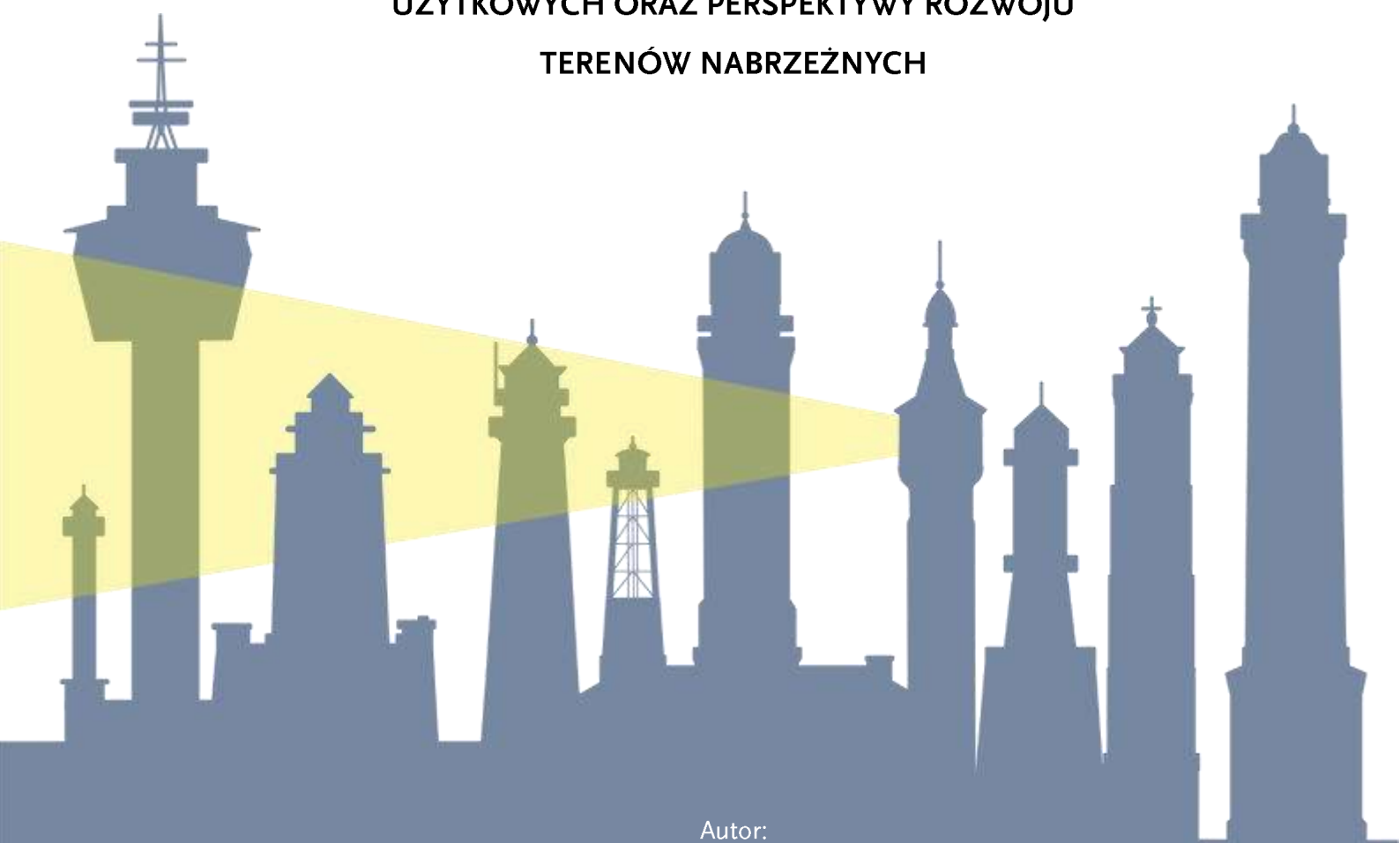


Politechnika Śląska w Gliwicach
Wydział Architektury

PRACA DOKTORSKA

**LATARNIE MORSKIE JAKO ELEMENT DZIEDZICTWA KULTUROWEGO
POLSKIEGO WYBRZEŻA MORZA BAŁTYCKIEGO.
OKREŚLENIE MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNYCH DO NOWYCH FUNKCJI
UŻYTKOWYCH ORAZ PERSPEKTYWY ROZWOJU
TERENÓW NABRZEŻNYCH**



Autor:
mgr sztuki Agnieszka Pluszczewicz-Fornal

Promotor:
dr hab. inż. arch. Beata Komar-Kujawa, prof. PŚ

Gliwice 2025



Politechnika Śląska w Gliwicach
Wydział Architektury

PRACA DOKTORSKA

**LATARNIE MORSKIE JAKO ELEMENT DZIEDZICTWA KULTUROWEGO
POLSKIEGO WYBRZEŻA MORZA BAŁTYCKIEGO.
OKREŚLENIE MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNYCH DO NOWYCH FUNKCJI
UŻYTKOWYCH ORAZ PERSPEKTYWY ROZWOJU
TERENÓW NABRZEŻNYCH**

Autor:

mgr sztuki Agnieszka Pluszczewicz-Fornal

Promotor:

dr hab. inż. arch. Beata Komar-Kujawa, prof. PŚ

Gliwice 2025

1. WPROWADZENIE	5
1.1. WSTĘP	5
1.2. UZASADNIENIE PODJĘCIA TEMATU PRACY	5
1.3. STAN BADAŃ	6
1.4. CEL I PROBLEM BADAWCZY	13
1.5. TEZY I PYTANIA BADAWCZE	14
1.6. ZAKRES TEMATYCZNY, TERYTORIALNY I CZASOWY	15
1.7. METODY I TECHNIKI BADAWCZE	16
1.8. ZAWARTOŚĆ I STRUKTURA PRACY	20
1.9. ZMIENNE ORAZ ANALIZA RYZYKA	22
1.10. STOSOWANA TERMINOLOGIA	22
2. LATARNIE MORSKIE – WPROWADZENIE	25
2.1. LATARNIE MORSKIE – DEFINICJA I ZNACZENIE	25
2.2. BUDOWA LATARNI MORSKIEJ	27
2.3. RYS HISTORYCZNY	29
2.4. KRÓTKA HISTORIA LATARNICTWA W POLSCE	32
2.5. LATARNIE MORSKIE OBECNIE	34
2.6. LATARNIE MORSKIE JAKO ELEMENT DZIEDZICTWA KULTUROWEGO	38
2.7. LATARNIE MORSKIE W POLSCE – WPROWADZENIE	49
3. CZĘŚĆ EMPIRYCZNA: BADANIA IN SITU I BADANIA ANKIETOWE	57
3.1. BADANIA TERENOWE	57
3.1.1. KRYTERIA OCENY	59
3.1.2. KARTY BADAWCZE	61
3.2. OKREŚLENIE ŚWIADOMOŚCI SPOŁECZNEJ NA TEMAT DZIEDZICTWA KULTUROWEGO LATARNI MORSKICH. SYNTEZA WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH	66
3.3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	67
4. LATARNIE MORSKIE W POLSCE	69
4.1. WPROWADZENIE	69
4.2. LATARNIA MORSKA KRYNICA MORSKA	69
4.3. LATARNIA MORSKA GDAŃSK NOWY PORT	80
4.4. LATARNIA MORSKA GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY	90
4.5. LATARNIA MORSKA Sopot	96
4.6. LATARNIA MORSKA JASTARNIA	106

4.7.	LATARNIA MORSKA GÓRA SZWEDÓW	114
4.8.	LATARNIA MORSKA HEL	120
4.9.	LATARNIE MORSKIE ROZEWIE	132
4.10.	LATARNIA MORSKA STILO	155
4.11.	LATARNIA MORSKA CZOŁPINO	170
4.12.	LATARNIA MORSKA USTKA	181
4.13.	LATARNIA MORSKA JAROSŁAWIEC	192
4.14.	LATARNIA MORSKA DARŁOWO	204
4.15.	LATARNIA MORSKA GĄSKI	215
4.16.	LATARNIA MORSKA KOŁOBRZEG	228
4.17.	LATARNIA MORSKA NIECHORZE	241
4.18.	LATARNIA MORSKA KIKUT	255
4.19.	LATARNIA MORSKA ŚWINOUJŚCIE	263
4.20.	KARTY OBIEKTÓW – PODSUMOWANIE BADAŃ TERENOWYCH	278
4.21.	STUDIA PORÓWNAWCZE	297
4.21.1.	STUDIA PORÓWNAWCZE ARCHITEKTURY	297
4.21.2.	STUDIA PORÓWNAWCZE FUNKCJA	317
4.22.	PODSUMOWANIE, WNIOSKI	322

5. OBIEKTY ZAGRANICZNE 325

5.1.	WPROWADZENIE	325
5.2.	OBIEKTY ZLOKALIZOWANE W AKWENIE MORZA BAŁTYCKIEGO	325
5.2.1.	DANIA	327
5.2.2.	SZWECJA	330
5.2.3.	NIEMCY	334
5.2.4.	ROSJA	336
5.2.5.	LITWA	339
5.2.6.	ŁOTWA	340
5.2.7.	ESTONIA	343
5.2.8.	FINLANDIA	345
5.3.	PRZYKŁADY ADAPTACJI LATARNI MORSKICH – OBIEKTY REFERENCYJNE	348
5.3.1.	OBIEKTY MUZEALNE	351
5.3.2.	CENTRA TURYSTYCZNE	355
5.3.3.	OBIEKTY HOTELOWE	357
5.3.4.	OBIEKTY MIESZKALNE	361
5.3.5.	SIEDZIBY ORGANIZACJI	364

5.3.6.	OBIEKTY GASTRONOMICZNE	366
5.3.7.	INNE PRZYKŁADY WYKORZYSTANIA LATARNI MORSKICH	368
5.4.	PODSUMOWANIE, WNIOSKI	370
6.	STRATEGIE ROZWOJU	373
6.1.	WPROWADZENIE	373
6.2.	DOKUMENTY STRATEGICZNE WOJEWÓDZTW NADMORSKICH	374
6.3.	DOKUMENTY STRATEGICZNE URZĘDÓW MORSKICH	376
6.4.	DOKUMENTY STRATEGICZNE POWIATÓW NADMORSKICH	377
6.5.	DOKUMENTY STRATEGICZNE MIAST I GMIN NADMORSKICH	379
6.6.	INNE DOKUMENTY STRATEGICZNE	382
6.7.	PLANY STOWARZYSZEŃ I TOWARZYSTW OBSŁUGUJĄCYCH RUCH TURYSTYCZNY	384
6.8.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	385
7.	MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNE	387
7.1.	WPROWADZENIE	387
7.2.	TRENDY W ADAPTACJI ZABYTKÓW: FASADYZM A OCHRONA DZIEDZICTWA	388
7.3.	DOBÓR FUNKCJI	389
7.4.	POTENCJAŁ ADAPTACYJNY POLSKICH LATARNI MORSKICH	394
7.5.	KRYTERIA OCENY	396
7.6.	OKREŚLENIE MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNYCH LATARNI MORSKICH	398
7.7.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	404
8.	WNIOSKI KOŃCOWE	407
9.	STRESZCZENIE	414
9.1.	STRESZCZENIE W JĘZYKU POLSKIM	414
9.2.	STRESZCZENIE W JĘZYKU ANGIELSKIM	415
10.	BIBLIOGRAFIA	416
11.	SPIS ILUSTRACJI, SCHEMATÓW, TABEL	428
12.	ZAŁĄCZNIKI	436

1. Wprowadzenie

1.1. Wstęp

W skali globalnej obserwuje się tendencje do adaptacji i ponownego zagospodarowania obiektów, które utraciły swoją funkcję we współczesnej rzeczywistości, co wynika z przeobrażeń krajobrazowych, postępu urbanizacyjnego, rozwoju technologii oraz zmieniających się oczekiwań społecznych. Ewolucja funkcji architektury jest więc procesem stałym, dynamicznym, nieuniknionym i otwartym, wymagającym ciągłego zredefiniowania potrzeb użytkowych i społecznych. Powyższy problem dotyczy także obiektów, które jeszcze niedawno stanowiły niezastąpione znaki nawigacyjne, a od ich nieprzerwanego działania zależało życie ludzkie – latarni morskich. Postępujący spadek zapotrzebowania na tradycyjne systemy nawigacyjne, wynikający z rozwoju nowoczesnych technologii prowadzi do systematycznej automatyzacji, a nawet wyłączenia z eksploatacji latarni morskich na całym świecie. W konsekwencji, latarnie wraz z przyległymi kompleksami zabudowań, niegdyś zamieszkiwanymi przez personel obsługujący światła nawigacyjne, wychodzą z użycia i tracą przypisane im znaczenie.

Latarnie morskie stanowią złożone dziedzictwo kulturowe, obejmujące zarówno komponenty materialne, jak i niematerialne. Ich wartość historyczna, techniczna, architektoniczna oraz morska znajduje wyraz w zastosowanych rozwiązaniach konstrukcyjnych, użytych materiałach budowlanych, a także w wykorzystywanej aparaturze optycznej i sygnałowej. Obiekty dokumentują rozwój technologiczny i przemysłowy, ewolucję portów oraz przemiany w zakresie handlu morskiego i żeglugi, stanowiąc świadectwo wieloaspektowego postępu cywilizacyjnego.

Ze względu na specyfikę historyczną oraz unikalne uwarunkowania geograficzne Morza Bałtyckiego, historia latarnictwa na obecnych ziemiach polskich jest bogata i różnorodna. Niniejsza praca stanowi próbę identyfikacji oraz analizy potencjalnych możliwości adaptacyjnych polskich latarni morskich do nowych funkcji użytkowych, co może przyczynić się do wzrostu atrakcyjności turystycznej i kulturowej miejscowości nadmorskich, dostosowując istniejącą infrastrukturę do aktualnych uwarunkowań rynkowych i społecznych.

1.2. Uzasadnienie podjęcia tematu pracy

Temat pracy doktorskiej pozwala na interdyscyplinarne podejście, które łączy historię, architekturę, architekturę wnętrz, ochronę dziedzictwa oraz elementy urbanistyki. Zaobserwowana przez autorkę potrzeba prowadzenia badań nad przystosowaniem latarni morskich i konieczność redefinicji roli latarni morskich wynika z braku kreatywnych i zróżnicowanych rozwiązań funkcjonalnych w rodzimych obiektach, których znaczenie we współczesnym świecie uległo zmianie. Jak zauważa Chylińska (2019) „polskie latarnie morskie są zgodne z powszechnymi praktykami turystycznego wykorzystania tego rodzaju dziedzictwa morskiego na świecie. Nie są innowacyjne pod względem adaptacji latarni czy dostępności dla zwiedzających (...)”.

Polskie latarnie morskie stanowią istotny zasób dla turystyki, jednak w opinii autora nie w pełni wykorzystany (...)” (Chylińska 2019, s. 336). Przytoczone słowa potwierdzają początkowe założenia autorki dysertacji o istnieniu luki w zakresie rozwiązań twórczych, które mogłyby stanowić odpowiedź na współczesne oczekiwania, potrzeby turystów i lokalnych społeczności. Kluczowym wyzwaniem staje się identyfikacja potencjalnych, alternatywnych funkcji użytkowych obiektów przy jednoczesnym zachowaniu dziedzictwa kulturowego.

Obecność latarni morskich ma znaczenie w kontekście rozwoju turystyki oraz zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich, a podejmowane działania mogą stać się fundamentem długoterminowych strategii rozwoju regionów. Badanie zagadnienia jest szczególnie ważne w związku ze zmieniającym się klimatem, wzrostem liczby turystów, zachodzącymi zmianami urbanizacyjnymi i technologicznymi. Wszystko to może wpłynąć na konieczność wypracowania nowych modeli zarządzania przestrzenią i dziedzictwem kulturowym. Dodatkowym celem pracy jest chęć popularyzacji latarni morskich w Polsce i na świecie.

Ponadto w chwili rozpoczęcia prac zauważono lukę badawczą w obszarze dostępnej literatury skupiającej się na zagadnieniach architektonicznych polskich latarni morskich. Na dobór tematyki rozprawy doktorskiej miały wpływ także zainteresowania autorki związane z podróżowaniem, w tym śladami latarni morskich, które stanowią symbol drogi i bezpiecznego powrotu do domu. Dodatkowo warto podkreślić chęć kontynuacji badań rozpoczętych przez autorkę podczas pracy magisterskiej, tym razem w oparciu o dogłębną analizę obiektów w szerszym kontekście.

1.3. Stan badań

Analiza źródeł literaturowych została przeprowadzona w sposób wielotorowy. Problematyka latarni morskich obejmująca ich funkcje nawigacyjne, znaczenie kulturowe, wątki architektoniczne i turystyczne, czy zagadnienia koncentrujące się na pracy latarnika, znajduje odzwierciedlenie w publikacjach naukowych, licznych opracowaniach popularnonaukowych i oficjalnych dokumentach. Z uwagi na złożoność tematyczną aktualny stan badań można podzielić na następujące kategorie:

kategoria 1: historyczno-kontekstualno-empiryczna:

- kontekst historyczno-techniczny polskich obiektów (dane dotyczące polskich latarni morskich, w tym fakty historyczne, techniczne);
- wartość krajobrazowa i kulturowa – zagadnienia związane z wartością latarni morskich jako elementów dziedzictwa krajobrazowego i kulturowego, funkcja turystyczna i społeczna;
- architektura, forma i adaptacja – rozważania obejmujące formy architektoniczne latarni oraz ich adaptacji do pełnionych współcześnie funkcji, dane architektoniczne, funkcjonalne, urbanistyczne;
- obiekty zagraniczne – dane dotyczące obiektów zagranicznych (usytuowanych na akwenie Morza Bałtyckiego i poza jego obszarem) ze szczególnym uwzględnieniem ich obecnych funkcji użytkowych, poszukiwanie przykładów obiektów;

kategoria 2: dokumentacyjno-analityczna – analiza przepisów prawnych, strategii rozwoju, lokalnych inicjatyw oraz innych oficjalnych dokumentów;

kategoria 3: teoretyczno-definityjna – obejmujący przegląd definicji kluczowych pojęć np. latarni morskich, dziedzictwa kulturowego.

Pierwsza z kategorii obejmuje m.in. aspekty historyczno-architektoniczne latarni morskich oraz ich rolę w rozwoju żeglugi morskiej (Sokołowski 2006; Hague i Rosemary 1975; Leba 1951; Pieleś 2011). W nurcie tym istotne miejsce zajmuje praca autorstwa Pietkiewicz, Komorowskiego i Szulczewskiego (2020), która przedstawia rozwój oznakowania nawigacyjnego polskiego wybrzeża, szczegółowo opisuje wszystkie polskie obiekty (także obiekty wygaszone i historyczne), rolę latarni w systemie bezpieczeństwa żeglugi oraz szczegółowo analizuje zawód latarnika. Praca podkreśla problem automatyzacji latarni morskich oraz zmniejszenia ich znaczenia jako obiektów nawigacyjnych, opracowanie przewiduje także całkowite wygaszenie latarni morskich w przeciągu kilku, bądź kilkunastu lat (s. 423). Zagadnienia symboliki architektonicznej podejmują m.in. Alihodżić i Golovina (2016) oraz Broadbent i in. (1980), wskazując na semantyczne aspekty formy. Kwestie konserwacji i adaptacji obiektów zabytkowych omawiają również Janowski i Janowski (2009) oraz Szmygin (2009).

