

Dariusz Nawrot

Akcja w kanale Porto Corsini i bitwa w Cieśninie Otranto, czyli rzecz o bojowych dokonaniach Bogumiła Nowotnego pod czerwono-biało-czerwoną banderą

Colloquium 4, 55-74

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Dariusz Nawrot

Akademia Marynarki Wojennej

**AKCJA W KANALE PORTO CORSINI
I BITWA W CIEŚNINIE OTRANTO, CZYLI
RZECZ O BOJOWYCH DOKONANIACH
BOGUMIŁA NOWOTNEGO
POD CZERWONO-BIAŁO-CZERWONĄ
BANDERĄ**

STRESZCZENIE

Ponad 120-letni okres rozbiorów to czas, w którym jedyną szansą na uprawianie żeglugi przez Polaków była służba pod obcą banderą. Wielu z nich służąc we flotach wojennych państw zaborczych wykazało się nie tylko dobrą postawą żołnierską, ale i wysokimi kwalifikacjami zawodowymi. Jednym z tych, którzy w sposób szczególnie wpisali się w dzieje ówczesnych wojen morskich był Bogumił Nowotny. Oficer ten znany powszechnie jako pierwszy dowódca Polskiej Marynarki Wojennej w latach I wojny światowej zdobył sobie znaczny rozgłos swoimi dokonaniem bojowymi na Adriatyku pod czerwono-biało-czerwoną banderą.

Słowa kluczowe:

Bogumił Nowotny, Polacy w c. i k. Marynarce Wojennej, akcja w kanale Porto Corsini, bitwa w Cieśninie Otranto.

Trzeci rozbiór (1795) i w konsekwencji wymazanie Polski z mapy Europy na ponad 120 lat przekreśliły możliwość żeglowania pod biało-czerwoną banderą. Przez cały ten okres jedyną szansą na uprawianie żeglugi przez pozabawionych własnej państwowości Polaków było pływanie pod obcymi banderami.



Rys. 1. Polska w okresie rozbiorów (1772-1795)

Źródło: <http://www.google.pl/images?hl=pl&source>

Najwięcej Polaków z racji narzuconej im przynależności państwowej pływało pod banderami Rosji, Austro-Węgier i Niemiec. Gros marynarzy z polskim rodowodem stanowili poborowi, którzy na okręty państw zaborczych trafiali ze skierowaniem wojskowych komend uzupełnień. Obok marynarzy z poboru byli jednak i tacy, którzy służbę pod obcymi banderami podejmowali ochotniczo pokonując przy tym wiele barier. Tak było w przypadku oficerów, którzy we wszystkich państwach zaborczych zaliczani byli do elitarnych korpusów wojskowych. Oznaczało to, iż dostęp Polaków do morskich szkół oficerskich był w tym czasie znacznie utrudniony. Pomimo

jednak tych ograniczeń we flotach państw zaborczych służyło nie mniej niż 200 oficerów, a w tym aż 23 admirałów polskiego pochodzenia¹.

Pierwszym Polakiem, który w okresie zaborów otrzymał stopień admirałski był urodzony w Górnych Poznakowicach (Galicja) Karol Leopold Lewartowski (1806-1864). Ukoronowaniem kariery wiceadmirała Karola Lewartowskiego pod czerwono-biało-czerwoną banderą było stanowisko zastępcy ministra marynarki i inspektora c. i k. Marynarki Wojennej (1862-1864)².

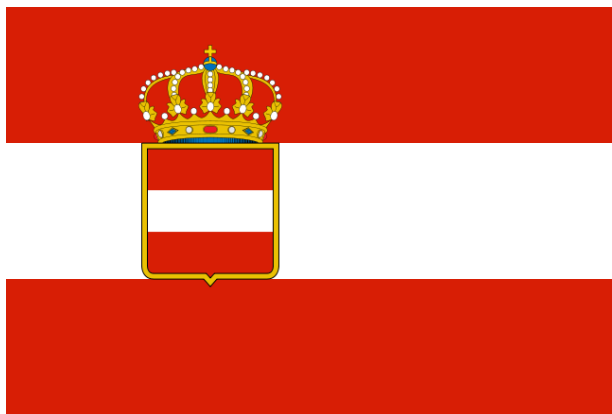
Niewątpliwie błyskotliwa kariera Lewartowskiego przyczyniła się do wzrostu zainteresowania Polaków służbą w austriackiej flocie wojennej. Tym jednak co w sposób zasadniczo wpłynęło na zmianę nastawienia mieszkańców Galicji do służby w c. i k. Marynarce Wojennej były przeobrażenia z drugiej połowy XIX wieku w polityce Wiednia wobec Polaków. Przyznanie Galicji autonomii choć nie zaspokajało polskich aspiracji korzystnie wpłynęło na stosunek jej mieszkańców do habsburskiego imperium³. Wyrazem istotnych przewartościowań na tym polu był wzrost pod koniec XIX wieku zainteresowania Polaków nie tylko pracą w austriackiej administracji cywilnej, ale także służbą zawodową w c. k. armii i flocie. Droga do korpusu oficerskiego w c. k. flocie wiodła przez Akademię Marynarki w Fiume (Rijeka). Pomimo, iż wśród absolwentów tej uczelni Polacy stanowili tylko znikomy procent (w 1885 r. – 4%, w 1895 – 3,4%, w 1900 – 3,2%, w 1905 – 3% a w 1910 – 2,8%, łącznie około 20 osób), ich osiągnięcia w służbie pod czerwono-biało-czerwoną banderą były niewątpliwie znaczne. Stopnie admirałskie obok wspomnianego już Karola Lewartowskiego, otrzymali: Juliusz

¹ Por. D. Nawrot, *Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana*, Gdynia 2010, s. 5-8; A. Komorowski, D. Nawrot, B. Zalewski, *Księga absolwentów Uczelni Polskiej marynarki Wojennej (1922-2007)*, Toruń 2007, s. 44.

