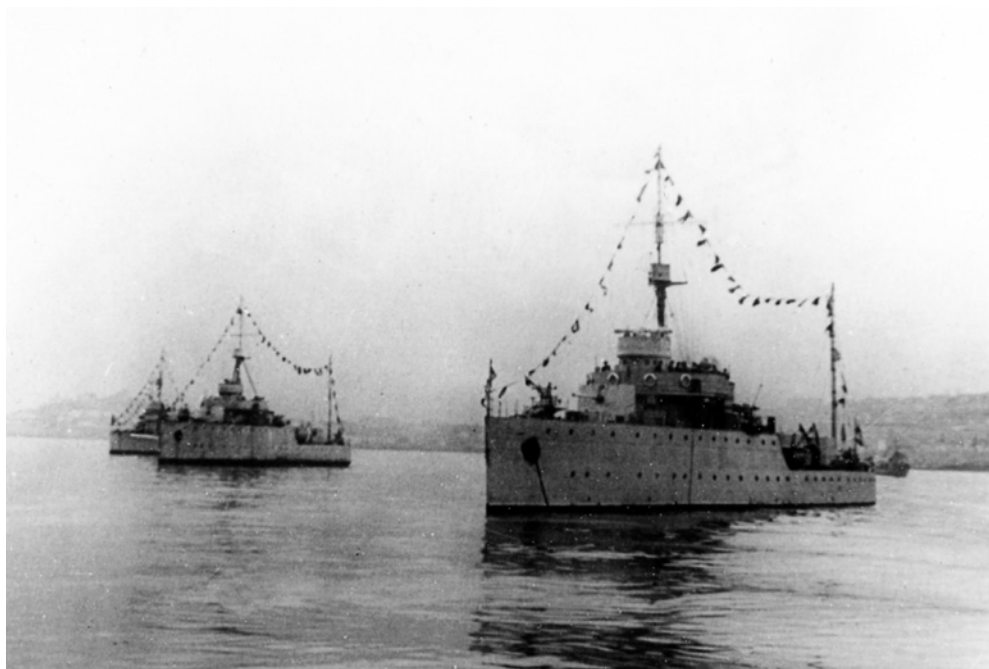




MICHAŁ GLOCK

FLOTYLLA KASPIJSKA 1722–1945

ZARYS DZIEJÓW

TETRAGON



WARSZAWA

Recenzenci:

dr hab. Zbigniew Karpus, prof. UMK

dr hab. Piotr Olender

Redakcja:

Tadeusz Zawadzki

Współpraca redakcyjna i korekta:

Iwona Dominik

Projekt graficzny serii i okładki:

Teresa Oleszczuk

DTP, mapy, indeks:

Tadeusz Zawadzki

Copyright © 2014 by Michał Glock

Copyright © 2014 by Tetragon sp. z o.o.

Fotografia na okładce: – na pierwszym planie *Bakinskij Raboczij*, za nim *Markin* i *Altfater*.

Fotografia na stronie tytułowej: ex niszczyciele przeklasyfikowane na kanonierki kaspijskie kanonierki *Lenin* i *Krasnyj Azerbajdżan*.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydawca:

Wydawnictwo Tetragon Sp. z o.o.

00-836 Warszawa, ul. Żelazna 41 lok. 21

e-mail: kontakt@tetragon.com.pl

Książki można zamówić na: www.tetraerica.pl

Druk i oprawa:

Totem s.c.

totem.com.pl

ISBN 978-83-63374-23-5

Spis treści

Предисловие	7
Przedmowa	8
Wstęp	9
Podziękowania	14
Flotylla Kaspijska i jej geneza	15
Zarys dziejów militarnej obecności Rosji w ujściu Wołgi i na Morzu Kaspijskim do XX wieku	15
Flotylla Kaspijska i jej rozwój na przełomie XIX i XX wieku	29
Wojna domowa 1918–1920	43
Charakterystyka działań w 1918 r.	43
Operacje Flotylli Astrachańsko-Kaspijskiej wiosną 1919 r.	50
Działania floty sowieckiej na Morzu Kaspijskim w 1920 r.	69
Działania przeciw Persji	75
a) Raid na Enzeli	75
b) Działania na pograniczu i walki wewnętrzne w Persji	82
Mędzy wojnami	87
Zadania Flotylli Kaspijskiej i problem jej wzmocnienia	87
Mobilizacja	99
Zarys działań bojowych flotylli w latach 1941–1943	107
Kwestia irańska 1941 r.	107
Zarys działań z lat 1942–1943	112
a) Transport ładunków i ludzi	112
b) Zarys działań na lądzie	116
c) Ataki niemieckiego lotnictwa i katastrofy	120
Współpraca z Flotyllą Wołżańską	129

Wnioski i ocena działalności sił na Morzu Kaspijskim. 131

Załączniki 137

Załącznik 1. Okręty podwodne na Morzu Kaspijskim 137

Załącznik 2. Lotnictwo morskie w obszarze Morza Kaspijskiego 150

Załącznik 3. Związki operacyjne/bazy główne biorące udział
w wojnie domowej 1917–1920 na akwenie kaspijskim i ich dowódcy 161

a) Flotylla Kaspijska (do VII 1918). 161

b) Flota Kraju Astrachańskiego/Astrachań (IV–X 1918). 161

c) Flotylla Astrachańsko-Kaspijska/Astrachań (X 1918–VII 1919) 161

d) Flotylla Wołżańsko-Kaspijska/Astrachań (VII 1919–VII 1920). 161

e) Flota Czerwona Radzieckiego Azerbejdżanu/Baku (IV–VII 1920). 161

f) Morskie Siły Morza Kaspijskiego/Baku (5 VII 1920–27 VI 1931) 161

g) Flotylla Kaspijska/Baku (27 VI 1931–1940) 162

Załącznik 4. Organizacja i spis Flotyli Astrachańsko-Kaspijskiej
wg stanu na 1 marca 1919 r. 163

