

Iwona Pietkiewicz, Adam Szulczewski, Antoni F. Komorowski
Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI: ZNACZENIE WOJENNYCH LATARNIOWCÓW W OPERACJACH MORSKICH NA BAŁTYKU

STRESZCZENIE

W opracowaniu ukazano rolę, znaczenie i losy niektórych latarniowców, wykorzystywanych podczas I wojny światowej na Bałtyku. Szczególną uwagę poświęcono dwóm problemom: latarniowcom wojennym – jako pojęciu, które nie występuje w polskiej nomenklaturze wojskowej oraz wykorzystaniu latarniowców w niemieckiej operacji desantowej pod kryptonimem „ALBION” i innych działaniach. Dodatkowo pokazano w artykule niektóre fotografie i sylwetki opisywanych jednostek.

Słowa kluczowe:

bezpieczeństwo żeglugi, historia operacji wojennych, statki latarniowe.

WSTĘP

Latarniowce (statki latarniowe) to statki specjalnej konstrukcji zaktwiczone na stałe w ściśle określonym miejscu, często na pełnym morzu w pobliżu przeszkód nawigacyjnych, służące jako pływający nawigacyjny punkt orientacyjny¹. Na niemieckim wybrzeżu Bałtyku w 1879 roku od Memel (obecnie Kłajpeda) do Schleimünde (ujścia rzeki Schlei) znajdowało się tylko 5 latarniowców, wszystkie były rozmieszczone wzdłuż wybrzeża. Ze względu na swoją rolę jednostki te były szczególnie ważne dla bezpieczeństwa żeglugi zarówno w czasie pokoju jak i w czasie wojny. Znaczenie statków latarniowych zwanych inaczej latarniowcami w czasach pokojowych

¹ Por. Z. Grzywaczewski, *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1977, s. 157.

jest ogólnie znane – pełnią one rolę latarni morskich w niebezpiecznych dla żegluga rejonach tam, gdzie nie było możliwości wystawienia innych znaków żeglugowych². Problem użytkowania latarniowców w czasie wojny był dotąd nieznan i nie został szerzej spopularyzowany. Fakt ten był dla zespołu impulsem do rozpoczęcia badań naukowych nad tym problemem. W czasie badań zastosowano metodę badania dokumentów archiwalnych pozyskanych podczas kwerendy w polskich i niemieckich archiwach. Dodatkowo wykorzystano metody analizy i syntezy, a także metodę porównawczą – zwłaszcza przy próbach rekonstrukcji wizerunków, niektórych latarniowców.

LATARNIOWIEC WOJENNY

Podczas poszukiwania materiałów archiwalnych o latarniowcach, w archiwaliach niemieckich natrafiono na pojęcie „Kriegsfeuerschiff” (latarniowiec wojenny), co jest o tyle ciekawe, że w polskiej nomenklaturze ono nie występuje. Początkowo wydawało się, że pojęcie to oznacza „typowe” latarniowce wykorzystywane w czasie wojny i jest to tylko forma gramatyczna charakterystyczna dla języka niemieckiego, analogicznie do określenia Kriegsfischkutter – rybacki kuter wojenny, który był małą wojenną jednostką pomocniczą Kriegsmarine wykorzystywaną w czasie działań w II wojnie światowej. Okazało się jednak, że takie podejście jest bardzo dużym uproszczeniem.

Wszystkie latarniowce niemieckie wykorzystywane w czasie I wojny światowej zostały podzielone na cztery grupy:

- a) latarniowce będące własnością Marynarki Wojennej (budowa/zakup finansowane z budżetu marynarki);
- b) latarniowce „cywilne”, będące własnością instytucji lub Urzędu Morskiego, przejęte czasowo przez Marynarkę Wojenną;
- c) latarniowce wojenne;
- d) latarniowce innych państw zdobyte w czasie wojny³.

W dalszej części wyjaśnione zostanie pojęcie *latarniowce wojenne*, oraz ukazane zostaną losy niektórych latarniowców niemieckich na Bałtyku.

² Por. A. F. Komorowski, I. Pietkiewicz, *Historia Techniki Morskiej: Bałtyckie latarniowce 1815–1988*, Studia i Materiały do Historii Wojskowości XLIV, Białystok 2007, s. 343-354.

³ Por. D. Jung, H. Kuke, M. Maass, *Marine Rundschau 1973*, Heft 9-12, Deutsche Feuerschiffe und Kriegsfegerschiffe.