² Por. K. Csonkareti, *Marynarka wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918*, s. 257; H. P. Kosk, *Generalicja polska. Popularny słownik biograficzny*, t. I, Pruszków 1998, s. 285.

³ Autonomia galicyjska to nazwa całości praw społeczno-politycznych, które Galicja uzyskała w latach 1860-1873 wskutek ugody austriacko-polskiej, m.in. wprowadzenie języka polskiego w 1869 roku jako urzędowego do administracji i sądownictwa Galicji, powołanie urzędu ministra ds. Galicji w 1871 roku. Do lat 60. XIX wieku była to zwykła prowincja państwa Habsburgów, dopiero po 1860 roku podjęto starania o nadanie autonomii Galicji, nie tylko polityczną ale i kulturalną, którą ostatecznie uzyskano po roku 1867.

Ripper (1847-1914), Napoleon – Louis Wawel (1861-1934), Mieczysław Ritter Pietruski (1848-1905) i Stanisław Schanzer (1859-1927)⁴.



Rys. 2. Bandera wojenna Austrii i Austro-Węgier (1786-1918)

Źródło: <http://pl.wikipedia.org/w/index.php?>

Szczególnie pokaźne są osiągnięcia Juliusza Rippera. Pochodzący z Pogorza koło Krakowa oficer uznawany był za jednego najzdolniejszych taktyków c. i k. Marynarki Wojennej. Po ukończeniu szkoły morskiej w Fiume (1869) bardzo szybko awansując w hierarchii służbowej (dowódca krążownika „Kaiserin und Königin Maria Theresia”, komendant Arsenалу Morskiego w Poli, prezes Komitetu Technicznego Marynarki, dowódca 1. Dywizjonu Okrętów Ciężkich). Wyrazem uznania dla zasług Juliusza Rippera na tych stanowiskach było wyniesienie go przez cesarza w 1894 roku do stanu szlacheckiego. W 1905 roku Juliusz Ripper objął obowiązki komendanta bazy i portu w Poli. Na tym stanowisku już jako wiceadmirał dowodził m.in. lewantyńskim oddziałem floty i w tym charakterze kierował międzynarodową eskadrą interwencyjną podczas desantu na Lesbos i Lemnos. Uznawany za najzdolniejszego taktyka c. i k. Marynarki Wojennej 1 listopada 1911 r. został tajnym radcą i admirałem⁵.

⁴ J. Rydel, *W służbie cesarza i Króla*, Kraków 2001, s. 58, 63 i 155, 224, 249-250, 261-262, 272-273.

⁵ Tamże, s. 261-262; Z. Machaliński, *Admirałowie polscy 1919-1959*, Gdańsk 1993, s. 36.

Fot. 1. Admirał Juliusz Franciszek Ripper (1847-1914)



Źródło: <http://smw.ocalicodzapomnienia.eu/index.php?>

Do oficerów, którzy w sposób szczególny wpisali się w dzieje austriackiej floty zaliczany jest również Bogumił Nowotny. Pomimo, iż Nowotny nigdy nie został admirałem w tak poczesnym gronie znalazł się za sprawą swoich dokonań bojowych na Adriatyku w czasie I wojny światowej⁶.

Służba Nowotnego w c. i k. flocie to w dużej mierze konsekwencja jego spotkania, jeszcze jako ucznia szkoły realnej w Wieliczce, z Linienschiffs-Leutnantem (porucznik marynarki) Juliuszem Ripperem. Pod wpływem zasłyszanych wówczas barwnych opowieści o urokach służby na morzu Nowotny, po uzyskaniu matury (1890), wstąpił do Akademii Marynarki w Fiume. Cztery lata później, po pomyślnym złożeniu egzaminów końcowych, rozpoczął służbę zawodową. Jako oficer korpusu morskiego przez pierwsze siedem lat pływał na okrętach floty i Flotylli Dunajskiej, a przez dwa kolejne

⁶ Bogumił Nowotny, oficer austriackiej i polskiej marynarki wojennej, urodził się 5 lutego 1872 roku jako syn Bogumiła i Zofii (z domu Straniawska) w Wieliczce. W 1895 roku po ukończeniu Szkoły Aspirantów Morskich rozpoczął służbę zawodową w korpusie oficerów morskich c. i k. Marynarki Wojennej. Por. Bogumił Nowotny, *Wspomnienia*, Gdańsk 2006; J. Pertek, *Polski Słownik biograficzny*, pod red. E. Rostworowskiego, t. 23, Wrocław 1972-1981, s. 302-304.

(1903-1905) pełnił obowiązki komendanta straży Poselstwa Austro-Węgier w Pekinie.

Po powrocie z Chin Nowotny ponownie trafił do Floty gdzie 24 lipca 1914 roku, już jako Korvettenkapitän (komandor podporucznik), objął dowództwo na kontrtorpedowcu „Scharfschütze”.

Fot. 2. SMS „Scharfschütze”, czerwiec 1915 r.