Załącznik 5. Spis okrętów i organizacja Kaspijskiej Flotyli Wojennej
(białogwardyjskiej) wg stanu na 25 stycznia 1920 r. 165

Załącznik 6. Obsada stanowisk dowodzenia Kaspijskiej Flotyli Wojennej
w latach 1941–1945 167

Załącznik 7. Krążowniki pomocnicze operujące na Morzu Kaspijskim
w czasie wojny domowej i interwencji 176

Załącznik 8. Dane taktyczno-techniczne niszczycieli i kontrtorpedowców
Flotyli Wołżańsko-Kaspijskiej 1919–1920. 178

Załącznik 9. Dane techniczno-taktyczne okrętów Flotyli Kaspijskiej operujących
na Morzu Kaspijskim w latach 1941–1944. 179

Załącznik 10. Szkice jednostek pływających 187

Załącznik 11. Dane techniczne i szkice samolotów wykorzystywanych w czasie walk
powietrznych nad Morzem Kaspijskim w latach 1918–1920 200

Załącznik 12. Dane techniczne łodzi latających MBR-2 podstawowych wersji
produkcyjnych 202

Bibliografia 203

Skorowidz nazwisk 207

Skorowidz nazw geograficznych 210

Skorowidz jednostek pływających 214

Przykłady kamuflażu stosowanego na kanonierkach Flotyli Kaspijskiej. 223

Wybrane bandery, flagi, proporce i wimble
rosyjskiej i radzieckiej marynarki wojennej 224

Предисловие

Среди многих прекрасных и героических страниц истории русского и советского флота действия на Каспийском море до настоящего времени не удостоились необходимого внимания историков за пределами России. Хотя Каспийское море не было свидетелем великих битв и сражений, оно всегда играло необычайно важную роль в хозяйственном развитии государства. История русского присутствия в этих водах неразрывно связана с личностью Петра Великого, который вел в бой русских моряков во время двух военных экспедиций против Персии в начале 18-го века.

Очередные властители укрепили позицию России на Кавказе и на Каспийском море, в чем особые заслуги принадлежали Екатерине Второй, прозванной Великой, которая установила власть над Закавказьем.

В период Гражданской войны и иностранной интервенции моряки Волжско-Каспийской флотилии прославились в боях с превосходящим противником, проявив самоотверженность и мужество. Нельзя забыть и о целом ряде безымянных героев, для которых служба на флоте была не только обязанностью, но также честью.

Во время Великой Отечественной войны на плечах моряков Каспийской флотилии лежала главная тяжесть борьбы по охране судоходства в Каспийском море. От иранских портов до Астрахани корабли флотилии обеспечивали противовоздушную защиту важным транспортировкам нефти и поставкам с Запада по ленд-лизу.

Результативное противодействие атакам немецкой авиации на суда, перевозящие солдат и снабжение, повлияло на успех боев на Кавказе и на других фронтовых участках.

Хотел бы рекомендовать читателям данную монографию, которая одновременно является частью более общей работы молодых польских военных историков, занимающихся профессионально историей Военно-Морского Флота России. Популяризация истории Вооруженных сил России за рубежом, без сомнения, влияет на лучшее узнавание и понимание обоих народов, в чем большое участие принимают члены общества Lastadia.

В текущем году исполняется 70 лет окончания боевых действий на Каспийском море. Эта годовщина является хорошим моментом для подведения итогов истории военного присутствия России и СССР на этой акватории.

В заключение хотел бы выразить убеждение, что автор будет продолжать свои исследования в области военно-морской истории нашего государства.

*кандидат военных наук, адмирал Владимир Григорьевич Егоров,
командующий Балтийским флотом (1991–2000)*

23 X 2013

Przedmowa

Spśród wielu pięknych i bohaterskich kart historii flot rosyjskiej i radzieckiej działania na Morzu Kaspijskim nie doczekały się dotychczas należytej uwagi historyków poza Rosją. Choć Morze Kaspijskie nie było świadkiem wielkich bitew i batalii to odgrywało ono zawsze niezwykle ważną rolę w gospodarczym rozwoju państwa.

Historia obecności rosyjskiej na tych wodach wiąże się nierozdzielnie z osobą cara i wodza Piotra I, który do walki prowadził rosyjskich marynarzy w czasie dwóch ekspedycji wojskowych przeciwko Persji na początku XVIII wieku.

Kolejni władcy umocnili pozycję Rosji na Kaukazie i nad Morzem Kaspijskim, szczególnie zasługi w tej mierze miała Katarzyna II, zwana Wielką, która utrwaliła władztwo nad Zakaukaziem.

W okresie wojny domowej i obcej interwencji marynarze Flotyli Wołżańsko-Kaspijskiej wstąpili się w walkach z przeważającym przeciwnikiem, czym dali świadectwo swego poświęcenia i męstwa. Nie można zapominać o całej rzeszy bezimiennych bohaterów dla których służba we flocie była nie tylko obowiązkiem, ale również zaszczytem.

W czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej na barkach marynarzy Flotyli Kaspijskiej spoczywał główny ciężar walki o ochronę żeglugi wzdłuż Morza Kaspijskiego. Od portów irańskich do Astrachania okręty flotyli zapewniały osłonę przeciwlotniczą tak ważnym transportom ropy naftowej i dostawom przysyłanym z zachodu w ramach leand lease.

Skuteczne powstrzymanie niemieckiego lotnictwa atakującego transporty żołnierzy i zaopatrzenia walczyło się do odniesienia zwycięstw w walkach na Kaukazie i na innych odcinkach długiego frontu.

Pragnę zarekomendować niniejszą monografię, która jest jednocześnie częścią większego opracowania młodych polskich historyków wojskowości zajmujących się w sposób merytoryczny i profesjonalny historią sił morskich Rosji. Propagowanie historii sił zbrojnych Rosji za granicą niewątpliwie wpływa na lepsze poznanie i zrozumienie obu narodów, w czym członkowie stowarzyszenia Lastadia mają swój duży udział.

W bieżącym roku mija 70 lat od zakończenia walk w basenie Morza Kaspijskiego. Ta rocznica jest dobrym momentem do podsumowania historii militarnej obecności Rosji i ZSRR na tym akwenie.

Wypada na zakończenie wyrazić przekonanie, że autor będzie kontynuował swoje badania w dziedzinie historii morskiej naszego państwa.

*Admirał dr Władimir Grigoriewicz Jegorow,
dowódca Floty Bałtyckiej 1991–2000
23 X 2013*

Wstęp

Morze Kaspijskie zdaje się leżeć na uboczu wielkiej polityki. Znacznie częściej zajmujemy się krajami kaukaskimi, Gruzją czy Czeczenią ze względu na ich położenie geopolityczne. Ujście Wołgi oraz Azerbejdżan pojawiają się tylko w kontekście tamtejszego słynnego kawioru i wydobywanej ropy naftowej.

Niniejsza praca ma ambicje przedstawienia po raz pierwszy tematu wojen na Morzu Kaspijskim w sposób całościowy, z naciskiem na XX wieczną historię militarną tego regionu. Jest to temat, który w polskiej nauce był dotąd nieobecny.

Głównymi zagadnieniami będą dwa wielkie konflikty zbrojne – wojna domowa oraz Wielka Wojna Ojczyzniana. W pierwszej kolejności zostaną pokazane walki pomiędzy okrętami Rosji Sowieckiej, siłami angielskimi i białogwardyjskimi w latach 1917–1920 wraz z tłem politycznym przemian w republikach kaukaskich ze szczególnym uwzględnieniem Azerbejdżanu. W dalszej części publikacji omówiony będzie całokształt działań Flotyli Kaspijskiej w czasie Wielkiej Wojny Ojczyznianej w latach 1941–1943, czyli w okresie, gdy flotylla wykonywała działania operacyjne związane głównie z ochroną żeglugi przez niemieckim lotnictwem.

Podstawą opracowania są materiały archiwalne, zarówno te wydane w formie zbiorów dokumentów, jak i materiały, które po raz pierwszy udało się pozyskać z Centralnego Archiwum Marynarki Wojennej Federacji Rosyjskiej mieszczącego się w Gacznynie (pod Sankt Petersburgiem). Zgodę na badania w zakresie działalności operacyjnej Flotyli Kaspijskiej wydano w Ministerstwie Obrony Federacji Rosyjskiej w sierpniu 2012, a same badania przeprowadzono w październiku tego samego roku. Nie ulega wątpliwości, że materiały tam pozyskane, z których część jest w formie elektronicznej w posiadaniu autora, mają bardzo dużą wartość poznawczą i rzucają zupełnie nowe światło na część opisywanych wydarzeń. Po raz pierwszy do dyspozycji badacza udostępniono na przykład dzienniki dowództwa flotylli i sztabu (wcześniej dokumenty te były utajnione).

W literaturze polskiej próżno szukać wartościowych informacji na temat działań wojennych na akwenie kaspijskim. Autorowi znane są tylko dwie większe publikacje. Jedną z nich są wspomnienia późniejszego adm. Iwana Isakowa wydane w Polsce w latach 50. Drugą jest rozdział w pracy prof. Józefa Dyskanta pt. *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, gdzie bardzo pobieżnie opisano działania Flotyli Wołżańsko-Kaspijskiej, przy czym autor nie do końca prawidłowo nazwał siły „czerwonych”.

Wart wzmianki jest także tekst Andrzeja Kliszewskiego, który ukazał się w czasopiśmie „Okręty Wojenne”¹ i oraz przekład artykułu Jürga Meistera z „Marine Rundschau” o radziecko-brytyjskiej interwencji w Iranie w 1941 roku².

¹ Kliszewski A., „Para kaspijskich kanonierek”, *Okręty Wojenne* nr 16, Tarnowskie Góry 1996, s. 10–13.

² Meister J., „Brytyjsko-radziecka interwencja w Iranie w sierpniu 1941”, cz. I, *Okręty Wojenne* 2/2000 (37), Tarnowskie Góry 2000, s. 32–40; cz. II, *Okręty Wojenne* 6/2000 (41), Tarnowskie Góry 2000, s. 33–44.