Do zakończenia I wojny światowej marynarka wojenna posiadała 13 latarniowców zbudowanych w latach 1870–1914. Niektóre z nich w związku ze skreśleniem poprzedniej jednostki z listy floty nosiły później na wodowaniu tę samą nazwę. Przykładem mogą być latarniowce: Aussenjade (1870/1903), Adlergrund (1884/1885/1914), Minsener Sand (1874/1914), Reserve Ostsee (1896/1902). W ramach zabezpieczenia nawigacyjnego, na czas wojny przejęto 24 latarniowce cywilne zbudowane w latach 1858–1915⁴. Dane te dotyczą akwenów Morza Północnego i Bałtyku.

Ryc. 1. Latarniowiec Reserve Sonderburg czasowo na pozycji Adlergrund w 1935 r.



Źródło: ze zbiorów Richarda Marquardta – Bremen.

Latarniowce wojenne – były to przeważnie jednostki rybackie, zwykle trawlerzy z napędem parowym, które skrycie w nocy lub w określonym czasie zajmowały wyznaczone pozycje i dopiero tam pokazując odpowiednie światła lub umówione wcześniej znaki dzienne (figury lub bryły umieszczone na masztach) informowały o wykonywanym zadaniu pełniąc wówczas rolę „typowych” latarniowców. Czasami w tej roli wykorzystywane były też stare, niewielkie parowce, na których możliwe było też zamontowanie kilku dział (zwykle 1÷2 kal. do 57 mm). W odróżnieniu od latarniowców nie można było w prosty sposób stwierdzić, czy któryś z jej widocznych statków ry-

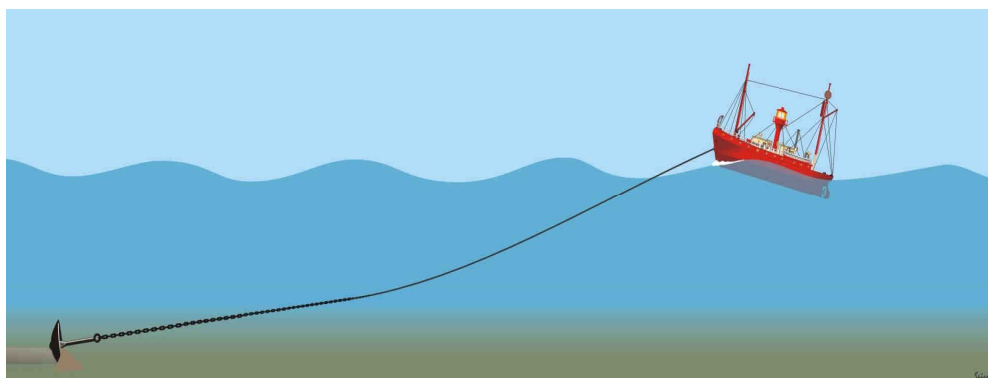
⁴ Por. tamże.

backich lub parowców wykorzystywany jest do roli. Dawało to możliwość ukrycia zamiarów floty oraz utrudniało postronnym jednostkom określenie swojej pozycji. Po upływie zadanego czasu jednostki te mogły wykonywać inne zadania na korzyść marynarki lub zajmować się m.in. połowem ryb. Zwykle wystawiane były na pozycjach, na których w czasie pokoju znajdowały się znaki nawigacyjne. Jednak znane są przypadki wykorzystania ich w operacjach marynarki wojennej np. zajęcia wysp Hiiumaa, Saaremaa, Muhu, Vormsi w czasie I wojny światowej. W tym okresie marynarka wojenna wykorzystwała do oznakowania tras dla zespołów bojowych 16 jednostek rybackich z napędem parowym oraz 16 małych jednostek handlowych na obu akwenach według D. Junga (1973) natomiast inny badacz tego okresu podaje, iż było tych jednostek tylko 12⁵. Dowódcą latarniowca wojennego, w początkowym okresie wojny, był oficer morski w stopniu podporucznika, który później często zastępowany był przez zmobilizowanego szypra. Wielu z nich nie rozumiało potrzeby długotrwałego pozostawania na tej samej pozycji i palenia świateł, co narażało je na niebezpieczeństwo ze strony jednostek wojennych strony przeciwnej. Okazało się też, że prawie wszystkie jednostki tego rodzaju wykorzystywane były do różnorodnych zadań hydrograficznych, co dowodziło ich przydatności jako jednostek pomocniczych, zmobilizowanych na czas wojny. Większość z tych doraźnie zmobilizowanych jednostek wykorzystywana była jednak zasadniczo do innych zadań. Było to pełnienie służby dozоровej przy zagrodach minowych, ochrona portów i kotwicowisk itp. Jednak pomimo znacznej dzielności morskiej jednostki te nie nadawały się do wypełniania roli latarniowca przez dłuższy czas. Jednym z większych mankamentów latarniowców wojennych było niedostateczne wyposażenie ich w solidne urządzenia kotwiczne. Długość i wytrzymałość łańcuchów kotwicznych, rodzaj kotwic itp. okazywały się czasem niewystarczające. Dla adaptacji do nowej funkcji konieczna była, więc przebudowa kadłuba. Okazało się jednak, że modernizacja tych jednostek jest niemożliwa, ponieważ w miejscu gdzie można było zmagazynować dodatkowe przęsła łańcucha kotwicznego znajdowały się pomieszczenia mieszkalne załogi. Natomiast zmagazynowanie takiego ciężaru w innym miejscu statku mogło naruszyć jego stateczność i doprowadzić do przewrócenia się. Przykładowo jeden z latarniowców wojennych z 1913 r. wyposażony został w łańcuch o długości tylko 100 m, co umożliwiało bezpieczne kotwiczenie na głębokości około 20 m. Typowe latarniowce miały nawet ponad 200 mb łańcucha, co dawało