Warto wskazać opracowania opisujące historie polskich obiektów, a także pozycje skupione na specjalistycznych zagadnieniach, poruszających m.in. tematykę nawigacji morskiej. Na polskim gruncie szczególną rolę w popularyzacji tematyki pełnią liczne publikacje publicystyczne Łysejko (2006, 2007, 2008, 2012, 2016, 2019), który w swoich opracowaniach ukazuje wymiar historyczny i współczesne przemiany latarni. Ważnym źródłem wiedzy na temat światowych latarni są również prace Tretheweya (2019), poświęcone latarniom starożytnym, w tym latarni w Aleksandrii. O genezie i rozwoju obiektów pisze także Byrne (2015) i Hague i Christie (1975). Dokumentacje konserwatorskie, w tym karty ewidencji zabytków stanowią formalny dowód uznania wartości historyczno-kulturowej obiektów, przeanalizowane zostały karty wszystkich polskich latarni morskich mających status zabytku. Znaczącym źródłem wiedzy są również materiały źródłowe lokalnych inicjatyw i organizacji, jak np. Baza Oznakowania Nawigacyjnego, Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego, oficjalne strony rządowe.

W chwili rozpoczęcia prac badawczych (tj. październik 2021) zaobserwowano brak literatury związanej z zagadnieniami architektonicznymi, funkcjonalnymi, urbanistycznymi latarni morskich, co zostało zdefiniowane jako luka badawcza. Analiza najnowszych dostępnych opracowań naukowych oraz literatury wskazuje na rosnące zainteresowanie tematyką latarni morskich, ujmowanych w również w kontekście architektonicznym. Dysertacja pt. „Kształtowanie obiektów infrastruktury technicznej na obszarach nabrzeżnych w Polsce” autorstwa A. Szubryt, obroniona w 2023 r. na Wydziale Architektury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie stanowi pierwszą obszerną analizę architektury polskich latarni morskich i wnosi nowe wartości w stan wiedzy w zakresie dyscypliny architektura i urbanistyka. Praca koncentruje się głównie na wieżach latarni morskich, stanowiących dominanty krajobrazowe, których funkcja jest determinantem projektowym dla obiektów, przy

zredukowanym do minimum programie formalnym i funkcjonalnym. Pomimo różnic architektonicznych poszczególnych latarni morskich autorka udowodniła, iż posiadają one wspólne zależności między formą, funkcją i konstrukcją i są czymś więcej aniżeli obiektem w przestrzeni¹. Szubryt dokonała pogłębionych analiz form latarni morskich, jak również pozostałych cech architektonicznych, dokonując także analiz porównawczych obiektów². Działania ujawniły ich wspólną architektoniczną istotę jako nośników znaczenia, niezależnie od indywidualnych cech każdego obiektu.

W dotychczasowych badaniach zauważalny jest istotny niedobór literatury poświęconej przykładom adaptacji obiektów zagranicznych, zarówno w akwenie Morza Bałtyckiego, jak i poza akwenem. Stąd badania Autorki bazują jedynie częściowo na literaturze, a przede wszystkim jednak na netografii (oficjalne strony hoteli, restauracji itp.), a także własnych badaniach terenowych. Przykładowo, strona Adnams Southwold prezentuje ofertę zwiedzania latarni morskiej w Southwold, a Arcari Cimini Architettura przedstawia koncepcje projektowe obiektów inspirowanych formą latarni, zasoby Riksantikvarieämbetet umożliwiają dostęp do szczegółowych informacji na temat szwedzkich latarni morskich, zaś Bengtskär oferuje wirtualne formy zwiedzania niektórych latarni w Finlandii. Pozycję literaturową, którą warto w tym miejscu wskazać jest artykuł naukowy Chylińskiej (2019), w którym znajdują się pojedyncze przykłady zagranicznych obiektów oraz Başağaç, Altinöz (2018) i Yücel (2023), którzy dodatkowo opisują układy funkcjonalne, budowę, detale, wnętrza i problemy związane z przekształcaniem wybranych latarni morskich w Turcji. Başağaç i Altinöz przeprowadzili także analizy porównawcze różnych układów latarni morskich, ze szczególnym uwzględnieniem rezydencji latarników. Cenny przegląd różnorodnych latarni morskich przedstawiony został w klasycznej publikacji Talbota (1913). Choć opracowanie nie prezentuje aktualnego stanu obiektów, a opisywane latarnie funkcjonowały wówczas zgodnie ze swoimi pierwotnymi założeniami użytkowymi, stanowi istotne źródło o charakterze dokumentacyjnym. Zgromadzony w nim materiał – zarówno opisowy, jak i ilustracyjny – stanowił wartościowy punkt wyjścia do dalszych badań nad przemianami obiektów, w tym ich współczesnych funkcji i statusu.

Kolejna kategoria literaturowa dotyczy współczesnej roli latarni w turystyce i promocji dziedzictwa kulturowego, pojedyncze opracowania poświęcone są ich znaczeniu jako dominant krajobrazowych oraz nośników tożsamości kulturowej (Przyłęcki 2006; Magnani

¹ Według Szubryt latarnie morskie stanowią artefakt kultury.

² Z uwagi na zaawansowany etap realizacji niniejszego opracowania oraz zakończenie analiz dotyczących latarni morskich i studiów porównawczych na moment publikacji rozprawy doktorskiej Szubryt, praca ta nie stanowi źródła zarówno w analizie porównawczej, jak i w opracowaniach architektonicznych zawartych w rozprawie. Interesująca jest kategoryzacja obiektów oraz zabudowań towarzyszących zaproponowana przez Szubryt, gdzie obiekty podzielone zostały na 7 grup (Latarnia Morska Budynki Mieszkalne, Latarnia Morska Stacja Pilotów, Latarnia Morska Wolnostojąca, Latarnia Morska Twierdza, Latarnia Morska Hybryda, Latarnia morska Konstrukcja Ażurowa, Latarnia Morska Stalowa). Wskazać można pewne grupy wspólne z klasyfikacją zastosowaną w niniejszej pracy, takie jak: wieża wolnostojąca, czy konstrukcja ażurowa. Pozostałe grupy określone przez autorkę niniejszej pracy, różne od podziału Szubryt to: wpisana centralnie wolnostojąca wieża na bazie lub budynku, symetryczna bryła, wieża przyległa asymetrycznie do budynku, łącznie 5 grup. Różnica wynika z odmiennych podejść do tematu, zastosowanej metodologii oraz przyjętego celu badawczego.

i Pistocchi 2017; Moira i in. 2024). Przykładem są ponownie analizy Chylińskiej (2019) oraz Yücel (2023), które wskazują na potencjał rozwoju turystyki w latarniach morskich w kontekście wykorzystania dziedzictwa. Moira i in. (2024) dokonuje analiz greckich latarni, formując wnioski, że nie wszystkie z nich nadają się do masowego udostępnienia, wybrane obiekty – zgodnie z określonymi kryteriami – mogą pełnić funkcję ośrodków kulturalno-turystycznych, oferujących działania promujące lokalne dziedzictwo. Chylińska (2019, s. 337) dokonała istotnej w kontekście niniejszej pracy próby określenia relacji polskich latarni morskich z różnymi formami turystyki i wypoczynku. W ogólny sposób dokonała próby możliwych do wprowadzenia form turystyki dla każdej latarni na polskim wybrzeżu³. Łuszcz (2021) oraz Hełpa-Liszkowska (2013) analizują sposoby postrzegania dziedzictwa, co znajduje zastosowanie w interpretacji współczesnych wartości latarni. Opracowania Baczyńskiej (2011), Mazur (2010; 2012) i Ronowskiego (2006) pokazują latarnie jako atrakcje turystyczne, często wpisane w szlaki kulturowe i turystyczne, co potwierdzają przewodnikowe opracowania Bieleckiego i Czaplewskiego (1998, 2002, 2004). Pietkiewicz (2011) analizuje ograniczenia związane z eksploatacją latarni jako obiektów turystycznych, wskazując m.in. na problemy z dostępnością, finansowaniem, konserwacją infrastruktury, a także zwracając uwagę na potencjalny pozytywny wpływ popularyzacji latarni na rozwój regionów, wydłużenie sezonu turystycznego oraz utworzenie miejsc pracy. Zainteresowanie latarniami jako obiektami turystycznymi potwierdzają również opracowania koncepcyjne i planistyczne, takie jak raport PART SA (2007), który prezentuje modelowe podejścia do rozwoju szlaków kulturowych z uwzględnieniem infrastruktury nadmorskiej. Mazur (2010) podkreśla walory poznawcze i krajoznawcze latarni, zaś Krzysztof, Parzych (2021) analizują ich funkcjonowanie w kontekście wskaźników turystyki na polskim wybrzeżu. Również autorzy zagraniczni, tacy jak Šerić i in. (2023), podkreślają potrzebę rozszerzenia oferty związanej z turystyką w latarniach, by zwiększyć jej atrakcyjność i zróżnicowanie oferowanych atrakcji. W kontekście niniejszej pracy ostatnia z pozycji (Šerić i in. 2023) stanowi wartościowe źródło, w którym autorzy opracowali własne podejście metodologiczne, opisują praktykę repositionowania wyspecjalizowanego produktu turystycznego, oraz wyodrębnili 5 niezbędnych kroków:

- analiza strategicznych rynków docelowych,
- wybór kluczowych cech tożsamości oferty,
- wybór niszy,
- stworzenie „mixu promocyjnego”⁴,

³ D. Chylińska (2019, s. 337) wyszczególniła następujące formy turystyki: turystyka dziedzictwa, turystyka muzealna, turystyka historyczno-wojskowa, turystyka miejska, turystyka wydarzeń, turystyka krajoznawcza, turystyka przemysłowo-naukowa, turystyka oparta na przyrodzie (ekoturystyka i obserwacja ptaków), geoturystyka, turystyka literacka, filmowa i biograficzna, turystyka ciemna, dark tourism (mroczna turystyka – odwiedzanie miejsc związanych ze śmiercią, katastrofami i cierpieniem), shipwrecking (turystyka wrakowa), risk recreation (turystyka ryzyka), turystyka ucieczkowa, pielgrzymka do krańców ziemi, „lodowe pałace”. Zdaniem Chylińskiej największy potencjał mają: Hel, Rozewie, Stilo, Czołpino, a najmniejszy Darłowo, Jarosławiec (możliwe 4 formy turystyki). W zestawieniu pominięto Jastarnie, Górę Szwedów, Gdańsk Port Północny, Kikut, Sopot. Rozewie zostało potraktowane jako 1 obiekt.

⁴ Mix promocyjny – zestaw zróżnicowanych narzędzi i działań służących promocji.

- krytyczna analiza reakcji turystów⁵.

Uzupełnieniem literatury są dokumenty strategiczne szczebla lokalnego i regionalnego. Analizy dokumentów strategicznych obejmowały przegląd licznych planów (programy operacyjne, strategie rozwoju, program opieki nad zabytkami, lokalne programy rewitalizacji, plany zagospodarowania przestrzennego) dostępnych na oficjalnych stronach internetowych, takich jak: urzędy marszałkowskie, urzędy miast i gmin, inne obszary nadmorskie (np. Strategia Rozwoju Gminy Wolin na lata 2016–2026; Lokalny program rewitalizacji gminy Postomino na lata 2016–2025; Strategia rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016–2025). Niektóre z dokumentów wprost wskazują na dużą wartość kulturową obiektów, potencjał latarni w kontekście rozwoju lokalnego, rewitalizacji przestrzeni i turystyki.

Poza literaturą istotną rolę w kontekście niniejszej dysertacji miały analizy architektoniczno-funkcjonalne, do których niezbędne było zebranie dokumentacji architektoniczno-budowlanej, obejmującej rzuty, przekroje, widoki elewacji, rysunki detali architektonicznych latarni morskich oraz budynków przynależnych. Źródło stanowiły: literatura, tzw. białe karty, dokumenty archiwalne. Dostępność wyżej wymienionych materiałów prezentuje tabela nr 1.

Tabela 1: Dostępność dokumentacji technicznej latarni morskich

NAZWA LATARNI	RZUT	PRZEKRÓJ	ELEWACJE	DETALE	UWAGI
Świnoujście	✓	✓	✓	—	Brak szczegółowych rysunków bud. gospodarczych, nieaktualny rzut latarni morskiej.
Kikut	—	✓	✓	—	Dostępny jedynie schemat rzutu.
Niechorze	✓	✓	✓	—	—
Kołobrzeg	—	✓	✓	—	Dostępny rzut fortu, brak rzutu latarni morskiej.
Gąski	✓	✓	✓	—	Dostępne dokładne przekroje, rzuty, w tym bud. gospodarczych.
Darłowo	✓	✓		—	Aktualny i szczegółowo opracowany rzut i przekrój, wraz z opisem pomieszczeń i aranżacją pom. higieniczno-sanitarnych.
Jarosławiec	✓	✓	✓	—	Nieaktualny rzut latarni z bud. przynależnym. Przekrój tylko przez wieżę latarni.
Ustka	✓	✓	✓	—	Historyczny, mało szczegółowy rzut.
Czołpino	✓	✓	✓	✓	Dostępny przekrój przez laternę. Rzut schematyczny.
Stilo	✓	✓	✓	—	Brak opracowania bud. gospodarczych, dokładne rysunki wieży.
Rozewie I	✓	✓	✓	—	Dostępne rzuty budynków przynależnych, złej jakości grafiki, rzut wieży schematyczny.
Rozewie II	✓	✓	✓	✓	Szczegółowo opracowane przez autorkę rysunki techniczne, również budynków gospodarczych (w ramach pracy magisterskiej).
Jastarnia	✓	✓	✓	—	Brak rysunków budynku przynależnego.
Góra Szwedów	✓	✓	✓	—	Brak rysunków budynku przynależnego.

⁵ N. Šerić, L. Bagarić, A. J. Stojanović, M. Perišić, J. Pejić (2023). *Repositioning of Lighthouse Tourism by Expanding Offer Content*. TOMS 12(2). DOI: 10.7225/toms.v12.n02.020. S. 4.

Hel	✓	✓	✓	—	Dostępne rysunki budynków gospodarczych. Szczegółowe rysunki.
Sopot	—	✓	✓	—	Nieaktualny rzut całego szpitala. Brak rzutu samej wieży.
Gdańsk Nowy Port	✓	✓	✓	—	Dokładne rysunki techniczne.
Gdańsk Port Płn.	—	—	✓	—	Dostępny jedynie schemat rzutu.
Krynica Morska	✓	✓	✓	—	Brak rysunków budynku przynależnego.

Źródło: opracowanie własne

Analiza literatury oraz dokumentacji technicznej wykazała liczne rozbieżności w faktach historycznych podawanych w poszczególnych źródłach, były to: daty (uruchomienia światła po działaniach zbrojnych, oddania obiektu do użytku, wpisu do ewidencji zabytków itp.) adres obiektów, wysokości wież, zastosowanych materiałów budowlanych, stopnia uszkodzenia obiektów podczas działań zbrojnych oraz stopnia odbudowy. Poniżej przedstawiono wybrane przykłady nieścisłości w informacjach:

- Latarnia morska w Krynicy Morskiej w rzeczywistości jest zlokalizowana w odległości 15 m od poprzedniczki. W wielu źródłach pojawia się informacja, iż jest posadowiona na jej fundamencie, np.: „latarnia wzniesiona na granitowym cokole, na fundamencie poprzedniej wieży”. Jak podaje Łysejko (2019): „(...) w Wiadomościach Żeglarskich w 1951 r. została podana informacja: „na wysokiej wydmy na fundamentach latarni morskiej „Kahlberg””, co może być przyczyną błędnych informacji.
- Ponowne uruchomienie latarni Gdańsk Nowy Port po II wojnie światowej według Łysejko (2019) to grudzień 1946 r., ten sam autor w pozycji z 2015 r. podaje rok 1947, natomiast Pietkiewicz i in. (2020, s. 273) wskazują prawdopodobny rok 1948.
- Według pewnych teorii forma latarni morskiej Gdańsk Nowy Port jest wzorowana na latarni morskiej Cleveland. Według Łysejko nie ma na to dowodów i są to jedynie przypuszczenia, jak podkreśla autor „nigdy nie zostanie to rozstrzygnięte”. Jednak według Pietkiewicz i in. (2020, s. 268) jest to fakt.
- Wysokość korpusu wieży latarni morskiej Gdańsk Nowy Port to 27,30 m, wraz z masztem jej wysokość wynosi 46,86 m (Łysejko 2019), na stronie internetowej latarni, która jest prowadzona przez obecnego właściciela wieży znajdujemy informację: „(...) z kulą czasu i jej masztem latarnia mierzy od podstawy 36,0 m”⁶.
- W przypadku latarni morskiej Stilo odnaleziono różne dane dotyczące wysokości wydmy, odległości od Łeby oraz odległości od linii brzegowej.
- Rok powstania projektu latarni morskiej w Czołpinie według Łysejko to 1869 r., natomiast wg. Pietkiewicz i in. (2020) to 1872 r. Budowa rozpoczęła się według Łysejko w 1871 r., u Pietkiewicz i in. (2020) w 1884 r., natomiast w karcie zabytków budowa trwała 1872–75 r.
- Jak podaje karta ewidencji zabytków latarni morskiej w Czołpinie schody wewnętrzne są cementowe, jednak podczas badań terenowych odnotowano stopnie granitowe.

⁶ Latarnia morska Gdańsk Nowy Port. *Kula czasu na latarni morskiej Gdańsk Nowy Port*. Źródło: www.latarnia.gda.pl/kula-czasu, dostęp dnia: 12.09.2024.

Rozbieżności zaobserwowano także w budowie drzwi: drzwi jednoskrzydłowe (karta ewidencji zabytku), drzwi dwuskrzydłowe (badania terenowe).

- W przypadku latarni morskiej w Jarosławcu większość źródeł podaje małe uszkodzenia wojenne, natomiast w pozycji autorstwa Ellwart i Bielicki (2019), znajduje się informacja o znacznych uszkodzeniach.
- Różny rok udostępnienia dla zwiedzających odnotowano w latarni morskiej w Darłowie: Łysejko w pozycji z 2019 r. podaje rok 2000, natomiast w pozycji z 2015 r. rok 2006.
- W latarni morskiej w Gąskach pojawiła się informacja u Łysejko (2019) o zatrudnionych 2 latarnikach na początku funkcjonowania obiektu, natomiast ich rzeczywista liczba w tym okresie wynosiła 4, następnie zmniejszona do 2.
- Podaje się różne daty wprowadzenia elektryczności w latarni morskiej Niechorze: 1924 r. (Łysejko 2019), wraz z uruchomieniem światła po II wojnie światowej w 1948 r. (Ellwart i Bielicki 2019), 1916 r. (Pietkiewicz i in. s. 69).
- W pozycji Baczyńskiej (2010, s.17) widnieje informacja o zarządzaniu latarnią morską w Kołobrzegu przez prywatnych właścicieli, w rzeczywistości latarnia administrowana jest przez Urząd Miasta Kołobrzeg, a laterna użytkowana przez Urząd Morski w Szczecinie.
- W latarni morskiej w Świnoujściu w zależności od źródła pojawiają się różne inicjały projektanta latarni morskiej: „A.” lub „W.”.

Różnice te mogą wynikać z przekształceń o charakterze architektoniczno-budowlanym oraz administracyjnym, a także z ograniczonej dostępności wiarygodnych źródeł dla danego okresu, braku zachowanej dokumentacji (zniszczenia wojenne, pożary, inne) lub oficjalnych rejestrów. Ponadto odmienne odległości np. od linii brzegowej mogą być wynikiem zmian naturalnych krajobrazu, bądź działań człowieka. Przyczyną może być także możliwość popełnienia błędu ludzkiego, niedoskonałość samych źródeł, aktualizacja wiedzy, odmienne interpretacje danych, różnice metodologiczne, niedostateczna precyzja językowa, a także różne konteksty lokalne i regionalne.