O tym, jak burzliwym przemianom poddawana była Flotylla Kaspijska świadczy historia jej nazewnictwa. Zmieniało się ono w okresie 1917–1919 kilkukrotnie, co można znakomicie prześledzić w kronice *Bojewaja lietopis' wojenno-morskogo flota 1917–1941, 1941–1942 i 1943* oraz w części opisowej do *Atlasu Morskiego*, t. III cz. 2³.

Pierwotną nazwę Flotylla Kaspijska zachowały tylko siły „białych” – po stronie Rosji Sowieckiej nazwa przestała funkcjonować w lipcu 1918 r. (formalnie do początków lutego). Jej miejsce zajęła Flota Kraju Astrachańskiego (działająca do października 1918 r.). Następnie siły morskie zostały przekształcone we Flotyllę Astrachańsko-Kaspijską (do lipca 1919 r.), a gdy połączono je z Flotyllą Wołżańską nazwa ponownie uległa przekształceniu, tym razem we Flotyllę Wołżańsko-Kaspijską działającą od lipca 1919 r. Równolegle funkcjonowała Flota Czerwona Radzieckiego Azerbejdżanu (kwiecień–lipiec 1920 r.). Oba te związki operacyjne połączono 5 lipca 1920 r. w Morskie Siły Morza Kaspijskiego, 27 czerwca 1931 r. powrócono do tradycyjnej nazwy – Flotylla Kaspijska (od 27 kwietnia 1945 roku Krasnoznamienna⁴).

Dużo lepsza sytuacja panuje w rosyjskiej historiografii, pod względem opisu działań w wojnie domowej. Obok znakomitego zbioru dokumentów, o którym wspomniano wyżej, istnieje cała gama nowych publikacji, które wiedzę na temat wojny 1917–1920 dobrze uzupełniają. Na pierwszym miejscu wymienilibym monografię Siergieja Klimowskiego⁵ poświęconą niszczycielom (klasyfikowanym jako krążowniki torpedowe⁶) budowanym w latach 1905–1910, z których część operowała na Morzu Kaspijskim w czasie wojny domowej. Ważne i ciekawe są opracowania Łapszyna i Pridannikowa opisujące działalność kutrów motorowych także na akwenie kaspijskim⁷ oraz artykuł Jarowoj o angielskich kutrach torpedowych walczących na Morzu Kaspijskim z oddziałami „czerwonych”⁸. Ogólną sytuację polityczną regionu czytelnie w swoich opracowaniach przedstawił znany historyk Aleksandr Sziorokorad⁹. Podbój Zakaukazia w XVIII wieku oraz ujścia Wołgi zaprezentowano w opisowej części *Atlasu Morskiego* t. III cz. 1 oraz w nowym opracowaniu Grankowa¹⁰.

Z nowych monografii, które także są przywoływane w niniejszej publikacji należy również wymienić tom I i III znakomitego opracowania o rosyjskich i radzieckich stocznich remontowych pod redakcją Georgija Muru¹¹. Natomiast pod względem opracowań dotyczących wojny 1941–1943 sytuacja jest dużo gorsza. Znakomita większość publikacji powstała w czasach radzieckich i daleka jest od obiektywizmu, choć można znaleźć kilka ciekawych i wartościowych publikacji.

³ Gorszkow S.G. (red.), *Morskoj atlas*, tom III: *Wojenno-istoriczeskij*, czast' wtoraja: *Opisanija k kartam*, Moskwa 1966, s. 719–722.

⁴ Tzn. odznaczonej Orderem Czerwonego Sztandaru.

⁵ Klimowski S.D., *Narodnyje kriejsiery*, Sankt Petersburg 2010.

⁶ Klasyfikacja ta obowiązywała do 1907 roku. Potem okręty te klasyfikowano jako niszczyciele (esmincy).

⁷ Pridannikow M.I., *Storożewyje katiera firmy „Grinport”*, Morskaja Kollikcija nr 5/2011, Moskwa 2011; Łapszyn R.W., *Storożewyje katiera firmy „Grinport”*, czast' 2, Morskaja Kollikcija nr 7/2011, Moskwa 2011.

⁸ Jarowoj W.W., „Anglijskie torpednyje katiera pod krasnym flagom”, Morskaja Kampania 7/2010, Moskwa 2010, s. 13–18.

⁹ Sziorokorad A.B., *Kaspij – russkoje ozierno. Wielikij wołżskoj put'.* *Bolszaja neft' i bolszaja politika*, Moskwa 2007; Sziorokorad A.B., *Wojna i mir Zakawkazija za poslednije tri tysiaczi liet*, Moskwa 2009.

¹⁰ Grankow Ł.M., *Russkoje sudochodstwo. Istoria i sowremiennost'*, tom 1: *Kommerczieskij flot Rossii. Stranicy istorii*, Moskwa 2004.

¹¹ Muru G.N. (red.), *Istoria otieczestwiennogo wojennogo sudoremonta*, kniga pierwaja: *Ot dokowych admiral-tiejstw k morskimi zawodam*, Sankt Petersburg 2004; Muru G.N. (red.), *Istoria otieczestwiennogo wojennogo sudoremonta*, kniga trietia: *Zawody. Ljudi. Korabli*, Sankt Petersburg 2004.

