

OSTATNIA MISJA *E15*¹

Piotr Nykiel

Strona | 1

Fiasko operacji dardanelskiej, a zwłaszcza sromotna przegrana w bitwie o cieśninę, do jakiej doszło 18 marca 1915, uświadomiły Aliantom, że czas wreszcie porzucić nadzieję na wejście jakiegokolwiek jednostki nawodnej na Morze Marmara. Zaplanowany więc na 25 kwietnia 1915 desant na Półwysep Gallipoli doprowadzić miał do zniszczenia od strony lądu wszelkich stanowisk artyleryjskich, uniemożliwiających flocie pokonanie Dardaneli. Jednym z zasadniczych warunków powodzenia było jednak odcięcie obrońców od dostaw amunicji i wszelkich innych uzupełnień, które transportowane były na półwysep ze Stambułu drogą morską.

Jednym ze środków, przy pomocy którego, teoretycznie, można było to zadanie wykonać wydawał się być okręt podwodny. Pierwsze improwizowane próby spenetrowania Cieśniny Dardanelskiej podejmowane były zresztą przez jednostki tego typu jeszcze przed rozpoczęciem operacji dardanelskiej. Wspomnieć tu należy o *B11*, który 13 grudnia 1914 w Zatoce Sarıışık zatopił turecki okręt liniowy *Mesudiye* oraz o francuskim *Saphir*, który 15 stycznia 1915, po minięciu najwyższego odcinka cieśniny między Çanakkale a Kilitbahir zatonął, w dużej mierze w wyniku fatalnego stanu technicznego².

Z technicznego punktu widzenia wykorzystanie okrętu podwodnego w Dardanelach nie było proste. Główny problem nie stanowiła wcale artyleria przeciwnika czy nie do końca rozpoznana zagroda minowa, ale cieśnina sama w sobie, a ściślej rzecz biorąc nie znane aliancom czynniki, takie jak: kierunek i siła prądów dennych oraz głębokość toru wodnego. Niepokój budziła też długość cieśniny, która – w konfrontacji z parametrami stosowanych wówczas akumulatorów – jak się zdawało na wstępie przekreślała szanse jakiegokolwiek okrętu podwodnego. Bez względu na to jak korzystne okazałyby się prądy w Dardanelach, żaden okręt brytyjski czy francuski nie mógł ich pokonać w ciągłym zanurzeniu. Koronnym dowodów dostarczył tu *B11*, który właśnie z uwagi na to, iż posiadał akumulatory nowej generacji, wyznaczony został do wejścia na wody cieśniny w dniu 13 grudnia 1914. Pomimo jednak że okręt ten zbliżył się zaledwie do przewężenia między Kilitbahir a Çanakkale, to powrócił ze wspomnianej misji z niemal całkowicie wyczerpanymi akumulatorami. Optymizmu nie budziły też kłopoty ze sterownością, na jakie napotkał dowódca *B11*. Jak się później okazało, ich przyczyną były zawirowania panujące na granicy prądu powierzchniowego i dennego. Pierwszy z nich płynie bowiem z północy na południe z prędkością 2-4 węzłów (w zależności od miejsca i pogody), drugi zaś, płynący z południa na północ ma co prawda prędkość tylko 1 węzła, ale stawia za to dość znaczny opór ze względu na większe zasolenie

¹ Niniejszy tekst stanowi poprawioną i poszerzoną wersję tekstu opublikowanego pod tym samym tytułem w kwartalniku „Okręty Wojenne”, 1/2000(36), s. 14-19.

² Szerzej misje obu wspomnianych okrętów omówiono w: P. Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków – Międzyzdroje 2008, s. 121-126 (*B11*) oraz 133-138 (*Saphir*).

wody przy dnie niż na powierzchni. Pocięgą dla aliantów był jedynie fakt, że *B11* udało się pokonać bez szwanku znaczną część zagrody minowej. Niezależnie od tego, nie mogło być mowy o przepłynięciu całej cieśniny pod wodą. Należało pod osłoną nocy możliwie jak najdłużej pozostawać w całkowitym wynurzeniu, a oprócz tego liczyć na sporo szczęścia i na to, że prąd denny w miarę głębokości sprawiać będzie coraz mniej kłopotów.

Uwzględniając powyższe czynniki, jako pierwszy możliwość pokonania Dardaneli rozważać zaczął dowódca *AE2*, kmdr por. H. D. G. Stoker. Z pewnością nie mógł już wtedy kierować się wzmiankowanymi wyżej względami strategiczno-taktycznymi, niemniej jednak w dniu 7 marca 1915, a więc jeszcze w trakcie trwania operacji dardanelskiej przedłożył on naczelnodowodzącemu Eskadry Sprzymierzonej, wiceadm. Sackville'owi Hamiltonowi Cardenowi memorandum, w którym znalazły się szczegóły dotyczące sposobu oszczędzania akumulatorów, proponowanego kursu oraz głębokości i prędkości z jaką zamierzał pokonać cieśninę. Propozycja Stokera spodobała się i zostałyby być może szybko wprowadzona w życie, gdyby wkrótce po jej złożeniu *AE2* nie zderzył się ze skałą podczas nocnego wchodzenia do zatoki Mudros. Uszkodzenia powstałe w wyniku tej kolizji wyeliminowały okręt z użycia na kilka tygodni.