Warto także nadmienić zaobserwowane rozbieżności w dostępnych rysunkach technicznych. Po analizie udostępnionych pomieszczeń zaobserwowano różnice w stanie aktualnym obiektów względem rzutów dostępnych w dokumentacjach (np. konserwatorskich). Świadczy to o wprowadzonych na przestrzeni lat zmianach, np. zmiana układu ścian działowych w Świnoujściu, dodatkowe otwory drzwiowe w Jarosławcu, powiększone otwory okienne w Ustce i Jarosławcu, nowe ściany działowe i stolarka drzwiowa z innym niż pierwotnie podziałem skrzydła w Czołpinie.

Konieczna była weryfikacja wyników badań na każdym etapie prac oraz szczegółowa analiza porównawcza zebranych danych. Informacje zostały sprawdzane m.in. poprzez kontakt z odpowiednimi jednostkami administracyjnymi oraz wnikliwą analizę literatury. Proces hierarchizacji danych uwzględniał datę publikacji oraz charakter źródła, przy czym najwyższy priorytet nadano publikacjom naukowym oraz oficjalnym dokumentom.

Podsumowanie

Dotychczasowe opracowania obejmujące polskie latarnie morskie wykazują istotne braki w zakresie pogłębionych analiz architektonicznych, w tym szczegółowego opisu detalu architektonicznego, identyfikacji współczesnych ingerencji oraz przekształceń przestrzennych. Brakuje również kompleksowych analiz funkcjonalnych, w tym badań wewnątrz z uwzględnieniem rozwiązań komunikacyjnych, układów przestrzennych, estetyki oraz zastosowanych materiałów i detali wykończeniowych. Niewystarczająco rozpoznane pozostają budynki towarzyszące latarniom oraz otoczenie urbanistyczne. W literaturze przedmiotu zauważalny jest także brak przeglądów planowanych i wdrażanych przekształceń modernizacyjnych oraz konserwatorskich. Stan dokumentacji technicznej latarni morskich jest również niewystarczający – w kilku przypadkach określono brak opracowań technicznych, a dostępne wymagają aktualizacji i uzupełnienia o zmiany wynikające z przeprowadzonych prac adaptacyjnych i remontowych.

Zauważalny jest także brak źródeł literaturowych opisujących światowe adaptacje latarni morskich do nowych funkcji oraz brak pozycji poświęconych latarniom w regionie Morza Bałtyckiego.

Ambicją niniejszej pracy jest uzupełnienie stanu wiedzy o wymienione powyżej kwestie. Ważnym aspektem pracy będzie także podjęcie próby analizy funkcji użytkowych latarni morskich w Polsce oraz ich potencjału adaptacyjnego, wskazując hipotetyczne kierunki i możliwości przekształceń z uwzględnieniem wszystkich złożonych uwarunkowań.

1.4. Cel i problem badawczy

Celem rozprawy doktorskiej jest przeprowadzenie analiz architektonicznych oraz funkcjonalnych latarni morskich zlokalizowanych na polskim wybrzeżu, ze szczególnym uwzględnieniem ich potencjału adaptacyjnego w obliczu dynamicznie zmieniających się potrzeb użytkowników oraz rozwoju nowoczesnych technologii nawigacyjnych. W związku z tym pojawia się potrzeba opracowania kompleksowych i wielowymiarowych kryteriów oceny latarni morskich.

Przedmiotem badań jest również identyfikacja roli latarni morskich w kontekście dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz ocena ich walorów krajobrazowych i społecznych. Istotne jest zwrócenie uwagi na wielopłaszczyznową wartość latarni morskich, jako elementu dziedzictwa kulturowego, zawierającego zarówno wartość materialną, jak i niematerialną. Dodatkowo autorka podjęła próbę określenia miejsca i znaczenia obiektów w strategiach rozwoju powiatów, miast i gmin położonych w strefie nadmorskiej. Uzupełnieniem rozważań jest przegląd wybranych przykładów obiektów z innych krajów, w tym nadbałtyckich, których celem jest ukazanie różnorodnych możliwości funkcjonalnych oraz wykazanie potencjału latarni morskich.

Problem badawczy formułuje się w postaci pytania: czy architektura istniejących polskich latarni morskich wraz z zespołami zabudowań towarzyszących może zostać

zaadaptowana do nowych funkcji użytkowych, uwzględniając potrzeby współczesnego użytkownika, przy zachowaniu bądź nie ich tradycyjnych funkcji oraz jednoczesnym utrzymaniu ich wartości kulturowych, krajobrazowych i społecznych? Tak postawiony problem badawczy został podzielony na 3 grupy zagadnień:

- praktyczne – podjęte działania prowadzące do sformułowania możliwych kierunków adaptacji obiektów;
- teoretyczne – badania prowadzące do ustaleń naukowo-poznawczych np. studia formy architektonicznej, wpływy i zależności formy;
- ogólne – problematyka budynków o określonej funkcji użytkowej oraz ich zespołów w szerszym ujęciu problemowym i historycznym.

1.5. Tezy i pytania badawcze

Zdefiniowano główną hipotezę badawczą oraz na jej podstawie sformułowano główne pytanie badawcze. Dla pogłębienia analizy oraz weryfikacji hipotezy utworzono 4 grupy pytań pomocniczych: pytania architektoniczne, pytania o lokalizację, pytania o funkcję użytkową oraz pytania o możliwości adaptacyjne. Uzyskano w ten sposób łącznie 11 dodatkowych pytań badawczych prowadzących do udowodnienia lub obalenia tezy.

Tabela 2: Hipoteza i pytania badawcze

HIPOTEZA:	
Latarnie morskie stanowią zróżnicowaną typologicznie i architektonicznie grupę obiektów, których charakter w znacznym stopniu kształtowany jest przez kontekst historyczny, lokalizacyjny i technologiczny. Kompleksy zabudowań latarni zlokalizowane na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego wykazują wysoki potencjał adaptacyjny, umożliwiając ich przekształcanie w kierunku różnorodnych funkcji użytkowych, co istotnie może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności miast i gmin nadmorskich.	
GŁÓWNE PYTANIE BADAWCZE:	
Jakie współczesne funkcje użytkowe (kulturowe, turystyczne, edukacyjne i inne) mogą pełnić latarnie morskie w Polsce w kontekście zmieniających się potrzeb społecznych i technologicznych?	
POMOCNICZE PYTANIA BADAWCZE:	
Pytania architektoniczne:	• Jakie cechy architektoniczne (materiał, technologia, inne) charakteryzują latarnie morskie na polskim wybrzeżu? • Czy w historii budownictwa latarni morskich w Polsce można wyróżnić zuniifikowane normy projektowe, techniczne lub funkcjonalne? • Czy istnieją podstawy do typologicznej klasyfikacji polskich latarni morskich ze względu na ich formę architektoniczną, funkcję, okres budowy lub zastosowaną technologię? • Jaki jest obecny stan techniczny latarni morskich w Polsce?
Pytania o lokalizację:	• Jakie funkcje dominują w bezpośrednim otoczeniu latarni morskich w Polsce i w jaki sposób wpływają one na ich wykorzystanie oraz potencjał rozwojowy? • Jakie są oczekiwania i potrzeby lokalnych społeczności oraz turystów względem latarni morskich oraz ich otoczenia? • W jakim stopniu latarnie morskie są integrowane z lokalnymi i regionalnymi strategiami rozwoju społeczno-gospodarczego, planowania przestrzennego

	i promocji dziedzictwa kulturowego w gminach i województwach nadmorskich?
Pytanie o funkcję użytkową:	W jaki sposób współcześnie wykorzystywane są latarnie morskie w Polsce, wraz z towarzyszącymi im budynkami i otoczeniem urbanistycznym?
Pytania o możliwości adaptacyjne:	- Jakie są możliwości adaptacji latarni morskich w Polsce do współczesnych funkcji użytkowych z uwzględnieniem ich stanu technicznego, wartości historyczno-kulturowej oraz ograniczeń formalno-prawnych, i czy wszystkie obiekty tego typu nadają się do przekształceń funkcjonalnych? - Jakie przykłady adaptacji latarni morskich na świecie mogą stanowić wzorce referencyjne dla przekształceń funkcjonalnych obiektów w Polsce. - Jakie dobre praktyki przekształceń obiektów zagranicznych można wprowadzić w polskich latarniach morskich?

Źródło: opracowanie własne

Proces badawczy obejmował szereg działań opisanych w podrozdziale „Metody i techniki badawcze”, których celem było uzyskanie odpowiedzi na postawione pytania, a tym samym weryfikację hipotezy.

1.6. Zakres tematyczny, terytorialny i czasowy

Przedmiotem opracowania są latarnie morskie zlokalizowane na obszarze współczesnej Polski, obejmując zarówno obiekty czynne, jak i historyczne, z pominięciem innych form infrastruktury nawigacyjnej. Zakres analiz, uzupełniony o wybrane przykłady latarni z państw nadbałtyckich oraz obiektów referencyjnych z innych części świata, stanowiących punkt odniesienia dla rozwoju krajowych rozwiązań, został poniżej szczegółowo przedstawiony w podziale na zakres tematyczny, terytorialny i czasowy.

Zakres tematyczny:

- latarnie aktywne,
- latarnie wyłączone z eksploatacji,
- obiekty historyczne pełniące funkcję latarni w przeszłości.

Kryteria selekcji:

- usytuowanie (w przypadku obiektów rodzimych),
- różnorodność funkcji (dodatkowe, nadane funkcje użytkowe),
- zróżnicowanie form architektonicznych.

Cel rozszerzenia tematycznego:

- zestawienie rodzimych obiektów z przykładami zagranicznymi,
- identyfikacja nowych, interesujących funkcji w światowych realizacjach, mogących stanowić inspirację dla obiektów w Polsce.

Zakres terytorialny

Podstawowy obszar badań: terytorium współczesnej Polski.

Przedmiot analizy na terenie Polski: 19 obiektów zlokalizowanych kolejno od zachodniego wybrzeża (Świnoujście, Wisłęka, Niechorze, Kołobrzeg, Gąski, Darłowo, Jarosławiec, Ustka,

Czołpino, Stilo, Rozewie – 2 obiekty, Jastarnia, Hel – 2 obiekty, Sopot, Gdańsk – 2 obiekty, Krynica Morska).

Wyłączenia terytorialne:

- inne formy infrastruktury nawigacyjnej (stawy, latarniowce),
- obiekty polskie znajdujące się poza granicami Polski (np. polskie stacje polarne),
- Twierdza Wisłoujście (mimo pełnienia w przeszłości funkcji latarni).

Rozszerzenie terytorialne:

- wybrane przykłady latarni morskich z terytoriów wszystkich państw nadbałtyckich (Szwecja, Niemcy, Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia).
- Kontekst globalny: wybrane obiekty referencyjne z całego świata.

Zakres czasowy:

Określenie ram chronologicznych: XIX–XXI w.

Podstawowy zakres czasowy badań dla obiektów rodzimych: od I poł. XIX w. (najstarszy obiekt – latarnia morska Rozewie I, 1822) do chwili obecnej, tj. 2025 r.

Stan odniesienia w opracowaniu: opisy poszczególnych latarni odzwierciedlają sytuację z 2022 r., kiedy prowadzono szczegółowe badania terenowe. W wybranych przypadkach uzupełniono je o późniejsze zmiany na podstawie dostępnych źródeł.

Kontekst historyczny:

- historia latarni morskich na świecie – od czasów starożytnych (ok. 400 r. p.n.e.),
- początki latarni morskich na ziemiach polskich – ok. 1070 r.

1.7. Metody i techniki badawcze

Badania dotyczące latarni morskich przeprowadzono z wykorzystaniem zróżnicowanych metod badawczych, integrujących zarówno podejście jakościowe, jak i ilościowe. Wybór metod był podyktowany interdyscyplinarnym charakterem tematu, obejmującym zagadnienia z pogranicza historii, architektury, antropologii kulturowej, socjologii oraz ochrony dziedzictwa kulturowego.

W pierwszej kolejności przeprowadzono analizę literatury przedmiotu, obejmującą opracowania naukowe, historyczne publikacje naukowe, materiały archiwalne, publikacje popularno-naukowe oraz dokumenty źródłowe. Celem analizy było rozpoznanie stanu badań, identyfikacja głównych wątków tematycznych oraz ugruntowanie teoretyczne prowadzonych analiz.

Równolegle przeprowadzono badania terenowe, które miały miejsce w 2022 r. i obejmowały 2 wizje lokalne: pierwszą – szczegółową oraz drugą – uzupełniającą. W trakcie ich prowadzenia dokonano szczegółowej obserwacji obiektów oraz ich otoczenia. Badania te miały charakter eksploracyjny i diagnostyczny. Zgromadzono bogatą dokumentację fotograficzną, stanowiącą materiał porównawczy i analityczny, a także sporządzono liczne notatki. Na podstawie wcześniej przygotowanych list kontrolnych zebrano dane dotyczące zarówno samych

obiektów (zewnątrze i wewnątrz), ich funkcji, sposobu użytkowania, jak i szerszego kontekstu przestrzennego i infrastrukturalnego. Badania terenowe zostały przeprowadzone z wykorzystaniem map mentalnych oraz wywiadów półustrukturalizowanych⁷ w celu uchwycenia percepcji użytkowników przestrzeni (metoda wywiadu narracyjnego o charakterze swobodnym). Wywiady były prowadzone z użytkownikami, pracownikami obiektów, latarnikami, a także innymi osobami związanymi z funkcjonowaniem obiektów. Zebrane dane pozwoliły na lepsze zrozumienie niematerialnych aspektów dziedzictwa i kulturowej tożsamości. W celu uzupełnienia materiału o komponent społeczny, zastosowano również metodologię badań ilościowych. Kwestionariusz opracowany został w taki sposób, by umożliwić identyfikację poziomu świadomości społecznej dotyczącej złożonej wartości kulturowych obiektów. W badaniach zastosowano różnorodne narzędzia metodologiczne, w tym sondaż diagnostyczny (z wykorzystaniem kwestionariuszy wywiadu i ankiet), analizę dokumentów, obserwację wspomaganą urządzeniami audiowizualnymi i arkuszami kart badań, eksperyment oraz studium przypadku.

Metody badawcze zastosowane w pracy:

Krytyka źródłowa i historyczna – badania literaturowe (analizy literatury przedmiotu polskiej i zagranicznej):

- zagadnienia związane z latarniami morskimi, tj. historia latarnictwa, znaczenie, opisy, budowa latarni morskich, tradycje związane z latarnictwem, turystyka latarni morskich, sposoby adaptacji dawnych obiektów, przykłady zagraniczne;
- zagadnienia związane z dziedzictwem kulturowym w aspekcie latarni morskich;
- zagadnienia związane z ochroną dziedzictwa kulturowego;
- dokumenty strategiczne województw, miast i gmin nadmorskich oraz innych organizacji związanych z turystyką lub ochroną dóbr kultury, w tym również raporty badań;
- metodyka i techniki badawcze stosowane w literaturze;

Metoda logicznej argumentacji – krytyczna analiza istniejących rozwiązań w celu poprawy ich jakości (analiza, synteza, dedukcja, analogie, optymalizacja).

Metodologia interpretacyjno-historyczna – kwerendy archiwalne, ocena wartości i interpretacja materiałów, próba interpretacji cech stylowych, porównanie różnic stylowych, wyciąganie wniosków na podstawie zebranych materiałów (analizy, syntezy, indukcje, analogie):

- analizy kart ewidencji i rejestru zabytków;
- analiza archiwalnych projektów architektoniczno-budowlanych;
- kwerenda archiwalnych fotografii.

Badania jakościowe i ilościowe:

- badania jakościowe przy wykorzystywaniu tzw. checklists – list kontrolnych;

⁷ Lista powtarzalnych pytań rozszerzano w zależności od respondenta. Stanowi metodę pośrednią (pomiędzy wywiadem ustrukturalizowanym a swobodnym), łącząc elementy standaryzacji z elastycznością podczas rozmowy badawczej.

- badania jakościowe i ilościowe przy wykorzystaniu ankietowania, wywiadów i korespondencji.

Studium przypadku:

- badania terenowe, in-situ (wizja lokalna – dokumentacja fotograficzna, inwentaryzacja wybranych fragmentów obiektów);
- metoda obserwacyjna (opisowa);
- wielokrotne studia przypadków o charakterze porównawczym.

Zastosowanie złożonych metod badawczych pozwoliło na uchwycenie wielowymiarowego charakteru latarni morskich. Dzięki temu możliwe było nie tylko zebranie danych historycznych i architektonicznych obiektów, lecz także zrozumienie ich współczesnej funkcji, znaczenia i roli w krajobrazie kulturowym regionu.

Opis narzędzi i instrumentów badawczych

Narzędzia badawcze wykorzystane w pracy to sondaż diagnostyczny (kwestionariusz wywiadu i ankiety), badanie dokumentów, obserwacja (urządzenia audiowizualne, arkusze kart badań), eksperyment oraz studium przypadku.