Ponieważ niemożliwe jest zaprezentowanie działań Floty Kaspijskiej bez pokazania całości kształtu spraw związanych z żeglugą cywilną na tym akwenie, kluczową publikacją jest opracowanie autorstwa jednego z czołowych historyków zajmujących się tym zagadnieniem w ZSRR – Jedlinskiego¹². Książka tego autora, choć wydana jeszcze w latach 60. opiera się na rzetelnej kwerendzie archiwalnej i pomijając fragmenty o kierowniczej roli partii i jej przedstawicieli (co było rodzajem serwitutu), można odtworzyć losy statków żeglugi kaspijskiej oraz naświetlić podstawowe problemy związane z opisywanym akwenem. Kluczowym elementem jest analiza rozbudowy infrastruktury portowej w ówczesnym Iranie po tym, jak porty południowego wybrzeża Morza Kaspijskiego po raz kolejny zostały zajęte przez Rosjan (tym razem w ramach porozumienia z Wielką Brytanią). Autor niestety nie ustrzegł się pewnych pomyłek w nazwach – szczególnie dużych tankowców. W swoim opracowaniu opisuje na przykład nalot na duży zbiornikowiec *Azerbajdżan*, choć w tamtym czasie nazywał się on *Beria*. Używanie w opracowaniach nazw poprawnych politycznie, zamiast rzeczywistych, jest pewną normą u autorów z czasów radzieckich.

Ważną, choć niestety raczej nienajlepszą pod względem merytorycznym, monografią działalności Floty Kaspijskiej jest książka Aleksandra Makowskiego i Borysa Radczenki wydana w 1982 r.¹³. Książka traktuje o historii floty w niezwykle szerokim horyzoncie czasowym, od pierwszych podbojów po lata powojenne. Jest ona jednak pełna uproszczeń i przemilczeń. Niemniej jednak wciąż pozostaje jedyną jedyną monografią Floty Kaspijskiej.

Historia działań morskich nie może obyć się bez zestawienia floty wojennej i cywilnej. W tej pierwszej grupie znajdują się dwie pozycje Siergieja Biereżnoja¹⁴ i praca Aleksandra Szirokorada¹⁵. W drugiej grupie podstawowym będzie rocznik marynarki handlowej z końca lat trzydziestych¹⁶. Ciekawym uzupełnieniem będą informacje z 17-tomowego atlasu statków żeglugi cywilnej dotyczące najnowocześniejszych na Morzu Kaspijskim zbiornikowców typu Lenin¹⁷.

W niniejszej pracy wykorzystane zostały także źródła archiwalne dotyczące działalności operacyjnej Floty Kaspijskiej w latach 1941–1943. Zgodnie z obowiązującymi w Rosji przepisami, archiwalia dotyczące okresu po 1940 roku są w większości tajne lub znajdują się w archiwach niedostępnych dla zwykłych badaczy z Rosji, nie wspominając już o obcokrajowcach. Tajność części dokumentów wynika z trudności w ustaleniu instytucji (lub następcy prawnego), która gryf tajności nałożyła, bo tylko ta może go zdjąć. Ponieważ od 1945 roku zmiany organizacyjne w strukturach sił zbrojnych były duże, obecnie procedura odtajnienia materiałów trwa według naczelnika Centralnego Archiwum Wojennomorskiego w Gacznynie kpt. I rangi Władimira W. Pawłowskiego nawet do 3 lat (!).

Obok dokumentów istnieją liczne publikacje, które – swego czasu tajne – w latach 90. zostały odtajnione. Są one, mimo wszystko, wciąż niedostępne... Sam fakt odtajnienia nie powoduje, że dana książka może trafić do szerszego obiegu naukowego. Można to zaprezentować na przykładzie publikacji szczegółowo opisującej strukturę dowodzenia floty radzieckiej w latach wojny¹⁸.

¹² Jedlinskij S.F., *Kaspijskij transportnyj flot w Wielikoj Otieczestwiennoj wojnie Sowjetskogo Sojuza 1941–1945*, Moskwa 1963.

¹³ Makowskij A.A., Radczenko B.M., *Kaspijskaja Krasnoznamennaja*, Moskwa 1982.

¹⁴ Biereżnoj S.S., *Korabli i suda WMF SSSR 1928–1945*, Moskwa 1988.

¹⁵ Szirokorad A.B., *Korabli i katiera WMF SSSR 1939–1945 gg.*, Mińsk 2002.

¹⁶ Zbiorowa, *Registr morskich sudow 1938–1939*, Leningrad–Moskwa 1938.

¹⁷ Zbiorowa, *Morskije neftenalivnyje transportnyje suda. Sprawocznik*, Moskwa 1967.

¹⁸ Kałaczew B.T. (red.), *Komandnyj, naczalstwujszczij i političeskijsostaw sojedinienij i czastiej Wojenno-Morskogo*

Książka ta straciła gryf tajności w 1992 r. Pojedyncze egzemplarze znajdują się w bibliotekach akademii morskich i innych szkół wojskowych oraz w bibliotekach archiwów ministerstwa obrony. Do żadnego z tych miejsc nie ma swobodnego odstępu dla cywilnych badaczy, więc choć książka nie jest już tajna, nie ma praktycznie żadnych możliwości, aby z niej skorzystać.

W niniejszej publikacji korzystano z materiałów archiwalnych dotyczących Flotyli Kaspijskiej, tj. fondu 2040. Znajduje się tam całość dokumentów dotyczących działalności operacyjnej flotyli w okresie od 1941 do 1943 roku, w tym także wspomniane dzienniki dowódców i szefów sztabu (w liczbie 6).