Źródło: <http://www.kuk-kriegsmarine.at/Huszarklassea.htm>

W tej roli przyszło mu zdawać swój pierwszy egzamin bojowy. Pierwsze zadanie bojowe Bogumił Nowotny otrzymał 23 maja 1915 r. czyli już w kilka godzin po wypowiedzeniu Austro-Węgrom wojny przez Włochy. Zgodnie z rozkazem kierownictwa c. i k. Marynarki Wojennej dowódcy „Scharfschütze” przypadło zadanie związane z realizacją szeroko zakrojonej operacji przeciwko „zdradzieckiemu sojusznikowi” (do 1914 r. Włochy jako członek Trójprzymierza były sprzymierzone z habsburskim imperium)⁷. Tak szybka reakcja Austro-Węgier na włoską notę była możliwa dzięki wcześniej

⁷ Szerzej o działaniach flot wojennych w I wojnie światowej, J. Gozdawa-Gołębiowski, T. W. Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, wyd. Lampart, 1994; T. Benbow, *Wojna na morzu 1914-1918*, Poznań 2011; P. G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Oxon, 2005.

starannie opracowanym planom operacyjnym przewidującym aktywne działania floty również na taką okoliczność.

Z myślą o takiej ewentualności już od wczesnej wiosny 1915 roku w bazie Poli (obecnie chorwacka Pula) gromadzono główne siły c. i k. floty. W maju na pokładach pancerników, krążowników i kontrtorpedowców stanowiących dumę austriackiej floty tysiące marynarzy w napięciu oczekiwało na rozkazy, które miały dać im szansę potwierdzenia swej wysokiej sprawności bojowej⁸. Kiedy zatem dotarła do nich wiadomość o wybuchu wojny (23 maja 1915 r.) wystarczyło kilka godzin, jak się wyraził K. Csonkareti, aby postawić w stan pełnej gotowości bojowej wszystkie bazujące w Poli okręty. Jako pierwsze, już około godziny 19:00, wyszły w morze dwa krążowniki: „Saida” i „Szigetvár” oraz dwa kontrtorpedowce: „Balaton” i „Triglav”. Była to grupa rozpoznawcza, za którą godzinę później podążył potężny zespół okrętów, w składzie: dwunastu pancerników, dwóch krążowników, trzech kontrtorpedowców i dwudziestu torpedowców⁹. Cały ten zespół pod dowództwem wielkiego admirała (Großadmiral) Antona Hausa wkrótce po wyjściu na pełne morze, obrał kurs na Ankonę – ważny port wojenny i handlowy w środkowych Włoszech. Tempo działań c. i k. floty było kompletnym zaskoczeniem dla włoskiej admiralicji. Podchodzące do Ankony austriackie okręty zastały miasto całkowicie nieprzygotowane na tego rodzaju „wizytę”. Niewygaszone latarnie śpiącego miasta znakomicie ułatwiły dowódcom austriackich okrętów realizację powierzonych im zadań. Na pierwszy atak dwóch kontrtorpedowców, które o 3:35 miasto Włosi odpowiedzieli ogniem karabinowym. Kilka minut po czwartej do walki włączyły się siły główne zespołu admirała Hausa, bombardując nabrzeża, linie kolejowe, stocznie, koszary i inne obiekty wojskowe.

⁸ C. k. Marynarka Wojenna rozpoczęła mobilizację 4 sierpnia, a po jej zakończeniu liczyła 33 736 oficerów i marynarzy, z czego na operacyjnych jednostkach pływających służyło 19 405 ludzi, na jednostkach obrony wybrzeża 8529, zaś w sztabach, jednostkach tyłowych i portowych 4276. Rezerwę stanowiło 1526 ludzi, a w listopadzie powołano dodatkowo 240 oficerów marynarki. Por. K. Csonkareti, *Marynarka wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918*, Kraków 2004, s. 27-28.

⁹ Por. tamże, s. 66-68.



Rys. 3. Śródziemnomorski teatr działań w latach I wojny światowej

Źródło: T. Benbow, *Wojna na morzu 1914-1918*, Poznań 2011, s. 114.

Atak zakończył się około godziny 5.30, gdy nad płonącą Ankoną pojawiły się pierwsze promienie wschodzącego słońca.

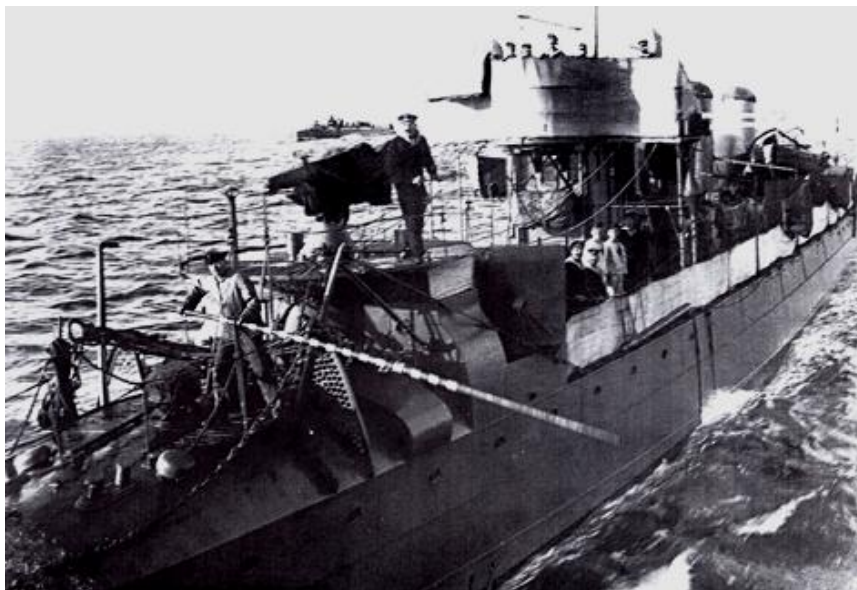
W wyniku ataku austro-węgierskich sił morskich Ankona poniosła ciężkie straty. Zginęło co najmniej 68 osób, a około 150 odniosło rany. Zniszczona została ważna linia kolejowa, którą transportowano wojsko z południa na północ Włoch. Zatopiony został zarekwirowany niemiecki parowiec „Lemnos”. Uszkodzone zostały dwa statki: włoski „Citta di Tripoli” i grecki „Barbara”. Zamilkły również radiowe urządzenia nadawczo-odbiorcze zapewniające miastu kontakt ze światem, a włoskie społeczeństwo i dowództwo wojskowe przeżyły duży wstrząs¹⁰.