Kiedy Stoker przebywał na Malcie, dokąd w celu dokonania napraw doprowadził swoją jednostkę, Lemnos obiegła wieść o rychłym przybyciu trzech okrętów podwodnych typu „E”. W praktyce oznaczało to wzrost szans na pomyślne zrealizowanie jego planu, gdyż nowe jednostki charakteryzowały się jeszcze większą żywotnością akumulatorów niż *AE2*. Jako pierwszy w stronę cieśniny zbliżał się *E11*, dowodzony przez legendarnego już wówczas kmdr. por. Martina Erica Nasmitha. Los sprawił jednak, że i jemu nie było dane podjąć wyzwania. Awaria głównego silnika *E11* sprawiła, że nie zawiązał on nawet do Mudros, lecz udał się bezpośrednio do doków na Maltę. Zaszczyt poprowadzenia okrętu podwodnego w głąb Dardaneli mógł więc w ten sposób przypaść jednemu z dwóch ostatnich konkurentów: dowódcy *E14*, komandorowi porucznikowi E. C. Boyle'owi, lub komandorowi porucznikowi Theodore'owi Stewartowi Brodie'emu, który dowodził *E15*.

Z chwilą gdy nie było już żadnych wątpliwości co do przybycia okrętów typu „E”, szef sztabu kontradm. de Robecka, komodor Roger Keyes, polecił swemu adiutantowi, a bratu Theodore'a Stuarta, Charlesowi G. Brodie'emu, zebranie wszelkich informacji, jakie mogłyby być pomocne przy pokonywaniu cieśniny pod powierzchnią wody.

Niestety żadnych konkretnych danych odnośnie prądu dennego nie udało mu się uzyskać. Wiadomo było jedynie, że jest i że prawdopodobnie ma kierunek przeciwny do powierzchniowego. Nie wiele więcej można było też ustalić w kwestii środków obrony podjętych przez Turków na tym odcinku Dardaneli, do którego nie udało się dotrzeć jednostkom nawodnym Eskadry Sprzymierzonej. Nakaz milczenia w tej sprawie otrzymał wiceadm. Arthur Henry Limpus, który w latach 1912-14 dowodził Brytyjską Misją Morską w Stambule³. Admiralicja wychodziła bowiem z założenia, że wykorzystywanie jego wiedzy przeciw Turkom byłoby sprzeczne z zasadami „dobrego wychowania”, jak to wówczas oficjalnie przedstawiano⁴. Jediną wskazówką okazała

³ Szerzej o jego działalności w Turcji w P. Nykiel, *op. cit.*, s. 30-32.

⁴ Warto w tym miejscu przytoczyć w oryginalnym brzmieniu fragment rozmowy kmdr por. Nasmitha z C. G. Brodiem, cytowany przez P. Shanklanda i A. Huntera w „*Dardanelles Patrol*” (Mayflower Books, Manchester 1971, str. 30): “*We had a Naval Mission in Constantinople, Nasmith went on, “training the Turkish Navy, right up till the outbreak of hostilities. Can't Admiral Limpus or his staff tell us anything?” “There's been a high-level decision about that,” Brodie said. “Admiral Limpus and his staff have been instructed not to supply any information which could be used against the Turks.” “Why not?” “Well... I suppose it wouldn't be considered quite – gentlemanly. He should, in fact, be in*

się w tej sytuacji użyczona przez francuski wywiad kopia oferty złożonej Grekom w grudniu 1913 r. przez zakłady Kruppa. W dokumencie tym proponowano dostarczenie okrętu podwodnego zdolnego do dotarcia aż do przylądka Nara, gdzie na ogół kotwiczyła pewna liczba tureckich okrętów wojennych. Dokonać należało zatem stosownych przeliczeń, uwzględniających różnice między osiąganymi niemieckich U-bootów i brytyjskich okrętów typu „E”. Nie wolno było jednak przy tym zapomnieć, że możliwości tych pierwszych mogły być w ofercie handlowej celowo przesadzone. Pewne domysły co do właściwości prądów dennych można też było snuć na podstawie relacji brytyjskich dyplomatów, rezydujących przed wojną w Stambule. Zdarzyło się mianowicie kiedyś, że pewna niewygodna osoba z otoczenia sułtana zakończyła swoją karierę w Bosforze w szczelnie zawiązanym i dobrze obciążonym worku. Po kilku dniach zwłoki owego nieszczęśnika znaleziono jednak na brzegu, niedaleko pałacu sułtańskiego w nienaruszonym „opakowaniu”. C. G. Brodie – jak się później okazało słusznie – zaryzykował więc wniosek, że podobny los spotkać może okręt podwodny w bliźniaczych Bosforowi Dardanelach. Niezależnie od tego jego wiedza była nadal bardzo nieprecyzyjna.