Dla niniejszej pracy najciekawsze są raporty opisujące dzielność flotyli w poszczególnych okresach:

- Fond 2040, op 147, dz. 20, k. 44, Obozornyj otczet ob operatiwnoj diejatielnosti KWF c 1 awgusta po 31 diekabria 1942 goda.
- Fond 2040, op 147, dz. 39, k. 46, Otcziet ob operatiwnoj diejatielnosti kaspijskoj wojennoj flotilii s 1-go janwaria po 1 ijulja 1943 goda
- Fond 2040, op 147, dz. 44, k. 46, Otcziet o wypołnienii operatywnych zadacz 1943 g. Kaspijskoj wojennoj flotiliej s 1-go janwarja po 1 dekabra 1943 g.
- Fond 2040, op 147, dz. 15, k. 43, Materiały po otczetu bojowej diejatielnosti sojedinenii i czastiej kaspwojenflotilii za 10.06.1942–03.12.42

Opracowania natury analitycznej:

- Fond 2040, op 147, dz. 86, k. 51, Ocenka i wywody po organizacii i prowadieniu morskich pierewozok k itogomu otczietu po bojowej diejatielnosti KKF za period Wielikoj Otieczestwiennoj Wojny. 1941–1945.
- Fond 2040, op 147, dz. 84, k. 51, Otczet o diejatielnosti liniejnych organow WOSO KWF Siewiero-Kaspijskogo Bassiejna w Otieczestwiennuju Wojnu s 22.06. 1941 g. po 01.01. 1944 g.

Uzupełnieniem wiedzy o działalności flotyli są komunikaty sztabu za omawiany okres:

- Fond 2040, op 147, dz. 30, k. 45, Opierswodki operatiwnogo otdieła sztaba Kasp. Wojen Flotilii za 1942 g.

Korzystanie z dzienników dowództwa i sztabu flotyli jest o tyle utrudnione, że znajdują się one w nienajlepszym stanie i są pisane ręcznie, co znaczenie utrudnia odczytywanie zawartych tam informacji. Nie mniej jednak wszystkie ważniejsze wydarzenia są zdublowane we wspomnianych dokumentach.

Istotnym elementem kwerendy było znalezienie materiałów dotyczących przewozu armii gen. Władysława Andersa z ZSRR (port Krasnowodsk) do Pahlevi w Iranie. Niestety, kwerenda w archiwum marynarki wojennej w Gacznynie nie przyniosła pożądanych rezultatów. W raportach dotyczących transportu na Morzu Kaspijskim oraz w dziennikach dowódców i szefów sztabu nie znaleziono nawet wzmianki na ten temat. Powody mogą być dwa. Materiały te mogą pozostawać wciąż utajnione lub, co bardziej prawdopodobne, znajdują się w Rosyjskim Archiwum Ekonomiki w Moskwie, bo za przewóz nie odpowiadał Ludowy Komisariat Marynarki Wojennej tylko cywilny Komisariat Żeglugi Morskiej.

Informacji o armii gen. Andersa nie ma także w dokumentach Flotyli Kaspijskiej. Powodem jest fakt iż, jednostki marynarki wojennej nie eskortowały statków na trasie z Krasnowodska do portów irańskich (brakuje informacji o takich eskortach w ogóle), ponieważ nie było potrzeby takiej eskorty. Tak daleko na południe nie stwierdzono obecności nawet samolotów rozpoznawczych przeciwnika. W dziennikach działań bojowych Flotyli Kaspijskiej brak także wzmianek o kontaktowaniu się władz polskich z jej dowództwem w jakichkolwiek kwestiach.

Niniejsze opracowanie zostało podzielone na trzy zasadnicze części, w których kolejno będą omawiane następujące zagadnienia:

- ❑ obecność Rosji w okresie początkowym, tj. do 1917 r. (z uwzględnieniem rewolucji w środkowej Azji w 1916 r.),
- ❑ działania sił bolszewickich i białogwardyjskich oraz angielskich (włącznie z rajdem na Enzeli) w latach 1918–1920.
- ❑ działalność Flotyli Kaspijskiej w okresie od 1941 r. (inwazja na Iran) do końca 1943 r., (koniec działań na akwenie)

Dodatkowo analizowana jest skuteczności sił flotyli w ewentualnym starciu z realnym przeciwnikiem – okrętami, jakie planowano przerzucić na Morze Kaspijskie, w przypadku zdobycia przez wojska niemieckie któregośkolwiek portu. Czytelnik znajdzie tu także informacje o obecności na akwenie kaspijskim lotnictwa morskiego i działalności okrętów podwodnych.

Kilka słów na temat nomenklatury – używane w tekście określenie *krążownik pomocniczy* odnosi się do uzbrojonych statków (najczęściej zbiornikowców). W oryginalnych dokumentach zazwyczaj pomija się przymiotnik pomocniczy, niemniej jednak, aby nie wprowadzać w błąd czytelników należy zaznaczyć, że nie były to krążowniki sensu stricto. To samo dotyczy klasy kanonierek pomocniczych. Tu klasyfikacja zdaje się być zupełnie umowna. Obok jednostek tak nazywanych w materiałach źródłowych, istnieje cała gama statków uzbrojonych, które niczym nie różniły się od pomocniczych kanonierek. Jedynymi kanonierkami budowanymi od podstaw jako okręty wojenne były *Kars* i *Ardagan* oraz patrolowce *Astrabad* i *Geok-Tepe* (bocznokołowiec).