⁵ Por. E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945 Band 5*, Bernard & Graefe Verlag 1987, s. 235-244.

możliwość kotwiczenia na głębokości do 40 m. Przykładowo latarniowiec „Adlergrund” mógł wydać aż 270 m łańcucha, a kotwica latarniowca „Bülk” wraz z łańcuchem ważyła 15 ton. Było to ważne w przypadku czasowego wystawiania latarniowca na nowej pozycji, gdyż nie było możliwości postawienia odpowiedniej kotwicy, zwykle grzybkowej, wraz z łańcuchem przez specjalną jednostkę pływającą. W przypadku pozycji stałych, kotwicę dla latarniowca wraz odpowiednią długością łańcucha, zależną od głębokości i warunków hydrometeorologicznych dostarczał i stawiał inny statek (stawiacz pław – *Tonnenleger*; *buoy tender ang.*), a latarniowiec doczepiał tylko swój krótki około 50 m łańcuch do końca przygotowanego zestawu. Adaptowane latarniowce nie posiadały też odpowiednich urządzeń amortyzujących szarpania łańcucha, szczególnie podczas falowania i silnego wiatru, co powodowało uszkodzenia w części dziobowej trawlera, a prowizoryczne amortyzatory wykonane były jako talie z lin roślinnych mocowane do polerów na pokładzie w części rufowej i nie spełniały swojej roli w wystarczający sposób przez stosunkowo długi czas.