Czternastego kwietnia 1915 do zatoki Mudros szczęśliwie weszły E14 i E15. Jeszcze tego samego dnia ich dowódcy zameldowali się na pokładzie *Queen Elizabeth*, gdzie dyskutowane miały być szczegóły przedsięwzięcia. C. G. Brodie nie miał wyjścia: nie dysponując praktycznie żadnymi pewnikami przedstawić musiał plan misji.

Jego precyzyjne odtworzenie jest niestety dość trudne, gdyż C. G. Brodie zamieścił w swych wspomnieniach jedynie ogólnikowy, nie poparty mapą opis, zawierający na domiar złego nieścisłości w nazewnictwie punktów orientacyjnych. Pierwsza część planu bazowała więc podobno na założeniach Stokera i zakładała pokonanie w pełnym wynurzeniu odcinka od wejścia do Dardaneli po punkt, w którym okręt wykonać miał zgodny z kształtem cieśniny, zwrot na lewą burtę (punkt ten znajdował się prawdopodobnie na wysokości Erenköy). Wczesnym świtem okręt miał się zanurzyć. Doświadczenia zdobyte przed 18 marca 1915 przez trałowce pozwalały mieć nadzieję, że podążając na powierzchni wody, będzie można zbliżyć się na odległość ok. 6.500-4.800 m od przylądka Kepez nie będąc ostrzelanym, a może nawet zauważonym. Po zanurzeniu się okręt podążać miał przez godzinę na głębokości 27,5 m (90 stóp), kursem na reflektor w Çanakkale. Następnie, już za dnia, wynurzyć się miał na głębokość peryskopową. Zgodnie z planem powinien był wtedy znajdować się na wysokości przylądka Kepez. Po ustaleniu aktualnej pozycji okręt ponownie zejść miał na głębokość 27,5 m i płynąć dalej w kierunku Çanakkale. Osiągnięcie przylądka Kepez miało też być dla dowódcy sygnałem do znacznego zwiększenia prędkości i utrzymywania jej aż do przylądka Nara. Od tego momentu o wszystkim decydować mogły już tylko prądy dennie i umiejętności nawigacyjne. Ostatni odcinek Dardaneli (od przylądka Nara po miasto Gelibolu), zdaniem C. G. Brodie’ego, nie powinien był sprawić załodze okrętu większych kłopotów. Obawy budziła tylko jedna kwestia: w jakim stanie będą już wtedy akumulatory?

Tureckim środkiem obrony C. G. Brodie nie poświęcił niestety zbyt wiele miejsca. Uważał bowiem, że jedyne poważne zagrożenie stanowić może zagroda minowa. Co do

command now instead of de Robeck but he has been sent to Malta, to be well out of the way". Faktycznie Admiralicja postanowiła odsunąć Limpusa od działań w Dardanelach naiwnie licząc jeszcze w pierwszych tygodniach wojny na to, iż zostanie to odczytane w Stambule jako gest dobrej woli ze strony Wielkiej Brytanii, która uświadomiwszy sobie skutki swej krótkowzrocznej polityki desperacko starała się powstrzymać Imperium Osmańskie przed zaangażowaniem się w wojnę po stronie Niemiec. Trudno jednak zrozumieć, dlaczego z usług Limpusa nie skorzystano w kwietniu 1915 r., kiedy to oba kraje już od dawna prowadziły przeciw sobie działania zbrojne.

możliwości jej pokonania wykazywał jednak wiele optymizmu, gdyż dysponował, ponoć wspianymi, dostarczonymi przez wywiad, mapami wszystkich linii min. Z perspektywy czasu możemy niestety stwierdzić, że wiedza jaką posiadał C. G. Brodie w kwestii przyczyn zatonięcia alianckich okrętów w dniu 18 marca 1915 oraz przyjętej przez Turków taktyki obrony zagrody minowej nie upoważniała go do nadmiernego optymizmu.

Powyższy plan przyjęty został jednak bez zastrzeżeń. Wyrażono nawet zgodę na przeprowadzenie serii działań dywersyjnych: dopóki okręt podwodny poruszał się na powierzchni, uwagę Turków odwracać miały kontrtorpedowce; następnie, aż do przyładka Nara zadanie to przejąć miały samoloty. Tym ostatnim przydzielono też obserwację poczynąń okrętu oraz reakcji na nie ze strony obrońców. Na bezwarunkową akceptację planu C. G. Brodie'ego miał z pewnością wpływ fakt przemilczenia przezeń ewentualnych kłopotów ze sterownością okrętu, jakie wyniknąć mogły na granicy prądów (Brodie miał zresztą później z tego powodu wyrzuty sumienia). Kiedy jednak komodor Keyes spytał czy zadanie to może być wykonane przez okręt typu „E”, wszyscy uczestnicy narady, z kmdr. por. Boylem włącznie, nie mieli wątpliwości i udzielili jednoznacznie negatywnej odpowiedzi. Jedynie kmdr por. T. S. Brodie nieśmiało powiedział „tak”. Komodor Keyes, przedkładający zawsze ryzyko i „przygodę” nad chłodną kalkulację i rzeczowe argumenty aż podskoczył z radości. Słowami: „No to w takim razie trzeba spróbować! I pan to zrobi!” przesądził o losie *E15* i jak się zdawało również *E14*. Ten drugi miał bowiem wejść do Dardaneli „po śladach” *E15*.