Występujące w literaturze określenie *kuter myśliwski*, w odniesieniu do jednostek białogwardyjskich zostało zastąpione przez *kuter torpedowy*, jako że dotyczy angielskich kutrów typu CMB. W odniesieniu do okrętów „czerwonych” mianem tym określano motorowe kutry patrolowe/ściągacze okrętów podwodnych typu Greenport oraz małe kutry (motorówki) spełniające zadania wyłącznie pomocnicze i uzbrajane tylko doraźnie. Rozróżniono także w tekście torpedowce. Wyodrębniono duże i nowsze kontrtorpedowce typu Finn jako niszczyciele, mniejsze zaś i starsze okręty typu Sokół i pochodnych jako kontrtorpedowce.

Po zakończeniu wojny domowej pozostające na tym akwenie niszczyciele, klasyfikowano jako... kanonierki i tak też zostało przyjęte w tekście, w odniesieniu do właściwego okresu.

Daty stosowane w niniejszym opracowaniu są w starym stylu (w odniesieniu do wydarzeń przed styczniem 1918 roku) i w nowym stylu (po styczniu 1918 roku).

Podziękowania



Я хочу сердечно поблагодарить капитана I ранга Владимира Владимировича Павловского — начальника Центрального Военно-Морского Архива в Гатчине под Санкт Петербургом за сердечный прием и оказанную помощь во время моей работы с документами. Также хочу поблагодарить весь коллектив архива, помощь которого была неоценимой.

д-р ист. наук Михал Глок

Pragnę serdecznie podziękować kpt I rangi Władimirowi Władimirowiczowi Pawłowskiemu – Naczelnikowi Centralnego Wojenno-Morskiego Archiwum w Gątczynie pod Petersburgiem za serdeczne przyjęcie i pomoc okazaną w czasie prowadzonej kwerendy archiwalnej. Pragnę podziękować także całemu zespołowi archiwum, którego pomoc była nieoceniona.

dr Michał Głock

Flotylla Kaspijska i jej geneza

Zarys dziejów militarnej obecności Rosji w ujściu Wołgi i na Morzu Kaspijskim do XX wieku

Rozważając losy Flotylli Kaspijskiej w czasie wojny domowej i później, w czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej, nie można zapominać o wielkim znaczeniu Wołgi i jej ujścia dla losów Rosji. Obecność Rosji (choć nie mówimy to o państwie rosyjskim w rozumieniu XVII-wiecznym tylko o Rusi) miała najpierw charakter gospodarczy, a dopiero potem militarny.

Wołga, jako szlak żeglugowy pełniła bardzo ważną funkcję dla ruskich księstw, ponieważ była jedynym w miarę bezpiecznym i szybkim szlakiem żeglugowym umożliwiającym wymianę handlową w okresie rozdrobnienia feudalnego. I to nie tylko pomiędzy nadwołżańskimi miastami (na przykład Niżnym Nowogrodem). Wołga była bowiem pierwszym szlakiem żeglugowym, dzięki któremu dokonywała się wymiana handlowa z ościennymi krajami (choć Rosja w tym okresie była jeszcze uwikłana w lenne zależności względem Złotej Ordy). W rosyjskiej literaturze dostępne są opisy wypraw handlowych organizowanych już w X wieku¹⁹.

Pierwszym etapem rosyjskiej ekspansji za czasów cara Iwana IV Groźnego było zdobycie Astrachania w 1554 r. Było to ostatnie miasto przed ujściem Wołgi. Od tamtego czasu stało się jednym z ważniejszych portów, potem także bazą sił morskich. Sytuacja po wstąpieniu na tron pierwszych Romanowów znacznie się skomplikowała. Morze Kaspijskie w I połowie XVII wieku było areną grabieży dokonywanych przez kozaków dońskich, którzy swobodnie potrafili omijać port w Astrachaniu (i tamtejszego wojewodę) i niszczyć nadbrzeżne miasta, takie jak Baku czy Derbent (spalone w 1633 i 1634 r.)²⁰. Opis tych zdarzeń dla niniejszej pracy nie ma jednak większego znaczenia.

Interesujący nas okres przypada na panowanie cara Piotra I, który rozwinął żeglugę na Wołdze wprowadzając tam nowe technologie budowy drewnianych statków żaglowych, które rzeką pływały do jej ujścia i dalej, wzdłuż wybrzeży Morza Kaspijskiego aż do portów perskich. Głównym celem wymiany był import z Persji do Rosji jedwabiu, który potem zamierzano sprzedawać w Europie północnej i zachodniej (przez nowe porty zdobyte nad Bałtykiem, w tym Petersburg).

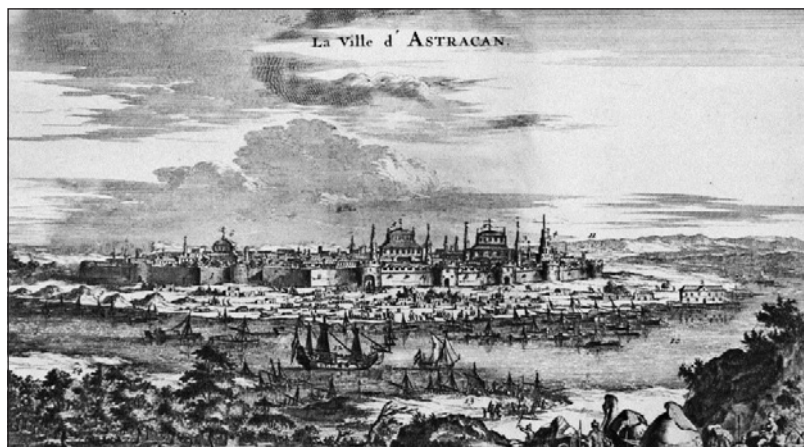
Uzbrajanie części zbudowanych statków szybko stało się koniecznością, ponieważ ich zadaniem było zapewnienie bezpiecznej żeglugi po akwenie kaspijskim, na którym nierzadkie były przypadki zwykłego piractwa.