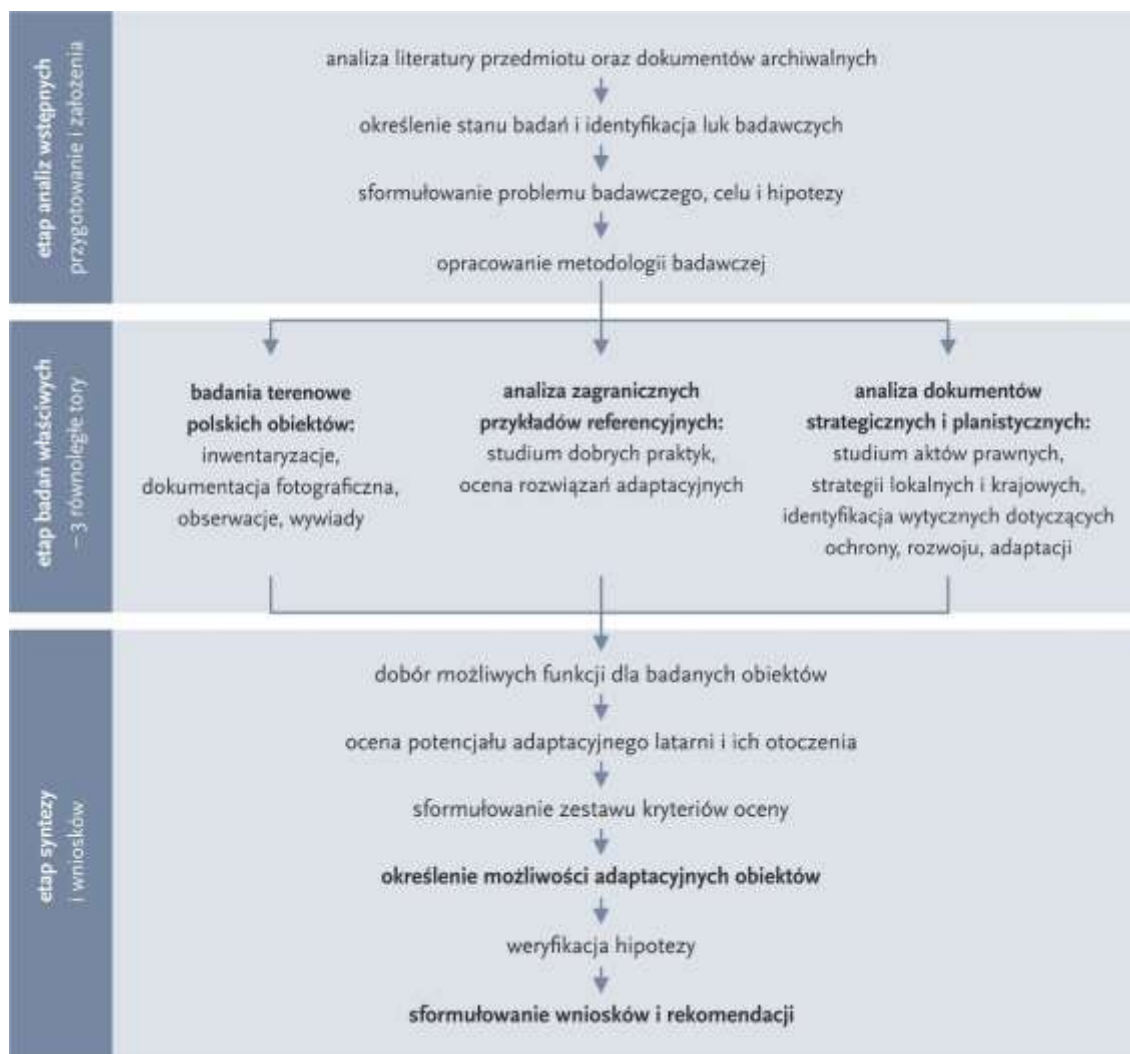
Tabela 3: Opis metod badawczych

METODA BADAWCZA	STOSOWANE TECHNIKI	OCZEKIWANE EFEKTY
Krytyka źródłowa i historyczna	Badania literaturowe, analiza.	Określenie stanu badań oraz luki badawczej.
Metoda logicznej argumentacji	Krytyczna analiza, opisy, interpretacja logiczna, ocena, wyjaśnienia, porównywanie.	Sformułowanie konkluzji, opis problemu, optymalizacja rozwiązań.
Metodologia interpretacyjno-historyczna	Kwerenda archiwalna, badania literaturowe, analiza, fotografia, inwentaryzacja, wywiady, analiza opisowa, sporządzenie dokumentacji technicznej.	Opis i prezentacja wyników, określenie kierunku rozwoju obiektów, klasyfikacja obiektów, interpretacje.
Badania ilościowe i statystyczne	Ankietowanie, zbieranie danych, sumowanie elementów, pomiary, wizje lokalne.	Analizy porównawcze, prezentacja wyników i ich interpretacji.
Badania jakościowe	Wizje lokalne, obserwacje, opisy, ankietowanie, wywiady, studia porównawcze.	Zrozumienie i określenie potrzeb użytkowników. Analizy porównawcze, prezentacja wyników i ich interpretacji.
Studium przypadku	Wizje lokalne, obserwacje, opisy, ankietowanie, wywiady, opisy, studia porównawcze, studia archiwalne i analizy dokumentów, pomiary, interpretacje.	Analizy porównawcze obiektów, prezentacja wyników i ich interpretacji. Sporządzenie szczegółowych opisów, zdefiniowanie funkcji, określenie możliwości adaptacyjnych oraz sformułowanie wniosków i przesłanek dla obiektów polskich prowadzące do zwiększenia atrakcyjności rodzimych obiektów i miejscowości nadmorskich.

Źródło: opracowanie własne

Opis procedury badawczej

Schemat 1: Uproszczony schemat metodologii pracy



Źródło: opracowanie własne

Etapy procesu badawczego:

- dostrzeżenie i sformułowanie problemu badawczego,
- studia literaturowe i archiwalne w celu określenia stanu badań, analiza problemu w kontekście dotychczasowych osiągnięć (analiza istniejących opracowań naukowych, dokumentów historycznych oraz pozostałych niezbędnych danych),
- określenie koniecznych założeń i twierdzeń, sformułowanie hipotezy,
- dobór metod i taktyk badawczych – wybór odpowiednich narzędzi i technik badawczych,
- dobór obiektów objętych opracowaniem – selekcja latarni morskich wraz z zabudowaniami towarzyszącymi,
- przygotowanie narzędzi do badań terenowych – opracowanie kwestionariuszy, formularzy inwentaryzacyjnych, harmonogramu badań,
- badania terenowe – bezpośrednia obserwacja, dokumentacja fotograficzna, wywiady,
- szczegółowa analiza materiałów zebranych podczas badań,

- sformułowanie syntetycznych wniosków,
- określenie podstawowych typów przestrzennych – próba klasyfikacji latarni na podstawie cech architektonicznych,
- określenie kryteriów oceny możliwości adaptacyjnych – stworzenie zestawu wskaźników umożliwiających porównanie i ocenę potencjału adaptacyjnego,
- pozostałe działania – analiza przykładów referencyjnych z zagranicy, opracowanie wniosków i rekomendacji,
- weryfikacja przyjętej hipotezy,
- opracowanie wyników, przygotowanie tekstu – prezentacja wyników,
- odniesienie się do przebiegu własnych badań; próba krytycznego podejścia.

Przedstawiony schemat (schemat 1) obrazuje uproszczoną koncepcję metodologii pracy badawczej, w której proces został podzielony na 3 zasadnicze etapy: wstępnych analiz, badań właściwych oraz syntezy wyników. Układ odzwierciedla logiczną sekwencję działań badawczych – od weryfikacji założeń i problemu, przez realizację zaplanowanych procedur badawczych, po integrację i interpretację uzyskanych rezultatów. Centralną część schematu stanowi etap badań właściwych, w którym wyróżniono trójtorowy tok prac umożliwiający całościowe i wieloaspektowe ujęcie badanego zagadnienia.

1.8. Zawartość i struktura pracy

Praca została podzielona na 12 rozdziałów, składających się z 4 głównych części:

1. **wprowadzenia** (rozdział 1 – wstęp do pracy i założenia metodologiczne, rozdział 2 – wstęp do tematyki opracowania),
2. **części głównej, badawczej** (rozdziały 3–7),
3. **podsumowania i wniosków końcowych** (rozdział 8),
4. **streszczenie, bibliografia, spis ilustracji, tabel, schematów oraz załączniki** (rozdziały 9–12).

Większość rozdziałów zakończona jest podsumowaniem i wnioskami.

Zawartość poszczególnych rozdziałów:

Rozdział 1: – „Wprowadzenie” zawiera wstęp do tematyki rozprawy doktorskiej, jak również uzasadnienie podjęcia tematu, aktualny stan badań. Określone zostały także zagadnienia problemowe, cel pracy, dobrane metody i narzędzia badawcze. Sformułowane zostały tezy pracy, a także opisano wpływ spodziewanych rezultatów na rozwój dyscypliny naukowej.

Rozdział 2 – „Latarnie morskie – wprowadzenie” obejmuje wprowadzenie do zagadnień związanych z latarniami morskimi. W rozdziale została zdefiniowana latarnia morska, opisana jej budowa, stosowana terminologia. Przedstawiono rys historyczny latarni, zarówno polski jak i światowy, a także przedstawiono złożone dziedzictwo kulturowe. Ponadto rozdział obejmuje także wstęp do tematyki latarni morskich w Polsce, gdzie znajdują się informacje o podziale administracyjnym, lista obiektów wraz z mapą i zasięgiem światła.

Rozdział 3 – „Część empiryczna: badania in situ i ankieta” poświęcony jest badaniom terenowym, gdzie opisano przebieg prac, przedstawiono kryteria oceny i karty badawcze. Podrozdział

„Badania ankietowe” stanowi syntezę prowadzonych badań ankietowych, obejmujących badania ilościowe i jakościowe. Pytania zostały podzielone na 3 grupy: dziedzictwo kulturowe latarni morskich, możliwości adaptacyjne, latarnie morskie poza granicami Polski.

Rozdział 4 – „Latarnie morskie w Polsce” stanowi najbardziej obszerną część opracowania, gdzie opisane zostały wszystkie obiekty w Polsce objęte opracowaniem, zaczynając od wschodniej granicy i latarni morskiej w Krynicy Morskiej (według kolejności prowadzonych badań terenowych). Każdy podrozdział opisujący latarnię został podzielony na następujące części: wstęp, rys historyczny, lokalizacja i dostępność, analiza architektoniczna, opis wnętrza, funkcja, podsumowanie i wnioski. Osobny podrozdział zawiera sporządzone karty obiektów dla każdej latarni morskiej w Polsce. Rozdział 4 kończą studia porównawcze polskich obiektów podzielone na studia architektury oraz funkcji.

Rozdział 5 – „Obiekty zagraniczne” obejmuje opis wybranych przykładów obiektów zlokalizowanych w akwenie Morza Bałtyckiego z podziałem na poszczególne kraje oraz obiekty poza akwenem Morza Bałtyckiego z podziałem na przypisane funkcje użytkowe.

Rozdział 6 – „Strategie rozwoju” prezentuje przegląd dokumentów strategicznych podzielonych kolejno na: województwa nadmorskie, urzędy morskie, powiaty, miasta i gminy, inne dokumenty oraz plany stowarzyszeń i towarzystw.

Rozdział 7 – „Możliwości adaptacyjne” odnosi się do trendów w adaptacji zabytków, zawiera opis doboru funkcji, ocenę potencjału polskich obiektów, opis kryteriów oceny oraz określenie możliwości adaptacyjnych latarni morskich polskiego wybrzeża.

Rozdział 8 – „Wnioski końcowe” zawiera podsumowanie pracy oraz wnioski końcowe.

Rozdział 9 – „Streszczenie” zawiera skrót pracy w 2 językach: polskim oraz angielskim.

Rozdział 10 – „Bibliografia” obejmuje spis literatury, kolejno: książki i czasopisma naukowe, dokumenty strategiczne, raporty, akty prawne, źródła internetowe.

Rozdział 11 – „Spis ilustracji, schematów, tabel”.

Rozdział 12 – „Załączniki” został ograniczony do opisu przeprowadzonej ankiety, z uwagi na obszerność pracy zrezygnowano ze znacznej części załączników.

Praca liczy 446 stron (wraz z załącznikami), jej objętość wynika z dużej złożoności podjętej problematyki oraz konieczności uwzględnienia licznych wątków niezbędnych do pełnego zrealizowania założeń tematycznych. Opracowanie zawiera także liczne fotografie, schematy, tabele (łącznie 253 pozycje) oraz 19 jednostronicowych kart obiektów. Zamieszczone w niniejszej pracy tabele, schematy oraz fotografie w przeważającej mierze stanowią oryginalne opracowanie autorki. W celu realizacji zasadniczego celu badawczego, którym jest określenie potencjału adaptacyjnego analizowanych obiektów, przeprowadzono szczegółową, wieloaspektową analizę każdej z latarni morskich objętych opracowaniem – niniejszy fragment pracy stanowi więc najbardziej rozbudowaną część opracowania.

1.9. Zmienne oraz analiza ryzyka

W związku z nieprzerwanym funkcjonowaniem analizowanych obiektów, należy uwzględnić możliwość występowania zmiennych zależnych, niezależnych oraz pośredniczących. Do czynników tych zaliczyć można m.in.: transformacje w strukturze elementów budynków, ich zespołów, i otoczenia, będące wynikiem oddziaływań antropogenicznych, takich jak: zmiana użytkowników, przekształcenie funkcji obiektu, bieżące prace remontowe i konserwacyjne, ingerencje w postaci wprowadzenia dodatkowych komponentów (np. elementów wyposażenia wnętrza), urbanizacja, rozwój przemysłu lub turystyki, budowa konstrukcji przybrzeżnych itp. Dodatkowo, wpływ mogą wywierać regulacje prawne, brak ogólnej konserwacji, zmiana kontekstu społecznego, czy zmiany środowiskowe, obejmujące zmiany klimatyczne i zjawiska ekstremalne (globalne ocieplenie i wzrost poziomu morza, erozja lądu lub erozja wybrzeża, trzęsienia ziemi, duże pływy, powódzie, wylesianie) oraz bieżące warunki atmosferyczne.

W kontekście realizacji badań terenowych konieczne było uwzględnienie potencjalnych czynników zakłócających, takie jak: ograniczony lub całkowity brak dostępu do obiektów, nieprzewidywalne reakcje użytkowników i personelu w trakcie prowadzenia badań, przeszkody administracyjne.

Dodatkowe ryzyka uwzględnione w toku realizacji zadania badawczego, obejmowały m.in.: naruszenie bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych podczas gromadzenia danych, konieczność modyfikacji przyjętych założeń lub harmonogramu pracy, możliwość wystąpienia błędów ludzkich, niespójność w materiałach źródłowych, a także ograniczoną dostępność materiałów archiwalnych.

1.10. Stosowana terminologia

Zestaw pojęć, definicji oraz terminów-stosowanych w dysertacji.

Latarnia morska – obiekt nawigacyjny o największym zasięgu zazwyczaj w postaci wysokiej wieży, którego celem jest zapewnienie bezpiecznego przepływu statków i łodzi na akwenach morskich i oceanicznych.

Laterna – najwyższe pomieszczenie w latarni morskiej, w którym zlokalizowane jest urządzenie optyczne i źródło światła, najczęściej w pełni oszklone otoczone zewnętrzną galerią. Laternę nazywano historycznie również kamerą latarnianą, kabiną, pomieszczeniem optyki, kopułką świetlną, kopułą (Czerner 1986).

Soczewka Fresnela – popularna soczewka pierścieniowa stosowana w latarniach morskich na całym świecie, skonstruowana przez francuskiego inżyniera i fizyka Augustina Jeana Fresnela w roku 1822. Soczewka zbudowana jest często z 2 warstw (rozpraszającej i skupiającej) utworzona z koncentrycznych pierścieni pocienionych elementów soczewek.

Charakterystyka światła – cecha światła nawigacyjnego służąca do identyfikacji znaku, a tym samym ustalenia pozycji obiektu na morzu. Elementami składowymi charakterystyki światła są barwa i rytm, czyli cykliczności fazy świecenia i zaciemnienia.

Rodzaje światła: stałe, rytmiczne, zmiennobarwne. Światło rytmiczne możemy podzielić na: przerywane, przerywane grupowe, przerywane złożone, izofazowe, błyskowe, błyskowe grupowe, błyskowe złożone, blaskowe, blaskowo grupowe, blaskowo złożone, migające, migające grupowe, migające złożone, migające przerywane, szybko migające, szybko migające grupowe, szybko migające złożone (Bielecki, Czaplewski 2004).

Światło nawigacyjne – urządzenie emitujące światło w celu zachowania bezpieczeństwa w komunikacji morskiej, zaliczamy do nich latarnie morskie, pławy, stawy, pławy, znaki kardynalne.

Nawigacja terestryczna – proces określania położenia na morzu polegający na obserwacji, stosowany w przypadku widoczności lądu.

Autentyczność – zachowanie oryginalnych cech materiałowych, konstrukcyjnych oraz formalnych obiektu, które potwierdzają jego tożsamość historyczną i kulturową. Stanowi podstawowe kryterium oceny wartości dziedzictwa kulturowego, kluczowe w procesie podejmowania decyzji adaptacyjnych.

Integralność – utrzymanie kompletności struktury obiektu wraz z jej funkcjonalnymi i przestrzennymi powiązaniem z otoczeniem. Kryterium w ocenie wartości dziedzictwa kulturowego, czynnik determinujący decyzje adaptacyjne.

IALA (International Association of Lighthouse Authorities) – organizacja międzyrządowa założona w 1957 r. w celu gromadzenia i dostarczania wiedzy na temat nawigacji morskiej.

Adaptacja – wprowadzenie zmian w pomieszczeniach lub w budynku w celu przystosowania do nowych funkcji użytkowych. Adaptacja może być częściowa lub całościowa oraz dopuszczać rozbudowę, nadbudowę, przebudowę, dobudowę lub obudowę.

Modernizacja – odnowa, unowocześnienie istniejącego budynku w celu zwiększenia jego atrakcyjności i polepszenia wartości użytkowej.

Renowacja – proces odnawiania budynku mający na celu przywrócenie jego pierwotnej formy, zachowując wartości historyczne, kulturowe, estetyczne, często przystosowując obiekt do aktualnych wymagań użytkowych i technicznych.

Konserwacja – działania mające na celu utrzymanie budynku lub urządzeń (np. optycznych) w dobrym stanie technicznym, minimalizując ryzyko uszkodzeń i zużycia.

Ochrona konserwatorska – zespół działań mających na celu zachowanie wartości zabytkowych obiektu. Wszelkie ingerencje adaptacyjne w zabytkowe struktury muszą być zgodne z wytycznymi służb konserwatorskich.

Remont – czynności mające na celu przywrócenie wartości użytkowej istniejącego obiektu budowlanego. Możemy wyróżnić remont kapitalny, bieżący, adaptacyjny, konserwatorski, roboty zabezpieczające.

Dominanta krajobrazowa – element przyciągający uwagę i porządkujący przestrzeń wizualną krajobrazu np. nadmorskiego.

Mm – mila morska, jednostka miary stosowana w żegludze (w tym do określania zasięgu światła latarni morskich), 1 Mm jest równa 1852 m.

n.p.m. (nad poziomem morza) – oznaczenie stosowane przy określaniu wysokości danego obiektu, dla którego punkt odniesienia stanowi poziom morza. Najczęściej opisywane w metrach (m), używane do określania wysokości światła nawigacyjnego latarni morskich.

TPNMM – oficjalny skrót stosowany przez Towarzystwo Narodowego Muzeum Morskiego. Organizacja Pożytku Publicznego współpracująca z kierownictwem Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku zajmująca się tematyką morską oraz muzealnictwem morskim.

Funkcja użytkowa – praktyczne zastosowanie budynku lub przestrzeni. W przypadku latarni morskich mówimy o funkcji pierwotnej (nawigacyjnej) oraz funkcjach wtórnych (adaptowanych), takich jak ekspozycyjna, edukacyjna, turystyczna, gastronomiczna, hotelowa.

Tubing – typ prefabrykowanej metalowej lub żelbetowej obudowy cylindrycznej stosowanej najczęściej do budowy tuneli i kanałów, połączone tworzą obręcz. Tubingi zostały wykorzystane do budowy latarni morskiej Stilo.

Obiekt dziedzictwa technicznego – to element krajobrazu kulturowego, którego wartość wynika z zastosowanych rozwiązań inżynierskich i technologicznych oraz znaczenia historycznego.

Buczek mgłowy (nautofon) – urządzenie umieszczane na statkach oraz obiektach nawigacyjnych stosowane do wysyłania sygnałów dźwiękowych przy złych warunkach atmosferycznych, podczas gdy sygnał świetlny jest niewystarczający.

Funkcje komplementarne lub wtórne – nowe zastosowania obiektu wspierające jego rozwój bez utraty wartości historycznej.

Reinterpretacja funkcji – twórcze podejście do przekształcania znaczenia i funkcji obiektu w nowym kontekście.

Krajobraz nadmorski – typ krajobrazu ukształtowany przez naturalne procesy przybrzeżne oraz działalność człowieka (rozwój infrastruktury morskiej, osadnictwa, turystyki i ochrony środowiska). Latarnie morskie są integralnym elementem krajobrazu nadmorskiego (w wymiarze fizycznym i symbolicznym).

Model konserwatorski – model skoncentrowany na zachowaniu formy i funkcji pierwotnej.

Model hybrydowy – model łączący nowe funkcje z zachowaniem elementów historycznych.

Model inkubacyjny – model polegający na przekształceniu obiektu w przestrzeń dla nowych inicjatyw społeczno-kulturowych lub innych.