Ryc. 2. Latarniowiec zakotwiczony na swej pozycji. Rys. S. Sierakowski

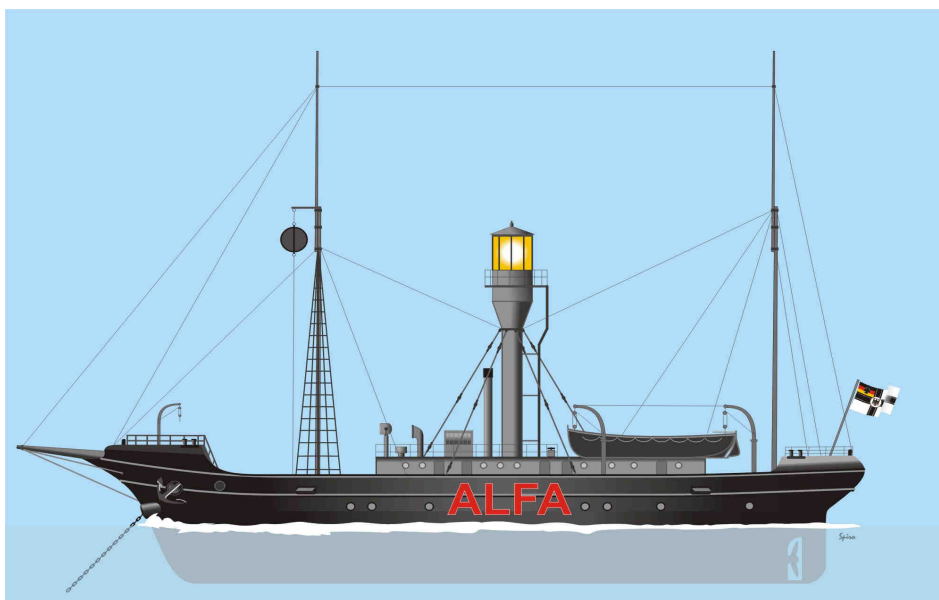


Przemieszczenie typowego latarniowca z jednej pozycji na inną też nie było proste. Jednym z powodów był, w większości przypadków, brak własnego napędu mechanicznego. Zaledwie część z nich posiadała maszynę parową lub mogła podnosić żagle. Inne przykłady znajdujemy w publikacji *Der Krieg In der Ostsee 1914–1918*: 26.04.1918 po zakończeniu trałowañ latarniowce Aussenjade i Jasmund zostały przeniesione na nowe pozycje. Podniesienie kotwicy na Jasmund trwało 5 i pół godziny pomimo ciągłej pra-

cy załóg trzech łodzi. Natomiast kotwicy grzybkowej latarniowca Bülk, która wraz łańcuchem ważyła 15 ton nie udało się podnieść⁶.

W większości publikacji nie rozgranicza się różnic pomiędzy tymi kategoriami i nazwa latarniowiec wojenny występuje we wszystkich kategoriach statków latarniowych, a zamieszczone poniżej zdjęcie (Ryc. 3) potwierdza fakt przyjęcia potocznego oznaczenia *Kriegsfeuerschiff* (latarniowiec wojenny) dla latarniowców wykorzystywanych w czasie wojny.

Ryc. 3. Latarniowiec wojenny „Reserve Sonderburg” jako „ALFA” (1917 r.).
Rys. S. Sierakowski



Podobnie jak w czasie pokoju, również w czasie wojen latarniowce pełniły dalej swoją służbę nawigacyjną. Wykorzystywane były do dwóch zasadniczych zadań. Pierwszym z nich były zadania hydrograficzne – tzn. tak jak w czasie pokoju miały za zadanie ostrzegać inne jednostki przed niebezpieczeństwem, stanowić pewny znak nawigacyjny, zbierać dane meteorologiczne czy przekazywać informacje. Jednak rola ta przeznaczona była zwykle dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi własnej, lub na wodach własnych. Dla utrudnienia żeglugi przeciwnikowi, szczególnie tam gdzie nie można

⁶ Por. *Der Krieg zur See 1914-1918* – Hamburg 1929, Bd. [2]. *Der Krieg In der Ostsee 1914-1918*.

było w pełni wykorzystać nawigacji terestrycznej (zanim wprowadzono systemy radionawigacyjne), a koniecznie potrzebna była dokładna pozycja, zdejmowano latarniowce z ich dotychczasowych pozycji, wystawiano na zmienionych, często zmieniano też ich nazwę, zastępując dotychczasową symbolem literowym lub cyfrą. Zmieniano też sposób malowania, z kontrastowego czerwonego, typowego dla okresu pokoju, na inny bardziej zlewający się z kolorem morza. Przykładowo kadłub latarniowca „OST” w czasie działań wojennych pomalowany został na czarno, a napis „ALFA” na burtach wykonano w kolorze czerwonym o czym dowiadujemy się z załącznika do rozkazu dla zespołu do zadań specjalnych z dnia 22.09.1917 r. W marynarce niemieckiej latarniowce wystawiane na pozycjach pokojowych oznaczane były literą zaczynając numerację od ujścia rzeki czy dużego portu np. dla zatoki Jade **A, C, D**. Inne, wystawiane dla doraźnych potrzeb miały oznaczenia cyfrowe lub nazwy. Dotyczyło to np. latarniowców rezerwowych, które oznaczono jako np. **R II** – „Senator Schramm”/”Norderney Reserve”⁷.

Innym nietypowym zadaniem było wykorzystywanie latarniowców jako np. baz pływających dla innych jednostek, co miało miejsce szczególnie w czasie II wojny światowej. Jednak najważniejsza była zmiana ich podporządkowania. Podlegały, więc nie jak do tej pory cywilnym Urzędowi Hydrograficznemu czy zarządom żeglugi i gospodarki wodnej, ale od 1893 r. Urzędowi Marynarki Wojennej (ReichsMarineAmt – RMA). Oznaczało to, że załoga była zmilitaryzowana, pierwszymi dowódcami byli oficerowie morskcy marynarki. Same statki zmieniały się generalnie tylko w niewielkim stopniu. Były przemalowywane na kolory mniej kontrastowe niż dotychczas, a w okresie wojny niektóre z nich dozbrajano w działka przeciwlotnicze, zwykle kalibru 20 lub 37 mm. Zwiększała się też o kilka osób załoga, która liczyła wówczas około 20. Typowa załoga latarniowca liczyła około 12-14 ludzi, zwykle stanowili ją: kapitan, bosman, 4÷5 marynarzy, 1÷3 motorzystów, 1÷2 radiotelegrafistów, elektryk i kucharz. Na okres wojny potrzebni byli dodatkowo artylerzyści, którzy w zależności od uzbrojenia latarniowca stanowili dodatkowy personel.