20 października 1696 roku дума bojarska zatwierdziła ukaz o utworzeniu floty wojennej²¹. Zanim do tego doszło, dzięki kontaktom z księstwem Holsztynu, w połowie lat trzydziestych XVII wieku w Niżnym Nowogrodzie zbudowano pierwszy większy okręt przeznaczony na Morze Kaspijskie. Był to *Friderik*. Jego budowę rozpoczęto w styczniu, a zwodowano go w lecie 1635 roku.

¹⁹ Szirokorad A.B., *Persija – Iran. Imperija na wostokie*, Moskwa 2010, s. 41.

²⁰ Ibidem, s. 41.

²¹ Gemanow W.S., *Istoria rossijskogo flota*, Kaliningrad 2009, s. 70.



**Widok
Astrachania
z 1670 r.
Na pierwszym
planie fregata
Oriol i flotylla**

<http://commons.wikimedia.org>

W tym celu przybyło do Niżnego Nowogrodu 5 holsztyńskich majstrów (do budowy przydzielono kolejnych 50 rosyjskich robotników). *Friderik* miał 36 metrów długości, 12 szerokości i 2 zanurzenie. Była to jednostka żaglowo-wiosłowa (gdy nie było wiatru²² napędzało go 12 par wiosł).

Nie był to, co prawda, jeszcze okręt rosyjski, bo nosił holsztyńską banderę i taką też miał załogę (15 oficerów i 27 marynarzy). Poza tym na pokładzie znajdowało się poselstwo zmierzające do Persji i niemieccy kupcy (łącznie 78 osób). *Friderikowi* szczęście nie sprzyjało, 14 listopada zatonął w czasie sztormu u wybrzeży Dagestanu²³.

Kolejne okręty, tym razem już pod rosyjską banderą, powstały za panowania ojca Piotra I, cara Aleksieja Michajłowicza. 19 czerwca 1667 r. zatwierdził on ukazem budowę nowych okrętów na potrzeby żeglugi kaspijskiej²⁴. Prymitywną stocznię, w której miały powstać, zbudowano nie na Wołdze, ale na Ocie, na południe od Kołomny.

Pierwszym nowozbudowanym okrętem był trójmasztowy bryg o długości 24,4 metrów i zanurzeniu 1,5 metra. Pierwotnie okręt ten zamierzano uzbroić w 18 armat 6-funtowych, ale ponieważ ich nie dostarczono, trzeba było się zadowolić tylko 5 takimi armatami i kilkunastoma lżejszymi (większość to małe działka 3-funtowe). Formalnie okręt miał nosić 22 działka. Oprócz brygu zbudowano jeszcze jacht i dwa słupy – nieuzbrojone lub uzbrojone tylko działka 3-funtowe. Największy z okrętów, nazwany *Oriol* stał się pierwszym okrętem wojennym zbudowanym w Rosji²⁵. Do Astrachania przyплыł 31 sierpnia 1669 r. pod dowództwem Anglika pozostającego w carskiej służbie Dawida Butlera²⁶. Koszt budowy wszystkich jednostek wyniósł 9021 rubli, z czego dla majstrów z zagranicy przeznaczono aż 6500 rubli, a reszta musiała starczyć na materiały do budowy i zapłatę dla rosyjskich robotników²⁷. Ostatnim zbudowanym w tym okresie okrętem była galera 24-wiosłowa.

²² Jakowlew I.I., *Korabli i wierfi. Oczerki istorii otieczestwiennogo sudostrojenija*, Leningrad 1970, s. 39.

²³ Szirokorad A.B., *Persija – Iran...*, s. 53

²⁴ Szirokorad A.B., *Kaspij...*, s. 61.

²⁵ Ammon G.A., Biereżnoj S.S., *Gieroičeskie korabli rossijskogo i sowietskogo wojenno-morskogo flota*, Moskwa 1981, s. 11.

²⁶ Bieriezowski N.J., Docenko W.D., Tiurin B.P., *Rossijskij imperatorskij flot 1696–1917. Wojenno-istoričeskij sprawocznik*, Moskwa 1993, s. 113.

²⁷ Szirokorad A.B., *Persija – Iran...*, s. 53.

Załącznik 12. Dane techniczne łodzi latających MBR-2 podstawowych wersji produkcyjnych

	MBR-2-2-M17B	MBR-2-2-M34
Wymiary [m]		
Rozpiętość skrzydeł	19	18,8
Długość kadłuba	13,5	13,5
Wysokość	5,5	5,5
Silnik/moc [KM]	M-17b/500	M-34/750
Prędkość maksymalna [km/h]/na wysokości [m]	215/3000	242/3000
Zasięg [km]	400	500
Uzbrojenie	2 km kal. 7,62 typu SzKAS, do 500 kg bomb	
Załoga	3	

