w bardzo trudnym położeniu. Na wschód od Tenedos drogę odcinały mu jednostki typu „Yadigâr-ı Millet”, zaś na zachód krążowniki *Mecidiye* i *Berk-i Satvet*. Nie mając więc innego wyjścia zdecydował się na ryzykowny manewr ucieczki poprzez przesmyk przy przylądku Ponente, gdzie głębokość nie przekraczała trzech sążni. Turcy, nie mogąc kontynuować pościgu postanowili ostrzelać port i miasteczko na Tenedos. Nie wiedzieli jednak, że śledzeni są przez okręt podwodny *Delfin*, który tuż po rozpoczęciu bombardowania wyspy dokonał z odległości 500 m niecelnego ataku torpedowego na *Mecidiye*. Kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” przez godzinę próbowały wysledzić przeciwnika. W przypadku nawiązania z nim kontaktu w grę wchodziło tylko taranowanie lub ostrzał z maksymalnie opuszczonych dział, ponieważ tureckie okręty nie posiadały w swym arsenale bomb głębinowych. Poszukiwania *Delfina* nie przyniosły jednak rezultatu. O 11:41 Turcy wznowili więc ostrzał Tenedos. Tym razem prowadziły go już tylko kontrtorpedowce, podczas gdy krążownikom polecono patrolowanie wód na

kursie na Lemnos. Po niespełna kwadransie kmdr por. Hüseyin Rauf (Orbay) rozkazał krążownikom zawrócić w stronę Dardaneli, obawiając się, że znów mogą zostać zaatakowane przez okręt podwodny. Sam zaś udał się trzema kontrtorpedowcami na patrol w kierunku Imroz. Upewniwszy się, że nie ma zagrożenia, o 12:20 powrócił i wznowił ostrzał Tenedos, wywołując tym entuzjazm zamieszkujących wyspę Turków. 15 minut później dostrzeżono jednak trójkominowy okręt wojenny zbliżający się od strony Lemnos. Wkrótce na horyzoncie pojawiły się też jednostki greckiej floty – kontrtorpedowców. Teraz to okręty typu „Yadigâr-ı Millet”, uciekające z prędkością 27 w., znalazły się pod ostrzałem przeciwnika. Na szczęście szybko pospieszył im w sukurs *Mecidiye*, który zaczął strzelać do Greków, ustawivszy się w strefie ognia fortu Orhaniye (broniącego południowego wejścia do Dardaneli). Wkrótce zdołał trafić w kontrtorpedowiec *Panthir*, co skłoniło przeciwnika do zaniechania pościgu. Jedynym wymiernym efektem opisaney operacji było zniszczenie przez kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” latarni na Tenedos, co na pewien czas znacznie utrudniło Grekom wchodzenie nocą do portu. *Muavenet-i Milliyye* wystrzelił tego dnia 69 pocisków kal. 75 mm i 2 kal. 57 mm, zaś *Nûmune-i Hamiyet* 12 szt. kal. 75 mm. Brak danych odnośnie zużycia amunicji przez *Gayret-i Vatanıyye* pozwala przypuszczać, że arty-

lerzyści tego okrętu nie brali czynnego udziału w omawianej akcji<sup>40</sup>.

W dniu 4 stycznia trzy kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” uczestniczyły w działaniach, które w zamierzeniu miały doprowadzić do desantu wojsk osmańskich na Tenedos. O godz. 07:15 *Muavenet-i Milliyye*, *Gayret-i Vatanıyye* i *Nûmune-i Hamiyet* (stanowiące 1. Dywizjon kontrtorpedowców) wraz z *Taşoz* i *Yarhisar* (2. Dywizjon) opuściły pod dowództwem kmdr. por. Rifata cieśninę i podjęły służbę patrolową. 25 minut później *Hamidiye* i *Mecidiye* rozpoczęły wymianę ognia z pięcioma greckimi kontrtorpedowcami. Oba tureckie dywizjony ruszyły więc, by dołączyć do krążowników. Niestety, w drodze doszło do awarii steru *Gayret-i Vatanıyye*. Okręt musiał więc zawrócić do Dardaneli. O 08:20 Grecy wymanewrowali Turków i oddalili się. Dziesięć minut później, zgodnie z przyjętym planem operacyjnym, krążowniki i kontrtorpedowce rozdzieliły się na trzy grupy, celem otoczenia Tenedos. *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* pozostawać miały na wodach na zachód od archipelagu Tavşan. Wkrótce okazało się jednak, że nie udało się dokonać na czas załadunku piechoty na statki transportowe, więc cała akcja została odwołana. O 09:40 okrętom 1. i 2. Dywizjonu kontrtorpedowców polecono powrócić do Dardaneli<sup>41</sup>.

Nawiązanie kontaktu bojowego z grecką lekką flotyllą pozwalało

40. *Ibidem*, s. 154-158.

41. *Ibidem*, s. 160-163.

przypuszczać, że przeciwnik zareaguje wyprowadzeniem w morze swoich sił głównych. Dowódca Osmańskiej Marynarki Wojennej już o 10:50 nakazał więc krążownikom oraz 1. i 2. Dywizjonowi ponowne wyjście z cieśniny (jeszcze o 09:15 uczyniły to okręty 3. Dywizjonu, na który składały się kontrtorpedowce *Samsun* oraz 5 torpedowców). Do zespołu dołączyły kontrtorpedowce *Gayret-i Vataniyye* i *Basra*, które zdążyły do tego czasu uporać się z awariami. Po połączeniu się z pancernikami *Barbaros Hayrettin*, *Turgut Reis*, *Mesudiye* i *Âsar-ı Tevfik* okręty udały się w stronę archipelagu Tavşan, gdzie o 11:30 dostrzegły 11 greckich kontrtorpedowców. Pięć minut później ogień w ich kierunku otworzyły *Hamidiye* i *Mecidiye*. Po 13 minutach Grecy zmniejszyli dystans i włączyli się do walki. O 11:58 do tureckich krążowników doszłusował *Berk-i Satvet*. Wymiana ognia trwała do 12:30 i zakończyła się wycofaniem przeciwnika, a w następstwie powrotem okrętów tureckich do cieśniny. Kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” nie uczestniczyły aktywnie w omawianym starciu<sup>42</sup>.

9 stycznia 1913 r. dowództwo Osmańskiej Marynarki Wojennej rozpoczęło przygotowania do ataku na bazę greckich sił głównych na wyspie Lemnos. W akcji tej uczestniczyć miała cała flota turecka z wyłączeniem *Nûmune-i Hamiyet*, który musiał pozostać w Dardanelach z uwagi na awarię turbiny. Ostatecznie do bitwy doszło 18 stycznia. Turecki atak na Lemnos został oparty bez praktycznie żadnych strat po stronie greckiej floty. Osmańskie pancerniki doznały uszkodzeń, a rola kontrtorpedowców omawianego typu sprowadziła się tylko do biernego asystowania<sup>43</sup>.

W związku z otrzymaniem przez osmański Sztab Generalny informacji wywiadowczej o pięciu statkach ze sprzętem i aprowizacją dla armii bułgarskiej, które wyruszyć miały z Fiume do Dedeağaç (Aleksandropolis), komodorowi lekkiej floty kmdr. por. Rifatowi wydano w dniu 20 lutego rozkaz przejścia konwoju. Akcja ta miała też za zadanie odwrócenie uwagi greckiej floty od przeprowadzanego wówczas samotnego rajdu krążownika *Hamidiye*<sup>44</sup>. Do udziału w misji wyznaczono krążowniki *Mecidiye* i *Berk-*

*i Satvet*, kontrtorpedowce *Gayret-i Vataniyye*, *Muavenet-i Milliyye* i *Yarhisar* (typ „Samsun”) oraz torpedowce *Demirhisar* i *Hamidâbad*. Ostatecznie jednak komodor tej flotyli nie otrzymał precyzyjnego rozkazu wykonania akcji ofensywnej przeciw wspomnianemu konwojowi, więc postanowił ograniczyć się do przeprowadzenia patrolu. 22 lutego o 08:00 jego okręty wyszły z Dardaneli i zrzuciły kotwice u wejścia do cieśniny. Jedyne *Muavenet-i Milliyye* wysłany został na samotne rozpoznanie zatoki Saros i wód okalających Imroz. Po pewnym czasie dwa greckie kontrtorpedowce patrolujące okolice wejścia do Dardaneli omal nie wpadły we mgłę na tureckie okręty. Dostrzegłszy w ostatniej chwili *Mecidiye*, salwowały się ucieczką. W związku ze słabą widocznością i wzmagającym się sztormem, o godz. 12:00 flotylla kmdr. por. Rifata otrzymała rozkaz powrotu do bazy. *Muavenet-i Milliyye* podczas swojego patrolu nie natknął się na żadną jednostkę przeciwnika<sup>45</sup>.

Trwający nadal sztorm sprawił, że 2 marca grecki kontrtorpedowiec *Ierax* wszedł na mieliznę podczas rutynowego patrolu na południowy zachód od Tenedos. Wobec trudnych warunków atmosferycznych nie powiodły się próby wciągnięcia go na głęboką wodę przez dostępne w tym rejonie jednostki. Po kilku dniach na pomoc musiał więc przybyć krążownik pancerny *Georgios Averoff*, który ostatecznie zdołał wykonać zadanie. Podczas tej akcji ratowniczej dostrzeżony został jednak przez zmierzające do Dardaneli statki handlowe. Przy słabej widoczności ich kapitanowie błędnie zinterpretowali sytuację i uznali, że to krążownik osiadł na mieliznie. Informacja tej treści dotarła do osmańskiego Sztabu Generalnego, który natychmiast polecił rozpocząć przygotowania do odzyskania części z zajętych przez Greków wysp egejskich. Aby jednak ostatecznie upewnić się co do sytuacji w jakiej znajdował się okręt flagowy przeciwnika i w razie potrzeby dobić go, postanowiono wysłać flotyllę pod komendą dowódcy *Mecidiye* kmdr. ppor. Muzaffera (Âdila). Oprócz swojego krążownika miał on do dyspozycji krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*, kontrtorpedowce *Gayret-i Vataniyye*, *Muavenet-i Milliyye* i *Yarhisar* oraz torpedow-

ce *Demirhisar* i *Sultanhisar*. 8 marca o 07:55 okręty opuściły Dardanele. Zgodnie z przyjętym planem operacyjnym *Muavenet-i Milliyye* udał się na patrol do zatoki Saros, *Gayret-i Vataniyye* i *Yarhisar* okrążyć miały Tenedos, a *Berk-i Satvet* Imroz. Dwóm torpedowcom polecono przeprowadzenie rozpoznania na podejściu do cieśniny, *Mecidiye* zaś pozostawał w odwodzie u wejścia do Dardaneli. O 09:45 oba kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” powróciły i zameldowały brak obecności przeciwnika w patrolowanych przez siebie sektorach. Tymczasem *Berk-i Satvet*, który wcześniej napotkał dwa wrogie kontrtorpedowce, o 09:45 zgłosił natknięcie się na główne siły greckiej floty (krążownik pancerny *Georgios Averoff*, pancerniki obrony wybrzeża *Idra* i *Spetsai* oraz sześć kontrtorpedowców). Turecki krążownik torpedowy będąc w odległości zaledwie 15 Mm od wejścia do cieśniny natychmiast wycofał się. Grecy zaś, nie podjąwszy pościgu skierowali się w stronę Tenedos. O 16:00 flotylla kmdr. ppor. Muzaffera (Âdila) powróciła do bazy<sup>46</sup>.

Choć 8 marca dowódca *Berk-i Satveta* zameldował o natknięciu się na otwartym morzu na *Georgiosa Averoffa*, osmańska prasa upubliczniła pogłoskę o jego wejściu na mieliznę, przez co wzrosła presja społeczna na flotę, od której domagano się natychmiastowego podjęcia działań w celu odzyskania zajętych przez Greków wysp egejskich. Przygotowania do desantu na Lesbos zostały jednak natychmiast dostrzeżone przez przeciwnika. Sytuację Turków komplikowało też to, że z jednej strony – wbrew doniesieniom prasowym – potencjał greckiej floty nie został w najmniejszym stopniu uszczuplony, z drugiej zaś to, że w planowanej operacji nie mogły wziąć udziału pancerniki typu „Brandenburg”, które miały rozkalibrowane działa artylerii głównej i bardzo mały zapas amunicji. Zadanie, które z góry skazane było na niepowodzenie postanowiono więc powierzyć flotylli złożonej z krążow-

42. *Ibidem*, s. 163-164.

43. Bardziej szczegółowy opis bitwy pod Lemnos znaleźć można w: Nykiel, *Pancerniki typu „Brandenburg”...*, op. cit., cz. 1, s. 26-28 oraz w: Olender, op. cit., s. 626-629.

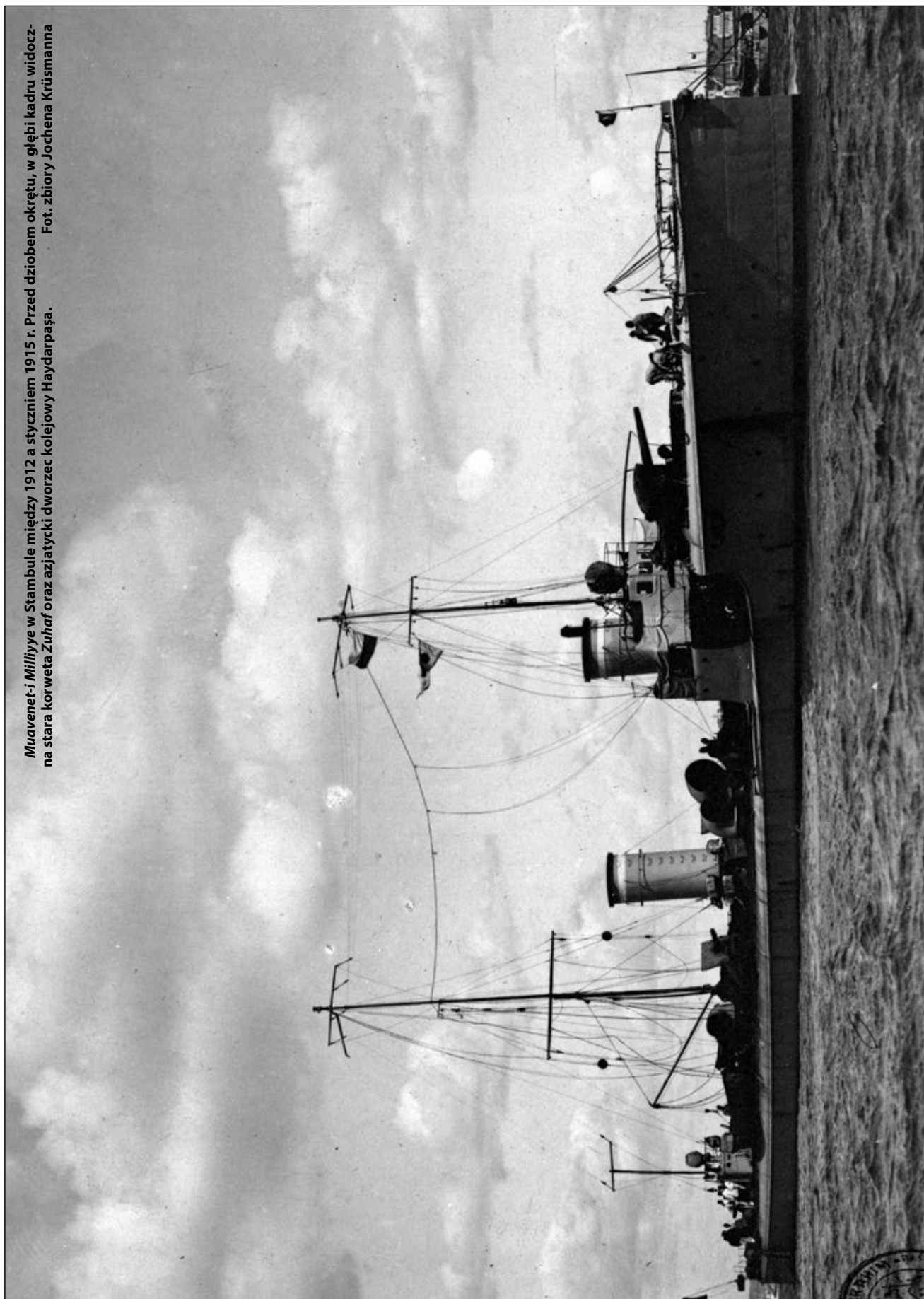
44. Więcej na ten temat w: Nykiel, *Turecki krążownik...*, op. cit., cz. 1, s. 31-37.

45. *Türk Silahlı Kuvvetleri...*, op. cit., s. 185-186.

46. *Ibidem*, s. 186-187.



*Muavenet-i Milliye* w Stambule między 1912 a styczniem 1915 r. Przed dziobem okrętu, w głębi kadru widoczna stara korweta *Zuhaf* oraz azjatycki dworzec kolejowy Haydarpaşa.  
Fot. zbiory Jochena Krüsmanna



nika *Mecidiye* oraz kontrtorpedowców *Muavenet-i Milliyye*, *Gayret-i Vatanıyye* i *Nûmune-i Hamiyet*. 6 kwietnia o 14:30 okręty wyszły na Morze Egejskie. *Gayret-i Vatanıyye* odłączywszy się od zespołu udał się na rozpoznanie wód na północ od Imroz. Pozostałe dwa kontrtorpedowce skierowały się w tym samym celu w stronę wysp Tavşan. Po pewnym czasie dowódca flotylli dostrzegł kontrtorpedowców *Niki* zmierzający w stronę Imroz, gdzie patrolowały już *Thyella* i *Sfendoni*. Wiedząc w jakim położeniu może się znaleźć samotny *Gayret-i Vatanıyye* kmdr ppor. Muzaffer (Âdil) natychmiast ruszył swym krążownikiem na Greków. Ci zaś, oddawszy kilka salw odeszli w kierunku zachodnim. *Mecidiye* pozostał jeszcze przez około godzinę w rejonie, w którym doszło do kontaktu z przeciwnikiem, po czym dowódca flotylli przywołał do siebie *Gayret-i Vatanıyye* i o 17:00 zarządził powrót do Dardaneli<sup>47</sup>.

Urząd wielkiego wezyra, dając wiarę pogłoskom prasowym, a nie oficjalnym raportom dowództwa marynarki wojennej nalegał nadal na jak najszybsze dobitcie *Georgiosa Averoffa* i wydanie Grekom walnej bitwy morskiej. Dowódca floty miał jednak w Dardanelach do dyspozycji tylko krążownik *Mecidiye*, trzy kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” oraz trzy torpedowce typu „Sivrihisar”. Okrętami tymi wykonać miał w nocy 10/11 kwietnia atak torpedowy na grecki okręt flagowy. Okazało się to jednak niemożliwe z powodu kłopotów z uzupełnieniem węgla i wody. Rankiem 11 kwietnia, pod naciskami ze Stambułu, postanowiono wysłać na poszukiwanie *Georgiosa Averoffa* kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliyye* i *Yadigâr-ı Millet* – jedyne okręty gotowe wówczas do wyjścia w morze. Dowodzący nimi kmdr ppor. Muzaffer (Âdil) o godz. 11:00 dostrzegł w okolicach archipelagu Tavşan pojedynczy grecki kontrtorpedowiec. Chwilę po tym jak Turcy otworzyli w jego stronę ogień, na horyzoncie pojawił się kolejny okręt tej klasy. Wywiązał się pojedynek artyleryjski, w którym uczestniczyły po dwa kontrtorpedowce każdej ze stron. Po pewnym czasie, mimo przewagi prędkości i siły ognia to Grecy przerwali walkę i wycofali się w kierunku północno-zachodnim. Wkrótce jednak

Turcy dostrzegli trzy inne kontrtorpedowce, szarżujące na nich od strony Imroz. Wobec przewagi przeciwnika – już nie tylko jakościowej, ale także ilościowej – kmdr ppor. Muzaffer (Âdil) podjął decyzję o odwrocie. Podczas omawianego wypadu nie natknął się oczywiście na *Georgiosa Averoffa*. Przeprowadzenie przy pomocy kontrtorpedowców rozpoznania wzdłuż południowego brzegu Tenedos uznał za niepotrzebnie ryzykowne, tym bardziej, że ta strona wyspy była doskonale widoczna ze stałego lądu. Zadanie to wykonał więc z okolic Kumkale przy pomocy przyrządów optycznych zastępca dowódcy *Muavenet-i Milliyye*. Tymczasem, o 11:17 w Çanakkale pojawiły się oba pancerniki typu „Brandenburg”, krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*, kontrtorpedowiec *Nûmune-i Hamiyet* oraz torpedowce *Hamidâbad* i *Sivrihisar*, przyprowadzone tam przez zastępcę dowódcy floty. Nieco później do wspomnianych okrętów dołączył też pancernik *Mesudiye*. Zespół ten oczekiwał w Dardanelach na sygnał od komodora flotylli, pozostającego nadal z dwoma kontrtorpedowcami na zewnątrz cieśniny. Ten jednak nie wiedział o przybyciu posiłków, więc będąc atakowanym przez trzy greckie kontrtorpedowce wezwał na pomoc tylko *Mecidiye*. Krążownik wyruszył z cieśniny o 12:00. Półtorej godziny później u wejścia do Dardaneli wywiązał się pojedynek artyleryjski między *Mecidiye*, *Muavenet-i Milliyye* i *Yadigâr-ı Millet* a trzema greckimi kontrtorpedowcami. Ogień prowadzony był z dystansu ok. 8800 m. Starcie przerwane zostało przez Greków, którzy wycofali się o 14:40. Jeden z ich okrętów wyłamawszy się z szyku skierował się w stronę głównej bazy na Lemnos, co – zdaniem źródeł tureckich – świadczyło o tym, iż mógł otrzymać trafienie<sup>48</sup>. Następnie kmdr ppor. Muzaffer (Âdil) w asyście krążownika udał się oboma kontrtorpedowcami na rozpoznanie południowego brzegu Tenedos. Rzecz jasna nie znalazł tam uwięzionego na mieliźnie *Georgiosa Averoffa*. Wielki wezyr po raz kolejny nie dał jednak wiary raportom własnej marynarki wojennej i uznał, że w takim razie grecki krążownik musiał wejść na mieliżnę w okolicach Lemnos... Tym razem flota nie ugięła się już pod naciskami politycznymi i odmówiła wysta-

wienia się na ostateczny pogrom, jakim byłoby udanie się na patrol w pobliże bazy głównych sił greckich<sup>49</sup>.

Akcja w dniu 11 kwietnia 1913 r. była ostatnią misją bojową podczas wojen bałkańskich, w której uczestniczyły kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet”<sup>50</sup>. Okazję do wykazania się umiejętnościami – czy może raczej do zdobycia doświadczenia bojowego – uzyskali w tym czasie praktycznie tylko artylerzyści omawianych okrętów. Z powodu braków w wyszkoleniu załóg oraz katastrofalnej koordynacji działań taktycznych na szczeblu dowództwa całej marynarki wojennej, kontrtorpedowce te nie zdołały przeprowadzić podczas ww. konfliktu ani jednego ataku torpedowego, marnując między innymi okazję do zatopienia krążownika pancernego *Georgios Averoff* (podczas bitwy pod Imroz 16 grudnia 1912), a tym samym do wyrównania sił między Turcją a Grecją. Brak doświadczenia załóg miał też z pewnością istotny wpływ na częste awarie, które zaczęły nękać kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” już kilka miesięcy po wejściu do służby.

#### Pierwsza wojna światowa (1914-1918)

31 lipca 1914 r., wraz z ogłoszeniem mobilizacji w Dardanelskim Rejonie Umocnionym, utworzono dla jego potrzeb lekką flotyllę, w której skład początkowo wchodziły tylko torpedowce *Kütahya*, *Draç Musul* i *Akhisar*. 5 sierpnia dołączyła do nich kanonierka *Burakreis*, a trzy dni później kontrtorpedowce *Gayret-i Vatanıyye* i *Nûmune-i Hamiyet*. Zadaniem tych jednostek było patrolowanie podejścia do cieśniny oraz – w razie potrzeby – przeprowadzenie ataku torpedowego na okręty wojenne próbujące przedrzeć się przez zagrodę minową wewnątrz Dardaneli<sup>51</sup>.

Według zestawień opracowanych na początku sierpnia 1914 r. przez osmańskie Ministerstwo Floty kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet” wchodziły w pierwszą wojnę światową

47. *Ibidem*, s. 190-192.

48. *Ibidem*, s. 193.

49. *Ibidem*, s. 192-194.

50. W drugiej wojnie bałkańskiej (29 czerwca – 30 sierpnia 1913) Osmańska Marynarka Wojenna nie uczestniczyła.

51. *Birinci Dünya Harb'inde Türk Harbi*, V nci Cilt, Çanakkale Cephesi Harekâtı, I inci Kitap (Haziran 1914 – 25 Nisan 1915), Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1993, s. 86-87.

z łącznym zapasem 32 torped oraz 1640 szt. amunicji artyleryjskiej kal. 75 mm i 1560 szt. kal. 57 mm. Dodatkowo na każdy kaliber działa przypadało w sumie (na wszystkie okręty) po 48 pocisków ćwiczebnych<sup>52</sup>. Widać więc wyraźnie jak bardzo ograniczone były nie tylko możliwości szkolenia, ale także wykorzystania bojowego tych okrętów.

10 sierpnia 1914 r. o godz. 17:00 do Dardaneli weszły uciekające przed brytyjskim pościgiem krążowniki *Goeben* i *Breslau*. W następstwie tego wydarzenia w Osmańskiej Marynarce Wojennej doszło do brzemiennych w skutkach zmian. Aby wchodzące w skład niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego krążowniki nie zostały wydalone z wód ciągle jeszcze neutralnej Turcji, podpisano fikcyjną umowę ich zakupu przez Imperium Osmańskie. Po wciągnięciu na maszty tureckich bander okręty otrzymały nazwy *Yavuz Sultan Selim* i *Midilli*, ale nadal posiadały dowódców i załogi niemieckie<sup>53</sup>. W tej sytuacji, ale także w następstwie skonfiskowania przez Wielką Brytanię budowanego w jej stocznjach dla Osmanów okrętu liniowego *Sultan Osman-ı Evvel* oraz krążownika liniowego *Reşadiye*, naturalnym było wypowiedzenie przez Ministerstwo Floty umowy z brytyjską misją morską, na której czele od 1912 r. stał wiceadm. Arthur H. Limpus. To zaś otworzyło dowódcy Mittelmeerdivision kontradm. Wilhelmowi Souchonowi drogę do otrzymanej w dniu 9 września nominacji na dowódcę Osmańskiej Marynarki Wojennej. Choć oficer ten oficjalnie podlegał tureckiemu ministrowi floty, to nie ma najmniejszych wątpliwości co do tego, że – pozostając nadal dowódcą niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego – działał przede wszystkim w oparciu o rozkazy napływające z Berlina. Nieformalna komenda nad flotą osmańską, sprawowana przez niego już od 18 sierpnia pozwoliła Souchonowi na rozeznanie się w potencjale i stanie technicznym tureckich okrętów i dokonanie z dniem 9 września nowego podziału strukturalnego floty. W skład 1. Dywizjonu wszedł krążownik liniowy *Goeben* oraz pancerniki *Barbaros Hayrettin*, *Turgut Reis* i *Mesudiye*<sup>54</sup>, w 2. Dywizjonie znalazły się krążowniki *Breslau*, *Hamidiye*, *Mecidiye*, *Berk-i Satvet* i *Peyk-i Şevket*, zaś 3. Dywizjon (siły

lekkie) podzielony został na dwie półfloty. W pierwszej z nich znalazły się kontrtorpedowce typu „Yadigâr-ı Millet”, zaś w drugiej typu „Samsun”<sup>55</sup>. Pierwszym dowódcą najbardziej nas interesującej 1. półflotyli został kpt. Rudolph Firlle. W październiku 1915 r. zastąpił go kpt. Alfred Kagerah<sup>56</sup>. Podkreślić jednak w tym miejscu należy, że komenda nad poszczególnymi okrętami tego zespołu przez większość czasu pozostawała w rękach Turków (por. Tabela). Pojawienie się w załogach kontrtorpedowców Niemców (jak już wspomnieliśmy – maksymalnie 23 oficerów i podoficerów na okręt) miało w założeniu podnieść poziom wyszkolenia tureckich załóg. O tym, że było to ze wszech miar pożądane, przekonaliśmy się obserwując poczynania omawianych okrętów podczas wojen bałkańskich. Problemem jednak okazały się znaczne kłopoty w komunikacji między sojusznikami. I nie chodziło tu wyłącznie o barierę językową (tureccy marynarze nie znali żadnych języków obcych, a oficerowie częściej władali angielskim i francuskim niż niemieckim), ale też o znaczne różnice kulturowe, z którymi nie potrafiono sobie poradzić, z uwagi na to, że ani Niemcy, ani Turcy nie byli skłonni do żadnych ustępstw na tym polu<sup>57</sup>.

Od momentu przejścia kontroli nad osmańską marynarką wojenną kontradm. Souchon robił wszystko co w jego mocy, by jak najszybciej wyegzekwować na Turkach wywiązanie się z umowy sojuszniczej, zawartej przez Berlin i Stambuł 2 sierpnia 1914 r. Artykuł 2. tego dokumentu zobowiązywał Imperium Osmańskie do podjęcia działań zbrojnych przeciw Rosji, jeśli ta zaatakuje Niemcy. Turcja nie była jednak przygotowana do nowej wojny ani pod względem militarnym, ani gospodarczym. Obawiała się też uwikłania w nowy konflikt bez uzyskania gwarancji co do postawy wówczas jeszcze niezdecydowanej Bułgarii i Rumunii. Dla Niemców kwestie te nie miały niestety żadnego znaczenia. Kiedy w depeszy przesłanej 15 września do ambasady niemieckiej w Stambule Berlin domagał się „natychmiastowego” rozpoczęcia działań wojennych na Morzu Czarnym, osmańska flota od kilku dni odbywała już pod okiem Niemców manewry na Morzu Marmara. Rozważano też (za plecami rządu tu-

reckiego) różne warianty operacyjne, włącznie z możliwością dokonania desantu w okolicach Odessy. Ćwiczenia (także z udziałem kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet”) zwieńczyła 17 września defilada morska, odebrana przez sułtana Mehmeta V. Tuż po jej zakończeniu kontradm. Souchon udał się do wielkiego wezyra w celu uzyskania zgody na wyprowadzenie całości sił głównych na akwen czarnomorski. Nie dostał jednak pozwolenia dla wszystkich okrętów, lecz dla każdego z osobna i to z różnymi datami. Turcy obawiali się bowiem, że jednocześnie wyjście z Bosforu całości sił ich floty (w tym dwóch niemieckich krążowników) może być odczytane przez Rosję jako akt wrogości. Sześć kontrtorpedowców (w tym przypuszczalnie wszystkie cztery omawianego typu) mogło więc wyjść na Morze Czarne dopiero 30 września. Od początku października Souchon zaczął lekceważyć zdanie strony tureckiej i wyprowadzać na ten akwen całość sił głównych, argumentując, że jest to konieczne dla dobra programu szkoleniowego.

Do sprowokowanego przez Niemców incydentu z udziałem dwóch kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” doszło też 22 października w Dardanelach. Tego dnia *Gayret-i Vatanıyye* i *Muavenet-i Milliyye*, dowodzone przez kmdr. ppor. Gerharda von Jansona, wyszły z cieśniny na Morze Egejskie bez uprzedniego uzyskania zgody od dowództwa Dardanelskiego Rejonu Umocnionego. Informacja o tym, że w dniach 20-30 października okręty te będą wykonywać misje szkoleniowe na zewnątrz cieśniny została co prawda przekazana stronie tureckiej przez inspektora umocnień nadbrzeż-

52. *Ibidem*, s. 493-494.

53. Do formalnego przejścia *Goebena* i *Breslaua* przez Osmańską Marynarkę Wojenną doszło dopiero we wrześniu 1917 r. (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *op. cit.*, s. 591-593).

54. Przesłane pancerniki typu „Brandenburg” oraz *Mesudiye* oddane zostały do dyspozycji tureckiego zastępcy Souchona kmdr. por. Arifa.

55. Więcej o reorganizacji osmańskiej floty przez kontradm. Souchona w: P. Nykiel, *Wyprowadzenie do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Arkadiusz Winger, Kraków-Międzyzdroje 2008, s. 71-73.

56. Langensiepen, Nottelmann, Krüsmann, *op. cit.*, s. 244.

57. Por. np.: *ibidem*, s. 15-16. Wspomnienia niemieckich oficerów służących w latach 1914-1918 w Imperium Osmańskim oraz ich tureckich „kolegów” pełne są opisów konfliktów, do jakich dochodziło między nimi, głównie z powodu braku zrozumienia dla różnic kulturowych.

nych i zagród minowych adm. Guido von Usedom, ale w ostatniej chwili i anons taki nie zwalniał Niemców z dotrzymywania procedur przyjętych w kraju, w którym byli tylko gośćmi<sup>58</sup>.

22 października kontradm. Souchon uzyskał od ministra wojny Envera Paszy tajne przyzwolenie na rozpoczęcie działań wojennych przeciwko flocie rosyjskiej. Cztery dni później, w oparciu o ten dokument, tureckie i niemieckie okręty wyszły na Morze Czarne z zamiarem zaatakowania rosyjskich portów<sup>59</sup>.

Akcję zaplanowano na okres 27-29 października. W ostrzeliwaniu portów i stawianiu zagród minowych uczestniczyć miały *Goeben* i *Breslau*, tureckie krążowniki *Hamidiye*, *Berk-i Sattvet* i *Peyk-i Şevket*, kontrtorpedowce *Gayret-i Vatanıyye*, *Muavenet-i Milliyye*, *Taşoz* i *Samsun* oraz stawiacze min *Nilüfer* i *Samsun*. Dowódcy tureckich okrętów otrzymali od kontradm. Souchona rozkaz bezwzględniego respektowania poleceń wydawanych przez ich niemieckich zastępców<sup>60</sup>. Atak wciągający Imperium Osmańskie w wir Wielkiej Wojny rozpocząć miały kontrtorpedowce *Gayret-i Vatanıyye* i *Muavenet-i Milliyye*. 29 października o godz. 01:00 pojawiły się one w odległości około 5-6 Mm od Odessy<sup>61</sup>. Z mostka drugiego z tych okrętów akcją dowodził komodor 1. półflotylli kpt. Firle<sup>62</sup>. Płynąc ze zgaszonymi światłami pozycyjnymi kontrtorpedowce minęły trzy statki i około 03:00 weszły do portu. Tam o godz. 03:25 *Gayret-i Vatanıyye* zatopił pojedynczą torpedą kanonierkę *Doniec*. Nie obyło się jednak bez komplikacji. Pierwsza z odpalonych torped nie opuściła bowiem wyrzutni<sup>63</sup>. Jak się miało okazać w kolejnych latach Wielkiej Wojny, awarie torped były prawdziwą zgorą niemal wszystkich tureckich torpedowców i kontrtorpedowców. Po wykonanym ataku okręty skierowały się w stronę północnego wyjścia z portu, po czym zawróciwszy podążyły wzdłuż falochronu na południe. Kiedy miały już opuścić port południowym wyjściem, oświetlone zostały reflektorem zacumowanej przy nabrzeżu wojennym kanonierki *Kubaniec*. Dokładnie w chwili gdy tureckie okręty otworzyły do niej ogień z dziobowych dział kal. 75 mm, dowódca *Muavenet-i Milliyye* zauważył z lewej burty szar-

żującą na jego okręt motorówkę. Na dziobie, z rękoma na biodrach stał rosyjski oficer. Kmdr ppor Ahmet Safet wydał rozkaz natychmiastowego zwrotu o 90°, celem uniknięcia kolizji. Motorówka minęła kontrtorpedowca niemal ocierając się o jego burtę, po czym zatopiona została salwą z rufowego dział. Dzielny carski oficer uratował się skacząc do wody. Dzięki temu wymuszonemu manewrowi *Muavenet-i Milliyye* znalazł się w pozycji umożliwiającej storpedowanie *Kubańca*. Torpeda trafiła w burtę kanonierki, rozrywając jej bunkier węglowy<sup>64</sup>. Mimo tego oraz licznych uszkodzeń wyrządzonych ogniem dział, *Kubaniec* nie zatonął. Tureckie kontrtorpedowce ostrzelały też inne znajdujące się w porcie jednostki. Uszkodzony został stawiacz min *Biesztai* i cztery parowce, zatonęło kilka mniejszych jednostek portowych. Ucierpiały również zabudowania na lądzie, m. in. cukrownia oraz stacja tramwajowa. Najprawdopodobniej trafienie w ostatni z tych obiektów zinterpretowane zostało przez Turków jako zniszczenie elektrowni. Tak czy inaczej, w jego efekcie w porcie zapanowały całkowite ciemności, więc okręty nie mogąc dostrzec kolejnych celów postanowiły go opuścić i o 04:00 zająć się unicestwieniem stojących nieco dalej zbiorników z ropą. Rosyjska artyleria nadbrzeżna milczała, gdyż obawiano się, że intensywniejsza wymiana ognia może doprowadzić do przypadkowego trafienia w materiały wybuchowe, znajdujące się wówczas na nabrzeżu. Po niecałej godzinie od rozpoczęcia akcji *Gayret-i Vatanıyye* i *Muavenet-i Milliyye* nie doznawszy żadnych uszkodzeń obrały kurs powrotny do Bosforu. Gdy okręty oddaliły się na około 15 Mm od Odessy, doszło do awarii pompy w kotle na paliwo ciekłe *Muavenet-i Milliyye*. Na domiar złego, chwilę wcześniej wygaszono drugi kocioł opalany mazutem z zamiarem wyczyszczenia go. Okręt mógł więc kontynuować marsz jedynie na dwóch kotłach węglowych, co pozwalało mu osiągnąć prędkość zaledwie 12 w. Po usunięciu awarii kontrtorpedowce dotarły do Stambułu 30 października o godz. 08:20. W bunkrach *Muavenet-i Milliyye* nie było już ani łopaty węgla<sup>65</sup>.

Blokada cieśnin, trwająca formalnie od 27 września 1914 r. aż do za-

kończenia pierwszej wojny światowej ograniczyła obszar działań operacyjnych głównych sił Osmańskiej Marynarki Wojennej niemal wyłącznie do Morza Czarnego. Jedyne pancerniki typu „Brandenburg” oraz *Mesudiye* skierowane zostały do Dardaneli, gdzie ostatni z nich zatonął już 13 grudnia 1914 r. *Barbaros Hayrettin* podzielił jego los 8 sierpnia 1915 r. Miał też miejsce w tym rejonie ważny epizod z udziałem jednego z kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet”, ale kwestię tę rozwiniemy później. Teraz podkreślić musimy, że główny ciężar prowadzenia działań operacyjnych na Morzu Czarnym spoczywał na niemieckich i tureckich krążownikach. Kontrtorpedowce, nie mogąc konkurować ze swoimi rosyjskimi odpowiednikami zarówno pod względem prędkości jak i uzbrojenia pozostawały w odwodach, bądź wykorzystywane były do utrudniania kabotażu przeciwnika na tych kierunkach, na których w danym momencie nie musiały obawiać się jego zdecydowanego przeciwdziałania. Najczęściej powierzonym im zadaniem była jednak eskorta konwojów, przede wszystkim węglowców na trasie Zonguldak-Stambuł.

I tak, 26 stycznia Bosfor opuściła flotylla składająca się z krążownika torpedowego *Peyk-i Şevket* oraz kontrtorpedowców *Yadigâr-ı Millet* i *Nûmune-i Hamiyet*. Jej zadaniem było nękanie rosyjskich statków handlowych wzdłuż wybrzeża Rumunii, aż po Odessę. W nocy 26/27 stycznia okręty otrzymały informację o dziesięciu statkach lub okrętach przeciwnika, kierujących się na zachód. Ich bezowocne poszukiwania prowadzono do godz. 05:00. Około południa flotylla przechwyci-

58. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 106-107.

59. *Ibidem*, s. 55-58.

60. *Ibidem*, s. 58; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, V nci Cilt..., op. cit., s. 471.

61. W celu zaoszczędzenia zapasów węgla część drogi do celu przebyły na holu węglowca *Irmgard* (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 59).

62. Niemieckim zastępcą dowódcy *Gayret-i Vatanıyye* był podczas tej misji kmdr ppor. Rudolf Madlung, który od lutego 1915 r. dowodził krążownikiem *Mecidiye* (Baş, op. cit., s. 45-46).

63. *Ibidem*, s. 46.

64. *Ibidem*, s. 47.

65. *Ibidem*, s. 48; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 59-60; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, V nci Cilt..., op. cit., s. 483-484; M. Herma, *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Carnomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914-1917*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2002, s. 42-43.



ła wiadomość radiową, w której krążownik *Hamidiye* wzywał na pomoc *Goebena*. W tej sytuacji dowódca zespołu podjął decyzję o natychmiastowym wysłaniu obu kontrtorpedowców w stronę zagrożonego krążownika. *Yadigâr-ı Millet* i *Nûmune-i Hamiyet* ruszyły z prędkością 22 w. Wolniejszy *Peyk-i Şevket* podążał ich kursem. O 18:20 kontrtorpedowce spotkały się z *Breslauem*, także wezwanym wcześniej na pomoc przez ściganego *Hamidiye*. Dowódca niemieckiego lekkiego krążownika odesłał *Peyk-i Şevketa* w kierunku wyspy Yılan, skąd ten właśnie przybył. Kontrtorpedowce zamierzali zaś początkowo wykorzystać do nocnego ataku torpedowego na okręty przeciwnika. Z pomysłu tego jednak zrezygnował, ze względu na zbyt dobrą widoczność, z jaką należało się liczyć podczas bezchmurnej nocy i pełni księżyca. 28 stycznia okręty typu „Yadigâr-ı Millet” dołączyły więc do *Peyk-i Şevketa*, z którym kontynuowały patrolowanie wybrzeża między deltą Dunaju a Odessą. Nie znalazłszy żadnego przeciwnika na morzu, ostrzelały posterunki lądowe na północ od ujścia Dunaju. 29 stycznia flotylla powróciła do bazy w Istynie<sup>66</sup>.

Z początkiem lutego 1915 r. kontrtorpedowcom *Yadigâr-ı Millet* i *Nûmune-i Hamiyet* ponownie polecono atakować rosyjskie statki handlowe w pobliżu Odessy oraz u ujścia Dunaju. Nie mamy niestety żadnych informacji o przebiegu tej misji<sup>67</sup>.

16 marca o godz. 07:30 *Muavenet-i Milliyye* i *Yadigâr-ı Millet* udały się wraz z krążownikiem *Breslau* w kierunku Krymu. Niemiecki okręt ostrzelać miał Teodozję, zaś kontrtorpedowce Ałuszę. W ostatniej chwili plan został jednak zmodyfikowany, w efekcie czego *Muavenet-i Milliyye* i *Yadigâr-ı Millet* ograniczyć się miały do patrolowania i rozpoznania ewentualnych pól minowych. Ze względu na zbyt dobrą widoczność za dnia operację postanowiono przeprowadzić w nocy 17/18 marca. Dowódcy kontrtorpedowców wyrazili jednak obawy co do bezpieczeństwa trałowania w nocy i zgłosili konieczność zabunkrowania węgla. Nad ranem uzyskali więc zgodę na udanie się do Zonguldaku. *Breslau* zaś samodzielnie ostrzelał fabrykę torped w Teodozji, po czym, podczas odwrotu natknął się na parę

rosyjskich krążowników, którym po wymianie ognia zdołał się wymknąć. Następnie otrzymał rozkaz skierowania się w stronę Konstancy. Kontrtorpedowce, których udziału w tej części operacji nie planowano, po zabunkrowaniu węgla w Zonguldaku powrócili 19 marca do Bosforu<sup>68</sup>.

Na początku kwietnia *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliyye* wraz z krążownikami *Hamidiye* i *Mecidiye* oraz kontrtorpedowcami *Taşoz* i *Samsun*, uczestniczyły w rajdzie na Odessę. Rozpoczętą 1 kwietnia operacją kierował dowódca *Mecidiye*. Następnego dnia, w drodze do celu kontrtorpedowce przeprowadziły ćwiczenia w zakresie trałowania min. Spodziewano się bowiem istnienia zagrody w odległości 7-8 Mm od Odessy. 2 kwietnia późnym wieczorem zespół tureckich okrętów dotarł – jak się wydawało – do celu. O godz. 23:00 opuszczono trały. Pierwszą parę stanowiły kontrtorpedowce typu „Samsun”, drugą typu „Yadigâr-ı Millet”. Trzy godziny później najpierw *Muavenet-i Milliyye*, a po chwili także *Yadigâr-ı Millet* zasygnalizowały mieliznę na kursie. O 03:50 tej samej treści ostrzeżenie nadeszło od pary okrętów typu „Samsun”. Dowódca *Mecidiye* nie potwierdził jednak tych obserwacji i polecił kontynuować marsz dotychczasowym kursem. O godz. 05:10 pierwsza para kontrtorpedowców zgłosiła zaledwie 6,5 m wody pod kilem i podniosła trał. Widoczny już o tej porze zarys lądu pozwolił na ustalenie, że zespół okrętów znajdował się aż 15 Mm na wschód od Odessy. Zmieniono więc kurs na zachodni. Na czele formacji podążały, nadal trałując, *Taşoz* i *Samsun*, za nimi w odległości 600 m *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliyye*, 500 m dalej *Mecidiye*, a 700-800 m za nim szły *Hamidiye*. O 06:00 okręty miały już przed sobą Odessę. Z uwagi na małą głębokość (trały ciągnięte były już po dnie) kontrtorpedowce sugerowały zmianę kursu. Dowódca ekspedycji nie przychylił się jednak do tego, argumentując, że utrzymywanie dotychczasowego daje mu lepsze pole ostrzału. Po 40 minutach, a pół godziny przed planowanym osiągnięciem pozycji, z której okręty miały rozpocząć bombardowanie, *Mecidiye*, mając 13 m wody pod kilem wszedł na minę. Dziób krążownika błyskawicznie po-

grążył się w wodzie. Postanowiono więc ewakuować okręt, a jego dobicia dokonał o 07:20 *Yadigâr-ı Millet*. Wystrzelona przez niego torpeda trafiła w rufowy przedział amunicyjny. Ze względu na małą głębokość, na jakiej zatonał *Mecidiye*, jego kominy i mostek pozostały ponad lustrem wody. W tej sytuacji podjęto decyzję o przerwaniu misji i natychmiastowym odwrocie. 4 kwietnia o 06:00 okręty weszły do Bosforu<sup>69</sup>.

Rankiem 10 maja *Nûmune-i Hamiyet* ponownie skierowany został na Morze Czarne. Tym razem miał jednak wspierać torpedowce, pełniące służbę dozоровą u podejścia do Bosforu. O godz. 05:40 powiadomił drogą radiową *Goebena* o dostrzeżeniu idących na południe głównych sił floty rosyjskiej. O 06:35 okręt zameldował o obecności trzech wrogich okrętów liniowych i jednego krążownika w kwadracie 228 oraz o zbliżaniu się do wejścia do cieśniny flotyli trałowców, eskortowanej przez dwanaście kontrtorpedowców. Kiedy trałowce dotarły do zagrody minowej *Nûmune-i Hamiyet* ostrzelał je z odległości 7500 m. Flotylla przeciwnika skrzyła więc na wschód, ale niemal w tym samym momencie dwa rosyjskie okręty liniowe otworzyły ogień w kierunku tureckiego kontrtorpedowca, zmuszając go do wycofania się o godz. 07:20. W oparciu o meldunki od *Nûmune-i Hamiyeta* *Goeben* nawiązał kontakt z głównymi siłami przeciwnika i podjął nierówną wymianę ognia, w wyniku której otrzymał kilka dość groźnych trafień. Na pomoc wracającemu do Bosforu niemieckiemu krążownikowi liniowemu wysłany został krążownik pancernopokładowy *Mecidiye*, krążownik torpedowy *Peyk-i Şevket* oraz kontrtorpedowiec *Yadigâr-ı Millet*. Pozostałe okręty 3. Dywizjonu (lekkiego) były wówczas zaangażowane w ochronę transportu morskiego między Stambułem a Dardanelami (od 25 kwietnia trwała kampania na półwyspie Gallipoli, a statki dowożące zaplecze dla osmańskich wojsk lądowych atakowane były w cieśninie i na Morzu Marmara przez okręty podwodne Ententy)<sup>70</sup>.

66. *Birinci Dünya Harbî'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 131-133.

67. *Ibidem*, s. 124.

68. *Ibidem*, s. 134-135.

69. *Ibidem*, s. 136-138.

70. *Ibidem*, s. 126-127.

3 lipca *Gayret-i Vataniyye* i *Nûmune-i Hamiyet* odprowadziły do Zonguldaku dwa węglowce. Kiedy następnego dnia konwój miał wyruszyć w drogę powrotną do Stambułu, na redzie Zonguldaku pojawiły się dwa rosyjskie kontrtorpedowce, które z odległości 9000-10 000 m zaczęły ostrzeliwać port i miasto. Gdy skróciły dystans do 8500 m, *Gayret-i Vataniyye* i *Nûmune-i Hamiyet* odpowiedziały ogniem. Jeden z rosyjskich okrętów otrzymał trafienie, co skłoniło obie jednostki do wycofania się. Po tym incydencie konwój przez nikogo już nie niepokojony dotarł do Bosforu.

Dziewięć dni później zadanie eskortowania do Zonguldaku trzech węglowców powierzono tym razem *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet*. Kiedy 15 lipca na wysokości Zonguldaku pojawiły się dwa rosyjskie kontrtorpedowce, w porcie, oprócz wspomnianych jednostek eskorty znajdowały się już także *Yadigâr-ı Millet* oraz niemiecki okręt podwodny *UB 7*. Tureckie kontrtorpedowce ustawiły się prostopadle do falochronu, co znacznie utrudniało przeciwnikowi ich trafienie, ale ograniczało możliwość użycia własnych dział tylko do dziobowych. *UB 7* wyszedł zaś z portu z zamiarem przeprowadzenia ataku torpedowego na Rosjan. O 17:00 carskie kontrtorpedowce rozpoczęły ostrzeliwanie portu i miasta

z odległości 10 000 m. Dwa węglowce otrzymały po jednym, niegroźnym trafieniu. Przeszrzelony został też komin *Yadigâr-ı Milleta*. Jeden z odłamków drasnął burtę *Nûmune-i Hamiyeta*. Tureckie okręty tym razem nie odnotowały żadnego trafienia w przeciwnika. Nie powiódł się też atak *UB 7*. Cztery dni po tym starciu konwój czterech statków z łącznym ładunkiem 11 000 t węgla bezpiecznie dopłynął do Stambułu<sup>71</sup>.

W połowie 1915 r. osmańsko-niemiecka flota zaczęła już poważnie odczuwać braki węgla. Wydobyć w rejonie Zonguldaku nie zaspokajało bowiem potrzeb ani pod względem ilości, ani jakości. W związku z powyższym postanowiono ograniczyć do minimum wychodzenie w morze dużych okrętów. Ciężar osłony konwojów spadł tym samym całkowicie na barki kontrtorpedowców.

19 lipca *Gayret-i Vataniyye* i *Yadigâr-ı Millet* ponownie wyruszyły więc z trzema węglowcami do Zonguldaku. Po kilku dniach – już bez eskorty – dołączył do nich jeszcze jeden statek. 24 lipca konwój udał się w drogę powrotną. Około 18:00 na horyzoncie dostrzeżono dymy rosyjskich kontrtorpedowców. Statki zostały w tej sytuacji odesłane do Zonguldaku, zaś ich eskorta rozpoczęła śledzenie przeciwnika. Po godzinie stracono go jednak z oczu, więc węglowce ponownie wyszły w mo-

rze. Nazajutrz około południa konwój bezpiecznie dotarł do Bosforu.

Nasilenie się aktywności rosyjskich kontrtorpedowców skłoniło jednak dowództwo Osmańskiej Marynarki Wojennej do zmiany zdania i wzmocnienia ochrony kabotażu poprzez przydzielenie do tego zadania (oprócz kontrtorpedowców) krążownika *Hami-diye*.

4 sierpnia cztery węglowce wyruszyły więc ze Stambułu w asyście *Hami-diye*, *Muavenet-i Milliyye*, *Nûmune-i Hamiyeta* i *Taşoza*. Ponieważ droga do Zonguldaku przebiegała bez zakłóceń, krążownik powrócił do Stambułu, nie czekając na zakończenie załadunku węgla na statki. Kiedy jednak 8 sierpnia konwój opuszczał port, na horyzoncie pojawiło się aż pięć rosyjskich kontrtorpedowców. Okręty te szybko przyciąły się za falochronem, by uniknąć ognia tureckiej eskorty, ale gdy zbliżyły się na odległość 5000 m, mimo to ostrzelane zostały przez *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyeta*. Odpowiedziawszy kilkoma salwami, oddaliły się. Nasłuch radiowy wskazywał jednak na to, że Rosjanie są nadal w pobliżu, więc Turcy postanowili poczekać z wyjściem w morze. Następnego dnia przeciwnik rzeczywiście pojawił się, ale swoje działania ograniczył do obserwacji z bezpiecznego dy-

<sup>71</sup> Ibidem, s. 139.

**Yadigâr-ı Millet przy nabrzeżu pałacu sułtańskiego Dolmabahçe w dniu 23 maja 1915 r. Z pokładu okrętu schodzi kpt. Hellmut von Mücke, który wraz z 45-osobową grupą marynarzy uniknął dostania się do niewoli po utracie krążownika *Emden* w bitwie koło Wysp Kokosowych. Fot. zbiory Jochena Krüsmanna**



stansu. W tej sytuacji komodor flotylli eskortującej poprosił o wsparcie ze strony *Goebena*<sup>72</sup>. 9 sierpnia, w drodze powrotnej do Stambułu, pomimo dostrzeżenia przez *Muavenet-i Milliye* peryskopu i obecności *Goebena* nie udało się zapobiec storpedowaniu jednego z eskortowanych statków<sup>73</sup>.

21 sierpnia *Goeben* wspólnie z *Gayret-i Vataniye* eskortował tym razem pojedynczego węglowca. O godz. 14:00 konwój natknął się na trzy rosyjskie kontrtorpedowce. Niemiecki krążownik liniowy otworzył ogień z dystansu 15500 m i przegonił przeciwnika<sup>74</sup>.

W okresie 29 sierpnia – 5 września *Muavenet-i Milliye* i *Nûmune-i Hamiyet*, doraźnie wspierane przez *Hami-diye* i *Goebena*, kontynuowały zadania eskortowe na trasie Stambuł-Zonguldak, kilkakrotnie nawiązując kontakt wzrokowy z przeciwnikiem. Do wymiany ognia jednak nie dochodziło, zapewne z uwagi na obecność krążowników<sup>75</sup>.

Ostatnim wydarzeniem na Morzu Czarnym w jakim w 1915 r. uczestniczyły okręty omawianego typu była eskorta konwoju w dniu 14 listopada. Zasadniczą osłonę zapewniać miał znów *Goeben*. Kontrtorpedowcom *Muavenet-i Milliye* i *Gayret-i Vataniye* polecono zaś ubezpieczanie krążownika przed ewentualnym atakiem okrętu podwodnego. O 13:40 dostrzeżono dwa ślady torped. *Goeben* zdołał jednak uniknąć trafienia. *Muavenet-i Milliye* natychmiast skoncentrował ogień swoich dział na punkcie, w którym pojawiły się ślady torped, ale wydaje się mało prawdopodobnym, aby ostrzał ten przyniósł jakiegokolwiek skutek<sup>76</sup>.

Pośród wszystkich czterech jednostek typu „Yadigâr-ı Millet” w rejonie Dardaneli swą obecność w 1915 r. zaznaczył tylko *Muavenet-i Milliye*. Uczynił to jednak z efektem propagandowym przyćmiewającym wszystkie dotychczasowe dokonania swoich „krewniaków”.

Jego misja związana była z trwającą od 25 kwietnia kampanią na Gallipoli. Na południowym cyplu półwyspu wojska osmańskie odpierały ataki jednostek Wspólnoty Brytyjskiej oraz Francuzów. Od dłuższego czasu Turcy próbowali wyprzeć tych ostatnich z pozycji wzdłuż doliny Kereviz. Wielokrotnie ponawiane natarcia zała-

mywały się jednak pod ogniem dział okrętowych. Wsparcia artyleryjskiego wojskom francuskim udzielały pancerniki kotwiczące w zatoce Morto. Sztab broniącej półwyspu Gallipoli 5. Armii zwrócił się więc do marynarki wojennej z prośbą o pomoc. Początkowo planowano użycie trzech torpedowców typu „Antalya”. Po przeanalizowaniu sytuacji z koncepcji tej jednak zrezygnowano. Okręty te miały bowiem pojedyncze wyrzutnie torped<sup>77</sup>, a ponadto wykonanie skutecznego ataku i bezpiecznego odwrotu przez trzy jednostki na tak małym akwenie, jakim była zatoka Morto mogłoby być niezwykle trudne. Ostatecznie wykonanie zadania postanowiono powierzyć pojedynczemu okrętowi typu „Yadigâr-ı Millet”. Do 6 maja służbę dozоровą na Morzu Marmara pełnił *Nûmune-i Hamiyet*. Tego właśnie dnia złuzowany został przez *Muavenet-i Milliye*. 9 maja jego dowódca, kmr. ppor. Ahmetowi Saffetowi polecono udać się do Dardaneli. Okręt zameldował się w Çanakkale nazajutrz o godz. 13:30. Zgodnie z planem, atak na alianckie okręty liniowe miał być przeprowadzony na zewnątrz cieśniny. Obawiano się bowiem, że konsekwencją wykonania go z południowego odcinka Dardaneli może być „uszczelnienie” wejścia do cieśniny przez dozoruujące jednostki alianckie, a to z kolei utrudniłoby przedostanie się będącym już w drodze niemieckim okrętom podwodnym. Przed rozpoczęciem misji dowódca *Muavenet-i Milliye* dokonał rozeznania sytuacji z lądu, z punktu obserwacyjnego baterii haubic w Erenköy (azjatycki brzeg Dardaneli), skąd widać było zatokę Morto. 12 maja po południu kontrtorpedowiec wykonał próbne przejście przez rozstawioną w cieśninie zagrodę minową. Okręt obrał w tym celu kurs tuż przy europejskim brzegu półwyspu i udał się aż na wysokość doliny Soğanlı, gdzie postawiona była najdalej na południe wysunięta linia min. Pilotem podczas tego rejsu był dowódca dardanelskiej jednostki minerskiej kmr. ppor. Nazmi (Akpınar)<sup>78</sup>. Następnie *Muavenet-i Milliye* powrócił na wysokość doliny Havuzlar, gdzie znajdowała się piąta (licząc od południa) linia min i tam zrzucił kotwicę.