W tym samym czasie co zespół admirała Hausa bazę w Poli opuścił krążownik „Novara” w towarzystwie kontrtorpedowca „Scharfschütze” i czterech torpedowców („78 T”, „79 T”, „80 T” i „81 T”). Okręty te pod dowództwem kmdr. Mikłosa Hortyego (późniejszy regent Węgier) obrały kurs

¹⁰ Por. Z. Ryniewicz, *Leksykon bitew morskich*, Warszawa 2008, s. 33-34; K. Csonkareti, dz. cyt., s. 69.

na Porto Corsini. Siedem godzin później, około trzeciej nad ranem, w pobliżu włoskiego wybrzeża od zespołu odłączył się „Scharfschütze” i samotnie skierował się w głąb kanału prowadzącego do Porto Corsini. Zadaniem kontrtorpedowca było zniszczenie ogniem artylerii fortyfikacji chroniących położoną w głębi lądu bazę morską i cumujące w niej okręty¹¹.

Fot. 3. SMS „Scharfschütze”



Źródło: <http://www.kuk-kriegsmarine.at/Huszarklassea.html>

Była to niezwykle śmiała operacja bowiem tak dużemu okrętowi jakim był „Scharfschütze” (wyporność – 414 t, dł. – 68,4 m, szer. – 6,3 m i zanurzenie – 1,9 m) przyszło wdrzeć się do długiego na przeszło 1200 m, szerokiego na 30 i głębokiego na 3,5-4 m kanału portowego. Z uwagi na ograniczone możliwości manewrowe w tak wąskiej przetoce, a przy tym zagrożenie ogniem włoskiej obrony dowódca „Scharfschütze” kmdr ppor. Bogumił Nowotny zdecydował o wplynięcia do kanału portowego rufą naprzód. Ryzykowny manewr rozpoczął się o 3:10 rano. Kilka minut później padły pierwsze strzały. Oddali je z broni ręcznej włoscy żołnierze czuwający na swoich posterunkach w okopach ciągnących się wzdłuż obu brzegów kanału.

¹¹ Por. B. Nowotny, dz. cyt., s. 125.

W odpowiedzi na ogień włoskiej obrony odezwały się działa „Scharfschütze”, jedna armata 66 mm L/45 i pięć armat 66 mm L/30. Ogień okrętowej artylerii kontrtorpedowca skierowany został na wyróżniające się, na tle zaciemnionego Porto Corsini, budynki portowej stacji sygnałowej, magazynów, wartowni i urzędu celnego.

Wystrzały armatnie wkrótce zaalarmowały całą bazę. Do ostrzeliwujących austriacki okręt żołnierzy włoskiej piechoty dołączyły trzy baterie artylerii brzegowej. Pomimo jednak narastającego zagrożenia (eksplozja jednego z artyleryjskich pocisków wyrzuciła za burtę „Scharfschütze” jednego oficera i dwóch marynarzy) Nowotny kontynuował swą brawurą eskapadę. Utrzymując „całą wstecz” wprowadził okręt do basenu portowego. Tam pod ogniem włoskich baterii lądowych wspieranych ogniem karabinów żołnierzy piechoty zniszczył dwa żaglowce oraz budynki i urządzenia portowe¹².

Zbombardowany port „Scharfschütze” opuścił tą samą drogą, którą do niego dotarł z tą tylko różnicą, iż tym razem płynął dziobem do przodu. Pomimo prób zablokowania mu drogi odwrotu przez dwie włoskie barki, szybko zatopione, Nowotny po ponad godzinnym pobycie w kanale nie ponosząc żadnych strat w ludziach dołączył do ubezpieczających go od strony morza okrętów¹³. Wraz z całym zespołem „Scharfschütze”, już bez żadnych przygód, powrócił do bazy w Poli.

Wiadomość o szczęśliwym powrocie załogi „Scharfschütze” i jej dokonaniach w kanale Porto Corsini błyskawicznie obiegła cały kraj. Opisy brawurowej akcji znalazły się na pierwszych stronach wielu austriackich gazet. Wyczyn Nowotnego i jego załogi spotkał się również z uznaniem najwyższych władz wojskowych i państwowych. Szczególnym tego wyrazem były osobiste podziękowania cesarza przekazane dzielnym marynarzom przez arcyksięcia Karola podczas jego wizyty, 12 czerwca 1915 roku, na pokładzie SMS „Scharfschütze”¹⁴.

¹² Tamże, s. 125.

¹³ Por. K. Csonkareti, dz. cyt., s. 70-71.