Pierwszą rzeczą, jaką należało zrobić w fazie bezpośrednich przygotowań do misji było zapoznanie dowódców obu okrętów z punktami orientacyjnymi, na które mieli się kierować w cieśninie. Pomocnym okazał się tu komodor lotnictwa Charles Rumney Samson, z którym w 1912 r. C. G. Brodie testował pierwszy w historii hydroplan.

Piętnastego kwietnia 1915 Samson wystartował z T. S. Brodie'em na rekonesans cieśniny⁵. Bez problemu udało im się dotrzeć na wysokość przyładka Kepez. Brodie w rozmowie ze swym bratem określił tę wyprawę jako „radosny lot”. Zdecydowanie odmienne zdanie miał jednak Samson. Po latach wspominał on: „Muszę przyznać, że wolałem swoją robotę niż jego [Brodie'ego] i miałem przeczucie, że być może widzę go po raz ostatni”. Dowódcy *E14*, komandorowi porucznikowi E. C. Boyle'owi, nie udało się z lotu ptaka zbyt wiele zobaczyć, gdyż Samson w obawie przed gorętszym niż w trakcie pierwszego lotu „powitaniem” przedwcześnie zawrócił na Tenedos.

Ze względu na zbliżający się termin dokonania desantu na półwysep Gallipoli oraz plotkę zwiastującą rychły powrót Nasmitha z Malty postanowiono, że *E15* niezwłocznie wyruszy w swą misję. Najbliższą możliwą datą był 16 kwietnia. Tego dnia o godzinie 12:30 T. S. Brodie miał jeszcze przejąć z pokładu *Queen Elizabeth* swojego brata oraz byłego wicekonsula brytyjskiego w Çanakkale, a zarazem oficera rezerwy, Clarence'a Palmera⁶. Jego rola w misji *E15* pozostaje do dziś dość niejasna. C. G. Brodie twierdzi, iż miał on być tłumaczem. Nasuwa się jednak pytanie: co robić miał na pokładzie okrętu podwodnego tłumacz? Niektórzy historycy widzieli Palmera w roli przewodnika-pilota, znającego dobrze cieśninę i jej umocnienia z uwagi na wykonywany przed wojną zawód. Pojawiają się też informacje, że Palmer przydzielony był do sztabu kontradm. Johna Michaela de Robecka jako oficer brytyjskiego wywiadu

⁵ C. R. Samson podaje w swych wspomnieniach datę 12 kwietnia. Jest ona jednak błędna, gdyż T. S. Brodie był jeszcze wtedy w drodze na Lemnos.

⁶ Jedynie C. G. Brodie nie wspomina o wojskowej przeszłości Palmera, twierdząc, iż dopiero przed zaokrętowaniem na *E15* mianowano go porucznikiem Ochotniczej Rezerwy Marynarki Królewskiej (RNVR). Niektórzy historycy twierdzą też, że Palmer był oficerem rezerwy w stopniu kapitana.

w randze porucznika Ochotniczej Rezerwy Marynarki Królewskiej, a na pokładzie *E15* znalazł się na własną prośbę w roli pasażera.

E15 wyruszył z zatoki Mudros zgodnie z planem. Przed wejściem do cieśniny T. S. Brodie musiał jeszcze pozostawić na Tenedos swojego brata, który następnego dnia o godzinie 08:30 wystartować miał z jednym z pilotów Samsona w stronę Dardaneli. Nad ranem 17 kwietnia o godzinie 03:00 sygnalista powiadomił C. G. Brodie'ego, że reflektor *E15* nadał dla niego jakąś wiadomość, jej treść była jednak niezrozumiała. C. G. Brodie postanowił nie nalegać na powtórne nadanie sygnału, gdyż obawiał się, że może to zdradzić obecność okrętu.

Jak się rzekło, 17 kwietnia o godzinie 08:30 C. G. Brodie w pilotowanym przez Colletta Farmanie rozpoczął lot, którego głównym celem była obserwacja poczynąń *E15* oraz odwracanie od nich uwagi Turków. Tym razem powietrzna wyprawa nad Dardanele nie była tak „radosna” jak dwa dni wcześniej. Pomimo dość wysokiego jak na owe czasy pułapu (ok. 1.220 m), turecka artyleria przeciwlotnicza stanowiła spore zagrożenie: jedna z eksplozji szrapnela omal nie wyrzuciła z samolotu nieostrożnie wychylającego się zeń C. G. Brodie'ego. Fakt ten zmusił Colletta do zwiększenia pułapu do ok. 1.830 m. Samolot znajdował się wtedy w odległości ok. 3,5 km od przylądka Kepez. Nagle wzrok C. G. Brodie'ego przykuła scena, co do której znaczenia nie miał najmniejszych wątpliwości: na piaszczystej plaży u stóp przylądka Kepez leżał *E15*. Z kiosku okrętu wydobywały się kłęby dymu. W pobliżu kręcił się turecki torpedowiec.