Przed wyruszeniem na misję postanowiono odciążyć okręt opróżnia-

jąc do połowy bunkry węglowe i zbiornik mazutu. Miało to zapobiec wejściu na mieliznę podczas omijania zagrody minowej. Do wyrzutni załadowano trzy torpedy Schwartzkopff A/08 z 90-kilogramowymi głowicami bojowymi i zasięgiem do 1200 m. Na pokład trafiła też jedna sztuka rezerwowa. Prędkość torped ustawiono na 34 w, a głębokość na 2 m. Na podstawie poczynionych z lądu obserwacji ustalono, że alianckie okręty nie opuszczają sieci przeciwtorpedowych, więc zrezygnowano z wyposażenia torped w przecinaki. W nocy 12/13 maja w zatoce Morto kotwiczły pancerniki *Goliath* i *Cornwallis*. Służbę dozоровą pełniło zaś pięć kontrtorpedowców – po dwa przy europejskim i azjatyckim brzegu oraz jeden centralnie przy wyjściu z Dardaneli<sup>79</sup>. Baterie dział i personel reflektorów wewnątrz Dardaneli uprzedzone zostały o misji *Muavenet-i Milliye*<sup>80</sup>. Reflektory miały nie oświetlać europejskiego brzegu cieśniny, by nie zdradzić pozycji okrętu. Baterie nadbrzeżne pozostawać zaś miały w gotowości do ostrzelania dozoruujących brytyjskich kontrtorpedowców na wypadek, gdyby te dostrzegły *Muavenet-i Milliye*. W drodze powrotnej okręt kmr. ppor. Ahmeta Saffeta miał mieć włączone światła pozycyjne. W przypadku bycia ściganym przez jednostki przeciwnika wystrzelić miał białe race sygnalizacyjne. Na wysokości doliny Havuzlar pozostawać też miała szalupa wskazująca kontrtorpedowcowi drogę czerwonym światłem<sup>81</sup>. Jak wspominał oficer torpedowy kmr. ppor. Ali Haydar Efendi, załoga nie liczyła się jednak z tym,

72. *Ibidem*, s. 140-141.

73. *Ibidem*, s. 127.

74. *Ibidem*, s. 128.

75. *Ibidem*, s. 141-142.

76. *Ibidem*, s. 128-129.

77. *Ibidem*, s. 224. Torpedowce typu „Antalya” miały pierwotnie dwie obrotowe wyrzutnie torped – jedną na dziobie i jedną na rufie. Być może w 1915 r. z jakichś powodów ich uzbrojenie zostało zredukowane do jednej wyrzutni.

78. N. Akpınar, Deniz Binbaşı Nazmi Akpınar'ın Savaş Günlüğü 1914-1922 (Dziennik wojenny komandora podporucznika Nazmiego Akpınara 1914-1922) [Muzeum Morskie w Çanakkale, sygn. 1/AK-07], zapisek z 29 kwietnia 1331 [12 maja 1915].

79. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 225.

80. Nie wtajemniczono za to wojsk lądowych, walczących na półwyspie, w efekcie czego, zarówno w drodze do celu jak i podczas powrotu kontrtorpedowiec kilkakrotnie ostrzeliwany był z karabinów przez własną piechotę (Baş, Bal, op. cit., s. 62 i 68-69).

81. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 225.



**Pancernik Goliath w latach swojej świetności.**

**Fot. Domena Publiczna**

że uda się jej powrócić z misji na pokładzie własnego okrętu. Wszyscy zakładali, że jeśli uda się przeprowadzić atak torpedowy, to eskorta pancerników natychmiast zatopi *Muavenet-i Milliyye*<sup>82</sup>.

12 maja o 18:40 kontrtorpedowiec rozpoczął swą pamiętną misję. Między 19:00 a 19:30 przeszedł przez zagrodę minową i o 19:40 zrzucił kotwicę na wysokości doliny Soğanlı. Brytyjskie okręty w odległej o 7 Mm zatoce Morto o godz. 23:30 przerwały ostrzał półwyspu i wygasły reflektory. 13 maja o 00:30 *Muavenet-i Milliyye* podniósł kotwicę i z prędkością 8 w. ruszył, nadal trzymając się europejskiego brzegu cieśniny. Piętnaście minut później po lewej burcie, w odległości 600-800 m dostrzeżono parę oddalających się brytyjskich kontrtorpedowców. Nie zauważyły one tureckiego okrętu. O godz. 01:00 dokładnie przed dziobem *Muavenet-i Milliyye* ukazały się oczom jego załogi dwa okręty liniowe. Personel wyrzutni torped otrzymał rozkaz przygotowania ich do odpalenia z prawej burty. Kiedy okręt powoli zbliżał się do celu, dostrzeżony

został przez znajdującego się bliżej *Goliatha*. Jego sygnalista nakazał podanie hasła. *Muavenet-i Milliyye* odpowiedział sygnałem „uwaga!” i natychmiast przystąpił do ataku<sup>83</sup>. O 01:15, będąc w odległości 300 m od pancernika odpalił kolejno wszystkie trzy wyrzutnie. Pierwsza torpeda trafiła na wysokości mostka, druga pod przednim kominem, zaś trzecia pod rufową wieżą artylerii głównej<sup>84</sup>. *Goliath* zatonął bardzo szybko, zabierając ze sobą na dno 567 członków załogi, w tym dowódcę. Po zakończeniu ataku kontrtorpedowiec wykonał ostry zwrot przez lewą burtę i na pełniej prędkości wrócił do Dardaneli, podążając tym samym kursem, jaki wcześniej obrał płynąc w przeciwną stronę<sup>85</sup>. O 02:30 jego reflektory dostrzeżono na wysokości przylądka Karanfil. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami z wysokości doliny Havuzlar nadany więc został czerwony sygnał. Tymczasem, o 02:15 bateria Dardanos otworzyła ogień do ścigających *Muavenet-i Milliyye* brytyjskich kontrtorpedowców. Wobec silnego ostrzału i pełnej iluminacji ze strony rozmieszczonych w cieśni-

nie reflektorów musiały się one szybko wycofać. Powróciły jeszcze co prawda o 03:30, ale z podobnym rezultatem. Dwadzieścia minut później *Muavenet-i Milliyye* dotarł do kotwiczowiska przy dolinie Havuzlar. O 04:50 pilotowany ponownie przez kmdr. ppor. Nazmiego (Akpınara) ruszył w stronę Çanakale, do którego dotarł o 05:00<sup>86</sup>.

Jeszcze tego samego dnia o 11:30 okręt udał się w stronę Stambułu. O 15:45 przybył do Paşalimanı, gdzie pozostał na noc. Rankiem 14 maja wyruszył w dalszą drogę, by ostatecz-

82. Baş, Bal, *op. cit.*, s. 59.

83. *Ibidem*, s. 63. Informacja o nadaniu sygnału tej treści pochodzi ze wspomnień kmdr. ppor. Ahmeta Safeta. Jeśli rzeczywiście tak było, to przyznać trzeba, że w tym dramatycznym momencie dowódca *Muavenet-i Milliyye* popisał się bardzo wyrafinowanym czarnym humorem.

84. Torpedy o numerach seryjnych 4288, 4279 i 4301 odpalone zostały w bardzo krótkich odstępach czasu w kolejności od wyrzutni dziobowej po rufową (*Muavenet-i Milliyye Muhribinin Seyir Jurnalı* [Dziennik okrętowy kontrtorpedowca „Muavenet-i Milliyye”], wpis z 30 kwietnia 1331 [13 maja 1915], dokonany przez oficera torpedowego kmdr. ppor. Alego Haydara Esada z Gelibolu, Muzeum Morskie w Stambule, sygn. Db. No: 1273).

85. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *op. cit.*, s. 225-226.

86. *Ibidem*, s. 226; Akpınar, *op. cit.*, zapissek z 30 kwietnia 1331 [13 maja 1915].



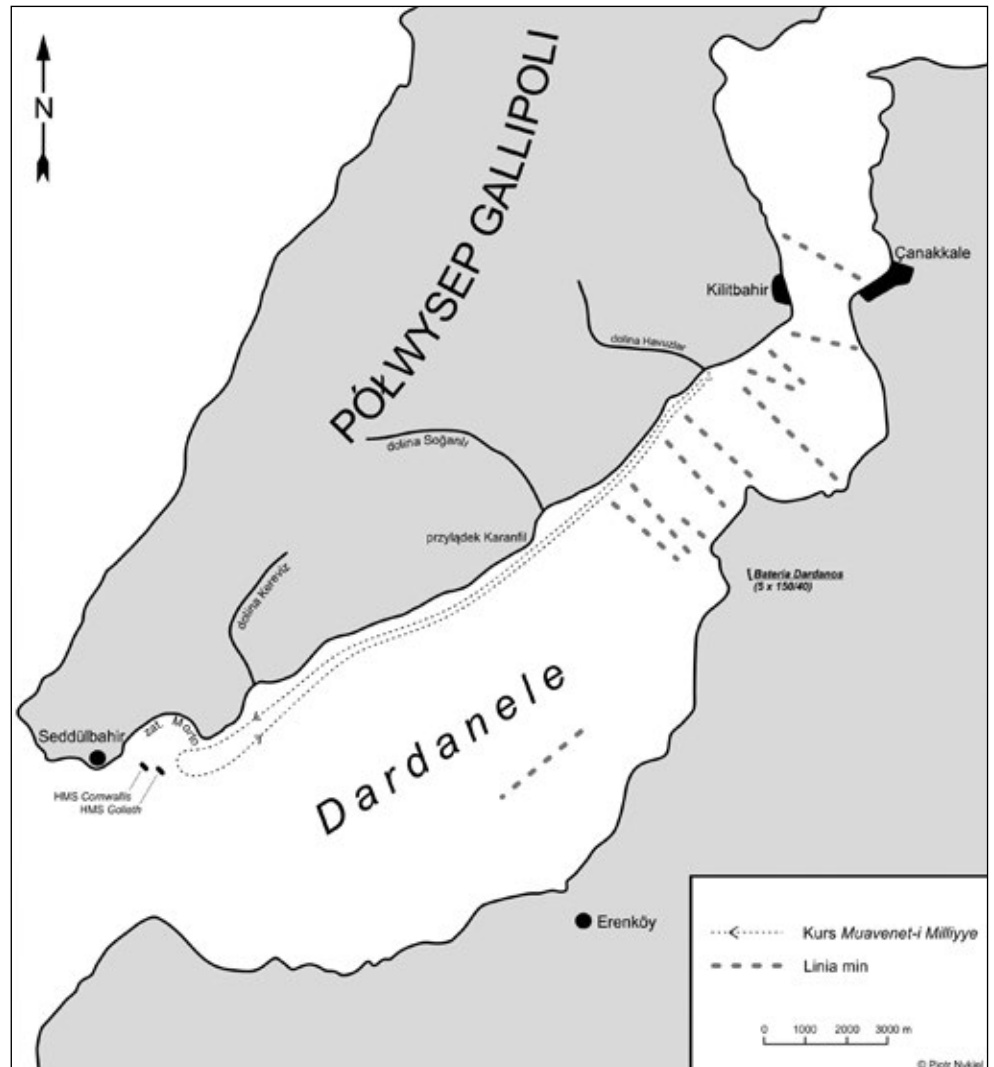
nie dotrzeć do bazy w zatoce İstinye<sup>87</sup>. Dwa dni później na ręce dowódcy Ahmeta Saffeta, awansowanego do stopnia komandora porucznika, nadeszła depesza gratulacyjna od ministra wojny Envera Paszy. Kmdr por. Ahmet Saffet oraz kpt. Firle otrzymali złote medale za wyróżniającą się służbę. Wszyscy tureccy oficerowie *Muavenet-i Milliyye* oraz pozostali Niemcy uczestniczący w tej misji nagrodzeni zostali srebrnymi medalami za wyróżniającą się służbę. Tureckim marynarzom wręczono zaś srebrne medale za zasługi na polu walki<sup>88</sup>. Ponadto cała załoga otrzymała od sułtana Mehmeta V pamiątkowe zegarki<sup>89</sup>.

W prasie z epoki ukazały się liczne artykuły sławiące wyczyn omawianego kontrtorpedowca, ale zarówno w tekstach, jak i na towa-

87. Baş, Bal, *op. cit.*, s. 71.

88. *Ibidem*, s. 92-96.

89. Nie ma jednak pewności, że były one nagrodą za zatopienie *Goliatha*. W Muzeum Morskim w Çanakkale eksponowany jest zegarek należący do Helvacı Hüseyina z Süle. Marynarz ten nie figuruje jednak na liście załogi wyróżnionej po ww. misji medalami (por.: *ibidem*).



Zatoka Morto – widok współczesny. Krzyżykiem zaznaczono w przybliżeniu miejsce zatopienia pancernika *Goliath*.

Fot. Piotr Nykiel





Żałoga *Muavenet-i Milliye* na fotografii upamiętniającej zatopienie *Goliath*.

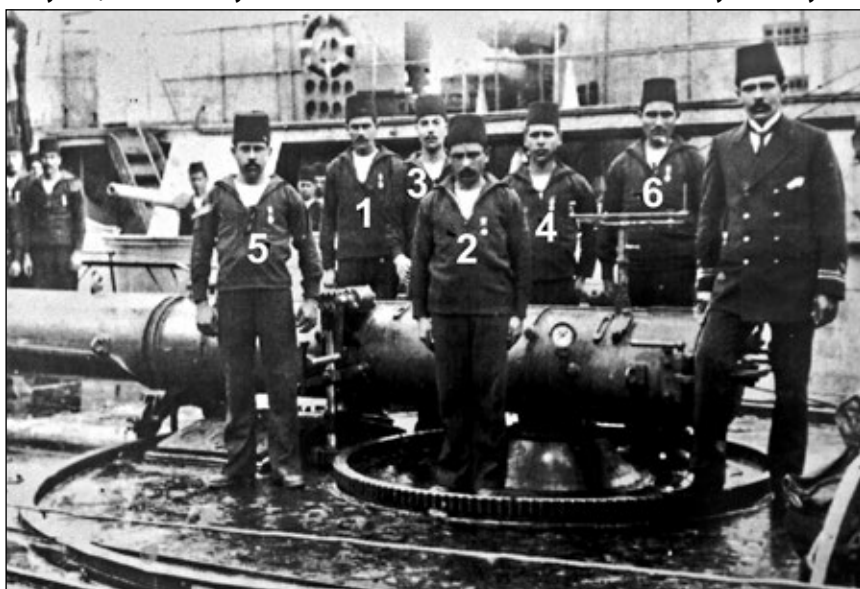
Fot. zbiory Piotra Nykiela

rzyszających im zdjęciach próżno było szukać Niemców. Odnieść można było jednak wrażenie, że oni sami dyplomatycznie usunęli się w cień, pozwalając by całe laury spłynęły na tureckich sojuszników. Konradm. Souchon kierując do ministra floty Cemala Paszy

wniosek o awans dla dowódcy *Muavenet-i Milliye* w jego uzasadnieniu ani słowem nie wspomniał o udziale swoich rodaków w tej misji<sup>90</sup>. Faktem jest, że okręt był turecki, a jego dowódca, 23 oficerów i 74 członków załogi było poddanych sułtana. Należy jednak pa-

**Oficer torpedowy *Muavenet-i Milliye* kmdr ppor. Ali Haydar Efendi (pierwszy po prawej) wraz z personelem dziobowej wyrzutni torped na fotografii wykonanej po zatopieniu *Goliath*: 1 – bosmanmat Ali, 2 – bosmanmat İbrahim, 3 – mar. Murat, 4 – mar. Osman, 5 – mat Süleyman, 6 – mar. Hüseyin.**

Fot. zbiory Piotra Nykiela



miętać o tym, że oprócz komodora 1. półflotyli kpt. Firlego na i pod pokładem kontrtorpedowca znajdowało się dwóch niemieckich oficerów oraz siedemnastu podoficerów i marynarzy, w tym sześciu mechaników, jeden sygnalista, sześciu matów torpedowych, trzech palaczy i jeden radiotelegrafista<sup>91</sup>. O ile więc kmdr ppor. Ahmet Saffet był pierwszym po Allachu na swoim okręcie, to całą misją dowodził być może kpt. Firle – w końcu wykonywała ją jednostka z podlegającej mu półflotyli. Jego rodacy byli też obecni we wszystkich sekcjach okrętu, od których sprawnego funkcjonowania zależało powodzenie zadania powierzonego kontrtorpedowcowi. Wydaje się, że definitywne rozstrzygnięcie kwestii wpływu Niemców na powodzenie misji *Muavenet-i Milliye* nie będzie możliwe, ponieważ zachowane do dziś wspomnienia tureckich i niemieckich oficerów Osmańskiej Marynarki Wojennej z lat 1914-1918 często wzajemnie się wykluczają. Ich obiektywna analiza pozwala jedynie na stwierdze-

90. *Ibidem*, s. 85.

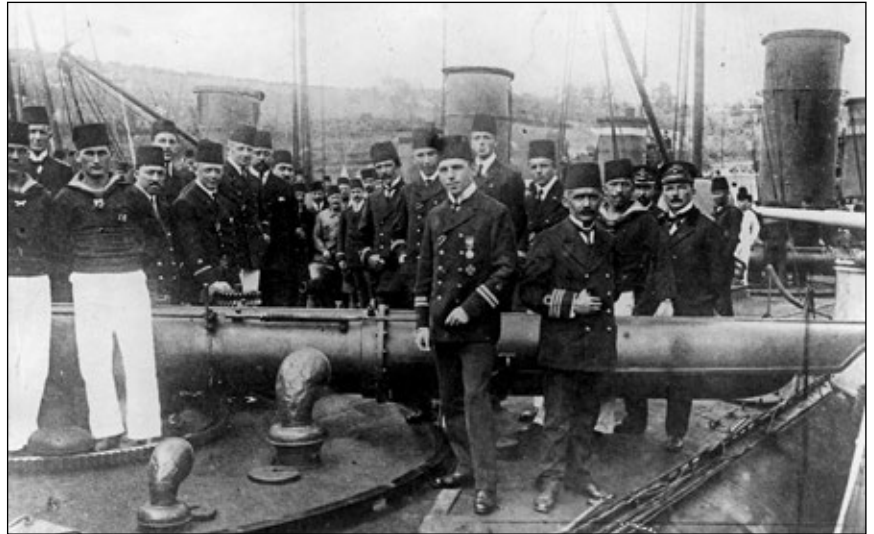
91. *Ibidem*, s. 93; Langensiepen, Nottelmann, Krüsmann, *op. cit.*, s. 110.



Zegarek, który otrzymał od sułtana Mehmeta V członek załogi *Muavenet-i Milliyye* marynarz Süleli Helvacı Hüseyin (zbiory Muzeum Morskiego w Çanakkale).

Fot. Piotr Nykiel

nie, że Turcy mieli w zwyczaju umniejszać zasługi i podważać (nieraz zasadnie) kompetencje swoich sojuszników, podczas gdy Niemcy zwykli wyolbrzymiać swój udział w wielu wydarzeniach. Warto jedynie w tym miejscu *Muavenet-i Milliyye* na pocztówce wydanej z okazji zatopienia pancernika *Goliath*.



Załoga *Muavenet-i Milliyye* w bazie w Istinie, tuż po powrocie z misji, podczas której zatopiony został *Goliath*. Przed wyrzutnią torped stoi dowódca okrętu kmdr ppor. Ahmet Saffet (po prawej) oraz komodor 1. półflotyli kpt Rudolf Firle (po lewej).

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna

podkreślić, że ostateczny efekt, jakiego spodziewano się po rajdzie *Muavenet-i Milliyye* został osiągnięty – Brytyjczycy zaniechali ostrzeliwania tureckich pozycji lądowych z zatoki Morto<sup>92</sup>.

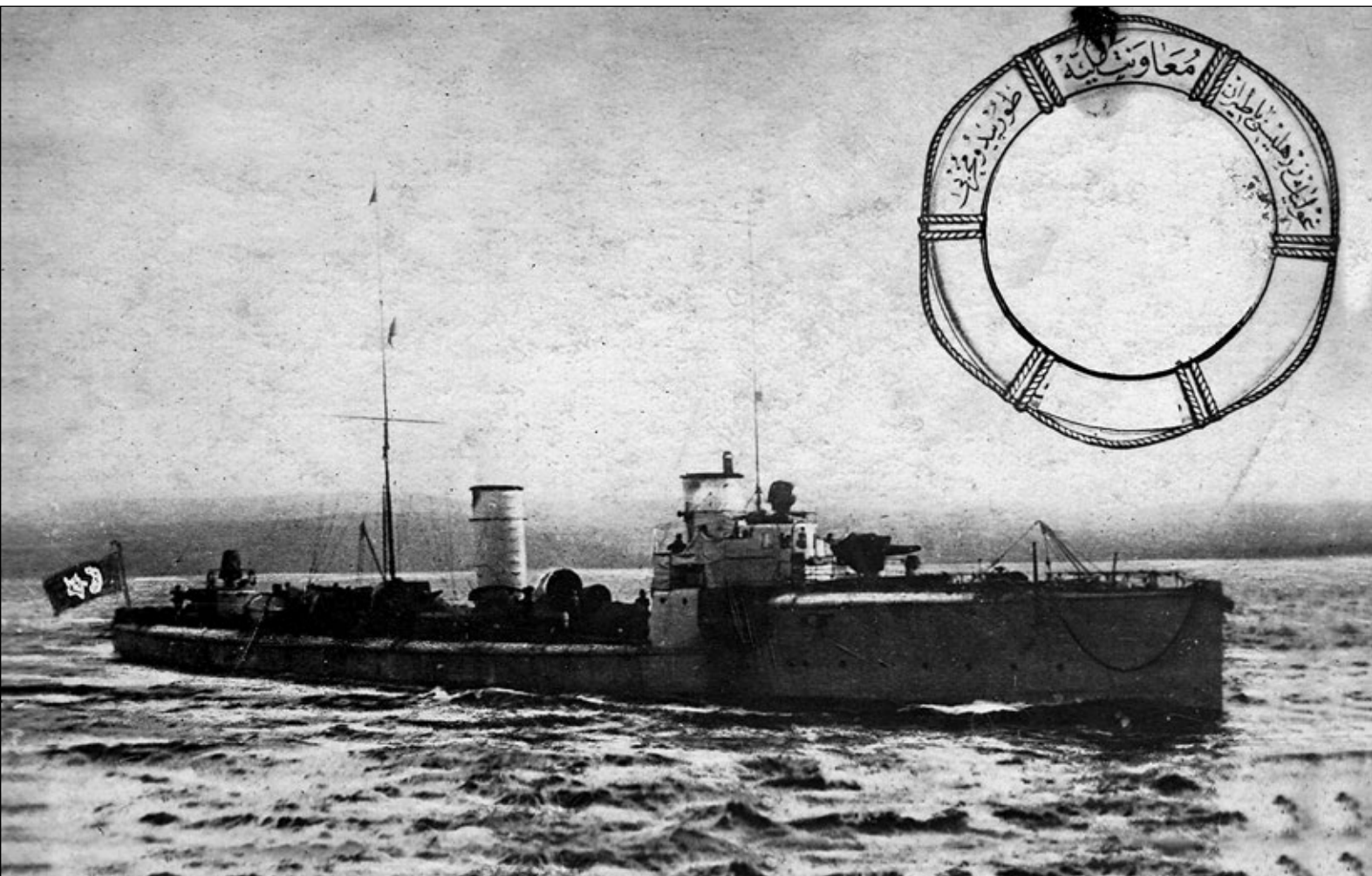
Rok 1916 upłynął na Morzu Czarnym przede wszystkim pod znakiem wojny minowej. Turcy do stawiania i trałowania min najczęściej używali torpedowców<sup>93</sup>. Czasem, głównie w przypadku misji wykonywanych

przy wybrzeżu rosyjskim, korzystali też z pomocy krążownika *Breslau* oraz niemieckich okrętów podwodnych. Na barkach tych ostatnich spoczął ponadto obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na trasie Stambuł-

92. Gülerüz, op. cit., s. 110.

93. Choć dostępne autorowi źródła tego nie potwierdzają, nie można wykluczyć, że miny stawiał również *Muavenet-i Milliyye*, którego – jak już wspomnieliśmy w części poświęconej opisowi technicznemu konstrukcji – w 1916 r. przystosowano do tego celu.

Fot. zbiory Piotra Nykiela



[illegible]

Karta dziennika okrętowego kontrtorpedowca *Muavenet-i Milliyye* z wpisem dotyczącym zatopienia pancernika *Goliath* (Muzeum Morskie w Stambule, sygn. Db. No: 1273).

**Fot. Piotr Nykiel**

-Zonguldak. Misje patrolowe nad tym szlakiem wodnym zaczęło coraz częściej wykonywać osmańskie (*de facto* niemieckie) lotnictwo morskie<sup>94</sup>.

Pierwszym w 1916 r. zadaniem, jakie powierzono kontrtorpedowcom typu „Yadigâr-ı Millet” była osłona odwrotu *Goebena*, uciekającego w dniu 7 stycznia przed flagowym okrętem liniowym rosyjskiej Floty Czarnomorskiej *Impieratricâ Maijâ*. Rola *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyeta* oraz towarzyszącego im kontrtorpedowca *Basra* sprowadziła się jednak tylko do ubezpieczania wchodzącego do Bosforu krążownika liniowego przed ewentualnym atakiem okrętów podwodnych<sup>95</sup>.

Dostępne autorowi źródła nie odnotowują żadnej aktywności omawianych okrętów aż do 27 sierpnia, kiedy to *Gayret-i Vataniyye* wszedł na mierznię 10 Mm na południe od Warny. Miejsce to było dobrze znane Bułgarom, ale o czyhającym tam niebezpieczeństwie „zapomnieli” oni powiadomić sojusznicą już wówczas stronę turecką. Po zabraniu możliwego do zdemontowania wyposażenia załoga wysadziła okręt w powietrze<sup>96</sup>.

Brak niestety jakichkolwiek informacji o wykorzystaniu w 1916 r. kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” w rejonie Dardaneli.

Do października 1917 r. działania wojenne na akwenie czarnomor-

skim przebiegały według podobnego scenariusza jak w roku poprzednim i wydaje się, że bez udziału już tylko trzech pozostających w służbie jednostek omawianego typu. Tego roku największe zagrożenie dla nich nadeszła zresztą nie z morza, lecz z powietrza. W nocy 9/10 lipca brytyjskie bombowce, startujące z bazy na Imroz, dokonały nalotu na Stambuł. Jednym z celów była zatoka İstinye nad Bosforem, gdzie swoją bazę miały *Goeben* i *Breslau* oraz okręty lekkiej floty. Jedną z bomb zrzuconych na niemiecki krążownik liniowy trafiła w dziób cumującego niedaleko *Yadigâr-ı Milleta*. Ze względu na konieczność oszczędzania węgla okręt nie był pod parą. Nie działały więc pompy, co znacznie utrudniło akcję gaśniczą. Dziób kontrtorpedowca zanurzał się powoli, do momentu gdy pod naporem wody puściły grodzie maszynowni. Wówczas okręt zatonął. Śmierć poniosło 29 członków załogi, zaś 17 zostało rannych (w tym 11 ciężko). Odłamki innej bomby, która eksplodowała pomiędzy *Yadigâr-ı Milletem* a *Nûmune-i Hamiyetem* zabiły czterech marynarzy<sup>97</sup> i podziurawiły burtę tego ostatniego. Uszkodzenia te można było jednak

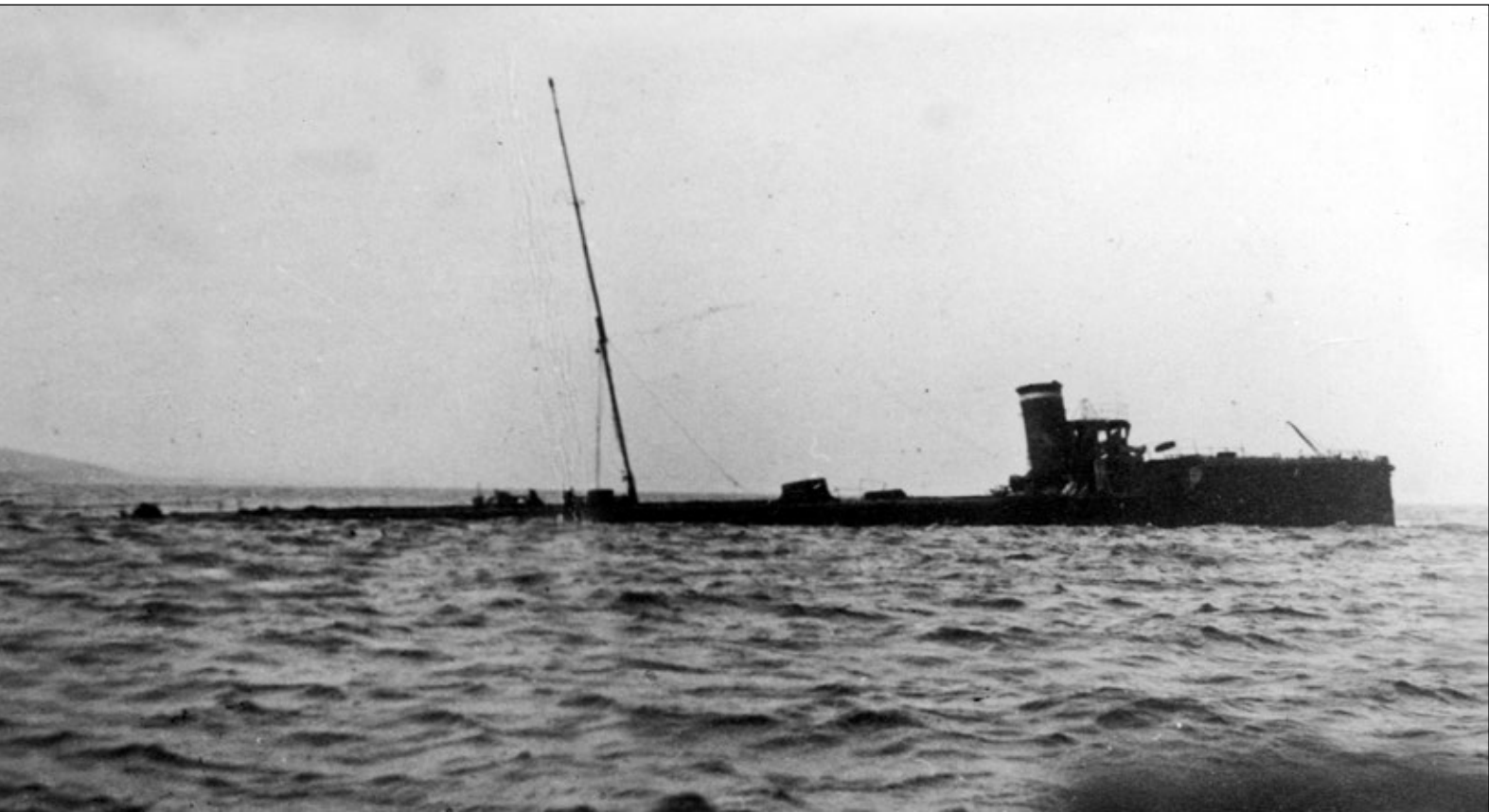
94. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *op. cit.*, s. 305-309.

95. *Ibidem*, s. 310.

96. *Ibidem*, s. 348; Güleriyüz, op. cit., s. 95.

97. Güleriyüz, *op. cit.*, s. 118.

**Gayret-i Vataniyye po wejściu na mieliznę pod Warną w 1916 r. Fotografia wykonana zapewne już po porzuceniu okrętu przez załogę. Uwagę zwraca brak tylnego komina i przedniego masztu.** Fot. zbiory Jochena Krüssmanna





szybko usunąć. Wrak *Yadigâr-ı Milleta* początkowo planowano porzucić ze względu na rozmiar zniszczeń i koszty związane z podniesieniem z dna<sup>98</sup>. 24 października okręt został jednak wydobyty i po uszczelnieniu kadłuba zaholowany do stoczni w Złotym Rogu, gdzie rozpoczęto jego remont<sup>99</sup>.

Omawiany nalot pociągnął za sobą decyzję o rozśrodkowaniu okrętów. *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* cumowały od tej pory w zatoce Bałta lub przy rezydencji İbrahima Paszy<sup>100</sup>.

Podpisanie 3 marca 1918 r. traktatu w Brześciu Litewskim było dla Imperium Osmańskiego równoznaczne z zaprzestaniem działań wojennych na Morzu Czarnym. Niemcy, okupujący terytorium Ukraińskiej Republiki Ludowej, nalegali jednak na kontynuację współpracy na tym akwenie. 24 marca kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* eskortowały więc z Konstancy do Odessy parowiec *Patmos*, przewożący kajzerowskich żołnierzy<sup>101</sup>.

3 maja krążowniki *Goeben* i *Hamidiye* wraz z *Muavenet-i Milliyye* weszły do portu w Sewastopolu. Pośród porzuconych tam przez Rosjan okrętów znajdował się krążownik *Mecidiye*, podniesiony z dna i wcielony do carskiej floty pod nazwą *Pрут*. 12 maja wciągnięto na jego maszt turecką banderę. Będący w trakcie przebudowy okręt zaholowany został 13 lipca do Stambułu przez *Hamidiye*<sup>102</sup>.

20 maja *Hamidiye* w asyście *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* wypłynął z Kerczu i wszedł na Morze Azowskie. 11 czerwca pierwszy z wymienionych kontrtorpedowców korygował ogień krążownika, który w porcie w Jejsku zatopił pięć statków. Następnie *Muavenet-i Milliyye* udał się w stronę Taganrogu, ale w drodze ostrzelany został przez rosyjskie okręty. Te jednak na widok śpieszącego z pomocą *Hamidiye* wycofały się na pełne morze nie wyrządziwszy kontrtorpedowcowi żadnych szkód. Incydent ten był ostatnim wojennym epizodem okrętów omawianego typu na wodach na północ od Bosforu<sup>103</sup>.

Zanim jednak pierwsza wojna światowa dobiegła końca, 20 stycznia 1918 r. *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* wraz z *Basra* i *Samsunem* wzięły udział w rajdzie *Goebena* i *Breslaua* na Imroz<sup>104</sup>. Rola kontrtorpedowców



Wyrzutnia torped pochodząca z *Muavenet-i Milliyye*, będąca eksponatem plenerowym Muzeum Morskiego w Stambule.  
Fot. Piotr Nykiel

sprowadzać się miała do ubezpieczania odwrotu krążowników i ich osłony przed ewentualnym atakiem okrętów podwodnych. O 09:14 zostały jednak wezwane na pomoc tonącemu *Breslauowi*. Kiedy w pobliżu miejsca, w którym krążownik wszedł na nierozpoznane pole minowe pojawiła się para brytyjskich kontrtorpedowców, tureckim okrętom polecono zawrócić do cieśniny. Nim zdążyły wykonać ten rozkaz, ostrzelane zostały przez przeciwnika. *Basra*, trafiona dwukrotnie poniżej linii wodnej, postawiła zasłonę dymną i wycofała się do Dardaneli. *Muavenet-i Milliyye* po krótkiej i bezowocnej wymianie ognia z Brytyjczykami dołączył natomiast do pozostałych dwóch kontrtorpedowców, ubezpieczających *Goebena*. O 10:30 okręty weszły do cieśniny<sup>105</sup>.

Od kapitulacji Imperium Osmańskiego w dniu 30 października 1918 r. aż do 1923 r. *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet*, podobnie jak większość jednostek osmańskiej floty popadały w ruinę przy nabrzeżu arsenału morskiego w Złotym Rogu. *Yadigâr-ı Millet*, którego remontu nigdy nie zakończono zatonął sam z siebie w stoczni Tersane-i Amire. Nastąpiło to na pewno po 1918 r., ale dokładna data nie jest znana<sup>106</sup>. *Muavenet-i Milliyye* od 1 kwietnia 1923 r. cumował przy Parmakkapi, po czym 26 sierpnia przywiązany został do boi cumowniczej naprzeciw Urzędu Żeglugi Morskiej. Z początkiem maja 1924 r. pojawiła się jeszcze nadzieja na wyremontowanie okrętu, ale już 17 maja załoga otrzymała polecenie zejścia na ląd. Tego samego dnia wszystkie wejścia do nadbudówek i pod pokład kontrtorpedowca zaplombowano. Co najmniej do 1934 r. pozbawione nadbudówek i kominów *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet* cumowały w stoczni w Gölçük. Później, za cenę złomu odsprzeda-

no je marynarce wojennej z przeznaczeniem na pływające cele<sup>107</sup>. Pojawiają się też informacje, iż oba okręty trafiły do stoczni Taşkızak, gdzie aż do złomowania w 1953 r. służyły jako pływające magazyny<sup>108</sup>.

Kariera kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet” w Osmańskiej Marynarce Wojennej nie była długa. Jeśli uznamy za jej koniec internowanie *Muavenet-i Milliyye*, *Nûmune-i Hamiyeta* i *Yadigâr-ı Milleta* w Złotym Rogu w listopadzie 1918 r., to było to zaledwie około siedmiu lat. Okrętom przyszło jednak służyć w dwóch największych konfliktach, jakie rozegrały się w regionie – w wojnach bałkańskich oraz w pierwszej wojnie światowej. O ile w przypadku wojen bałkańskich możemy mówić o zmarnowaniu ich potencjału, o tyle w Wielkiej Wojnie wykorzystane zostały w maksymalnym możliwym w osmańskich uwarunkowaniach stopniu. Typ „Yadigâr-ı Millet” zapoczątkował w historii floty tureckiej epokę okrętów z napędem turbinowym. Nie do przecenienia jest też rola, jaką dwa z omawianych kontrtorpedowców odegrały nie tylko w dziejach obecności Turków na morzu, ale także w historii powszechnej. 29 października 1914 r. *Gayret-i Vataniyye* był pierwszym osmańskim okrętem, który otworzył ogień do okrętu rosyjskiego. Zatapiając w Odessie kanonierkę *Doniec* nie

98. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 362-363.

99. Güleriyüz, op. cit., s. 118.

100. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 363.

101. *Ibidem*, s. 385.

102. *Ibidem*, s. 386.

103. *Ibidem*, s. 386-387.

104. Więcej na temat tej operacji w: P. Nykiel, *Góblo! Rajd na Imroz 20 stycznia 1918, „Okręty Wojenne”, 1/2008(87)*, s. 24-30.

105. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, op. cit., s. 394-398.

106. Güleriyüz, op. cit., s. 118.

107. Baş, Bal, op. cit., s. 108-111.

108. Güleriyüz, op. cit., s. 93-95.

Dowódcy kontrtorpedowców typu „Yadigâr-ı Millet”		
Nazwa okrętu	Stopień i imiona dowódcy	Okres sprawowania funkcji
<i>Muavenet-i Milliyye</i>	kmdr por. Galatalı Ali	? – 21.12.1912
	kmdr ppor. Ahmet Saffet	21.12.1912 – 21.06.1915
	kmdr por. Hüseyin Hilmi Abdülkadir	21.06.1915 – 28.12.1915
	kmdr por. Mustafa Necati Etem	28.12.1915 – 06.03.1918
	kmdr por. Hüseyin Vasfi	06.03.1918 – 24.09.1918
<i>Yadigâr-ı Millet</i>	kmdr por. Rifat Nuri	24.09.1918 – ?
	kmdr por. Fahri Cemal	? – 26.04.1914
	kmdr por. Raif Sait	26.04.1914 – 22.06.1915
	kmdr por. Halil Hüseyin	22.06.1916 – 10.12.1916
	kmdr por. Lutfi Halit	10.12.1916 – 22.12.1917
<i>Nûmune-i Hamiyet</i>	kmdr por. Ali Kemal İsmail Hakkı	22.12.1917 – ?
	kmdr ppor. Hamdi Mahmut	? – 31.01.1915
	kmdr por. Nezir Abdullah	31.01.1915 – 28.02.1918
	kmdr por. İsmail Rıza	28.02.1918 – ?
<i>Gayret-i Vatanıyye</i>	kmdr por. Cemal Ali	22.06.1914 – 31.01.1915
	kmdr por. Hüseyin Vasfi	31.01.1915 – 27.08.1916
Na podstawie: Langensiepen, Nottelmann, Krüsmann, <i>op. cit.</i> , s. 244; <i>Türk Silahlı... , op. cit.</i> , s. 71; Gülerüz, <i>op. cit.</i> , s. 112.		

tylko odnotował pierwszy udany atak torpedowy w historii osmańskiej floty, ale także zapoczątkował udział swojego kraju w Wielkiej Wojnie. 13 maja 1915 r. *Muavenet-i Milliyye* zyskał sławę pierwszego – i jak się miało okazać jedynego – okrętu tureckiego, który zatopił pancernika. Podczas rajdu na Imroz 20 stycznia 1918 r. był on zaś ostatnim w okresie pierwszej wojny światowej osmańskim okrętem, który stoczył pojedynkę artyleryjski.

## Bibliografia

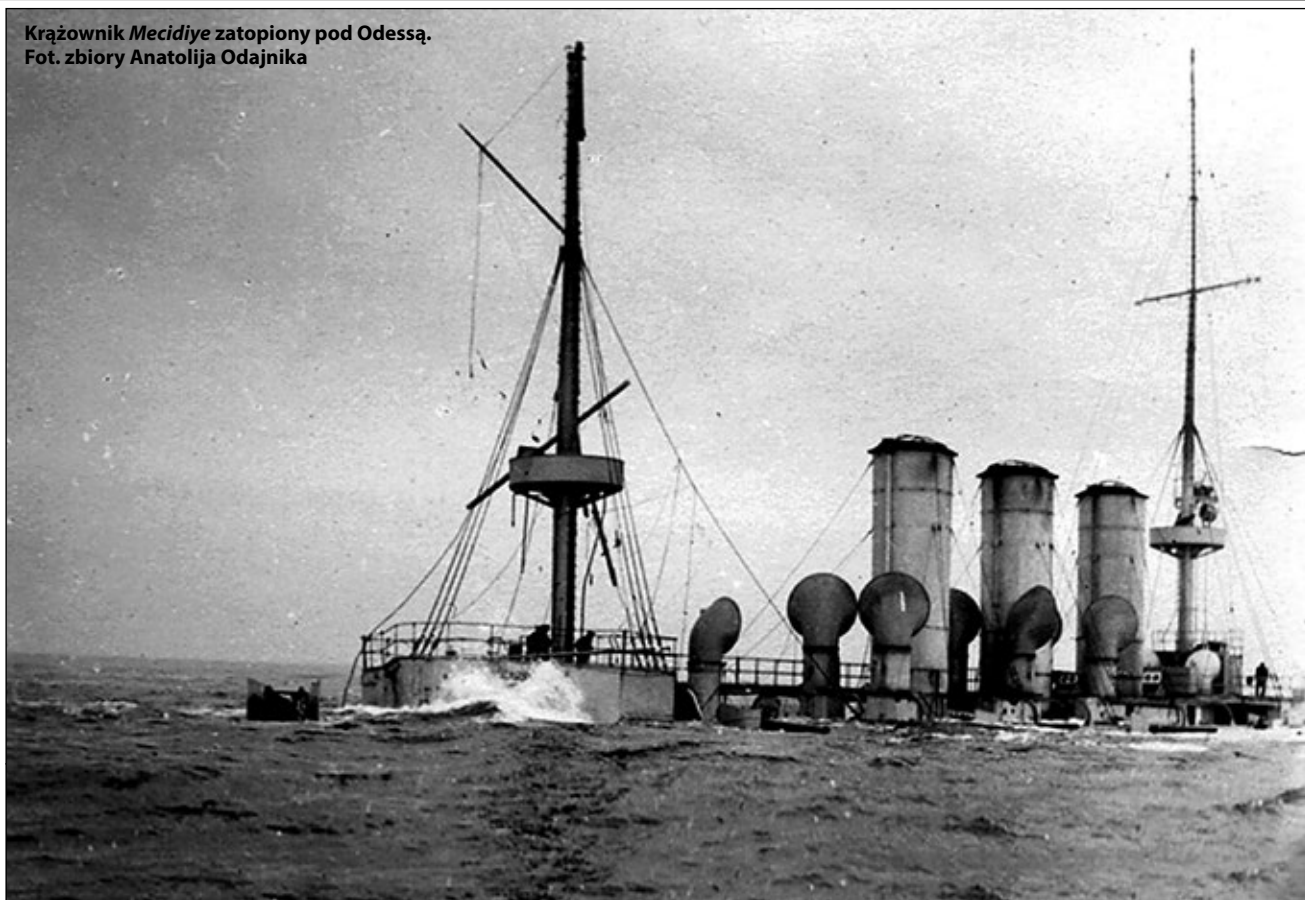
Akpınar N., *Deniz Binbaşı Nazmi Akpınar'ın Savaş Günlüğü 1914–1922* (Dziennik wojenny komandora

podporucznika Nazmiego Akpınara 1914–1922) [Muzeum Morskie w Çanakkale, sygn. 1/AK-07], Ali Şükrü, *Muavenet-i Milliyye*, „Donanma”, Numara 3, Mayıs 1326 [maj/czerwiec 1910], s. 194–199. Baş E., Bal N., *Muavenet-i Milliyye ve Goliath'ın Batırılışı*, Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul b.d.w., *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, V nci Cilt, *Çanakkale Cephesi Harekâtı*, I inci Kitap (Haziran 1914 – 25 Nisan 1915), Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1993, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Ankara 1976, *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, Conway Maritime Press, London 2006, *Muavenet-i Milliyye Muhribinin Seyir Jurnali* (Dziennik okrętowy kontrtorpedowca „Muavenet-i Milliyye”) [Muzeum Morskie w Stambule, sygn. Db. No: 1273]

Gülerüz A., *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler. Sultanhisar & Muavenet*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009, Gülerüz A., Langensiepen B., *Osmanlı Donanması 1828–1923*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007, Gülerüz A., Langensiepen B., *The Ottoman Steam Navy 1828–1923*, Conway Maritime Press, London 1995, Herma M., *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Cernomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914–1917*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2002, Langensiepen B., Nottelmann D., Krüsmann J., *Halbmond und Kaiseradler. Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918*, Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH, Hamburg-Berlin-Bonn 1999, Nykiel P., *Goblo! Rajd na Imroz 20 stycznia 1918*, „Okręty Wojenne”, 1/2008(87), s. 24–30, Nykiel P., *Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej*, „Okręty Wojenne”, nr 2/2011(106), s. 21–26, Nykiel P., *Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie tureckiej*, „Okręty Wojenne”, cz. 1, 5/2012(115), s. 20–29, Nykiel P., *Turecki krążownik pancernopokładowy „Hamidiye”*, „Okręty Wojenne”, cz. 1: 2/2010(100), s. 23–37; cz. 2: 3/2010(101), s. 16–24, Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Arkadiusz Wingert, Kraków-Międzydroje 2008, Olender P., *Wojny morskie 1883–1914*, Magnum-X, Warszawa 2005, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912–1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.

## FOTOKOLEKCJA

Krążownik *Mecidiye* zatopiony pod Odessą.  
Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Żegluga na Eufracie w rejonie miasta Hilla. Na pierwszym planie żaglowe jednostki typu „bellums” z ładunkiem drewna na opał, a na drugim parowiec z dwoma barkami.  
Fot. Library od Congress

Maciej S. Sobański



## Tygrys i Eufrat w ogniu 1914-1917

Dojrzewający od bez mała dwóch dekad, a jak chcą niektórzy i dłużej, gigantyczny konflikt polityczno-militarny, zwany powszechnie I wojną światową, tak naprawdę rozgrywał się w zasadzie niemal wyłącznie na terytorium Europy na froncie zachodnim, południowym (włoskim i bałkańskim) oraz wschodnim. Nie licząc oczywiście działań morskich toczących się praktycznie na wodach całego świata oraz incydentalnych lądowych na Dalekim Wschodzie i nieco większych, a raczej bardziej długotrwałych, na kontynencie afrykańskim.

Dołączenie do grona Państw Centralnych Imperium Osmańskiego, co faktycznie nastąpiło z dniem 29 października 1914 roku rozszerzyło teatr rzeczywistych działań wojennych na obszar Bliskiego i Środkowego Wschodu. Warto w tym miejscu wspomnieć, że Turcja praktycznie od czasów wojny krymskiej w połowie XIX stulecia, znajdowała się delikatnie mówiąc w permanentnym odwrocie, tracąc nie tylko terytoria, ale także, a może przede wszystkim wpływy. Mówiąc o tej mar-

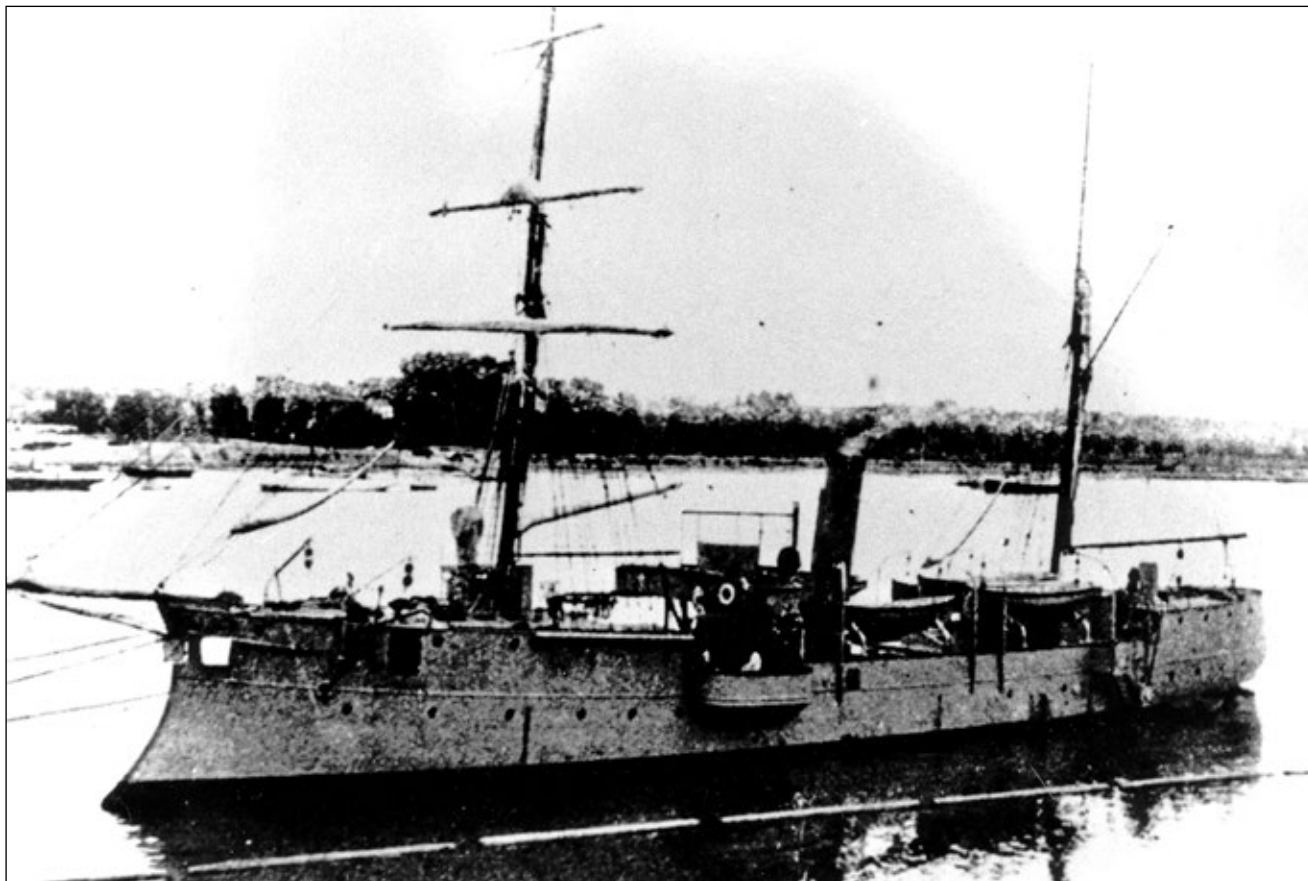
ginalizacji wystarczy wymienić wojnę z Rosją lat 1877-1878, zajęcie przez Włochy Trypolitanii i Cyrenajki w latach 1911-1912 czy wreszcie obie wojny bałkańskie (1912-1913). Rewolucja młodoturecka roku 1908 tak naprawdę nie poprawiła choćby częściowo położenia Turcji, choć wyraźnie zacieśniła jej więzi z Niemcami, zarówno natury gospodarczej jak i militarno-politycznej.

W okresie bezpośrednio przed wybuchem I wojny światowej Imperium Osmańskie, choć pokaźne terytorialnie, stanowiło szalenie zróżnicowany obszar, na którego sporej części władza turecka miała co najwyżej charakter nominalny. Najlepszym tego przykładem był Półwysep Arabski, na którym nawet zbudowanie w latach 1900-1908 tzw. Kolei Hidżaskiej do Medyny (nie udało jej doprowadzić do świętej Mekki, co zamierzano pierwotnie) *de facto* nie wzmocniło władzy Konstantynopola. Kolej tym razem tzw. Bagdadzka miała stanowić swego rodzaju czynnik państwowotwórczy dla innej części Imperium – Mezopotamii. Prace przy budowie tej linii przebiegały bar-

dzo opornie i do roku 1914 udało się doprowadzić jedynie do Tall al-Abijad (na obecnym pograniczu Turcji i Syrii).

Tymczasem właśnie region Mezopotamii zaczynał nabierać coraz bardziej istotnego znaczenia gospodarczego, co wynikało wprost z rozpoczęcia wykozystywania ropy naftowej w charakterze strategicznie ważnego paliwa. Złoża eksploatowane przez Anglo-Persian Oil Company, zaopatrującą Royal Navy w ropę znajdowały się w pobliskiej Persji (z rafinerią na wyspie Abadan), co podnosiło walor tego obszaru, choć z tureckiego punktu widzenia jego znaczenie militarne pozostawało w najlepszym wypadku drugorzędne, czego dowodem było wyznaczenie do obrony Mezopotamii 6. Armii z siedzibą w Bagdadzie, liczącej łącznie 4 Dywizje Piechoty (35., 36., 37. i 38. DP), z których trzy jeszcze przed przystąpieniem przez Turcję do wojny przesunięto na inne bardziej istotne kierunki<sup>1</sup>. Pozostawiona

1. Wg Ł. Kowalewski, *Opanowanie delty Szatt al-Arab przez Brytyjczyków. Listopad-grudzień 1914*, cz. I, „De Re Militari”, nr 1/2017 (4).



Turecka kanonierka *Marmaris*. Fotografia zapewne wykonana po zakończeniu prób, gdyż brakuje uzbrojenia. Fot. zbiory Jochena Krüsmanna

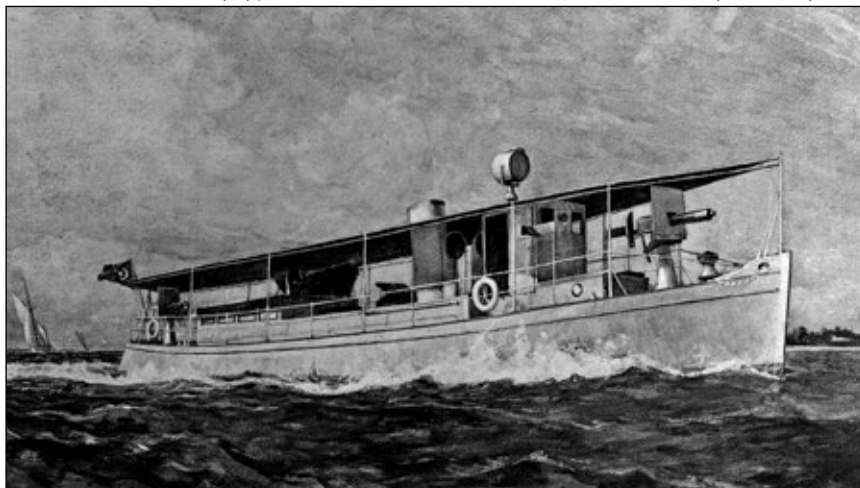
w Mezopotamii 38. Dywizja składała się głównie z miejscowych żołnierzy arabskich, co przełożyło się na jej mizerną wartość bojową. Skromna była również organiczna artyleria i broń maszynowa. Uzupełnienie piechoty stanowiły formacje o charakterze porządkowym w postaci batalionów i kompanii żandarmerii oraz Sił Granicznych.

Rzecz znamienna, na niewątpliwie pustynnym obszarze jedynym praktycznie sensowym szlakiem komunikacyjnym był ciąg rzek Tygrys i Eufrat, przechodzący później w Szatt al-Arab, wpadający do Zatoki Perskiej. Głównym ośrodkiem tego regionu była Basra, położona około 55 km na północ od ujścia Szatt al-Arab. Oznaczało to, o ironio losu, że wszelkie działania militarne w pustynnym kraju wymagały korzystania przez obie strony konfliktu z jednostek pływających.

Turecką marynarkę wojenną, którą trudno było uważać za szczególnie imponującą, w rejonie Szatt al-Arab reprezentowała kanonierka *Marmaris* zbudowana w latach 1906-1908 przez francuską stocznnię SA des Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes. Wyporność normalna okrętu wynosiła 422 t, a wyporność pełna odpowiednio 531 t przy całkowitej długości stalowego kadłuba 52,4 m, szerokości 7,5 m i zanurzeniu 2,4 m. Napęd stanowiła maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 950 KM firmy Loire, poruszająca jedną śrubę, zaopatrywana w parę przez dwa opalane węglem kotły cylindryczne, również firmy Loire. Prędkość maksymalna na próbach sięgała 14,8 węzła, a eksploatacyjna 11 węzłów. Uzbrojenie kanonierki składało się z 4 dział kal. 65 mm oraz 2 dział kal. 37 mm (początkowo obejmowała również wyrzutnię torpedową kal. 450 mm), a jej załoga liczyła 66 osób, w tym 12 oficerów<sup>2</sup>.

Uzupełnienie stanowiło 6 kutrów motorowych (kanonierek) drewnianokadłubowych typu No 1 (*No 1*, *No 2*, *No 5*, *No 6*, *No 7* i *No 8*) i wyporności standardowej 12 t, a pełnej 20 t przy długości kadłuba 18,3 m, szerokości

Fot. zbiory Piotra Nykiela



2. Wg B.Langensiepen, A.Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.



Tabor rzeczny w porcie, może bardziej przystani,  
w Bagdadzie.  
Fot. Library od Congress



3,3 m i zanurzeniu 1,6/0,7 m. Ich napęd stanowiły dwa silniki spalinowe o mocy 70 KM, poruszające jedną śrubę, które zapewniały prędkość do 11,9 węzła. Uzbrojenie kutrów stanowiły 1 lub 2 szybkostrzelne działa kal. 37 mm, a ich załoga liczyła 6 ludzi, w tym 2 oficerów<sup>3</sup>. Bazę dla tej floty stanowiła stara, wycofana z eksploatacji korweta *Kilidbahir*<sup>4</sup>.

Wybuch w sierpniu 1914 roku działań wojennych na wszystkich frontach europejskich, choć nie angażował od razu Turcji bezpośrednio, zwiększał jednak realne zagrożenie dla brytyjskich posiadłości. W końcu zachodnią część Indii zamieszkiwała w większości ludność muzułmańska.

W tej sytuacji Brytyjczycy już latem 1914 roku rozpoczęli wysyłanie okrętów Royal Navy na wody Zatoki Perskiej. Ich celem było po pierwsze demonstrowanie siły, a po drugie zabezpieczanie rafinerii na wyspie Abadan (znajdującej się w końcu po perskiej stronie Szatt al-Arab). Kolejnym działaniem o bardziej już ofensywnym charakterze było zorganizowanie Indyjskich Sił Ekspedycyjnych „D” (Indian Expeditionary Force „D” – IEF D).

Już w drugiej połowie sierpnia 1914 roku na wody Zatoki Perskiej trafiły 2 stare słupy *Odin* i *Espiegle*<sup>5</sup> pełniące wcześniej służbę kolonialną wraz z transportowcem *Dalhousie*, któ-

rych zadaniem była obserwacja ruchów potencjalnego przeciwnika w rejonie Szatt al-Arab. Obecność okrętów mocno drażniła tureckie władze, które w październiku dwukrotnie (7-go i 13-go) bezskutecznie wzywały Brytyjczyków do opuszczenia tego akwenu. Ci jednak przenieśli się jedynie na perską stronę granicznej rzeki, rozpoczynając równocześnie przygotowania do działań bojowych na nietypowych wodach, jakimi było ujście rzek Tygrys i Eufrat<sup>6</sup>.