¹⁴ B. Nowotny, dz. cyt., s. 132.

Fot. 4. Powitanie arcyksięcia Karola przez Korvettenkapitän Bogumiła Nowotnego na pokładzie S. M. S. „Scharfschütze”, 12 czerwca 1915 r.



Źródło: <http://www.kuk-kriegsmarine.at/Huszarklassea.html>

Do szerokiego rozpropagowania wyczynu Nowotnego i jego marynarzy także poza granicami Austrii walnie przyczynił się znany niemiecki maryni-
sta Willy Stower, który wydarzenie to uwiecznił na akwarelowej pocztówce.

Fot. 5. SMS „Scharfschütze” w kanale Porto Corsini (na pocztówce Willy Stowera)



Źródło: <http://www.mauroantonellini.com/joomla/>

Dokładnie dziewiętnaście miesięcy później nazwisko Korvettenkapitän Bogumiła Nowotnego ponownie stało się głośnie. Tym razem stało się to miejsce za sprawą operacji c. i k. floty na wodach Cieśniny Otranto¹⁵.

Cieśnina Otranto stanowiąca swoistą bramę (szerokość ok. sześćdziesięciu mil) dla okrętów płynących z Adriatyku na Morze Śródziemne nabrała znaczenia już w pierwszych dniach wielkiej wojny (1914-1918). Dla państw Ententy przejęcie kontroli nad cieśniną, a w konsekwencji zablokowanie możliwości swobodnego przechodzenia przez jej wody okrętom przeciwnika miało kapitalne znaczenie z uwagi na zwiększenie w ten sposób bezpieczeństwa szlaków morskich wiodących przez Kanał Sueski, Morze Śródziemne i Gibraltar do Wielkiej Brytanii. Kontrola wód Cieśniny Otranto umożliwiała również zablokowanie dostępu do monarchii habsburskiej drogą morską. Tego rodzaju plan zgłosił, jeszcze przed przystąpieniem Włoch do wojny, na konferencji paryskiej w maju 1915 r. Winston Churchill, pierwszy lord Admiralicji¹⁶.

Projekt Churchilla zakładał przekazanie Włochom przez Royal Navy 50 trałowców wyposażonych w stalowe sieci o łącznej długości 50 mil morskich. Ponieważ pomysł ten nie wzbudził w Rzymie początkowo większego zainteresowania brytyjskie trałowce skierowane zostały przez Admiralicję do realizacji innych zadań. Kiedy jednak już latem 1915 r. okazało się, że włoska flota nie jest w stanie samodzielnie zablokować przesmyku łączącego Adriatyk z Morzem Śródziemnym z pomocą pospieszili im Anglicy. Do końca września z Wysp Brytyjskich do Tarentu skierowano flotyllę trałowców pod dowództwem komandora Jamesa Hatchera.

¹⁵ Cieśnina Otranto (wł. *Canale d'Otranto*, alb. *Gjiri i Otrantos*) – cieśnina łącząca Morze Adriatyckie z Morzem Jońskim i oddzielające od siebie półwyspy Apeniński i Bałkański. Długość cieśniny wynosi 120 km, szerokość 57 km, minimalna głębokość toru wodnego – 115 m.

¹⁶ P. G. Halpern, *The Battle of the Otranto Straits*, Bloomington 2004, s. 21.

Fot. 6. Brytyjskie trałowce w Cieśninie Otranto



Źródło: P. G. Halpern, The Battle of the Otranto Straits, Bloomington 2004.

Flotyllę tworzyło ponad sześćdziesiąt niewielkich okrętów (wcześniej kutrów rybackich) o wyporności od 80 do 100 t. Każdy z nich na swoim wyposażeniu posiadał lekkie działo o kalibrze 47 lub 57 mm i stalową sieć (20 x 1 000 m). Eskortę trałowców przewidzianych do stawiania blokad przeciw okrętom podwodnym stanowił krążownik i cztery kontrtorpedowce. W razie potrzeby z pomocą trałowcom mogły pośpieszyć samoloty z lotnisk w Brindisi, Valonie, Otranto i na Korfu¹⁷.

Pomimo dużej operatywności komandora Hatchera wkrótce okazało się, iż trałowce jakimi dysponował nie były w stanie zapewnić szczelnej blokady Cieśniny. Celem jej wzmocnienia do Tarentu jesienią 1915 r. kierowane były kolejne brytyjskie, a także włoskie i francuskie okręty patrolowe. Pod koniec roku pomimo, iż U-Bootom nadal udawało się bez strat przechodzić przez wody Cieśniny Otranto, blokada stanowiła już dla nich poważne zagrożenie. Dotyczyło to szczególnie załóg okrętów podwodnych pokonujących blokadę po długich wyczerpujących patrolach bojowych. Tak było w przypadku dwu U-Bootów („U 52” i „U 38”), które w grudniu 1916 r. zmierzały do bazy c. i k. Marynarki Wojennej na Adriatyku po wyczerpującym patrolu na Morzu Śródziemnym.

¹⁷ Por. K. Csonkareti, dz. cyt., s. 182.

Do wsparcia niemieckich okrętów podwodnych w czasie przechodzenia przez wody Cieśniny Otranto kierownictwo c. i k. floty skierowało eskadrę okrętów pod dowództwem Bogumiła Nowotnego¹⁸.