2. Latarnie morskie – wprowadzenie

2.1. Latarnie morskie – definicja i znaczenie

Latarnie morskie są znakami nawigacyjnymi, których nadrzędną funkcją jest pomoc nawigacyjna oraz zapewnienie bezpiecznego przepływu jednostek pływających na akwenach morskich i oceanicznych. Latarnie morskie stanowią obiekty architektoniczne zazwyczaj w postaci wysokich wież lub budynków zakończonych źródłem światła o unikalnych cechach, takich jak ilość, czas trwania, kolor błysków (tzw. charakterystyka światła). Obiekty zlokalizowane są wzdłuż wybrzeży, przy wejściach do portów, na wyspach oraz w innych, istotnych z punktu widzenia żeglugi lokalizacjach morskich. Stanowią dziedzictwo morskie, kulturowe i techniczne, bardzo często o ogromnej wartości historycznej oraz jedne z najważniejszych znaków nawigacyjnych o największym zasięgu w znaczeniu nawigacji terestrycznej⁸. Emitowane przez latarnie światło odróżnia je od innych obiektów, pozwala marynarzom i kapitanom statków określić pozycję statków na mapach morskich, potwierdzić kurs oraz oszacować odległość od źródła światła. Oprócz ich podstawowej funkcji latarnie morskie pełnią również rolę ostrzegawczą na niebezpiecznych obszarach i trudnych odcinkach, pozwalając z powodzeniem ominąć zagrożenia, jakimi mogą być skały, mielizny, rafy, czy inne przeszkody (Pietkiewicz i in. 2009).

Pełnione przez latarnię morską zadania możemy podzielić na:

- funkcję przyjmującą – pomoc w określeniu pozycji statku w dalszej odległości od brzegu, przy podchodzeniu z morza;
- funkcję wskazująco-rozpoznawczą – pomoc w określeniu pozycji jednostki pływającej na akwenach przybrzeżnych;
- funkcję ostrzegawczą – przestrzeganie przed trudnościami obszaru (obiekty rozmieszczone w miejscach niebezpiecznych dla żaglarzy);
- funkcję nabeżnikową – precyzyjne wskazywanie kierunków, wyznaczanie bezpiecznego lub zalecanego toru ruchu (Bielecki i in. 1998).

Warunki lokalne oraz przepisy administracyjne określają w jakim czasie przed zachodem słońca światło powinno być uruchomione oraz kiedy wygaszone po wschodzie słońca (Sokołowski 2022).

Definicja „latarni morskiej”, według międzynarodowego słownika „Aids to Navigation” opracowanego przez IALA, światło nawigacyjne musi spełniać poniższe warunki, aby być uznane za latarnie morską:

- wysokość wieży musi przekraczać 10 m nad poziomem gruntu;
- zasięg światła musi przekraczać 15 Mm;

⁸ Nawigacja terestryczna to metoda nawigacji stosowana do określania pozycji na podstawie obserwacji obiektów naziemnych (np. latarni morskich, czy innych charakterystycznych budowli, czy punktów geograficznych) oraz pomiarów kursu i prędkości.

- obiekt powinien być zaprojektowany do obsługi przez ludzi;
- obiekt powinien składać się z kilku budynków (obecnie lub pierwotnie);
- światło musi być używane do nawigacji ogólnej, nie jedynie lokalnej⁹.

Dzięki zróżnicowaniu architektonicznemu latarnie morskie stanowią ważne punkty orientacyjne również za dnia. Każdy obiekt w wyraźny sposób winien odróżniać się od pozostałych: nocą za pomocą emitowanego światła, za dnia natomiast dzięki osobiwej formie, która koniecznie musi stanowić charakterystyczny punkt w krajobrazie (bryła, kolor, materiał, detale architektoniczne, wysokość, znaki szczególne). Latarnie morskie stanowią nieodłączny element krajobrazu morskiego o silnej tożsamości¹⁰. W zdecydowanej większości stanowią dominantę krajobrazową.

Ilustracja 1: Latarnia morska w Pafos nocą, Cypr



Źródło: fot. autorka

Latarnie morskie są szczególnie istotne podczas niesprzyjających warunków pogodowych oraz nocą, gdy widoczność jest ograniczona. Fundamentalne jest umieszczenie światła nawigacyjnego na odpowiedniej wysokości, w celu zapewnienia jego widoczności niezależnie od pułapu chmur. Kluczowe jest odpowiednie rozmieszczenie punktów nawigacyjnych wzdłuż wybrzeży, a ich lokalizacja jest zależna od wielu czynników, takich jak: specyfika wybrzeża, warunki żeglugowe akwenu, ukształtowanie terenu, liczba i typ przeszkód, warunki hydrometeorologiczne oraz warunki wód przybrzeżnych. Wszystkie czynne latarnie muszą być starannie naniesione na mapy morskie (w Polsce jest to 3 mm czarna kropka i żółta plamka) oraz spisy światła i locji. Poza charakterystyką światła i sektorem świecenia znajdziemy w nich informacje o wyglądzie wieży, położeniu geograficznym czy wysokości światła nad terenem (Baczyńska 2011). W 1980 roku został wdrożony jednorodny system oznakowania nawigacyjnego IALA, w skład którego wchodzi również polskie latarnie morskie¹¹.

⁹ Lighthouse (PHL). *International Dictionary of Marine Aids to Navigation*. Źródło: [www.iala.int/wiki/dictionary/index.php/Lighthouse_\(PHL\)](http://www.iala.int/wiki/dictionary/index.php/Lighthouse_(PHL)). Dostęp dnia: 12.08.2025.

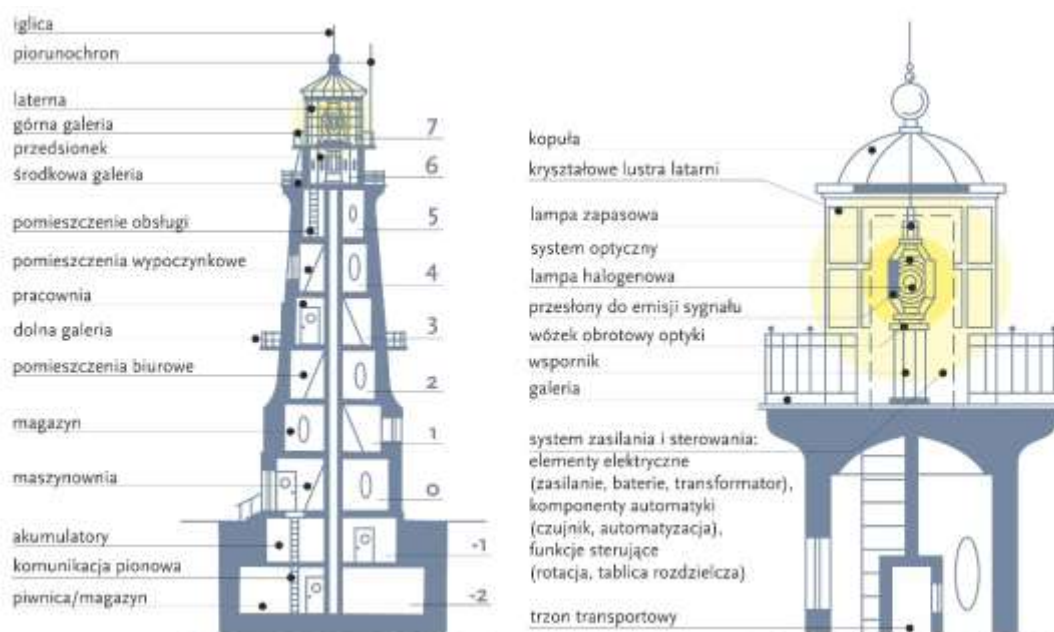
¹⁰ Zespół projektowy PART SA (2007). *Koncepcja rozwoju produktów 4 szlaków turystyki kulturowej*. Warszawa: Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A.

¹¹ Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego. Źródło: www.tpnmm.pl. Dostęp dnia 03.01.2022.

2.2. Budowa latarni morskiej

Latarnie morskie to złożone obiekty inżynieryjne, które wymagały starannego planowania, projektowania i budowy. Najbardziej rozpowszechnioną formą latarni morskiej jest wieża cylindryczna lub stożkowa zbudowana na planie koła czy ośmioboku foremego. Często wieże towarzyszyły wolnostojące lub przyległe do wieży budynki mieszkalne, magazynowe i gospodarcze (Marczak 2015). Latarnie morskie najczęściej zbudowane są z 3 głównych części: podstawy, wieży oraz laterny.

Schemat 2: Schemat budowy przykładowej latarni morskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.zaglowce.ow.pl/zegluga/latar_mor/lat_bud.html, dostęp dnia: 05.01.2022

Kluczową część latarni morskiej stanowi laterna, będąca najwyższym przeszklonym częściowo lub fragmentarycznie pomieszczeniem latarni, w którym znajduje się źródło światła i urządzenie optyczne, w postaci złożonej soczewki skupiającej i powiększającej wiązkę emitowanego światła (np. popularna soczewka Fresnela). Laterna kształtem najczęściej przypomina przykryty od góry walec, otoczony galerią umożliwiającą obejście wieży. Nowoczesne latarnie morskie wykorzystują żarówki elektryczne lub diody LED ze względu na ich niezawodność i wydajność, a na wypadek przerw w dostawie prądu latarnie wyposażone są w zapasowe generatory lub akumulatory.

Definicja latarni morskiej sformułowana przez Organizację The Lighthouse Preservation Society dodatkowo zawiera informację istotną w kontekście niniejszej pracy „(...) latarnie morskie różnią się od mniejszych latarni tym, że zawierają pomieszczenia mieszkalne

latarnika”¹². W związku z tym wiele wewnątrz wież latarni morskich zawiera takie pomieszczenia jak: warsztaty naprawcze, magazyny, maszynownie, pomieszczenia dla latarników (Ronowski 2001). Przestrzenie te były dawniej konieczne do utrzymania źródła światła oraz zapewnienia nieprzerwanej pracy latarni morskiej. W centralnym ich punkcie często biegnie wertykalny tunel – szyb, którym w przeszłości transportowano na szczyt latarni paliwo i ładunki. Obiekty znajdujące się na morzu niekiedy wyposażane są w lądowiska śmigłowców oraz pomosty dla łodzi.

Ilustracja 2: Urządzenia optyczne z soczewką Fresnela: il. 1 i il. 2 dawne soczewki prezentowane w National Museum of Scotland, il. 3. działające urządzenie optyczne latarnia morska Castillo del Morro, Hawana, Kuba



Źródło: fot. autorka

Konieczność różnicowania obiektów sprawia, że typy konstrukcji latarni morskich są bardzo bogate: pełne masywne wieże, lekkie ażurowe konstrukcje stalowe, struktury mieszane, latarnie o różnobarwnych elewacjach (poziome, pionowe, skośne pasy, intensywne barwy, wzór rombów). Ważne jest, aby latarnia morska wyraźnie kontrastowała z tłem zieleni, otoczeniem, pobliskimi zabudowaniami. Wygląd latarni morskich ulegał ewolucji na przestrzeni lat, był odzwierciedleniem możliwości inżynierskich, ściśle związany z postępem technologicznym i rozwojem przemysłowym.

Zarówno w Polsce, jak i na świecie można spotkać obiekty o bryłach horyzontalnych, rozczłonkowanych i złożonych, pozbawionych wysokiej wieży. Urządzenie optyczne umieszczone jest wówczas na dachu budynku lub w innej jego części, obiekt przypomina wtenczas swoim wyglądem typową architekturę np. mieszkalną. Czasem wieże zaprojektowane są na planie centralnym kwadratu, wieloboku foremego czy podłużnym prostokątnym i stanowią integralną część budynku. Wśród bogatych zasobów latarni morskich pojawiają się przykłady obiektów nowoczesnych, futurystycznych, o organicznych lub zgeometryzowanych formach, minimalistycznych, czy o lekkich ażurowych konstrukcjach odpornych na wiatr (Macias 2021).

¹² Definicja „latarni morskich” sformułowana przez stowarzyszenie Lighthouse Preservation Society na zlecenie firmy Microsoft dla encyklopedii Encarta. Źródło: lighthousepreservation.org. Dostęp dnia 04.01.2024.

Duży wpływ na wygląd i wysokość wież ma ich lokalizacja, obecność pobliskich przeszkód, oczekiwany zasięg światła oraz warunki atmosferyczne – silne wiatry, sztormy, skrajne temperatury, erozje, zasolenie, uderzenia fal morskich powodują konieczność projektowania masywnych i wytrzymałych konstrukcji na solidnym fundamencie lub systemie kotwiczenia dopasowanym do podłoża. Innym czynnikiem wpływającym na charakter budynku ma materiał, z którego obiekt został wzniesiony (cegła, kamień, stal, beton, stop aluminium) oraz epoka powstania.

Latarnie morskie pomimo automatyzacji wymagają regularnej konserwacji, dlatego istotne jest zapewnienie wewnętrznej lub zewnętrznej bezpiecznej komunikacji oraz dostępu do wszystkich urządzeń latarni dla personelu w celu serwisowania i napraw.

2.3. Rys historyczny

Już w starożytności próbowano minimalizować ryzyko niebezpieczeństw związanych z żeglugą morską, a brak map i urządzeń nawigacyjnych powodowały, że jedyny punkt orientacyjny stanowił ląd. W początkowej fazie żeglugi morskiej podróże odbywały się wyłącznie w ciągu dnia i ograniczały się do rejsów wzdłuż linii brzegowej w zasięgu wzroku. Każdego wieczoru jednostki zawijały do portów, co jednak znacząco ograniczało możliwości prowadzenia dalszych, bardziej odległych wypraw. Względnie duże możliwości techniczne w obszarze budowy statków nie mogły być w pełni wykorzystywane z uwagi na niewystarczającą wiedzę żeglarską. Pierwsze latarnie morskie o prostej budowie wykorzystywały naturalne źródła światła. Stałe ognie, o których wzmianki możemy odnaleźć w źródłach historycznych to paleniska umiejscowione na wysokich kolumnach przy porcie w Pireusie i Munchii (okolice Aten, około 400 r. p.n.e.). Z biegiem czasu powstawały coraz bardziej zaawansowane konstrukcje, zaczęto wykorzystywać wydajne źródła światła oraz świadomie planować rozmieszczenie punktów nawigacyjnych w miejscach strategicznych dla żeglarzy.

Za pierwsze latarnie morskie uznaje się tzw. Kolosa Rodyjskiego (około 290 r. p.n.e.) przy wejściu do portu na wyspie Rodos oraz latarnię morską na wyspie Faros koło Aleksandrii (280–260 r. p.n.e.). Faros została wybudowana za czasów panowania Ptolemeusza I przez Sostratosa z Knidos, jej wysokość sięgała 115–130 m, światło było widoczne w odległości 30 Mm. Wieża była zbudowana z 3 części: dolnej na planie kwadratu, ośmiobocznej oraz najwyższej na planie okręgu. Na szczycie wieży prowadziły kręte, spiralne schody. Wykonany z metalu Kolos Rodyjski miał wysokość 31 m oraz postać Heliosa trzymającego w ręku płonącą pochodnię, będącą światłem nawigacyjnym. Budowla stanowiła wzór dla wielu późniejszych obiektów, a jego autorstwo przypisuje się Charesowi z Lindos.

Obok latarni morskich wykonanych z kamienia i cegły pojawiały się również nieduże obiekty zbudowane z drewna o prostych konstrukcjach trójnożnych z ruchomym wysięgnikiem przypominającym żurawia, do którego mocowano na łańcuchach kosz z paleniskiem.

Ilustracja 3: Historyczna latarnia morska Na Faros (po lewej) oraz Kolos Rodyjski (po prawej)



Źródło: National Geographic Polska, www.national-geographic.pl/historia/latarnia-morska-na-faros-jeden-z-siedmiu-cudow-swiatea-starozytnego oraz www.national-geographic.pl/nauka/w-grecji-odbuduja-kolosa, dostęp dnia 09.06.2025

Okres Cesarstwa Rzymskiego to era intensywnego rozwoju budownictwa latarni morskich. W tym czasie powstała m.in. najstarsza, nadal istniejąca latarnia morska na świecie – Torre de Hércules (Wieża Herkulesa), znajdująca się w hiszpańskiej miejscowości La Coruña, wzniesiona za panowania cesarza Trajana między 98 a 117 r. n.e. (Macias 2021). Po upadku imperium nastąpiła przerwa w rozwoju żeglugi i budownictwa morskiego. Kolejny rozkwit i wytyczanie nowych szlaków handlowych łączących Morze Śródziemne i Europę północno-zachodnią rozpoczęły się w VIII w. za sprawą wzmożenia handlu i rozwoju gospodarczego.

Ilustracja 4: Latarnia morska Torre de Hércules w La Coruña (po lewej), latarnia morska Cordouan we Francji (po prawej)



Źródło: pl.advisor.travel/poi/Wieza-Herkulesa-7261 oraz podroze.gazeta.pl/podroze/7,182657,28575419,latarnie-morskie-w-europie-budowle-ktore-przyciagaja-tlumy.html, dostęp dnia: 12.06.2025

Otwarty ogień z biegiem czasu i rozwojem technicznym zastąpiły lampy, zależnie od okresu historycznego zasilane: naftą, olejem rzepakowym, gazem z węgla kamiennego, gazem olejowym, spirytusem, acetylenem, płynnym gazem LPG, benzolem, czy propanem. Druga połowa XVIII w. to okres szybkiego rozwoju latarnictwa za sprawą nowych rozwiązań technicznych, w tym źródeł światła oraz przyrządów optycznych. Pojawiły się takie rozwiązania jak: światło oscylujące, dzwonki mgłowe, światło obrotowe, nowy palnik do lamp naftowych czy zwierciadło paraboliczne z lampą olejową. Ważnym wynalazkiem stosowanym po dziś dzień jest aparat optycznych francuskiego inżyniera oraz fizyka Augustina Fresnela.

Nowatorskie urządzenie zostało zbudowane w 1822 r. i zainstalowane po raz pierwszy w istniejącej latarni morskiej Cordouan we Francji (Ronowski 2001). Latarnia jest uznawana za jedną z najpiękniejszych na świecie, zbudowana za czasów panowania Henryka IV nad Zatoką Biskajską, jest najstarszą istniejącą latarnią morską we Francji i dziesiątą najwyższą, tradycyjną latarnią morską na świecie.

W XIX w. zaczęto wykorzystywać energię elektryczną do zasilania latarni morskich, przykładem może być latarnia morska w Odessie, gdzie w 1885 r. zastosowano oświetlenie elektryczne. Zaczęto budować latarnie morskie o bardziej surowych formach, oszczędne w detalach. Nastąpił dynamiczny rozwój latarnictwa, do czego przyczyniło się m.in. wprowadzenie do żeglugi napędu parowego. Wzrost liczby latarni morskich w tamtym okresie obrazuje ich liczba: w roku 1800 na świecie znajdowało się 175 obiektów, podczas gdy w roku 1885 suma latarni wzrosła do około 6 000 (Czerner 1986).

Ilustracja 5: Współczesna latarnia morska Desert Lighthouse w Kalifornii



Źródło: Desert Lighthouse, www.desertlighthouse.org/images, dostęp dnia: 10.06.2025

Najnowsze latarnie morskie powstałe w XX w. wyróżniają się śmiałością rozwiązań i oryginalnością formy. Odważne konstrukcje odbiegają od dawnych tradycyjnych rozwiązań (Czerner 1986). W XXI w. za sprawą rozwoju nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych nastąpiło znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na nowe latarnie morskie. Odnaleziono kilka przykładów obiektów wybudowanych po roku 2000 na świecie, z czego najnowszy „The Desert Lighthouse” pochodzi z 2017 roku. Obiekt został wybudowany przez artystę Daniela Hawkinsa z paneli stalowych i poliwęglanowych, znajduje się na pustyni Mojave w Hinkley w Kalifornii¹³.