Wydawać by się mogło, że na tym kończy się historia ostatniej misji *E15*. Tym czasem największe zagadki pojawiają się dopiero teraz. Zarówno angielscy jak i tureccy historycy nie są zgodni w kwestii uszkodzeń odniesionych przez okręt w chwili wynurzenia pod lufami baterii Dardanos. Co dziwniejsze, trudno też ustalić ponad wszelką wątpliwość ilu członków załogi *E15* poniosło wtedy śmierć i gdzie zostali pochowani. Wiele opracowań podaje liczbę 7 zabitych. Nie budzi ona zastrzeżeń, jeśli wziąć pod uwagę, że kompletna załoga okrętu podwodnego typu „E” liczyła 3 oficerów i 28 marynarzy, a do niewoli tureckiej, oprócz Palmera dostało się 24. Absolutna zgodność historyków co do faktu i okoliczności śmierci zachodzi jednak tylko w odniesieniu do T. S. Brodie'ego, którego rozerwał na pół pierwszy pocisk jaki trafił w kiosk okrętu. Jako przyczynę śmierci pozostałych marynarzy podaje się również eksplozję wspomnianego pocisku, bądź zatrucie oparami elektrolitu czy też amoniaku, wydobywającymi się ze zniszczonego drugim trafieniem przedziału akumulatorów. Z drugiej jednak strony C. G. Brodie, czyli człowiek, który jak się wydaje, powinien był być najlepiej poinformowanym twierdzi w swych wspomnieniach, że 30 kwietnia otrzymał od komodora Keyesa tłumaczenie fragmentu tureckiej gazety, w którym mowa była o pochowaniu w Çanakkale z honorami wojskowymi jego brata oraz trzech członków załogi *E15*, którzy ponieśli śmierć od pierwszego pocisku jaki trafił w okręt. Relację tę można by uznać za bardzo wiarygodną, gdyby nie fakt, że na brytyjskim cmentarzu konsularnym w Çanakkale u boku T. S. Brodie'ego leży tylko dwóch marynarzy z *E15*: E. V. Hindman i F. J. Cornish. O istnieniu innych grobów związanych z tym okrętem nic nie wie zarówno delegatura Commonwealth War Graves Commission w Çanakkale, jak i jej centrala w Londynie. Rzecz to osobliwa, zważywszy, że jeden z ówczesnych pracowników ambasady USA w Stambule, L. Einstein twierdził, powołując się na samego Cevata Paszę⁷, że wszystkich **siedmiu** poległych pochowano pierwotnie na plaży u stóp baterii Dardanos, a następnie ich zwłoki przeniesiono do Çanakkale. Ogromną zagadką pozostaje też rozbieżność w

⁷ Ówczesny dowódca Dardanelskiego Rejonu Umocnionego.

datach śmierci umieszczonych na wspomnianych, istniejących nagrobkach: w przypadku T. S. Brodie'ego jest to 17 kwietnia, zaś E. V. Hindmana i F. J. Cornisha – 18 kwietnia. Podjęcie próby wyjaśnienia tych wątpliwości wiąże się jednak z koniecznością odtworzenia losów *E15* od momentu gdy ostrzelany został przez baterię Dardanos, po jego całkowite zniszczenie w nocy z 18 na 19 kwietnia 1915 r.