Z czasem do zespołu okrętów Royal Navy operujących w Zatoce Perskiej dołączyły kolejne jednostki, które miały jednak charakter pomocniczych. Były to duże, bo 1130 tonowy bocznokołowiec *Lawrence* uzbrojony w 4 działa kal. 102 mm i 6 kal. 76 mm, jacht parowy *Comet* z działem kal. 47 mm i 3 kartaczownicami Nordenfelta, jacht parowy *Lewis Pelly* z 2 działami kal. 47 mm i ckm, zbudowany w 1880 50 tonowy holownik *Miner* z działem kal. 76 mm, holownik *Sirdar-i Naphte* z działem kal. 76 mm i ckm, holownik *Mashona* oraz inne już całkowicie nieuzbrojone statki, przeznaczone przede wszystkim do zadań transportowych<sup>7</sup>.

Jednym z podstawowych zadań tworzonego zespołu Royal Navy operującego na wodach Zatoki Perskiej było praktyczne zamknięcie tego akwenu dla tureckiej żeglugi, co zdołano osiągnąć relatywnie łatwo.

Dotarcie do pobliskiego Bahrajnu sił IEF D w postaci dowodzonej przez bryg. Waltera Delamaina 16. Brygady z 6. (Poona) Dywizji Indyjskiej pozwoliło na podjęcie prób zabezpieczenia przed zablokowaniem torów wodnych Szatt al-Arab przy równoczesnej ochronie rafinerii na wyspie Abadan. Rejon delty Szatt al-Arab siły te osiągnęły rankiem 3 listopada 1914 roku.

Bezpośrednio przed rozpoczęciem brytyjskich działań wojennych w Mezopotamii na wody wraz z siłami IEF D przybył z East Indian Station stary pancernik *Ocean*, który w okresie między październikiem a grudniem 1914 roku pełnił funkcję flagowca zespołu Royal Navy, zaś jego dowódca Cpt. (pol. kmdr) Arthur Hayes-Sadler został dowodzącym operacjami morskimi.

Pancernik *Ocean* należący do typu „Canopus” został zbudowany w latach 1896-1900 w stoczni Devonport Dockyard. Jego wyporność wynosiła 12 950 t przy długości kadłuba 131 m, szerokości 23 m i zanurzeniu 7,9 m.

3. *Ibidem*

4. Zbud. 1890-1896 w Tersane-i Amire (Stambuł), wyp. 643 t, wym. 57,9 x 7,3 x 3,5 m, masz. par. 640 KM, pręđ. 14/10 w., uzbr.: 1 x 120 mm L/25, 4 x 37 mm, załoga 82 ludzi, wycofany ze służby w 1909, dyslokowany w Basrze.

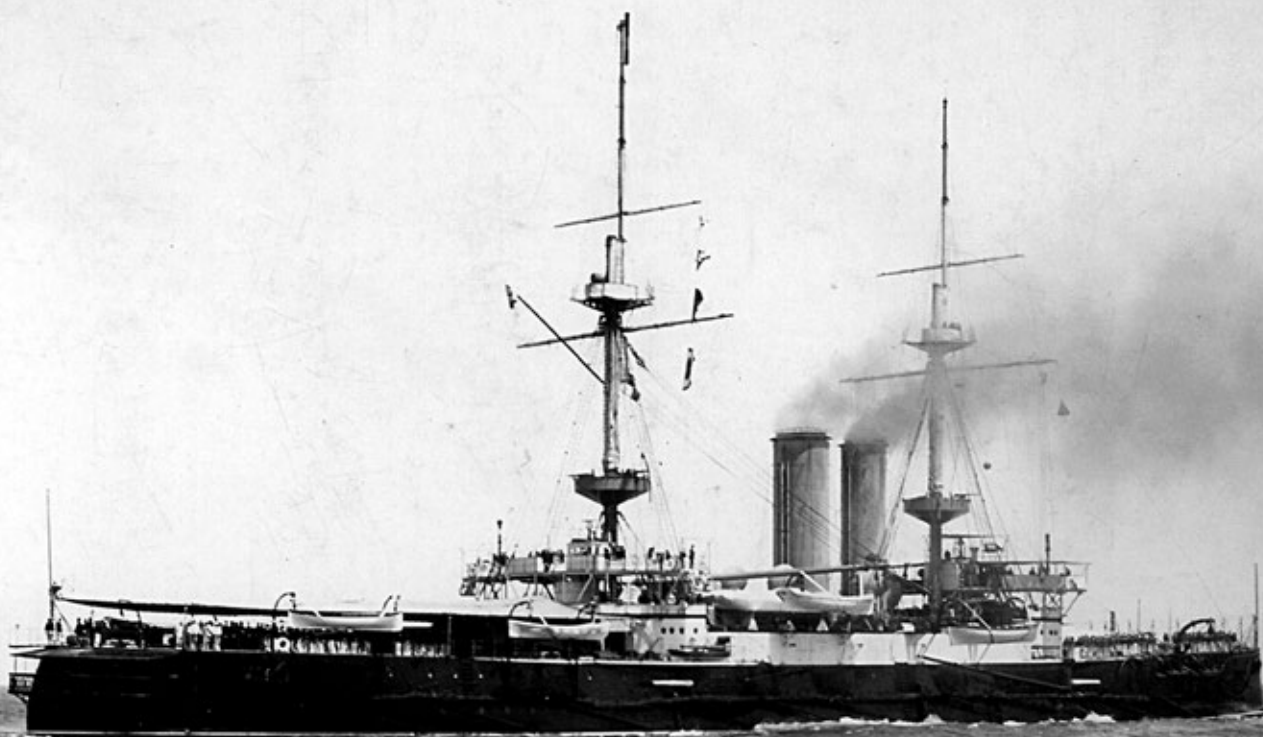
5. Słupy typu „Cadmus” zbud. 1900-1901 Sheerness Dockyard, wyp. 1070 t wym. 64 x 10,1 x 3,4 m, masz. par. potrójnego rozprężania 1400 KM, pręđ. maks. 13 w., zasięg 3000 Mm/10 w., uzbr.: 6 x 102 mm, 4 x 47 mm, 3 ckm-y, załoga 150 ludzi.

6. Wg Ł. Kowalewski, *op. cit.*

7. *Ibidem*

Brytyjski pancernik *Ocean* biorący udział w walkach o Szatt al-Arab.

Fot. zbiory Zvonimira Freivogela



Napęd okrętu stanowiły dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej mocy 15 400 KM, zaopatrywane w parę przez zespół kotłów wodnorurkowych opalanych węglem. Maszyny poruszały dwie śruby napędowe, zapewniając prędkość 18 węzłów. Uzbrojenie pancernika obejmowało 4 działa kal. 305 mm w dwóch wieżach artyleryjskich, 12 dział kal. 152 mm, 10 kal. 76 mm, 8 kal. 47 mm oraz cztery podwodne wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. Załoga okrętu liczyła 750 marynarzy i oficerów<sup>8</sup>.

Do pierwszego incydentu zbrojnego między stronami doszło jeszcze w dniu 1 listopada 1914 roku, a więc przed formalnym wypowiedzeniem wojny, gdy zmierzające w dół Szatt al-Arab jednostki *Sumana* i *Sirdar-i Naphte* zostały w rejonie półwyspu Al-Faw ostrzelane przez turecką artylerię<sup>9</sup>.

Do działań lądowych Brytyjczycy przystąpili już 3 listopada wysadzając grupę dywersyjną w rejonie miasteczka Al-Faw<sup>10</sup>, które zresztą 6 listopada 1914 roku stało się celem pierwszego desantu po formalnym wypowiedzeniu wojny. Wsparcia w tej akcji udzielały słup *Odin* oraz *Sirdar-i Naphte* i *Mashona*, które zdołały szybko uciszyć turecką baterię nadbrzeżną, zlokalizowaną w starym forcie w Faw, co umożliwiała lądowanie wojsk IEF D.

Uchwycenie przez Brytyjczyków przyczółka w rejonie Al-Faw umożliwiała zabezpieczenie rafinerii w Abadanie, a następnie podjęcie dalszych działań ofensywnych w górę Szatt al-Arab w kierunku regionalnego centrum, a co ważniejsze również portu, określonego często mianem wrót do Mezopotamii, jakim była Basra.

W dniu 6 listopada 1914 roku (wg innych źródeł jeszcze 5-go tego miesiąca) doszło w pobliżu Abadanu do starcia między jednostkami pływającymi stron, w wyniku którego brytyjskie kanonierki zatopiły kuter motorowy (kanonierkę) *No 1*. Pod koniec 1915 *No 1* został podniesiony i po remoncie wcielony do Royal Navy jako *Flycatcher*<sup>11</sup>.

Warto zaznaczyć, że działania bojowe prowadzone były tak naprawdę wzdłuż ciągów rzecznych umożliwiających przemieszczanie się sił interwencyjnych, mimo trudności natury nawigacyjnej przy równoczesnym braku map i pilotów, jak i atmosferycznych.

W toku działań rozpoznawczych w rejonie wyspy Dabba 9 listopada 1914 roku słup *Espiegle* (wg niektórych również i *Odin*) zatopił kolejny kuter motorowy (kanonierkę) *No 2*<sup>12</sup>. Z wraku usunięto później napęd i uzbrojenie.

Siły IEF D niemal z miejsca podjęły działania zmierzające do opanowania Basry, posuwając się w górę rzeki. 16 listopada rozpoczęły przełamywanie tureckich pozycji w Sahil. W działaniach tych miały swój udział słupy *Odin* i *Espiegle* oraz jednostki pomocnicze *Lewis Pelly* i *Sirdar-i Nephta*, wspierając ogniem artyleryjskim natarcie piechoty.

W nocy z 17 na 18 listopada Brytyjczycy, kosztem poważnych strat osobowych, zdołali przełamać kolejną turecką pozycję, tym razem w Kut-az Zain, co zapewniło im kontrolę nad ujściem rzeki Karum do Szatt al-Arab.

Doceniając znaczenie tego szlaku wodnego dla prowadzonej kampanii Turcy podjęli próbę jego zablokowania w rejonie wysp Malammadra, zatapiając niemiecki parowiec *Ekbantania* (zbud. 1905 4573 BRT) oraz 4 mniejsze statki, w tym turecki *John O. Scott* (zbud. 1874, 859 BRT)<sup>13</sup>.

Nazajutrz, 19 listopada wysłany na zwiad trasy *Odin* (wg innych źródeł był to *Espiegle*) został w rejonie Bekanya Adası ostrzelany przez turecką artylerię brzegową oraz kanonierkę *Marmaris*, która wycofywała się z Szatt al-Arab do Basry. W toku rozpoznania Brytyjczycy stwierdzili, że mimo podjętej blokady możliwy jest dalszy marsz w kierunku Basry. Wg niektórych danych w tym właśnie dniu został w rejonie na północny-zachód od Dabba-Aba zatopiony kolejny turecki kuter motorowy (kanonierka) *No 6*<sup>14</sup>.

Działania na kierunku Basry zostały zaplanowane przez siły IEF D na 21 listopada 1914 roku, a ze strony Royal Navy wsparcie miały udzielać im słupy *Odin* i *Espiegle* oraz pomocnicza kanonierka *Lawrence*. Szybko jednak okazało się, że mocno osłabione dezercją miejscowych żołnierzy siły tureckie dowodzone przez Subhiego Beja zaczęły wycofywać się na północ w górę rzeki Tygrys, korzystając przy tym z różnorakich jednostki pływających z Basry, a same miasto pozostawiając praktycznie bez ochrony. Okręty tureckiej floty operujące na tych wodach zostały wycofane do leżącej u zbiegu Tygrysu i Eufratu Kurna (Qurna).

Kolejna operacja rozpoznawcza przeprowadzona przez *Espiegle*, na którego pokładzie znajdował się szef operacji Royal Navy w Zatoce Perskiej Cpt. Hayes-Sadler potwierdziła fakt opuszczenia Basry przez oddziały tureckie. Późnym popołudniem 21 listopada brytyjskie okręty weszły do portu, a ich załogi rozpoczęły zabezpieczanie jego infrastruktury. Nazajutrz, 22 listopada załogi okrętów kontynuowały stopniowe przejmowanie miasta, przy czym od południa wspierały je 2 bataliony piechoty gen. Charlesa I. Fry'a. Formalnie siły IEF D dowodzone przez gen. Arthura A. Barretta przejęły miasto 23 listopada 1914 roku, instalując równocześnie swoją administrację, na której czele stanął sir Percy Cox.

Przeprowadzony jeszcze tego samego dnia, 23 listopada, rejs rozpoznawczy słupa *Odin* w górę rzeki Tygrys nie wykazał tureckiej aktywności na odcinku kolejnych 40 km.

Opanowanie przez Brytyjczyków Basry w relatywnie krótkim czasie było istotnym krokiem, który otwierał możliwość dalszych sukcesywnych działań ofensywnych w Mezopotamii. Co istotniejsze, port, nawet mając świadomość jego technicznego zacofania, stanowił potencjalną bazę logistyczną niezbędną w przypadku kolejnych operacji, których osią i tak pozostał ciąg komunikacyjny Tygrys-Eufrat.

Z drugiej strony, Basra w rękach brytyjskich stanowiła zabezpieczenie perskich złóż ropy naftowej i rafinerii w Abadanie, co w końcu stanowiło podstawowy cel operacji podjętej przez IEF D. Dalsze działania ofensywne, zwłaszcza w kierunku Bagdadu, wymagały sił i środków, którymi Brytyjczycy aktualnie nie dysponowali. By jednak nie tracić inicjatywy gen. Barrett zaproponował przeprowadzenie dalszych działań w kierunku Kurna (Qurna), miasta o strategicznym znaczeniu, położonego u zbiegu Szatt al-Arab z rzekami Tygrys i Eufrat.

W dniu 25 listopada 1914 roku Cpt. Hayes-Sadler wysłał na rozpoznanie

8. Wg CONWAY'S *All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London 1979.

9. Wg Ł. Kowalewski, *op. cit.*

10. Wg B. Langensiepen, A. Gülleryüz, *op. cit.*

11. *Ibidem*

12. Wg Ł. Kowalewski, *op. cit.*

13. Wg B. Langensiepen, A. Gülleryüz, *op. cit.*

14. Inne źródła mówią, że do zatopienia *No 6* doszło 21 listopada 1914 roku już na podejściach do Basry.



Brytyjski oddział w Mezopotamii.

Fot. Library od Congres

w górę rzeki w okolice Kurna zespół obejmujący słupy *Espiegle* i *Odin* oraz jednostki pomocnicze *Miner* i *Mashona*. W trakcie tej operacji udało się zlokalizować poszukiwaną od dawna kanonierkę *Marmaris*, a także częściowo tureckie pozycje obronne, w tym artylerii w Kurna i leżącym na drugim brzegu Mezera. Nie obyło się przy tym bez uszkodzeń brytyjskich jednostek. Na wrak barki blokujący trasę do Kurna wszedł *Odin* uszkadzając sobie ster, a *Mashona* – poszycie. Należy zwrócić również uwagę na prowadzone równolegle przez *Miner* rozpoznawanie nawigacyjne, bowiem Royal Navy nie

dysponowała mapami dróg wodnych powyżej Basry z oznaczonym nurtem i głębokościami. Co więcej, udało się także znaleźć dogodne miejsce do wysadzenia wojsk koło wsi Um Rash, kilka kilometrów poniżej Kurna. Zespół rozpoznawczy powrócił w całości do Basry wieczorem 25 listopada. Z uwagi na planowane działania, jednostki uszkodzone w trakcie akcji po wykonaniu prowizorycznych napraw pozostały w linii.

Po ostatecznym podjęciu decyzji o działaniach przeciw tureckim siłom w Kurna wieczorem 3 grudnia 1914 roku rozpoczęto operację mili-

tarną. Wówczas Basrę opuścił zespół 4 rzecznych parowców transportowych – *Blosse Lynch*, *Mejidieh*, *Malamir* i *Salimi* eskortowane przez *Espiegle*, *Odin*, *Lawrence*, *Miner*, *Lewis Pelly* oraz *Shaitan*, który zastąpił operujący wcześniej *Sirdar-i Naphte*<sup>15</sup>. Na ich pokładach znajdowały się siły desantu, którymi dowodził płk G.S. Frazer.

Rzeczywisty atak na Kurna zaczął się w godzinach porannych dnia 4 grudnia. Desant brytyjskiej piechoty wspierany ogniem zespołu Royal Navy pozwolił na powstanie przyczółka w okolicy Um Rash, gdzie utworzono obóz. Następnie ciężar walk przeniesiono na leżącą na drugim brzegu rzeki Tygrys wieś Mezera. I w tym starciu decydującą tak naprawdę rolę odegrała artyleria okrętów. Wkrótce, po południu 4 grudnia, jeden z tureckich pocisków dosięgnął *Minera*, przebijając pomieszczenie maszynowni niemal na linii wodnej. Dowodzący jednostką lt (pol. kpt.) Heath-Caldwell wyprowadził ją na płyciznę, gdzie bohaterzy ranni palacze Jones i Lacey dokonali niezbędnej prowizorycznej naprawy.

Silny, by nie powiedzieć desperacki opór tureckiej piechoty i artylerii, zupełnie niepodobny do przebiegu wcześniejszych walk, mocno zaskoczył

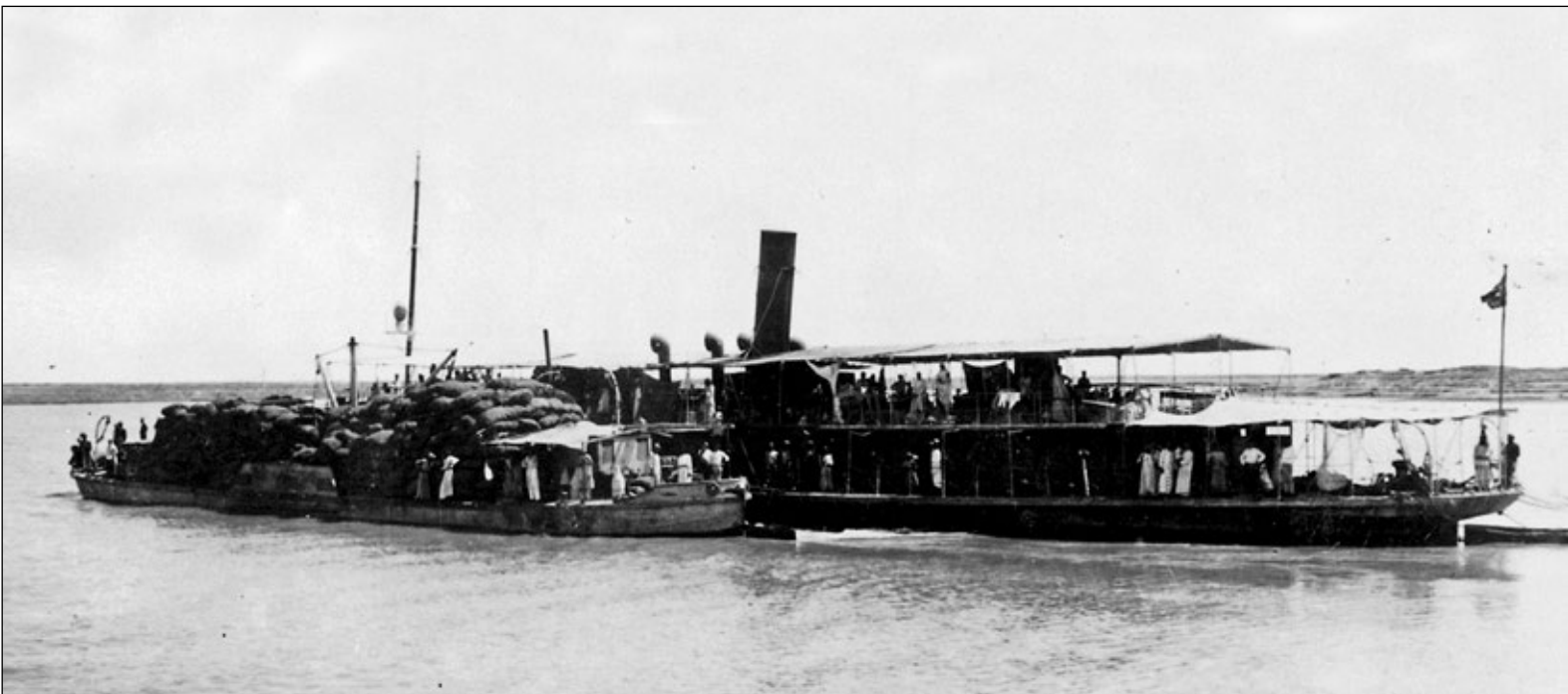
15. Wg Nunn W., *Tigris gunboats. The forgotten war In Iraq 1914-1917*, London 2007.

Brytyjczycy w Basrze, widoczni z prawej w charakterystycznych korkowych hełmach. Uwagę zwraca różnorodność typów jednostek rzecznych.

Fot. Library od Congres







**Turecka kanonierka rzeczna *Hamidye* oraz niezidentyfikowana jednostka na rzece Tygrys.**

**Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen**

Brytyjczyków, którzy otrzymali informację, iż przeciwnik wycofał się już na północ. Zmusiło to stronę nacierającą do zmiany koncepcji opanowania Kurna, zastępując atak od strony rzeki obejściem od północy. Co ważniejsze, działania ofensywne rozciągnęły się również w czasie.

Podczas działań w dniu 7 grudnia jeden z tureckich pocisków trafił mostek *Shaitan*, który wraz z *Miner* i *Lewis Pelly*, wspierał ogniem artyleryjskim lewe skrzydło sił nacierających na Kurna. Na pokładzie *Shaitan* zginął dowódca okrętu, pochodzący z pancernika *Ocean* lt. cdr (pol. kmdr ppor.) FJG Elkes, zaś ranne zostały kolejne 2 osoby, w tym pilot. Ze strefy ognia wyprowadził jednostkę podoficer Vala<sup>16</sup>.

Wsparcie floty umożliwiło jednak ostateczne wyparcie z rejonu Mezera Turków, którzy uszli za Tygrys do właściwej Kurna. Wg niektórych źródeł w walkach w rejonie Kurna w dniu 7 grudnia miała uczestniczyć kanonierka *Marmaris*, która następnie wycofała się w górę rzeki Tygrys do Amara. Pozostałe ocalałe tureckie kutry motorowe (kanonierki) ewakuowano do Nasiriye na Eufracie, gdzie utworzono ich nową bazę.

Definitywne wyparcie Turków z Mezera umożliwiło siłom IEF D przeniesienie w to miejsce obozu z Um Rash. Zbliżyło je to do Kurna oddzielonej tylko Tygrysem. Do tworze-

nia przeprawy przez rzekę przystąpiono w dniu 8 grudnia, a przeszkadzało temu zarówno turecki opór jak i brak niezbędnych środków pływających, w których charakterze przyszło wykorzystywać nawet lokalne dhow.

Wobec realnego zagrożenia całkowitym okrążeniem Turcy w nocy z 8/9 grudnia postanowili rozpocząć rozmowy kapitulacyjne, wysyłając parlamentarzysty, którzy trafili do lt. cdr (pol. kmdr ppor.) Wilfreda Nunn, dowódcy *Espiegle* (a później również szefa operacji Royal Navy w Zatoce Perskiej). W wyniku uzgodnień rankiem 9 grudnia Brytyjczycy weszli do Kurna, biorąc do niewoli 1200 tureckich

żołnierzy, w tym dowódcę 38. DP Subhiego Beja<sup>17</sup>.

Opanowanie Kurna spowodowało, że siły obu walczących stron przerwały tak naprawdę działania ofensywne aż do kwietnia 1915. W ten sposób zakończył się pierwszy etap walk w Mezopotamii, który wykazał niezbędność dysponowania rozbudowanymi siłami rzeczными, zapewniającymi zarówno wsparcie ogniowe jak i przerzut wojsk w, o ironio, pustynnym kraju.

Dotychczasowe działania na rzekach Mezopotamii wykazały, że Roy-

16. *Ibidem*

17. Wg Ł. Kowalewski, *op. cit.*

**Stanowisko tureckich karabinów maszynowych.**

**Fot. Domena Publiczna**





Montaż kanonierek rzecznych typu „Fly” w Abadanie.

Fot. Domena Publiczna

al Navy potrzebuje do realizacji tego celu wyspecjalizowanych okrętów, a nie adaptowanych improwizowanych jednostek. W ten sposób w lutym 1915 roku powstał projekt „małych chińskich kanonierek”, których początkowo w stoczni Yarrow Shipbuilding zamówiono 12 sztuk, zwiększając później zamówienie o kolejne 4 okręty<sup>18</sup>. W przypadku tych jednostek, określonych jako typ „Fly”, rzecz polegała na tym, że powstawały one w Anglii, a następnie wysyłano je w stanie rozmontowanym do Abadanu, gdzie następował montaż i wodowanie.

Wyporność rzecznych kanonierek typu „Fly” wynosiła 98 t przy długości kadłuba 38,4 m, szerokości 6,1 m i zanurzeniu 0,6 m. Napęd stanowiła maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 175 KM, zaopatrywana w parę przez pojedynczy kocioł Yarrow o mieszanym systemie opalania. Silnik poruszał pojedynczą śrubę, umieszczoną w wąskim tunelu o szerokości 0,6 m, zapewniając maksymalną prędkość 9,5 węzła. Uzbrojenie jednostek stanowiły pojedyncze działa kal. 102 mm, kal. 76 mm, kal. 47 mm, kal. 40 mm „pom-pom” oraz 4-5 karabinów maszynowych Maxim. Część

okrętów posiadała jeszcze pojedyncze działo kal. 57 mm. Załoga liczyła 22 ludzi, w tym 2 oficerów<sup>19</sup>.

Kanonierki były dostarczane sukcesywnie między lipcem a wrześniem 1915 roku, a ostatnia czwórka między kwietniem a wrześniem 1916 roku.

Brak bardziej spektakularnych operacji w I kwartale 1915 roku nie oznaczał wcale, że siły zbrojne stron pozostawały bezczynne. Jeszcze w grudniu 1914 roku Brytyjczycy wyekspediowali do Bombaju *Odina*, by usunąć uszkodzenie urządzeń sterownych, skąd powrócił w marcu, zaś *Minera* remontowano w Abadanie. Siły Royal Navy wzmocnił trzeci ślup – *Clio*.

Nadal sukcesywnie wzmocniano też zespół dalszymi adaptowanymi rzeczными jednostkami.

W dniach 12-13 kwietnia 1915 roku siły tureckie wraz z lokalnymi arabskimi sojusznikami pod wodzą Süleymana Askeri Beja zaatakowały brytyjski obóz w Shaiba, co zgodnie z planem miało doprowadzić do odzyskania Basry. Plan się nie powiódł i gen. Charles Melliss pokonał atakują-

Kanonierka rzeczna typu „Fly” na wodach Mezopotamii.

Fot. Domena Publiczna



18. Były to: *Butterfly*, *Crane*fly, *Dragon*fly, *Fire*fly, *Gad*fly, *Gray*fly, *Green*fly, *May*fly, *Saw*fly, *Snake*fly, *Stone*fly i *Water*fly oraz *Black*fly, *Caddis*fly, *Hover*fly i *Sed*gefly.

19. Wg CONWAY'S *All the World's...*, op. cit.

cych, co nieoczekiwanie otwarło przed Brytyjczykami szansę na rozpoczęcie działań ofensywnych na północ wzdłuż Tygrysu w kierunku Bagdadu.

Dowództwo sił brytyjskich objął wówczas gen. John Nixon, który skierował tzw. Tigris Corps gen. Charlesa V. F. Townshenda na Kut al Amara. W ramach tej operacji w dniu 2 czerwca 1915 roku doszło na Tygrysie na południe od Amara do starcia z poszukiwaną od dawna kanonierką *Marmaris*. W wymianie ognia uczestniczył *Odin* (wg innych źródeł – *Espiegle* i *Clio*<sup>20</sup>, który poważnie uszkodził turecką jednostkę. Po wystrzeleniu całego zapasu amunicji *Marmaris* został opuszczony przez załogę, podpalony i wyrzucony na brzeg, by nie wpadł w ręce nieprzyjaciela<sup>21</sup>. Nazajutrz, 3 czerwca panami Amara zostali Brytyjczycy.

Latem 1915 roku zespół jednostek Royal Navy wspierał również operację prowadzoną wzdłuż drugiej z rzek – Eufratu, której celem była Nasiriya. Działania te rozpoczęły się w dniu 27 czerwca, a uczestniczyły w niej niewielkie rzeczne parowe tylnokołowce – *Shushan*, *Massoudieh* i *Muzaffri* oraz holownik *Sumana*. Siły desantu, którymi dowodził gen. Charles J. Melliss, rozmieszczono na rzecznych transportowcach *Blosse Lynch*, *Mejidieh* i *Malimir*. Po pokonaniu Jeziora Hammar zespół wszedł na Eufrat i wolno posuwał się w górę jego biegu, mimo oporu ze strony tureckiej. W toku działań 5 lipca w Mecayise załoga porzuciła kuter

motorowy (kanonierkę) *No 5*. Kolejna jednostka tej klasy – *No 8* została zatopiona w dniu 24 lipca 1915 roku w Nasiriya ogniem artyleryjskim *Shushana*<sup>22</sup>. W tym dniu siły brytyjskie ostatecznie opanowały Nasiriya, rozbijając miejscowy garnizon i biorąc do niewoli 951 żołnierzy i oficerów. Zwycięstwo to umożliwiło podjęcie działań ofensywnych przeciwko Bagdadowi, choć zadanie to powierzono siłom gen. Townshenda, które poruszały się w osi rzeki Tygrys, rozpoczynając tak naprawdę operację 12 września.

W trakcie tej operacji siły brytyjskie, korzystając ze wsparcia Royal Navy, opanowały Ali Gharbi, a następnie 10 października Kut al Amara, biorąc do niewoli 1153 tureckich żołnierzy. W tej akcji swój udział miały *Comet*, *Shaitan* i *Sumana* oraz 2 kutry parowe *R.N. 1* i *R.N. 2*<sup>23</sup>.

W Kut al Amara utworzono brytyjski obóz, który stał się bazą dla dalszych ofensywnych działań w kierunku Bagdadu. Brytyjczycy posuwali się systematycznie w górę rzeki Tygrys, co 28 września doprowadziło do bitwy pod Es Sinn, z której siły gen. Townshenda wyszły zwycięsko. Do kolejnego starcia z tureckimi oddziałami dowodzonymi przez płk. Nureddina Beja doszło w dniach między 22 a 25 listopada pod Ctesiphon (Selman Pak), znajdującym się 64 km na północ od Kut al Amara i jedynie 26 km na południowy wschód od stanowiącego cel operacji Bagdadu. Bitwa pozostała tak naprawdę nie-

rozstrzygnięta, bowiem obie walczące strony poniosły relatywnie znaczne straty, nie osiągając przy tym założonych celów. Bliżsi sukcesu byli jednak Turcy zmuszając *de facto* przeciwnika do ustąpienia. W zaistniałej sytuacji gen. Townshend postanowił wycofać się do obozu w Kut al Amara. Z pola walki wycofali się również Turcy, tyle tylko, że oni posuwali się za odchodzącym na południe przeciwnikiem. Odwrót Brytyjczyków trwał między 25 listopada a 3 grudnia 1915 roku. Tymczasem Turcy skutecznie okrążyli brytyjski obóz i w dniu 7 grudnia przystąpili do jego regularnego okrążenia. Co więcej, wyeksponowali część swych sił w rejon Ali Gharbi, bardziej na południe poniżej miasta, by uniemożliwić ewentualne próby wsparcia odciętego garnizonu.

Obłożeni Brytyjczycy szybko podjęli próby odblokowania Kut al Amara, kierując do tego zadania siły którymi dowodził gen. Fenton Aylmer. Natknęli się jednak na nowe ufortyfikowane pozycje wzdłuż rzeki oraz wokół zablokowanego miasta-obozu. W okresie między styczniem a marcem 1916 roku doszło do kilku starć między stronami, między innymi pod Sheikh Saad (6-8.1.1916), Wadi (13.1.1916), Hanna (21.1.1916) oraz Du-jaila Redoubt (8.3.1916). Wszystkie te

20. Wg W. Nunn, *op. cit.*

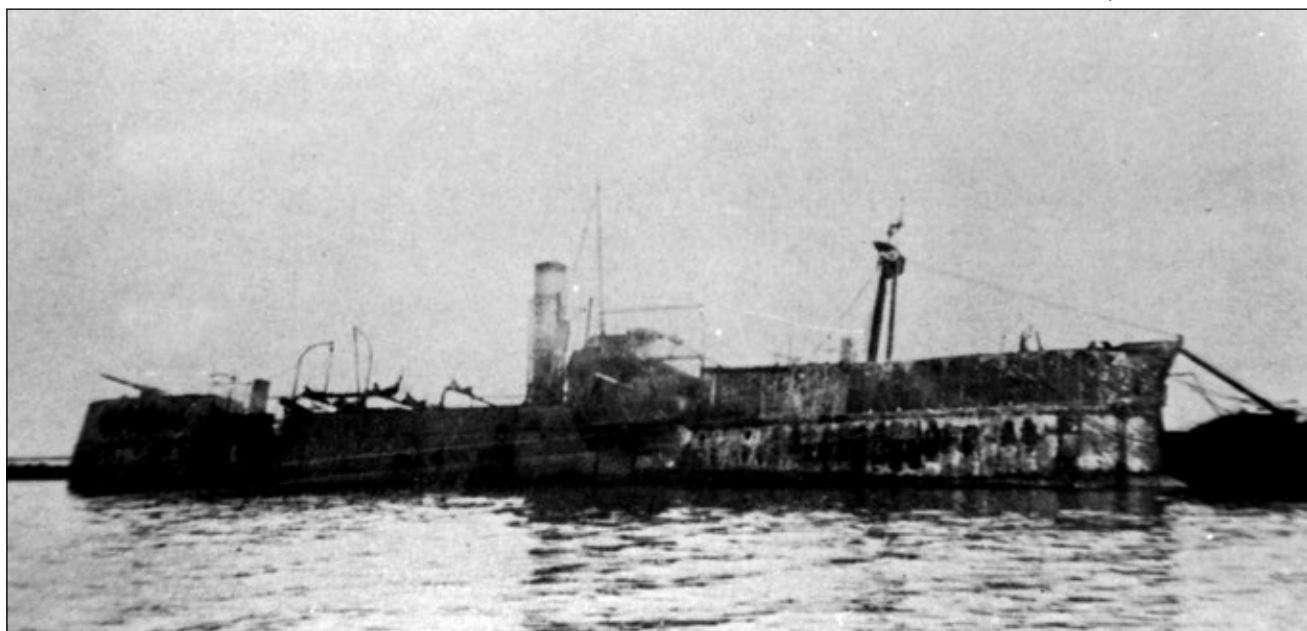
21. Wg B. Langensiepen, A. Güleriyüz, *op. cit.*

22. *Ibidem*

23. Wg W. Nunn, *op. cit.*

Wrak kanonierki *Marmaris*, 1915 rok.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





Fot. Domena Publiczna

Mapa Mezopotamii.

bitwy nie przyniosły rozstrzygnięć w postaci przerwania oblężenia, i to mimo ogromnych strat tak po stronie atakujących jak i obrońców, a także angażowania nowych rzecznych kanonierek typu „Fly”.

W dniu 24 kwietnia podjęto próbę dostarczenia do Kut al Amara 250 t zaopatrzenia na pokładzie specjalnie wzmocnionego rzecznego boczno-kołowca *Julnar*, którym dowodził Lt-Cdr. (pol. kmdr ppor.) Cowley. Statek wyszedł wieczorem z Fallahiya, kierując się ku Kut pod osłoną całej artylerii jaką dysponowała Royal Navy na tym odcinku rzeki Tygrys. Próba przedarcia się do oblężonego miasta jednak się nie powiodła i *Julnar* w Magasia, 8,5 mili poniżej Kut al Amara wpadł w ręce Turków<sup>24</sup>.

Trudności zaopatrzeniowe były jedną z przyczyn braku możliwości dalszej obrony, co spowodowało, że gen. Townshend w dniu 29 kwietnia poddał Kut al Amara Turkom, w których ręce trafiło 13 164 brytyjskich żołnierzy.

W Kut al Amara Turcy przejęli uszkodzoną kanonierkę rzeczną

typu „Fly” – *Firefly* (wg innych źródeł została ona zdobyta wcześniej, bo już 1 grudnia 1915 w pobliżu Elhan<sup>25</sup>. Okręt został podniesiony i odprowadzony do Bagdadu, gdzie niemieccy specjaliści przeprowadzili remont, pozwalający na ponowne wcielenie jednostki do służby, tym razem tureckiej jako *Selmanpak* z uzbrojeniem obejmującym 1 działo kal. 76 mm, 1 kal. 75 mm, 1 kal. 57 mm oraz 3 ckm-y<sup>26</sup>.

W ręce Turków dostał się również operujący w oparciu o Kut al Amara holownik *Sumana*, uzbrojony w 4 działka kal. 120 mm.

Utrata Kut al Amara spowolniła nieco brytyjskie działania ofensywne w Mezopotamii, zwłaszcza w roku 1916. Wymusiła również skierowanie większej uwagi na kwestię zapewnienia niezbędnego zaopatrzenia walczących wojsk, co miało kluczowe znaczenie dla sprawności i efektywności prowadzonych operacji.

Jeszcze w końcu 1915 roku na wody Zatoki Perskiej dotarł z Egiptu stary lekki krążownik *Proserpine*<sup>27</sup>, który wszedł na Szatt al-Arab do Basry, gdzie

od 22 marca 1916 pełnił funkcję jednostki flagowej dowodzącego operacjami morskimi w tym regionie, wcześniej realizowaną przez niewielki ślup *Espiegle*.

Siły Royal Navy akwenu Mezopotamii w roku 1916 zasiłowały 4 przyholowane rzeczne kanonierki typu „Insect” – *Gnat*, *Maptis*, *Moth* i *Tarantula*. Później dołączyły do nich kolejne dwie – *Bee* i *Scarab*, które tym razem przyholowano z Port Saidu, gdzie wcześniej ochraniały Kanał Sueski<sup>28</sup>.

Okręty typu „Insect” określane jako „duże chińskie kanonierki” powstały w różnych brytyjskich stoczniach w 1915 roku. Ich wyporność wynosiła 645 t przy całkowitej długości kadłuba 72,4 m, szerokości 11,0 m i zanurzeniu 1,2 m. Napęd stanowiła maszyna parowa potrójnego rozprężania o łącz-

24. Ibidem

25. Wg CONWAY'S All the World's..., op. cit.

26. Wg B. Langensiepen, A. Gülleryüz, op. cit.

27. *Proserpine* – lekki krążownik typu „Pelorus”, zbud. 1896-1899 Sheerness Dockyard, wyp. 2169 t; dł. 95,6 m; szer. 11,1 m; zan. 4,9 m; masz. par. potrójnego rozprężania 5000 KM; pręđ. 20 w.; uzbr.: 8 x 102 mm, 8 x 47 mm, 3 ckm-y, 2 wt kal. 450 mm; załoga 224 ludzi.

28. Wg W. Nunn, op. cit.



nej mocy 2000 KM, poruszająca dwie śruby napędowe i zapewniająca prędkość 14 węzłów. Parę zapewniały dwa wodnorurkowe kotły parowe Yarrow o mieszanym systemie opalania (węgiel + paliwo płynne). Uzbrojenie stanowiły dwa pojedyncze działa kal. 152 mm L/40 QF Mk I/II, umieszczone na dziobie i rufie, dwa działa kal. 76 mm QF oraz 6 ckm-ów Maxim. Niektóre źródła mówią jeszcze o dwóch działach kal. 40 mm „pom-pom”. Etatowa załoga liczyła 45 ludzi, w tym 4 oficerów, a faktyczna 53-54 osób<sup>29</sup>.

Wprowadzenie tych okrętów do działań na rzekach Mezopotamii wzmocniło w istotny sposób siłę ognia, co było szczególnie istotne w sytuacji konieczności przełamania lądowych – brzegowych linii umocnień.

Nader uciążliwe warunki atmosferyczne, zwłaszcza w szczycie sezonu letniego, stanowiły istotny problem z jakim przyszło się zmierzyć kierownictwu brytyjskich sił zbrojnych operujących w Mezopotamii. W przypadku większych jednostek takich jak *Proserpine* czy ślupy zastosowano rozwiązanie polegające na czasowym ich kierowaniu w lecie do Indii czy na Ceylon, gdzie załogi mogły się zregenerować w znacznie korzystniejszych warunkach.

W ramach przygotowań do dalszych działań ofensywnych na terenie Mezopotamii stanowisko dowódcy sił wojskowych Brytyjskiego Imperium objął gen. Frederick S. Maude, który prze-

prowadził ich dość głęboką reformę. Utworzono wówczas dwa dwudzielnokorpusy, na których czele stanęli generałowie Alexander S. Cobbe oraz W.R. Marshall. Ten ostatni dowodził Indyjskim Korpusem Armijnym. Każdy z korpusów miał zgodnie z założeniami nacierać wzdłuż innego brzegu rzeki Tygrys.

W ramach wniosków z dotychczasowych działań w Mezopotamii Brytyjczycy rozbudowali infrastrukturę logistyczną i transportową, które w praktyce odgrywały nader istotną rolę nie tylko w samym planowaniu operacji, ale także w bieżącym przebiegu. W miarę możliwości zmodernizowano port Basra, przez który przechodziło w zasadzie 100% różnorodnych dostaw dla wojsk w Mezopotamii. Co więcej, ponieważ turecka tzw. Kolej Bagdadzka, pozostawała jedynie w sferze planów, do końca listopada 1916 roku uruchomiono linię kolejową z Kurna do Amara, a do końca roku z Basra do Nasiriya nad Eufratem. Rozbudowywano również lokalne wąskotorowe linie dofrontowe.

Natarcie sił gen. Maude'a po obu stronach rzeki Tygrys rozpoczęło się 13 grudnia 1916 roku. Ofensywa była mocno utrudniana przez warunki atmosferyczne – intensywne deszcze, zmieniające tereny nadrzeczne, gdzie toczyło się gro działań, w grzęzawiska. Ostatecznie, mimo wszystkich utrudnień, siły brytyjskie zdołały powrócić do Kut al Amara niemal równo po 10

miesiącach od chwili kapitulacji garnizonu gen. Townshenda, a mianowicie 23 lutego 1917 roku. Dowodzący oborną miasta gen. Kazim (Karabekir) Pasza zdołał jednak wyprowadzić część oddziałów na północ.

Swoją udział w zwycięstwie miały również okręty zespołu Royal Navy, które po opanowaniu miasta gen. Maude wysłał w górę rzeki. Zespół, składający się z 3 „dużych” i 3 małych chińskich kanonierek<sup>30</sup> wdawał się w walki nie tylko z oddziałami brzegowymi przeciwnika, ale także z nielicznymi tureckimi jednostkami rzecznyymi.

W dniu 26 lutego w rejonie Aziziye *Mantis* poważnie uszkodził ogniem artyleryjskim turecką kanonierkę rzecznaną *Doğan*<sup>31</sup>, która wyrzuciła się na brzeg. W tym samym miejscu *Tarantula* zdobył kanonierkę nieprzyjaciela *Selmanpak* (eks – *Firefly*), która tym samym powróciła po roku do składu Royal Navy. Stan techniczny okrętu umożliwił niemal natychmiastowe podjęcie aktywnej służby pod macierzystą banderą<sup>32</sup>.

*Tarantula* ostrzelała uchodzący na północ rzeczny parowiec *Basra*, pełniący funkcję jednostki szpitalnej,

29. Wg CONWAY'S *All the World's...*, op. cit.

30. Były to *Tarantula*, *Mantis* i *Moth* oraz *Butterfly*, *Gadfly* i *Snakefly*.

31. *Doğan* – eks niemiecki holownik rzeczny, zbud. 1911-1912 Brandenburg, wyp. 250 t; dł. 35,5 m; szer. 6,3 m; zan. 1,6 m; masz. par. potrójnego rozprężania 350 KM; pręđ. 6,5 w; uzbr. 1 x 60 mm, 1 x 57 mm, 2 x 47 mm, 1 x 37 mm, 1 ckm; załoga 42 ludzi.

32. Wg B. Langensiepen, A. Gülleryüz, op. cit.

Turecka kanonierka rzeczna *Doğan* w Bagdadzie.

Fot. zbiory Jochena Krüsmanna





**Turecka barka z działem 105 mm pochodzącym z krążownika *Midilli*, Eufrat 1917 roku.**

**Fot. grzecznościowo Bernd Langensiepen**

który się natychmiast poddał. W wyniku ostrzału doszło do strat wśród znajdujących się na pokładzie osób<sup>33</sup>.

Po zdobyciu Kut al Amara siły brytyjskie, liczące około 50 tys. żołnierzy ochotczo ruszyły na północ w kierunku Bagdadu. Tymczasem, dowodzeni przez Halila Paszę Turcy, stworzyli prowizoryczne linie obrony w oparciu o uchodzącą do Tygrysu rzekę Diyala, około 35 mil na południe od Bagdadu. Nie na wiele to się jednak zdało, bowiem korpus ekspedycyjny łatwo ją pokonał i zaczął podchodzić do miasta. Walki o Bagdad trwały między 8 a 11 marca 1917 roku, przy czym 10-go oddziały tureckie zaczęły się ewakuować, tracąc w wyniku operacji około 9000 jeńców. Należy zaznaczyć, że w Bagdadzie wojska brytyjskie były witane nader przyjaźnie.

W dniu 11 marca w Bagdadzie w ręce Brytyjczyków wpadł kolejny kuter motorowy (kanonierka) No 7, porzucony przez załogę. Udało się również odzyskać utracony rok wcześniej w Kut al Amara uzbrojony holownik *Sumana*. Szczególną zdobyczą były rzeczne barki, które wyposażono w działa kal. 105 mm, zdemontowane z krążownika *Midilli* (eks niem. *Breslau*), gdy jednostka została przebrojona w działa kal. 150 mm<sup>34</sup>.

We wrześniu 1917 siły brytyjskie oparowały Ramadi nad Eufratem, a w listopadzie tego roku Tikrit nad Tygrysem.

Brytyjczycy kontynuowali swą ofensywę na terenie Mezopotamii również w 1918 roku, choć intensywność tych działań była już zdecydowanie mniejsza.

\* \* \*

Działania na terenie Mezopotamii, choć rozpoczęły się tak naprawdę jako

skromna operacja zabezpieczająca rafinerię w Abadanie i perskie pola ropoносne, szybko zmieniły się w pełnowymiarową kampanię, która z czasem doprowadziła do wyłączenia tego obszaru z tureckiej jurysdykcji. Rzeczą charakterystyczną, mimo, że nieco ironiczną, było oparcie operacji na pustynnym terenie na ciągach rzecznych

Tygrysu i Eufratu, które służyły jako główne szlaki logistyczne. Tym samym działania na pustyni były w dużej mierze uzależnione od skuteczności zespołu Royal Navy.

### Bibliografia

„CONWAY’S All the World’s Fighting Ships 1860-1905”, London 1979.

„CONWAY’S All the World’s Fighting Ships 1906-1921”, London 1985.

Kowalewski Ł., *Opanowanie delty Szatt al-Arab przez Brytyjczyków. Listopad-grudzień 1914*, cz. I, „De Re Militari”, nr 1/ 2017 (4).

Langensiepen B., Gülleryüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.

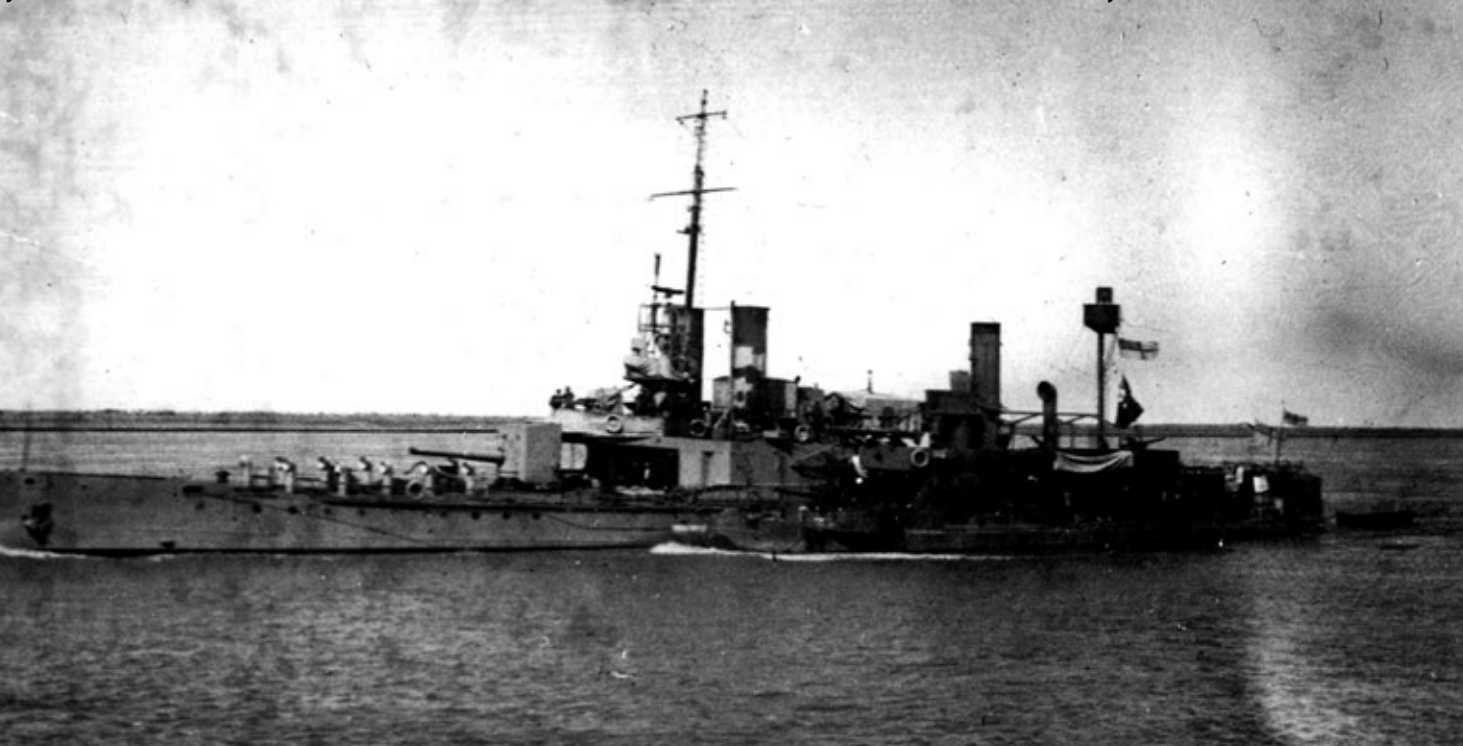
Nunn W., *Tigris gunboats. The forgotten war In Iraq 1914-1917*, London 2007.

Internet

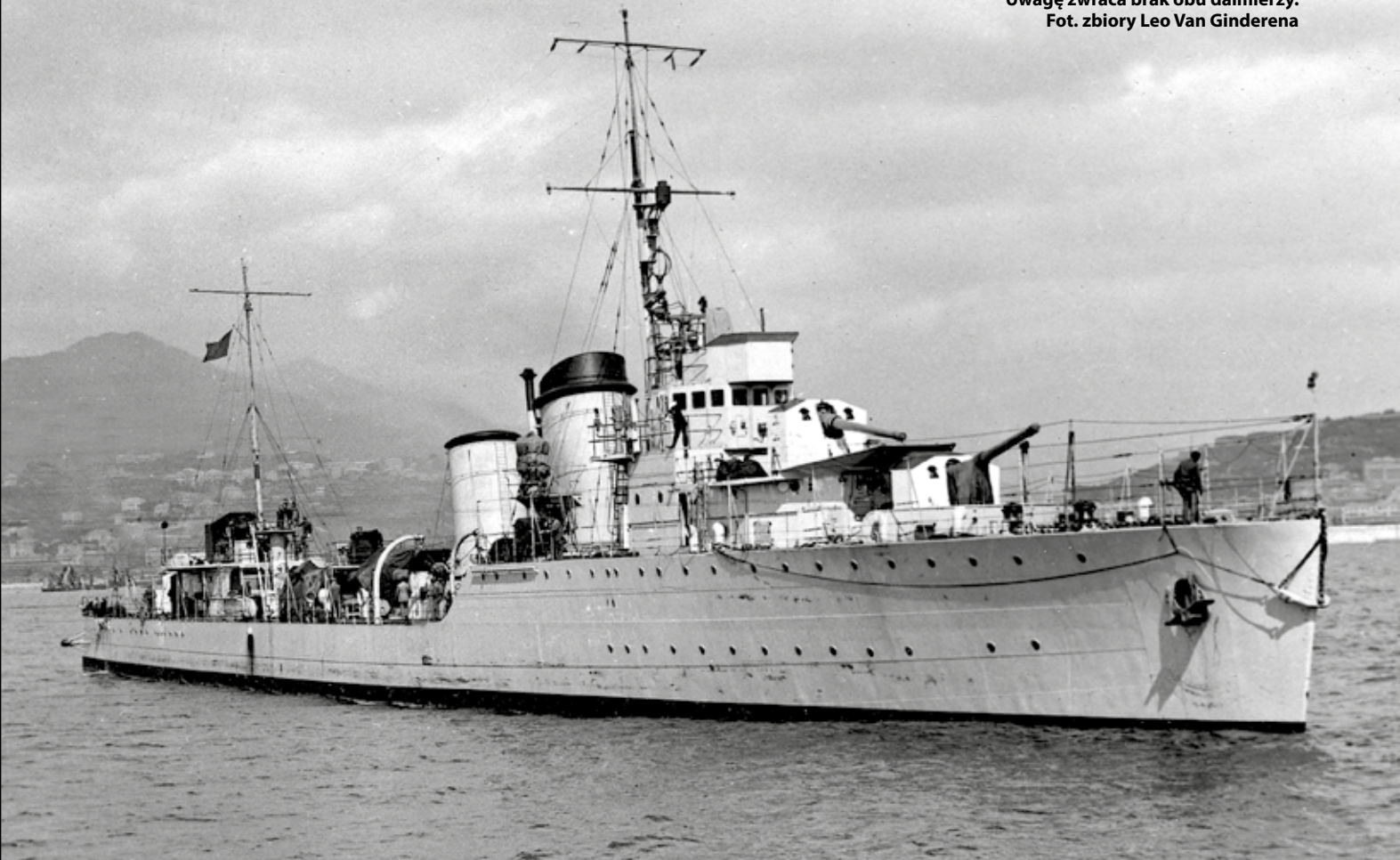
33. Wg W. Nunn, *op. cit.*

34. Wg B. Langensiepen, A. Gülleryüz, *op. cit.*

**Kanonierka *Mantis* typu „Insect” ze zdobytą kanonierką *Selmanpak* (eks-*Firefly*), luty 1917 roku. Uwagę zwraca różnica wielkości obu jednostek.**







## Niszczyciele typów „Kocatepe” i „Tinaztepe”

### Geneza i budowa jednostek

Po wyniszczających wojnach lat 1911-1922, proklamowana w 1923 roku Republika Turcji, która powstała na resztkach Imperium Osmańskiego, rozpoczęła powolną konsolidację oraz modernizację swoich sił zbrojnych. Oczywiście priorytet miała, jak zresztą prawie wszędzie, armia lądowa a po niej lotnictwo. Potrzeby marynarki wojennej zawsze uważano za mniej ważne. Sama marynarka wojenna w połowie lat dwudziestych składała się z okrętów powstałych przed wybuchem Pierwszej Wojny Światowej. Jej najsilniejszymi jednostkami były krążownik liniowy *Yavuz Sultan Selim* (eks niemiecki *Goeben*; od 1936 *Yavuz*)<sup>1</sup>, dwa krążowniki pancernopokładowe *Hamidiye* i *Mecidiye*, oraz pancernik szkolny *Turgut Reis* (eks niemiecki *Weissenburg*, wycofany w 1933). Siły lekkie floty natomiast składały się z dwóch krążowników torpedowych (*Peyk-i Şevket* oraz *Berk-i Satvet*), trzech 290-tonowych kontrtorpedowców (*Samsun*, *Taşoz* i *Basra*; wycofane w 1932), pięciu małych tor-

pedowców (*Akhisar*, *Musul*, *Sivrihisar*, *Sultanhisar* i *Yunus*; 97-165 ton; wycofane w latach 1927-36), pięciu kanonierek (*Burakreis*, *Hızırreis*, *İsareis*, *Ke-malreis* i *Sakız*), dwóch stawiaczy min (*İntibah* do 1923/od 1933 *Uyanık*; *Nusrat*) oraz szeregu jednostek pomocniczych (m.in. jachty *Ertuğrul* i *Söğütli*). Większość z nich wymagała generalnych remontów, szczególnie kotłów, siłowni oraz uzbrojenia.

W roku 1925 Ministerstwo Marynarki przystąpiło do prac nad nowym programem rozbudowy floty. Uznano w nim, że najbardziej potrzebnymi okrętami dla floty tureckiej są niszczyciele, z racji swojej uniwersalności, oraz okręty podwodne. Ważny tutaj był również czynnik finansowy, gdyż budowę takich jednostek budżet państwa był jeszcze w stanie sfinansować. Kwestią najważniejszą stał się teraz wybór typów, szczególnie niszczycieli, oraz znalezienie odpowiednich stoczni zagranicznych do ich budowy, gdyż stocznie tureckie nie były w stanie temu zadaniu podołać.

Niemcy, tradycyjny sojusznik Turcji z okresu wojny, w tym okresie były obwarowane restrykcjami Traktatu Wersalskiego, dlatego nie mogły przedstawić żadnego projektu niszczyciela. Jednak zamówiono w Holandii w 1924 roku dwa okręty podwodne *Birinci İnönü* i *İkinci İnönü*, opracowane przez biuro konstrukcyjne Ingenieur-skantoor voor Scheepsbouw (IvS)<sup>2</sup>, skupiające niemieckich konstruktorów specjalizujących się w budowie okrętów tej klasy.

Dlatego wzrok Turków skierował się na Włochy, rządzone wtedy przez Benito Mussoliniego. Warto nadmienić, że w tym okresie faszystowskie Włochy prowadziły ożywioną politykę gospodarczą, dostarczając broni, samolotów i okrętów wielu krajom. Ich spłata była dogodna dla kupujących, gdyż Włosi część zapłaty pragnęli otrzymywać w postaci przeróżnych surowców (ropa naftowa, ruda żelaza, chrom, wę-

1. Później klasyfikowany jako pancernik ze skróconą nazwą *Yavuz*.

2. Patrz – Christoph Fatz, *IvS*, „OW” nr 127-129

giel, miedź) oraz żywności (zboża, kukurydza, ryż). W 1927 roku podczas wizyty tureckiej delegacji rządowej w Rzymie rozpoczęto sondażowe rozmowy z Włochami, którzy nawet złożyli gwarancje finansowe do 70% wartości ewentualnego tureckiego kontraktu, resztę zapłaty w surowcach, itp. Były to warunki bardzo dogodne, jednak Turcy nie podjęli ostatecznej decyzji, mimo iż Włosi oferowali budowę 4-6 niszczycieli, 4 okrętów podwodnych oraz 6 ścigaczy okrętów podwodnych. Włochy pragnęły również w ten sposób pozyskać Turcję dla swoich celów politycznych. Liczono, że kraj ten pozostanie neutralny w ewentualnym konflikcie Włoch z Grecją lub Jugosławią.

Inne zagraniczne rządy nie były w stanie złożyć podobnych gwarancji, chociaż francuskie stocznie dostarczały porównywalne oferty. Pogarszające się stosunki Turcji z Francją wobec długów osmańskich wykluczyły francuską opcję. Jednak dla utrzymania dobrych relacji politycznych, stocznia Penhoët z St. Nazaire powierzono remont pancernika *Yavuz*, lecz na miejscu w Turcji, który przeprowadzono w latach 1927-1930.