¹³ UCR Arts (2014). *Desert Lighthouse Ultimatum*. The Second Installation in Daniel Hawkins' Desert Lighthouse Trilogy. Źródło: web.archive.org/web/20210423170226/https://ucrarts.ucr.edu/Exhibition/Desert. Dostęp dnia 02.11.2023. UCR Arts. *Desert Lighthouse [Exhibition]*. Źródło: web.archive.org/web/20210423170226/https://ucrarts.ucr.edu/Exhibition/Desert. Dostęp dnia 02.11.2023.

2.4. Krótka historia latarnictwa w Polsce

Morze Bałtyckie od zawsze było uważane za trudne do żeglugi, za sprawą znacznej liczby wypłyceń powodujących strome i krótkie fale, przy sztormach osiągające nawet 10 m, zmienne wiatry przechodzące w gwałtowne szkwały¹⁴, mielizny, liczne sieci rybackie¹⁵.

Najstarsza wzmianka o rozpalanych ogniach na ziemiach polskich pochodzi z około 1070 r. i był to tzw. garnek Wulkanu zlokalizowany w Wolinie (Ronowski 2001). Często wykorzystywano wyższe istniejące obiekty do rozpalania ognia, przykładem może być wieża kościoła na Helu – pierwszy punkt nawigacyjny na terenie półwyspu.

Najstarszym istniejącym obiektem w Polsce, który niegdyś pełnił funkcję latarni morskiej i strażnicy jest wieża Twierdzy Wisłoujście. Obiekt odbudowano po wcześniejszych zniszczeniach w 1482 r. w stylu gotyckim, na szczycie wieży umieszczono palenisko opalane drewnem i węglem, co kilkakrotnie było przyczyną pożarów. Następnie w XVI w. budynek rozbudowano, tworząc z obiektu złożony kompleks, latarnia morska funkcjonowała do 1758 r.

Ilustracja 6: Twierdza Wisłoujście – Oddział Muzeum Gdańska



Źródło: fot. autorka

W XVI w. wybrzeże Bałtyku było jednym z najlepiej oznakowanych i oświetlonych akwenów w Europie, poza latarniami morskimi były to liczne pławy, semafore, nabieżniki i stawy lokalizowane na szlakach żeglugowych.

Najbardziej dynamiczny rozwój latarnictwa na terenie obecnych ziem polskich nastąpił w XIX w., szczególnie ważne lata to 1871–1914, to w tym okresie wybudowano kilkanaście latarni morskich. Był to czas, gdy państwo pruskie wdrażało program mający na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi na Południowym Bałtyku. Dążono do stworzenia niemieckiej potęgi na morzu, stworzono podwaliny szkół morskich, kartografii i pilotażu. Na polskim odcinku Morza Bałtyckiego wybudowano wówczas 11 latarni morskich (Krynica Morska, Nowy Port,

¹⁴ Szkwał – gwałtowny trwający krótko wzrost prędkości, mogący osiągnąć nawet 9 stopni w skali Beauforta. Powstaje na styku dwóch mas powietrza o dużej różnicy temperatur.

¹⁵ Sztorm Grupa. Źródło: www.sztormgrupa.pl. Dostęp dnia 04.01.2022.

Oksywie, Jastarnia-Bór, Rozewie, Stilo, Czołpino, Ustka, Darłowo, Gąski, Kołobrzeg), z których część zachowana jest po dziś dzień (Czerner 1986).

Ilustracja 7: Historyczne fotografie latarni morskich (od lewej): Oksywie, Jastarnia-Bór, Krynica Morska



Źródło: zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko

Podczas II wojny światowej wiele obiektów uległo częściowemu lub całkowitemu zniszczeniu, po zakończeniu działań wojennych polskie latarnie przez wiele lat pozostały zamknięte dla ruchu turystycznego. Wyjątek stanowiła latarnia morska Rozewie, w której utworzono wystawę stałą oraz udostępniono obiekt do zwiedzania. Dopiero 19 maja 1992 r. za sprawą podpisanego „Porozumienia w sprawie udostępnienia latarni morskich, jako obiektów techniki i gospodarki morskiej do zwiedzania przez turystów” otworzono część obiektów – 10 latarni morskich (Łysejko 2019). W roku 2004 została udostępniona do zwiedzania kolejna latarnia morska (Nowy Port), natomiast w maju 2022 r. otworzono dla turystów punkt widokowy w latarni morskiej Rozewie II.

Ilustracja 8: Zmiany w latarni morskiej Rozewie I na przestrzeni lat



Źródło: fot. 1–3 zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. 4 fot. autorka

Najstarsza wciąż działająca latarnia morska na polskim wybrzeżu to latarnia morska Rozewie I, pochodząca z przełomu 1821 i 1822 r., choć forma latarni uległa zmianie (dwukrotne podwyższenie wieży) to najniższy moduł pozostał niezmienny od czasu postania. Najmłodsza

latarnia Gdańsk Port Północny pochodzi z 1984 r. i położona jest na terenach portu morskiego Gdańsk, na Wyspie Portowej.

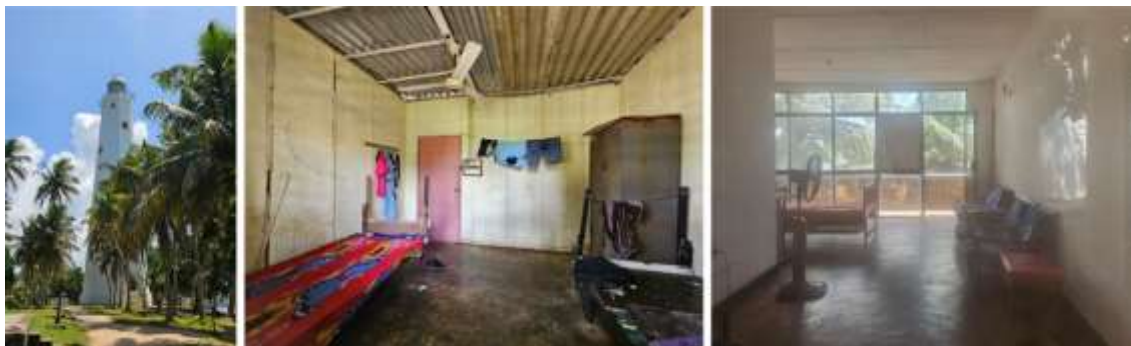
2.5. Latarnie morskie obecnie

Zmiany latarni morskich są ściśle związane z rozwojem cywilizacyjnym i postępem technicznym. Dynamiczny rozwój radionawigacyjnych systemów określania pozycji na morzu, zwłaszcza systemu GPS powoduje stopniowe zmniejszanie zapotrzebowania na tradycyjne znaki nawigacyjne, do których zaliczane są obok takich obiektów jak latarniowce, czy stawy również latarnie morskie. Następuje to od lat 60. XX w., od tego okresu odnotowuje się stopniowe zmniejszanie załóg latarników zatrudnionych w obiektach. W pozycji Sokołowski (2022) znajdujemy informację: „zastosowanie pół automatyki z wykorzystaniem systemów zapasowych, przyczyniło się do wyraźnego zmniejszenia nakładu pracy personelu obsługującego znaki nawigacyjne – czyli latarników”. Próbowano przydzielać latarnikom nowe zadania związane z obsługą nowoczesnych systemów, pracami badawczymi morza czy meteorologią (Sokołowski 2022). Na terenie Polski istnieją przykłady latarni morskich całkowicie bądź częściowo zautomatyzowanych (bez stałego nadzoru), przykładem może być samosterująca latarnia morska Kikut. Dawniej światła latarni stale obsługiwane i konserwowane przez latarników, dziś działają bezobsługowo, są uruchamiane i wygaszane w sposób zdalny i monitorowane poprzez specjalistyczny, telemetryczny system nadzoru i zdalnego kierowania przez pracowników urzędów morskich. Systemy są w stanie zakomunikować usterki sprzętu, a w razie konieczności samoczynnie włączane jest światło zapasowe (Pietkiewicz i in. 2020). Kraje wysokorozwinięte dążą do centralizacji kontroli wszystkich latarni morskich i kierowanie nimi z jednego ośrodka państwowego. Nowoczesne latarnie wykorzystują GPS i zaawansowane technologie, dzięki temu stają się wydajniejsze i tańsze w utrzymaniu. Osobna grupa zawodowa, czyli latarnicy staje się zbędna w systemie obsługi latarni i zastępowana jest przez wyspecjalizowanych pracowników centralnych ośrodków państwowych i serwisowych (Sokołowski 2022), którzy są w stanie obsługiwać i kontrolować jednocześnie wiele obiektów, w tym poza latarniamiorskimi także inne znaki nawigacyjne. Bezpieczeństwa na morzu pilnują urządzenia satelitarne i radary. Na świecie można zaobserwować tendencję do stopniowego wygaszania obiektów i eliminowania ich z morskich map nawigacyjnych. W systemach nawigacyjnych rozwiniętych państw, następnym krokiem była pełna automatyzacja wszystkich latarni bezzałogowych. Przewiduje się, że za kilka lat latarnie morskie na morzach i oceanach zostaną zastąpione nowoczesnymi systemami oznakowania nawigacyjnego (Pietkiewicz i in. 2020).

Başağaç i Altinöz podkreślają nie tylko techniczne problemy (np. opóźnione interwencję spowodowane brakiem obecności latarnika na miejscu), ale również społeczne i kulturowe aspekty związane z utratą pierwotnej funkcji latarni morskich: „społeczna więź latarników z ich bliskim otoczeniem zostaje utracona. W wielu regionach latarnie morskie były pionierami wprowadzania najnowszych technologii, w pewnym sensie latarnicy pełnili funkcję nauczycieli w oświecaniu miejscowej ludności. Koniec stałego zamieszkiwania i codziennego życia

na latarniach morskich spowodował straty w zbiorowej pamięci”. Ponadto autorzy twierdzą, że pozostawienie konserwacji technikom stanowi zagrożenie dla obiektów oraz społeczne zaniedbanie (Başağaç i Altinöz 2018, s. 154).

Ilustracja 9: Latarnia morska Dondra Head wraz z mieszkaniem latarników w budynkach przynależnych, Sri Lanka



Źródło: fot. autorka

Pomimo zmian latarnie morskie wciąż odgrywają kluczową rolę w bezpieczeństwie morskim i nawigacji, w przypadku awarii urządzeń nawigacyjnych stanowią nadal wykorzystywany, niezawodny znak nawigacyjny i punkt orientacyjny. Szczególnie ważne są dla niewielkich jednostek rybackich oraz turystycznych. Zjawisko to obserwuje się przede wszystkim w krajach słabiej rozwiniętych, gdzie funkcjonowanie latarni morskich wciąż odgrywa istotną rolę w systemie bezpieczeństwa żeglugi, a obecność latarników zamieszkujących teren kompleksów latarnianych, nieprzerwanie od wielu lat pełniących swoje obowiązki, pozostaje nadal zjawiskiem niezmiennym. Wiele obiektów dodatkowo wyposażonych jest w sygnały mgłowe (dzwonki przeciwmgłowe, klaksony, inne sygnały dźwiękowe), które ostrzegają podczas złych warunków pogodowych i ograniczonej widoczności. Liczne obiekty przesyłają niezależne od warunków pogodowych sygnały radiowe o zasięgu 50 Mm (Czerner 1986). Ze względu na swoją wysokość wieże latarni morskich są często wykorzystywane do instalowania na ich szczycie anten nadawczych telefonii komórkowej (Sokołowski 2022).

Ilustracja 10: Czynna latarnia morska Les Mamelles, Dakar, Senegal



Źródło: fot. autorka

Choć dawne znaczenie obiektów traci na wartości, budynki latarni morskich nabrały znaczenia kulturowego jako miejsca o bogatej historii i kulturze morskiej. Wiele nieczynnych obiektów zostaje atrakcjami turystycznymi, którym przypisywane są nowe funkcje użytkowe, staje się prywatną własnością lub stopniowo niszczeje wskutek narażenia na silne wiatry, wodę morską, akty wandalizmu i upływ czasu. Charakterystyczna architektura, malownicze krajobrazy i widok rozpościerający się z morskich wież sprawia, że obiekty przyciągają rzeszę turystów i sympatyków. Z uwagi na swoją wysokość na szczytach latarni morskich umieszczane są wieże telewizyjno-radiowe oraz elementy nawigacyjno-satelitarne.

Ilustracja 11: Częściowo opuszczona latarnia morska „Neist Point Lighthouse” na wyspie Skye, Szkocja



Źródło: fot. autorka

Problem zmieniających się potrzeb społecznych oraz zmniejszającego się znaczenia latarni morskich w systemie nawigacji stał się obszarem zainteresowań architekta, szwajcarskiego pochodzenia, Andrea Jasci Cimini. Jego zdaniem „w naturze tylko to, co nie ewoluuje, jest skazane na wymarcie (...)”, a architekci i projektanci podobnie jak w przypadku innych typów budynków, które ulegały zmianom, winni opracować nowe sposoby projektowania latarni morskich oraz przededefiniowania funkcji użytkowych. Architekt opisuje latarnie morskie jako obiekty nostalgiczne, starzejące się i zbędne w skutek postępu technologii. Celem twórcy było znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy latarnie morskie można poddać przekształceniom w celu wprowadzenia innowacyjnych funkcji oraz zwiększenia możliwości użytkowania. W 2018 r. w skutek rozważań i interpretacji opartych na trzech zasadach: energii, turystyce i komunikacji, powstał projekt koncepcyjny „Evolving Lighthouse”¹⁶ dedykowany na wybrzeże Morza Śródziemnego, który miał stanowić współczesną interpretację latarni morskiej. Zdaniem autora niezbędne było uwzględnienie tradycyjnej, zazwyczaj strzelistej formy architektonicznej wieży. Ze względu na związek latarni z naturą oraz często odległe lokalizacje, architekt zaprojektował samowystarczalne miejsce do odpoczynku i refleksji oparte na zrównoważonym rozwoju. Jako grupę docelową określono osoby świadome ekologicznie, wykazujące gotowość

¹⁶ Arcari Cimini Architettura. *Project 17: Faro*. Źródło: www.arcariciminiarchitettura.com/project-17-faro. Dostęp dnia 09.01.2024.

do zaakceptowania ograniczeń wynikających z niewielkiej przestrzeni użytkowej oraz surowych warunków bytowych. Oferta skierowana jest także do turystów poszukujących autentycznych, nieszablonowych doświadczeń – w szczególności tych, którzy cenią sobie kontakt z naturą, wartości związane z ochroną środowiska, a także pragną przeżyć namiastkę życia dawnych latarników, funkcjonujących w izolacji. Wielokondygnacyjny obiekt został zaprojektowany w formie przestrzennej konstrukcji kratownicowej wykonanej z metalu. Na poziomie parteru zlokalizowano hol wejściowy oraz pomieszczenia techniczne, w których umieszczono instalację do odsalania wody morskiej, a także sanitariaty wyposażone w toalety chemiczne. Bezpośrednio nad strefą techniczną znajduje się przestrzeń magazynowa przeznaczona na przechowywanie bagażu, natomiast najwyższa kondygnacja użytkowa pełni funkcję przestrzeni wspólnej, z której roztacza się panoramiczny widok na morze. Z tego poziomu prowadzą schody do wyższych partii technicznych budynku, gdzie zlokalizowano akumulatory oraz zbiorniki na wodę pitną. Na samym szczycie konstrukcji umieszczono urządzenia odpowiedzialne za emisję światła nawigacyjnego. Wysokość wieży jest porównywalna z wysokością typowych elektrowni wiatrowych, co zaważyło na decyzji o montażu turbiny wiatrowej – dzięki sprzyjającym warunkom wietrznym konstrukcja ta ma potencjał do zapewnienia pełnej samowystarczalności energetycznej. Projekt stanowi nową koncepcję projektową i nie przewiduje adaptacji obiektów już istniejących, obiekt został zaprojektowany w sposób uniwersalny i może zostać wpisany w dowolny krajobraz nadmorski. Plan wieży opiera się na wydłużonym prostokącie, którego krótszy bok znajduje się po stronie zwróconej w kierunku najsilniejszych wiatrów. Forma latarni jest nowoczesna, przypominająca lekko skrzyśloną na wysokości 1/3 pionową wstęgę. Zabieg ten ma na celu zwiększenie odporności obiektu na warunki atmosferyczne, w tym silny wiatr¹⁷.

Ilustracja 12: Projekt koncepcyjny latarni morskiej przyszłości „Evolving Lighthouse”



Źródło: Strona internetowa biura Arcari CiminiArchitettura, www.arcariciminiarchitettura.com/project-17-faro, dostęp dnia: 09.06.2025

Latarnie morskie stają się obecnie inspiracją często wykorzystywaną w tekstach kultury, sztuce, przedmiotach codziennego użytku, wnętrzach budynków komercyjnych, zdarza się

¹⁷ Na podstawie korespondencji z pracownikiem biura architektonicznego Beatriz Arcari, 06.01.2024.

również, że bezpośrednio we współczesnej architekturze. Choć nowe obiekty nawigacyjne są z rzadka budowane, powstają nowe o innym przeznaczeniu, które czerpią z charakterystycznej formy dawnych latarni morskich. Przykładem może być luksusowy kurort Four Seasons Resort Seychelles na wyspie Desroches na archipelagu Seszeli¹⁸. Resort posiada ekskluzywne apartamenty, prywatne wille i rezydencje na wynajem. Wśród wielu atrakcji znajduje się wieża wyglądem przypominająca latarnię morską, w której umieszczono restaurację. Na szczyt wieży prowadzą kręte schody umieszczone spiralnie na zewnątrz budynku, w laternie zainstalowano symboliczne światło. Biała masywna u podstawy bryła wieży przylega do nowoczesnego budynku przynależnego z tarasem na dachu, tworząc spójną całość wpisującą się w krajobraz niewielkiej wyspy. Innym przykładem jest Czterogwiazdkowy Hotel Bell Rock¹⁹ zlokalizowany na południu Niemiec, a więc z dala od wybrzeża. Cały obiekt przypomina park rozrywki, jedną z jego części jest wysoka wieża pomalowana w poziome pasy stylizowana na latarnię morską, w której znajduje się ekskluzywna restauracja oraz część pokoi hotelowych. Pomieszczenia zostały zaprojektowane w stylu marynistycznym, łóżka dziecięce wykonano w łodziach, a podczas posiłków serwowane są m.in. owoce morza.

2.6. Latarnie morskie jako element dziedzictwa kulturowego

Aby rozpocząć analizę oraz szczegółowe omówienie cech latarni morskich, które świadczą o ich wartości jako elementów dziedzictwa kulturowego, konieczne jest uprzednie przedstawienie definicji samego pojęcia dziedzictwa kulturowego. Jak podaje Pruszyński (2001, s. 27) „dziedzictwo kulturowe to zasób rzeczy nieruchomych i ruchomych wraz ze związanymi z nimi wartościami duchowymi, zjawiskami historycznymi i obyczajowymi, uznawany za godny ochrony pokoleniom, z uwagi na zrozumiałe i akceptowane wartości historyczne, patriotyczne, religijne, naukowe i artystyczne, mające znaczenie dla tożsamości i ciągłości kulturowej”. Według UNESCO (1972) „(...) za dziedzictwo kulturowe uważa się:

- zabytki: dzieła architektury, dzieła monumentalnej rzeźby i malarstwa, elementy lub struktury o charakterze archeologicznym, inskrypcje, jaskinie mieszkalne i kombinacje tych cech, które mają wyjątkową uniwersalną wartość z punktu widzenia historii, sztuki lub nauki;
- zespoły budynków: grupy oddzielnych lub połączonych budynków, które ze względu na swoją architekturę, jednorodność lub miejsce w krajobrazie mają wyjątkową uniwersalną wartość z punktu widzenia historii, sztuki lub nauki;

¹⁸ Four Seasons Hotels and Resorts. *Lighthouse Lounge – Seychelles Desroches Island*. Źródło: www.fourseasons.com/seychellesdesroches/dining/lounges/lighthouse-lounge. Dostęp dnia 08.01.2024.