Eskadrę tworzyły cztery kontrtorpedowce typu *Huszar*¹⁹. Były to: „Scharfschütze” (d. o. Korvettenkapitän Bogumił Nowotny), „Dinara” (d. o. Rumun – Korvettenkapitän Virgil Sandor de Vist), „Réka” (d. o. Słoweniec – Korvettenkapitän Milan von Millinkovich) i „Velebit” (d. o. Czech – Korvettenkapitän Method Koch). Na pokładach kontrtorpedowców obok Rumunów, Czechów i Słoweńców nie brak było również Włochów (porucznicy: hr. Gaston Alberti i Camillio Busetti de Moltini), Węgrów (kpt. Aladar Sziklay i por. Arpad Mindszenty), nie mówiąc oczywiście o Austriakach i Niemcach²⁰.

Fot. 7. Bogumił Nowotny na pokładzie kontrtorpedowca „Scharfschütze”, 1916 r.



Źródło: Bogumił Nowotny, *Wspomnienia*, Gdańsk 2006.

¹⁸ T. Benbow, *Wojna na morzu 1914-1918*, Poznań 2011, s. 27.

¹⁹ Okręty typu „Huszar”, zbudowane i wcielone do c. k. floty między 1905 a 1911 r., posiadały następujące charakterystyki: dł. – 68,39 m. szer. – 6,25 m. zanurzenie – 1,85 m. wyporność – 420 t., prędkość – 28 węzłów, załoga – 70 marynarzy. Uzbrojenie: 6 dział 66 mm, 2 ckm 8 mm, 2 wyrzutnie torpedowe 450 mm i 10-12 min.

²⁰ Por. K. Csonkareti, dz. cyt., s. 70-71.

Ten barwny pod względem narodowościowym zespół marynarzy w dniu 22 grudnia 1916 r. opuścił port w Cattaro (obecnie czarnogórski Kotor) i zgodnie z rozkazem ruszył w kierunku Cieśniny Otranto. Przez kilka pierwszych godzin rejsu okręty korzystając ze sprzyjających warunków atmosferycznych (wiatr ok. 2 stopni Beauforta) spokojnie zmierzały do celu. Pierwsze problemy pojawiły się około godziny 17:40. Nieoczekiwanie na drodze eskadry pojawiła się gęsta mgła. Poważne ograniczenie widoczności niemal nie doprowadziło do odwołania przez dowódcę eskadry całej akcji. Rozterki Nowotnego z tym związane znikły ostatecznie wraz z mgłą, która ustąpiła równie szybko jak wcześniej się pojawiła i możliwe było kontynuowanie operacji. Około godziny 20.00, na wysokości wyspy Saseno (obecnie Sazan) okręty Nowotnego wykonały zwrot kierując się już bezpośrednio w stronę przylądka Otranto. Godzinę później obserwator z pokładu „Réki” dostrzegł na horyzoncie dwie niezidentyfikowane jednostki. Były to angielskie lugry. Niezwłocznie po ich identyfikacji Nowotny wydał rozkaz do ataku. Jako pierwsze w kierunku wroga otworzyły ogień działa SMS „Scharfschütze”. W ślad za okrętem flagowym swoje pociski odpaliły również *Dinara* i *Velebit*²¹. Ostrzelane lugry niezwłocznie, po wysłaniu sygnałów alarmowych (race), podjęły ucieczkę z zagrożonej strefy. Pomimo jednak porzucenia ciężkich stalowych sieci lugry stanowiły łatwy cel dla austriackich artylerzystów i niewątpliwie wkrótce poszłyby na dno gdyby nie przyszły im z pomocą cztery francuskie kontrtorpedowce. Były to: „Protet”, „Commandant Bory”, „Dehorter” i „Boutefeu”, które jako pierwsze zareagowały na sygnały alarmowe Anglików. Za nimi podążały jeszcze dwa kontrtorpedowce „Casque” i „Commandant Riviere”. Francuskie kontrtorpedowce, które zgodnie z planem, zmierzały z Brindisi do Tarentu sukcesywnie w miarę docierania na pole bitwy włączały się do walki z okrętami Bogumiła Nowotnego. Nieprzygotowane jednak na taką okoliczność nie były w stanie skoordynować swoich działań. Pierwsze cztery po krótkiej wymianie ognia z SMS „Scharfschütze” wykonały zwrot na wschód i rychło znikły za horyzontem²².

Na polu walki pozostały jednak dwa ostatnie: „Casque” i „Commandant Riviere”. O losach stoczonego z nimi pojedynku zadecydowali artylerzyści z „Scharfschütze”. Od ich celnych pocisków wybuchł pożar na pokładzie „Commandant Riviere”. Pomimo, iż płonący okręt podobnie jak śpieszący mu z pomocą „Casque” stanowiły bardzo dogodny cel do ataku Nowotny wydał rozkaz do przerywania ognia. Obawiał się, iż pozostałe fran-

²¹ B. Nowotny, dz. cyt. s. 135.

²² K. Csonkareti, dz. cyt., s. 187.

cuskie okręty, które znikły z jego pola widzenia mogły w tym czasie podejmować działania celem zablokowania mu drogi odwrotu.

O tym jak słuszne były to obawy okazało się już po przepłynięciu kilku mil. Idące z wygaszonymi światłami okręty Nowotnego około godziny 21:40 napotkały na swej drodze spotkane wcześniej cztery francuskie kontrtorpedowce. Pomimo, iż walka z tak silnym przeciwnikiem w warunkach nocnych była krokiem co najmniej ryzykownym Nowotny wydał rozkaz do ataku²³.