Wszyscy mieli świadomość, że *E15* był bardzo nowoczesnym okrętem. Nikt zatem nie kwestionował konieczności jak najszybszego „dobicia” go. Nie chodziło już tylko o to, że Turcy mogą wcielić go do swej floty, lecz o groźbę dostania się *E15* w ręce niemieckich ekspertów. Gotowość podjęcia się tego smutnego i niewdzięcznego zadania wyraziła szybko zarówno flota nawodna jak i podwodna. Dowódca dywizjonu blokującego Dardanele, kontradm. Stuart Nicholson niezwłocznie wysłał do Dardaneli okręt podwodny *B6*, który storpedować miał *E15*. Działania „odstrasżające” podjęły też w pobliżu wraku brytyjskie samoloty. Zrzuciły one łącznie sześć bomb, które nie wyrządzając żadnych szkód spadły na tyłach baterii nadbrzeżnych Yildiz i İntepe. Naloty te przepłoszyły jednak turecki okręt liniowy *Turgut Reis* oraz holownik *San'a*, próbujące wciągnąć *E15* na głęboką wodę. Wspomniana wyżej próba storpedowania wraku, podjęta przez *B6* zakończyła się niepowodzeniem ze względu na silny ogień baterii Dardanos. Torpeda odpalona z bardzo dużej odległości chybiła. Samolot korygujący w tym czasie ogień okrętów liniowych *Triumph* i *Majestic* (próbujących bezskutecznie trafić *E15* z granicy donośności) zameldował, że znajdujący się w pobliżu wraku holownik zatopiony został przez *B6*. Dowódca tego ostatniego, kmdr ppor. C. G. MacArthur upierał się jednak, że spudłował. Jak się okazało kolejnego dnia, miał rację: jego torpeda odzyskana została w całości przez kontrtorpedowiec *Scorpion*. Przyczyną zatonięcia wspomnianego holownika mogło więc być przypadkowe trafienie przez któryś z okrętów liniowych lub błąd w manewrowaniu podczas próby ściągnięcia *E15* z plaży. W nocy z zamiarem dobicia *E15* przy pomocy dział do cieśniny wpłynęły kontrtorpedowce *Scorpion* i *Grampus*. Niestety również i im, z tych samych względów co *B6* nie udało się wykonać zadania. Rankiem 18 kwietnia do Dardaneli wszedł *B11*. Z powodu gęstej mgły i szybkiego wyczerpania akumulatorów nie był jednak w stanie zlokalizować celu. Kiedy mgła opadła próbę zniszczenia *E15* ponownie podjęły okręty liniowe *Majestic* i *Triumph*. Również tym razem nie odnotowały żadnego trafienia. Podobnie niepowodzeniem zakończyły się kolejne próby zbombardowania *E15* z powietrza. Obserwując wszystkie te poczynania C. G. Brodie nabierał zaczął pewności, że jeśli podążać będzie kursem *E15*, to akumulatory okrętu typu „B” powinny wystarczyć na dopłynięcie do przylądka Kepez i wykonanie zadania. Udał się więc do komodora Keyesa z zamiarem powiadomienia go o chęci wyruszenia rankiem 19 kwietnia na pokładzie *B6*. W odpowiedzi dowiedział się jednak, że komodor, bez żadnych konsultacji, podjął decyzję wysłania do Dardaneli dwóch parowych kutrów patrolowych, z których każdy wyposażony został w parę prowizorycznie zamontowanych wyrzutni torped kal. 350 mm. Tą, jak się zdawało samobójczą misją, dowodzić miał kmdr ppor. Eric Gascoigne Robinson, rekomendowany już wtedy do odznaczenia Krzyżem Wiktorii za wysadzenie dział w pobliżu Kumkale, podczas desantu saperskiego w dniu 26 lutego 1915. Pomysł takiego rozwiązania sprawy zasmucił wszystkich. Każdy, kto miał choć trochę wyobraźni był świadomy, że Robinson wraz z podległymi mu marynarzami wysyłany jest na pewną śmierć. Próby przekonania Keyesa i kontradm. Nicholsona o bezsensowności takiej koncepcji oraz nakłonienia tego ostatniego do wysłania – zgodnie z sugestiami C. G. Brodie'ego – okrętu podwodnego spełzły na niczym.

W nocy z 18 na 19 kwietnia Robinson wyruszył na pokładzie kutra patrolowego, którego załogę stanowili marynarze z *Triumph*a. Drugi, podległy mu kuter dowodzony

był przez por. Godwina, a obsadzony został załogą z *Majestica*. Zbliżając się do przyładka Kepez Robinson kierował się wprost na reflektor. Nieustraszenie parł do przodu aż całkowicie oślepiony odpalił torpedę. Następnie wykonał zwrot, oczekując otwarcia ognia przez tureckie działa. W tym jednak momencie operator reflektora popełnił błąd, skierowując smugę światła na ułamek sekundy wprost na *E15*. Porucznik Godwin, podążający tuż za kutrem Robinsona wykorzystał okazję i odpalił obie torpedy. W odpowiedzi obsypany został gradem pocisków. Kuter błyskawicznie zaczął tonąć. Robinson zorientowawszy się w sytuacji zawrócił i w pełnej iluminacji, pod ciężkim ogniem nieprzyjaciela przejął załogę Godwina. Grozę sytuacji potęgowała na domiar złego druga torpeda Robinsona, która przypadkowo została częściowo zwolniona i do połowy wystając z tuby, uderzyła o burtę kutra. Kiedy przepelniona jednostka zawróciła w stronę wyjścia z cieśniny, ktoś z rozbitków zorientował się, że na tonącym kutrze pozostał ciężko ranny marynarz. Robinson, nie zważając na jego stan i sytuację zdołał nakłonić go ostrymi słowami do przeskoczenia na pokład swojej jednostki. Niestety skonał jednak przed dotarciem do *Majestica*. W ten oto sposób cała akcja, nie mająca praktycznie szans powodzenia, zakończyła się stratą tylko jednego człowieka. Pewności co do zniszczenia *E15* Robinson jednak nie miał.