¹⁹ Europa-Park. *Hotel 4 Superior Bell Rock*. Źródło: www.europapark.de/en/accommodation/hotel-4-star-superior-bell-rock. Dostęp dnia 05.01.2024.

- miejsca: dzieła człowieka lub połączone dzieła natury i człowieka oraz obszary, w tym stanowiska archeologiczne, które mają wyjątkową uniwersalną wartość z historycznego, estetycznego, etnologicznego lub antropologicznego punktu widzenia”²⁰.

Można więc określić, iż dziedzictwo stanowi ogół dawnych dóbr kultury uznawanych za godne ochrony prawnej, na które składają się aspekty materialne i niematerialne.

Latarnie morskie stanowią przykład złożonego i wielowymiarowego dziedzictwa kulturowego, obejmującego zarówno komponenty materialne, jak i niematerialne, o istotnym znaczeniu historycznym, architektonicznym, morskim oraz społecznym. Dziedzictwo związane z latarniami morskimi można sklasyfikować w następujące kategorie:

- dziedzictwo materialne – pozostałości dawnej historii i kultury (zabytki nieruchome, przedmioty, dokumenty związane z obiektem itp.);
- dziedzictwo architektoniczne – cenne obiekty będące zapisem ewolucji architektury, panujących trendów, często bogato zdobione;
- dziedzictwo przemysłowe i techniczne – świadectwo epoki industrialnej, zapis osiągnięć inżynierskich, wprowadzane zmiany podążające za możliwościami czasów;
- dziedzictwo morskie i nadbrzeżne – funkcja nawigacyjna i ścisłe powiązanie z morzem;
- dziedzictwo miejskie – ważne punkty miejscowości, historia zapisana w strukturze miasta, budynki portowe, miejsca skupiające lokalną ludność;
- dziedzictwo krajobrazowe – element krajobrazu morskiego;
- dziedzictwo niematerialne – tradycje, rytuały i przekazy ustne, znaki pamięci kulturowej, symbole, praca latarnika, inne.

Wartość materialna i dziedzictwo architektoniczne

Latarnie morskie stanowią przykład architektury użytkowej o przeznaczeniu technicznym, a ich cechy odzwierciedlają lokalne uwarunkowania kulturowe i budowlane, gdzie nadrzędną wartością jest ich cel i funkcjonalność. Jednak liczne przykłady, również te przywołane w niniejszej pracy pokazują, że wiele obiektów będących częścią infrastruktury technicznej jednocześnie reprezentuje także dziedzictwo architektoniczne, dbałość o detal i kompozycję przestrzenną. Często wieże są bogato zdobione ornamentami, płaskorzeźbami, czy detalem architektonicznym. Szereg latarni zostało uznane za zabytki objęte ochroną prawną, a ich budowa odzwierciedla różnorodne style architektoniczne i panujące trendy, od klasycznych po nowoczesne. Latarnie reprezentują możliwości architektoniczne społeczeństwa danego okresu historycznego.

Wygląd latarni morskich jest także powiązany z lokalizacją geograficzną, co znajduje odzwierciedlenie w doborze materiałów budowlanych i w rozwiązaniach stylistycznych. Często wykorzystywano surowce dostępne lokalnie np. piaskowiec, skała bazaltowa. Analiza kształtów,

²⁰ Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego, przyjętej przez UNESCO w 1972 r., art. 1.

detali architektonicznych, materiałów, stylistyki pozwala dostrzec pewne charakterystyczne cechy typowe dla danego regionu, co może wskazywać na wpływ uwarunkowań kulturowych na kształtowanie formy latarni morskich. Poniższa ilustracja przedstawia zestawienie 2 latarni morskich o wyraźnie odmiennej estetyce. Pierwsza z nich, położona w Islandii, charakteryzuje się minimalistyczną, surową formą, druga natomiast, inspirowana architekturą śródziemnomorską, wyróżnia się jasną elewacją, czerwonym dachem z dachówki, granatowymi okiennicami oraz użyciem lokalnego kamienia.

Ilustracja 13: Latarnia morska Dyrhólaey, Islandia oraz latarnia morska na Przylądku Skinari, Zakintos, Grecja



Źródło: fot. autorka

Modernizacje latarni morskich są systematycznie przeprowadzane w celu dostosowania ich do zmieniających się warunków środowiskowych, rosnących i ewoluujących potrzeb społecznych, a także postępu technologicznego. Pomimo tych przekształceń, ze względu na pełnioną funkcję nawigacyjną, również w porze dziennej, cechy wizualne latarni muszą pozostać niezmiennie. Ich wygląd zewnętrzny, podobnie jak charakterystyka emitowanego światła, jest ściśle określony i regulowany (Komar, Pluszczewicz 2023). Fakt ten powoduje, że latarnie morskie reprezentują bogactwo form architektonicznych.

Ilustracja 14: Dawne urządzenia nawigacyjne eksponowane w wieży latarni morskiej oraz w dawnej maszynowni latarni morskiej Rozewie I



Źródło: fot. autorka

Ponadto dziedzictwo kulturowe materialne związane z latarniami morskimi obejmuje także urządzenia, przedmioty, dokumenty i pamiątki związane z dawnym funkcjonowaniem latarni, tradycjami morskimi i dawnym życiem latarników. Często przedmioty są eksponowane na terenie zabytkowych zespołów zabudowań i stanowią ważne źródło wiedzy historycznej pomagające zrozumieć tradycje, zwyczaje i kulturę. Na poniższych, zaprezentowanych fotografiach można zobaczyć dawne urządzenia nawigacyjne eksponowane w wieży latarni morskiej oraz w dawnej maszynowni latarni morskiej Rozewie I.

Dziedzictwo techniczne

Ilustracja 15: Współczesne wnętrze latarni latarni morskiej Rozewie II (imitacja dawnego urządzenia optycznego) i Rozewie I (po prawej)



Źródło: fot. autorka

Historia latarni morskich sięga czasów starożytnych, ze względu na istotną rolę strategiczną ich historia jest bardzo bogata i burzliwa. Podczas konfliktów zbrojnych często ulegały zniszczeniom lub przekształceniom, w celu zdezorientowania przeciwnika. Trzy główne czynniki determinujące dzieje i oddziałujące w znacznym stopniu na historię latarni morskich na całym świecie to rozwój handlu morskiego, naturalny efekt postępu technicznego oraz rozbudowa nabrzeży portowych (Pietkiewicz i in. 2020). Zmiana ich budowy czy sposobu działania odzwierciedla postęp technologiczny oraz przemysłowy. Materiały zastosowane do budowy, wyposażenie, sposób zasilania, charakterystyka światła ulegają zmianom na przestrzeni lat. Początkowo zasilane były ogniem, olejem z pestek winogron, następnie naftą, gazem, aż po zautomatyzowane rozwiązania elektryczne, dające największe zasięgi światła nawigacyjnych, wpływając na zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi (Mazur 2010). Gómez i Patiño (2010) wskazują na postaci takie jak John Smeaton, Alexander Mitchell, George Meade, Alexander Ballantyne oraz członkowie rodziny Stevenson jako pionierów nowoczesnych koncepcji inżynierskich, które stanowiły fundament dla współczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, stosowanych w budowie latarni morskich. Wprowadzenie automatycznych systemów znacznie zwiększyło efektywność i zasięg światła nawigacyjnych, zapewniając większe bezpieczeństwo żeglugi, także w trudnych warunkach atmosferycznych. Rozwój techniki miał wpływ nie tylko na zwiększenie bezpieczeństwa morskiego dla jednostek pływających, ale także na formę architektoniczną latarni morskich i budynków przynależnych, profesję latarnika, styl życia oraz

panujące zwyczaje mieszkańców latarni morskich. Współczesne latarnie są niezawodne i znacznie bardziej wydajne, a nowoczesne technologie pozwalają na minimalizację konieczności stałego dozoru pracowników.

Profesja latarnika

Ściśle powiązany z latarnią morską jest zawód latarnika, stanowiący nierzadko nie tylko profesję, ale również sposób życia przekazywany w ramach określonej społeczności czy grupy zawodowej. Obarczona ogromną odpowiedzialnością praca latarnika wymagała nie tylko wiedzy technicznej, ale również odpowiedniej kondycji fizycznej (Pietkiewicz i in. 2020), odporności na stres oraz często gotowości do życia w samotności (Sokołowski 2022). Nierzadko służbie towarzyszyło silne poczucie przynależności, tożsamości, dumy oraz dbałość o zachowanie ciągłości pokoleniowej. Kolejnym pokoleniom latarników powierzano wiedzę techniczną, marynistyczną, wartości, historię, praktyki i tradycje. A same latarnie czasem zlokalizowane na terenach odizolowanych i trudnodostępnych z historycznego punktu widzenia pełniły funkcję istotnych ośrodków dla lokalnej społeczności.

Profesja latarnika wymagała wysokiego poziomu wiedzy, zaangażowania oraz wysokiego poczucia odpowiedzialności. Zakres obowiązków latarnika był ściśle uzależniony od jego stopnia (starszy lub młodszy latarnik), epoki historycznej, specyfiki działania danej latarni morskiej oraz jej położenia geograficznego. W niektórych przypadkach kandydat na latarnika musiał wykazać się wcześniejszym doświadczeniem w pracy na morzu. Zadania latarnika na przykładzie latarni morskiej w Świnoujściu w początkowych latach jej działalności to: utrzymanie światła nawigacyjnego latarni od zachodu do wschodu słońca, konserwowanie i utrzymanie w czystości urządzeń świetlnych oraz pomieszczeń latarni morskiej, dbanie o odpowiedni strój personelu, kontrola pomieszczeń, zapasów i innych spraw służbowych (Pielesz 2011). Dodatkowo obowiązki przypisane starszemu latarnikowi obejmowały między innymi: nadzór nad pełnieniem służby, kontrolowanie regularności wacht, zarządzanie zapasami, sporządzanie inwentaryzacji oraz prowadzenie dokumentacji służbowej. Starszy latarnik był również odpowiedzialny za raportowanie wszelkich awarii, terminów planowanych prac, a także sporządzanie szczegółowych sprawozdań i meldunków dotyczących bieżących wydarzeń oraz zapisów w dzienniku służbowym. Dodatkowo do jego obowiązków należało szkolenie młodszych pracowników, nadzorowanie stanu technicznego sygnałowych flag, lin i masztów, jak również prowadzenie dziennika meteorologicznego. Wszystkie zadania latarnika musiały być realizowane zgodnie z rygorystycznie ustalonymi procedurami, obejmującymi zasady obserwacji powierzchni wody, procedury sygnalizacyjne oraz sposób przyjmowania przedstawicieli władz w obiekcie. Dokumentacja techniczna prowadzona przez latarnika obejmowała szczegółowe schematy techniczne palników, reflektorów oraz innych elementów urządzeń świetlnych (Pietkiewicz i in. 2020).

Ilustracja 16: Historyczne fotografie latarników z rodzinami. Od prawej: latarnia morska Oksywie, latarnia morska Hel, latarnia morska Jastarnia. Obiekty niezachowane



Źródło: zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko

Zawód obarczony dużą odpowiedzialnością wymagał nie tylko specjalistycznej wiedzy technicznej, lecz także odpowiedniej sprawności fizycznej, odporności psychicznej oraz gotowości do życia w izolacji (Łysejko 2008). Ze względu na charakter wykonywanej pracy, latarnik musiał być odpowiednio przygotowany do funkcjonowania w trudnych warunkach pogodowych oraz podczas nocnych zmian. Problem podkreślił Talbot już w roku 1913: „charakter ich obowiązków, pod straszliwymi atakami morza, siał spustoszenie w organizmach i nerwach latarników. Stali się małomówni i nieuchronnie padali ofiarą neurastenii z powodu długich okresów izolacji”. Według Moira i in. (2021) życie latarników toczyło się w rzeczywistości pełnej napięć i kontrastów. Z jednej strony doświadczali autonomii wynikającej z odosobnienia, z drugiej – podporządkowania hierarchii i regulacjom służbowym. Ich codzienność oscylowała pomiędzy poczuciem wolności a zamknięciem w strukturze latarni, między stabilnością obowiązków a nieprzewidywalnością warunków pracy. Mimo geograficznego oddalenia, pozostawali w stałym kontakcie z otoczeniem społecznym, pełniąc zarazem rolę samotników i pośredników lokalnych społeczności. Cieszyli się dużym prestiżem – postrzegani byli na równi z autorytetami takimi jak lekarze, nauczyciele czy duchowni. Latarnie morskie nierzadko stawały się miejscami spotkań i punktami informacji, nieformalnie integrując lokalną społeczność. Dodatkowo, ich funkcjonowanie sprzyjało rozwojowi gospodarczemu regionu poprzez zapotrzebowanie na towary, usługi i siłę roboczą oraz dzięki pewnemu źródłu dochodu, jakim były pensje personelu (Moira i in. 2024, s. 455–456).

Konieczność samowystarczalności latarników i ich rodzin prowadziła do rozwoju kulinarnego – na terenie niektórych obiektów można spotkać dawne piekarnie czy wędzarnie ryb. Latarnicy często zajmowali się rybołówstwem, myślistwem, rolnictwem czy ogrodnictwem. Wiele obiektów zamieszkiwane było przez całe rodziny latarników. Przykładem może być latarnia morska na Rozewiu, w momencie oddania obiektu do użytku w latarni morskiej Rozewie II mieściły się mieszkania dla 5 latarników zatrudnionych do obsługi obiektu wraz z rodzinami. Odpowiednio do pełnionego w latarni stanowiska, każdej rodzinie przydzielono mieszkanie, ponadto pod uprawę ziemniaków otrzymali oni 16 ha pól uprawnych. W pomieszczeniach piwnicy ulokowano pomieszczenia techniczne i magazynowe. Na terenie latarni morskiej

Rozewie I znajduje się budynek piekarni – wędzarni, który niegdyś spełniał ważne funkcje gospodarcze (ilustracja 17). Wewnątrz znajduje się oryginalny piec chlebowy z niewielkim paleniskiem oraz miejscem do odstawiania wypieków w wiklinowych formach, eksponowane są także różnorodne, dawniej wykorzystywane naczynia. We wnętrzu można zauważyć drewniane schody prowadzące do znajdującej się na półpiętrze wędzarni, w której wykorzystywano drzewo liściaste do wędzenia ryb. Innym przykładem może być latarnia morska Håradskär w Szwecji, gdzie latarnicy wspólnie dzielili tereny strzeleckie, wody rybackie i pastwiska²¹.

Ilustracja 17: Wnętrze piekarni z wędzarnią przy latarni morskiej Rozewie I oraz stodoła i budynek inwentarski przy latarni morskiej Rozewie II



Źródło: fot. autorka

Wiele latarni zamieszkiwały całe rodziny latarników, ciekawym zagadnieniem jest odnaleziona w pozycji Sokołowskiego (2022) wzmianka: „warunki bytowania (...) zależały w znacznym stopniu od umiejętności zgodnego współżycia kobiet”. Sokołowski (2006) wspomina także o występujących trudnościach w dostępie do żywności i innych dóbr, dostępie do pomocy medycznej i edukacji najmłodszych oraz o często związanych z latarnią interesujących, ale dramatycznych historiach latarników oraz okolicznej ludności. W historii zawodowej latarników odnotowano liczne przykłady odwagi i oddania, m.in. w sytuacjach kryzysowych, takich jak przypadek latarników z Wyspy Sable, którzy pozostali na posterunku mimo braku zaopatrzenia spowodowanego sztormem (Chylińska 2019, s. 321). W literaturze poświęconej latarnictwu często podkreśla się istotną rolę silnego poczucia przynależności, tożsamości oraz dumy związanej z pełnieniem służby. Latarnicy niejednokrotnie stawali się także ofiarami wydarzeń historycznych. Od momentu, gdy po zakończeniu I wojny światowej Polska przejęła administrację nad latarnią morską w Rozewiu, służbę w obiekcie pełniła jedna z najbardziej zasłużonych rodzin latarników, nosząca nazwisko Wzorek. W okresie od 1920 do 1939 r. funkcję kierowniczą pełnił Leon Wzorek, postać ciesząca się dużym uznaniem wśród lokalnej społeczności. Jego zasługi zostały upamiętnione tablicą pamiątkową umieszczoną na terenie obecnej latarni morskiej. Leon Wzorek w czasie II wojny światowej został aresztowany i stracony przez Niemców (Czerner 1986, s. 56, 61–62), którzy rozstrzelali go za działalność na rzecz

²¹ Håradskärs Fyrplats. *Håradskärs fyr*. Źródło: haradskarsfyrplats.se/haradskars-fyr. Dostęp dnia 18.10.2024.

państwa polskiego. Następnie służbę pełniło wielu latarników, wśród których stanowisko kierownika latarni sprawowała nadal rodzina Wzorków, byli to: Władysław Wzorek (1945–1975) brat Leona Wzorka, Zbigniew Wzorek (1973–1985), syn Władysława (Pietkiewicz i in. 2020).

Ilustracja 18: Latarnicy latarni morskiej Rozewie



Źródło: zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko

Współcześnie liczba latarników pełniących służbę w polskich latarniach morskich jest stosunkowo niewielka, a zamieszkiwanie w obrębie tych obiektów przez personel na stałe nie jest już powszechne. W obliczu postępujących zmian technologicznych oraz rosnących wymagań w zakresie bezpieczeństwa nawigacyjnego, funkcja latarnika podlega znaczącej transformacji. Poza nadzorem nad funkcjonowaniem latarni oraz zapewnieniem nieprzerwanej pracy światła nawigacyjnych często latarnicy obsługują ruch turystyczny. Współczesne wymagania stawiają konieczność adaptacji do zaawansowanych systemów technologicznych, związanych zarówno z nawigacją, jak i zarządzaniem infrastrukturą morską. Ich obowiązki koncentrują się na monitorowaniu i utrzymaniu urządzeń, a także na zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania systemów świetlnych, dźwiękowych i radiowych. Działalność latarników nadal odgrywa ważną rolę w prawidłowym utrzymaniu latarni, a przede wszystkim w zachowaniu dziedzictwa kulturowego nadmorskich obszarów, co potwierdza także literatura zagraniczna. Jak podaje Moira i in. (2024) "(...) ich zawód jest uważany za przestarzały, a nawet niepotrzebny, ale ich regularna obecność na latarniach morskich wydaje się być katalizatorem zrównoważonego rozwoju budynków, otaczającego środowiska, krajobrazu lądowego i morskiego", także MacDonald (2018) analizuje, jak współcześni opiekunowie latarni morskich wykonują działania mające na celu zachowanie obiektów jako miejsc dziedzictwa kulturowego "(...) ich działania dosłownie powstrzymują zniknięcie latarni morskiej. „Zachowanie” powinno być postrzegane jako owocna heurystyka do rozpoznawania, wyjaśniania i krytykowania pracy materialnej jako kulturowo-historycznej". Jednak sytuacja w Polsce jest lepsza, niż na terenie innych państw, jak podaje Sokołowski (2022): „Począwszy od lat 60-tych coraz więcej latarni morskich było zdalnie sterowanych bądź pracowało automatycznie. Zawód latarnika zaczął stopniowo zanikać. Na tym tle wyróżniają się polskie latarnie morskie, na większości z nich nadal pracują latarnicy". Poza opieką nad latarniami i dbaniem o niezakłócone działanie światła nawigacyjnego często latarnicy obsługują ruch turystyczny w latarniach morskich, będąc ogromnym źródłem

wiedzy na temat historii i funkcjonowania obiektu. Przywołując fragment Chylińskiej (2019, s. 316): „(...) latarnie morskie na południowym wybrzeżu Bałtyku w Polsce jako jeden z ostatnich fizycznych (a także symbolicznych) elementów zarówno tradycyjnych krajobrazów morskich, jak i (...) kultury ludzi żyjących z morza”. Jak podaje Pietkiewicz i in. (2020): „(...) nie wiemy jednak, czy urzędnicy są zdolni do wyciągnięcia wniosków dotyczących dziedzictwa kulturowego i historii latarni morskich. Może automaty zastąpią znawców i będą zdolne przekazać turystom wiedzę o historii i eksploatacji latarni”.