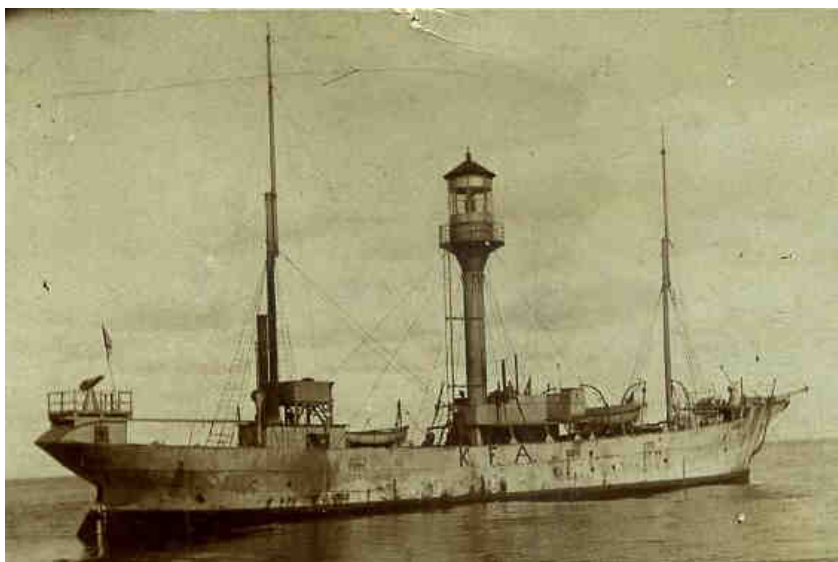
⁷ Por. E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe...*, dz. cyt., s. 235-244.

UŻYCIE LATARNIOWCÓW WOJENNYCH W DZIAŁANIACH NA BAŁTYKU

Przykładem wykorzystania latarniowców wojennych na Bałtyku może być operacja desantowa „ALBION” (Untenehmen Albion *niem.*) przeprowadzona w czasie I wojny światowej, w wyniku której Niemcy opanowali po wysadzeniu desantu w Zatoce Tagga wyspy bałtyckie Hiiumaa, Saaremaa i Muhu oraz inne działania, których celem było zdobycie terytorium dzisiejszej Łotwy i Estonii. Była to pewnego rodzaju kombinowana operacja desantowa z udziałem marynarki wojennej; okrętów nawodnych, podwodnych oraz ówczesnego lotnictwa morskiego, transportowców z wojskami desantu. Dla bezpiecznego przeprowadzenia okrętów i 19 transportowców, z wojskami lądowymi, przez postawione przez Rosjan zagrody minowe, konieczne było wyznaczenie pewnych punktów orientacyjnych na morzu. Do tego celu Niemcy wydzielili podwodny stawiacz min UC – 59, zbudowany w Kaiserliche Werft Danzig w 1916 r. (pozycja „Weiß”), 4 trawlerzy rybackie z napędem parowym (H-38, H-44, H-48, H-49) wystawione na pozycjach „epsilon”, „beta”, „gamma”, „delta” oraz latarniowiec „OST” na pozycji „alfa”.

Rozmieszczenie powyższych latarniowców wojennych zostało zobrażowane na rysunku (Ryc. 5). Później koło Windawy (obecnie Ventspils) jak podają źródła Militararchiv Freiburg, wystawiono kolejny latarniowiec wojenny Kriegsfuerschiff B. Ta różnorodność jednostek związana była głównie z możliwością szybkiego i niepostrzeżonego przemieszczania się. Obie te cechy posiadały okręty podwodne, które mogły odpowiednio wcześniej przybyć w wyznaczony rejon i korzystając z korzystnych warunków atmosferycznych ustalić dokładną pozycję. Również trawlerzy parowe mogły samodzielnie i stosunkowo szybko zajmować wyznaczone pozycje. Inaczej było w przypadku latarniowców, które zwykle nie miały napędu, lub tylko żaglowy, co uniemożliwiało szybkie i niezależne od wiatru przemieszczanie się. Oznaczało to, że w rejon zakotwiczenia musiały być holowane przez inne jednostki z własnym niezależnym napędem.