Brytyjskie stocznie Vickers-Armstrong i J.I. Thornycroft & Co. Ltd były jednymi z najpoważniejszych rywali dla stoczni włoskich. Podobnie jak ich włoscy rywale, Brytyjczycy połączyli swe siły, by sprostać zamówieniu. Jednak w odróżnieniu od Włochów Brytyjczycy nie uznali tureckich propozycji zapłaty za akceptowalne. Turcja przedstawiła plan spłaty rozłożony na 10 lat. Przy czym 2% miało być zapłacone przy podpisaniu kontraktu, 2% w latach 1929-30, następnie 5% 1930-31. Resztę miały pokryć obligacje tureckiego skarbu, po około 13% każdego następnego roku. Dla brytyjskich stoczni akceptowalnym minimum było 20% podczas trzyletniego okresu budowy, a reszta pokryta obligacjami skarbowymi przez okres sześciu lat od podpisania kontraktu<sup>3</sup>. Brytyjczycy słusznie przewidzieli, że mogą przegrać z Włochami, którzy korzystali z rządowego wsparcia. Brytyjski rząd nie był w stanie i nie chciał udzielić podobnych gwarancji finansowych prywatnym firmom konkurującym na zagranicznych rynkach.

Włosi mieli również psychologiczną przewagę nad Brytyjczykami. W 1927

włoska firma Ansaldo zrobiła ważny gest, który przechylił szalę na rzecz Włochów. Chodziło o spór finansowy datujący się jeszcze do czasów osmańskich. W 1907 roku Imperium Osmańskie zamówiło we Włoszech w firmie Ansaldo krą-

żownik pancernopokładowy *Drama*<sup>4</sup>. Włoski rząd zarekwirował ten okręt z powodu braku zapłaty. Okręt wszedł do służby we włoskiej flocie jako *Libia* w 1913 roku. Ansaldo nigdy nie zwróciło wpłat dokonanych przez Turcję na poczt budowy okrętu. Jednak na początku tureckiego przetargu morskiego Ansaldo zgodził się zwrócić Turcji 70 000 funtów szterlingów za sporny krążownik. Rozwiązanie sporu Ansaldo w sprawie krążownika *Drama*, zapewne z inspiracji włoskiego rządu, zrobiło duże wrażenie na Turkach.

Posunięcie Włochów stanowiło jaskrawy kontrast wobec bezkompromisowej postawy Brytyjczyków w podobnej sprawie. W 1926 roku turecki rząd bezskutecznie próbował rozwiązać sprawę zamówień złożonych w brytyjskich stoczniach przez Osmanów. Brytyjczycy zarekwirowali drednoty *Reşadiye* i *Sultan Osman-ı Evvel*<sup>5</sup> budowane przez Armstronga. Brytyjczycy nie zwrócili wpłat na poczet tych okrętów. Co więcej mocą postanowień traktatu w Lozannie zabroniono Turcji dochodzić tych kwot (sic!). Próby dochodzenia roszczeń wobec różnych brytyjskich firm na drodze cywilnoprawnej skończyły się niepowodzeniem w 1926 roku, dlatego też ruch Ansaldo w sprawie *Dramy* był bardzo mądrym posunięciem. Bez wątpienia pomógł Włochom pokonać Brytyjczyków w zdobyciu pierwszego dużego kontraktu dla tureckiej floty.

Kolejnym katalizatorem który ostatecznie przyspieszył podpisanie kontraktu były wielkie manewry floty greckiej, które odbyły się u wejścia do Dardaneli we wrześniu 1928 roku<sup>6</sup>.



Kadłub niszczyciela *Adatepe* w początkowym okresie budowy.

Fot. zbiory Jewgenija Celikowa

Wynik mógł być tylko jeden. 24 maja 1929 roku turecki dziennik „Cumhuriyet” opublikował wynik rozstrzygnięcia przetargu, który wygrali Włosi, ponieważ brytyjski oferent został uznany politycznie za niewiarogodnego. Chodziło w tym przypadku o znanego handlarza bronią Basila Zaharoffa<sup>7</sup>, będącego reprezentantem Vickersa. Włoskie stocznie zostały poproszone o przedstawienie przyspieszonego harmonogramu dostaw. Następnego dnia oficjalnie włoskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Rzymie poinformowało, że umowa na budowę dwóch niszczycieli, dwóch okrętów podwodnych<sup>8</sup> oraz trzech ścigaczy okrętów podwodnych<sup>9</sup> dla Turcji została sfinalizowana. Jak widać opiewała na mniej okrętów niż początkowo liczyli Włosi. Niszczyciele miały zbu-

3. Według D Lek Barlas, Serhat Guvenc, *To Build a Navy with the Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929-32*, „Middle Eastern Studies” Vol. 38, No. 4, October 2002.

4. Patrz – Krzysztof Hanuszek, *Krążownik Libia*, „OW” nr 104.

5. Patrz – Piotr Nykiel, *Osmanli Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej*, „OW” nr 106.

6. Flota grecka w 1928 roku liczyła: 2 stare pancerniki typu „Kilkis”, 3 pancerniki obrony wybrzeża typu „Hydra”, krążownik pancerny *Georgios Averoff* (po remoncie), krążownik minowy *Ellis* (po remoncie i przebudowie), 4 niszczyciele typu „Aetos” (po przebudowie), 5 małych niszczycieli, 11 torpedowców, 2 okręty podwodne, 4 stawiacze min.

7. Basil Zaharoff (1849-1936), znany awanturnik i handlarz bronią greckiego pochodzenia. Jego życie stanowi gotowy scenariusz na film, a może nawet i serial.

8. Są one opisane w kolejnym artykule niniejszego numeru.

9. Były to jednostki typu MAS 428 - *Doğan*, *Marti* i *Denizkuşu* - zbudowane przez stocznnię SVAN w Wenecji; w służbie od 15 września 1931. Wyporność 32 t, wymiary 21 x 4,2 x 1,22 m, 3 silniki benzynowe o mocy 4500 KM, prędkość 34 węzłów, uzbrojenie: 1 x 76 mm, 1 km, 8 bomb głębinowych albo 2 wyrzutnie torped kal. 450 mm, załoga 10 ludzi. *Denizkuşu* wycofany po pożarze w 1944, pozostałe dwa w 1948.



Daty budowy					
Nazwa	Oznaczenie burtowe	Stocznia	Daty		
			Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
<i>Kocatepe</i>	K	Ansaldo, Sestri Ponente (Genua)	15.1.1930	3.2.1931*	18.10.1931
<i>Adatepe</i>	A	Ansaldo, Sestri Ponente (Genua)	15.1.1930	19.3.1931	18.10.1931
<i>Tinaztepe</i>	T	Cantieri del Tirreno, Riva Trigoso	?5.1930	27.7.1931	6.6.1932
<i>Zafer</i>	Z	Cantieri del Tirreno, Riva Trigoso	?5.1930	20.9.1931	6.6.1932

\* Roczniki flot podają datę 7.3.1931.

dować stocznia Ansaldo w Sestri Ponente koło Genui.

Po tym zaszły dwa zamienne wydarzenia dotyczące bezpośrednio Turcji. Pierwszym była wizyta w październiku 1929 roku w Rzymie premiera Grecji Venizelosa, który omawiał sprawę budowy dwóch niszczycieli we włoskich stoczniach. Drugim była stała dyslokacja z Bałtyku na Morze Czarne radzieckiego pancernika *Pariżskaja Kommuna* i lekkiego krążownika *Profintern* w styczniu 1930 roku.

Zapewne pod wpływem tych wydarzeń, w marcu 1930 roku podsekretarz do spraw marynarki kapitan Mehmet Ali przybył z wizytą do Włoch (w tym samym czasie odbywała się Konferencja Londyńska). Owocem jego wizyty było zamówienie przez Turcję dwóch kolejnych niszczycieli we Włoszech, tym razem w stoczni Cantieri del Tirreno w Riva Trigoso.

Warto mieć na względzie, że tureckie zamówienia odbywały się w kontekście

„małej polityki”, to znaczy regionalnego i tradycyjnego antagonizmu Turcja–Grecja, „wielkiej polityki”, to znaczy rywalizacji między mocarstwami (Włochy, Francja, Wielka Brytania), włoskich planów ekspansji i penetracji gospodarczej, politycznej i wojskowej (wszystkie ze sobą powiązane) różnych państw, w tym Turcji oraz innych czynników.

Z budowanych przez Ansaldo niszczycieli jako pierwszy został wodowany 3 lutego 1931 roku *Kocatepe*, a bliźniaczy *Adatepe* 19 marca tegoż roku<sup>10</sup>. Do służby miały być dostarczone wiosną 1931 roku, lecz wynikły problemy ze statecznością oraz w podstawach dział pojawiły się pęknięcia, które musiano spawać. Dlatego Turcy odebrali je 18 października 1931 roku, a i wówczas nie wyeliminowano jeszcze wszystkich braków. Powodem były naciski polityczne. Jak raportował brytyjski ambasador w Turcji, okręty dostarczono, by mogły powitać powracającego z wizyty na Węgrzech i Grecji İsmeta Paşę

(od 1934 İsmet İnönü) i nie miały jeszcze zainstalowanych systemów kierowania ogniem. Jednak premier Turcji zdecydował, że okręty należy przyjąć od dostawcy nawet wbrew silnie krytycznym głosom ze strony ekspertów marynarki, a to ze względu „na dalekie od satysfakcjonujących zachowanie jednostek podczas prób”<sup>11</sup>.

Dodać jeszcze należy, że wybudowane przez stocznnię SVAN w Wenecji ścigacze okrętów podwodnych również pozostawiały wiele do życzenia. W szczególności nigdy nie osiągnęły zakontraktowanej prędkości 34 w., z trudem „wyciągając” na próbach 31 w. Natomiast z okrętami podwodnymi *Sakarya* i *Dumlupınar* dostarczonymi w listopadzie 1931 roku, nie było poważniejszych problemów.

Kolejna para niszczycieli została wodowana 27 lipca 1931 roku (*Tinaztepe*) i 20 września tegoż roku (*Zafer*)<sup>12</sup>. Oficjalnie do służby przyjęto je 6 czerwca 1932 roku.

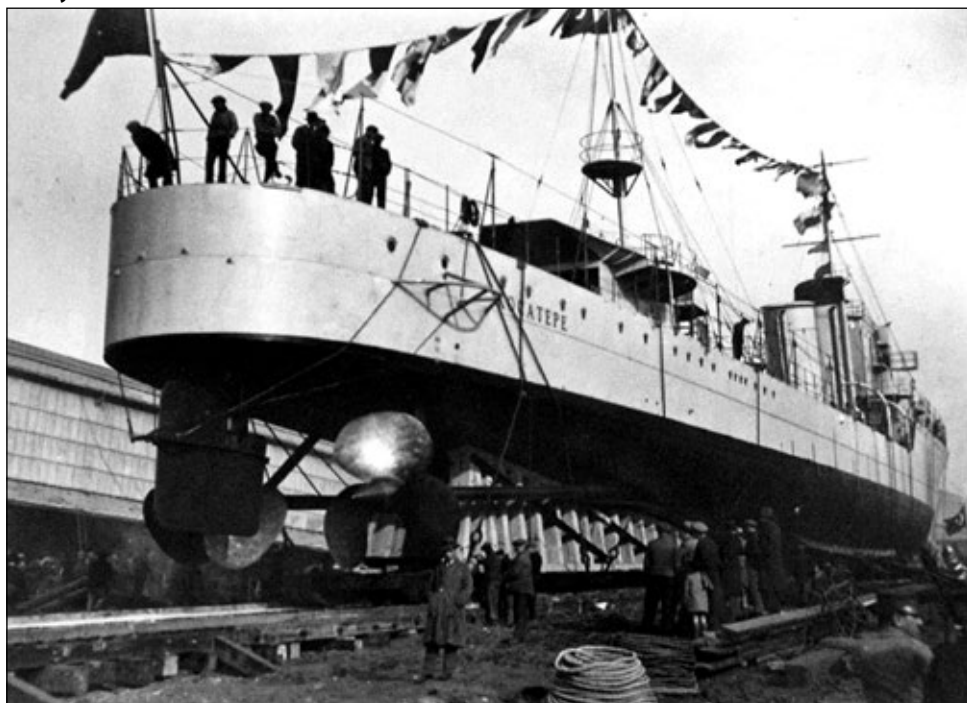
Włoskiej budowy niszczyciele, klasyfikowane w marynarce tureckiej jako *torpido muhripler*, wywoływały u Turków uzasadnioną krytykę. Wskazano na problemy ze statecznością zbudowanych przez Ansaldo niszczycieli, podobne problemy ze statecznością, lecz w mniejszym stopniu, dotyczyły również niszczycieli zbudowanych przez Cantieri del Tirreno. Poprzez to ostateczna dostawa okrętów znacznie się opóźniła w stosunku do pierwotnych, zakładanych w kontraktach terminów.

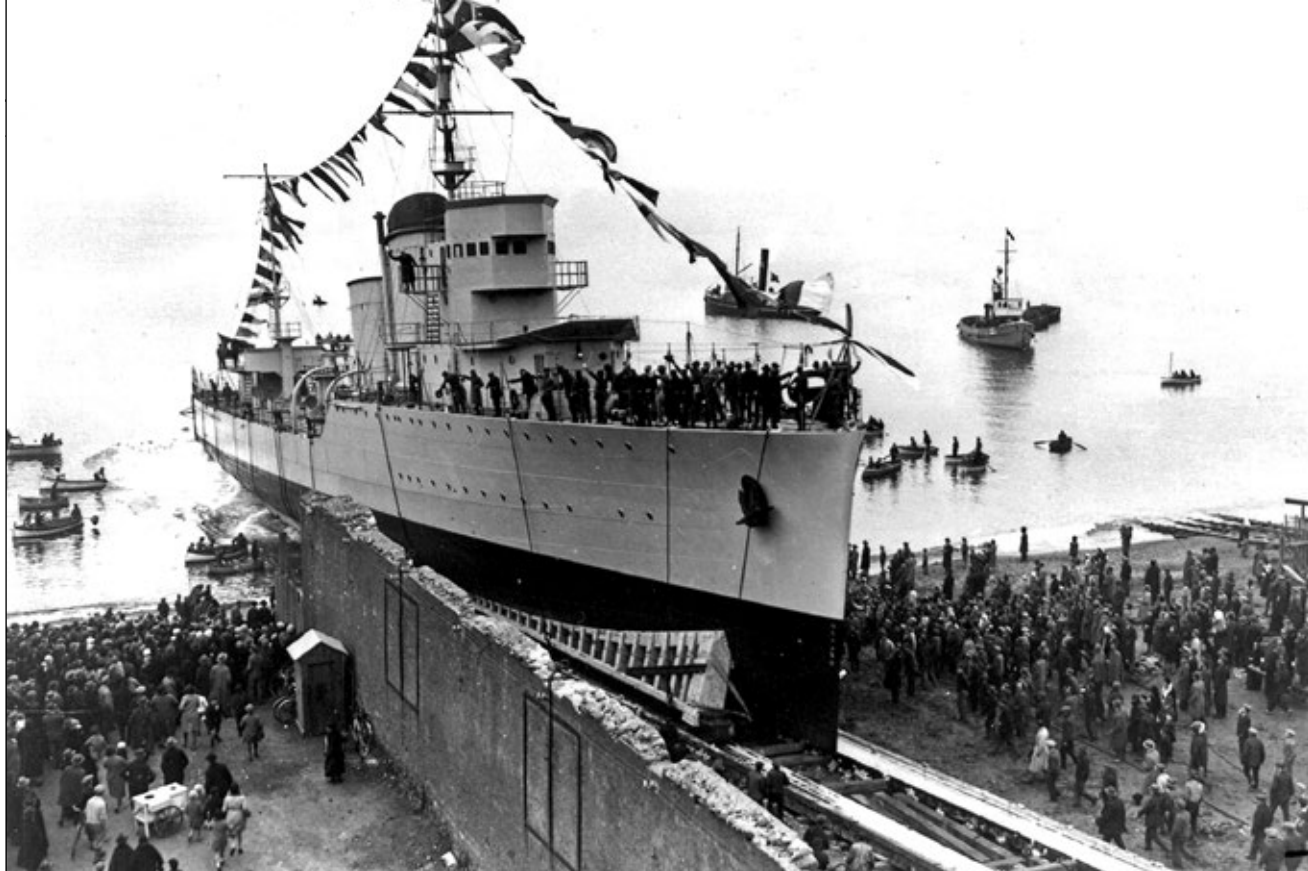
10. *Kocatepe* i *Adatepe* to nazwa gór w rejonie Izmiru (Smyrny) gdzie toczyły się ciężkie walki podczas wojny 1919-1922.

11. Wg D Lek Barlas, Serhat Guvenc, *To Build a Navy with the Help ...*

12. *Tinaztepe* to wieś w prowincji Afyonkarahisar, o którą toczyły się ciężkie walki podczas wojny 1919-1922, a *Zafer*, to po prostu Zwycięstwo.

Niszczyciel *Kocatepe* krótko przed wodowaniem. Dobrze widoczne: śruby napędowe, ster i stępka przeciwcylowa.





Piękne ujęcie z wodowania niszczyciela *Adatepe* w dniu 19 marca 1931 roku.

Fot. zbiory Jewgenija Celikowa

### Opis konstrukcji typu „Kocatepe”

#### Kadłub

Niszczyciele *Kocatepe* i *Adatepe* miały konstrukcję kadłuba wzorowaną na włoskim typie „Turbine”. Jednak dokonano modyfikacji dyslokacji uzbrojenia w stosunku do pierwotnego. Mianowicie zamontowano jednolufowe działa artylerii głównej w superpozycji, po dwa na dziobie i rufie. Zastosowano układ artylerii identyczny jak na budowanych w tym okresie dla Rumunii niszczycielach *Regele Ferdinand* i *Regina Maria*. Taki układ

artylerii był standardem na niszczycielach i przewodnikach flotylli budowanych w tym okresie w Wielkiej Brytanii, Francji, Holandii i Hiszpanii. Tureckie niszczyciele sylwetką nawiązywały do powyższego wzorca.

Wyporność standardowa niszczycieli wynosiła 1270 t, a pełna 1720 t. Długość maksymalna kadłuba, z długim pokładem dziobowym (półbak), sięgała 100,18 m (98 m na KŁW); szerokość 9,38 m; a zanurzenie 2,90 m. W stosunku do włoskiego pierwotnego kadłub nieznacznie poszerzono, ze

względu na rozmieszczenie artylerii w superpozycji i związane z tym podniesienie stopnia metacentrum.

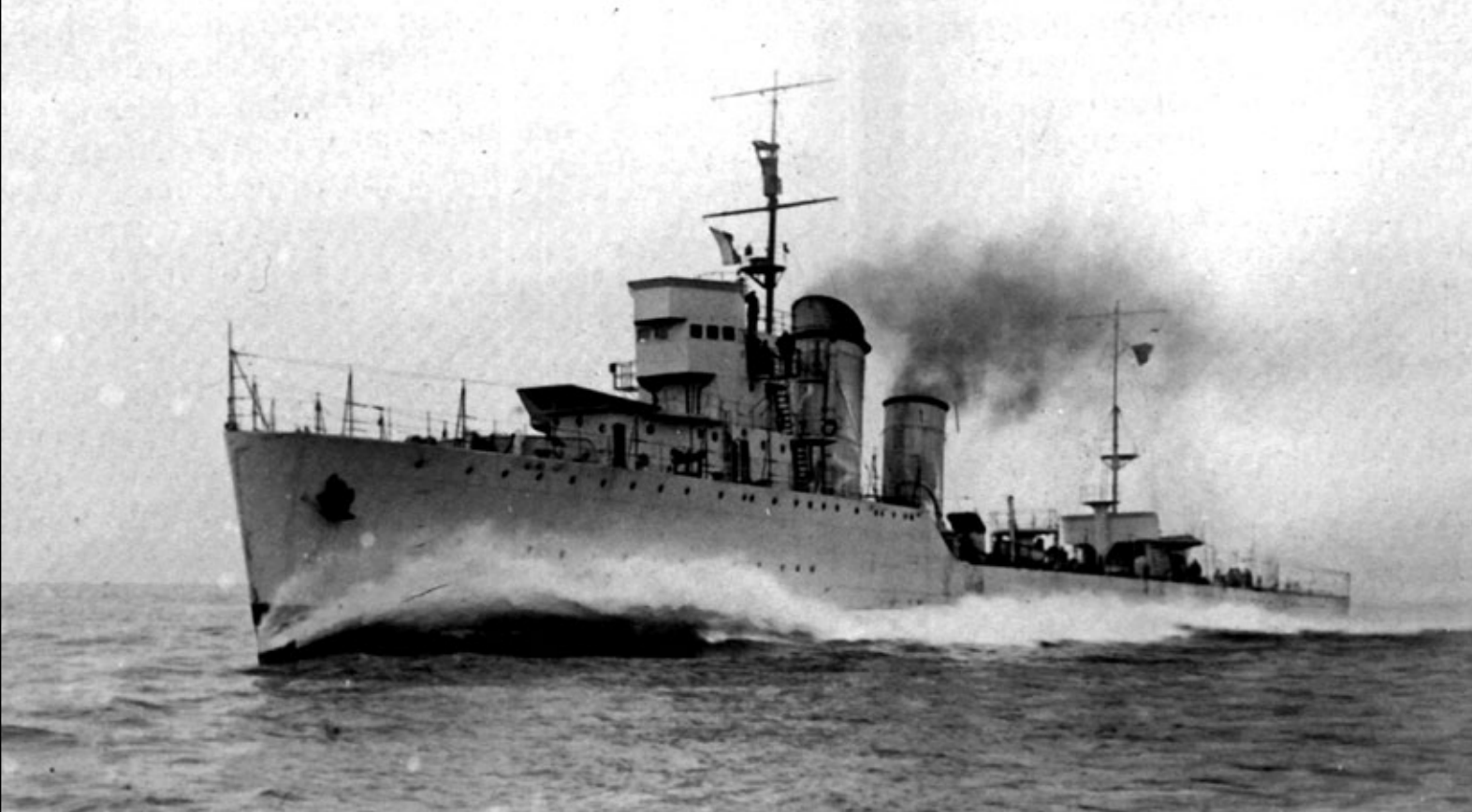
Kadłuby niszczycieli wykonano ze stali wytrzymałościowej, a usztywnienia opierały się na konstrukcji mieszanej: wzdłużnej na większej części długości i poprzecznej na dziobie i rufie. 9 grodzi wodoszczelnych, sięgających do poziomu górnego pokładu, dzieliło kadłub na poszczególne przedziały.

Niszczyciele wyposażono w pojedynczy ster półrównnoważony. Dla ograniczenia bocznych przechyłów na

Tym razem ujęcie z wodowania niszczyciela *Zafer*, 20 września 1931 roku.

Fot. zbiory Jewgenija Celikowa





**Pełna ekspresji fotografia Kocatepe z prób siłowni. Niszczyciel nie posiada jeszcze zamontowanego uzbrojenia. Fot. zbiory Siergieja Patianina**

poszyciu umieszczono stępki przechyłowe. Dodatkowo w celu ochrony śrub napędowych w części rufowej, po obu stronach kadłuba, zamontowano specjalne osłony.

Nadbudówka dziobowa stanowiła rozwinięcie konstrukcji z typu „Turbine”, lecz została podwyższona, a to z racji umiejscowienia dziobowych dział w superpozycji.

Za nią znajdował się maszt z dwoma podporami oraz dwa pochylone do tyłu kominy. Pierwszy z nich miał kapę dla osłony prze zadymianiem pomo-

stu oraz stanowiska obserwatora na maszcie. Natomiast nadbudówka rufowa była jednokondygnacyjna, przed nią znajdował się drugi maszt kolumnowy.

#### **Siłownia**

Główny układ napędowy niszczycieli *Kocatepe* i *Adatepe* składał się z 3 kotłów wodnorurkowych i 2 zespołów turbin, poruszających 2 śruby napędowe ze stopów brązu o 3 skrzydłach. Układ napędowy był rozmieszczony szeregowo, tak iż każdy kocioł

i zestaw turbin znajdował się w odrębnym przedziale. Turbina dziobowa poruszała lewy wał napędowy, a rufowa prawy.

Niszczyciele wyposażone były w kotły parowe systemu Thornycroft z przegrzewaczami. Spaliny z dwóch pierwszych kotłów, które były blisko siebie rozlokowane dla skrócenia kanałów spalin, były odprowadzane do pierwszego komina, a z trzeciego kotła do drugiego komina. Kotły opalane były paliwem płynnym (mazutem), którego maksymalny zapas wynosił 360 t.

**Kolejne ujęcie z prób Kocatepe po montażu uzbrojenia.**

**Fot. zbiory Leo Van Ginderena**







Kolejne ujęcie z prób Kocatepe.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

W skład zespołu turbin systemu Parsons wchodziły turbina wysokiego ciśnienia i niskiego ciśnienia z jednostopniową przekładnią redukcyjną. W każdym z przedziałów maszynowni znajdowało się po jednym skraplaczu typu Uniflux. Łączna moc obu turbin wynosiła 45 000 KM (33 097 kW). Pozwalała ona na osiągnięcie maksymalnej prędkości 38 węzłów. Przy przeciążeniu siłowni jej moc sięgała 52 000 KM<sup>13</sup>, a prędkość maksymalna 41 węzłów<sup>14</sup>. Zasięg projektowany wynosił 3500 Mm przy prędkości 15 węzłów.

Energię elektryczną dla licznych urządzeń okrętowych wytwarzały 2 turbogeneratory i 2 generatory z silnikami wysokoprężnymi prądu stałego, ich łączna moc wynosiła 120 kW. Napięcie sieci pokładowej wynosiło, jak na większości niszczycieli włoskich z tego okresu, 110 V.

### Uzbrojenie

Główne uzbrojenie niszczycieli składało się z 4 dział kal. 120 mm Ansaldo-Vickers wz. 1926 z lufami o długości 50 kalibrów, umieszczonych na 4 pojedynczych stanowiskach na pokładzie. Nie jest znany zapas pocisków, lecz prawdopodobnie oscylował on w granicy 180-200 pocisków na działo, co było standardem dla włoskich niszczycieli tej wielkości.

Uzbrojenie przeciwlotnicze niszczycieli w chwili ich wejścia do służby składało się z 3 automatycznych

dział kal. 40 mm L/39 Vickers-Terni wz. 1917 na zmodyfikowanych podstawach wz. 1928. Działa ustawione były po jednym po bokach pierwszego komina oraz na platformie umiejscowionej pomiędzy wyrzutniami torped. Co ciekawe, prawie wszystkie źródła, z rocznikami flot włącznie przez wiele lat z uporem maniaka podawały, że niszczyciele posiadają tylko 2 działa kal. 40 mm. Jednak przeczyły temu prezentowane w nich fotografie. Samo działo o masie 249 kg posiadało szybkostrzelność teoretyczną 200 strzałów na minutę. Kąty podniesienia lufy od -5° do +80°, masa naboju 1,34 kg, prędkość początkowa pocisku 584 m/s, zasięg w poziomie 3475 m, a skuteczny w pionie 1100 m. Zapas amunicji kal. 40 mm wynosił około 4000 pocisków.

Poza tym na każdym niszczycielu znajdowały się po 2-4 karabiny maszynowe Hotchkiss kal. 7,5 mm, przeznaczone przede wszystkim do ochrony okrętów w czasie postojów oraz iluzorycznej obrony przeciwlotniczej.

Głównym orężem niszczycieli były dwie trzyrurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm typu S.I. (*Silurificio Italiano*), zamontowane w środkowej części okrętów, sektor strzałów – po około 80° na lewą i prawą burtę. Wystrzał torpedy był inicjowany ładunkiem prochowym. Niszczyciele nie zabierały zapasowych torped.

Kaliber 533 mm we flocie tureckiej został po raz pierwszy użyty na opisanych

tutaj niszczycielach oraz okrętach podwodnych *Sakarya* i *Dumlupınar*, która dotychczas stosowała stare torpedy kal. 450 mm o słabych parametrach taktyczno-technicznych jak na lata 30-te.

Do zwalczania okrętów podwodnych służyła zrzutnia bomb głębinowych. Dodatkowo niszczyciele posiadały torry minowe, o łącznej pojemności do 40 min, w zależności od ich typu.

Za drugim kominem zawieszano dwa parawany, przeznaczone dla obrony przeciwwinowej.

### Systemy kierowania ogniem

Nowe niszczyciele posiadały rozbudowany, jak na ówczesne standardy marynarki tureckiej, system kierowania ogniem artyleryjskim i strzelań torpedowych. Większość z nich usytuowano na nadbudówce dziobowej, gdzie znajdowały się:

- stanowisko dowódczo-pomiarowe z dalmierzem stereoskopowym o bazie 3-metrowej, produkcji firmy Galileo (lub San Giorgio?),
- dwa celowniki centralnego naprowadzania, służące do kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej (na skrzydłach pomostu),
- kolumna celownicza do strzelań nocnych (na pomoście, przed dalmierzem).

13. Wg Erminio Bagnasco, Achille Rastelli, *Le costruzioni navali italiane per l'estero*, Roma 1991. Roczники flot podają moc 40 000 KM i prędkość 36 węzłów.

14. Wg „Les Flottes de Combat 1950”.



Na specjalnej platformie, za wyrzutniami torped, znajdował się rezerwowy dalmierz o bazie również 3-metrowej.

Dane do strzelań opracowywano na centralnym stanowisku artyleryjskim, znajdującym się prawdopodobnie, jak na analogicznych okrętach włoskich, w dolnej części pomostu.

Posiadało ono przelicznik, który podawał kąty pionowego i poziomego naprowadzania, które były przekazywane na tablice celowniczych, umieszczone bezpośrednio przy działach kal. 120 mm.

W przypadku awarii centralnego systemu naprowadzania działa głównego kalibru korzystały z własnych celowników optycznych obsługiwanych przez celowniczych.

Główne dane do strzelania torpedami pochodziły ze stanowiska celowniczego wyposażonego w urządzenie do wyliczania kursowego kąta celu, a znajdującego się na maszcie dziobowym. W czasie strzelań nocnych korzystano z tablic. Celowniki na zestawach wyrzutni torpedowych wykorzystywano jedynie w sytuacjach nadzwyczajnych (uszkodzenie, awaria pozostałych systemów).

#### Inne środki

Dwa reflektory bojowe z lustrem o średnicy 90 cm i masie 600 kg, zamontowano na specjalnych platformach usytuowanych po bokach pierwszego komina. Kolejne dwa reflektory, *Tinaztepe* po zakończeniu prób morskich. Dobrze widoczne rozmieszczenie uzbrojenia.

tym razem sygnalizacyjne z lustrem 40 cm, zamontowano na nokach pomostu. Wszystkie były produkcji firmy Galileo (lub San Giorgio?).

Dla celów łączności okręty posiadały dwie radiostacje, które były umiejscowione w dolnej części dziobowej nadbudówki. Ich anteny rozpięte były pomiędzy obu masztami.

Trzeba jeszcze dodać, że na maszcie przednim umiejscowiona była kołowa antena radionamiernika.

Niszczyciele posiadały 2 kotwice systemu Ansaldo o masie po 2 t, umieszczone w klasycznych kluzach.

Dla celów ratowniczych oraz roboczych niszczyciele wyposażone były w: 6,5 metrowy kuter wiosłowy na lewej burcie, oraz 6 metrowy kuter motorowy i 3,5 (?) metrowy jol na prawej burcie. Ponadto cała załoga była wyposażona w kamizelki ratunkowe.

#### Załoga

Etatowa załoga niszczyciela liczyła 149 ludzi. Rozmieszczenie załogi było tradycyjne dla okrętów włoskich. Pomieszczenia oficerskie znajdowały się w rufowej części okrętu. Dowódca posiadał tzw. apartament, składający się z gabinetu, sypialni oraz łazienki.

Wyposażenie kabin oficerskich ostro kontrastowało ze wręcz spartańskim wyposażeniem pomieszczeń reszty załogi. Podoficerowie i marynarze zajmowali kubryki w części dziobowej pokładu głównego i platformy.

Ich część sypialną stanowiły tradycyjne marynarskie hamaki, które za dnia zdejmowano i chowano w specjalnych szafkach, natomiast na noc podwieszano pod sufitem. Gwoli ścisłości trzeba dodać, że podobne warunki panowały w prawie wszystkich flotach w tym okresie czasowym.

#### Opis konstrukcji typu „Tinaztepe”

##### Kadłub

Niszczyciele *Tinaztepe* i *Zafer* miały konstrukcję kadłuba z kliprowym dziobem i pomostu wzorowaną na typie „Freccia”, lecz układ dwóch kominów pochodził ze starszego typu „Turbine”. Zapewne chodziło Turkom o unifikację sylwetek obu typów. Jednak układ artylerii głównej był odmienny niż na typie „Kocatepe”, gdyż zastosowano oryginalny wariant włoski z dwulufowymi działami na dziobie i rufie. Taki układ artylerii preferowały marynarki USA, Włoch, Szwecji, Japonii oraz Niemiec<sup>15</sup>.

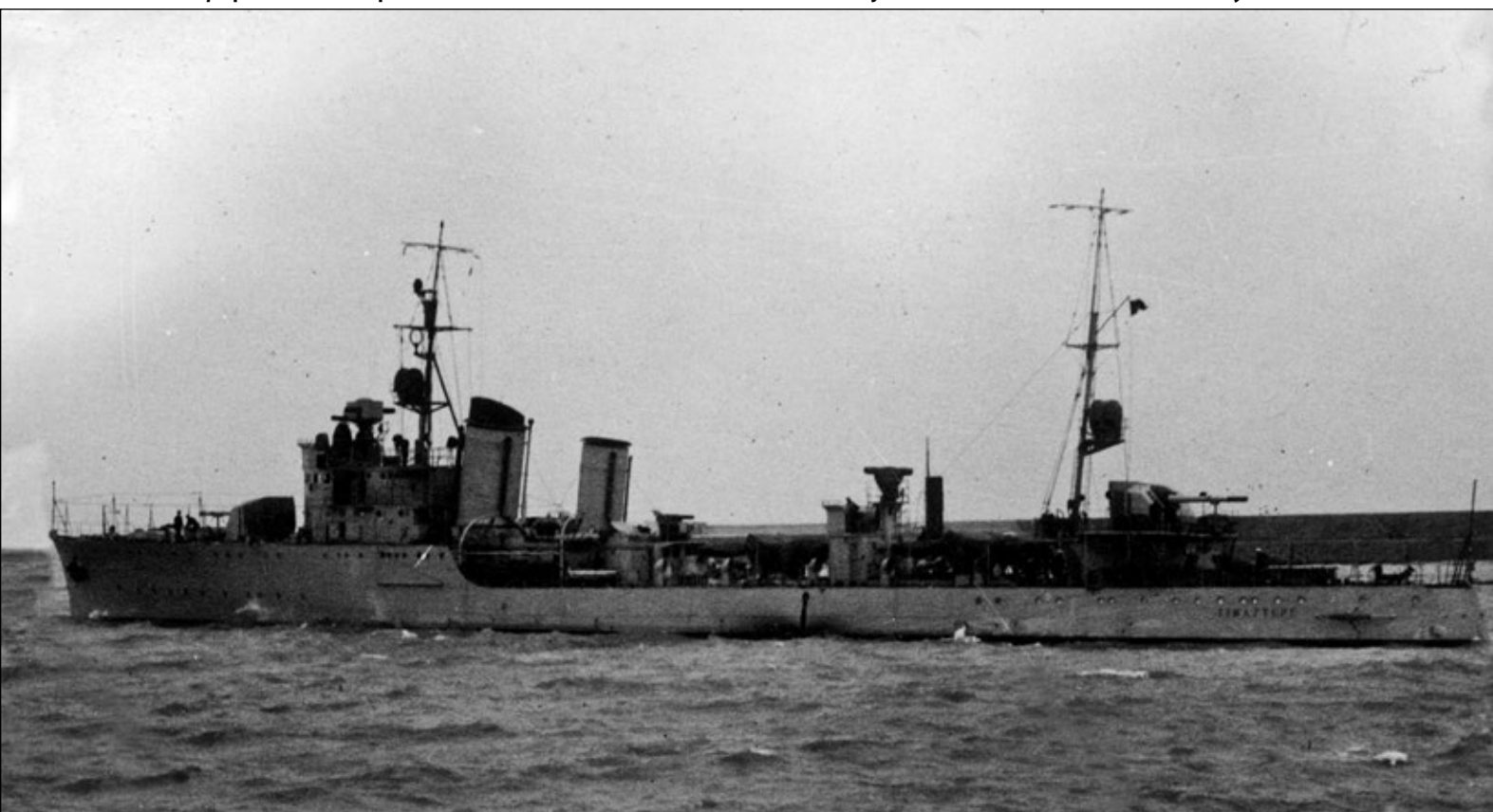
Wyporność standardowa niszczycieli wynosiła 1210 t, a pełna 1650 t. Długość maksymalna kadłuba wynosiła 96,1 m (93,7 m na KLW); szerokość 9,3 m; a zanurzenie 2,9 (3,4 m śruba).

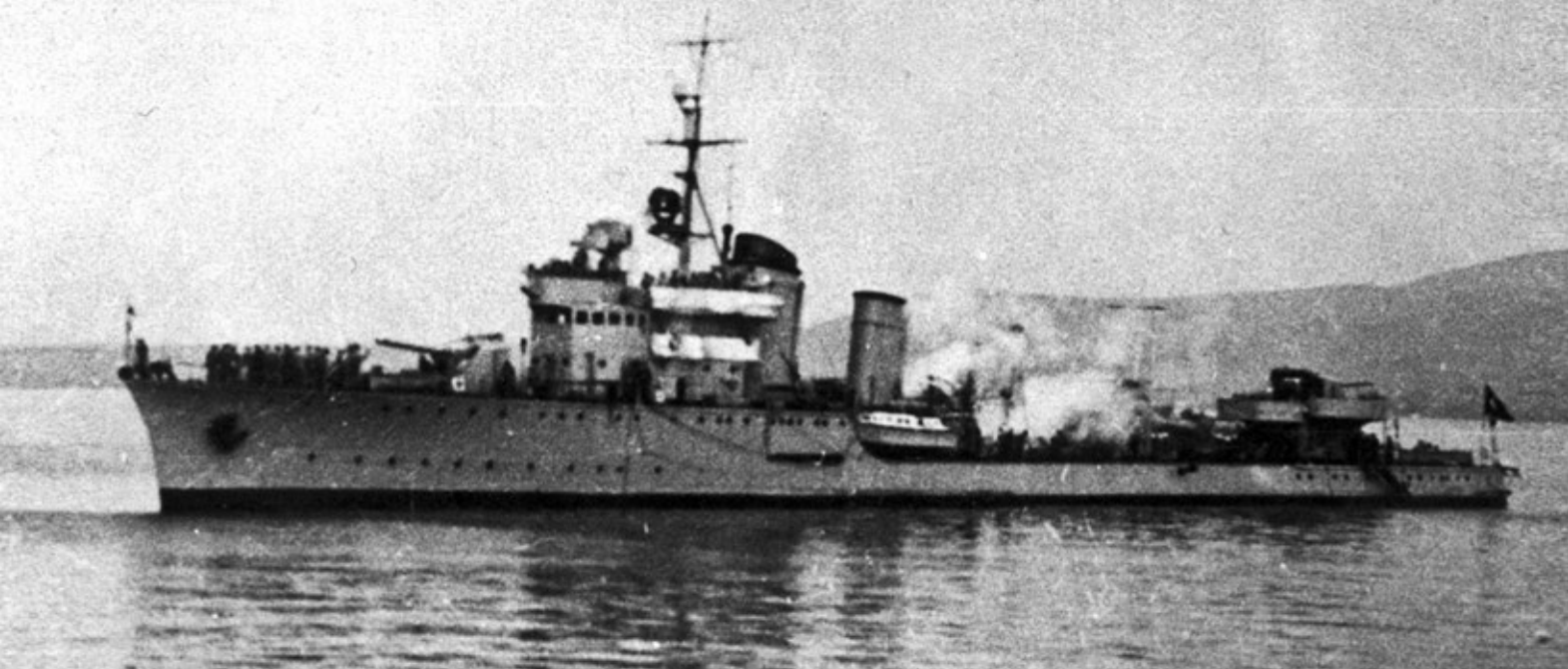
Kadłuby niszczycieli były identyczne zbudowane jak ich poprzedników.

Niższa, dwukondygnacyjna nadbudówka dziobowa była identyczna z typem „Turbine”, na niej znajdował się

15. Chociaż japońskie niszczyciele i niemieckie torpedowce z tego okresu, rufowe działa posiadały w superpozycji.

Fot. zbiory Marc’a Saibena





#### Niszczyciel *Tinaztepe* krótko po przejęciu przez Turków.

krótki maszt z dwoma podporami oraz dwa pochylone do tyłu kominy. Pierwszy z nich, również jak poprzednicy, posiadał kapę komina. Nadbudówka rufowa również była jednokondygnacyjna lecz krótsza, przed nią znajdował się drugi maszt, kolumnowy.

#### Siłownia

Główny układ napędowy niszczycieli *Tinaztepe* i *Zafer* również składał się z 3 kotłów wodnorurkowych i 2 zespołów turbin, poruszających 2 śruby napędowe ze stopów brązu o 3 skrzydłach. Układ siłowni oraz urządzeń pomocniczych i agregatów prądotwórczych był identyczny jak poprzedników, tylko zapas mazutu był minimalnie mniejszy, gdyż wynosił 350 t.

Siłownia była jednak słabsza niż na poprzednim typie, gdyż jej łączna moc wynosiła 35 000 KM (25 742 kW). Pozwalała ona na osiągnięcie maksymalnej prędkości 36 węzłów. Zasięg wynosił 3500 Mm przy prędkości 15 węzłów.

#### Uzbrojenie

Główne uzbrojenie niszczycieli *Tinaztepe* i *Zafer* składało się z 4 dział kal. 120 mm z O.T.O. wz. 1931 z lufami o długości 50 kalibrów, umieszczonymi na 2 podwójnych stanowiskach artyleryjskich na pokładzie dziobówki i rufowej nadbudówce.

Masa działa wynosiła 17 765 kg, a jego szybkostrzelność 12 strz./min.

Kąty podniesienia luf od  $-7^{\circ}$  do  $+33^{\circ}$ , masa naboju 9,7 kg (łączna masa łuski z ładunkiem 24,56 kg), prędkość początkowa pocisku 920 m/s, zasięg w poziomie 18 000 m. Zapas amunicji wynosił 180-200 pocisków na lufę i był przechowywany w dziobowej i rufowej komorze amunicyjnej, do podawania amunicji służyły windy elektryczne.

Uzbrojenie przeciwlotnicze niszczycieli było identyczne z poprzednim typem. Działa ustawione były po jednym po bokach pierwszego komina, oraz na platformie umiejscowionej tym razem za drugim kominem. Zapas amunicji kal. 40 mm wynosił około 4000 pocisków.

Uzbrojenie torpedowe również składało się z dwóch trzyrurowych wyrzutni torped kal. 533 mm.

#### Systemy kierowania ogniem

Niszczyciele miały systemy prawie identyczne z poprzednim, jednak z małym wyjątkiem. Główne stanowisko dowódczo-pomiarowe było innego typu i miały dwa dalmierze stereoskopowe o bazie 3-metrowej.

Na platformie, tym razem pomiędzy wyrzutniami torped, znajdował się rezerwowo dalmierz o bazie 3-metrowej.

#### Inne środki

Dwa reflektory bojowe z lustrem 90 cm zamontowano na specjalnych platformach usytuowanych na obu masz-

Fot. zbiory Achille Rastelli'ego

tach. Kolejne dwa reflektory sygnalizacyjne z lustrem 40 cm, zamontowano na skrzydłach pomostu, lecz wyżej niż na poprzednikach.

*Tinaztepe* i *Zafer* otrzymały dwa włoskie generatory dymu (*nebbiogeni*), wytwarzające dym w kolorze białym. Znajdowały się one na pokładzie za nadbudówką rufową.

Natomiast radiostacje, radionamiernik, kotwice oraz środki ratownicze były identyczne z typem „Kocatepe”

#### Załoga

Etatowa załoga niszczyciela liczyła również 149 ludzi. Rozmieszczenie załogi identyczne jak poprzedników.

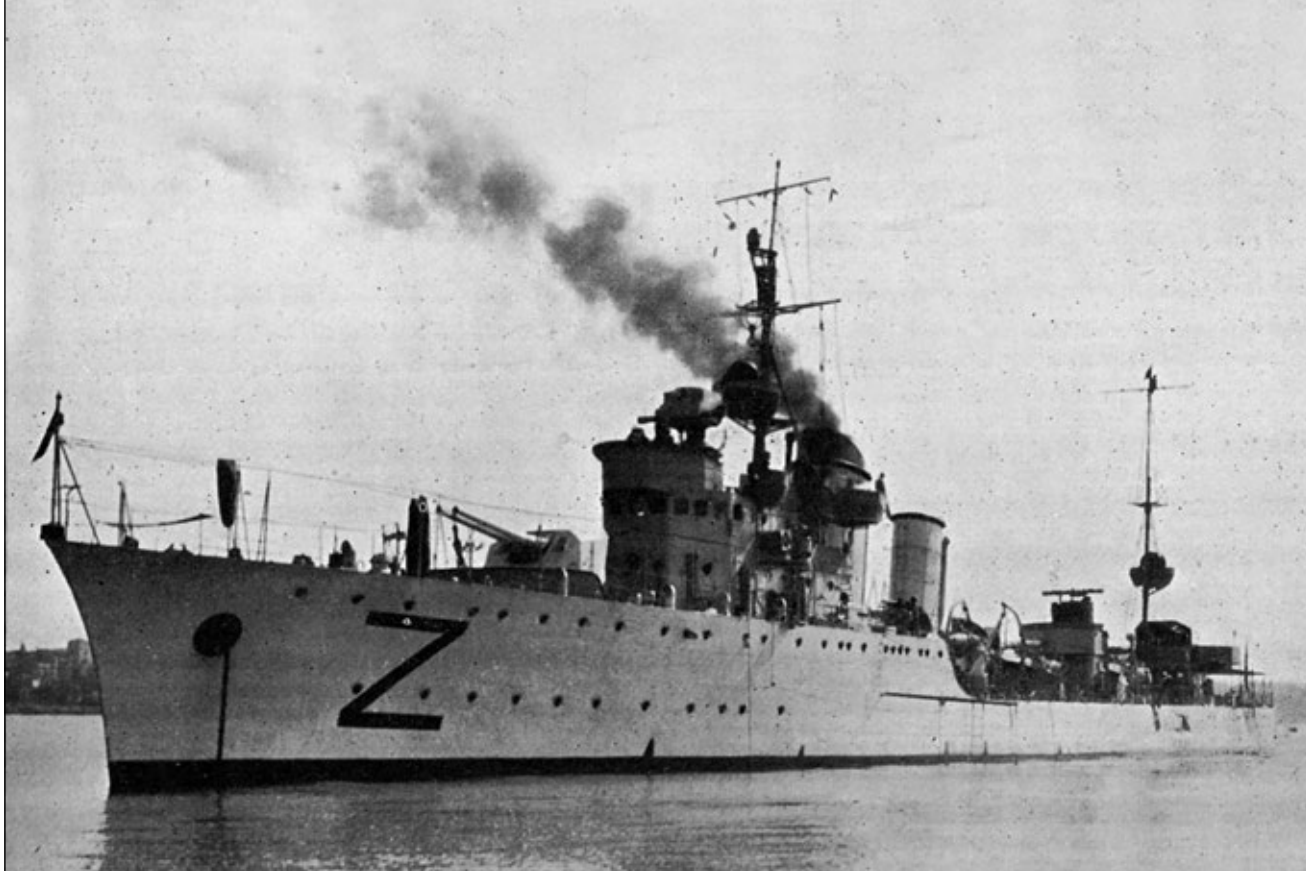
#### Służba jednostek

Jak wcześniej wspomniano, pierwsza para niszczycieli udała się do Turcji bez zamontowanych systemów kierowania ogniem (dalmierzy, itd.). Co ciekawe, gdy w 1933 roku dostarczono je z Włoch wraz z amunicją, to tureckie władze miały nałożyć na nie cło. Oczywiście nonsens i ze strony włoskiej miano podejrzewać, że Turcy chcą wymówić się od przyjęcia dostawy<sup>16</sup>. Był to biurokratyczny zgrzyt, który ostatecznie udało się rozwiązać pozytywnie.

Następne lata zajęły załogom niszczycieli intensywne szkolenie oraz

<sup>16</sup>. Wg D Lek Barlas, Serhat Guvenc, *To Build a Navy with the Help ...*





**Niszczyciel *Zafer* w ujęciu z 1933 roku.**

**Fot. „Jane's”**

oswajanie się z nowymi systemami, które wymagały większej kultury technicznej. W tym przypadku czasy niepiśmiennych poborowych w tureckiej marynarce minęły bezpowrotnie.

W 1936 roku nastąpiło pewne zbliżenie polityczne pomiędzy Turcją i Wielką Brytanią spowodowane agresywną polityką Włoch (m.in. agresja na Abisynię). W tym celu w listopadzie 1936 roku, z wizytą do portu La Valetta na Malcie przybyła duża

**Niszczyciel *Kocatepe* w połowie lat 30-tych.**

eskadra turecka złożona z pancernika *Yavuz*, niszczycieli *Tinaztepe*, *Zafer*, *Kocatepe*, dużego okrętu-bazy *Erkin* oraz 3 okrętów podwodnych. Wzbudziła ona szczególne zainteresowanie brytyjskich oficerów wywiadu, którzy byli bardzo zainteresowani tureckimi niszczycielami włoskiej budowy, gdyż istniał potencjalny konflikt z Włochami, a flota turecka miała podobne jednostki. Zwykle odnoszący się z dużą rezerwą wobec obcych

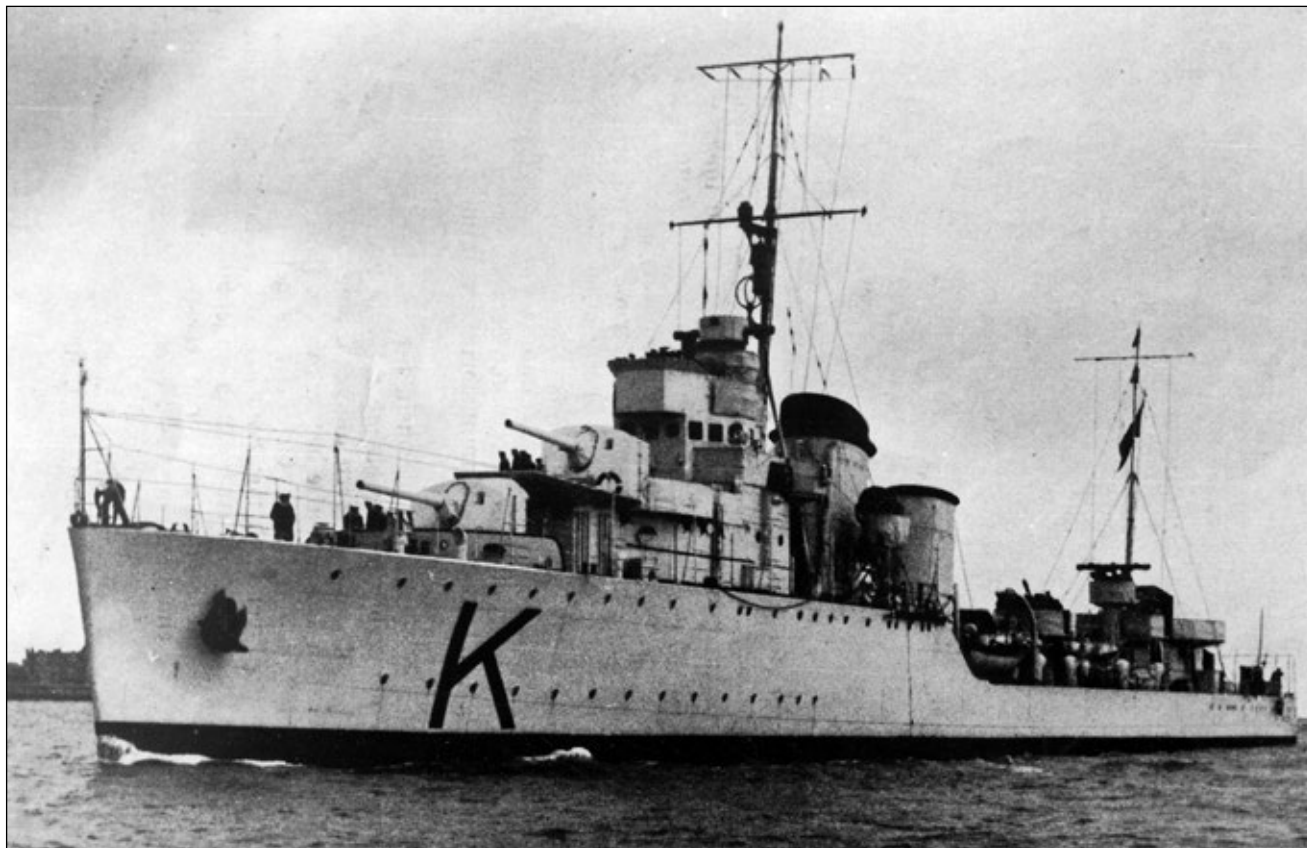
Turcy, tym razem pozwolili Brytyjczykom wejść na pokład i przyrzec się z bliska niszczycielom *Zafer* i *Tinaztepe* typu „Turbine”. Potwierdza to Şemsettin Bargut, który był radiooficerem na *Zafer*<sup>17</sup>.

W 1937 roku niszczyciel *Kocatepe* został oddelegowany, aby 20 maja reprezentować Turcję z okazji koronacji króla Jerzego VI. Z tej okazji odbyła

17. Wg D Lek Barlas, Serhat Guvenc, *To Build a Navy with the Help ...*

**Fot. zbiory Achille Rastelli'ego**





Jeszcze raz *Kocatepe* w ujęciu z połowy lat 30-tych.

Fot. zbiory Hartuta Ehlersa

się duża parada morska na redzie Spithead.

Z analizy fotografii wynika, że w 1938 roku na niszczycielach zamontowano po 4 tratwy ratunkowe Carley'a. Ustawiono je po bokach tylnego komina (2) i przed nim (2).

10 listopada 1938 roku zmarł w Stambule Mustafa Kemal Atatürk, twórca Republiki Turcji<sup>18</sup>. Uroczystości pogrzebowe trwały kilka dni. Po trzydniowym wystawieniu na widok publiczny trumna została przewieziona do parku Gülhane. Następnie niszczy-

18. W niepodległej Turcji objął urząd prezydenta, przeprowadzając szereg reform politycznych, gospodarczych i kulturalnych, przekształcając Imperium Osmańskie w nowoczesne i świeckie państwo narodowe, mimo ostrego sprzeciwu duchowieństwa i konserwatywnej części społeczeństwa. Jego działania dały początek tzw. ideologii kemalistycznej, która obecnie jest podważana przez rząd turecki.

*Kocatepe* na rewii koronacyjnej w Spithead, 18 maja 1937 roku. Z prawej w oddali widoczny polski niszczyciel *Burza*, który reprezentował stronę polską.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Fotografia Kocatepe wykonana prawdopodobnie po rewii w Spithead.  
Fot. zbiorcy Leo Van Ginderena





Niszczyciel *Zafer* z trumną Mustafy Kemala Atatürka zbliża się do pancernika *Yavuz* celem jej przekazania.

Fot. zbiory Piotra Nykiela

ciel *Zafer* przewiózł ją z Sarayburnu do Haydarpasha na pancernik *Yavuz*, który zabrał trumnę do İzmiru, skąd następnie kolejną przewieziono ją do Ankarę, gdzie została złożona początkowo w Muzeum Etnograficznym, a w 1953 roku przeniesiona do poświęconego mu mauzoleum Anıt Kabir.

Po ataku Włoch na Grecję w październiku 1940 roku, działania wojenne zaczęły się toczyć u zachodnich i południowych granic Turcji, a po ataku Niemiec na ZSRR w 1941 roku u północnych<sup>19</sup>. Na marynarkę wojen-

ną spadł obowiązek kontroli i obrony wybrzeża.

Od 1942 roku niszczyciele zaczęły doznawać. Dla walki z szybko przemieszczającymi się celami powietrznymi otrzymały one 2 pojedyncze automatyczne działka kal. 20 mm. Były to działka Oerlikon, zapewne otrzymane via Iran od Brytyjczyków lub Amerykanów. Zostały zainstalowane na powiększonych platformach w tylnej części pomostu.

W 1948 roku niszczyciele *Kocatepe* został odstawiony do rezerwy, wycofa-

ny ze służby 27 lutego 1954 roku. Natomiast *Adatepe* został od 1948 roku okrętem szkolnym, 27 lutego 1954 roku ostatecznie wycofany ze służby.

W tym latach co najmniej *Tinaztepe* i *Zafer* trzymały radar typu SO lub SO-3, używany na amerykańskich kutrach torpedowych.

Służba *Tinaztepe* (NATO-wski radiowy sygnał wywoławczy TBAB) i *Zafer*

19. Na początku 1941 roku armia turecka liczyła: 43 dywizje i 3 samodzielne brygady piechoty, 2 dywizje i 1 sam. brygadę kawalerii oraz 2 dywizje zmechanizowane. Lotnictwo liczyło ok. 550 samolotów produkcji polskiej (PZL P-24), francuskiej, brytyjskiej i amerykańskiej.

Transport trumny z ciałem Mustafy Kemala Atatürka na niszczyciel *Zafer*.

Fot. zbiory Piotra Nykiela





**Zafer sfotografowany w Stambule w latach 1938-1941.**

(TBAD) była trochę dłuższa. Od końca roku 1953 do lutego 1954 zostały przebudowane dla potrzeb Szkoły Morskiej w Heybelidzie dla celów szkoleniowych z nowym uzbrojeniem. Zdemontowano działa kal. 120 mm, a w ich miejsce zamontowano dwa pojedyncze działa 76 mm L/50 H.A. Mk III. Zdemontowano również stare działa kal. 40 mm. W ich miejsce zamontowano 2 działa Boforsa kal. 40 mm Mk VII (po bokach komina) oraz 2 działka Oerlikon kal. 20 mm (na platformie śródokręcia). Zdemontowano dziobową wyrzutnię torped, ponadto

**Unikatowa fotografia niszczyciela Zafer wykonana w stoczni Gölcük w 1957 roku.**

przedłużono pokład dziobowy o kilka metrów. Oba niszczyciele ze służby ostatecznie wycofano po roku 1957.

Jedyną pamiątką, jaka pozostała po niszczycielach jest wyrzutnia torped pochodząca z *Zafer*, która jest ekspонатem plenerowym Muzeum Morskiego w Çanakkale.