C. G. Brodie, zgodnie z wcześniejszymi sugestiami, jeszcze tej samej nocy polecił więc dowódcy *B6* obrać kurs na przyładek Kepez. Świt zastał okręt w zatoce Erenköy. Ku zdziwieniu C. G. Brodie'ego turecka artyleria milczała. Nie chcąc się jednak napraszać dowódca *B6* wydał rozkaz zejścia na głębokość ok. 12 m. Wspólnie z Brodie'em postanowił też odbić o kilka stopni na wschód, względem kursu *E15*. Po godzinie okręt wynurzył się do głębokości peryskopowej. Ustalenie odległości od azjatyckiego brzegu było trudne. Nie była ona jednak mniejsza niż 1.500 m ani większa niż 4.800 m. Cień który C. G. Brodie i dowódca *B6*, MacArthur, ujrzeli przed sobą nieco po prawej wydawał się być wrakiem *E15*. Dystans jaki ich od niego dzielił oszacowali na 1.500 m. Opierając się na tych wyliczeniach obaj oficerowie postanowili podążać jeszcze przez 15 minut tym samym kursem i z dotychczasową prędkością. W chwili, gdy MacArthur przymierzał się do ponownego wysunięcia peryskopu jego załoga usłyszała złowieszczy szmer piasku pod kilem okrętu. Rozpaczliwa próba powrócenia na głęboką wodę nie powiodła się. Przez peryskop widać już było tylko niebo. Cały dziób i kiosk okrętu wystawały ponad powierzchnię wody. Przez jeden z iluminatorów MacArthur i Brodie dostrzegli kompletnie zdemolowany wrak *E15*, znajdujący się mniej niż 100 m od nich. Teraz nie było już żadnych wątpliwości: Godwin wykonał zadanie. Nie pocieszyło to jednak zbytnio C. G. Brodie'ego. Teraz kolejny okręt, co gorsza w idealnym stanie, leżał przy brzegu i aż się prosił o przejęcie przez nieprzyjaciela. Posmaku gorzkiej ironii przydawał całej sytuacji pewien stary Turek, który wybałuszając oczy ze zdumienia dryfował w brezentowej łódce między oboma okrętami. Dokładnie naprzeciw *B6* sterczały na domiar złego trzy lufy 150-milimetrowych dział baterii Dardanos⁸. Załoga miała co prawda świadomość, że przeciwnik nie będzie w stanie obniżyć ich na tyle, by móc ostrzelać okręt, niemniej jednak widok ten nie napawał jej optymizmem. Przed oczyma C. G. Brodie'ego stało nie tylko widmo *B6* pod turecką banderą, ale także obraz dwóch braci, którzy stracili swe okręty i dostali się do niewoli popełniwszy identyczny błąd (C. G. Brodie nie wiedział jeszcze wtedy, że Theodore Stuart nie żyje). Szczęście dopisało jednak załodze *B6*. Po tym jak Godwin dobił *E15* Turcy najwyraźniej nie spodziewali się kolejnych wizyt. Artyleria przeoczyła więc moment, w którym *B6* osiadł na plaży. Jego załoga,

⁸ Bateria ta liczyła w sumie 5 dział 150/40, ale tylko trzy z nich widoczne były z miejsca, w którym okręty osiadły na mieliźnie.

przez nikogo nie niepokojona, na przemian napelniając i szasując odpowiednie zbiorniki balastowe rozkołysała okręt, a następnie siłą własnych maszyn wciągnęła go z powrotem na głęboką wodę. Turcy otworzyli ogień dopiero gdy *B6* zanurzył się.

Mając więc, jak się wydaje, pełny i wiarygodny obraz wydarzeń powróćmy do kwestii faktycznych uszkodzeń *E15* oraz dalszych losów jego załogi.

Trafienie okrętu w kiosk wykluczało możliwość ponownego zanurzenia: nawet gdyby załódze udało się szasować zbiorniki balastowe, to ucieczka w biały dzień, na powierzchni wody i pod ostrzałem nieprzyjaciela nie miałyby szans powodzenia. Uszkodzenie przedziału akumulatorów, o którym wspominają niektórzy historycy wydaje się być pewnym, choć jego rozmiary musiały być niewielkie. Fakt, że Turcy podejmowali próby wciągnięcia *E15* na wodę, sugeruje dość jednoznacznie, że jego ogólny stan techniczny był dobry, a w każdym razie rokował nadzieje na usunięcie uszkodzeń w Stambule bez użycia oryginalnych części zamiennych. Przypuszczenia te potwierdza zresztą zdjęcie jakie wykonali Turcy lub Niemcy po opuszczeniu okrętu przez załogę, a jeszcze przed zniszczeniem go przez *Godwina*⁹. Mówiąc o trafieniu w przedział akumulatorów, wywołujemy raz jeszcze kwestię ostatecznej liczby ofiar. Żaden z historyków twierdzących, że w *E15* zginęło 7 osób nie potrafi wskazać miejsca pochówku „brakujących” czterech. Czyżby z jakichś powodów nie przeniesiono ich z plaży? Może ich groby nie zostały należycie zaznaczone na cmentarzu konsularnym w Çanakkale i z czasem uszły uwadze pracowników Commonwealth War Graves Commission, dokonujących inwentaryzacji i odbudowy cmentarza? A może faktycznie oprócz T. S. Brodie’ego zginęło tylko dwóch marynarzy? Tę ostatnią wersję jako jedyny potwierdza komodor Keyes. W liście jaki wysłał do żony w dniu 4 czerwca 1915 czytamy: „Turcy pochowali Brodie’ego i **dwóch** innych z *E15* na greckim [?] cmentarzu w Çanakkale – zapewnili trumny i greckiego popa, który poprowadził ceremonię (...)”. Niezależnie od ilości grobów zagadką pozostaje też rozbieżność dat śmierci tych członków załogi *E15*, którzy spoczywają na cmentarzu konsularnym w Çanakkale. Być może E. V. Hindman i F. J. Cornish polegli dzień później niż T. S. Brodie, gdyż nie opuścili okrętu wraz z innymi, lecz pozostali w nim na ochotnika, by jak najdłużej nie dopuścić doń Turków. Może ostrzeliwali się oni jakiś czas, oczekując na zniszczenie *E15* przez brytyjskie samoloty lub okręty? Dość iluzorycznym potwierdzeniem takiej wersji zdarzeń mogłaby być wspomniana wcześniej notatka z prasy tureckiej, jaką C. G. Brodie otrzymał w dniu 30 kwietnia. Wycinek ten mówił, iż: „pochowani zostali z honorami wojskowymi, jako dzielni żołnierze”. A może wreszcie Hindman i Cornish pozostali w okręcie by zatrzeć ślady świadczące o faktycznym celu jego misji? Komandor por. K. Edwards w pracy pt. „*We dive at dawn*”, bodaj jako jedyny wskazuje na powiązania Palmera z brytyjskim wywiadem. Nadmienia on również, że na pokładzie *E15* znajdowały się ściśle tajne dokumenty i rozkazy, których zdobycie przez Turków zaważyło mogło na losach całej – mającej się właśnie zacząć – kampanii na półwyspie Gallipoli. Zdaniem Edwardsa to właśnie na ich zniszczeniu tak bardzo zależało Brytyjczykom. Idąc tym tropem przypuszczać można, że po pomyślnym pokonaniu Dardaneli Palmer wyjść miał ze wspomnianymi dokumentami na ląd, by przekazać je innemu agentowi, może nawet któremuś z pracowników ambasady Stanów Zjednoczonych w Stambule, która to podczas trwania kampanii na półwyspie Gallipoli dość jawnie reprezentowała interesy Brytyjskiego Imperium.