Ryc. 4. Krigsfeuerschiff „ALFA”

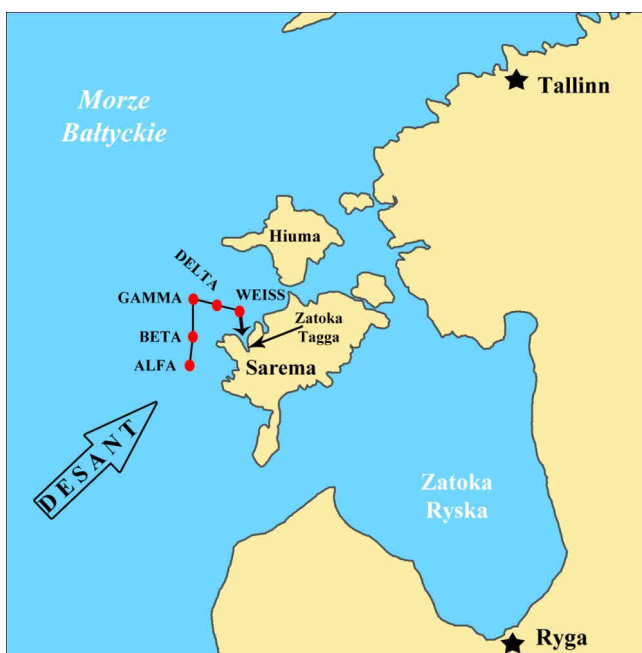


Źródło: www.leuchtturm-welt.net.

W operacji Albion wykorzystano latarniowiec „Ost” („Reserve Sonderburg”), miał zająć pozycję na podejściu do rejonu lądowania, inny wystawiony został na podejściu do Ventspils. Zgodnie z rozkazem specjalnym z 24.09.1917, wszystkie jednostki zaplanowane do oznaczania trasy miały pobrać prowiant na 14 dni, co daje pogląd na przybliżony zaplanowany czas wykorzystania tych jednostek. Przewidziano też sposób pokazywania światła i ewentualne nadawanie sygnałów mgłowych w przypadku pogorszenia się widzialności. Zgodnie z danymi zawartymi w załączniku (przydział radiowych sygnałów zawezwawczych) należy sądzić, że wszystkie jednostki zostały wyposażone w radiostacje. Dla lepszej identyfikacji jednostki wykorzystane do oznaczania trasy zostały pomalowane na czarno, a na burtach posiadały oznaczenia punktów zwrotnych w kolorze czerwonym. O znaczeniu latarniowców w tej operacji może świadczyć odkryty w Militararchiv fragment rozkazu bojowego, O-Befehl Nr 1 z dnia 24.09.1917 r.: Dokładna pozycja Alfa ma kluczowe znaczenie dla całej operacji. W punkcie ALFA ma zostać wystawiony latarniowiec OST jako punkt bazowy i na tej podstawie wystawione będą latarniowce wojenne: epsilon beta, gamma, delta. O wystawieniu latarniowca na pozycji należy natychmiast zameldować.

W punkcie 6 czytamy: Latarniowce epsilon, alfa, gamma i delta określiły tak szybko jak to możliwe prąd i zameldują wyniki lampą z żaluzjami bezzwłocznie podczas przejścia na okręt dowodzący II S Fl, prowadzące okręty III i IV eskadry, Eden i krążownik dowodzący flotyllą transportowców⁸.

Ryc. 5. Mapa pozycji latarniowców w operacji „ALBION”



Źródło: opracowanie własne.

Po wykonaniu najważniejszych zadań wszystkie jednostki pełniące rolę latarniowców wojennych odesłane zostały w dniu 1.10. do Lipawy (łot. *Liepāja*).