#### Konkluzja

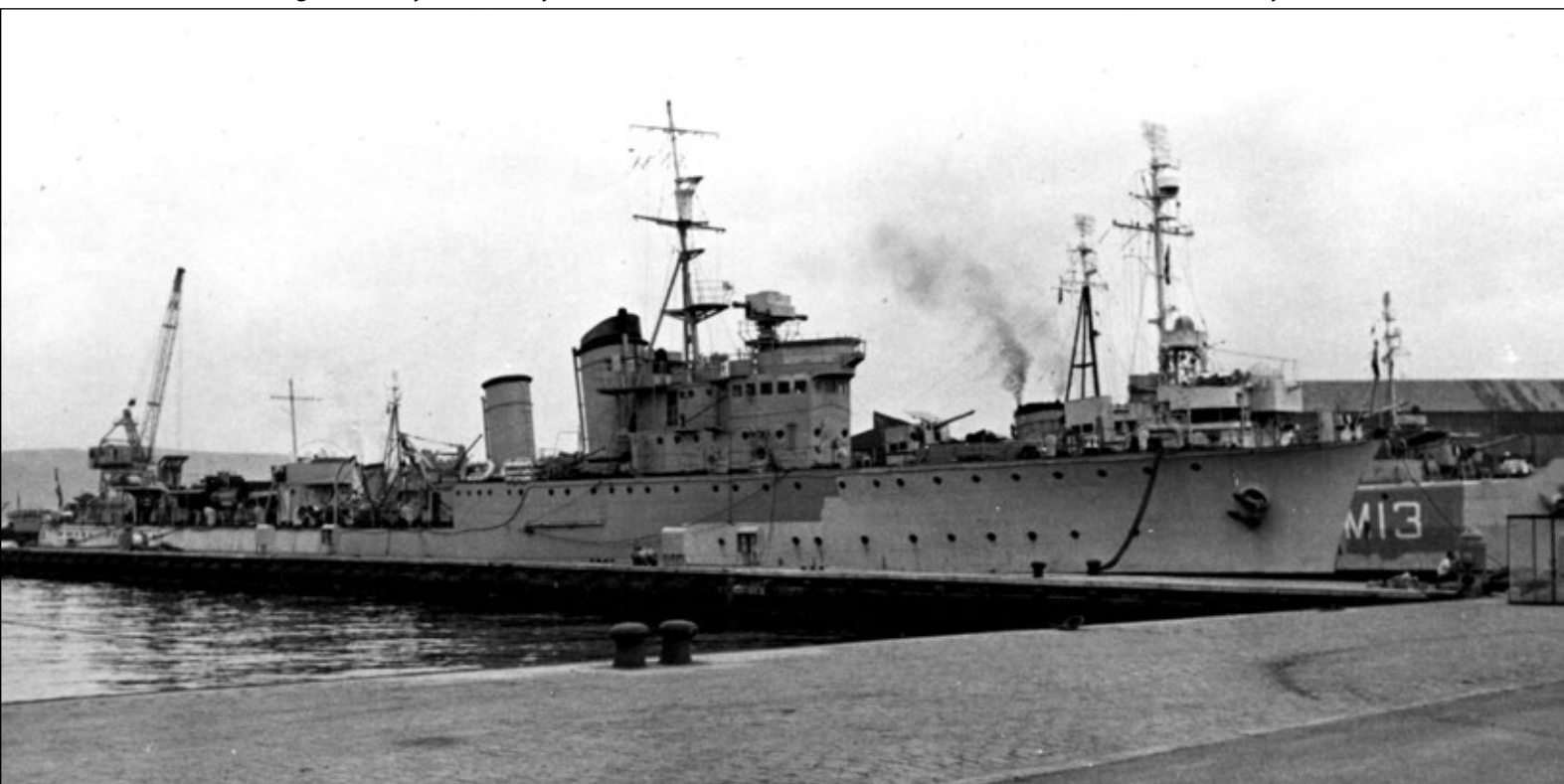
Początkowo okręty były krytykowane, za swoje wady jakimi okazała się małą stateczność, szczególnie pierwszej pary. Były również problemy

**Fot. zbiory Reinharda Kramera**

z podstawami dział artylerii głównej. Jednak powoli problemy te usunięto lub zminimalizowano. Mimo to niszczyciele stanowiły bardzo duży postęp, gdyż wszystko było na nich nowe. Nowoczesna artyleria kalibru 120 mm oraz przeciwlotnicza, nowe torpedy kal. 533 mm oraz między innymi nowoczesne systemy kierowania ogniem. Dzięki temu okręty były też kuźnią kadr dla floty tureckiej.

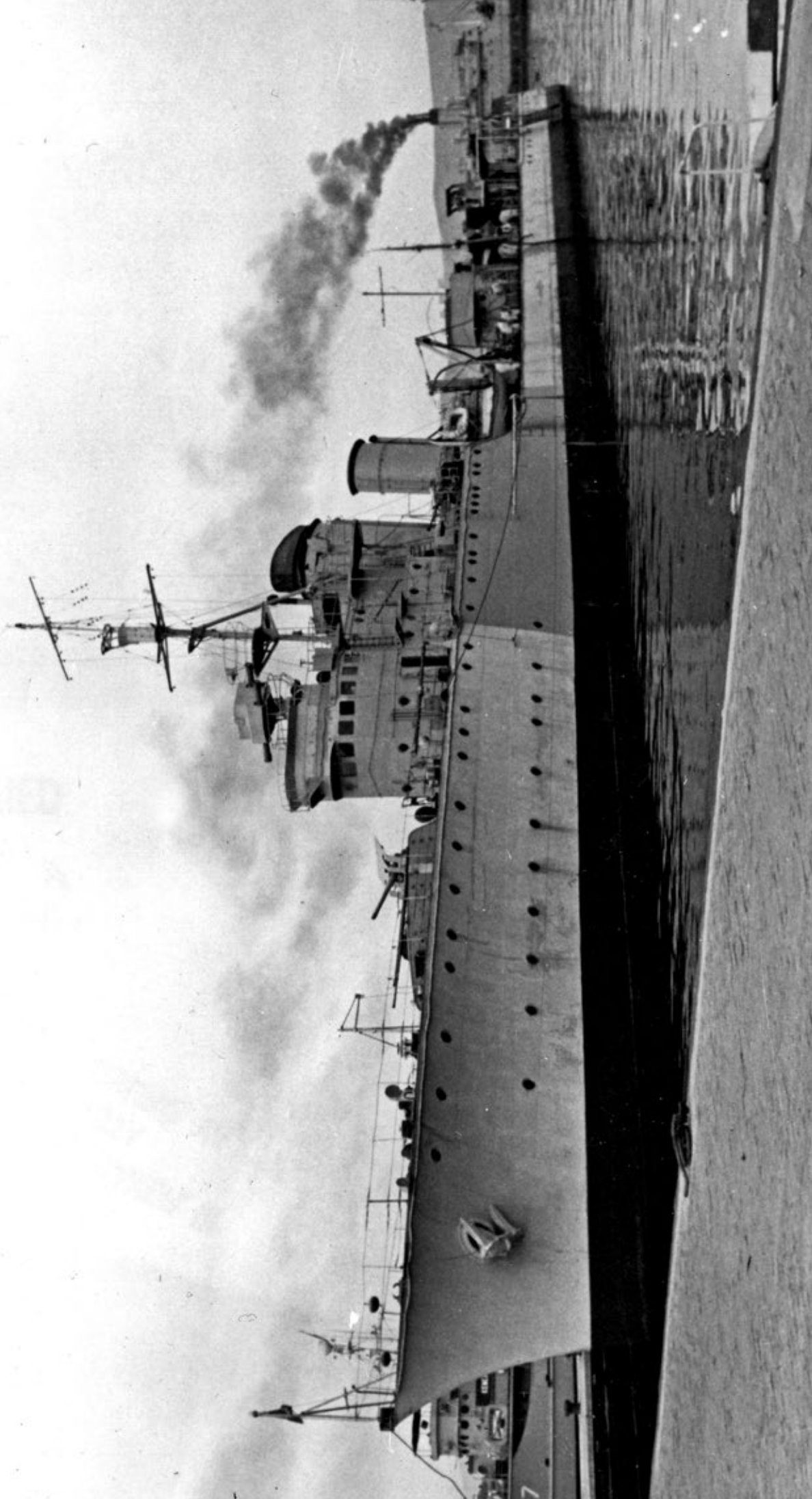
Na zakończenie aspekt taktyczny. Turcy, planując remont *Yavuz*a oraz zakup nowych niszczycieli myśleli o stwo-

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**





Jeszcze jedna fotografia niszczyciela *Zafer* wykonana w stoczni Gölcük w 1957 roku. Uwagę zwraca nowe uzbrojenie okrętu z tego okresu.  
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





rzeniu zespołu floty: krążownik liniowy (pancernik) jako jego trzon oraz cztery niszczyciele, które w zależności od sytuacji działałyby jako jego eskorta lub pod przykryciem ognia jego artylerii wykonywałyby ataki torpedowe.

Tym sposobem Turcja dysponowałaby w miarę silnym zespołem floty. Na Grecję wystarczyłoby zupełnie, natomiast radziecka Flota Czarnomorska mogła aktywnie do walki wystawić niewiele więcej, zważywszy, że jej pancernik był znacznie wolniejszy.

Inne mocarstwa musiałyby wysłać potężne siły (co najmniej dwa pancerniki, by mieć zdecydowaną przewagę, a zakładając działania w pobliżu brzegów tureckich (wsparcie artylerii nadbrzeżnej i możliwość krycia się za własnymi polami minowymi), Turcy wcale nie staliby na z góry straconej pozycji.

### Bibliografia

Materiały z prywatnego archiwum Hartmuta Ehlersa (Hamburg, Niemcy).  
Erminio Bagnasco, Achille Rastelli, *Le costruzioni navali italiane per l'estero*, Roma 1991.  
Harald Fock, *Z-vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsatz von Zerstörern und Torpedobooten 1914 bis 1939*, Herford 1989.  
Jan Gozdawa-Golębiewski, Tadeusz Wywerka Preku-



**Wyrzutnia torped pochodząca z niszczyciela *Zafer*, będąca eksponatem plenerowym Muzeum Morskiego w Çanakkale.**  
Fot. Arkadiusz Kasjański

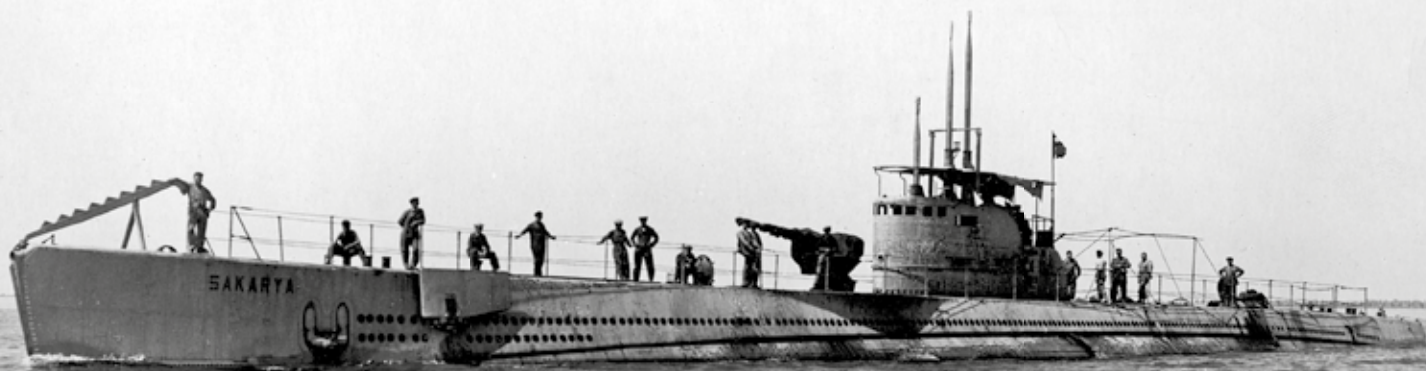
rat, *Pierwsza Wojna Światowa na morzu*, Gdańsk 1973.  
D Lek Barlas, Serhat Guvenc, *To Build a Navy with the Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929-32*, „Middle Eastern Studies” Vol. 38, No. 4, October 2002.  
Józef W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.  
Cem Gürdeniz, Erdoğan Yücelişi *Cumhuriyet donanması 1923-2000*, İstanbul 2000.  
Serhat Guvenc, *Building a Republican Navy in Turkey: 1924-1939*, „International Journal of Navy History”, t. 1, nr 1, IV 2002.  
S.W Patianin, M.S. Barabanow, *Korabli Wtoroj miroj wojny. WMS Balkanskich gosudarstw i stran Wostocznego Sredizemnomoria*, „Morskaja Kampanija”,

nr 3/2007, Moskwa 2007.  
Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.  
M.J. Whitley, *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1991.  
„CONWAY’S All the World’s Fighting Ships 1922-1946”, London 1992.  
„Jane’s Fighting Ships 1937-38”.  
„Jane’s Fighting Ships 1946-47”.  
„Jane’s Fighting Ships 1953-54”.  
„Les Flottes de Combat 1950”.  
„Sprawocznik po korabelnomu sostawu inostrannyh flotow 1959”, Moskwa 1960.  
„Sprawocznik korabelnogo sostawa WMF mira 1944”, Moskwa 1945.

## SUPLEMENT

**Pancernik *Yavuz* w stoczni Gölcük w 1955 roku. Zwraca uwagę różnorodny zestaw uzbrojenia przeciwnieckiego okrętu z tego okresu.** Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





# Okrety podwodne *Sakarya i Dumlupınar*

Po ogłoszeniu w roku 1923 Republiki Tureckiej jej młode władze wzięły się energicznie za odbudowę sił morskich. Choć zawarte w Lozannie porozumienie, w przeciwieństwie do pierwszego, podpisanego w roku 1920 w Sèvres, nie zawierało ostrych ograniczeń, flota turecka prezentowała się bardzo mizernie.

W roku 1925 nowe ministerstwo marynarki wojennej opracowało program odrodzenia floty, w którym podstawową rolę odgrywało dostarczenie nowych jednostek i przygotowanie kadr. Zgodnie z poglądami „młodej szkoły”, za jeden z ważniejszych elementów obrony morskich granic uznawano okręty podwodne. W okresie wcześniejszym ta klasa okrętów nie miała praktycznie swych przedstawicieli w składzie floty osmańskiej, skutkiem czego tureccy marynarze nie posiadali niezbędnego doświadczenia z ich wykorzystania. W związku z tym od połowy lat 20-tych tureccy oficerowie aktywnie kontaktowali się z przedstawicielami kręgów wojskowych i przemysłowych Francji, Holandii i Szwecji, licząc na możliwość budowy tam okrętów podwodnych i szkolenia ich załóg. Choć najlepsza odpowiedź nadchodziła ze strony szwedzkiej, to jednak górę

wzięły względy gospodarcze i pierwsze zamówienie na 2 jednostki złożono w roku 1925 w firmie holenderskiej.

Artykuł 191 Traktatu Wersalskiego zakazywał Niemcom budowania lub eksploatacji okrętów podwodnych. Kadry oficerskie i konstruktorzy, posiadający unikalne doświadczenie i umiejętności, osiedlili się w Holandii, gdzie zorganizowano niewielką prywatną firmę Ingeenieurkantoar voor Scheepsbouw (IvS), której działalność była skrycie finansowana z tajnych funduszy niemieckiej floty. Właśnie na podstawie jej projektów powstały okręty podwodne, które stały się jądrem ogromnej niemieckiej floty podwodnej w latach II wojny światowej, ale także pełniły służbę w składzie sił morskich wielu państw świata. Dla Turcji opracowano projekt jednostki przybrzeżnej, która otrzymała wewnętrzny numer Pu-46. Jako podstawę przyjęto w tym przypadku całkiem udany niemiecki okręt podwodny serii UB-III.

Do budowy 2 jednostek, które otrzymały nazwy *Birinci İnönü* i *İkinci İnönü* (dla upamiętnienia zwycięstw wojsk tureckich w czasie wojny grecko-tureckiej), przystąpiono w stoczni Fejjenoord odpowiednio 25 grudnia 1925

i 28 stycznia 1926 roku. Były to pierwsze okręty zbudowane dla floty tureckiej po zakończeniu I wojny światowej. 22 maja 1928 jednostki wyszły z Rotterdamu pod holenderskimi banderami, jednak z tureckimi załogami, a 9 czerwca dotarły do Stambułu.

Duże manewry greckiej floty przeprowadzone we wrześniu 1928 u wyjścia z Dardaneli, dały impuls do dalszego rozwoju tureckiego odpowiednika, którego wzmocnienie było absolutnie niezbędne. W roku 1929 został przyjęty nowy program budowy okrętów, który zakładał powstanie 6 niszczycieli i 12 okrętów podwodnych. Jak to często bywało, problemy finansowe nie pozwoliły na jego realizację w pełnym wymiarze, ograniczono się jedynie do 4 niszczycieli i 2 jednostek podwodnych. Jak na ironię losu, wszystkie nowe okręty powstawały we Włoszech – państwie, które zadało Turcji straszną klęskę w wojnie lat 1911-1912.

Francusko-włoska rywalizacja na Morzu Śródziemnym doprowadziła do tego, że w końcu lat 1920-tych Włochy stały się głównym dostawcą morskiego uzbrojenia zarówno dla Grecji jak i Turcji. Jak pisze prof. Uniwersy-

tetu w Stambule Serhat Güvenç: „*Włochy widziały swoją misję w tym, by przechwycić (od Niemiec) rolę głównego dostawcy tureckiej floty*”. Wiedząc o trudnościach finansowych tureckich partnerów, faszystowskie włoskie władze obiecały firmom-dostawcom gwarancję na 70% ceny tureckiego zamówienia. W celu podpisania odpowiedniego porozumienia w marcu 1930 do Rzymu przybył zastępca szefa sztabu tureckiej marynarki wojennej kmdr Mehmet Ali.

Zawarty ze stoczną Cantieri Riuniti dell' Adriatico kontrakt przewidywał budowę 2 okrętów podwodnych, które otrzymały nazwy *Sakarya* i *Dumlupınar* – także na cześć tureckich zwycięstw czasów wojny grecko-tureckiej. Pierwsza jednostka była typowym okrętem torpedowym średniej wyporności, a druga – podwodnym stawiaczem min.

Projekty zostały opracowane w biurze konstrukcyjnym stoczni pod kierownictwem A. Bernardisa. Jako podstawę przyjęto włoskie jednostki typów odpowiednio „Argonauta” i „Pisani”, jednak tureckie okręty różniły się od prototypów gabarytami, kształtem ka-

dłuba i typami silników wysokoprężnych. Pozwoliło to w szczególności na uniknięcie podstawowego mankamentu, towarzyszącego projektom Bernardisa – słabej stateczności poprzecznej w położeniu nawodnym i tendencji do „zarywania się” dziobem w falę, a także zapewniało wyższą prędkość zarówno w położeniu nawodnym jak i podwodnym. Poza tym, *Sakarya* posiadała w pełni dwukadłubową konstrukcję, powtórzoną później w projekcie okrętów podwodnych typu „Argo”, budowanych na zamówienie Portugalii. Ostatecznie jednak te jednostki weszły w skład włoskiej floty i posłużyły jako prototypy dla okrętów typu „Flutto”, uważanych za najlepsze średniej klasy.

Zewnętrznie obie jednostki były bardzo podobne do siebie – w szczególności, miały niemal identyczny kształt kiosku, podobne umiejscowienie uzbrojenia artyleryjskiego, a także dziobowe przecinaki zapór sieciowych. Rzecz znamienna, że fotografie *Sakarya* i *Dumlupınar* były pomyłone we wszystkich wydaniach opiniotwórczego rocznika floty „Jane's Fighting Ships” między rokiem 1933 a 1946!

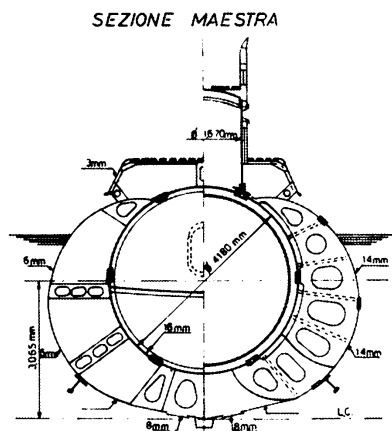
Kadłub sztywny *Sakarya* miał średnicę 4180 mm, wykonany był z arkuszy stali o grubości 16 mm i dzielił się na 6 przedziałów. Przedział pierwszy – dziobowy torpedowy. W drugim mieściły się pomieszczenia mieszkalne oficerów oraz dziobowa grupa akumulatorów, w trzecim – centralne stanowisko dowodzenia, mechanizmy

pomocnicze i komora amunicyjna dla działa, w czwartym – pomieszczenia podoficerów i rufowa grupa akumulatorów. Piąty przedział zajmowała siłownia, tu stały silniki wysokoprężne i silniki elektryczne poruszające śruby. Szósty przedział – rufowy torpedowy. Wręgi mieściły się wewnątrz kadłuba sztywnego, dystans między nimi – 500 mm, a ich numeracja biegła od rufy do dziobu. Z zewnątrz, mniej więcej od połowy pierwszego do połowy szóstego przedziału – kadłub sztywny był całkowicie osłonięty kadłubem lekkim, wykonanym z arkuszy blachy o grubości od 14 mm do 6 mm, a z góry nadbudówką – kioskiem o grubości ścian 3 mm. Stanowisko dowodzenia miało kształt pionowego cylindra o średnicy 1670 mm.

*Dumlupınar* posiadał konstrukcję półtorakadłubową z otwartymi bulami. Kadłub sztywny o średnicy 4770 mm (poszycie o grubości 14 mm) dzielił się na 7 przedziałów:

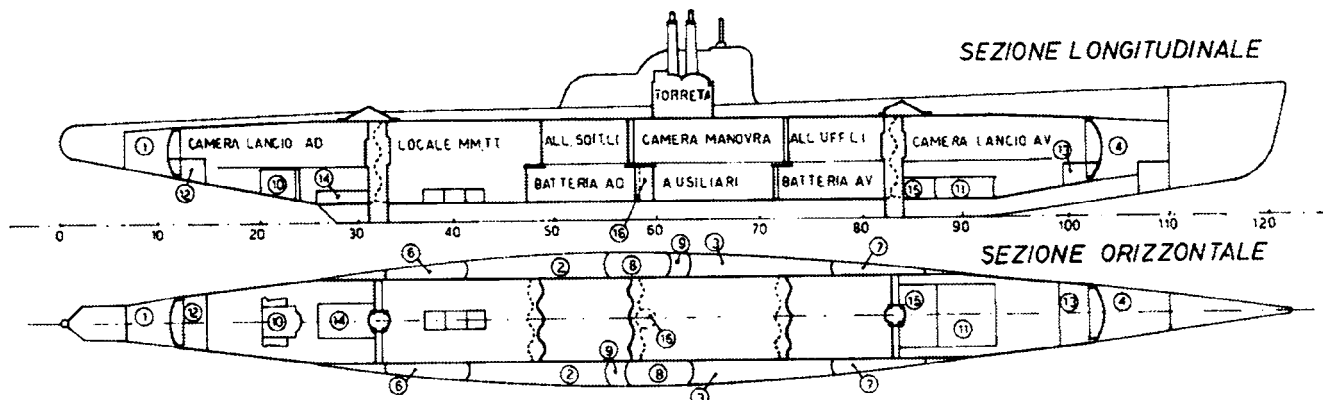
- 1 - przedział – torpedowy,
- 2 - przedział – mieszkalny dziobowy,
- 3 - przedział – mechanizmy pomocnicze,
- 4 - przedział – centralne stanowisko dowodzenia,
- 5 - przedział – silniki wysokoprężne,
- 6 - przedział – silniki elektryczne,
- 7 - przedział - mieszkalny rufowy.

Charakterystycznym szczegółem jednostek, zresztą typowym dla włoskiej szkoły budowy okrętów podwod-



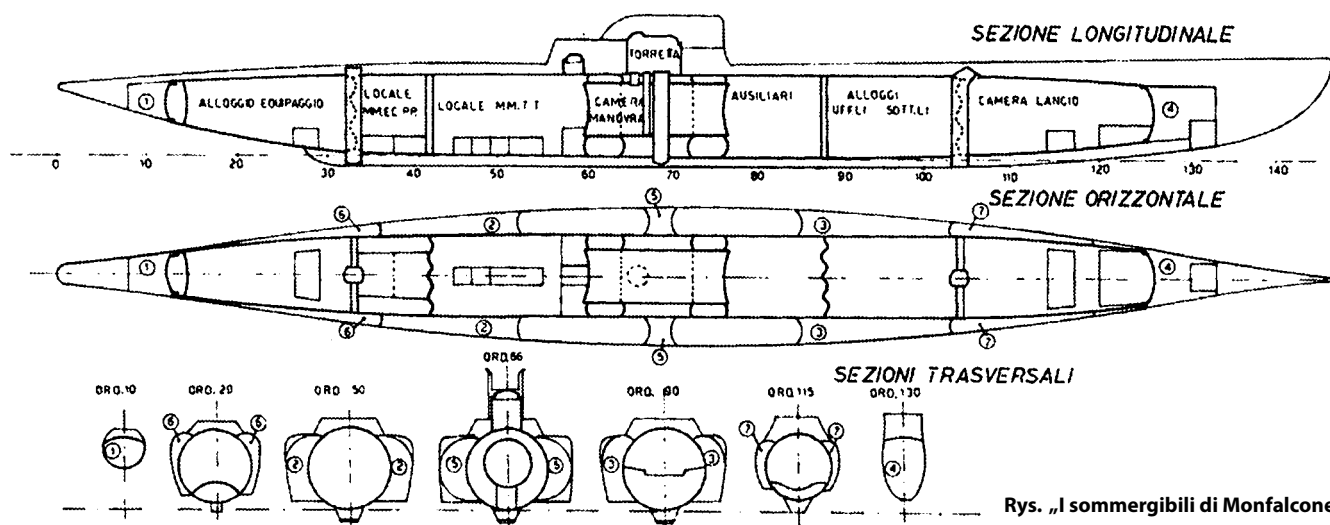
#### Okręt podwodny *Sakarya*: rzut wzdłużny, plan pokładu i konstrukcja centralnej wręgi śródkrećcia

1. zbiornik głównego balastu No 1; 2. zbiornik głównego balastu No 2; 3. zbiornik głównego balastu No 3; 4. zbiornik głównego balastu No 4; 5. zbiornik szybkiego wynurzenia; 6. zbiornik paliwa No 1; 7. zbiornik paliwa No 2; 8. zbiornik zastępczy; 9. zbiornik oleju; 10. rufowy zbiornik przeładowania wyrzutni torpedowych; 11. dziobowy zbiornik przeładowania wyrzutni torpedowych; 12. rufowy zbiornik przegłębienia (zanurzenia); 13. dziobowy zbiornik przegłębienia (zanurzenia); 14. zbiornik słodkiej wody No 1; 15. zbiornik słodkiej wody No 2; 16. zbiornik szybkiego zanurzenia



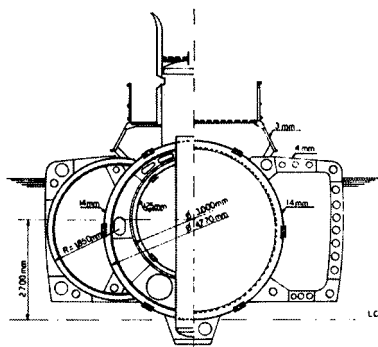
Rys. „I sommergibili di Monfalcone”





Rys. „I sommergibili di Monfalcone”

SEZIONE MAESTRA



**Okręt podwodny *Dumlupınar*: rzut wzdłużny, plan pokładu i konstrukcja centralnej wręgi śródkrećcia**

1. zbiornik głównego balastu No 1; 2. burtowy zbiornik balastu No 2; 3. burtowy zbiornik balastu No 5; 4. zbiornik głównego balastu No 6; 5. zbiornik minowy; 6. rufowy zbiornik paliwa; 7. dziobowy zbiornik paliwa.

nych, było to, że centralne stanowisko dowodzenia stanowiło równocześnie przedział ratunkowy, wykonany w formie wewnętrznej rury o średnicy 3000 mm i grubości ścianek 25 mm ze sferycznymi (wypukłymi) grodziami. Wręgi w obrębie centralnego stanowi-

ska dowodzenia, podobnie jak całego kadłuba sztywnego, były wewnętrzne, a ich numeracja biegła od rufy. Stanowisko dowodzenia miało kształt pionowego cylindra.

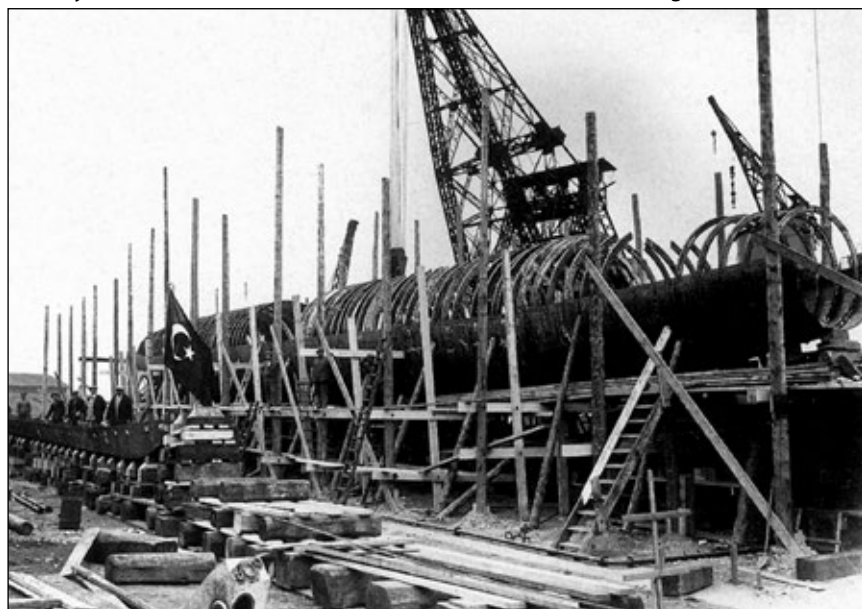
Wzdłuż całego kadłuba sztywnego okrętu podwodnego znajdowały się bule o skomplikowanej konstrukcji, a od góry lekka nadbudówka - kiosk o grubości poszycia 3 mm.

Początkowo planowano wyposażić *Dumlupınar* w poziome rury minowe, analogiczne do zastosowanych na włoskich podwodnych stawiaczach min typu „Bragadin”, ostatecznie jed-

nak zrezygnowano z tego rozwiązania i jednostka otrzymała pionowe szyby minowe, których konstrukcja była zastosowana na brytyjskich jednostkach typu „E” w okresie I wojny światowej. Uzbrojenie to składało się z 20 pionowych szybów, umieszczonych w zbiornikach, przy czym każdy z szybów mieścił 2 miny typu Vickers-Armstrong. Szyby minowe były rozmieszczone na burtach w 4 grupach – 2 przed i 2 za stanowiskiem dowodzenia. Walorem tego systemu było to, że miny nie tarasowały wewnętrznej przestrzeni okrętu podwodnego, zaś samo urządzenie do ich stawiania było prostsze i bardziej niezawodne. Z drugiej strony, miny w szybach były bardziej narażone na oddziaływanie czynników zewnętrznych, na morzu zaś brak było możliwości przeprowadzania ich kontroli, co teoretycznie stanowiło ograniczenie w zakresie prowadzenia długich rejsów.

Jako napęd główny dla obu tureckich okrętów podwodnych zostały wybrane silniki wysokoprężne firmy MAN produkowane na licencji przez zakłady Ansaldo - ośmiocylindrowy typu F8V 35/35 dla *Sakarya* i sześciocylindrowy F6V 45/42 dla *Dumlupınar* (dwie ostatnie liczby w indeksie oznaczają średnicę cylindra i jego skok). Główne silniki elektryczne dostarczyła firma-wytwórca. Bateria akumulatorów pochodziła ze Szwecji i składała się z 2 grup ogniw.

**Kadłuby okrętów podwodnych *Sakarya* (z prawej) i *Dumlupınar* w początkowym okresie budowy w stoczni CDRA w Monfalcone. Fot. „I sommergibili di Monfalcone”**





Od swych włoskich prototypów tureckie jednostki różniły się posiadaniem 3 peryskopów. Poza dwoma zwyczajnymi – dowódcy (wg włoskiej terminologii – „peryskop ataku”) i przeciwniczego, które znajdowały się na stanowisku dowodzenia, okręty wyposażono również w specjalne nocne peryskopy, którymi posługiwano się na centralnym stanowisku dowodzenia. Co prawda celowość ich zamontowania wzbudzała wątpliwości wśród włoskich specjalistów jeszcze w trakcie budowy jednostek. Wszystkie peryskopy dla tureckich okrętów dostarczyła holenderska firma Nodinsco z miasta Venlo.

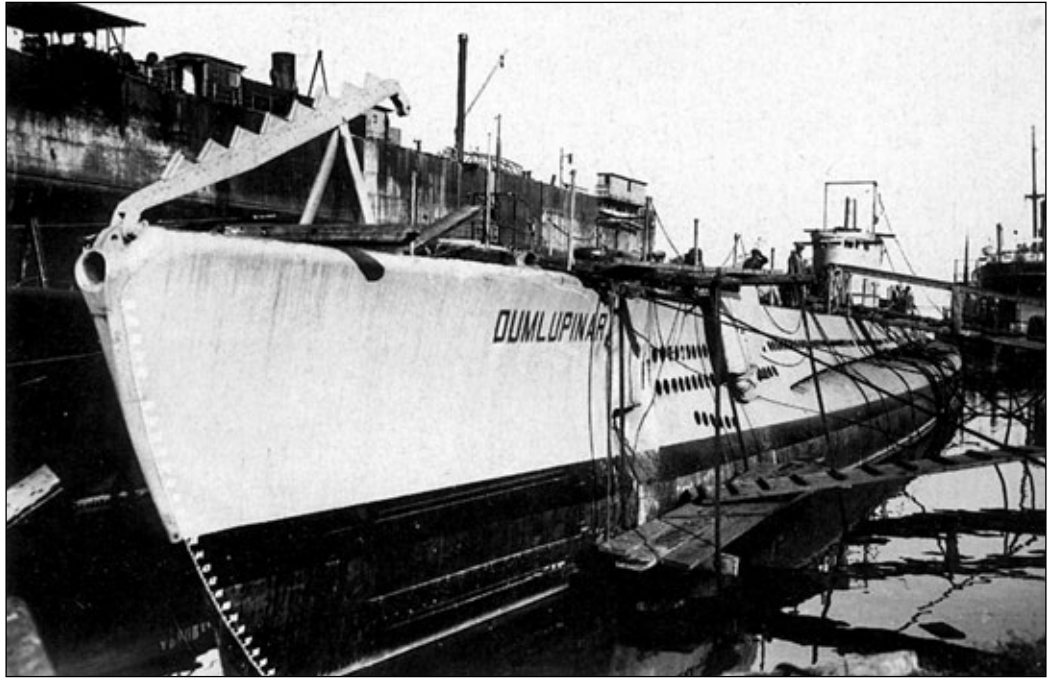
Identyczne było uzbrojenie artyleryjskie obu okrętów podwodnych: przed kioskiem zamontowano pojedyncze działo kal. 102 mm systemu Ansaldo-Schneider-Armstrong wz. 1919 r. (waga dział z łożem 4,6 t, waga pocisku burzącego 30,3 kg, donośność 15 000 m, szybkostrzelność 7 strzałów/minutę), a na mostku 2 zdejmow-

wane karabiny maszynowe kal. 7,5 mm Hotchkiss.

Jeszcze jeden interesujący detal tureckich okrętów podwodnych dotyczący rozmieszczenia personelu oficerskiego. We flocie tureckiej zachował się kastowy podział między oficerami morskimi a inżynierami-mechanikami. Na *Sakarya* kabiny oficerów morskich znajdowały się w przedziale II, podczas, gdy kabina mechanika

- w przedziale IV, obok pomieszczeń podoficerskich. Na *Dumlupınar* odwrotnie, oficerowie zajmowali rufowy przedział mieszkalny, a kabina mechanika znajdowała się w dziobowym, nad bateriami akumulatorów.

Do budowy obu tureckich okrętów podwodnych przystąpiono w lutym 1930 w stoczni w Monfalcone, a w początkach następnego roku jednostki zostały wodowane. Po ukończeniu



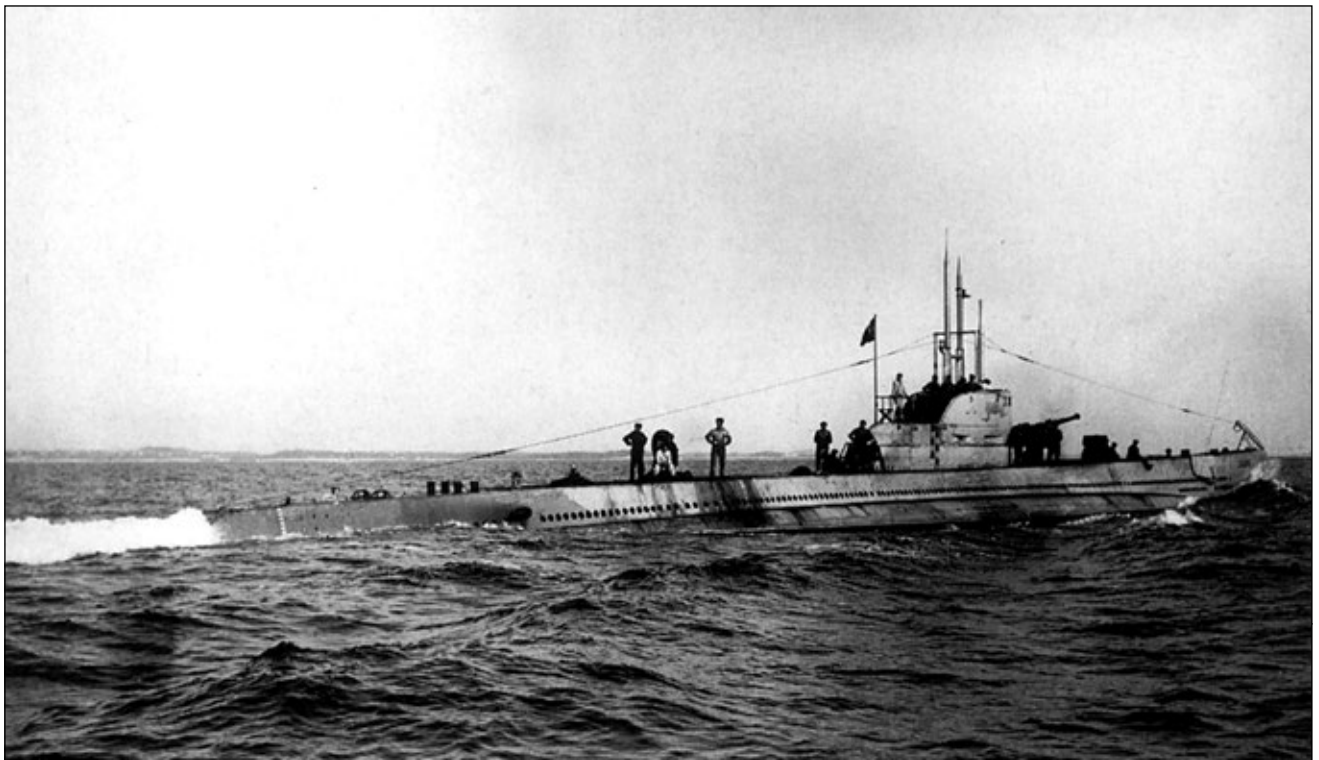
*Dumlupınar* w basenie wyposażeniowym stoczni CRDA w Monfalcone.

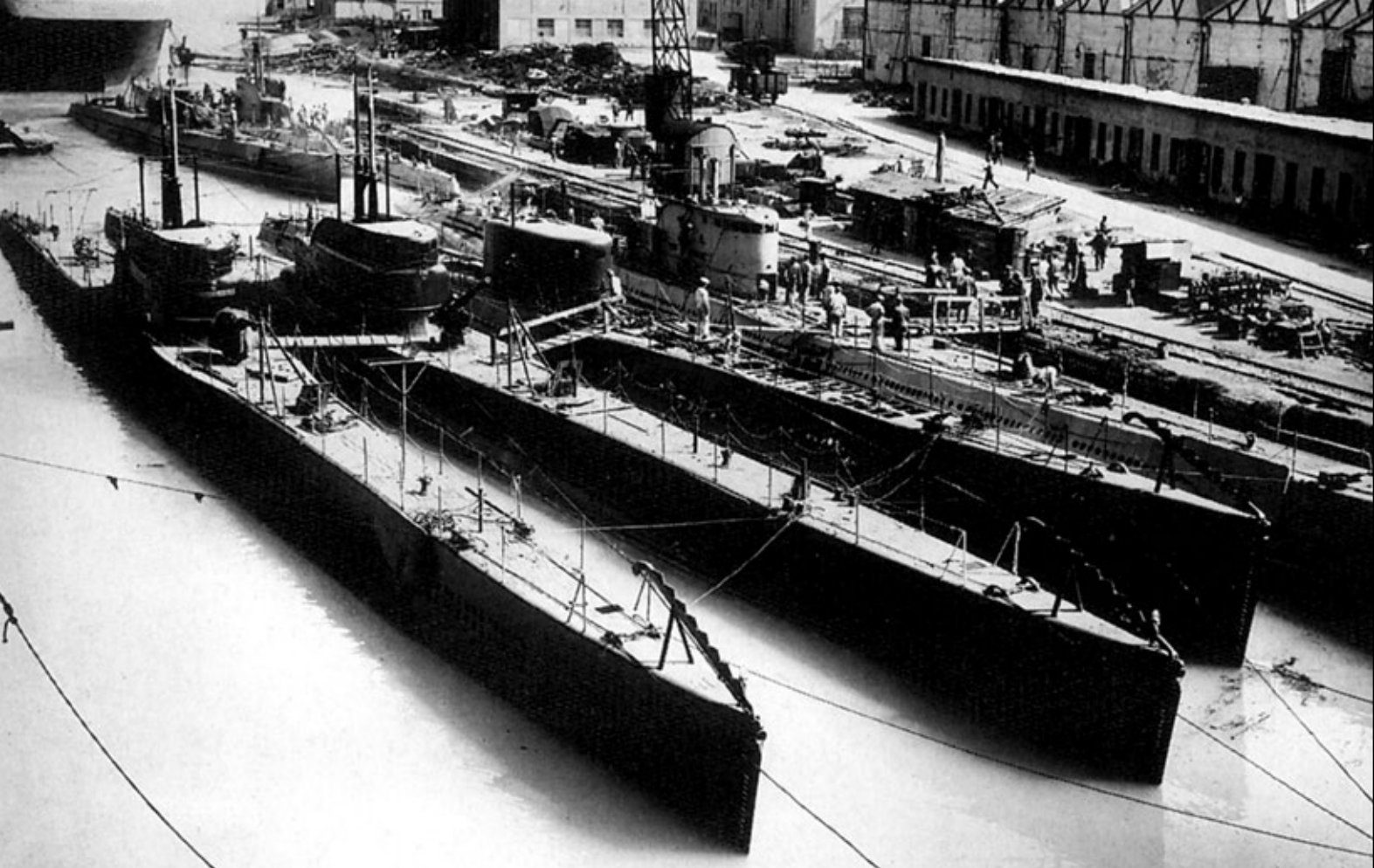
Fot. „I sommergibili di Monfalcone”

Nazwa	Stocznia	Data			Losy
		Poł. stępki	Wodowania	Wejścia do służby	
<i>Sakarya</i>	Cantieri Riumuni dell' Adriatico, Monfalcone	01.01.1930	05.02.1931	12.10.1931	wycofany ze służby 1949
<i>Dumlupınar</i>	Cantieri Riumini dell' Adriatico, Monfalcone	15.02.1930	04.03.1931	01.11.1931	wycofany ze służby 1949

*Sakarya* w morzu, dobrze widoczne trzy peryskopy okrętu.

Fot. „I sommergibili di Monfalcone”





Grupowa fotografia okrętów podwodnych *Sakarya*, *Dumlupınar* oraz dwóch włoskich typu „Bandiera”. Fot. „I sommergibili di Monfalcone”

prac wykończeniowych i przeprowadzeniu niezbędnych prób trwających do jesieni roku 1931 okręty były gotowe do przekazania ich zamawiającemu. *Sakarya* i *Dumlupınar* wyszły z Monfalcone z mieszanymi włosko-tureckimi załogami, jednak pod tureckim dowództwem. Do Stambułu doszły 5 listopada 1931 roku, a nazajutrz w uroczysty sposób weszły oficjalnie w skład tureckiej floty.

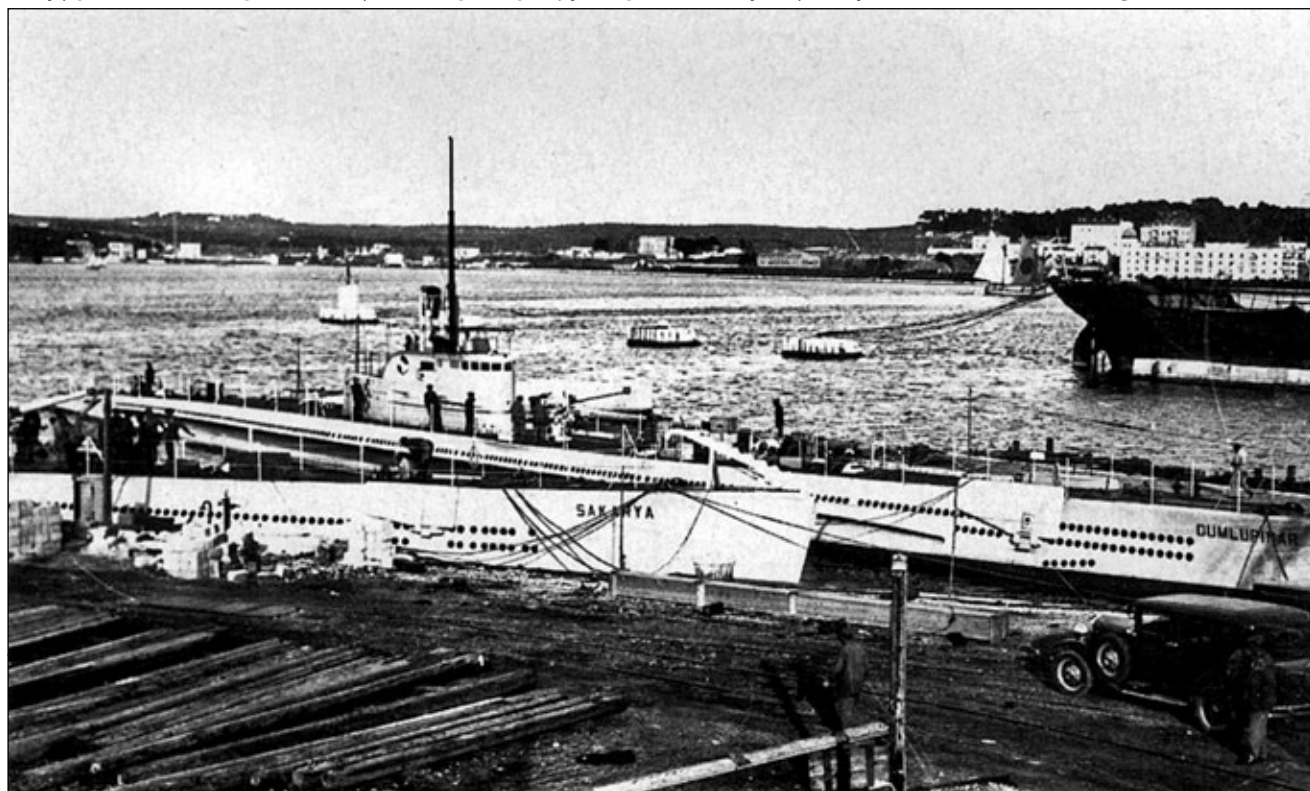
Okręty podwodne *Dumlupınar* i *Sakarya* krótko przed przejściem przez turecką marynarkę.

Początkowo wszystkie okręty podwodne (*Birinci İnönü*, *İkinci İnönü*, *Sakarya* i *Dumlupınar*) zostały włączone w skład flotyli niszczycieli w zatoce Erdek na Morzu Marmara, jednak później zorganizowano z nich grupę okrętów podwodnych. Jej pierwszym dowódcą został kmdr por. Orkan Şükrü (późniejszy admirał). Sztab grupy znajdował się z reguły w Gölcük na pokładzie jednej z pływających baz.

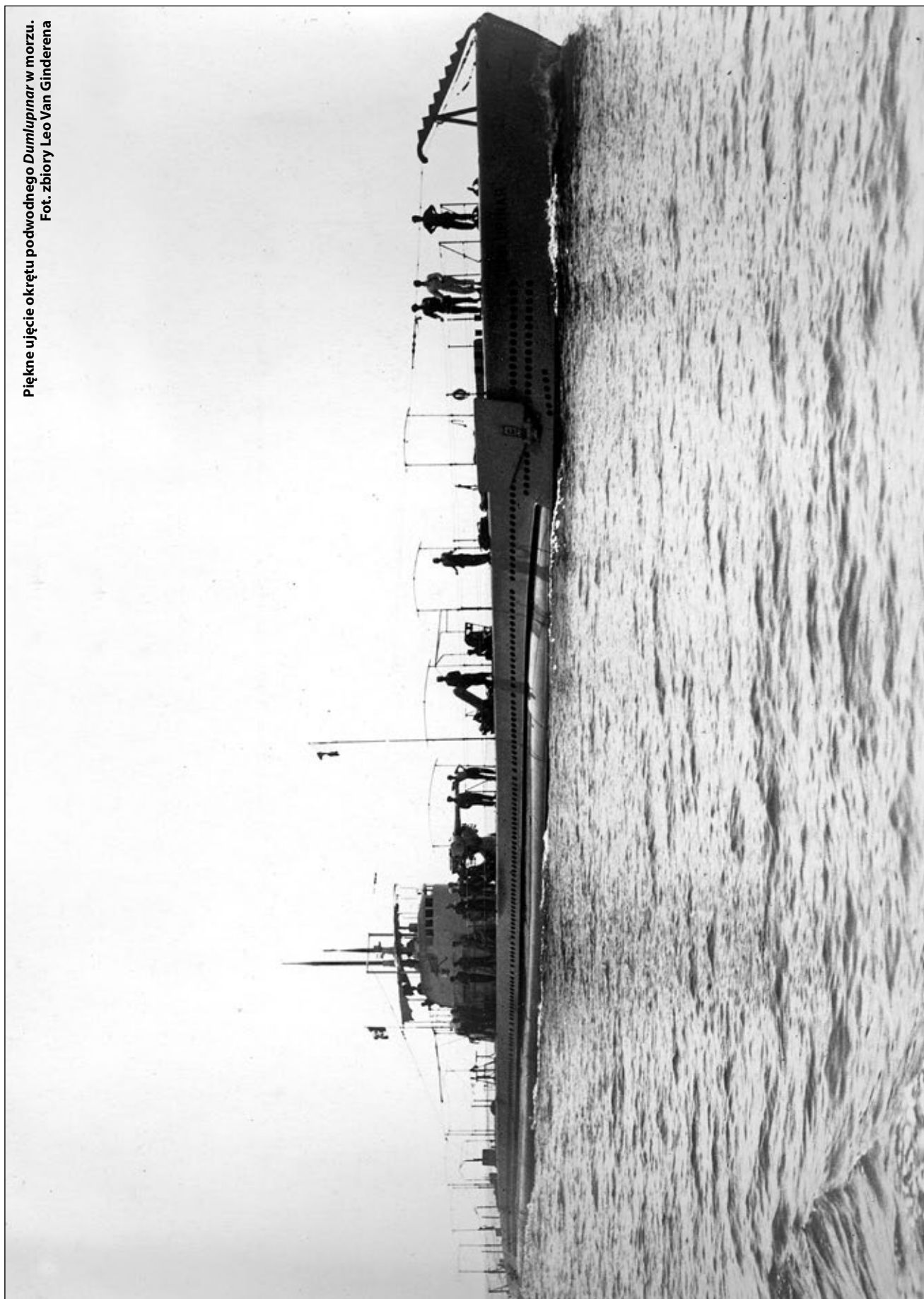
Przykładowo do roku 1932 w tym charakterze występował stary osmański pancernik *Muin-i Zafer*.

*Sakarya* zakończyła pierwszy kurs bojowego przygotowania i została uznana za całkowicie przygotowaną do działań do lipca 1932 roku. Niedługo później, wraz z 2 jednostkami typu „İnönü” wzięła udział w praktycznie we wszystkich manewrach floty. Do końca roku do zespołu dołączył

Fot. „I sommergibili di Monfalcone”



Piękne ujęcie okrętu podwodnego *Dumlupınar* w morzu.  
Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Dane taktyczno-techniczne		
	<i>Sakarya</i>	<i>Dumlupınar</i>
<b>Wyporność:</b>		
nawodna	815,3 t	1191,6 t
podwodna	1145,1 t	1726 t
<b>Wymiary:</b>		
długość	61,56 m	74,1 m
szerokość	6,68 m	7,81 m
zanurzenie	4,29 m	4,35 m
<b>Napęd:</b>		
diesle	2 Ansaldo-MAN po 750 KM	2 Ansaldo-MAN po 1150 KM
silniki elektryczne	2 CRDA po 550 KM	2 CRDA po 700 KM
akumulatory	bateria ołowianych (112 ogniw)	bateria ołowianych (216 ogniw)
śruby napędowe	2 trójpiórowe	2 trójpiórowe
<b>Prędkość:</b>		
nawodna	16,9 w	17,5 w
podwodna	9,5 w	9 w
Zasięg:	4000 Mm/10 w	?
Głębokość zanurzenia	100 m	100 m
<b>Uzbrojenie:</b>		
torpedowe	6 x wyrzutni torp. kal. 533 mm (4 dziobowe, 2 rufowe - 12 torped)	4 x wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (4 dziobowe - 6 torped)
minowe	-----	40 min Vickers-Armstrong
artyleryjskie	1 x 102 mm L/45 (146 poc.) 2 x km kal. 7,5 mm Hotchkiss	1 x 102 mm L/45 (176 poc.) 2 x km kal. 7,5 mm Hotchkiss
Załoga	5 oficerów, 36 marynarzy	5 oficerów, 42 oficerów

*Dumlupınar*. Swoje pierwsze ćwiczebne stawianie min w położeniu podwodnym jednostka przeprowadziła w początkach roku 1933 na Morzu Śródziemnym.

Kariera tureckich okrętów podwodnych włoskiej budowy, trwała dość długo, jednak nie wyróżniała

się szczególnymi epizodami. W czasie II wojny światowej – około roku 1942 obie jednostki otrzymały po jednym automatycznym dziale plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon. W roku 1949 *Sakarya* i *Dumlupınar* zostały skreślone ze stanu floty i wkrótce oddane na złom<sup>1</sup>.

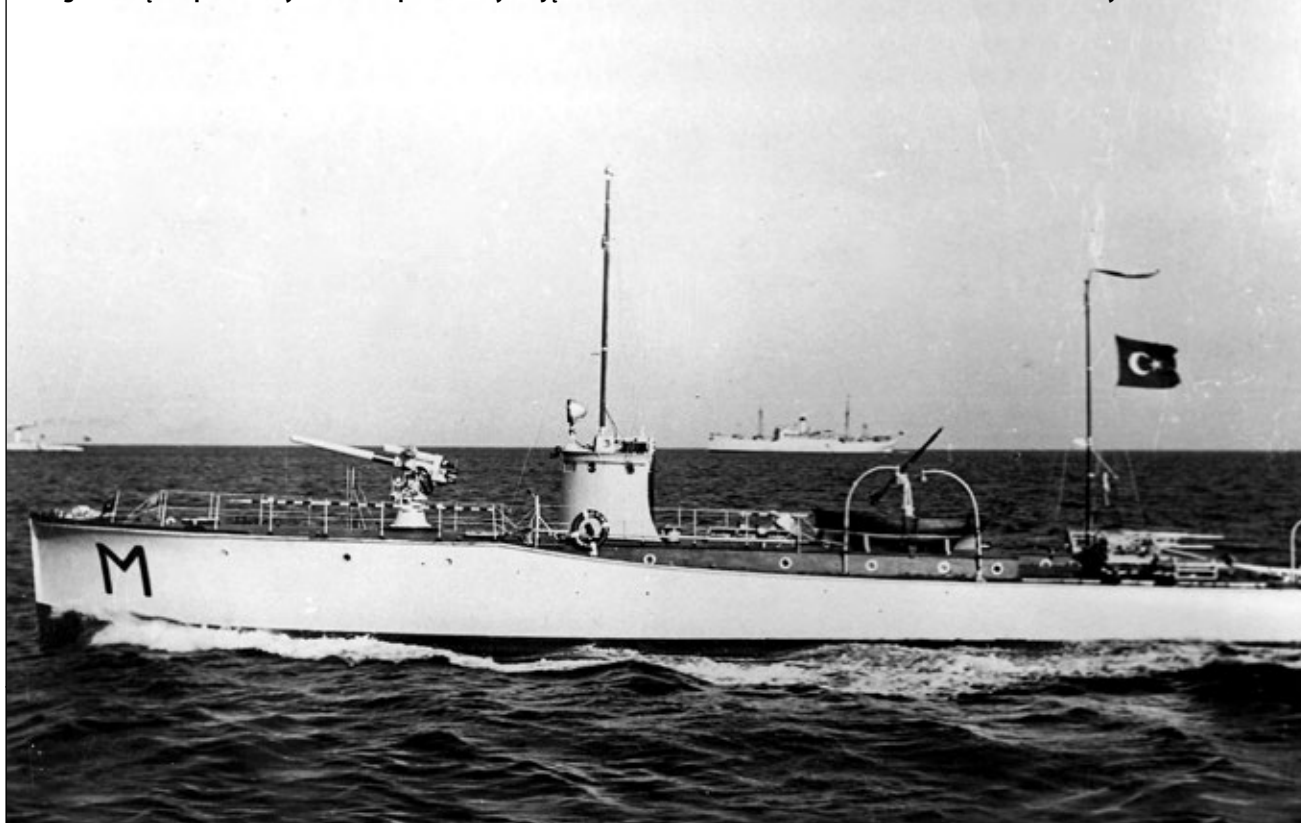
## Tłumaczenie z języka rosyjskiego Maciej S. Sobański

1. Nazwy *Sakarya* i *Dumlupınar* zostały wkrótce nadane amerykańskim okrętom podwodnym typu „Balao” przekazanym Turcji w ramach programu pomocy wojskowej (odpowiednio *Boarfish* i *Blower*). Kariera nowego *Dumlupınar* okazała się nader krótka, bowiem jednostka zatонуła 4 kwietnia 1953 w rezultacie zderzenia w Dardanelach ze szwedzkim statkiem *Naboland*. *Sakarya* pozostawał w służbie do roku 1974.

## FOTOKOLEKCJA

Ścigacz okrętów podwodnych *Marti* w portretowym ujęciu z 1938 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa







## Okrety minowe po drugiej wojnie światowej (Zimnowojenni strażnicy tureckich cieśnin)

8 marca 1915 podczas kampanii dardaneelskiej<sup>1</sup>, niewielki turecki stawiacz min *Nusret* /I<sup>2</sup> postawił w zatoce Erenköy składającą się z 26 min zaporę, na której dziesięć dni później zatonęły aż trzy alianckie pancerniki - francuski *Bouvet*<sup>3</sup> oraz brytyjskie - *Irresistible*<sup>4</sup> i *Ocean*<sup>5</sup>, a krążownik liniowy Royal Navy - *Inflexible*<sup>6</sup>, został poważnie uszkodzony<sup>7</sup>. Jak widać, rezultaty osiągnięte przez niewielką jednostkę były nadspodziewanie wysokie<sup>8</sup>, co później znalazło odzwierciedlenie w pozytywnym podejściu Tureckiej Marynarki Wojennej (Türk Deniz Kuvvetleri) do broni minowej<sup>9</sup>. Jednostki stawiające miny od tego też czasu aż do dnia dzisiejszego mają stosunkowo wysoką pozycję w tureckiej flocie. Szczegółowe znaczenie miały one jednak już po zakończeniu drugiej wojny światowej, podczas trwania „Zimnej Wojny”<sup>10</sup>, kiedy to spodziewano się próby przejścia przez flotę Związku Radzieckiego cieśnin Bos-

for i Dardanele, co miałyby pozwolić im na wyjście na Morze Śródziemne. Turcja, jako członek Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO)<sup>11</sup> od 18 lutego 1952 roku, przyjęła na siebie obronę powyższych cieśnin, wobec czego musiała posiadać odpowiednią liczbę okrętów mogących stawiać miny, które w razie potrzeby miały utworzyć w najbardziej newralgicznych miejscach zapory minowe. Poniżej zostaną przedstawione klasyczne tureckie stawiacze min, dostosowane do ich stawiania okręty desantowe oraz jednostki innych klas, które znajdowały się (i znajdują nadal) w służbie od czasu zakończenia drugiej wojny światowej aż do dnia dzisiejszego.