Fot. 8. Bogumił Nowotny na stanowisku dowodzenia S.M.S. „Scharfschütze”



Źródło: <http://www.google.pl/search?tbm=isch&hl=pl&source=hp&biw>

Bitwa od pierwszych chwil przybrała niezwykle dramatyczny charakter. Narastające z minuty na minutę ciemności nocne, potęgowane gęstym dymem z kominów i z dział okrętowych nie tylko znacznie utrudniały dowodzenie, ale często wręcz uniemożliwiały odróżnienie okrętów własnych od nieprzyjacielskich. Stopień trudności z tym związanych oddają słowa z raportu Nowotnego: *Widać było co jakiś czas zza chmur i dymu jak „Réka” gęsto ostrzeliwała się. Nieprzyjaciel z tyłu przeciął nasze linie. „Dinara” skierowała się wtedy prosto na najbliższego nieprzyjaciela – „Com-*

²³ B. Nowotny, dz. cyt., s. 136-137.

mandant Riviere”, który wykonał zwrot w lewo, tak że odległość między okrętami wynosiła 100 metrów. [...] „Dinara” nie mogła potem do nas dołączyć, bo jedna z kotłowni odmówiła posłuszeństwa. W tej krytycznej chwili (była 21:58) udało się nam wejść we mgłę i tak przeszliśmy między nieprzyjacielskimi kontrtorpedowcami i uzbrojonymi lugrami. Przeciwnik stracił nas z oczu. Skierowaliśmy się na północ i włączyliśmy słabe, niebieskie rufowe światelka pozycyjne. Wtedy blisko pojawił się jakiś „cień”. „Velebit” myślał, że to doszłusowała do nas „Dinara”, ale po chwili „cień” włączył reflektor i wystrzelił torpedę. Widzieliśmy jej bieg, ale chybiła. Odległość wynosiła może 100 metrów. Potem, o 22:05 nieprzyjacielski okręt ruszył na „Velebita”, aby go staranować, ale celowniczy, Węgier nazwiskiem Budás, celnymi strzałami rozbił mu reflektor²⁴.

Niewątpliwie o końcowym sukcesie zespołu Bogumiła Nowotnego zdecydowali jego artylerzyści. Celne pociski wystrzelone z dział SMS „Scharfschütze” dosięgły francuskiego kontrtorpedowca „Commandant Rhieré” powodując awarię jego kotłowni.

Powstałe w rezultacie zamieszanie w szyku francuskim (na pomoc unieruchomionemu okrętowi pośpieszył „Casque”) umiejętnie wykorzystał Nowotny. Porzucając możliwość dobitcia francuskiego kontrtorpedowca wybrał odwrót w kierunku Cattaro. Oderwanie się od przeciwnika pozwoliło Nowotnemu na uporządkowanie szyku w podległej mu eskadrze. Kiedy jednak, jak mu się wydawało, blokada francuska została już ostatecznie przełamana doszło do niespodziewanego ataku kontrtorpedowca „Casque”. Atakiem kierował osobiście dowódca francuskiego zespołu okrętów kmrdr por. Pierre Bréart de Boisanger. Wiele wskazuje na to, iż w ten sposób Francuzi chcieli pomścić „Renaudina”²⁵.

Przebieg i dramatyczny charakter tego epizodu przybliżają nam słowa wspomnień jednego z uczestników tego zdarzenia porucznika von Brandnera – oficer z załogi „Scharfschütze”: *Okolo 23 na naszym torze wodnym pojawił się jakiś cień. Nie podał znaków rozpoznawczych. Przygotowaliśmy do strzału działa i reflektor. W napięciu oczekiwaliśmy na rozkaz otwarcia ognia. Właśnie nanosiłem kurs, kiedy zagrzmiął pierwszy wystrzał. Niezapomniana chwila. Kontrtorpedowiec przepłynął jakieś 50 metrów za rufą „Réki” i skierował się prosto na „Velebit”. Pędził jak pociąg pośpieszny. Ze 100 metrów waliliśmy w niego z dział i karabinów maszynowych.*

²⁴ Cytat za: K. Csonkareti, dz. cyt., s. 188.

²⁵ Renaudin – francuski kontrtorpedowiec zatopiony 18 marca 1916 r. w pobliżu Durres przez austro-węgierski okręt podwodny SM U-6. Zginęło 47 członków załogi (w tym trzech oficerów).

*Oślepiiony posłał nam niecelną torpedę. Okręt ten pędził tak szybko, że mieliśmy uczucie, że stoimy w miejscu. A przecież szliśmy 22 węzły. Kiedy francuski okręt oddalał się od nas, wyraźnie słyszałem głos ładowniczego, Węgry nazwiskiem Kovács, który łamaną niemiecką dopingował celowniczego – Dawaj w niego, na całość Brudör! – Ale nieprzyjaciół był szybszy. Wykonał zwrot w lewo i po chwili zniknął w ciemnościach*²⁶.

Po odparciu ataku „Casque” eskadra Nowotnego już przez nic i nikogo nie niepokoiona bezpiecznie dotarła do bazy w Cattaro. W ten sposób zakończyła się operacja uznawana powszechnie za największą na Adriatyku w 1916 r. Niewątpliwym sukcesem odniesionym wówczas przez okręty c. i k. Marynarki Wojennej to przede wszystkim zasługa ich dowódcy Korvettenkapitän Bogumiła Nowotnego.