W zależności od dostępnych źródeł można znaleźć różnorodne informacje o czasie wykorzystania latarniowców wojennych w tej operacji. Część z nich jest niekompletna, nie zachowały się rozkazy bojowe, plany itp., w niektórych z nich znajdują się błędne lub sprzeczne informacje związane ze specyfiką przydzielania nazw statkom latarniowym. Należy pamiętać, że latarniowiec niezależnie od nazwy własnej, otrzymanej podczas wodowania,

⁸ Militararchiv Freiburg: RM3/4440, RM 5/5214.

nosił zawsze oznakowanie – nazwę miejsca gdzie był wystawiany. Oznaczało to, że na tej samej pozycji mogły w przeciągu pewnego czasu być wykorzystywane różne statki noszące na burtach tą samą nazwę miejsca. Różnie też układały się ich losy. Większość z nich wróciła do Niemiec i w zależności od stanu technicznego pełniła dalej swoją służbę. Losy innych ułożyły się inaczej. Przykładowo latarniowiec „Bürgermeister Abendroth (I)” jeszcze po 15.04.1918 był używany jako latarniowiec wojenny i wystawiony na pozycji Irbenstraße (cieśnina *Irbenski*). Wcześniej również jako latarniowiec wojenny brał udział w operacji zajęcia wyspy Saaremaa, która miała miejsce pomiędzy wrześniem i październikiem 1917 r. W wyniku jesiennego sztormu nie utrzymał się na kotwicy i sztrandował 22.11.1918 w okolicy Windawy (Ventspils), gdzie został porzucony. Po podniesieniu go w 1919 przez Łotyszy i przebudowie na trzymasztowy szkuner pływał do 1928 r. pod łotewską banderą. Następnie został powtórnie latarniowcem i jako „Laima” wystawiony był na pozycji Ovisi (Lyserort-Riff). W czasie II wojny światowej został zdobyty przez Niemców, a podczas odwrotu w 1944 roku, zatonął podczas holowania w dniu 26.12.1944 na wysokości Ustki.

Podobne informacje znajdujemy o latarniowcu „Reserve Ostsee”, który w latach 1918–1919 był wykorzystywany jako latarniowiec wojenny koło wyspy Hiiumaa. Analogiczne zapisy znajdujemy odnośnie kolejnego latarniowca „Bülk”, który również był wykorzystywany w latach 1914–1918 jako latarniowiec wojenny, a w marcu 1918 miał znajdować się na pozycji koło wyspy Hiiumaa (brak bliższych danych o jego pozycji). Analogiczne informacje znajdujemy też o latarniowcu „Jasmund”, który od 20 marca do 3 grudnia 1918 r. brał udział w działaniach mających na celu zdobycie wysp Hiiumaa-Saaremaa. W odróżnieniu od niektórych wcześniejszych latarniowców wojennych „Jasmund-Feuerschiff D” posiadał napęd parowy, który pozwalał na osiągnięcie prędkości ~6,5 w. Dane dotyczące latarniowców wykorzystanych na froncie wschodnim przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Chronologiczne zestawienie wykorzystania latarniowców niemieckich w okresie I wojny światowej w działaniach na Bałtyku

Lp.	Data	Nazwa latarniowca	Rejon/pozycja*	Uwagi
1.	8.05.1915	„Reserve Sonderburg”	W rejonie Libau (Lipawa)	Zbudowany w 1914 r.
2.	28.11.1915	KFS „Ost”	Zagroda Gjedser	
3.	1916	KFS „Ost”	Libau (Liepaja)	
4.	1917	KFS „Ost”	Dünamünde (u ujścia Dźwiny)	
5.	04.05.1917	„Ausseneider”	Operacja Ösel-Dago (Hiiumaa, Saaremaa)	
6.	9.11.1917	KFS „Ost”	W miejsce pławy nr „1” Dünamünde	
7.	09.11.1917	„Reserve Sonderburg”	Dünamünde (u ujścia Dźwiny)	
8.	1918	„Norderney”	Na pozycji “B” koło Windawy (Ventspils)	
9.	2.04.1918	KFS“ Helgoland“	Operacja przeciwko Hangö (Hanko Fin)	
10.	2.04.1918	KFS „Bülk“	Operacja przeciwko Hangö (Hanko Fin)	
11.	2.04.1918	KFS „Adlergrund“	Operacja przeciwko Hangö (Hanko Fin)	
12.	19.03.1918	„Minsener Sand”	56° 16' N; 21° 12' E	
13.	20.03.1918	KFS „Adlergrund”	Koło Libau (Lipawa)	Hiiumaa, Saaremaa i Muhu
14.	20.03.1918	„Adlergrund”	Do 3.12.1918 Operacja Insel	
15.	24.03.1918	KFS „Adlergrund”	Na pozycji nr „12”	
16.	04.05.1918	„Bürgermeister Abendroth“	Do 01.02.1919 Dagö	
17.	15.04.1918	KFS „Jasmund”	Punkt „D” na trasie na północ od Dagö (Hiiumaa)	
18.	15.04.1918	„Bürgermeister Abendroth“	Cieśnina Irbe	
19.	26.04.1918	KFS „Aussenjade”	Po zakończeniu trałowań	Pozycja nieznana, prawdopodobnie Zatoka Ryska
20.	26.04.1918	KFS „Jasmund”	Po zakończeniu trałowań	Pozycja nieznana, prawdopodobnie Zatoka Ryska
21.	22.11.1918	„Bürgermeister Abendroth“	Sztrandował koło Windau (Ventspils)	
22.	22.12.1918	„Minsener Sand”	58° 28' N; 21° 32' E	