W drugiej połowie lat 40. XX wieku na stanie floty tureckiej pozostawało kilka specjalistycznych jednostek pełniących funkcję stawiacza min. Były to całkiem młode jeszcze okręty, z których cztery zostały wybudowane w Wielkiej Brytanii (*Çanak* i *Kavak* oraz *Sivrihisar* i *Yüzbaşı Hakkı*),

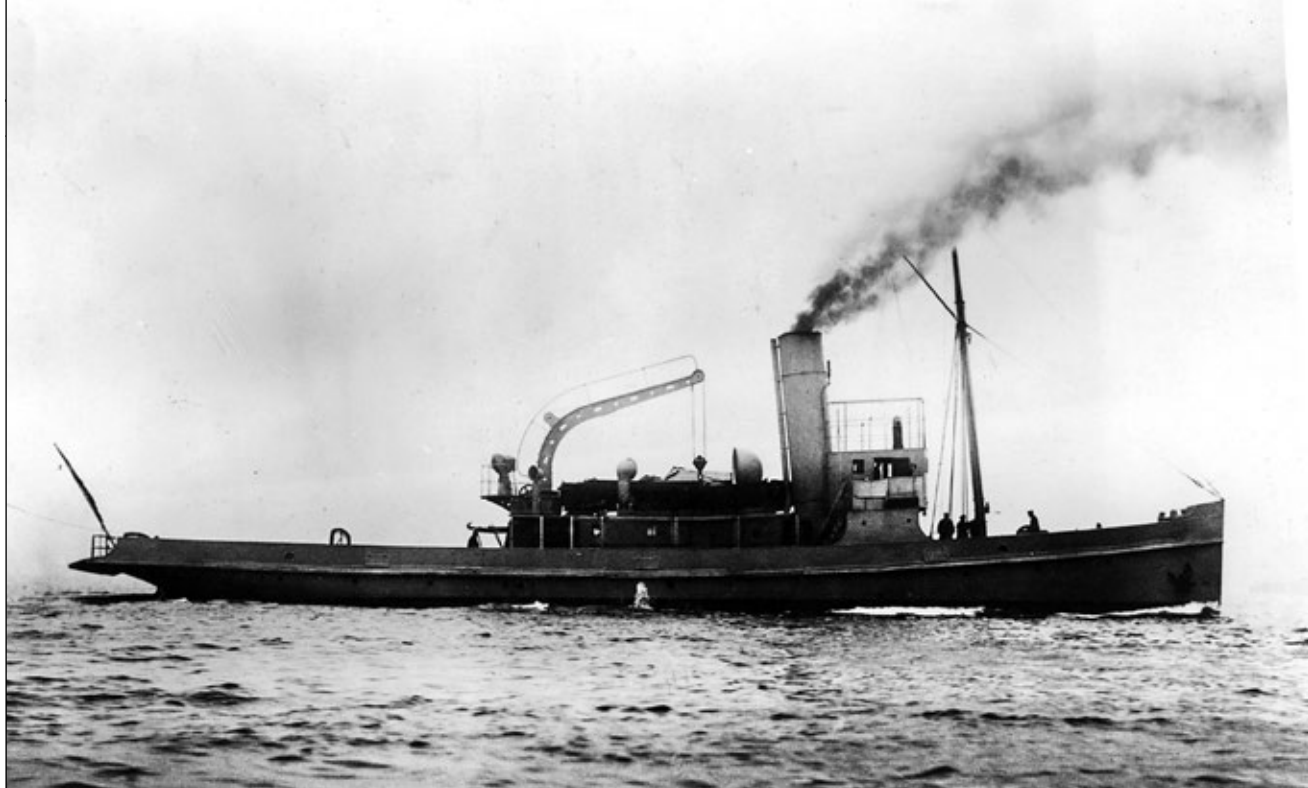
1. W latach 1915-1916 państwa Ententy z głównym udziałem Wielkiej Brytanii i Francji prowadziły działania przeciw należącym do bloku państw Centralnych siłom tureckim, przy wsparciu niemieckim broniącym cieśnin Bosfor i Dardanele. Generalnym celem było zdobycie Stambułu i wyeliminowanie Turcji z wojny. Operacja zakończyła się jednak porażką wojsk Ententy, które po poniesieniu wielkich strat na morzu i na lądzie zostały zmuszone do wycofania się.

2. Wybudowany w roku 1913 *Nusret* miał wyporność 365 t oraz wymiary - długość 40,2 m, szerokość 6,7 m i zanurzenie 2,5 m. Był uzbrojony w dwie armaty kalibru 47 mm (2 x I) i 40 mm. W latach 1937-1939 służył jako baza nurków pod nazwą *Yardım*, później do 1955 jako tender *Nusret*. W latach 1962-1966 został przebudowany na frachtowiec i zmienił nazwę na *Kaptan Nusret*. W 1989 roku zatonął w pobliżu Mersin. Dziesięć lat później podniesiono go z dna, a od 2008 roku pełni funkcję jednostki muzealnej w Tarsus. W roku 2011 ukończona została także pływająca replika okrętu, która na co dzień cumuje jako okręt-muzeum przy nabrzeżu Muzeum Morskiego w Çanakkale, a okazjonalnie uczestniczy w różnych uroczystościach patriotycznych odbywających się w innych miastach portowych Turcji.

3. Francuski pancernik *Bouvet* został wybudowany w latach 1893-1898. Miał wyporność 12 007 t i wymiary - 117,81 x 21,39 x 8,38 m. Osiągał prędkość 18 węzłów, a jego załoga składała się z około 710 ludzi. Na główne uzbrojenie wchodziły - dwie armaty kalibru 305 mm (2 x I), dwie kalibru 274 mm (2 x I) i osiem kalibru 138 mm (8 x I). W wyniku zatonięcia okrętu zginęło aż około 650 członków jego załogi.

4. Brytyjski pancernik *Irresistible* należał do składającego się z trzech jednostek typu „Formidable”. Został wybudowany w latach 1898-1902. Miał 14 500/15 800 t wyporności i wymiary - 131,6 x 22,86 x 7,9 m. Osiągał prędkość 18 węzłów, a jego załoga składała się z 780 osób. Na główne uzbrojenie wchodziły - cztery działa kalibru 305 mm (2 x II) oraz 12 kalibru 152 mm (12 x I).

5. Brytyjski pancernik *Ocean* należał do liczącego sześć jednostek typu „Canopus”. Został wybudowany w latach 1897-1900. Miał wyporność 13 150/14 300 t i wymiary - 128,47 x 22,56 x 7,98 m. Osiągał prędkość 18 węzłów, a jego załoga składała się z 682 ludzi. Na główne uzbrojenie wchodziły - cztery działa kalibru 305 mm (2 x II) oraz 12 kalibru 152 mm (12 x I).



**Nusret II – najsukuteczniejszy stawiacz min osmańskiej floty, a być może i świata. Fotografia pochodzi z prób odbiorczych na mili pomiarowej.**  
Fot. zbiory Jochena Krüsmanna

a jedna w stoczni krajowej (*Atak*). W służbie znajdował się także pochodzący jeszcze z drugiej połowy lat 80-tych XIX wieku okręt, który brał udział w pierwszej wojnie światowej (*Uyanık*, eks *İntibah*). Przystosowanych do stawiania min w latach 40. we flocie znajdowało się także kilka jednostek innych klas<sup>12</sup>. W latach 50. flotyllę tureckich stawiaczy min wzmocniły trzy przebudowane z pochodzących z końca drugiej wojny światowej amerykańskich średnich okrętów desantowych (LSM) jednostki typu „Mordoğan” oraz nowy eks-amerykański niewielki stawiacz min *Mehmetçik*. W latach 60. do służby weszły przejęte z Marynarki Wojennej Republiki Federalnej Niemiec (Bundesmarine) czwarty i piąty okręt typu „Mordoğan” oraz nowy stawiacz min duńskiego typu „Falster” (*Nusret III*), który stał się ostatnią jak dotąd wyspecjalizowaną jednostką tej klasy.

6. Brytyjski krążownik liniowy *Inflexible* należał składającego się z trzech jednostek typu „Invincible”. Został wybudowany w latach 1906-1908. Miał wyporność 17 373/20 078 t oraz wymiary – 172,8 x 22,1 x 8 m. Osiągał prędkość 25,5 węzłów, a jego załoga składała się z 784 ludzi. Na główne uzbrojenie wchodziło – osiem armat kalibru 305 mm (4 x II) i 16 kalibru 102 mm (16 x I).

7. Według części źródeł francuski pancernik *Bouvet* miał zostać zatopiony nie przez miny, lecz przez turecką artylerię nadbrzeżną - Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim* (sierpień 1914-marzec 1915).

8. Tureckie zagrody minowe w Dardanelach okazały się być jednymi z najbardziej skutecznych w czasie pierwszej wojny światowej. Początkowo Turcy ustawili około 400 min w dziesięciu liniach na akwenie od zatoki Kepez do przewężenia pomiędzy Kilitbahir i Çanakkale. Odległości pomiędzy poszczególnymi minami wynosiły od 45 do 90 m. Powyższe zagrody bronił były przez usytuowane na obu brzegach cieśniny baterie armat, ponadto w największym miejscu cieśniny (Kilitbahir) stawione zostały trzy brzegowe wyrzutnie torpedowe kalibru 450 mm. Później została postawiona zaporą w zatokach - Kepez i Erenköy, które także były bronił przez artylerię nadbrzeżną. W sumie w czasie pierwszej wojny światowej Turecka Marynarka Wojenna postawiła około 900 min morskich, których pojedyncze egzemplarze są odnajdywane i neutralizowane przez jednostki przeciwmiechowe do dnia dzisiejszego. Swoją drogą, ciekawe jak rozwinęła by się sytuacja militarna na Zatoce Gdańskiej we wrześniu 1939 roku, gdyby MW RP w odpowiednim czasie postawiła rozbudowane zagrody minowe ze stosunkowo dużej liczby posiadanych wówczas min (około 1100 min wz. 1908 i wz. 1908 zmód. oraz około 120 typu SM 5).

9. W czasie pierwszej wojny światowej funkcję pomocniczego stawiacza min pełnił także kilka odpowiednio przebudowanych jednostek cywilnych. Były to: *Gayret* (od 1907: eks *Harlequin*; od 1890: eks *Shannon*/1885/144 t/15 min), *Giresun* (od 1910: eks *Jerome*; od 1897: eks *Warwick Castle*/1877/4663 t, 1 x 88 mm, miny/klasfikowany często jako transportowiec min), *İntibah* (od 1912: eks *Warren Hastings*/ 1886/616 t/1 x 75 mm, 50 min – późniejszy *Uyanık*), *Muzaffer* (1913/70 t), *Nilişer* (od 1911: eks *Fredericai*/1890/1545 t/1 x 57 mm, 60 min), *Ron* (od 1914: eks *Rhone*; od 1903: eks *Flying Coot*/1895/216 t, 20 min), *Samsun* (od 1910: eks *Knight of St John*/1884/275 t/1 x 75 mm, 35 min) i *Selanik* (1911/270 t/25 min).

W latach 70. rozpoczęła się trwająca do dnia dzisiejszego era wprowadzania do służby okrętów desantowych, które przystosowano także do stawiania min. Do służby weszły przejęte z floty zachodnioniemieckiej dwa eks-amerykańskie okręty desantowe typu „LST-542”, *Bayraktar* i *Sancaktar*. W latach 80. flotę turecką zaczęły zasilac nowe jednostki tej klasy pochodzące ze stoczni krajowych: 2600-tonowe *Sarucabey* i *Karamürselbey* oraz 1600-tonowy *Çakabey*. W latach 90. do służby wszedł największy jak dotąd okręt tej klasy, 3800-tonowy *Osmangazi*.

Oprócz klasycznych stawiaczy min i przystosowanych do ich stawiania okrętów desantowych, flota turecka broń minową wykorzystywała także na jednostkach innych klas. W latach 70. do służby weszły – eks amerykański niszczyciel-stawiacz min typu „Robert H. Smith” (*Muavenet*), oraz eks-zachodnioniemiecki tender typu „Rhein” (*Cezayirli Gazi Hasan Paşa* eks *Ruhr*). W latach 80. w skład floty wprowadzono cztery kolejne eks-niemieckie okręty – trzy fregaty typu „Köln” (*Gelibolu* oraz kolejno dwa okręty pod nazwą *Gemlik*) oraz tender typu „Mosel” (*Sokullu Mehmet Paşa*). W pierwszej połowie lat 90. przejęte zostały dwie następne eks-niemieckie jednostki typu „Rhein” (kolejne pod nazwami *Cezayirli Gazi Hasan Paşa* i *Sokullu Mehmet Paşa*).

10. „Zimna Wojna” jest umowną nazwą trwającej w latach 1947-1991 sytuacji napięcia między dwoma blokami polityczno-ideologiczno-militarnymi, którymi były – szeroko pojęte państwa „zachodnie” (niekomunistyczne) ze Stanami Zjednoczonymi na czele oraz Związek Radziecki wraz z państwami satelickimi i sympatyzującymi. Te pierwsze w roku 1949 utworzyły Organizację Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), te drugie natomiast w 1955 weszły w skład grupy państw Układu Warszawskiego. „Zimna Wojna” zakończyła się wraz z rozpadem ZSRR.

11. Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego – North Atlantic Treaty Organization. Organizacja o charakterze polityczno-militarnym powstała 24 sierpnia 1949 na mocy podpisanego 4 kwietnia tego samego roku Traktatu Północnoatlantyckiego. W trakcie „Zimnej Wojny” jej głównym zadaniem miała być obrona przed zagrożeniem ze strony Związku Radzieckiego oraz jego państw satelickich. Po rozpadzie ZSRR w 1991 roku organizacja pełniła rolę stabilizacyjną, zapobiegając rozprzestrzenianiu się konfliktów regionalnych.

12. Były to: krążowniki pancernopokładowe - *Hamidiye* (od 1908: eks *Abdülhamid*/1904/3850 t/2 x 150 mm, 8 x 75 mm, 2 wyrzutnie torped (wt) 456 mm, 70 min) i *Mecidiye* (od 1918: eks ros. *Prut*; od 1915: /1904/3330 t/6 x 130 mm, 4 x 75 mm, miny), okręt podwodny *Dumlupınar* (1931/1150 t/1 x 102 mm, 4 wt 533 mm, 40 min) oraz kanonierki *Peyk* (od 1923: eks *Peyk-i Şevket*/1907/840 t/ 2 x 88 mm, 4 x 37 mm i 25 min) i *Berk* (od 1923: eks *Berk-i Satvet*/1907/840 t/2 x 88 mm, 4 x 37 mm i 25 min).

Tureckie jednostki przystosowane do stawiania min w swoich częściach rufowych posiadały typowe urządzenie – tory minowe i zrzutnie, które stosowano także szeroko we flotach innych państw. Niestety z powodu obowiązującej tajemnicy wojskowej brak bliższych informacji na temat samych min, które były i są wykorzystywane we flocie tureckiej. Jako państwo-członek NATO Turcja najprawdopodobniej miała i ma dostęp do min stosowanych przez inne państwa wchodzące w skład organizacji. Początkowo wykorzystywane były głównie pochodzące z pierwszej połowy XX wieku klasyczne morskie miny kontaktowe<sup>13</sup>, które eksplodowały po zetknięciu się znajdujących się w czopach ich galwaniczno-uderzeniowych zapalników z kadłubem nieprzyjacielskiej jednostki. Z czasem, wraz z rozwojem techniki wojennomorskiej, do użytku weszły także miny magnetyczne oraz akustyczne, których eksplozja następowała wówczas, gdy znalazły się one w zasięgu oddziaływania pola magnetycznego nieprzyjacielskiego obiektu lub też odgłosów pracującej siłowni. We flotach państw NATO pojawiły się także miny magnetyczno-akustyczne, które łączyły obie powyższe możliwości<sup>14</sup>, jednak nie ma pewności, czy trafiły one do Tureckiej Marynarki Wojennej.

Generalnie tureckie stawiacze min posiadały stosowane we flotach NATO numery burtowe z poprzedzającą je standardową literą „N”, a okręty desantowe przystosowane do stawiania min – „NL”. Niszczyciel-stawiacz min był oznaczony jako „DM” (od anglojęzycznego destroyer-minelayer), natomiast eks-niemieckie fregaty i tendry – odpowiednio jako „D” i „A”, czyli jako klasyczny niszczyciel (fregata) oraz okręt pomocniczy.

### Stawiacze min

#### Stawiacz min *Uyanık*

Okręt był najstarszą jednostką minową służącą we flocie tureckiej w okresie po drugiej wojnie światowej. Został wybudowany w 1886 roku w brytyjskiej stoczni Robert Duncan & Company w Port Glasgow jako statek pasażerski *Warren Hastings* dla przedsiębiorstwa żeglugowego z Gre-

enock – Patrick Keith & James Heggie Mudie. W roku 1897 jego armatorem stał się James Heggie Mudie (Greenock), a w 1899 – Clive Steam Tug Company Limited (Londyn). W 1903 roku zaczął pływać dla przedsiębiorstwa Vincent Stephen Emanuel Grech (Londyn), a w 1910 – dla Richard Anthony Grech (Londyn). 4 marca 1912 jednostkę sprzedano Tureckiej Marynarce Wojennej, która wcieliła ją do służby w kwietniu tego roku w charakterze holownika ratowniczego pod nazwą *İntibah*. W grudniu 1914 roku statek został przebudowany w stoczni Tersane-i Amire w Stambule na stawiacz min. Od października 1918 do października 1923 roku był odstawiony w Stambule, po czym wrócił do służby pod nazwą *Uyanık*. W roku 1933 ponownie pływał jako holownik pod wcześniejszą nazwą *İntibah*. W latach 1933-1934 w stoczni Gölcük Tersanesi w Gölcük raz jeszcze został przystosowany do pełnienia funkcji stawiacza min i powrócił do nazwy *Uyanık*. Okręt został wycofany ze służby w 1956 roku i odstawiony w Gölcük. Dwa lata później sprzedano go prywatnemu przedsiębiorcy żeglugowemu Mustafa Okanoğulları Gemicilik Sanayi ve Ticaret AŞ ze Stambułu. Nowy armator zdecydował o przebudowaniu jednostki na frachtowiec o napędzie motorowym. Po przebudowie w latach 1959-1964 statek wszedł do eksploatacji pod nazwą *Ararat*. W 1997 roku nowym armatorem ponad 110-letniej (!) jednostki stał się Doğruyol Kardeşler Deniz Nakliyat ze Stambułu. Nie posłużył jednak zbyt długo, gdyż 26 grudnia tego samego roku rozbił się na wybrzeżu Kalabrii. Złomowano go we Włoszech w 1999 roku.

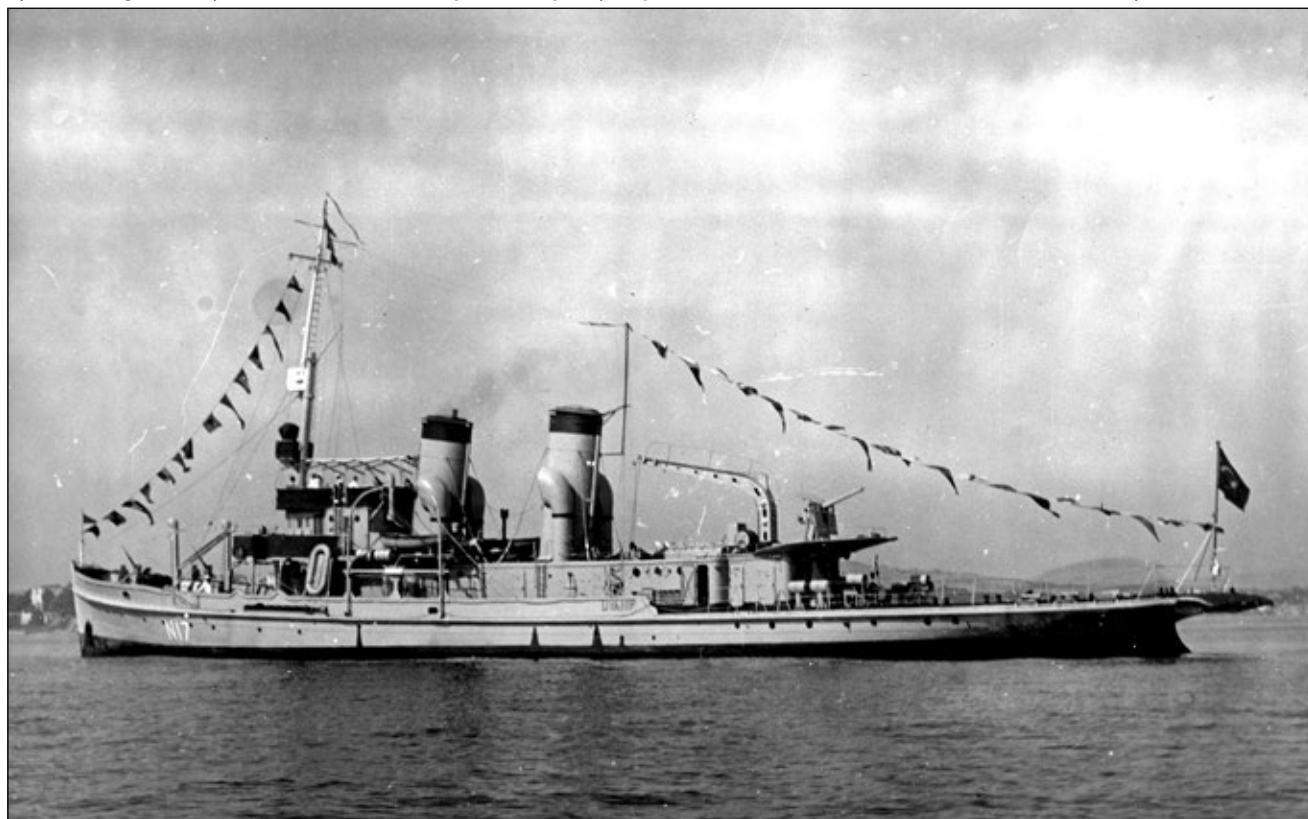
*Uyanık* miał wyporność 616 ts i wymiary – 61,2 x 9,1 x 4,2 m. Napędzany był pracującymi na dwie śruby dwoma

13. Miny takie składały się z kulistego kadłuba oraz wózka kotwicznego z minliną. Przykładami tutaj mogą być miny znajdujące się na uzbrojeniu MW RP w okresie międzywojennym i we wrześniu 1939 roku. Były to – miny eks-rosyjskie wz.1908 i montowane w kraju wz.1908 zmod. oraz typu SM 5 (opracowany w 1930 roku we Francji typ HS 4 AR). Te pierwsze miały masę całkowitą sięgającą około 500 kg i masę ładunku wybuchowego około 110 kg, te drugie natomiast odpowiednio – 1108 kg i 220 kg.

14. Tutaj przykładem może być amerykańska magnetyczno-akustyczna mina typu Mk 57 Mod, którą można stawiać zarówno z jednostek nawodnych jak i okrętów podwodnych. Jej długość sięga 3 m, a średnica 0,51 m. Masa miny wynosi 934 kg, z czego 154 kg stanowi materiał wybuchowy typu HBX-3.

*Uyanık* – długowieczny stawiacz min osmańskiej i tureckiej floty na paradzie w Bosforze, 1955 rok.

Fot. zbioru Hartmuta Ehlersa







**Çanak – najmniejszy ze stawiaczy min.**

**Fot. „Jane’s”**

3-cylindrowymi maszynami parowymi potrójnego rozprężania Rankin & Blackmore o mocy 1670 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 12 węzłów. Parę niezbędną do pracy siłowni wytwarzały dwa kotły. Załoga okrętu składała się z 58 ludzi, a na uzbrojenie wchodziły - ulokowana na nadbudówce rufowej pojedyncza armata kalibru 76 mm L/35, ustawione obok siebie na dziobie dwa pojedyncze działka przeciwlotnicze kal. 20 mm Oerlikon oraz 50 min. Jednostka miała dwa usytuowane na śródkręciu kominy oraz ustawiony przed pomostem bojowym maszt kolumnowy.

• *Uyanık* N 17 (od 1934: eks *İntibah*; od 1933: eks *Uyanık*; od 1923: eks *İntibah*; od 1912: eks *Warren Hastings*)

[położenie stępki 1886/wodowanie 1886/wejście do służby 1886]

### 2 jednostki typu „Kavak”

Dwie małe jednostki minowe typu „Kavak” zostały wybudowane w latach 1937-1938 w brytyjskiej stoczni John I. Thornycroft & Company Limited w Woolston (Southampton). Należały do eksperymentalnego typu *MMS 1/I*<sup>15</sup>, który charakteryzował się drewnianymi kadłubami. W 1939 roku weszły w skład floty tureckiej jako jednostki typu „Kavak”. Pełniły jednocześnie funkcje kutrów trałowych i stawiaczy min. *Çanak* został skreślony ze służby w 1951, a *Kavak* w 1947.

Okręty typu „Kavak” miały wyporność (standardowa/pełna) 32/52 ts i wymiary – 22,9 x 4,37 x 1,52 m. Napędzane były pracującymi na trzy śruby trzema 12-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi Thornycroft o mocy 1500

**Yüzbaşı Hakkı** typu „Sivrihisar” na paradzie w Bosforze, 1955 rok.

KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 15 węzłów. Zasięg jednostek dochodził do 270 mil morskich przy 15 węzłach, a ich załogi składały się z 11 ludzi. Na uzbrojenie wchodziło pojedyncze działko przeciwlotnicze kalibru 20 mm i sześć min. Okręty miały nadbudówkę ustawioną w części rufowej oraz po dwa niewielkie maszty kolumnowe (na nadbudówce i w części dziobowej).

• *Kavak* (od 1939: eks brytyjski *MMS 1 I/I*) [1937/1937/1937]

• *Çanak* (od 1939: eks brytyjski *MMS 2 I/I*) [1937/1937/1938]

### Stawiacz min *Atak*

Okręt został wybudowany w latach 1936-1939 w tureckiej stoczni Gölcük Tersanesi w Gölcük<sup>16</sup>. Skonstruowano go na kadłubie holownika. Został wycofany na początku lat 60.

*TCG*<sup>17</sup> *Atak* miał 500 ts wyporności i wymiary – 44 x 8 x 3,6 m. Był napędzany pracującym na pojedynczą śrubę silnikiem wysokoprężnym Atlas Polar o mocy 1025 KM, co pozwalało na pływanie z prędkością 13 węzłów. Na jego uzbrojenie wchodziło 40 min. Jednostka miała jeden usytuowany za znajdującą się w części dziobowej nadbudówką komin i dwa maszty kolumnowe – przed nadbudówką i za kominem.

• *Atak* [1936/1938/1939]

### 2 jednostki typu „Sivrihisar”

Okręty zostały wybudowane w latach 1939-1941 w brytyjskiej stoczni John I. Thornycroft & Company Limited w Woolston (Southampton). Skreślono je ze służby w roku 1964.

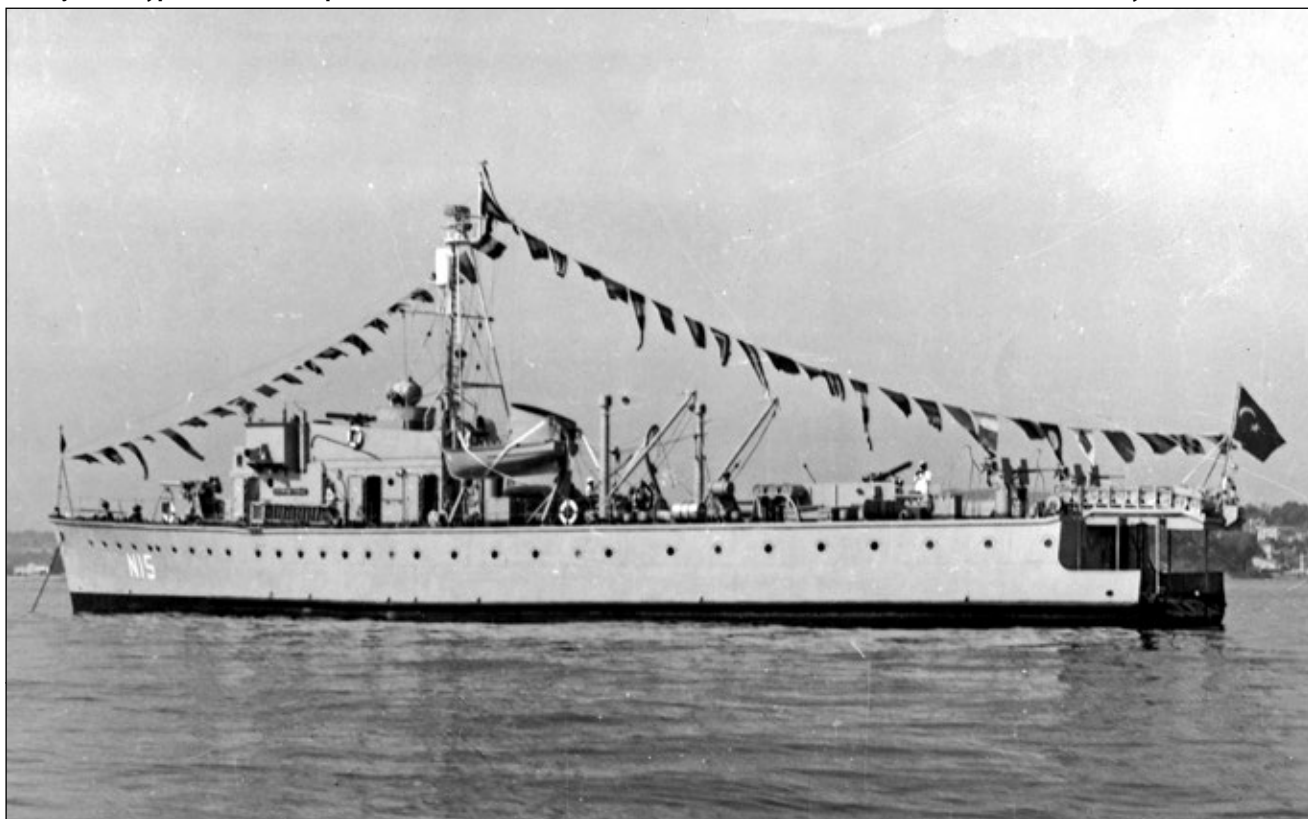
Jednostki typu „Sivrihisar” miały wyporność sięgającą 350/375 ts oraz wymiary – 52,5 x 7,93 x 1,75 m. Były napędzane pracującymi na dwie śruby dwoma silnikami wysokoprężnymi Atlas Polar o mocy 1200 KM, co pozwalało

15. Drugim typem *MMS 1* były większe jednostki o wyporności 255/295 t, których w pierwszej połowie lat 40. wybudowano aż 295 (z budowy kolejnych 23 ostatecznie zrezygnowano).

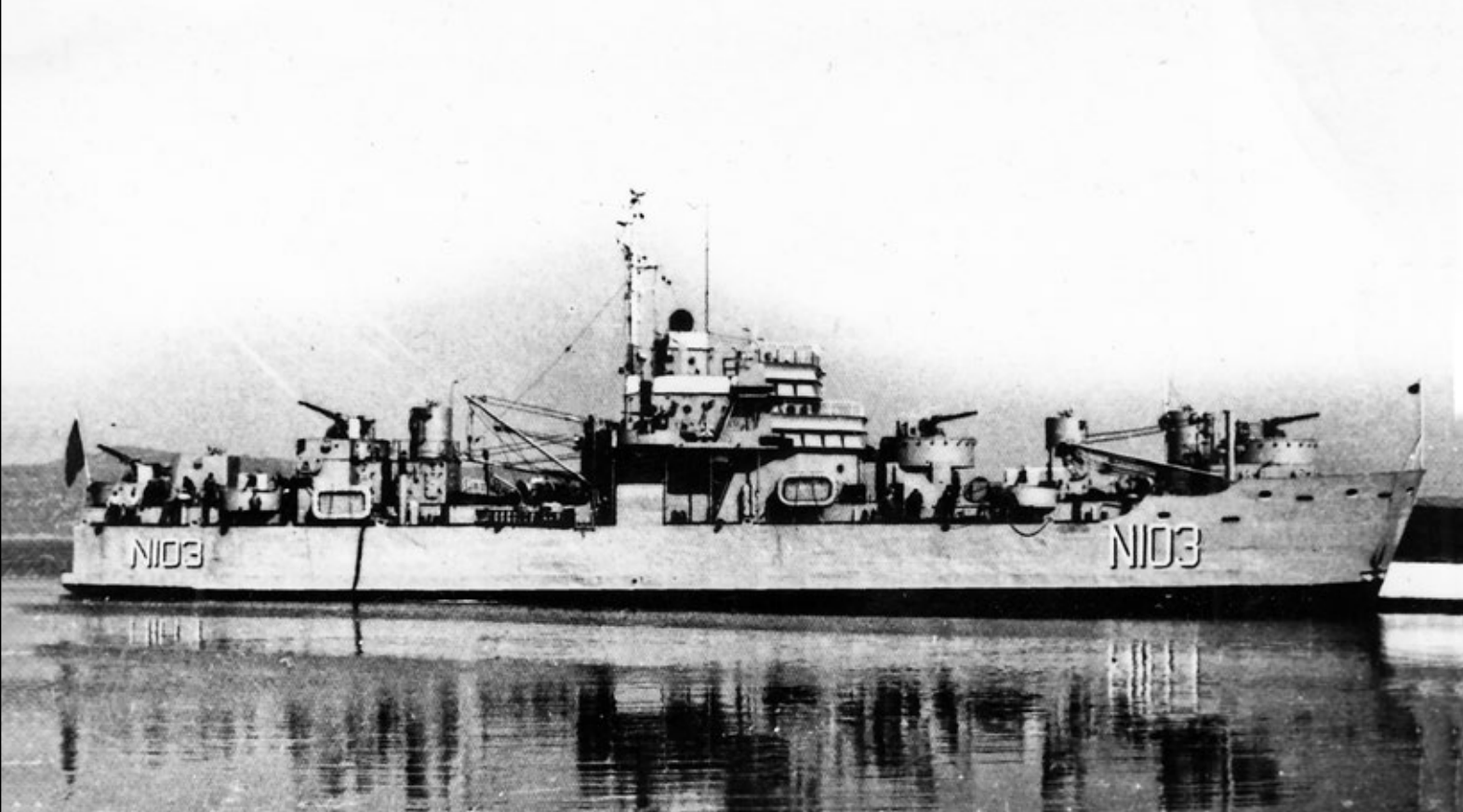
16. Tersane = Navy Yard

17. *TCG* – Okręt Tureckiej Marynarki Wojennej, odpowiednik polskiego ORP, czy też amerykańskiego USS.

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**







**Marmaris typu „Mordoğan” w początkowym okresie służby pod turecką banderą.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

na osiągnięcie prędkości 15 węzłów. Ich załogi składały się z 60 ludzi. Okręty były uzbrojone w pojedynczą armatę kalibru 75 mm L 52, pojedyncze działo przeciwlotnicze kalibru 40 mm L 39 Mk VIII, dwa miotacze bomb głębinowych oraz 40 min<sup>18</sup>. Jednostki miały po jednym usytuowanym za nadbudówką kominie oraz po ustawionym w jej tylnej części maszcie kolumnowym.

- *Sivrihisar* N 16? [1939/10.04.1940/1940]
- *Yüzbaşı Hakkı* N 15 (od 1950: *Turgut Reis*, od 1954 *Yüzbaşı Hakkı*) [1939/1940/1940]

### 5 jednostek typu „Mordoğan”

Pierwszymi powojennymi tureckimi stawiaczami min były jednostki typu „Mordoğan”, które zostały wprowa-

dzone do służby w latach 1952-1960. Były to przebudowane w Stanach Zjednoczonych na przybrzeżne stawiacze min eks-amerykańskie średnie okręty desantowe typu LSM<sup>19</sup>. Trzy takie jednostki zostały przeznaczone dla Turcji oraz po dwie – dla Danii<sup>20</sup> i Norwegii<sup>21</sup>. Trzy okręty tureckie (*Mordoğan*, *Meriç* i *Marmaris*) zostały przejęte od U.S. Navy pod koniec 1952 roku (dwa pierwsze w październiku oraz trzeci – we wrześniu) w ramach programu MDAP (Mutual Defence Assistance Program). Po ośmiu latach dołączyły do

18. Według *Jane's Fighting Ships 1953-54* – od 80 do 100 min.

19. LSM – Landing Ship Medium.

20. Były to okręty typu „Beskytteren” – *Beskytteren* N 50 (eks LSM 390) i *Vindhunden* N 51 (eks LSM 392). Wycofano je w 1966 roku.

21. Były to jednostki typu „Vidar” – *Vidar* N 45 (eks USS LST 493) i *Vale* N 46 (eks USS LST 492). W roku 1960 zostały przekazane Turcji.

**Mersin typu „Mordoğan” w ekspresyjnym ujęciu.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**



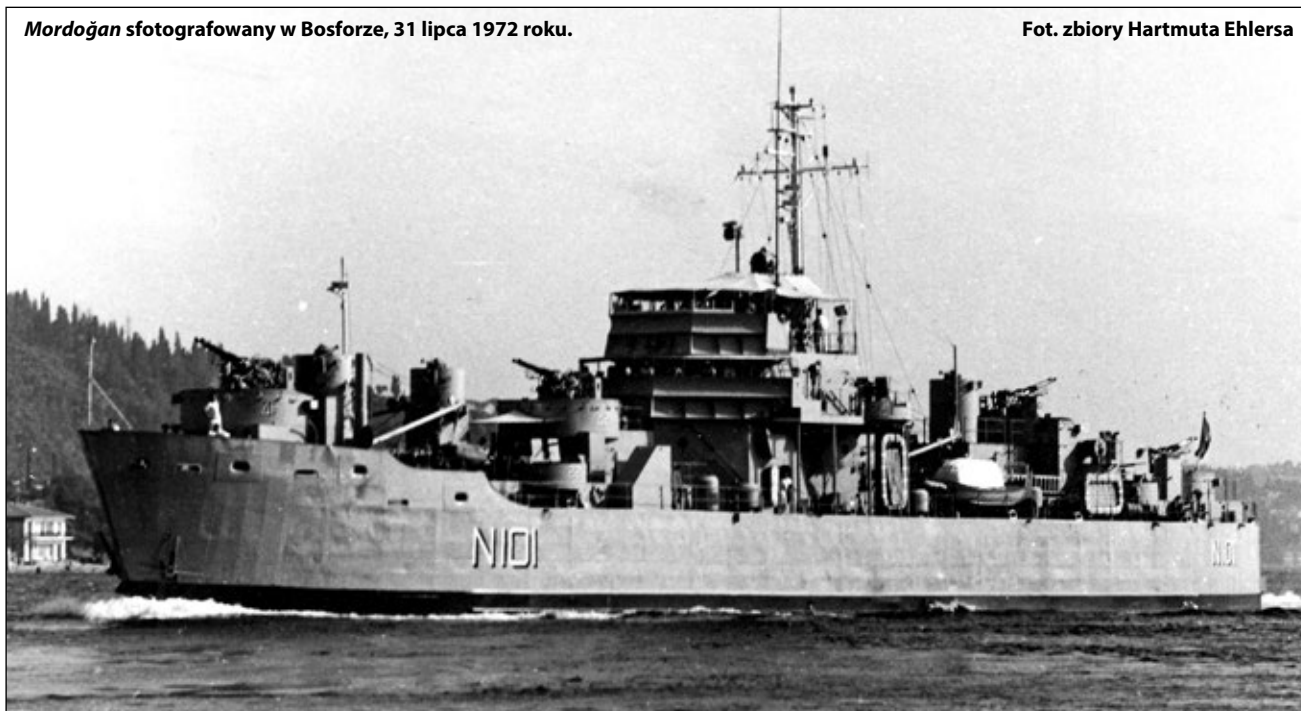
*Mürefte* typu „Mordoğan” w początkowym okresie służby pod turecką banderą.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



*Mordoğan* sfotografowany w Bosforze, 31 lipca 1972 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



*Mürefte* w Izmirze, 5 października 1990 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers





**Mürde podczas przeglądu części podwodnej w doku, 16 czerwca 1993 roku.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

nich także dwie eks-norweskie jednostki (*Mersin* i *Mürde*), co w sumie dawało pięć okrętów tego typu służących pod turecką banderą. Okręty zostały skreślone kolejno 27 maja 1988 (*Meriç*), 1990 (*Marmaris*), 16 czerwca 1993 (*Mordoğan* i *Mürde*) oraz 8 listopada 1996 (*Mersin*). Ten ostatni 23 grudnia 1996 roku został przejęty przez Koaceli Üniversitesi z Karamürsel i pod nazwą *ATA 1* wprowadzony do eksploatacji jako statek szkolny. 16 listopada 2000 roku przybył do stoczni złomowej w Aliadze.

Jednostki typu „Mordoğan” zostały wybudowane w 1945 roku w amerykańskiej stoczni Brown Shipbuilding Company w Houston. Po przebudowie na stawiacze min w roku 1952 miały wyporność 753/1095 ts oraz wymiary – 61,9 x 10,5 x 2,6 m. Napędzane były dwoma silnikami wysokoprężnymi General Motors typu 16-278 A pracującymi na dwie śruby. Moc silowni wynosiła 2880 KM, co pozwalało na osiąganie prędkości 13 węzłów. Zasięg dochodził do 2500 Mm przy 12 wę-

złach, a załoga składała się z 70<sup>22</sup> osób. Na uzbrojenie wchodziło - sześć dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm Bofors L 60 Mk 1 (3 x II), pięć dział przeciwlotniczych kalibru 20 mm Oerlikona L 70 Mk 10 (5 x I) oraz 400 min. Okręty miały usytuowane na śródokręciu nadbudówki z ustawionymi w ich tylnych częściach pojedynczymi masztami kolumnowymi.

- *Mordoğan* N 101 (od 1952: eks USS *LSM 484*)

[17.02.1945/10.03.1945/15.04.1945]

- *Meriç* N 102 (od 1952: eks USS *LSM 490*)

[03.03.1945/24.03.1945/28.04.1945]

- *Marmaris* N 103 (od 1952: eks USS *LSM 481*)

[17.02.1945/10.03.1945/08.04.1945]

- *Mersin* N 104, N 106 (od 1960: eks norweski *Vidar* N 46; od 1952: eks USS *LSM 493*)

[10.03.1945/30.03.1945/04.05.1945]

22. Według Ottoman/Turkish Navy/www.navy.mil/załogi miały składać się z 89 ludzi.

***Meriç* i *Mordoğan* w stoczni złomowej Seymen.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**







**Yunus (esk-Alster) i statek szkolny ATA 1 (esk-Mersin) w stoczni złomowej Aliğa, 22 listopada 2000 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**

• *Mürefte* N 105 (od 1960: eks norweski *Vale* N 45; od 1952: eks USS *LSM 492*) [03.03.1945/24.03.1945/01.05.1945]

#### **Stawiacz min *Mehmetçik***

Okręt został wybudowany w latach 1956-1957 w amerykańskiej stoczni Higgins Industries w Nowym Orleanie jako jednostka kontrolująca pola minowe (mineplanter). Został ukończony dla Turcji w ramach programu pomocowego MDAP. We flocie tureckiej był wykorzystywany jako stawiacz min. Wycofano go ze służby 13 lutego 1998 i sprzedano w 2000 roku<sup>23</sup>. Po przebudowie na kablowiec w 2002 roku wszedł do eksploatacji w cywilnym przedsiębiorstwie jako *Mehmedçik 2*. Najprawdopodobniej pod tą postacią eksploatowany jest do dziś.

TCG *Mehmetçik* miał wyporność 540 ts i wymiary – 39,6 x 10,7 x 3,05 m. Był napędzany pracującymi na dwie śruby dwoma silnikami wysokoprężnymi General Motors typu 6-71 o mocy 600 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości

***Mehmetçik* w Bosforze, 28 lipca 1983 roku.**

10 węzłów. Załoga składała się z 22 ludzi. Okręt był uzbrojony w pojedyncze działo przeciwlotnicze kalibru 40 mm L 60 Mk 3 oraz bliżej nie określoną liczbę min. Jednostka miała usytuowaną w części rufowej nadbudówkę z wkomponowanym w tylną część pomostu nawigacyjnego kominem. W przedniej części nadbudówki miała duży trójnożny maszt, natomiast niewielki kolumnowy maszt znajdował się na dziobie.

• *Mehmetçik* N 105 (później N 115) (od 1957: eks *YMP 3*) [1956/1957/29.05.1958]

#### **Stawiacz min *Nusret* /II/**

Na przełomie lat 50. i 60. XX wieku Duńska Marynarka Wojenna otrzymała cztery wybudowane w krajowej stocz-

23. Według *Mehmedçik minelayer* (1958)/www.navywikipedia.org okręt został skreślony ze służby w 1991 roku.

24. Były to wybudowane w latach 1962-1964 jednostki: *Falster* N 80, *Fyen* N 81, *Moen* N 82 i *Sjaelland* N 83. Okręty zostały wycofane ze służby w latach 2000-2004.

**Fot. © Hartmut Ehlers**







Drugi stawiacz min o nazwie *Nusret II*, krótko po przybyciu z duńskiej stoczni.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

ni stawiacze min typu „Falster”<sup>24</sup>. Wkrótce też Turcja postanowiła pozyskać dla swojej floty jednostkę tego typu, który miał być finansowany w ramach MDAP. Okręt ten został wybudowany w latach 1962-1964 w stoczni Frederikshavn Værft w Frederikshavn. Został skreślony w lutym 2001 roku.

Dane taktyczno-techniczne *Nusreta II* były takie same jak okrętów duńskich. Jednostka miała wyporność 1880/1991 ts i wymiary – 77 x 12,8 x 3,4 m. Napędzana była pracującymi na dwie śruby dwoma silnikami wysokopiętnymi General Motors typu 16-567 D 3 o mocy 4800 KM, co pozwalało na pływanie z prędkością 16,5 węzłów. Załoga składała się ze 130 ludzi. Uzbrojenie składało się z czterech amerykańskich ustawionych na dziobie i rufie dział kalibru 76 mm Mk 35 (2 x II) i 400 min. Okręt miał na śródokręciu nadbudówkę, na której usytuowane były dwa maszty kratownicowe z ulokowanym pomiędzy nimi pojedynczym kominem.

- *Nusret II* / N 108, N 110 [1962/1964/16.09.1964]

*Nusret* i niszczyciel eskortowy *Peyk* w stoczni złomowej Aliğa, 29 września 2002 roku.

### Okręty desantowe przystosowane do stawiania min 2 jednostki typu „Bayraktar”

Były to wybudowane w latach 1944-1945 amerykańskie okręty desantowe czołgów typu „LST-511”<sup>25</sup>, które po przekazaniu Niemcom przez U.S. Navy w roku 1961 zostały przebudowane na stawiacze min<sup>26</sup>. *Bayraktar I*/ został wybudowany w stoczni Missouri Valley Bridge & Iron Company w Evansville, a *Sancaktar I*/ - w Ameri-

25. LST – Landing Ship Tank.

26. W sumie Amerykanie przekazali Bundesmarine siedem jednostek typu „LST 511”. Były to: *Rice County* LST 1089, *Saline County* LST 1101, *Greer County* LST 799, *Montgomery County* LST 1401, *Millard County* LST 987, *Ulysses* ARB 9 (eks LST 967) i *Diomedes* ARB 11 (eks LST 1119). Trzy pierwsze zostały skierowane do przebudowy na stawiacze min (projekt 370), przy czym w roku 1964 do służby w tym charakterze weszły *Rice County* i *Saline County* jako *Bochum* i *Bottrop*, natomiast prace przy *Greer County* (któremu zmieniono nazwę na *Bamberg*) nie zostały dokończone i jednostka została w 1970 sprzedana na złom. Kolejne cztery jednostki zaplanowano przebudować na okręty warsztatowe (projekt 726), z czego udało się zrealizować przebudowę dwóch. *Montgomery County* i *Millard County* weszły do służby jako *Odin A 512* i *Wotan A 513*. Z przebudowy dwóch ostatnich ostatecznie zrezygnowano i jednostki te zostały złomowane.

Fot. © Hartmut Ehlers



Nusret w ciekawym ujęciu burtowym.  
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa







**Bayraktar typu LST w okresie służby pod turecką banderą.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

can Bridge Company w Ambridge. Pod koniec 1972 roku zostały przekazane przez Bundesmarine Turcji (*Sancaktar* /I/ – 12 grudnia i *Bayraktar* /I/ – 13 grudnia), która w latach 1974-1975 ponownie przebudowała je na okręty desantowe. W latach 80. jednostki zostały raz jeszcze przystosowane do stawiania min. Wycofano je ze służby na początku XXI wieku. Ostatnio wybudowane zostały dwa nowe tureckie okręty desantowe, które także otrzymały nazwy – *Bayraktar* /III/ L 402 (wodowany 3 października 2015) i *Sancaktar* /III/ L 403 (wodowany 16 lipca 2016).

Jednostki typu „Bayraktar” miały wyporność 3640/4140 ts i wymiary – 101,4 x 15,8 x 2,7 m. Napędzane były pracującymi na dwie śruby dwoma silnikami wysokoprężnymi Ge-

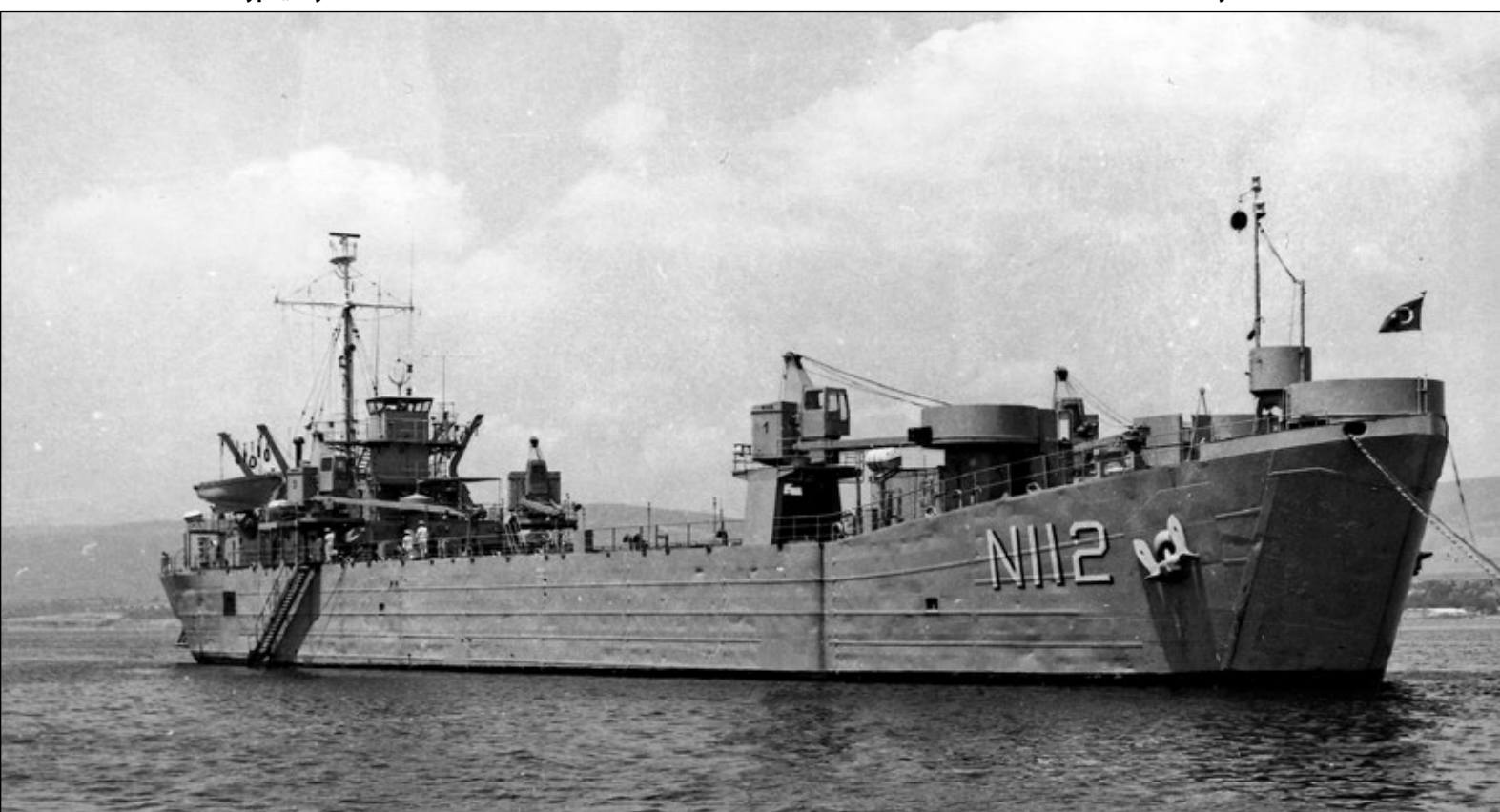
***Sancaktar* typu „Bayraktar”.**

neral Motors o mocy 2650 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 11 węzłów. Miały zasięg 15 000 Mm przy prędkości 9 węzłów, a ich załogi składały się z 60 ludzi. Uzbrojone były w sześć dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm Boforsa L 70 (2 x II, 2 x I), pięć działek kalibru 20 mm (5 x I) oraz około 400 min. Okręty miały usytuowane na rufie nadbudówki z ustawionymi w ich tylnych częściach pojedynczymi masztami kolumnowymi.

- *Bayraktar* /I/ A 570, N 111?, NL 120 (od 1972: eks niemiecki *Bottrop* N 121; od 1961: eks USS *Saline County* LST 1101) [22.11.1944/03.01.1945/26.01.1945]

- *Sancaktar* /I/ A 580, N 112, NL 121 (od 1972: eks niemiecki *Bochum*; od 1961: eks USS *Rice County* LST 1089) [20.12.1944/17.02.1945/28.03.1945]

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**





*Sancaktar* typu „Bayraktar”.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Jeszcze raz *Sancaktar*, tym razem w ujęciu z 29 grudnia 1972 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Ciekawe ujęcie *Sancaktar* i *Bayraktar* w bazie od rufy.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





**Sancaktar w morzu.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

### **Okręt desantowy *Çakabey***

Okręt został wybudowany w latach 1976-1980 w stoczni Taşkızak Tersanesi w Stambule. Był wzorowany na amerykańskim typie „LST 511”, jednak miał wyższą burtę, lądowisko dla śmigłowca na śródokręciu i został przystosowany do stawiania min. Wycofano go ze służby na początku XXI wieku.

TCG *Çakabey* miał wyporność 1600 ts oraz wymiary – 77,3 x 12 x 2,3 m. Jednostka była napędzana trzema silnikami wysokoprężnymi pracującymi na trzy śruby. Moc maszyn wynosiła 4320 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 14 węzłów. Okręt był uzbrojony w ustawione na dziobie i na rufie cztery działa przeciwlotnicze kalibru 40 mm Boforsa L 70 (2 x II), cztery działka przeciwlotnicze kalibru 20 mm Oerlikona L 70 (4 x I) oraz 150 min. Mógł zabierać 400 żołnierzy, 9 czołgów i 10 jeepów. Miał furkę dziobową oraz usytuowaną w rufowej części nadbudówkę z pojedynczym kominem i dostawionym w jego przedniej części masztem. W środkowej części, tuż przed nad-

budówką na żurawikach miał podwieszone dwie łodzie desantowe typu LCVP<sup>27</sup>.

- *Çakabey* L 405, NL 122 [1976/30.6.1977/1980]

### **2 jednostki typu „Sarucabey”**

Okręty są przedłużoną wersją *Çakabey*. Zostały wybudowane w latach 1980-1985 w stoczni Taşkızak Tersanesi w Stambule. Obecnie pozostają w służbie.

Jednostki typu „Sarucabey” mają wyporność 2600 ts oraz wymiary – 92 x 14 x 2,3 m. Napędzane są trzema silnikami wysokoprężnymi pracującymi na trzy śruby. Moc silników sięga 4320 KM, co pozwala na osiągnięcie prędkości 14 węzłów. Są uzbrojone w trzy działa przeciwlotnicze kalibru 40 mm Boforsa L 70 (3 x I), cztery działka przeciwlotnicze kalibru 20 mm Oerlikona L 70 (2 x II) i 150 min. Mogą zabierać 600 żołnierzy, 11 czołgów i 12 ciężarówek. Na śródokręciu znajdują się obsługiwane przez dźwig dwie łodzie desanto-

27. LCVP – Landing Craft, Vehicle and Personnel.

***Çakabey* podczas prac wyposażeniowych w Stoczni Marynarki Taşkızak w Stambule, 3 stycznia 1980 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**





Çakabey na redzie Izmiru, 15 kwietnia 1984 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers



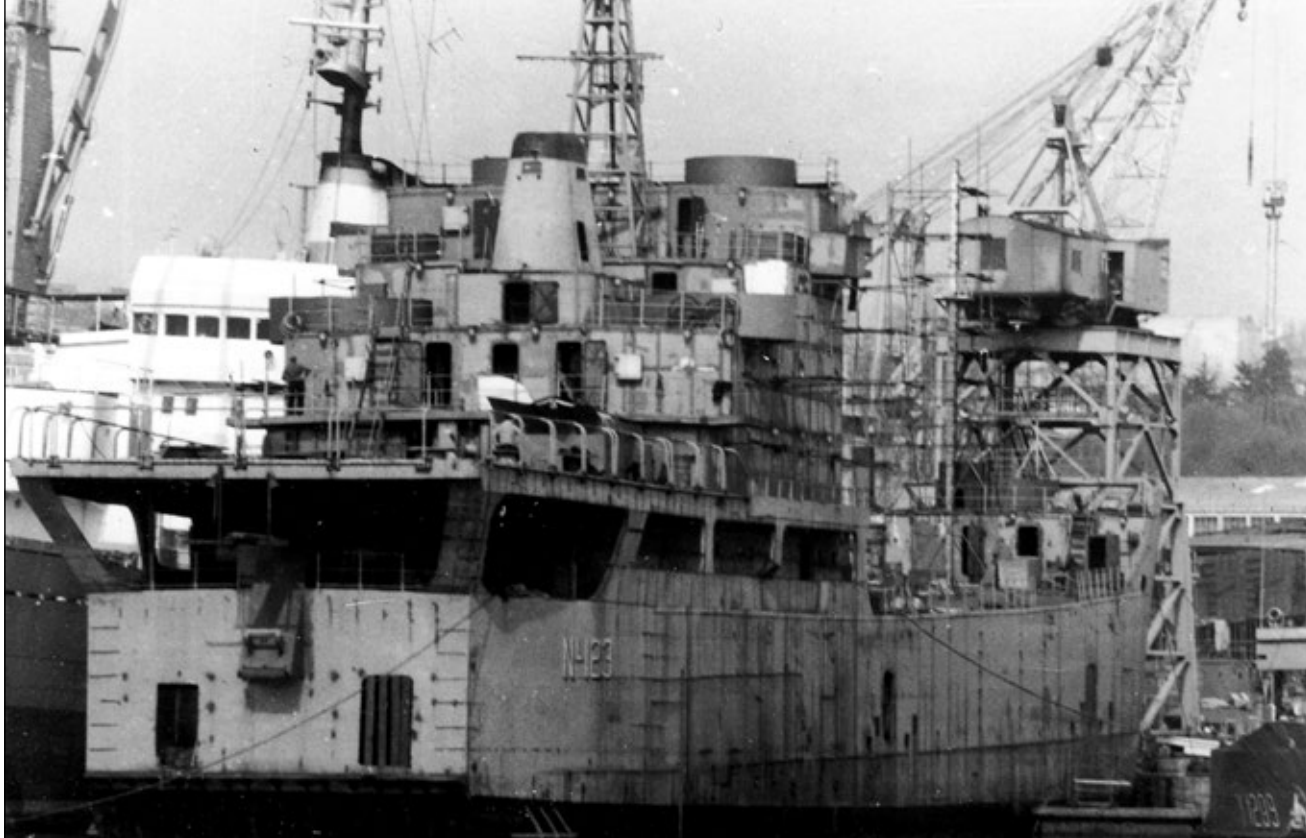
Çakabey podczas prac remontowych w Stoczni Marynarki Taşkızak w Stambule, 19 sierpnia 1986 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers



Çakabey w stoczni złomowej Aliğa, 6 marca 2002 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers



**Sarucabey podczas prac wyposażeniowych w Stoczni Marynarki Taşkızak w Stambule, 14 lutego 1984 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**

we typu LCVP. Na rufie okręty mają po dwa stanowiska do stawiania min i lądowisko dla śmigłowców. Posiadają rampy dziobowe oraz na usytuowanych w części rufowej nadbudówkach pojedyncze maszty kratownicowe i ustawione tuż za nimi kominy.