Na szczególne podkreślenie zasługuje to, iż Nowotny mimo przewagi po stronie przeciwnika w pełni zrealizował postawione przed nim zadanie jakim było umożliwienie powrotu do bazy dwóm niemieckim okrętom podwodnym. W przypadku jednego z nich („U-38” dowodzony przez kapitana marynarki Maxa Valentinera)²⁷, można mówić o prawdziwym szczęściu, bowiem tylko dzięki natarciu „Scharfschütze” na brytyjskie trawlerzy mógł się on uwolnić z porzuconej przez nie sieci.

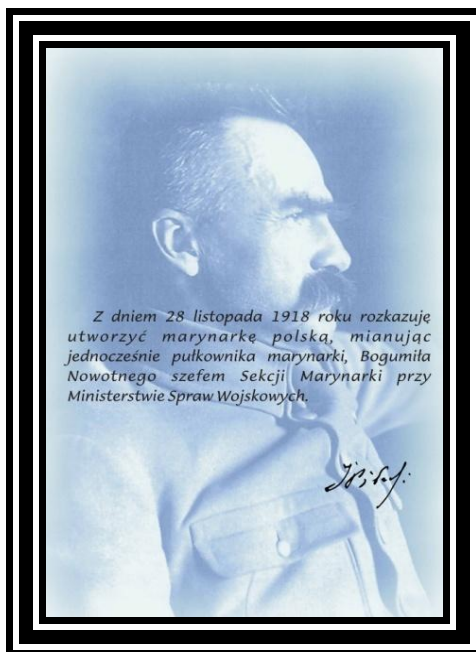
Dodać również należy, iż pojedynek stoczony przez okręty Nowotnego z francuskimi kontrtorpedowcami miał niespotykany już w tym czasie charakter. Walka toczona była na nieznaczących odległościach z użyciem dział o znacznym kalibrze. Obie strony prezentowały w niej nie tylko wielką determinację ale również duży kunszt wojenny. W sumie jednak to dzięki umiejętnemu pokierowaniu walką przez Nowotnego można mówić o końcowym sukcesie marynarzy spod czerwono-biało-czerwonej bandery.

Reasumując należy stwierdzić, że Bogumił Nowotny w c. i k. flocie wykazał się nie tylko dobrą postawą żołnierską, ale i wysokimi kwalifikacjami zawodowymi. Możliwość spożytkowania tych kwalifikacji zdobytych przez Nowotnego pod czerwono-biało-czerwoną banderą w interesie biało-czerwonej bandery zaistniała dopiero po zakończeniu I wojny światowej.

²⁶ Cytat za: K. Csonkareti, *Marynarka wojenna Austro-Węgier...*, dz. cyt., s. 189.

²⁷ Max Valentinier należał do najwybitniejszych dowódców niemieckich u-bootów z lat I wojny światowej. Zatopił 141 statków o pojemności 2999 326 BRT co dało mu trzecie miejsce na liście asów broni podwodnej. Por. K. Csonkareti, dz. cyt., s. 190.

Fot. 9. Józef Piłsudski, twórca Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej



Źródło: Dariusz Nawrot, *Korpus oficerski Marynarki Wojennej II RP*, Warszawa 2005, s. 14.

28 listopada 1918 r. płk mar. Bogumił Nowotny, na mocy dekretu Józefa Piłsudskiego, objął obowiązki pierwszego dowódcy Polskiej Marynarki Wojennej.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Benbow T., *Wojna na morzu 1914-1918*, Poznań 2011.
- [2] Csonkareti K., *Marynarka wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918*, Kraków 2004.
- [3] Gozdawa-Gołębiowski J., Prekurat T. W., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, wyd. Lampart, 1994.
- [4] Halpern P. G., *A Naval History of World War I*, Oxon 2005.
- [5] Halpern P. G., *The Battle of the Otranto Straits*, Bloomington 2004.
- [6] Komorowski A., Nawrot D., Zalewski B., *Księga absolwentów Uczelni Polskiej Marynarki Wojennej (1922-2007)*, Toruń 2007.

- [7] Kosk H. P., *Generalicja polska. Popularny słownik biograficzny*, t. I, Pruszków 1998.
- [8] Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919-1959*, Gdańsk 1993.
- [9] Nawrot D., *Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana*, Gdynia 2010.
- [10] Nowotny B., *Wspomnienia*, Gdańsk 2006.
- [11] Pertek J., *Polski Słownik biograficzny*, pod red. E. Rostworowskiego, t. 23, Wrocław 1972-1981.
- [12] Rydel J., *W służbie cesarza i Króla*, Kraków 2001.
- [13] Ryniewicz Z., *Leksykon bitew morskich*, Warszawa 2008.

THE ATTACK ON PORTO CORSINI AND THE BATTLE OF THE OTRANTO STRAITS THE STORY OF BOGUMIŁ NOWOTNY'S BATTLE ACHIEVEMENTS UNDER RED-WHITE-RED FLAG

ABSTRACT

The third partition in 1795 eliminated Poland from the map of Europe for over 120 years. During that time Polish were forced to sail under a foreign flags. Many of Polish marines proved their high qualification and battle skills during the duty for the navies of foreign countries. One of such marines was Bogumił Nowotny. During the first world war he became famous because of his battle skills shown on the Adriatic Sea under the red-white-red flag. He is also commonly known as the first commander of the Polish Navy.

Keywords:

Bogumil Nowotny, Polish in Austrian Navy, attack on Porto Corsini, the battle of the Otranto Straits.

Recenzenci dr hab. Maciej Franz, prof. UAM
dr hab. Bogdan Zalewski, prof. AP