⁹ Przed ostatecznym zniszczeniem okrętu Turkom udało się jeszcze zdemontować część jego wyposażenia oraz wydobyć na brzeg 10 torped. Rankiem 19 kwietnia znaleźli też oni torpedę Robinsona, która poprzedniej nocy nie dosięgła *E15*.

Na koniec słów kilka o ocalałych członkach załogi *E15*. Jak wspomniano wyżej, 17 kwietnia wraz z Palmerem do niewoli tureckiej dostało się 24 marynarzy. O ich dalszych losach dowiadujemy się ze wspomnień L. Einsteina, który 23 kwietnia 1915 wykorzystując swoje znajomości próbował skontaktować się z nimi. Bezpośrednie spotkanie nie było możliwe. Einstein zdołał jednak dowiedzieć się, że planowano, iż Palmer będzie torturowany w wyniku czego przyzna się do szpiegostwa na rzecz Imperium Brytyjskiego, będzie skazany na karę śmierci, a w ostatniej chwili skorzysta z prawa łaski. Z pomysłu tego, jak się później okazało, zrezygnowano. Einsteinowi udało się ponadto ustalić, że Turcy początkowo nie zorientowali się, iż *E15* osiadł na przybrzeżnej płyciźnie i dlatego ostrzelali go. Kiedy jednak ujrzeli marynarzy wyskakujących z okrętu, nie zważając na silny prąd sami rzucili się do wody, by ułatwić rannym dotarcie do brzegu. Po dostaniu się w ręce nieprzyjaciela załoga *E15* była dobrze traktowana. Jedyne Niemcy wywierali na Turków presję, by ci możliwie jak najbardziej uprzykrzali Anglikom pobyt w niewoli. Z relacji Einsteina dowiadujemy się jeszcze, że ranni z *E15* leczeni byli w stambulskim szpitalu Gülhane, a następnie wraz ze zdrowymi przewiezieni zostali do obozu jenieckiego w Afyon Karahisar.

BIBLIOGRAFIA

- *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, V nci Cilt, *Çanakkale Cephesi Harekâtı*, I nci Kitap (Haziran 1914 - 25 Nisan 1915), T. C. Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1993.
- *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1976.
- Brodie C. G., *Forlorn hope 1915. The submarine passage of the Dardanelles*. Frederik Books, Londra 1956.
- Edwards K., *We dive at dawn*, Rich & Cowan, Londra 1939.
- Frame T. R., Swinden G. J., *First In, Last Out. The Navy at Gallipoli*, Kangaroo Press, Kenthurst, 1990.
- Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, Wydawnictwo Lampart, Varşova 1994.
- Halpern P. G., *The Keyes Papers - Selections from the private and official correspondence of Admiral of the Fleet Baron Keyes of Zeebrugge*, vol. I: 1914-1918, The Navy Records Society 1979.
- Kurtoğlu F., *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri. Türk Donanması ne yaptı?* Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul 1928
- Samson C. R., *Fights and flights*, Londra 1930.
- Shankland P., Hunter A., *Dardanelles Patrol*, Mayflower Books, Manchester 1971.
- Snelling S., *Vcs of the First World War, Gallipoli*, Alan Sutton Publishing Ltd, Stroud 1995.
- Osborne C. V., *Smoke on the Horizon. Mediterranean Fighting 1914-1918*, London 1933.
- Vehbi Z., *Çanakkale muharebatında İngiliz denizaltı gemilerinin aldığı vazifeler ve bahriyemizin bu gemilerle mücadelesi*, Deniz Mecmuası, C. 46, Sayı: 34 (Birinci Teşrin 1934), s. 585-616.