- *Sarucabey* NL 123 [1980/30.07.1981/26.07.1984]
- *Karamürselbey* NL 124 [1984/26.07.1984/26.07.1985]

#### **Okręt desantowy *Osmangazi***

Okręt został wybudowany w latach 1989-1994 w stoczni Taşkızak Tersanesi w Stambule. Ma możliwość załadunku o połowę więcej techniki wojskowej od typu „Sarucabey”.

**Blizniaczy *Karamürselbey* przed wodowaniem, lipiec 1984 roku.**

Jednostka pełni także funkcję okrętu dowodzenia sił desantowych. Na rufie posiada lądowisko dla śmigłowca. Posiada rampę dziobową, jednak nie ma doku. Dwa małe otwory na rufie służą do stawiania min. Okręt w 2011 roku został zmodernizowany w stoczni Alaybey Tersanesi w Izmirze. Obecnie pozostaje w służbie. Początkowo planowana była budowa także jednostki bliźniaczej o nazwie *Orhangazi* N 126, która według części danych miała by jakoby wejść do służby w październiku 1994 roku, jednak ostatecznie z jej budowy zrezygnowano.

TCG *Osmangazi* ma wyporność 3773 ts oraz wymiary – 104,98 x 16,1 x 2,3 m. Napędzany jest czterema silnika-

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**







*Karamürselbey* podczas prac wyposażeniowych w 1984 roku. Obok widoczna libijska koraleta *Tobruk*. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



*Karamürselbey* w ujęciu od dziobu i rufy w bazie Foca, 20 kwietnia 1997 roku. Fot. © Hartmut Ehlers





**Osmangazi na redzie Izmiru, 29 października 1995 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**

mi wysokoprężnymi MTU<sup>28</sup> typu 8V39615 pracującymi na dwie śruby. Moc silowni wynosi 10 000 KM, co pozwala na pływanie z prędkością 17 węzłów. Jednostka ma zasięg 4000 Mm przy 15 węzłach. Załoga składa się ze 128 ludzi (12 oficerów + 116 podoficerów i marynarzy)<sup>29</sup>. Początkowo była uzbrojona w ustawione na dziobie cztery działa przeciwlotnicze kalibru 40 mm Boforsa L 70 (2 x II), w usytuowane na rufie dwa działa przeciwlotnicze kalibru 35 mm Oerlikona L 90 (1 x II), dwa działka kalibru 20 mm Oerlikona (2 x I) oraz miny. Po modernizacji, w miejscu zdjętego podwójnie **Osmangazi podczas wizyty w Odessie, 18 czerwca 2003 roku.**

sprężonego działa kalibru 35 mm okręt otrzymał system przeciwlotniczy CIWS Phalanx Mk 15, który został zdjęty z jednej z wycofanych ze służby eks-amerykańskich fregat. Jednostka może zabierać 900 żołnierzy oraz 15 czołgów. Posiada cztery łodzie desantowe typu LCVP (na żurawikach). Na nadbudówce znajduje się maszt blokowy oraz usytuowana po obu jego stronach para masztokominów.

• *Osmangazi* NL 125 [1989/20.07.1990/27.07.1994]

28. Motoren- und Turbinen-Union.

29. Według Ottoman/Turkish Navy/www.navy-pedia.org – 118 (9+109).

**Fot. © Anatolij Odajnik**





Jeszcze jedno ujęcie *Osmangazi* podczas wizyty w Odessie, widok od rufy.

Fot. © Anatolij Odajnik

#### Inne jednostki przystosowane do stawiania min

##### Niszczyciel *Muavenet*

Należący do typu „Robert H. Smith” (mod. „Allen M. Sumner”) eks-amerykański niszczyciel-stawiacz min USS *Gwin* DM 33 został przekazany Turcji 22 października 1971 roku (U.S. Navy wycofała go ze służby w 1958 roku i odstawiła do rezerwy)<sup>30</sup>. Okręt został wybudowany w stoczni Bethlehem Steel Corporation w San Pedro w latach 1943-1944. Przekazano go flocie tureckiej bez uzbrojenia POP (przeciw okrętom podwodnym). W latach 1982-1983 jednostka została zmodernizowana (1 x II - 76 mm w miejsce rufowego zestawu 1 x IV - 40 mm). 2 paździer-

nika 1992 roku podczas ćwiczeń NATO „Display Determination 92” niszczyciel został poważnie uszkodzony przez dwa pociski kierowane Sea Sparrow, które przypadkowo odpalono z lotniskowca *Saratoga* (CVA 60). W wyniku zdarzenia zginęło pięciu tureckich marynarzy, a kolejnych 19 zostało rannych. Ponieważ naprawa jednostki była nieopłacalna, skreślono ją ze służby 22 kwietnia 1993 i następnie złomowano.

30. Wspomnieć należy o drugim niszczycielu typu *Allen M. Sumner*, który został przekazany Turcji w 1972 roku lecz nie był przystosowany do stawiania min. Był to TCG *Zafer* D 356 (eks USS *Hugh Purvis* DD 709), którego skreślono w 1993 i złomowano w następnym roku.

Niszczyciel *Muavenet* typu „Robert H. Smith”, będący *de facto* szybkim stawiaczem min. Fotografia z początkowego okresu służby pod turecką banderą.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa





**Muavenet w Mersin, 20 października 1984 roku. Dobrze widoczny  
prawoburtowy tor minowy. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**



**Muavenet podczas parady burtowej.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**



**Muavenet w Izmirze, 30 października 1991 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**





**Gelibolu typu „Köln” w Mersin, 22 kwietnia 1984 roku.**

Fot. © Hartmut Ehlers

TCG *Muavenet* miał wyporność 2250/3375 ts oraz wymiary – 114,8 x 12,5 x 5,8 m. Napędzany był pracującymi na dwie śruby turbinami parowymi General Electric o mocy 60 000 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 34 węzłów. Niezbędną do pracy turbin parę zapewniały cztery kotły Babcock & Wilcox. Zasięg dochodził do 4600 Mm przy 15 węzłach, a załoga składała się z 274 osób. Na uzbrojenie wchodziło – sześć armat kalibru 127 mm L 38 (3 x II), 12 dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm (2 x IV, 2 x II), 11 działek przeciwlotniczych kalibru 20 mm oraz 80 min<sup>31</sup>. Okręt miał charakterystyczny dla typu „Allen M. Sumner” gładkopokładowy kadłub oraz dwa kominy i trójnożny maszt ustawiony przed pierwszym z nich.

- *Muavenet* DM 357 (od 1971: ek USS *Gwin* DM 33/eks DD 772)

[31.10.1943/09.04.1944/30.09.1944]

**Kolejne ujęcie *Gelibolu* w Mersin, tym razem od rufy.**

### 3 fregaty typu „Gelibolu”

W latach 1982-1983 Turecka Marynarka Wojenna przejęła od Bundesmarine dwie fregaty typu „Köln” (projekt F120). *Karlsruhe* został przejęty 28 marca 1982 (późniejszy *Gelibolu*<sup>32</sup>), a *Emden* – 23 września 1983 roku (*Gemlik I/I*). W latach 1988-1989 do floty tureckiej trafiły dwie kolejne jednostki typu „Köln” – *Lübeck* i *Braunschweig*. Pierwsza z nich została przejęta przez Turcję 1 grudnia 1988 roku, jednak nie weszła w skład floty, lecz została przeznaczona na magazyn części zamiennych dla innych okrętów tego typu znajdujących się w służbie (kanibalizacja). Druga została przejęta 4 lipca 1989 roku (*Gemlik II/I*) i zastąpiła utraconą w pożarze fregatę *Gemlik I/I*. Okręty wybudowano w latach 1958-1964 w hamburskiej stoczni H.C. Stülcken Sohn.

31. W czasie służby pod amerykańską banderą na jego uzbrojenie wchodziło 120 min.

32. Początkowo planowano nazwę *Gazi Osman Paşa*.

Fot. © Hartmut Ehlers







**Gelibolu tym razem w Izmirze, 10 września 1993 roku.**

Fot. © Hartmut Ehlers

Jednostki typu „Gelibolu” miały wyporność 2090/2750 ts oraz wymiary – 109,8 x 11 x 4,6 m. Posiadały pracujące na dwie śruby siłownie w systemie CODAG, na który wchodziły cztery 16-cylindrowe silniki wysokoprężne MAN oraz dwie turbiny gazowe Brown Boveri. Moc siłowni sięgała 36 000 (12 000 + 24 000) KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 32 węzłów. Zasięg wynosił 3450 Mm przy 12 węzłach, a załogi składały się 238 ludzi. Na uzbrojenie wchodziły – dwie armaty kalibru 100 mm L 55 (2 x I), sześć dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm L 70 (2 x II, 2 x I), cztery wyrzutnie torped POP kalibru 533 mm (4 x I), dwa rakietowe miotacze bomb głębinowych kalibru 375 mm Boforsa (2 x IV) oraz miny. Jednostki miały po jednym maszcie kratownicowym oraz ustawionym tuż za nim kominie.

- *Gelibolu* D 360 (od 1982: eks *Karlsruhe* F 223)  
[15.12.1958/24.10.1959/15.12.1962]

**Cezayirli Gazi Hasan Paşa (eks-*Elbe*), 15 lipca 1998 roku.**

- *Gemlik* /I/ D 361 (od 1983: eks *Emden* F 221)  
[15.4.1958/21.3.1959/24.10.1961]
- *Gemlik* /II/ D 361 (od 1989: eks *Braunschweig* F 225)  
[28.07.1960/03.02.1962/16.06.1964]
- ----- (od 1988: eks *Lübeck* F 224)  
[28.10.1959/23.07.1960/06.06.1963]

### 3 jednostki typu „Cezayirli Gazi Hasan Paşa”

9 listopada 1976 roku Turcja przejęła od Bundesmarine tender-okręt bazę trałowców typu „Rhein” (projekt 401) – *Ruhr* (*Cezayirli Gazi Hasan Paşa* /I/), który miał służyć jako jednostka szkolna i w razie wojny pomocniczy stawiacz min. Okręt ten został skreślony w 1993 i złomowany w roku następnym. Dla jego zastąpienia Turcy pozyskali w 1993 roku bliźniaczą jednostkę – *Elbe*, która przejęła nazwę (i numer taktyczny) od swojego poprzednika (*Cezayirli Gazi Hasan Paşa* /II/). Trzecim okrętem typu był przejęty w 1994 roku

Fot. zbiory Leo Van Ginderena



*Donau*, który przejął nazwę i numer taktyczny od wycofanej jednostki typu „Mosel” - *Sokullu Mehmet Paşa* /I/ (*Sokullu Mehmet Paşa* /II/). Okręty zostały wybudowane w latach 1959-1964 w stocznjach - Schlieker Werft w Hamburgu (*Ruhr* i *Elbe*) i w Schlichting w Travemünde (*Donau*).

Jednostki typu „Cezayirli Gazi Hasan Paşa” miały wyporność 2370/2940 ts oraz wymiary – 98,2 x 11,8 x 5,2 m. Pracująca na dwie śruby siłownia składała się z sześciu silników wysokoprężnych MTU o mocy 11 400 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 22 węzłów. Załogi jednostek składały się ze 122 ludzi. Na uzbrojenie wchodziły – dwie armaty kalibru 100 mm L 55 (2 x I), cztery działa przeciwlotnicze kalibru 40 mm L 70 (2 x II) i 70 min. Okręty miały po jednym kominie i maszcie kratownicowym.

- *Cezayirli Gazi Hasan Paşa* /I/ A 579 (od 1976: eks *Ruhr* A 64) [1959/8.8.1960/1963]
- *Cezayirli Gazi Hasan Paşa* /II/ A 579 (od 1993: eks *Elbe* A 61) [1959/5.5.1960/17.4.1962]
- *Sokullu Mehmet Paşa* /II/ A 577 (od 1994: eks *Donau* A 69) [1959/26.11.1960/23.05.1964]

### Okręt szkolny-stawiacz min *Sokullu Mehmet Paşa*

30 września 1982 roku Turcja przejęła od Bundesmarine tender-okręt bazę trałowców typu „Mosel” (projekt 402) - *Isar*, który miał służyć we flocie tureckiej jako jednostka szkolna i stawiacz min (*Sokullu Mehmet Paşa* /I/). Okręt został wybudowany w latach 1960-1964 w stocznii Blohm & Voss w Hamburgu. W roku 1994 jego nazwę i numer taktyczny otrzymała trzecia przejęta od RFN jednostka typu *Mosel* – *Donau* (*Sokullu Mehmet Paşa* /II/).

TCG *Sokullu Mehmet Paşa* /I/ miał wyporność 2330/3010 ts oraz wymiary - 98,5 x 11,8 x 5,2 m. Pracująca na dwie śruby siłownia składała się z sześciu silników wysokoprężnych MTU o mocy 12 000 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 22,5 węzłów. Zasięg wynosił 2500 Mm przy 16 węzłach, a załoga liczyła 99 ludzi. Uzbrojenie składało się dwóch ar-

mat kalibru 100 mm L 55 (2 x I), czterech dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm L 70 (2 x II) i 70 min. Okręt miał jeden komin i maszt kratownicowy.

- *Sokullu Mehmet Paşa* /I/ A 577 (od 1982: eks *Isar* A 54) [1960/14.7.1962/1964]

### Bibliografia

- Albrecht G., „Weyers Flottentaschenbuch 1992/93”, Bonn 1992.  
Blackman R.V.B. (red.), *Jane's Fighting Ships*, Londyn 1953.  
Friedman N., *U.S. Amphibious Ships and Craft*, Annapolis 2002.  
Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, Londyn 1992.  
Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1995*, Londyn 1995.  
Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994.  
Illicki M., Makowski A., Pejas S., „Wojna minowa” na morzu, Toruń 1998.  
Kautz G., *Schiffe der NATO im Ostseeraum*, Berlin 1966.  
Langensiepen B., Gülerüz A., *The Ottoman Navy 1828-1923*, Istanbul (b.r.w.)  
Noppen R.K., *Ottoman Navy Warships 1914-18*, Oxford 2015.  
Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914-marzec 1915)*, Kraków-Międzyzdroje 2008.  
Watts A.J., *Jane's Underwater Warfare Systems 1992-93*, Londyn 1992.

### Strony internetowe

- List of amphibious warfare vessels of the Turkish Navy/en.wikipedia.org/wiki/Mehmedcik\_minelayer (1958)/www.navypedia.org  
Mordogan minelayers (1945/1952-1960)/www.navypedia.org  
Naval Analyses: Osman Gazi class landing ship/navalanalyses.blogspot.com  
OSMANGAZI CLASS/turkishnavy.net  
Ottoman minelayer Nusret/en.wikipedia.org/wiki/Screw Steamer WARREN HASTINGS/www.clydeships.co.uk  
Sivrihisar minelayers (1940)/www.navypedia.org  
Steam Ships: Warren Hastings/www.bruzelius.info  
TCG Osman Gazi (NL 125)/en.wikipedia.org/wiki/The Modernisation of NL-125 TCG Osmangazi/turkishnavy.net  
Yard Mineplanter (YMP 3)/www.navysource.org

Fot. zbiory Leo Van Ginderena







## Stawiacz min *Nusret* – „życie po życiu”

Do dziś każdy obywatel Republiki Turcji ma świadomość roli, jaką w dziejach jego kraju odegrał stawiacz min *Nusret*<sup>1</sup>. Wszyscy wiedzą, że na położoną przezeń 8 marca 1915 roku linię 26 min dziesięć dni później weszły cztery okręty szturmujące Dardanale Eskadry Sprzymierzonych. Krążownik liniowy HMS *Inflexible* doznał uszkodzeń (także od ognia artylerii nadbrzeżnej), które na długie miesiące wyeliminowały go z walki, a pancerniki *Bouvet* oraz HMSy *Irresistible* i *Ocean* zatoniły (również nie bez udziału artylerii). Bardzo żarliwy turecki patriotyzm był jednak do niedawna pełen sprzeczności. Z jednej strony system edukacyjny karmił społeczeństwo wzniosłymi legendami, często tylko bardzo luźno osadzonymi w faktach, z drugiej zaś państwo i obywatele – z nielicznymi wyjątkami – nie przywiązywali żadnej wagi do materialnej spuścizny, jaką w przypadku zwycięskich przecież działań w Dardanelach stanowiły pola bitewne, cmentarze wojenne, fortyfikacje, czy w końcu okręty. Sytuacja zaczęła się zmieniać dopiero z nastaniem tego stulecia. „Mitologia” powoli ustępuje miejsca rzetelnym badaniom historycznym, odbudowywane są (choć nie zawsze udolnie) cmentarze i fortyfikacje. Niestety, na uratowanie wielu oryginalnych obiektów jest już za późno. Za bardzo wymowny przykład

ewolucji świadomości historycznej Turków może nam posłużyć *Nusret*.

Po wycofaniu okrętu ze służby w 1955 roku pojawił się co prawda pomysł przekształcenia go w muzeum, ale nie został on wcielony w życie. W 1962 roku *Nusret* został więc sprzedany prywatnemu armatorowi, który w latach 1962-1966 dokonał jego przebudowy. Po przecięciu kadłuba na wysokości śródokręcia wstawiona została sekcja, która wydłużyła jednostkę o około jedną trzecią. Na rufie po-

wstała całkowicie nowa nadbudówka, przez co *Kaptan Nusret* otrzymał „kla-

1. Zbudowany przez stocznnię Schiffs- & Maschinenbau AG „Germania” w Kilonii w 1912 r., w służbie w Osmańskiej Marynarce Wojennej od 1913 r.; wyporność normalna: 365 t, długość 40,2 m, szerokość 7,5 m, zanurzenie 3,4 m; konstrukcja stalowa; napęd: podwójna maszyna parowa potrójnego rozprężania 3-cylindrowa w układzie pionowym o łącznej mocy 1200 KM produkcji „Germania”, zasilana przez parę kotłów wodnorurkowych tego samego producenta; prędkość (w 1914 r.): 12 w; uzbrojenie (w 1913 r.): dwa działa szybkostrzelne Kruppa kal. 47 mm i 40 mm morskich; załoga 61 ludzi (A. Gülerüz, B. Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, İstanbul 2007, s. 183; <http://www.nusratmay-ingemisi.com/nusratkunye.php>).

**Stawiacz min *Nusret* odbudowany w Tarsie w oparciu o oryginalny kadłub. Fot. Piotr Nykiel**







Widok na pokład minowy, obecnie spacerowy.

Fot. Piotr Nykiel



Widok na pokład dziobowy i pomost.

Fot. Piotr Nykiel

syczną” sylwetkę frachtowca. W 1989 roku statek zatonął w pobliżu portu w Mersinie. Dzięki wysiłkom grupy entuzjastów podniesiony został dopiero po dziesięciu latach leżenia na dnie i 4 października 2002 roku, drogą lądową przetransportowany do Tarsu, położonego 27 km na wschód od Mersinu. Tam, w specjalnie dla niego wydzielonym parku, rozpoczęło się przywracanie pierwotnego wyglądu okrętu. Zadanie nie było niestety łatwe, gdyż z elementów pierwotnych zachowała się tylko skorupa kadłuba. Niestety, w pracach rekonstrukcyjnych nie oparto się na dokumentacji stoczniowej, ani nawet na zdjęciach z epoki, lecz na bardzo nieudolnie wykonanej makiecie, która stała wówczas w Muzeum Morskim w Çanakkale<sup>2</sup>. Efekt końcowy, który od 2008 roku można „podziwiać” w Tarsie w specjalnie utworzonym parku jest więc, delikatnie ujmując, bardzo rozczarowujący.

Zbliżająca się 100. rocznica bitwy dardaneelskiej zmotywowała jednak

Turecką Marynarkę Wojenną do podjęcia wysiłku odbudowania *Nusreta* w oparciu o dokumentację stoczniową. Zadania podjęła się Stocznia Marynarki Wojennej w Gölcük. Budowę pływającej repliki stawiacza min zakończono w marcu 2011 roku. Weszła ona na stan tureckich sił morskich jako „okręt-muzeum N-16”<sup>3</sup>. Na co dzień jednostkę można zwiedzać (także wewnątrz) przy nabrzeżu Muzeum Morskiego w Çanakkale<sup>4</sup>. Zarówno zewnętrzne szczegóły konstrukcji jak i wnętrza większości kabin odtworzone zostały z godną podziwu starannością. Z uwagi na aktualne przeznaczenie okrętu nie było oczywiście możliwym zachowanie pierwotnych podziałów i wyglądu wszystkich przedziałów pod pokładem. Dla celów muzealnych powstały dwie kabiny, w których prezentowane są multimedia oraz oryginalne eksponaty związane z *Nusretem* i ogólnie z walkami o Dardanele. W większej z kabin powstała też niewielka sala kinowa. Na

pokładzie, wzdłuż burt po obu stronach nadbudówki zamontowano ławki. Umieszczono je także przy burtach za nadbudówką. Stało się to kosztem skrócenia torów minowych. Obecnie na rufie okrętu znajduje się więc tylko 12 replik tureckich min morskich typu „Ramiz”. Ich wykonanie budzi jednak pewne zastrzeżenia zarówno w kwestii poprawności kształtu kadłuba, jak i szczegółów konstrukcyjnych kotwicy. Zwiedzający nie mają niestety dostępu do maszynowni, w której zabudowano współczesną jednostkę napędową nieznanego typu. Od czasu do czasu replika tego słynnego stawiacza min opuszcza swoje nabrzeże, by wziąć udział w różnych uroczystościach patriotycznych, także poza Dardanelami.

2. <http://www.nusratmayingemisi.com/tarsusagelis.php>

3. [https://en.wikipedia.org/wiki/Ottoman\\_minelayer\\_Nusret](https://en.wikipedia.org/wiki/Ottoman_minelayer_Nusret)

4. Wraz z pojawieniem się pływającego *Nusreta* zlikwidowano na szczęście jego makietę „straszącą” przez kilkadziesiąt lat w przynależnym do Muzeum parku.

Sala kinowa oraz gabloty z eksponatami.

Fot. Piotr Nykiel



Rufa z makietami min typu „Ramiz”.

Fot. Piotr Nykiel





# Niszczyciele typu „paşa”

## Wstęp

W 1957 r. turecka marynarka wojenna posiadała 4 eks-brytyjskie i 4 eks-amerykańskie niszczyciele zbudowane w latach 1941-1942, 7 eks-amerykańskich okrętów podwodnych zbudowanych w 1944 roku, 23 trałowce oceaniczne australijskiego, kanadyjskiego i amerykańskiego pochodzenia, zbudowane w latach 1940-1943 oraz 6 stawiaczy min, brytyjskiego, amerykańskiego i tureckiego pochodzenia zbudowanych w latach 1940-1952. Ponadto, w skład jej skromnych sił wchodziły mniejsze jednostki – 10 trałowców i kutrów trałowych, jak również 28 ścigaczy motorowych brytyjskiego i amerykańskiego pochodzenia zbudowanych w latach 1939-1942. Wspomagały je 4 jednostki ochrony zapór bombowych i 12 jednostek pomocniczych, wśród których były 4 tankowce. Stary krążownik liniowy *Yavuz* eks *Goeben* nie jest brany pod uwagę ze względu na wiek i zdolności operacyjne.

Personel tureckiej marynarki wojennej w 1957 roku liczył 1500 oficerów i 25 000 marynarzy. Marynarka handlowa, zgodnie z danymi z Rejestru Lloyd'a, posiadała 284 statki o pojemności brutto 601 485 ton rejestrowych.

Powyższe dane są trudne do oszacowania bez wzięcia pod uwagę ewentualnego przeciwnika (np. Grecji) lub scenariusza działań defensywnych, np. obrony Bosforu i Dardaneli, ogólnych działań przybrzeżnych takich, jak zadania eskortowe, ZOP bądź operacje przeciwko żegludze przeciwnika.

Tradycyjny przeciwnik - Grecja mógł wystawić 1 krążownik zbudowany w 1936 roku, 2 eks-amerykańskie niszczyciele zbudowane w latach 1940-1941, 4 eks-amerykańskie niszczyciele eskortowe zbudowane w latach 1943-1944, 5 eks-brytyjskich niszczycieli eskortowych „Hunt” typu III i 3 typu II zbudowanych w latach 1941-1942, 2 korwety typu „Flower” zbudowane w 1941 roku, 7 eks-brytyjskich i eks-amerykańskich okrętów podwodnych zbudowanych w latach 1942-1944, 5 eks-brytyjskich trałowców eskortowych zbudowanych w latach 1942-1943, 2 eks-amerykańskie stawiacze min typu LSM, 7 dużych jednostek patrolowych (kanonierki i ścigacze OP), eks-amerykańskich typów PGM i PC zbudowanych około 1943 roku. Dodatkowo w skład floty greckiej wchodziły jeszcze mniejsze jednostki – 15 trałowców i 16 ścigaczy motorowych brytyjskiego i amerykańskiego po-

chodzenia, zbudowanych około 1942 roku. Siły te uzupełniały: 1 eks-amerykański okręt desantowy-dok typu LSD, 3 eks-amerykańskie okręty desantowe do przewozu czołgów LST (2) i 6 eks-brytyjskich jednostek tego typu - LST (3), jak również 7 eks-amerykańskich barek desantowych do przewozu czołgów LCT (6) plus 13 małych, eks-brytyjskich barek desantowych LCA. Ponadto w skład floty wchodziło 35 jednostek pomocniczych, w tym 8 tankowców.

W 1957 roku personel greckiej marynarki wojennej liczył 13 000 oficerów i marynarzy. Marynarka handlowa, zgodnie z danymi z Rejestru Lloyd'a, posiadała 347 statków o pojemności brutto 1 307 336 ton rejestrowych. Biorąc pod uwagę klasę i liczebność jednostek można stwierdzić, że flota grecka była nieznacznie silniejsza od tureckiej, aż do momentu zakupu przez tę drugą niszczycieli typu „M”.

Podniosły one wartość bojową tureckiej marynarki wojennej zarówno wobec starego przeciwnika jakim była Grecja, jaki i w odniesieniu do planów obrony cieśnin i działań przybrzeżnych. Ich działania i utrzymanie musiały jednak być znaczącym, dodatkowym obciążeniem logistycz-



nym dla floty, w skład której wchodziły różnorodne jednostki pochodzenia amerykańskiego, brytyjskiego i krajów Wspólnoty Brytyjskiej, kilka eks-francuskich i eks-niemieckich, a także inne, budowane lokalnie. Wszystkie one posiadały różne rodzaje napędu, instalacji elektrycznych, systemów okrętowych oraz rozmaite uzbrojenie różnego kalibru.

## Geneza projektu

Efektem programu budowy dużych niszczycieli w Wielkiej Brytanii w czasie I wojny światowej był brak autoryzacji konstrukcji nowych okrętów tej klasy do 1924 roku, kiedy rozpoczęto budowę dwóch prototypowych jednostek. Dwie przodujące w budowie niszczycieli stocznie, Thornycroft i Yarrow, zostały wybrane i otrzymały wolną rękę, by wypracować standardowy typ w ramach szeroko pojętych specyfikacji otrzymanych od Admiralicji. Specyfikacje Admiralicji opierały się na najnowszym dostępnym projekcie (zmodyfikowanym typie „W” Thornycrofta) więc prototypy były do niego podobne. Z nich wywodzi się długa linia typów niszczycieli od „A” do „I”; 8 flotylli dla Królewskiej Marynarki Wojennej po 9 jednostek każda i pół flotylli (5 typu „C”) plus dwa dodatkowe okręty (*Saguenay* i *Skeena*) dla Kró-

lewskiej Kanadyjskiej Marynarki Wojennej.

Budowa niszczycieli flotyllami była wynikiem planowania brytyjskiej Admiralicji. Roczne programy pozwalały zbudować po 9 niszczycieli z każdego standardowego projektu, poczynając od typu „A” z programu z 1927 roku, następnie typu „B” z programu z 1928 r., itd., poprzez np. typ „E” z programu z 1931 roku po typ „I” z programu z 1935 roku. Każdy następny typ był nieznacznie poprawiony w stosunku do poprzedniego.

Niszczyciele budowane w ramach corocznych programów były organizowane we flotyllach: osiem z dziewięciu jednostek zbudowanych było według standardowych specyfikacji, dziewiąta była powiększonym liderem, który poza tym wyglądał tak samo jak pozostałe osiem.

Budowa standardowych jednostek została wstrzymana w świetle faktu budowy dużych niszczycieli przez inne floty. Posiadanie odpowiedników takich jednostek przez Królewską Marynarkę Wojenną było pożądane, czego rezultatem było zaprojektowanie typu „Tribal”. Jednostki te miały podwojone uzbrojenie artyleryjskie, zmniejszone o połowę uzbrojenie torpedowe i znacząco wzmocnione uzbrojenie przeciwlotnicze (będące słabym punktem

typów od „A” do „I”). Wraz z typem „Tribal” porzucono praktykę budowania ośmiu jednostek i jednego, powiększonego lidera flotylli. Jedną lub więcej jednostek było jedynie zmodyfikowanych wewnętrznie, żeby pomieścić dodatkowy personel.

Jako, że „Tribale” były zbyt drogie, żeby budować je w dużych ilościach, powstał pomniejszony projekt, który zaakceptował ryzyko, wynikające z redukcji ilości kotłów do dwóch. Rezultatem tego był pojedynczy komin – nowa cecha wśród brytyjskich niszczycieli. Owocem tego projektu były typy „J” i „K”, natomiast następne typy „L” i „M” różniły się nieco, bo ich armaty uniwersalne (do zwalczania celów nawodnych i powietrznych) umieszczono w całkowicie zamkniętych wieżach. Zarówno rozmiar, jaki i koszty niepokojąco wzrosły dlatego też kolejny typ „N” powrócił do poprzednich, prostszych rozwiązań.

## Projekt, budowa i próby

Budowa jednostek typu „M”, razem z następnym typem „N”, przewidziana była w programie z 1939 r. Poprzedzający je typ „L” został zatwierdzony w programie z 1937 r. razem z typem „K”. W praktyce typ „M” był powtórzeniem projektu typu „L” z 4-calową armatą plot. zamiast wyrzutni torped.

### Parametry typu „M” wyglądały następująco:

Wyporność konstrukcyjna	2040 ton
Wyporność z połową zapasów paliwa	2441 ton
Wyporność standardowa <sup>1</sup>	1920 ton (Milne, 1935 ton)
Wyporność pełna	2840 ton
Długość całk./ długość kłw/ długość m.p.p.	362½ ft /354 ft./345½ ft. (110,49 m /107,90 m /105,31 m)
Szerokość kłw/ szerokość na pokładzie głównym	36¾ ft (11,20 m)
Wysokość (do pokładu głównego)	20½ ft (6,25 m)
Zanurzenie, konstrukcyjne/z połową zapasów paliwa/ przy pełnej wyporności/maksymalne.	12 ft ½ in./13 ft. 6 in/14 ft. 5½ in/16 ft 6 in (śruba) (3,67 m/4,11 m/4,41 m/5,03 m)
Maszynownia	turbiny Parsons I.R. z pojedynczą przekładnią redukcyjną, 2 wały, moc 48,000 shp
Kotły	2 trójwalczakowe kotły Admiralicji, 300 funtów/cal <sup>2</sup> (21,09 kg/cm <sup>2</sup> ), 660°F (349°C)
Prędkość projektowa	36 w. przy 48 000 shp (35 794 kW); w morzu 31 w. przy 43 200 shp (32 214 kW)
Instalacja elektryczna	460 kW, jeden 60 kW generator elektryczny w kotłowni nr 1 <sup>2</sup>
Zasięg:	4000 Mm
Załoga:	224 na liderze (11 oficerów), 190 na pozostałych jednostkach (5 oficerów)
Radar:	Typ 286 do śledzenia celów nawodnych
Uzbrojenie:	6 x szybkostrzelnych armat 4,7-cala (119 mm) Mk XI na 50° podwójnych, stanowiskach wodooszczelnym Mk XX (250 pocisków na działo) 1 x 2-funtowy, czterolufowy zestaw szybkostrzelny M pompom, Mk VIII, (1800 pocisków na lufę) 2 x 0,5-calowy, czterolufowy km na stanowisku Mk III lub Mk V (2400 pocisków na lufę) 2 x .303 km Lewis (500 pocisków smugowych i 2000 pocisków na lufę) 2 poczwórne wyrzutnie torped Mk VIII*** (8 torped Mk IX**) 2 miotacze bomb głębinowych, 2 zrzutnie bomb głębinowych, 42 bomby głębinowe typu D lub Mk VII

1. Definicja zgodna z 4 częścią Traktatu Waszyngtońskiego: „Wyporność standardowa okrętu, to wyporność ukończonej jednostki z całą załogą i jednostką napędową, gotowej do wyjścia w morze z uzbrojeniem i amunicją, wyposażeniem oraz zapasem pożywienia i wody dla załogi, różnorodnymi zapasami i sprzętem, który jest na pokładzie w czasie działań wojennych, ale bez paliwa i rezerwy wody kotłowej”.

2. 60 kW generatory dla *Milne*, *Meteora*, *Musketiera* i *Myrmidona* zostały w listopadzie 1942 r. przeznaczone dla lotniskowca *Illustrious*.



		Poł. stępki	Wodowanie	Zakoń. budowy	Koszt budowy
<i>Milne</i> (G.14, D 58)	Scotts S.B. & Eng. Co., Ltd., Greenock	24.01.1940 r.	30.12.1941 r.	06.08.1942 r.	£ 459 512 i 12 szylingów
<i>Mahratta</i> (G.23) eks <i>Marksman</i>	Scotts S.B. & Eng. Co., Ltd., Greenock	*	28.07.1942 r.	*	£ 454 487 i 12 szylingów
<i>Marne</i> (G.35, D 135)	Vickers-Armstrongs, Ltd. (Tyne)	23.10.1939 r.	30.10.1940 r.	02.12.1941 r.	£ 457 512
<i>Martin</i> (G.44)	Vickers-Armstrongs, Ltd. (Tyne)	*	12.12.1940 r.	*	£ 457 512
<i>Matchless</i> (G.52, D 252)	Alex. Stephen & Sons, Ltd., Govan	14.09.1940 r.	04.09.1941 r.	26.02.1942 r.	£ 462 337
<i>Meteor</i> (G.73, D 273)	Alex. Stephen & Sons, Ltd., Govan	14.09.1940 r.	03.11.1941 r.	12.08.1942 r.	£ 462 337
<i>Musketeer</i> (G.86, D 186)	Fairfield S.B. & Eng. Co., Ltd., Govan	07.12.1939 r.	02.12.1941 r.	18.09.1942 r.	£ 462 543
<i>Myrmidon</i> (G.90)	Fairfield S.B. & Eng. Co., Ltd., Govan	*	02.03.1942 r.	*	£ 462 543

Stalowe podłużniki, wymiary, zespół napędowy i systemy okrętowe pozostały niezmienione.

Zaproszenia do przetargu wysłane do 13 firm mówiły o powtórzeniu projektu typu „L”. Oferty przetargowe miały zostać złożone w przeciągu trzech tygodni, a jednostki dostarczone w czasie od 28 do 35 miesięcy. Oferty cenowe wśród firm, z którymi zawarto kontrakty, były bardzo wyrównane. Od kilkuset funtów za kadłuby, maszyny za 4500 funtów i około 170 funtów pomiędzy ofertami na lidera flotyli *Milne*. Kontrakt na *Marne* i *Martin* przyznano Parsons M.S.T. Co., zaś kadłuby budowała stocznia Vickers-Armstrong.

Plany jednostek zostały przekazane przez Admiralicję czterem stoczniom 14 lipca 1939 r. W przeciągu następnych kilku miesięcy do projektu wprowadzono szereg drobnych zmian. Najbardziej znaczące były zmiany uzbrojenia: w październiku 1940 r., gdy rufowa wyrzutnia torped została zastąpiona 4-calowym działem przeciwlotniczym oraz w sierpniu 1941

roku, gdy zamontowano 6 zestawów uzbrojenia krótkiego zasięgu. Więcej zmian wprowadzono w późniejszym okresie działań wojennych.

Budowa 8 jednostek odbywała się w następujących stoczniach (tabela powyżej). Numery burtowe (w nawiasach) i zakontraktowane ceny podano odpowiednio za nazwą okrętu i na końcu tabeli.

Stocznia Scott’a stała się celem ciężkiego nalotu w maju 1941 roku, w wyniku którego spłonął budynek głównego biura i cała dokumentacja. Fabryka silników została zniszczona, a *Marksman*, którego kadłub był ukończony i prawie gotowy do zwodowania, został zdmuchnięty przez eksplozję z bloków stępkowych. W rezultacie trzeba go było rozebrać i zbudować od początku na nowym stanowisku. Ponowne położenie stępki miało miejsce pod koniec sierpnia 1941 roku.

*Milne* przekazano do ukończenia John Brown & Co. zaraz po zwodowaniu, pod koniec grudnia 1941 r. *Marksmana*, przemianowano na *Mahratta*,

oddano do służby w marcu 1943 r. *Myrmidon* przed ukończeniem został przekazany polskiej marynarce wojennej i przemianowany na ORP *Orkan*.

*Marne*, lider flotyli, odbył swoje czterogodzinne próby siłowni 2 grudnia 1941 roku, w drodze z Tyne do Firth of Forth. Osiadanie rufy wyniosło 1¼°, okres kołysania 4½ sekundy przy spokojnym morzu, siłę wiatru 2, zużyciu paliwa 67¼ tony. Maksymalny przechył boczny wyniósł 12½°. Od całej naprzód do 220 obrotów na minutę wstecz jednostka zatrzymała się w 100 sekund na dystansie około sześciu długości kadłuba.

*Mahratta*, opóźniony z powodu uszkodzeń spowodowanych wybuchem bomby, był ostatnią jednostką, która odbyła próby siłowni. Przy wzburzonej morzu, siłę wiatru 6, maksymalny przechył boczny wyniósł 18°, czas do zatrzymania się 69 sekund, okres kołysania bocznego 8½ sekundy, okres kołysania 4½ sekundy. Zużycie oleju napędowego w ciągu godziny wahało się od 15,19 ton na *Mil-*

**Brytyjski *Muskeeter* w Tulonie, 27 marca 1946 roku.**

**Fot. zbioru Hartmuta Ehlersa**





Brytyjski *Loyal* w porcie La Valetta na Malcie, kwiecień 1946 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

ne do 18,2 tony na *Musketeerze*, utrata wody kotłowej wyniosła od 2½ do 3 ton, poza *Meteorem* na którym wyniosła 4¼ tony.

Czterogodzinne próby prędkościowe na mili pomiarowej, przy pełnej mocy maszyn i wyporności od 2435 do 2686 ton, zaowocowały prędkościami maksymalnymi znacznie niższymi niż projektowe 36 węzłów. Przykładowe wartości dla wybranych jednostek wyglądały następująco:

- *Musketeer* → 2461 ton, 48 581 shp, 337,9 obr./min., 34,24 w.

- *Martin* → 2686 ton, 48 818 shp, 333,6 obr./min., 33 w.

- *Matchless* → 2620 ton, 48 058 shp, 334,5 obr./min., 32,9 w.

#### Przebieg służby

Wymagania operacyjne i doświadczenia wyniesione ze służby zaowocowały kilkoma modyfikacjami. W 1942 roku jednostki zostały przystosowane zarówno do służby w rejonach arktycznych, jaki i w tropikach. Ramię prostujące GZ na niezaladowanej jednostce zostało zredukowane do 0,84 stopy

i zakresu 56°, przy czym balastowanie nie było konieczne.

Zamiast radaru typu 286 na wszystkich jednostkach, oprócz *Milne*, zamontowano urządzenie typu 290. Dwa Oerlikony kalibru 20 mm zastąpiły 0,5-calowe karabiny maszynowe Mk III. W późniejszym okresie działań wojennych 4-calowe działo przeciwlotnicze zostało usunięte na *Marne* i *Matchless*, a w jego miejsce ponownie zainstalowano wyrzutnię torped.

W czasie wojny zatonięły trzy jednostki tego typu. *Martin* został storpe-

Brytyjski *Meteor* odstawiony do rezerwy w Devenport, 1950 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





**Alparslan (eks-Milne) w początkowym okresie służby.**

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

dowany 10 listopada 1942 roku przez niemieckiego *U 431* niedaleko Algieru, w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego. Polski *Orkan*, eks *Myrmidon*, został trafiony torpedą akustyczną wystrzeloną przez *U 610* na południe od Islandii, 8 października 1943 roku.

*Mahratta*, eks *Marksman* został trafiony dwoma torpedami 25 lutego 1944 roku, eskortując konwój do ZSRR na Morzu Barentsa. Brytyjski niszczyciel typu „I” - *Impulsive* próbował podejść do burty tonącej jednostki w oślepiającej zamieci śnieżnej,

**Alparslan w burtowym ujęciu, wrzesień 1959 roku.**

ale udało mu się uratować zaledwie garstkę rozbitków.

Pięć jednostek typu „M”, które przeżyły wojnę, miało odmienne losy. W 1945 roku wszystkie zostały wciągnięte na listę jednostek do dyspozycji. W styczniu 1946 roku *Musketeer* został wycofany ze służby i pozostawał w rezerwie w Harwich w okresie od 1946 do 1950 roku. W latach 1950-51 przeszedł remont w Liverpoolu, a od 1951 do 1954 roku przebywał w rezerwie w Chatham. W 1955 r., po remoncie w Belfaście, stał się pływającym magazynem sił obro-

ny wybrzeża i jednostką mieszkalną w Harwich. Ostatecznie 6 grudnia 1955 roku., *Musketeer* znalazł się w stoczni rozbiórkowej w Sunderland.

Pozostałe cztery jednostki typu „M”: *Marne*, *Matchless*, *Meteor* i *Milne* zostały sprzedane Turcji na mocy porozumienia podpisanego w Ankarze 16 sierpnia 1957 r.

#### **TCG Alparslan**

Początkowo, będąc w składzie Home Fleet (Force H), *Milne* eskortował 12 konwojów do ZSRR w 1943 r.,

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa







**Mareşal Fevzi Çakmak (eks-Marne), lipiec 1959 roku.**

a 31 maja tegoż roku zatopił niemiecki okręt podwodny U 289 u wybrzeży Norwegii. W 1944 roku okręt przebazowano na Morze Śródziemne, a w latach 1946-50 pozostawiono w rezerwie w Harwich. Od 1947 do 1948 roku pełnił funkcję jednostki szkoleniowej kadetów marynarki wojennej. W 1950 roku okręt przeszedł remont w Rosyth i pozostawał w rezerwie w Penarth w latach 1953-56.

Po sprzedaży Turcji w 1957 roku jednostka przeszła remont w Hull. Teoretycznie przekazanie okrętu, który otrzymał nazwę *Alparslan* (D 348), tureckiej marynarce wojennej miało miejsce 27 kwietnia 1959 roku, jednak oficjalne podniesienie bandy

ry i wejście do służby nastąpiło 29 czerwca 1959 roku. W 1970 roku numer burtowy zmieniono na D 252, aby zreorganizować blokadę numerów niszczycieli po zakupie *İçel* (D 344)<sup>1</sup>. Okręt został wycofany ze służby 20 sierpnia 1971 roku i przebywał w Gölcük aż do momentu zezłomowania przez MKE Seymen w 1975 roku.

#### **TCG Mareşal Fevzi Çakmak**

Początkowo *Marne* pełnił służbę w Home Fleet, jednak później przebazowano go na Morze Śródziemne, gdzie 12 listopada 1942 roku stracił rufę w wyniku eksplozji torped wystrzelonych przez U 515. Uszkodzona część została usunięta i tymczasowo

zaślepią grodzią w Gibraltarze, aby jednostkę można było doholować do Tyne. Tam Swan Hunter wymontował turbiny do remontu i dobudował nową rufę. Naprawy trwały od 4 marca 1943 r. do 31 stycznia 1944 roku. W tym okresie dokonano rozległych zmian w uzbrojeniu i wyposażeniu radarowym. *Marne* został wycofany ze służ-

1. W owym czasie były amerykańskie niszczyciele typu „G” miały numery od D 344 do D 347, starsze eks-brytyjskie jednostki typów „Gayret” i „Hisar” miały numery D 340-343. *Alparslan* otrzymał numer D 348. Później, w 1967 r., przybyły pierwsze dwie jednostki typu „Fletcher”, które otrzymały numery D 340 i D 341 po eks-brytyjskich niszczycielach *Muavenet* i *Gayret*. Trzy „Fletcher”, które przybyły w październiku 1970 r., otrzymały numery od D 342 do D 344. Numer D 344 był już noszony przez *Gaziantep*, który jednak otrzymał numer D 348. Był to wtedy aktualny numer *Alparslana*, któremu w zamian przypisano numer D 352.

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**



Mareşal Fevzi Çakmak na Malcie, 1950 rok.  
Fot. zbioru Leo Van Ginderena





**Marezał Fevzi Çakmak w marszu z dużą prędkością.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

by w styczniu 1946 roku w Portsmouth i pozostawał tam w rezerwie w latach 1946-52, a następnie w Penarth od 1952 do 1957 roku.

Po sprzedaży jednostki Turcji w 1957 roku okręt przeszedł remont w Tyne w okresie od grudnia 1957 do kwietnia 1959 roku, a następnie został oficjalnie przekazany tureckiej marynarce wojennej 29 czerwca 1959 roku w Portsmouth. Tego samego dnia nastąpiło podniesienie bandery i wejście do służby pod nazwą *Marezał Fevzi Çakmak* (D 349). Niszczyciel wycofano ze służby 20 sierp-

nia 1971 roku. Przebywał on w Gölcük aż do zezłomowania przez MKE Seymen w 1975 roku.

#### **TCG Kılıç Ali Paşa**

Początkowo *Matchless* pełnił służbę w Home Fleet, a następnie na Morzu Śródziemnym. 16 czerwca 1942 roku jednostka została storpedowana przez niemiecki kuter torpedowy (według innych źródeł weszła na minę) u wejścia do portu na Malcie. Eksplozja wyrwała w prawej burcie dziurę o długości 10 stóp i szerokości 7 stóp i 3 cali (3,1 x 2,2

m). Ponadto, poszycie na powierzchni 36 na 19 stóp (11 x 6 m) zostało mocno wgniecione. Wiele grodzi zostało poważnie odkształconych, a dwie zniszczone. Dolny pokład był przebity, pokładniki i wzdłużniki w rejonie eksplozji zostały zniszczone. Główne przewody wodnej sieci przeciwpożarowej, zawory wyciągów i odpowietrzników w pomieszczeniu palaczy zostały również uszkodzone przez wybuch. Chłodnia i agregaty chłodnicze zostały zniszczone. Magazyn pocisków nr 2 też odniósł uszkodzenia. Po naprawie-

**Kılıç Ali Paşa (eks-Matchless) w ujęciu z października 1959 roku.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**







**Jeszcze jedno ujęcie *Kılıç Ali Paşa* z października 1959 roku.**

niu uszkodzeń na Malcie okręt pełnił służbę na Morzu Śródziemnym po zakończeniu II wojny światowej w latach 1945–46, a następnie pozostawał w rezerwie w Portsmouth od 1946 do 1952 roku. Po remoncie w Woolston w okresie od 1950 do 1951 roku *Matchless* nadal pozostawał w rezerwie w Penarth w latach 1952–57.

Po sprzedaży Turcji w 1957 roku, jednostka przeszła remont w Govan. Oficjalne przekazanie niszczyciela tureckiej marynarce wojennej miało miejsce w Glasgow, 16 lipca 1959

***Piyale Paşa* (eks-*Meteor*) w czerwcu 1959 roku.**

roku. Tego samego dnia podniesiono na nim turecką banderę i przemianowano na *Kılıç Ali Paşa* (D 350). Pod koniec służby jednostka została przydzielona dowództwu szkolenia kadr marynarki wojennej. Niszczyciel wycofano ze służby 20 sierpnia 1971 r. Do momentu zezłomowania przez MKE Seymen w 1975 roku okręt przebywał w Gölcük.

#### **TCG *Piyale Paşa***

*Meteor* pełnił początkowo służbę w Home Fleet, a następnie na Morzu

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

Śródziemnym. Od 1946 do 1953 roku okręt przebywał w rezerwie w Devonport, a w 1951 przeszedł remont w Scotstoun, a w latach 1953–57 pozostawał w rezerwie w Penarth.

Po sprzedaży jednostki Turcji, okręt przeszedł remont w Hebburn. Oficjalne przekazanie niszczyciela stronie tureckiej miało miejsce w Portsmouth 29 czerwca 1959 roku. Tego samego dnia okręt wszedł do służby w tureckiej marynarce wojennej jako *Piyale Paşa* (D 351). Po koniec służby przydzielono go dowództwu szkolenia kadr mary-

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**





**Piyale Paşa podczas manewrów.**

narki wojennej. Po wycofaniu ze służby w 1972 roku, jednostka przebywała w Gölcük. W czerwcu 1975 roku przybyła do MKE Seymen celem zezłomowania.

#### **Bibliografia**

Notatki autora dotyczące tureckiej marynarki wojennej zbierane od 1973 r.

*British Destroyers - A History of Development 1892-1953*, Edgar J. March. © Edgar J. March; Seeley Service & Co. Ltd. 1966.

*British Warships since 1945 - Part 3: Destroyer*, Mike Critchley. Maritime Books, Duloe, Liskeard, Cornwall, U.K. ISBN 0 9506323 9 2.

*Cumhuriyet Donanması 1923 - The Fleet of the Republic*; Kapitan Cem Gürdeniz i Master CPO (Ret.)

Erdoğan Yüceliş, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Da-

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

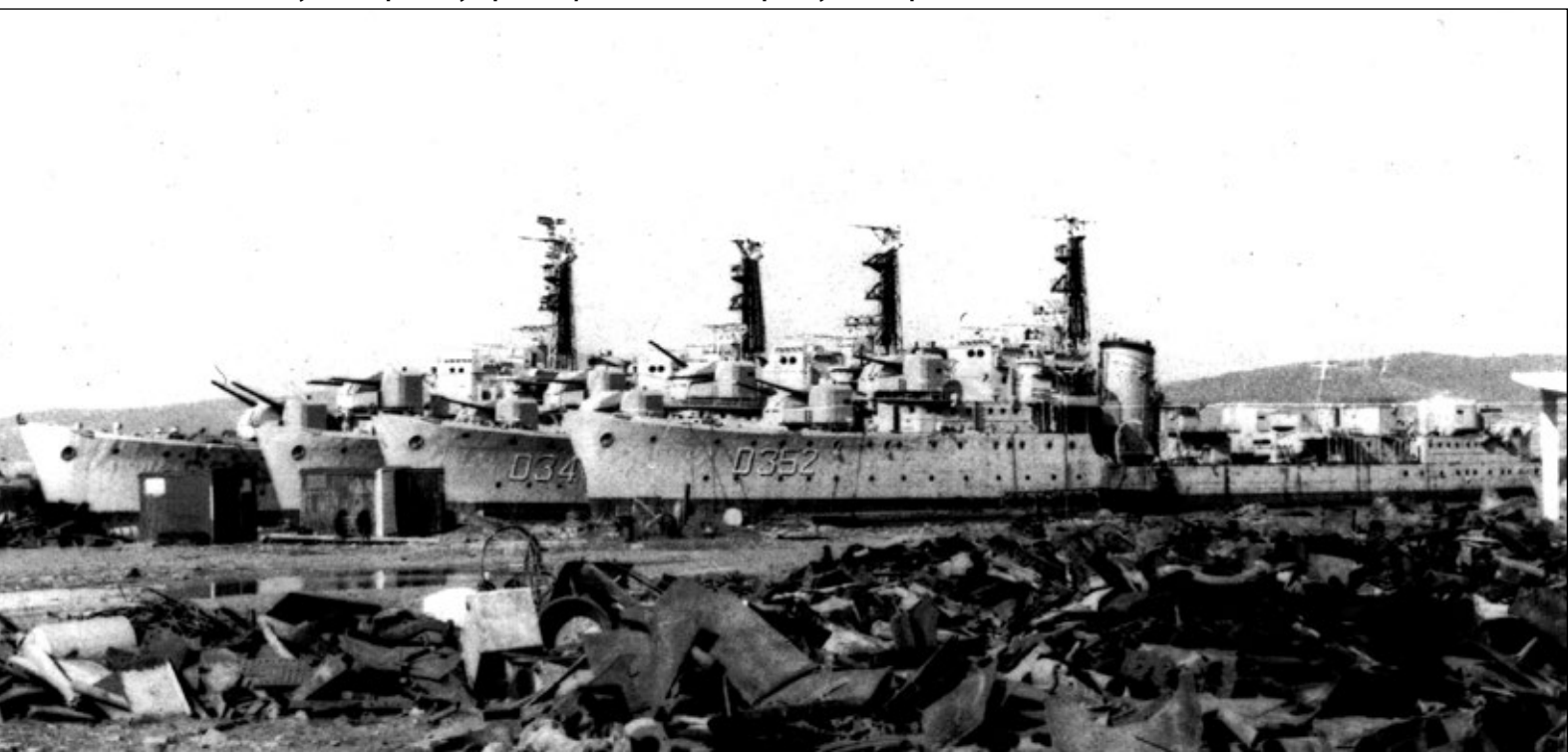
ire Başkanlığı, İstanbul, I wydanie / listopad 2000, © ISBN 975-409-167-6.

„Jane's Fighting Ships 1954-55”, Raymond V. B. Blackman, A.M.I.N.A., A.I.Mar.E. Jane's Fighting Ships Publishing Co., Ltd., 25 Gilbert Street, London, W.1.

*Warships of World War II - Second Edition*, H. T. Lenton i J. J. Colledge. © Ian Allan 1973. Ian Allan Ltd., Shepperton, Surrey, U.K. ISBN 0 7110 0403 X.

**Cała czwórka niszczycieli, na pierwszym planie *Alparslan*, w H.E.K. Depo, Seymen, 2 lipca 1975 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**







## Niszczyciele eskortowe typu „Berk”

### Wstęp

Dwa, tak zwane niszczyciele eskortowe tego typu były pierwszymi faktycznie nowoczesnymi i zaawansowanymi technicznie okrętami głównych klas zbudowanymi w Turcji. Z oficjalnego tureckiego punktu widzenia za inicjowały one nową erę techniczną w regionie. W związku z tym, tureckie kręgi budowniczych okrętów wojennych, w oficjalnej broszurze wydanej przez Stocznnię Marynarki Wojennej w Gölcük, przedstawiły je jak poniżej:

«Cytat»

*Budowa i remont niszczyciela*

„Nowa era w budownictwie okrętowym wschodniego rejonu Morza Śródziemnego”

Tureckie stocznie marynarki wojennej są dumne z budowy przez wiele stuleci okrętów wojennych każdej z klas dla floty tureckiej.

Budowa niszczycieli eskortowych typu „Berk” jest rzeczywistym dowodem kontynuacji tradycji Stoczni Marynarki Wojennej w Gölcük.

Nasz wydział budowy kadłubów jest zdolny do przetworzenia każdego rodzaju metalu w konstrukcję kadłubów zgodnie z powierzoną szczegółową specyfikacją.

Najważniejszą fazą procesu budowy jest montaż na okręcie wojennym wyposażenia i systemów. Wydziały maszynowy, elektryczny i elektroniczny Stoczni Marynarki Wojennej w Gölcük mają doświadczenie w montażu, obsłudze i remontach niemal każdego rodzaju wyposażenia. Ponadto, doświadczony wydział Stoczni Marynarki Wojennej w Gölcük wykonują próby i ewaluację wyżej wymienionych systemów.

«Koniec cytatu»

Porównywalne stanowisko zawarło w książce „Cumhuriyet Donanması 1923-2000”, oficjalnej publikacji tureckiej marynarki wojennej, w której na stronie 38 można przeczytać w niezbyt dobrym angielskim tłumaczeniu:

«Cytat» Te dwa okręty zostały zaprojektowane w Stoczni Marynarki Wojennej w Gölcük przez projektantów tu-

reckiej floty na podstawie rozwiązań amerykańskiego typu niszczycieli eskortowych. Projekt ten jest pierwszą bojową jednostką nawodną dla Marynarki Wojennej Republiki. Do tego czasu dla floty tureckiej nie zbudowano żadnej jednostki bojowej głównych klas. «Koniec cytatu»

W lepszym zrozumieniu znaczenia „Nowej ery w budowie okrętów wojennych wschodniego rejonu Morza Śródziemnego” może pomóc przegląd typów i wielkości okrętów wojennych budowanych w Gölcük przed 1964 rokiem, kiedy to rozpoczęto fazę projektowania jednostek typu „Berk”. Ponadto, przedstawienie samej stoczni przed przeglądem typów okrętów wojennych w niej budowanych uważa się za właściwe.

### Stocznie budowlane

Stocznia Marynarki Wojennej w Gölcük została założona w 1926 roku. Pierwsze kroki ku temu zostały powzięte w 1924 roku w związku z ko-



niecznością dokowania eks-niemieckiego krążownika liniowego *Yavuz Sultan Selim*. Dla tego projektu przeznaczono obszar 250 akrów, z czego 70 akrów zostało wykorzystanych bezpośrednio przez stocznię. W latach poprzedzających II Wojnę Światową przeprowadzono intensywne studia i opracowano projekt rozwoju stoczni oraz bazy marynarki wojennej. Projekt ten nie został jednak nigdy zrealizowany ze względu na wybuch wojny.

Później jednak rozwiązania zawarte w tym projekcie zostały wykorzystane podczas niektórych gruntownych modernizacji stoczni. Ważne udoskonalenie programu zostało rozpoczęte po zatwierdzeniu amerykańskiego Programu Pomocy w 1947 roku. Kolejna infrastruktura została zbudowana z wykorzystaniem funduszy państwowych i większość wyposażenia, które funkcjonuje po dzień dzisiejszy zostało dostarczonych w ramach tych programów. Stocznia została unowocześniona w stosunkowo krótkim okresie.

Efektem tych działań jest stocznia z około setką wykwalifikowanych inżynierów, 5000 doskonałych robotników, sumarycznie 28 000 ton możliwości podnoszenia doków pływających, dwoma pochylniami o wymiarach 150 m x 24 m i 80 m x 20 m oraz możliwościami budowy jednostek o nośności 30 000 DWT. Dzisiaj, Stocznia Marynarki Wojennej w Gölcük remontuje i obsługuje wszystkie okręty podwodne floty tureckiej oraz większość okrętów nawodnych.