Jednak nie tylko Niemcy posiadali statki latarniowe, również w innych państwach znajdowały się jednostki pływające o podobnym przeznaczeniu. Część z nich została zdobyta przez wojska niemieckie w czasie działań na froncie wschodnim (I wojna światowa). Łącznie Niemcy zdobyli 9 latarniowców. W cytowanych już źródłach znajdujemy zapisy o zdobytych latarniowcach rosyjskich, które wkrótce Cesarska Marynarka Niemiec wykorzystwała do swoich celów. Były to cztery jednostki zdobyte w 1918 roku

w Rewalu (Tallin): „Saritschew-Bank” oraz latarniowce z napędem parowym „Revalstein”, „Nekmangrund” i „Reserve Libau”⁹. Do tej grupy zdobytcy wojennych, które wykorzystano w czasie I wojny światowej jako latarniowce wojenne należy też zaliczyć inne jednostki, które po przebudowie wykorzystano jako latarniowce wojenne. W cytowanym wcześniej źródle znajdujemy informacje o dwóch żaglowcach „Tyholm” (norweski 4 masztowy szkuner z silnikiem) i „Forsete” (rosyjska brygantyna) oraz rosyjskich holownikach: „Abdon”, „August”, „Birger”. Norweski żaglowiec jako jedyny z tej grupy został przebudowany na typowy latarniowiec z masztem i laterną, a wyposażenie w silnik umożliwiło szybkie przemieszczanie go z jednej pozycji na drugą. Los pozostałych jednostek, jako statków latarniowych, nie jest dokładnie znany.

Brak dokładnych i jednoznacznych danych uniemożliwia precyzyjne odtworzenie losów tych specyficznych jednostek.

BIBLIOGRAFIA

- [1] *Der Krieg zur See 1914–1918* – Hamburg 1929, Bd. [2]. *Der Krieg In der Ostsee 1914–1918*.
- [2] Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 Band 5*, Bernard & Graefe Verlag 1987.
- [3] <http://de.wikipedia.org/wiki/Kriegsfischkutter>, (data dostępu: 10.07.2012).
- [4] Grzywaczewski Z., *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, Wydawnictwo Naukowo- Techniczne, Warszawa 1977.
- [5] Komorowski A. F., Pietkiewicz I., *Historia Techniki Morskiej: Bałtyckie latarniowce 1815–1988*. Studia i Materiały do Historii Wojskowości XLIV, Białystok 2007.
- [6] Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., *Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża*. Gdańsk 2011.
- [7] Jung D., Kuke H., Maass M., *Marine Rundschau 1973*, Heft 9-12, Deutsche Feuerschiffe und Kriegsfuerschiffe.
- [8] Meyers Konversationslexikon, Autorenkollektiv, Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig und Wien, Vierte Auflage, 1885–1892.
- [9] Militararchiv Freiburg: RM3/4440, RM 5/5214.

⁹ Por. D. Jung, H. Kuke, M. Maass, *Marine Rundschau 1973*, Heft 9-12, Deutsche Feuerschiffe und Kriegsfuerschiffe.

[10] www.militaria-archiv.com/showthread.php, (data dostępu: 12.08.2012).

THE NAVIGATION SAFETY: THE MEANING OF A WAR-TIME LIGHT SHIPS DURING SEA OPERATIONS ON THE BALTIC SEA

ABSTRACT

In the study the role and meaning of certain light ships used during the World War I on the Baltic Sea was showed. The main focus was on two problems: war light ships – as a notion that is unfamiliar to Polish military terminology as well as the usage of light ships in a German landing operation known under the name of “ALBION” as well as other actions. Some photographs and profiles of the described vessels were included into the study.

Keywords:

navigation safety, war operations, light ships.