Drugą z wymienionych tutaj głównych stoczni tureckiej marynarki wojennej, chociaż nie była brana pod uwagę przy projektowaniu i budowie niszczycieli eskortowych (refakat muhribi) typu „Berk” była: Stocznia Marynarki Wojennej Taşkızak. Usytuowana w stambulskim Złotym Rogu była założona w 1455 roku przez sułtana Mehmeta II Zdobywcę. W następnych dekadach i stuleciach, stocznia osiągnęła zdolność budowy i obsługi większości jednostek floty osmańskiej.

Modernizacja stoczni, znanej jako „Tersâne-i Âmire” (Arsenał Imperialny), została rozpoczęta na początku XIX wieku. W 1828 roku zbudowano tu pierwszy statek parowy. Preferowano budowę okrętów z materiałów wyprodukowanych bądź zakupionych lokalnie w Imperium Oto-

mańskim z rosnącą w późniejszych latach tendencją do zakupu kompletnych zestawów materiałów w Europie. W szczególności w okresach kryzysów, których wiele miało miejsce w XIX wieku: Kryzys Egipski lat 1831-1840, Wojna Krymska lat 1853-1856, Kryzys Kreteński lat 1866-1869, Wojna Rosyjsko-Osmańska lat 1877-1878 czy Wojna Grecko-Osmańska 1897 roku. Procedury montażu zestawów materiałów przywożonych z Europy były w większości nadzorowane przez ekspertów delegowanych do „Tersâne-i Âmire.”

Po I Wojnie Światowej, kiedy Stambuł został ogłoszony strefą zdemilitaryzowaną, Taşkızak zaczął obsługiwać głównie floty handlowej i większość maszyn oraz wyposażenia została przewieziona do Gölcük. W 1941 roku Taşkızak został odtworzony. Od 1941 do 1996 roku stocznia zbudowała niemal 150 jednostek wojennych wliczając w to: zbiornikowce, okręty desantowe, patrolowe oraz szybkie jednostki uderzeniowe. Od czasu założenia w 1455 roku zbudowano w niej około 2 000 okrętów i innych jednostek pływających. W 1999 roku Stocznia Marynarki Wojennej Taşkızak została włączona do stoczni Pendik w Tuzli. Dwie połączone stocznie początkowo określano jako „Istanbul Shipyard”, a obecnie jako „Stocznia Pendik” (Pendik Donanma Tersanesi), która jest w pełni własnością Marynarki Wojennej.

### Okręty wojenne zbudowane w Gölcük w latach 1926-1964

Budowanie okrętów wojennych w Gölcük rozpoczęto stosunkowo późno. Pierwszym zbudowanym tutaj okrętem wojennym był zbiornikowiec (*akaryakıt tankeri*) *Gölcük*, o wyporności pełnej 1255 ton, nośności 750 DWT oraz 58,6 m długości, zaprojektowany przez kapitana inżyniera (Müh. Yzb.) Ata Nutku.

Stępkę okrętu położono w 1931 roku, wodowano 4 listopada 1935 roku, ale ukończono dopiero w 1938 roku z powodu trudności ekonomicznych, które w tym czasie przechodziła młoda republika turecka. Z tego jednak względu w szerokich kręgach floty komentowano, że „*Turcja nie potrafi budować okrętów wojennych*”.

Okręt służył we flocie tureckiej przez wiele lat. Przebudowany w 1960

roku na zbiornikowiec oleju smarnego został ostatecznie przebudowany na zbiornikowiec wody. Miał radiowy sygnał wywoławczy: TBBC oraz numer rozpoznawczy A 573, a później Y 1207. Wycofany ze służby 17 września 1983 roku, początkowo był zacumowany przy pirsie MKEK w Seymen. Później odholowany na złom, 23 października 1986 roku zawiniął do MKE Aliğa.

Drugim okrętem zbudowanym w Gölcük był mały stawiacz min (*mayın dökcüü gemisi*) *Atak*. Zaprojektował go także Ata Nutku, który w międzyczasie został mianowany na stopień komandora podporucznika (Müh. Bnb). Okręt, w typie holownika, miał wyporność pełną 500 ton, długość całkowitą 44 m, możliwość przewożenia 40 min oraz wyposażenie do holowania.

Jego stępkę położono w 1936 roku, a *Atak* został wodowany w kwietniu 1938 roku i wprowadzony do służby w 1939 roku. W nieznanym czasie został przebudowany w Stoczni Marynarki Wojennej w Gölcük na tender do przewożenia osób (*Personel Taşıyıcı*) i przydzielony tureckiej Akademii Marynarki Wojennej na wyspie Heybeliada. Radiowy sygnał wywoławczy: TBBT.

*Atak* był ostatni raz widziany przez autora w maju 1982 roku z numerem rozpoznawczym Y 1101. W 2000 roku ostatecznie zdezaktywowany. Jego końcowe losy aktualnie nie są znane.

Trzecią jednostką wojenną był 200-tonowy transportowiec torped nazywany po prostu *Torpedo Tenderi*. Położenie stępki w 1936 roku, wodowanie w 1938 roku i wprowadzenie do służby w tym samym roku. Numery rozpoznawcze Y 1051 i Y 95. W 2000 roku był jeszcze w służbie, jego końcowe losy aktualnie nie są znane.

Czwartym okrętem wojennym zbudowanym w Gölcük był *Bekirdere*, transportowiec amunicji (*cephane gemisi*) o wyporności pełnej 545 ton i długości całkowitej 44,65 m. Położenie stępki w 1941 roku, wprowadzony do służby w 1944 roku. Radiowy sygnał wywoławczy: TBDR, numery rozpoznawcze Y 1196 i Y 94. Wycofany ze służby w 1992 roku, końcowe losy?

Numerem „5” w Stoczni Marynarki w Gölcük był *Dalgıç*, tender nurkowy, po którym była szósta konstrukcja okrętowa – tender boi *Geyve*. Szczegó-

łowe informacje o tych dwóch jednostkach zostały utracone. Jedyne co wiadomo to to, że *Dalgıç* został pierwotnie przydzielony do bazy okrętów podwodnych *Erkin* (eks-*Trier*) jako tender, a *Geyve* w latach 1953/54 miał radiowy sygnał wywoławczy: TBDQ oraz został złomowany w 1973 roku.

Ważny wpływ na tureckie planowanie morskie miała II Wojna Światowa. Tuż po odtworzeniu, w 1941 roku Stocznia Marynarki Taşkızak otrzymała zadanie zaprojektowania i zbudowania na brytyjskiej licencji jednostki, która ostatecznie stała się typem „Bora” – sześciu drewnianokadłubowych, małych kutrów torpedowych (*hücumbotlar*, H.B. 3 - H.B. 8). Jednostki o długości 18 metrów wypierały 65 ton, miały cztery silniki benzynowe i prędkość 33 węzłów oraz przenosiły dwie torpedy kalibru 450 mm zrzucające z uchwytów.

Ze względu na niedostatki mocy produkcyjnych, budowę dwóch jednostek: H.B. 3 i H.B. 4 zakontraktowano w Stoczni Marynarki w Gölcük. Obydwie zostały wprowadzone do służby odpowiednio 11 i 21 grudnia 1942 roku. H.B. 3 *Yıldırım* i H.B. 4 *Şimşek* pełniły służbę do lat około 1952/53 mając radiowe sygnały wywoławcze: TBCF i TBDD.

Wraz z kolejnymi, nowymi budowlami Stocznia Marynarki w Gölcük powróciła do „normalnej, rutynowej budowy stalowych okrętów”. Nowym zamówieniem stał się *Öncü*, jeden z dwóch holowników floty typu „Öncü” o wyporności pełnej 500 ton oraz długości całkowitej 42,85 m. Stępkę holownika położono w 1951 roku, a wprowadzono go do służby w 1956 roku. Bliźniaczy *Önder* został zbudowany w Stoczni Marynarki Taşkızak. Jego stępkę położono w 1952 roku, a ukończono w 1954 roku. *Öncü* miał radiowy sygnał wywoławczy TBAI (*Önder* - TBAP), a do czasu wycofania ze służby 17.6.1997 r. numery rozpoznawcze Y 1048 i Y 1120. Kiedy w sierpniu 1997 roku *Öncü* przybył w celu złomowania do MKE Aliğa miał ostateczny numer rozpoznawczy A 574.

Do czasu położenia stępki ósmego stalowego okrętu wojennego upłynęło pięć lat. Budowę jednostki – ponownie pomocniczej – rozpoczęto w Gölcük 12 grudnia 1956 roku. Zbiornikowiec

wody (*su tankeri*) *Pınar No. 2* został wodowany w 1958 roku i wprowadzony do służby 2 marca 1959 roku. Mając 1300 ton wyporności pełnej i 840 ton lekkiej, miał długość całkowitą 52 m, radiowy sygnał wywoławczy TBVB oraz nosił numery rozpoznawcze Y 1212 i Y 112.

Numer kadłuba „9” stoczni w Gölcük nosił stalowy, 56-tonowy poławiacz torped (*torpido takip botu*), który został zbudowany w ramach amerykańskiego programu i według amerykańskiego projektu 72-stopowego. Wodowany 5 listopada 1960 roku jako *Takip* i wprowadzony do służby 27 sierpnia 1961 roku miał radiowy sygnał wywoławczy TBAL oraz nosił numery rozpoznawcze Y 1052 i Y 98. Po wprowadzeniu do służby drugiej takiej jednostki w 1995 roku został przemianowany na *Takip-1*. Obydwa były ciągle jeszcze aktywne w 2016 roku.

Nieodmiennie, Nr 10 ze stoczni w Gölcük był małą jednostką pomocniczą o stalowym kadłubie. *Atıl*, holownik o pojemności 300 GRT i długości całkowitej 32,8 m był wyposażony w trzy przeciwpożarowe armatki wodne. Wodowany w 1962 roku, *Atıl* wszedł do służby 11 maja 1963 roku. Jego radiowym sygnałem wywoławczym było TBUI, początkowym numerem rozpoznawczym Y 1132, a później Y 55. W 2016 roku był jeszcze ciągle aktywny.

W 1963 roku, w Gölcük położono stępkę ówczesnej największej nowej jednostki. Mający stocznioowy numer 12, zbiornikowiec *Albay Hakkı Burak* miał 3740 ton wyporności pełnej, 1800 ton lekkiej oraz długość między pionami 83,73 m. Okręt został ukończony 10 maja 1965 roku, którego to dnia miała miejsce ceremonia podniesienia bandery. Jego oficjalne wprowadzenie do służby nastąpiło 11 sierpnia 1965 roku. Zbiornikowiec miał przydzielony numer rozpoznawczy A 572 oraz radiowy sygnał wywoławczy TBTZ. A. H. *Burak* został wycofany ze służby 15 lipca 1997 roku.

Jednocześnie, w Gölcük zbudowano serię 12 uniwersalnych okrętów desantowych (*çıkarma araçları*) – LCU. Ich projekt był modyfikacją amerykańskich jednostek desantowych serii *LCU-1610*. Nowe tureckie okręty desantowe oznaczone od Ç 205 do Ç 216, miały wyporność pełną 405 ton

i 44,25 m długości całkowitej. Stępkę dwóch pierwszych jednostek położono w 1964 roku, a ukończono je w 1965 roku. Pozostałe założono w 1965 roku i ukończono w ciągu kolejnego roku. Większość z nich została wycofana ze służby pomiędzy 1992, a 1998 rokiem i złomowana.

Również w 1965 roku Stocznia Marynarki w Gölcük dostarczyła trzy jednostki desantowe typu LCM będące częścią kontraktu Stoczni Marynarki Taşkızak. Miały one wyporność pełną 113 ton i numery rozpoznawcze od Ç 305 do Ç 307. Były częścią serii tureckich okrętów desantowych o numerach Ç 301 - Ç 320. Niektóre z nich ciągle jeszcze są w aktywnej służbie.

### Projekt niszczycieli typu „Berk”

Zestawienie jednostek zbudowanych w Gölcük do 1964 roku nie koniecznie wskazuje, że Gölcük było idealnym miejscem dla realizacji postawionego zadania. Przedstawiona wyżej lista pokazuje jasno, że mimo zainteresowania dużymi okrętami stalowymi, stocznia zbudowała jedynie kilka jednostek pomocniczych floty. Lista budów do lat 1964/65 nie pokazuje żadnego (większego) okrętu bojowego.

Większych okrętów bojowych nie znajdujemy jednakże również na liście budów Stoczni Marynarki Taşkızak, chociaż jest ona znacznie dłuższa nawet przed rokiem 1964. Na tej podstawie wydaje się, że racjonalne powody wyboru Stoczni Marynarki w Gölcük dla zaprojektowania i budowy niszczycieli eskortowych typu „Berk” wynikały z faktu, że Gölcük obsługiwała i remontowała wszystkie okręty podwodne i większość nawodnych floty tureckiej. W 1964 roku druga z tych kategorii obejmowała niszczyciele: 4 eks-brytyjskie typu „Milne” oraz 4 eks-amerykańskie typu „Gleaves”. Obsługa tych jednostek oznaczała, że pracownicy stoczni byli zaznajomieni z dużymi maszynami, systemami elektrycznymi i ogólnokrętowymi oraz z systemami uzbrojenia i elektroniki jakie znajdowały się na niszczycielach amerykańskich przekazanych w okresie powojennym zaprzyjaźnionym państwom. Nie miało to miejsca w przypadku Stoczni Marynarki Taşkızak. Fakty te mogły być decydujące dla wybrania Gölcük. Innym interesu-



**Amerykański niszczyciel eskortowy *Claud Jones* w ujęciu z 1960 roku.**

jącym zagadnieniem była procedura wyboru typu „Claud Jones” jako projektu bazowego oraz czy wyboru dokonał Sztab Marynarki Wojennej czy stocznia.

Dlaczego turecka marynarka wojenna wybrała amerykański typ „Claud Jones”? Cztery okręty tego typu były jedynymi zbudowanymi od czasu II Wojny Światowej niszczycielami amerykańskiej marynarki wojennej z napędem silnikami wysokoprężnymi. Konstrukcja stanowiła próbę budowy

ekonomicznego niszczyciela eskortowego dla produkcji masowej. Jednostki nie mogły jednakże przenosić hydrolokatorów i uzbrojenia zdolnego do zwalczania współczesnych okrętów podwodnych. Niszczyciele te charakteryzowały się dobrą statecznością, były jednak zbyt słabo uzbrojone, co uważano za błąd amerykańskiej marynarki wojennej. W związku z tym, już po 14 latach służby we flocie Stanów Zjednoczonych zostały przekazane za granicę. Z drugiej jednakże strony prosty,

**Jego turecki analog, niszczyciel eskortowy *Berk* w ujęciu z 1977 roku.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

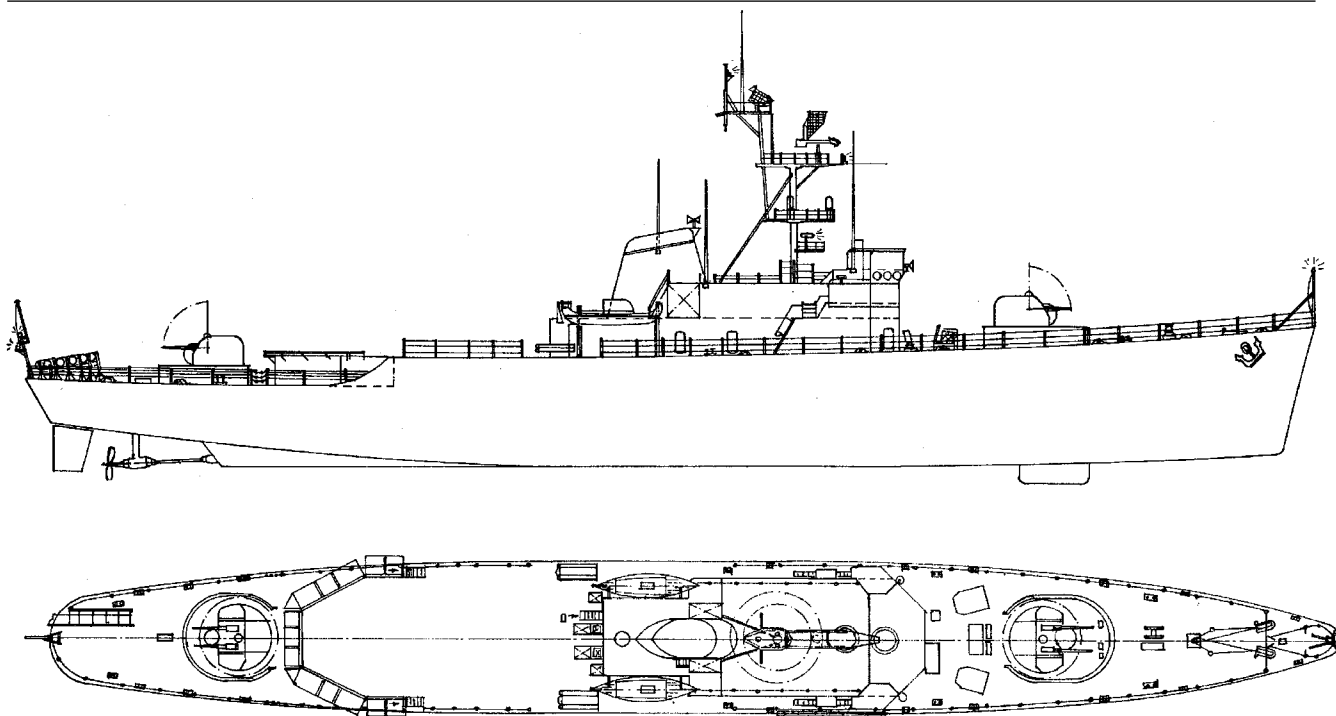
jednowałowy projekt wydawał się idealnym dla modyfikacji adaptacyjnej do wymagań tureckich przez zespół konstruktorów nie mających doświadczenia w projektowaniu kompletnych okrętów wojennych tak, jak było to w przypadku projektantów ze stoczni w Gölcük, a ogólnie Marynarki Wojennej Turcji.

Modyfikacje wprowadzone przez zespół projektantów tureckich dotyczyły obszarów: rozplanowania nadbudówek, układu napędowego, uzbro-

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**







Oryginalny planik tureckiej wersji typu „Claud Jones”.

jenia oraz lotnictwa pokładowego. Podstawowo, bez zmian pozostawiono wymiary główne oraz podział na przedziały wodoszczelne jak również aluminiową nadbudówkę. Jednakże plan ogólny z trójnożnym masztem przednim, masztem kolumnowym na śródkręciu oraz dwoma kominami na okrętach amerykańskich został zmodyfikowany tylko do jednego masztu trójnożnego z przodu, jednego komina oraz platformy startowej dla śmigłowca.

**Bliźniaczy Peyk krótko po wejściu do służby.**

#### Historia służby okrętów typu „Berk”

Projektowanie jednostek typu „Berk” zostało ukończone w październiku 1966 roku. W grudniu w większości były gotowe rysunki warsztatowe stalowego kadłuba. Zgodnie z nimi 12 stycznia 1967 roku rozpoczęto palenie pierwszych blach dla niszczyciela *Berk*. Jego stępkę położono 9 marca 1967 roku, a kadłub został wodowany 25 czerwca 1971 po ponad czterech latach i trzech miesiącach na pochylni. Budowa okrętu została ukończona

**Fot. zbiory Hartmута Ehlersa**

12 lipca 1972 roku i tego samego dnia nowa jednostka została zaakceptowana przez Marynarkę oraz wciągnięta na jej inwentarz.

Ceremonia podniesienia bandery miała miejsce 12 października 1973 roku w bazie floty w Gölcük. Po ponad roku testowania i prób systemów, ćwiczeń zgrywających i szkolenia załogi pod nadzorem Marynarki, *Berk* został oficjalnie wprowadzony do służby w tureckiej Marynarce Wojennej jako jednostka w pełnej gotowości opera-

**Fot. Awiabaza**





**Peyk w ciekawym ujęciu z 1976 roku. Dobrze widoczny maszt z wyposażeniem elektronicznym.**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

cyjnej. Przydzielono mu NATO-wski radiowy sygnał wywoławczy TBOL oraz numer rozpoznawczy D 358.

W czerwcu 1977 roku *Berk* brał udział w „Kieler Woche” w Niemczech. Większość swej służby spędził jednak jako okręt patrolowy w Izmirze. Został wycofany ze służby 12 stycznia 1999 roku w Gölcük. Po zdemontowaniu uzbrojenia i czujników powrócił do Izmiru i od kwietnia *Berk* w Izmirze, 5 września 1994 roku.

nia 1999 roku oczekiwał na dyspozycję w stoczni Alabey.

W dniu 9 sierpnia 2000 roku, podczas mających miejsce na Morzu Śródziemnym manewrów „Deniz Kurdu 2000”, *Berk* został zatopiony torpedą wystrzeloną z należącego do typu 209 tureckiego okrętu podwodnego *Atilay* (S 347).

Pierwsze blachy dla niszczyciela *Peyk* były palone 18 stycznia 1968 roku. Jego

stępkę położono 6 lipca 1968 roku. *Peyk* został wodowany 7 czerwca 1972 roku po niemal czterech latach na pochylni i został ukończony 24 lipca 1975 roku po ponad trzech latach od wodowania. W dniu 15 kwietnia 1976 roku, *Peyk* został oficjalnie wprowadzony do służby we flocie tureckiej podczas ceremonii podniesienia bandery w Stoczni Marynarki w Gölcük. Okręt otrzymał NATO-wski radiowy sygnał

**Fot. © Hartmut Ehlers**





Kolejne ujęcie, tym razem kolorowe, *Peyk* na redzie Kuşadası, 14 września 1983 roku.  
Fot. zbiorcy Leo Van Ginderena







**Peyk w burtowym ujęciu, 19 kwietnia 1980 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**

wywoławczy TBOM oraz numer rozpoznawczy D 359.

Na początku lipca 1976 roku *Peyk* odwiedził Nowy Jork w związku z obchodami 200-lecia niepodległości Stanów Zjednoczonych, a w 1979 roku złożył wizytę w Odessie. Większość swej służby spędził jednak jako okręt patrolowy w Izmirze, stając się 18 stycznia 1985 roku jednostką flagową Flotylli Izmirskiej.

W 2001 roku *Peyk* został zaoferowany zarządowi miasta Izmir 2001 do wykorzystania jako okręt-muzeum, która to propozycja została zaakceptowana. Nie zdołano jednak zrealizować jego przebudowy tak, że 9 kwietnia 2002 roku przebazowano go do MKE Aliğa z przeznaczeniem na złom.

Warte jest odnotowania, że obydwa okręty przejęły nazwy od osmańskich krążowników torpedowych *Berk-i Satvet* oraz *Peyk-i Şevket* ukończonych w 1907 roku w niemieckiej Kilonii. Obydwa pełniły długoletnią służbę zostając przeniesione do rezerwy w latach 1945 i 1944 oraz złomowane odpowiednio w latach 1954 i 1953 po okresie służby w roli stacjonarnych jednostek szkolnych.

**Zakończenie**

Niszczyciele eskortowe typu „Berk” będą zawsze uważane za istotny kamień milowy w historii tureckiej Marynarki Wojennej, stanowiąc punkt

#### **Zakończenie**

**Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**







**Peyk na redzie Izmiru, 31 października 1987 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**

początkowy rozwoju profesjonalnego tureckiego przemysłu budowy okrętów ze znaczącą liczbą uniwersalnych stoczní oraz współpracujących zakładów przemysłowych.

Długie, pięcioletnie okresy budowy niszczycieli *Berk* i *Peyk* wskazują na niedostatek kompetencji oraz możliwości produkcyjnych stoczní w Gölcük niezbędnych do projektowania i budowy tych okrętów, które mogły być wówczas niedoszacowane.

Impulsem dla przyszłego rozwoju tureckiego przemysłu okrętowego

było bez wątpienia zapoczątkowanie ambitnych programów dostawy szybkich jednostek uderzeniowych (typ „Doğan”, 7 z 8 okrętów zbudowanych w Taşkızak od 1975 roku), okrętów podwodnych (typ „Atılay”, 2 z 6 jednostek w całości zbudowanych w Gölcük od 1979 roku) oraz w końcu modułowych fregat MEKO-200TN typu „Yavuz” – 2 z 4 okrętów zbudowanych w Gölcük od 1985 roku. Wszystkie te jednostki zostały zamówione w stoczníach niemieckich (odpowiednio Lürssen, HDW i Blohm + Voss), któ-

re przygotowywały zestawy materiałowe i dostarczały je do Turcji. Montaż z nich okrętów odbywał się w większości ze wsparciem technicznym personelu niemieckiego umożliwiając potężny transfer technologii.

W gruncie rzeczy, turecki przemysł okrętowy jest dzisiaj na wysokim poziomie, co przejawia się także w zamówieniach eksportowych. Faktycznie, „Nowa era w budownictwie okrętowym wschodniego rejonu Morza Śródziemnego” propagowana w broszurze Stoczní Marynarki

**Peyk po przybyciu do stoczní złomowej Aliğa, 2 kwietnia 2002 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**



	Porównanie charakterystyki głównej	
	Typ „Claud Jones”	TCG Berk, TCG Peyk
Wyporność lekka	1305 t	1450 t
Wyporność maksymalna	1914 t	1950 t
Długość na linii wodnej	91,75 m	
Długość całkowita	95,10 m	95,15 m
Szerokość	11,84 m	11,82 m
Zanurzenie kadłuba / zanurzenie maksymalne	3,66 m / 5,50 m (hydrolokator)	4,40 m (śruba) / 5,50 m (hydrolokator)
Układ napędowy	4 silniki wysokoprężne Fairbanks-Morse 38ND8½, 1 linia wałów	4 silniki wysokoprężne FIAT Tosi 3-016 RSS, 800 rpm, 1 linia wałów
Moc układu napędowego	20 000 KM [14 900 kW]	24 000 KM [17 664 kW]
Prędkość	23 węzłów	25 węzłów
Zasięg	3590 Mm/22 w; 10 300 Mm/9 w	3600 Mm/22 w, 10 000 Mm/9 w
Zapas paliwa	300 t	300 t
Moc elektrowni okrętowej	600 kW	600 kW
Uzbrojenie	2 x 76 mm L/50, 2 Mk 11 Hedgehog, 2 stałe wt, 1 wbg SPS-10, 1 SPS-6, SPG-52 f.c.s., SQS-29/32 hydrolokator kadłubowy	4 x 76 mm L/50, 2 Mk 11 Hedgehog, 2 x III wt Mk 32, 1 wbg Mk 9 (10) SPS-10, 1 SPS-40, 2 systemy kontroli ognia Mk 63, Decca TM 1226, hydrolokator SQS-11
Zestaw czujników		
Systemy przeciwdziałania	WLR-1	WLR-1
Lotnictwo pokładowe	Brak	1 AB-204/AB-212POP/Alouette II
Załoga	175 (15 oficerów, 160 podof. i szer.)	164 (14 oficerów, 150 podof. i szer.)

Gölcük zmaterializowała się za sprawą budowy niszczycieli eskortowych Berk i Peyk.

## Tłumaczenie z języka angielskiego Jarosław Palasek

### Źródła

Własne notatki autora dotyczące tureckiej marynarki wojennej wykonane na podstawie:

„Combat Fleets of the World 1986/87”: A. D. Baker, © 1986 Naval Institute Press, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland 21402, ISBN 0-85368-860-5.

Cumhuriyet Donanması 1923-2000 (The Fleet of the Republic): Cem Gürdeniz, Dz. Kur. Alb. (Komandor),

and Erdoğan Yüceliş, İdari Kd. Bşçvş Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı – İstanbul; wydanie I, November 2000. © ISBN975-409-167-6.

Gölcük Naval Shipyard wydane przez Wydział Nawigacji, Hydrografii i Oceanografii Kwatery Głównej Tureckiej Marynarki Wojennej w Çubuklu, İstanbul, Turcja.

„Jane’s Fighting Ships 1972-73”: Raymond V. B. Blackman, mgr nauk ekonomicznych, St. Mechanik, M.I.-Mar.E., F.R.I.N.A.; © 1972 wydane przez Sampson Low, Marston & Co., Ltd. S.B.N. 354 00111 6.

„Les Flottes de Combat (Fighting Fleets) 1968”: Henri Le Masson; Éditions Maritimes d’outre-mer, 17, rue Jacob, Paris VI<sup>e</sup>. Imprimé en France, L’imprimerie Nouvelle, Orléans (Loiret), 10-1967.

Schiffe und Flugzeuge der US Flotte: Stefan Terzibaschitsch, © 1966 J. F. Lehmanns Verlag München

The Turkish Navy - Today and Tomorrow, Wydanie Specjalne 2001, Siły Morskie, Mönch Publishing Group, Bonn

Türk Deniz Kuvvetleri (Turkish Naval Forces): Cem Gürdeniz, Dz. Kur. Alb. (Captain) i Erdoğan Yüceliş, İdari Kd.Bşçvş (Master CPO, ret.), Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı - İstanbul; wydanie II, Lipiec 2000. © ISBN975-490-160-9.

Turkish Naval Forces Today and Tomorrow, Załącznik Specjalny, Siły Morskie, 1994.

US Warships since 1945 ©: Paul H. Silverstone 1986; Ian Allen Ltd, Shepperton, Surrey; ISBN 0 7110 1598 8.

**Peyk w stoczni złomowej Aliğa, 28 sierpnia 2002 roku.**

**Fot. © Hartmut Ehlers**







## Korwety rakietowe typu „Heybeliada”

Współczesna turecka marynarka wojenna jest jedną z liczących się flot na świecie. Jej potencjał bojowy jest kilkanaście razy większy od reprezentowanego przez naszą marynarkę. Na jej rozwój wpływają, co oczywiste, możliwości ekonomiczne państwa, ale również aspekty polityczne takie, jak członkostwo w NATO (od 1952 roku) czy rywalizacja z sąsiednią Grecją. Przynależność Turcji do tego paktu, zaowocowało między innymi otrzymywaniem od sojuszników, głównie Stanów Zjednoczonych, ogromnej pomocy wojskowej. Jest to o tyle zrozumiałe, że państwo to graniczyło z ówczesnym Związkiem Radzieckim i strzegło Bosforu, jedynej drogi morskiej łączącej Morze Czarne z Morzem Śródziemnym.

Tak korzystne położenie strategiczne mogło być w pełni wykorzystane tylko w wypadku dysponowania silną i sprawną flotą. Doskonale zdawali sobie z tego sprawę tureccy przywódcy, jak i ich nатовscy sojusznicy, czego efektem było systematyczne przejmowanie przez tę marynarkę kolejnych jednostek służących poprzednio we flotach aliantów, przede wszystkim U.S. Navy. Przez długi czas był to jedyny sposób wzmacniania Türk Deniz Kuvvetleri (Tureckich Sił Mor-

skich). Obecnie, mimo że nadal jest to praktykowane w związku z polepszeniem sytuacji gospodarczej państwa, równolegle realizowany jest proces wzmocnienia jej poprzez budowę nowych okrętów zarówno w stoczniach zagranicznych, jak i krajowych.

Spśród najważniejszych klas okrętów bojowych tureckiej floty, proces ten nie objął jedynie korwet. Zostało to zauważone przez dowództwo marynarki i dzięki poparciu decydentów legło u podstaw uruchomienia programu budowy korwet typu „Heybeliada” będących bohaterami niniejszego artykułu. Jest to pierwszy etap realizacji programu Milgem (tur. Milli Gemi - Okręt Narodowy). Nazwa ta doskonale oddaje ideę przyświecającą jego twórcom, czyli wyposażenia własnej floty w nowoczesne jednostki nie tylko zbudowane w krajowej stoczni, ale przy udziale jak największej liczby miejscowych przedsiębiorstw. Udział krajowych wyrobów, jeżeli chodzi o uzbrojenie i wyposażenie tych okrętów osiągnął poziom 50 % i ma się jeszcze zwiększyć.

### Projektowanie i budowa

Oficjalnie projekt Milgem został zainicjowany w styczniu 1996 roku i pierwotnie zakładał budowę w lokalnej

stoczni korwet typu MEKO A-100 zaprojektowanych przez niemiecką stocznnię Blohm + Voss specjalizującą się w budowie okrętów nawodnych według modułowej koncepcji MEKO (niem. MEhrzweck KOmbinationsschiff). Firma ta zadomowiła się na dobre na tamtejszym rynku dzięki zaprojektowaniu i budowie w Niemczech i tureckiej stoczni Gölcük z İzmit (Kocaeli) ośmiu fregat rakietowych MEKO 200TN. Na początku 2000 roku dowództwo tureckiej marynarki wojennej zdecydowało o zakończeniu współpracy z niemiecką firmą i zaprojektowaniu nowych jednostek w oparciu o krajową myśl techniczną i przemysł. 12 marca 2004 roku podmiotem odpowiedzialnym za budowę i wyposażenie nowych korwet została Stocznia Marynarki Wojennej w Stambule (Istanbul Naval Shipyard - INSY). Równocześnie nastąpiły zmiany w zakładanej koncepcji wykorzystania, jak i konstrukcji jednostek. Ewaluowały one stopniowo od okrętu ochrony strefy wyłączności gospodarczej (OPV - Offshore Patrol Vessels), zbudowanego w oparciu o technologię MEKO w kierunku nowoczesnej korwety wielozadaniowej zbudowanej zgodnie z wymaganiami trudnowykrywalności („stealth”), przeznaczonej do działań w strefie przybrzeżnej, czy-

li bardzo zbliżonej do amerykańskich okrętów LCS - Littoral Combat Ship. Wśród zadań, które mają być realizowane przez nowe tureckie korwety należy wymienić:

- patrolowanie wód przybrzeżnych
- zwalczanie okrętów podwodnych
- ochronę lokalnych linii komunikacyjnych
- wykrywanie i zwalczanie aktywności organizacji terrorystycznych na morzu
- akcje poszukiwawcze i ratownicze
- prezentowanie bandery.

Wymóg budowy tych okrętów w oparciu o projekt opracowany w Turcji spowodował konieczność zaangażowania w jego realizację ponad 50-ciu miejscowych podmiotów i przedsiębiorstw. Firmy zagraniczne występują, co najwyżej, jako partnerzy miejscowych przedsiębiorstw lub poddostawcy niektórych wzorów uzbrojenia i wyposażenia. Instytucją odpowiedzialną za realizację i koordynację całego projektu jest Podsekretariat Przemysłu Obronnego Ministerstwa Obrony Narodowej – Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM). To właśnie z nim kontrakty podpisują główni wykonawcy. I tak za badania mające za zadanie zoptymalizowanie kształtu kadłuba oraz próby modelowe odpowiedzialna była Politechnika Stambulska (kontrakt – 4.7.2005 r.). Nadzór nad całym procesem projektowania i budowy sprawuje miejscowe towarzystwo kla-

syfikacyjne Türk Lloyd (kontrakt – 26.8.2005 r.). Podmiotem odpowiedzialnym za projekt samych okrętów i jego wyposażenia („platformę”) jest firma STM Savunma Teknolojileri Mühendislik Tic. A.Ş. W związku ze złożonością prac przed nią stojących podzielono je na trzy etapy, kontrakt dotyczący pierwszego etapu został podpisany 13 kwietnia 2006 roku, a dwóch pozostałych 9 kwietnia 2007 roku. Dążenie do jak największego udziału rodzimego przemysłu w tym projekcie oraz szeroki zakres prac spowodowały, że bierze w nim udział, jako podwykonawcy STM ponad 30 tureckich firm. System napędowy korwet typu Milgem dostarczony zostanie przez turecki oddział niemieckiego koncernu MTU - MTU Motor Türbin Sanayi ve Ticaret A.Ş. na mocy kontraktu podpisanego 23 marca 2007 roku. Natomiast bojowy system dowodzenia będzie wspólnym dziełem firm ASELSAN Elektronik San. Tic. A.Ş. i HAVELSAN A.Ş., które podpisały z SSM kontrakt na jego dostarczenie 23 maja 2007 roku.

Projekt tak skompilowanych jednostek nie mógłby oczywiście powstać bez przeprowadzenia prac badawczo-rozwojowych. Większość z nich realizowanych jest przez podmioty zrzeszone w Tureckiej Radzie Badań Naukowych i Technologicznych – Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK). I tak Krajowy Instytut Ba-

dawczy Elektroniki i Kryptologii - Ulusal Elektronik ve Kriptoloji Araştırma Enstitüsü (TÜBİTAK-UEKAE) odpowiedzialny jest za prognozowanie sygnatury termicznej jednostek (kontrakt 23.6.2005 r.) oraz kompatybilności elektromagnetycznej i redukcji ewentualnych interferencji (13.7.2005 r.). Centrum Badawcze Marmara – Marmara Araştırma Merkezi (TÜBİTAK-MAM) stworzy system sonarowy (kontrakt 23.6.2005 r.), zaprojektuje hydrofony (14.7.2005 r.) oraz system demagnetyzacyjny (5.12.2005 r.). Natomiast firma ASELSAN opracuje na mocy podpisanego 10 maja 2006 r. kontraktu system kierowania ogniem pokładowej armaty kal. 76 mm.

Budowę prototypowej korwety *Heybeliada* (F 511) rozpoczęto w Stoczni Marynarki Wojennej w Stambule 22 stycznia 2007 roku, zaś jej uroczyste wodowanie, w którym wziął udział premier Turcji Recep Tayyip Erdoğan oraz szef Sztabu Generalnego generał İlker Başbuğ miało miejsce 27 września 2008 roku. Bandera na tej jednostce została podniesiona 27 września 2011 roku, zaś w aktywnej służbie znajduje się ona od roku 2013. Zgodnie z informacjami prasowymi koszt jej budowy wyniósł 260 mln USD. Nazwa nowej tureckiej korwety pochodzi od wyspy leżącej na morzu Marmara nieopodal Stambułu, na której znajduje się między innymi szkoła kadetów tureckiej marynarki wojennej. Druga jednostka

Korweta *Büyükdada* na Morzu Marmara, 2017 rok.

Fot. Yörük Işık







Kolejne ujęcie korwety *Heybeliada* w Odessie, wykonane już po zacumowaniu.

Fot. © Anatolij Odajnik

*Büyükkada* (F 512), której budowę rozpoczęto tego samego dnia, co wodowanie prototyp również powstała w Stoczni Marynarki Wojennej w Stambule. Jej wodowanie miało miejsce tego samego dnia co podniesienie bandery na prototypie czyli 27 września 2011 r., zaś podniesienie bandery odbyło się 27 września 2013 r. Korweta ta także nosi nazwę wyspy leżącej na morzu Marmara. Również kolejne jednostki będą nosić nazwy tureckich Wysp Książęcych (tur. Prens Adalan) stąd określane są jako typ „Ada”, co po turecku oznacza wyspę.

#### Kadłub i urządzenia napędowe

Korwety typu „Heybeliada” mają klasyczny kadłub wypornościowy z wydatną gruszką dziobową, zastosowaną w celu zwiększenia prędkości oraz polepszenia własności morskich. Temu samemu celowi służy zainstalowanie po jednej parze stępek przeciwperechylowych i aktywnych stabilizatorów płetwowych. Dzięki temu pomogą one operować przy stanie mo-

rza do 6° B i używać uzbrojenia przy 5° B. Wypierają one 2300 ton, ich kadłub ma długość maksymalną 99,56 m, na linii wodnej wynosi ona 90,43 m, szerokość maksymalna 14,40 m zaś zanurzenie konstrukcyjne to 3,89 m. Zarówno kadłub jak i nadbudówki zostały wykonane ze stali o podwyższonej wytrzymałości DH36.

*Heybeliada* i pozostałe korwety posiadają będą jedną zwartą nadbudówkę zajmującą całe śródokręcie z wkomponowanym w jej bryłę mostkiem, kominem mieszczącym czerpnię powietrza i wyloty spalin oraz hangar dla pokładowych aparatów latających. Za mostkiem posadowiony jest maszt ostrosłupowy stanowiący podstawę dla urządzeń radiolokacyjnych. Na pokładzie dziobowym znalazła swoje miejsce armata średniego kalibru, zaś na rufie zlokalizowano lądowisko dla śmigłowca. Tureccy konstruktorzy przy projektowaniu tych jednostek szczególną wagę przykładali do zmniejszenia możliwości ich wykrycia. W celu ograniczenia skutecznego

poła odbicia radiolokacyjnego (SPO) nadbudówka i wieża armaty dziobowej zyskały specjalne (kanciaste) kształty, zastosowano pełny maszt, a wszystkie możliwe elementy wyposażenia i uzbrojenia umieszczono za specjalnymi pokrywkami. Patrząc na kształty nadbudówki, a zwłaszcza mostka nasuwa się nieodparcie wrażenie, że jej projektanci wzorowali się na kształtach zastosowanych przez amerykańców z koncernu Lockheed Martin na fregacie *Freedom* (LCS-1). Nie zapomniano też o ograniczeniu hałasu i ciepła emitowanego mogącego przyczynić się do ich wykrycia lub mogącego służyć do naprowadzania broni przeciwnika.

Jak wspomniano wcześniej system napędowy zostanie dostarczony przez turecki oddział znanej niemieckiej firmy silnikowej MTU z Friedrichshafen. Będzie składał się on z dwóch marszowych 16-cylindrowych silników wysokoprężnych MTU 16V595TE90 o mocy 4320 kW (5875 KM) każdy oraz szczytowej turbiny gazowej General Elec-

Nazwa	Numer burtowy	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Podniesienie bandery
<i>Heybeliada</i>	(F 511)	Istanbul Naval Shipyard (INSY)	22 stycznia 2007	27 września 2008	27 września 2011
<i>Büyükkada</i>	(F 512)	Istanbul Naval Shipyard (INSY)	27 września 2008	27 września 2011	27 września 2013
<i>Burgazada</i>	(F 513)	Istanbul Naval Shipyard (INSY)	27 września 2013	18 czerwca 2016	2019 (plan)
<i>Kınalıada</i>	(F 514)	Istanbul Naval Shipyard (INSY)	8 października 2015	-	2020 (plan)



tric Marine LM 2500 o mocy 23 000 kW (31 280 KM) pracujących w układzie CODAG (Combined Diesel And Gas turbine). Silniki te sprzęgnięte są za pomocą przekładni redukcyjnej firmy Renk o masie 133 t. Ich rozmieszczenie wygląda następująco: najbliższe dziobu znajduje się turbina gazowa, następnie przekładnia, a z tyłu ustawione równolegle obok siebie oba silniki wysokoprężne. Taki układ siłowni spowodował, że komin tych korwet charakteryzuje się dużą długością przy niewielkiej wysokości, co spowodowane było koniecznością umieszczenia w jego przedniej części czerpni powietrza i wylotu spalin turbiny gazowej, a w tylnej czerpni i wylotów silników wysokoprężnych oraz jak największego ograniczenia jego wymiarów w związku z wymogami trudnoprzewodności. Napęd przekazywany jest za pomocą dwóch wałów napędowych o długości 30 m na dwie śruby nastawne. Zarówno wały, jak i śruby wyprodukowała firma Escher Wyss. Korwety tego typu posiadają dwa stery umieszczone w strumieniach zaśrubowych. Łączna moc siłowni wynosi 31 640 kW (43 030 KM), co pozwala na rozwinięcie prędkości maksymalnej ponad 29 w., zaś prędkość ekonomiczna wynosi 15 w. Zasięg określono na 3500 Mm przy prędkości 15 w. Autonomiczność jednostek wynosi 10 dob, dzięki zaopa-

trywaniu na morzu (RAS) może wzrosnąć do 21 dni. Energia elektryczna służąca do zasilania systemów okrętów jest wytwarzana przez cztery generatory spalinowe (diesel), każdy o mocy 588 kW dostarczone przez lokalną firmę İSBİR Elektrik Inc.

Monitorowaniem i kontrolą pracy siłowni, wytwarzania i dystrybucji energii elektrycznej, systemów kontroli zniszczeń oraz urządzeń pomocniczych zajmować będzie się Zintegrowany System Zarządzania Platformą (Integrated Platform Management System – IPMS) UniMACS 3000 firmy Imtech Marine & Offshore. Na prototypowym okręcie został on zainstalowany dzięki podpisanemu 27 lutego 2007 roku kontraktowi między STM A.Ş. a turecką firmą YALTES Electronic and Information Systems Production and Trade Inc. – lokalnego partnera Imtech. Cechami charakterystycznymi systemu UniMACS 3000 jest wykorzystanie uniwersalnych konsoli operatorskich (cztery z nich znajdują się w pomieszczeniu sterowania siłownią, a trzy kolejne na mostku), systemu operacyjnego Windows, światłowodowej sieci komputerowej o dużej przepustowości oraz okrętowej telewizji przemysłowej, zaś jego otwarta architektura pozwala na łatwe modyfikacje. IPMS zawiaduje też systemem szkoleń pokładowych, detekcji i zwal-

czania ognia oraz systemem stabilizacji przechyłów.

### Uzbrojenie

Na dziobie korwety zostanie zainstalowana automatyczna armata kal. 76 mm Oto Melara Super Rapid umieszczona w nowej wieży o zredukowanej skutecznej powierzchni odbicia radiolokacyjnego, swymi kształtami nawiązującej do rozwiązań zastosowanych na norweskich ścigaczach rakietowych typu „Skjold”. Do wymuszenia posłuszeństwa i samoobrony okrętów przed szybkimi jednostkami nawodnymi służą dwa zdalnie sterowane stanowiska strzeleckie ASELSAN STAMP (Stabilized Machine Gun Platform) kal. 12,7 mm umieszczone po bokach nadbudówki na wysokości tylnej części komina. Mieści ono na wspólnej stabilizowanej podstawie oprócz karabinu maszynowego kamerę termowizyjną, kamerę telewizyjną oraz dalmierz laserowy. Może być kierowany w trybie manualnym lub w pełni automatycznie. Naprowadzane może być ono dzięki własnym urządzeniom obserwacyjnym lub optronicznym systemom okrętowym.

Podstawowym uzbrojeniem do zwalczania okrętów są pociski przeciwokrętowe Boeing RGM-84 Harpoon. Dwa stelaże, każdy z czterema kontenerami startowymi tych rakiet, umieszczone

**Korweta Heybeliada w Odessie, tym razem od rufy. Widoczne rozmieszczenie wyrzutni RAM, rakiet „Harpoon” oraz stanowisko strzeleckie ASELSAN.**

**Fot. © Anatolij Odajnik**





zostaną między masztem, a kominem w swojej otwartej ku górze „studni” utworzonej przez te elementy konstrukcyjne, a poszycie nadbudówki. Takie umiejscowienie tych wyrzutni jest kolejnym przejawem troski o zmniejszenie wykrywalności jednostek i jest dobrze znane z innych współczesnych konstrukcji okrętów bojowych. Za samoobronę korwet przed środkami napadu powietrznego odpowiadać będzie 21-komorowa wyrzutnia rakiet plot./prak. RIM-116 RAM, dla której miejsce przewidziano w tylnej części nadbudówki nad hangarem dla śmigłowca. Jednostki tego typu będą miały również możliwość zwalczania okrętów podwodnych. Na ich pokładach zainstalowane będą dwie trójrurowe wyrzutnie Mk 32 kal. 324 mm, z których wystrzeliwane będą lekkie torpedy Mk 46. Wyrzutnie zlokalizowane będą na pokładzie głównym w nadbudówce tuż za kominem i podczas codziennej służby będą ukryte za specjalnymi pokrywami.

Na stałe na pokładach tych okrętów bazować może jeden śmigłowiec ZOP Sikorsky S-70B-2 Seahawk. Do ich obsługi służyć będzie hangar zlokalizowany w osi symetrii oraz lądowisko znajdujące się na rufie. Śmigłowce te będą miały możliwość operowania w dzień, jak i w nocy przy stanie morza do 6 °B dzięki systemowi ASIST (Aircraft Ship Secure and Traverse) amerykańskiej firmy Curtiss Wright Controls, Inc. System ten dostarczony został na mocy kontraktu z STM A.Ş. podpisanego 19 maja 2007 roku. Zapas paliwa lotniczego JP-5 wynosi 20 t, możliwe jest też tankowanie śmigłowca w powietrzu.

### Wyposażenie elektroniczne

Podstawowym źródłem informacji na temat sytuacji powietrznej i nawodnej na nowej korwecie jest trójwspółrzędny radar Thales SMART-S Mk2 zainstalowany na szczycie masztu. Ten nowoczesny radar pracujący w pasmach E i F zoptymalizowany jest do pracy na wodach przybrzeżnych. Poza wykrywaniem obiektów powietrznych i nawodnych (maksymalnie 500) może służyć do wskazywania celów oraz wykrywania źródeł zakłóceń elektronicznych. Co oczywiste przy radarze obserwacyjnym zintegrowany jest on z anteną identyfikacji „swój-obcy”



Korweta *Büyükdada* w ujęciu od rufy, widok na hangar i lądowisko śmigłowca. Fot. Yörük Işık

(IFF). Jego maksymalny zasięg wynosi 250 km, przystosowany jest on do wykrywania małych i szybkich jednostek nawodnych, śmigłowców oraz pocisków przeciwookrętowych.

Za kierowanie ogniem przede wszystkim armaty pokładowej odpowiada optroniczny system STING EO Mk2 Thalesa umieszczony nad mostkiem. Na wspólnej stabilizowanej podstawie integruje on radar kierowania ogniem pracujący w pasmach I i K oraz kamerę telewizyjną, termowizyjną, a także dalmierz laserowy. Dzięki możliwości automatycznego wyboru sensora, który w danej chwili ma najlepsze możliwości działania system ten jest bardzo odporny na zakłócenia. Kontrakt na dostawę SMART-S Mk2 i STING EO Mk2 Thales podpisał z ASELSAN A.Ş. w grudniu 2007 roku. Co warto podkreślić turecka firma wynegocjowała, że kamera termowizyjna i dalmierz laserowy w zestawie STING EO Mk2 będzie jej produkcji.

Na specjalnej platformie z przodu masztu okrętowego poniżej radaru dozoru ogólnego ma zostać zainstalowany „cichy” radar nawigacyjny opracowany przez rodzimy przemysł. Najprawdopodobniej jest to radar firmy ASELSAN, która dotychczas pro-

dukowała urządzenia tej klasy w wersji lądowej służące do dozoru wód przybrzeżnych. Powyżej na maszcie zainstalowany został zwykły radar nawigacyjny. Drugi taki radar zamontowany został na małym maszcie znajdującym się w tylnej części nadbudówki za kominem. Głównym jego zadaniem będzie naprowadzanie pokładowego śmigłowca. Na tym samym maszcie poniżej radaru nawigacyjnego swoje miejsce znalazła optroniczna głowica obserwacyjna ASELFLIR 300T również wyprodukowana przez ASELSAN z myślą o śmigłowcach bojowych.

Jak wspomniano wyżej na korwecie tych zamontowano stację hydrolokacyjną TBT-01 Yakamoz stworzoną przez Centrum Badań Marmara (TÜBİTAK-MAM). W tej chwili nie jest znana jej charakterystyka techniczna. Na podstawie ujawnionych zdjęć wiadomo jedynie, że posiada ona antenę cylindryczną umieszczoną w opływece podkilowej wyprodukowanej przez firmę ONUK-BG Defence Systems, zlokalizowanej w części dziobowej za gruszką.

Informacje ze wszystkich sensorów spływać mają do bojowego systemu dowodzenia GENESIS (Gemi Entegre Savaş İdare Sistemi) stworzo-





**Korweta *Büyükkada* w Bosforze.**

**Fot. Yörük Işık**

nego przez firmy ASELSAN i HAVELSAN na potrzeby modernizacji tureckich fregat typu „Oliver Hazard Perry”. W jego skład będzie wchodził specjalnie opracowany na potrzeby korwet typu „Heybeliada” system kierowania ogniem G-MSYS (Genesis Milgem Savaş Yönetim Sistemi).

Co zrozumiałe, tureckie korwety otrzymały systemy walki radioelektronicznej oraz środki samoobrony, co bardzo istotne w większości zaprojektowane i wyprodukowane przez lokalne firmy. I tak w Turcji powstały urządzenia przechwytyjące wiązki radarowe umieszczone na głównym maszcie Aselsan ARES-2N oraz czujniki ostrzegające przed opromieniowa-

niem przez laser, które zostały zamontowane na przedniej i tylnej ścianie nadbudówki. Okrętowe wyrzutnie celów pozornych dla tych jednostek zostały opracowywane przez Dowództwo Centrum Badawczego – Araştırma Merkezi Komutanlığı (ARMERKOM). Brak o nich bliższych informacji poza tym, że będą zainstalowane na nadbudówce po bokach komina.

Zdecydowanie więcej wiadomo na temat systemu mającego zabezpieczyć korwety przed wrogimi torpedami. Na pokład *Heybeliady* trafił system obrony okrętów nawodnych przed torpedami Sea Sentor brytyjskiej firmy Ultra Electronics Ltd. Jest to komercyjna wersja systemu Sonar 2170 instalowanego na

modernizowanych przez Royal Navy fregatach rakietowych typu 23 (Duke). Kontrakt na jego dostawę opiewający na kwotę 3 mln EUR został podpisany przez brytyjską firmę z HAVELSAN A.Ş. 14 sierpnia 2007 roku. System składa się z holowanego sonaru liniarnego instalowanego na rufie pod lądowiskiem dla śmigłowca, którego zadaniem jest wykrywanie i ostrzeganie przed zagrożeniami, urządzeń kontrolnych sterujących jego pracą, konsoli operatorskich umieszczonych na mostku oraz w centrum informacji bojowej oraz dwóch wyrzutni wabików akustycznych. Te ośmiorurowe wyrzutnie zostaną zainstalowane na nadbudówce po bokach przedniej części komina.

**Kolejne ujęcie korwety *Büyükkada*, tym razem nocne ze Stambułu.**

**Fot. Yörük Işık**





Na zakończenie nostalgiczna fotografia korwety *Büyükkada*  
zbliżającej się do Mostu Bosforzkiego.  
Fot. Yörük Işık



Urządzenia nawigacyjne zastosowane na tych jednostkach zostały dostarczone przez kanadyjską firmę OSI Geospatial Inc. Wykorzystują one elektroniczne mapy nawigacyjne w wersji dla okrętów wojennych (WECDIS - Warship Electronic Chart Display and Information Systems). Sprzęgnięto je również z innymi systemami okrętowymi zgodnie z koncepcją zintegrowanego mostka (Integrated Bridge System). Okręty te wyposażone są w różnorodne systemy łączności przede wszystkim radiowej w pasmach HF, VHF i UHF, a także system wojskowej łączności satelitarnej pracujący w paśmie X dostarczony przez firmę ASELSAN. Tureccy marynarze mogą korzystać z własnych kanałów łączności satelitarnej dzięki satelicie komunikacyjnemu Turksat 4A. Dwie anteny łączności satelitarnej tego producenta zostaną zainstalowane po bokach masztu. Uzupełnieniem będą dla nich cywilne urządzenia łączności satelitarnej, których anteny zainstalowano na dachu mostka.

Załoga nowych tureckich korwet będzie mogła liczyć 106 oficerów i marynarzy wliczając w to personel lotniczy. Dla 19 oficerów przewidziano trzy kajuty jednoosobowe, dwie dwuosobowe oraz trzy czteroosobowe. Podoficerowie starsi w liczbie 16 mieszkać będą w czterech kajutach czteroosobowych, zaś 41 podoficerów młodszych w trzech kajutach sześciuosobowych, dwóch siedmioosobowych oraz jednej dziewięćosobowej. Natomiast 30 marynarzy będzie musiało zadowolić się dwoma 15-to osobowymi kubrykami.

### Dane taktyczno-techniczne korwet typu „Heybeliada”

Wyporność – 2300 t

Wymiary – (dł. x szer. x zan.) 99,56 (90,43 KLW) x 14,40 x 3,89 m

Napęd – system CODAG, 2 silniki wysokoprężne MTU 16V595TE90 o łącznej mocy 8640 kW (11 750 KM), 1 turbina gazowa General Electric Marine LM 2500 o mocy 23 000 kW (31 280 KM),

2 śruby nastawne Escher Wyss

Zespół prądowców: 4 generatory spalinowe każdy o mocy 588 kW

Osiągi – prędkość ponad 29 w. (ekonomiczna 15 w.), zasięg 3500 Mm/15 w., autonomiczność 10 dni (RAS - 21 dni)

Uzbrojenie – 2 x IV wyrzutnie pokpr RGM-84 Harpoon, 1 x XXI wyrzutnia rakiet plot./prak. RIM-116 RAM, 1 armata 76 mm Oto Melara Super Rapid, 2 x I zdalnie sterowane stanowiska strzeleckie ASELSAN kal. 12,7 mm, 2 x III wyrzutnie torped Mk 32 kal. 324 mm dla torped Mk 46, 1 śmigłowiec ZOP Sikorsky S-70B-2 Seahawk;

Wypożyczenie przeciwdziałania – urządzenia informujące o opromieniowaniu przez radar Aselsan ARES-2N, urządzenia informujące o opromieniowaniu przez laser, wyrzutnie celów pozornych, system obrony przed torpedami Sea Sentry

Wypożyczenie radiolokacyjne – radar obserwacji ogólnej SMART-S Mk2, optroniczny system kierowania ogniem STING EO Mk2, „cichy” radar nawigacyjny, 2 radary nawigacyjne, optroniczna głowica obserwacyjna ASELFLIR 300T

Systemy dowodzenia i łączności – bojowy system dowodzenia GENESIS, system kierowania ogniem G-MSYS, systemy wojskowej łączności satelitarnej firmy ASELSAN

Wypożyczenie hydroakustyczne – podkilkowa stacja hydrolokacyjna TBT-01 Yakamoz

Załoga – 106 ludzi

Dodatkowo dwa miejsca znajdują się w okrętowym ambulatorium.

### Przyszłość

Według założeń poza prototypem i pierwszą jednostką seryjną zbudowanych miało być jeszcze sześć jednostek tego typu, które miały zastąpić w służbie korwety typu „Burak” – były francuskie awiza typu A 69. Na mocy kontraktu z 3 stycznia 2013 r., za kwotę 1,5 mld dolarów miała je zbudować prywatna turecka stocznia RMK Marine. Jednak we wrześniu 2013 r. decyzją tureckiego premiera, kontrakt ten został anulowany, a budowę dwóch kolejnych jednostek tego typu powierzono znowu Istanbul Naval Shipyard (INSY).

Poza korwetami, planuje się budowę w oparciu o ich projekt serii czterech większych okrętów - fregat typu TF-100. Mają one być uzbrojone w uniwersalne pionowe wyrzutnie rakiet (VLS – Vertical Launching System) oraz posiadać rozbudowane wyposażenie radiolokacyjne. Planuje się, że okręty te zostaną zbudowane do roku 2024. Ponadto fregaty TF-100 mają być platformą testową dla rozwiązań niezbędnych do zaprojektowania własnymi siłami jeszcze większych okrętów jakimi mają być fregaty przeciwlotnicze typu TF-2000. 12 grudnia 2016 roku minister obrony Turcji zaakceptował plan budowy czterech okrętów tego typu. Jak wiadać plany są ambitne.

## POLECAMY

# Das Marine-Nachrichtenblatt



### Czasopismo informacyjne „Stowarzyszenia wojna na morzu 1914-1918”

Głównie koncentruje się na nieznanych lub nie do końca wyjaśnionych aspektach wojny morskiej lat 1914-1918. Czytelnik ma okazję również zapoznać się z niepublikowanymi dotychczas fotografiami. Obok artykułów o cesarskiej marynarce niemieckiej czytelnicy mogą zapoznać się z dziejami flot innych państw tego konfliktu.

Cena 6,50 Euro za egzemplarz + koszt wysyłki 3 Euro

Zamówienia można składać pod adresem mailowym: [bestellung@seekrieg14-18.de](mailto:bestellung@seekrieg14-18.de)