Symbolika

Latarnie morskie odgrywają kluczową rolę w krajobrazie nadmorskim, stanowią ważne punkty orientacyjne widoczne ze znacznych odległości, a tym samym symbole miast. Dzięki swojej wysokości wieże często stanowią wyraźne, kontrastujące z otoczeniem dominujące punkty krajobrazu morskiego (Przyłęcki 2006). W kontekście społecznym latarnie morskie są również kojarzone z podróżami, wakacyjnym relaksem, morzem i plażą, stanowiąc ikony miejscowości nadmorskich, społeczności przybrzeżnych oraz tradycji żeglarskich. Cytując Chylińską (2015): „do dziś latarnie morskie są najtrwalszym i najsolidniejszym elementem tradycyjnego krajobrazu morskiego, rybackiego i turystycznego”, natomiast Williams (2004, s. 8) pisze: „latarnie morskie były znakami nawigacyjnymi, domami i schronieniami, a dziś pozostają symbolem światowego dziedzictwa morskiego”.

Ilustracja 19: Latarnia morska w Darłowie przedstawiona w malarstwie, od lewej: autor obrazu nieznany, autor Leon Michalski



Źródło: zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko

Latarnie morskie mają znaczenie symboliczne w różnych dziedzinach kultury – od sztuki, literatury i muzyki po kulturę popularną. Przypisywane są im różnorodne konotacje, takie jak nadzieja, przygoda, przewodnictwo, drogowskaz, ochrona oraz komunikacja, stanowią symbol bezpieczeństwa morskiego dla żeglarzy. Latarnie morskie od zawsze fascynują społeczeństwo, budząc skojarzenia z romantyzmem, tajemniczością i mitami, często za sprawą literackiego wizerunku samotnego, milczącego latarnika. Symbolizują przeszłość pełną romantycznych żaglowców i nieograniczonych podróży morskich, a samotne konstrukcje można

uznać za wyraz ludzkiego oporu wobec przeciwności losu, które pojawiają się na drodze egzystencji człowieka (Chylińska 2019, s. 318–319). Magnani i Pistocchi (2017) piszą, że latarnie morskie „symbolizowały jednocześnie koniec starego (*finis terrae*) i początek nowego (*initium terrae*), inspirując podróżników do eksploracji, odkrywania i pokonywania ograniczeń” (Chylińska 2019, s. 320).

Interesujące jest, że Azevedo (2018) zauważa, że symbolika latarni morskich nie jest jednoznacznie pozytywna – w dyskursie literackim i kulturowym mogą one funkcjonować jako znaki o ambiwalentnym charakterze, przywołujące nie tylko konotacje związane z bezpieczeństwem i przewodnictwem, lecz także z lękiem, izolacją, destrukcją, śmiercią, a nawet szaleństwem i obsesją wynikającymi z długotrwałej samotności.

Latarnie morskie stanowią także symbol kulturowy często przedstawiany w sztuce, literaturze, muzyce oraz kulturze popularnej. Morski krajobraz z latarnią morską stanowił istotny motyw w romantycznym malarstwie pejzażowym pierwszej połowy XIX w., czego przykładem są dzieła takich artystów jak Karl Blechen, Salvatore Rosa, Everhardus Koster czy J. M. W. Turner. Znaczącą rolę w tej ewolucji odegrała również szkoła malarstwa w Pont-Aven w Bretanii, związana z postimpresjonizmem i twórczością Paula Gauguina. Region ten, charakteryzujący się niebezpiecznym wybrzeżem, burzliwym morzem i obecnością licznych latarni morskich, oferował artystom inspirującą scenerię (Chylińska 2019, s. 319).

Produkt turystyczny i konsumpcyjny

We współczesnych badaniach nad dziedzictwem kulturowym coraz większą uwagę zwraca się na jego rolę w rozwoju turystyki. Rozwój turystyki latarnianej należy postrzegać jako przejaw komercjalizacji oraz proces turystycznej waloryzacji dziedzictwa latarni morskich (MacDonald 2018), polegający na przekształcaniu ich pierwotnych funkcji w funkcje kulturowo-edukacyjne i rekreacyjne, dostosowane do potrzeb współczesnych odbiorców. Dziedzictwo, rozumiane nie tylko jako materialne ślady przeszłości, lecz również jako element krajobrazu, nabiera szczególnego znaczenia w kontekście atrakcyjności turystycznej regionów. Jak zauważają Magnani i Pistocchi (2017): „dziedzictwo ma kluczowe znaczenie dla rozwoju globalnego systemu turystycznego, ponieważ jest w stanie przyciągnąć turystów zainteresowanych pamięcią i tożsamością ludności zamieszkującej te miejsca (...) Krajobraz jest objęty definicją dziedzictwa nie tylko ze względu na jego wartość historyczną lub estetyczną, ale także ze względu na jego wkład w rozwój gospodarczy: krajobraz jest w stanie wpływać na atrakcyjność turystyczną i może być jednym z filarów polityki rozwoju turystycznego regionu, czyniąc z niego destynację turystyczną”. Nic więc dziwnego, że latarnie morskie, zlokalizowane na malowniczych terenach nadmorskich stanowią istotny element oferty turystycznej, wpływając pozytywnie na rozwój gospodarczy zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym (Pietkiewicz 2011). Często ich funkcja jest złożona, również obejmując poza punktem widokowym także przestrzenie edukacyjne i muzealne.

W celu zachęcenia turystów do odwiedzin latarni morskich podmioty zarządzające ruchem turystycznym w obiektach podejmują różnorodne działania promocyjne, takie jak tworzenie szlaków turystycznych (Project Team PART SA 2007), organizację wydarzeń kulturalnych, festiwali czy sprzedaż pamiątek kolekcjonerskich. W Polsce istnieje inicjatywa Paszportu Miłośnika Latarni Morskich, wprowadzona przez TPNMM, która pozwala na zdobywanie odznak oraz darmowy wstęp do obiektów po zebraniu odpowiedniej liczby pieczętek. Od momentu powstania Paszportu (tj. 2006 r.) zostało przyznanych 15 953²² odznak „bliz” w kolorach złotym, srebrnym i brązowym. Według Chylińskiej (2019, s. 324) „duża liczba krajowych stowarzyszeń miłośników latarni morskich potwierdza znaczenie tego rodzaju historycznego dziedzictwa morskiego we współczesnym świecie”. W 2002 r. powstała koncepcja etapowych regat jachtów między punktami portów, w których umiejscowione są latarnie morskie oraz alternatywny lądowy rajd pt. „Szlakiem latarni morskich polskiego wybrzeża”, podzielony na pieszy, rowerowy i motorowy. W latarniach organizowane są także imprezy turystyczne, a w latarni morskiej w Świnoujściu miała miejsce obrona prac dyplomowych uczniów Świnoujskiego Zespołu Szkół Morskich (Sokołowski 2022).

Ilustracja 20: Paszport i odznaki Turystyczne Miłośnika Latarni Morskich wydawana przez TPNMM



Źródło: fot. autorka

Zdarza się, że turystyka wywiera również negatywny wpływ na latarnie morskie, przekształcając je w obiekty silnie skomercjalizowane. Ich wizerunki są powszechnie wykorzystywane na różnego rodzaju pamiątkach nadmorskich, w aranżacji wnętrz restauracji lokali usługowych czy hoteli. Zabytkowe obiekty tracą swoją autentyczność, stając się miejscami

²² Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego (2025). *Ilość przyznanych odznak*. Źródło: tpnmm.pl/ilosc-przyznanych-odznak. Dostęp dnia: 30.05.2025.

konsumpcji, architekturę przysłaniają reklamy i parasole, a na ich obszarach pojawiają się nieestetyczne stoiska z przekąskami i pamiątkami.

Ilustracja 21: Przykład lokali gastronomicznych i punktów handlowych w polskich latarniach morskich, od lewej: latarnia morska w Gąskach, latarnia morska w Jarosławcu, latarnia morska w Darłowie



Źródło: fot. autorka

W tym miejscu warto przytoczyć fragment Chylińska (2019, s. 338–339) „(...) związek między latarniami morskimi a dziedzictwem i genius loci regionu zwykle pozostaje widoczny, co pozwala nam wierzyć w ciągłość latarni morskich nawet w obliczu zmieniającego się świata. To, co wyróżnia polskie latarnie morskie, to ich głębokie zakorzenienie w krajobrazie kulturowym i życiu lokalnych społeczności, a nie ich „oddalenie”, dlatego promocja turystyczna powinna to mocno podkreślać”.

Organizacja International Association of Lighthouse Authorities (IALA) w swoim obszarze działań posiada również ochronę dziedzictwa i aspektów kulturowych latarni morskich. Każdego roku zostają nominowane oraz nagrodzone w konkursie „Latarnia morska roku” obiekty o wysokiej wartości kulturowej, architektonicznej, historycznej. W konkursie brane są pod uwagę również m.in. stan techniczny wnętrza i zewnątrz oraz podjęte wysiłki mające na celu zmaksymalizowanie dostępu do obiektu przez społeczeństwo. Na stronie internetowej organizacji możemy przeczytać: „(...) znaczenie historycznych latarni morskich wykracza poza wartość nawigacyjną i architektoniczną, obejmuje kulturę i historię morską, historię społeczną, aspekty środowiskowe (...) ogromną wartość ma dokumentowanie, badanie i interpretowanie ich z korzyścią i inspiracją dla przyszłych pokoleń”²³.

2.7. Latarnie morskie w Polsce – wprowadzenie

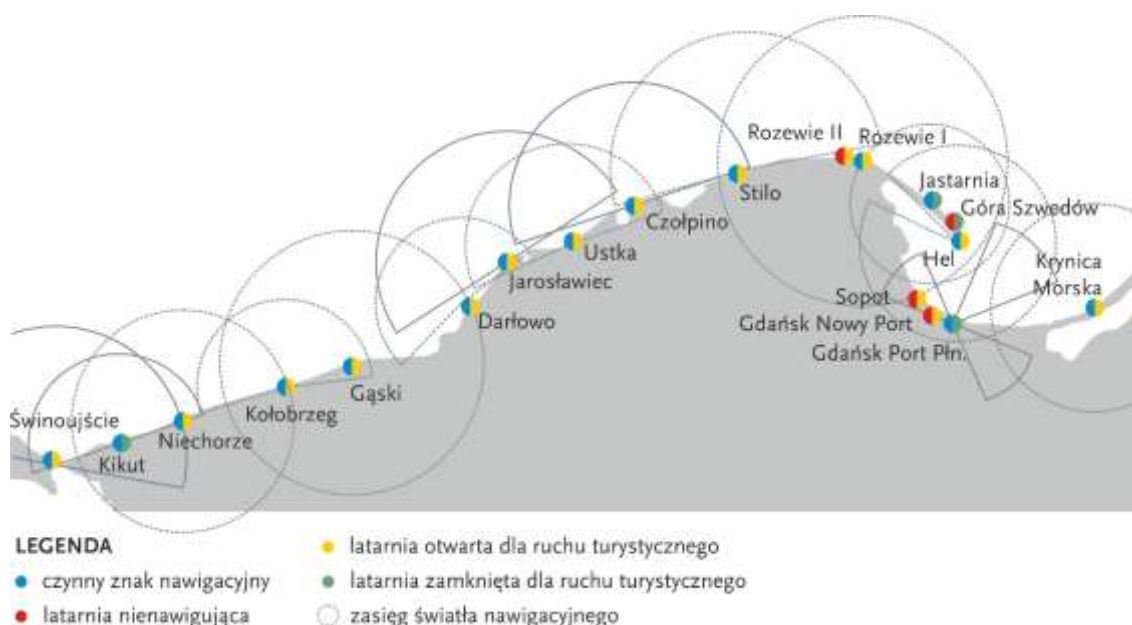
W Spisie Świąteł i Sygnałów Nawigacyjnych wydawanym przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej na terenie polskiego wybrzeża morza bałtyckiego figuruje 15 czynnych latarni morskich, tj. wysyłających sygnały nawigacyjne. Do listy należą zarówno obiekty otwarte i niedostępne dla ruchu turystycznego, obiekty zautomatyzowane i bezobsługowe,

²³ IALA-AISM. Heritage lighthouse network. International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. Źródło: heritage.iala-aism.org. Dostęp dnia 26.10.2023.

jak i te wymagające nadzoru latarnika. Na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego znajduje się 7 latarni morskich, natomiast 8 obiektów jest zlokalizowana na terenie Województwa Pomorskiego. Poza obiektami nawigacyjnymi znajdziemy na terenie Polski również pojedyncze przykłady obiektów wyłączonych. W Polsce z uwagi na ukształtowanie terenu (brak skalistych, klifowych, trudnodostępnych miejsc) duża część latarni morskich stanowi atrakcje turystyczne. Piętnaście obiektów jest udostępnionych do zwiedzania, zazwyczaj sezonowo w okresie najbardziej wzmożonego ruchu turystycznego.

Poniższa ilustracja prezentuje autorsko opracowaną mapę polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego ze wszystkimi latarniami morskimi objętymi opracowaniem. Odpowiednim kolorem zaznaczono latarnie morskie czynne, nieczynne, otwarte oraz zamknięte dla ruchu turystycznego. Większe okręgi oznaczają zasięg światła nawigacyjnego, gdzie wycinek okręgu oznacza światło sektorowe.

Ilustracja 22: Czynne latarnie morskie w Polsce wraz z sektorami świecenia



Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

W wielu źródłach możemy trafić na rozbieżne informacje o sumarycznej liczbie latarni morskich na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego, które wynikają z faktu, iż brane pod uwagę są jedynie obiekty nawigacyjne, bądź otwarte dla turystów. Latarnie na Rozewiu często są traktowane jako jeden obiekt, pomijana jest także latarnia morska w Sopocie, której funkcja pierwotna była inna, niż nawigacyjna i obecnie wysyła jedynie symboliczne światło. Zdarza się również, że w ogólnej kalkulacji wliczane są obiekty nazywane potocznie latarnią morską, takie jak Stawa Młyny w Świnoujściu, główka wejściowa do portu morskiego Gdańsk. Latarnia morska Rozewie II została udostępniona dla turystów w 2022 r., w wielu wcześniejszych opracowaniach nie jest więc wliczona do sumy otwartych dla ruchu turystycznego obiektów w Polsce.

Obszarem niniejszego opracowania objęto 19 latarni morskich:

- Latarnia morska w Świnoujściu,
- Latarnia morska Kikut,
- Latarnia morska w Niechorzu,
- Latarnia morska w Kołobrzegu,
- Latarnia morska w Gąskach,
- Latarnia morska w Darłowie,
- Latarnia morska w Jarosławcu,
- Latarnia morska w Ustce,
- Latarnia morska w Czołpinie,
- Latarnia morska Stilo,
- Latarnia morska Rozewie I,
- Latarnia morska Rozewie II,
- Latarnia morska w Jastarni,
- Latarnia morska Góra Szwedów,
- Latarnia morska na Helu,
- Latarnia morska Sopot
- Latarnia morska Nowy Port Gdańsk,
- Latarnia morska Port Północny,
- Latarnia morska w Krynicy Morskiej.

Cztery latarnie morskie są niedostępne dla ruchu turystycznego ze względu na stan techniczny, nieprzystosowanie (trudności komunikacyjne wewnątrz wieży), brak nadzoru, czy pełnioną funkcję dodatkową (budynek Kapitanatu Portu), są to:

- Latarnia morska Gdańsk Port Północny,
- Latarnia morska Góra Szwedów,
- Latarnia morska Jastarnia,
- Latarnia morska Kikut.

Polskie latarnie morskie należą do Skarbu Państwa, z wyłączeniem latarni morskiej Gdańsk Nowy Port, która należy do prywatnego właściciela Jacka Michalaka²⁴. Nawigujące latarnie morskie ze względu na pełnioną funkcję zgodnie z Ustawą z 21.03.1999 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (DzU nr 1502 z 2003 r.) i dokumentami około ustawowymi administrowane są oraz nadzorowane technicznie przez pracowników urzędów morskich. Z końcem lat 90.XX w. zdecydowano o rozbiciu oraz przydzieleniu latarni morskich do 3 organów administracji morskiej, których działania obejmują obszary portów wodnych, przystani oraz pasy nabrzeżne, są to następujące: Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Słupsku, Urząd Morski w Gdyni (Pietkiewicz 2011). Do końca marca 2020 roku podział latarni morskich w Polsce prezentował się następująco: latarnie morskie administrowane przez Urząd Morski

²⁴ Na podstawie wywiadu dnia: 02.08.2022z pracownikiem obsługującym ruch turystyczny.

w Szczecinie (Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie) to latarnia morska w Świnoujściu, Kikut oraz latarnia morska w Niechorzu (Baczyńska 2011). Zarządzaniem latarniami w Gąskach, Darłowie, Jarosławcu, Ustce i Czołpinie zajmował się Urząd Miasta w Słupsku, który do roku 2001 obejmował opieką również latarnie morską w Kołobrzegu. Latarnie morskie należące do Urzędu w Słupsku (Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku) cechowały się największą automatyzacją, natomiast obiekty zarządzane przez Urząd Morski w Gdyni (Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni) najlepszym stanem technicznym (Pietkiewicz i in. 2020). I należały do nich latarnie morskie: Stilo, Rozewie, Jastarnia, Hel, Gdańsk Port Północny i Krynica Morska.

Z dniem 1 kwietnia 2020 r. na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. Urz. MGiŻŚ poz. 91) został zniesiony Urząd Morski w Słupsku²⁵. Obszary administrowane przez Urząd Morski w Słupsku, w tym latarnie morskie, zostały podzielone między dwa urzędy: Urząd Morski w Szczecinie oraz w Gdyni. W Słupsku utworzono delegaturę Urzędu Morskiego w Gdyni oraz oddział Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Podział latarni morskich po roku 2020 pomiędzy jednostkami administracyjnymi:

- Urząd Morski w Gdyni: latarnia morska Krynica Morska, Jastarnia, Hel, Rozewie, Stilo, Czołpino, Ustka²⁶.
- Urząd Morski w Szczecinie: latarnia morska Świnoujście, Kikut, Niechorze, Gąski, Darłowo, Jarosławiec²⁷.

Latarnia morska w Kołobrzegu jest administrowana przez Urząd Miasta w Kołobrzegu, natomiast użytkownikiem latarni jest Urząd Morski w Szczecinie²⁸. Komórka administracyjna zajmująca się latarniami to Baza Oznakowania Nawigacyjnego. Podział polskich latarni pomiędzy jednostki administracyjne skutkuje niejednorodnym sposobem zarządzania obiektami zarówno w sprawach technicznych, personalnych, użytkowych, jak i turystycznych. Poza latarniami morskimi, które figurują w systemie oznakowania nawigacyjnego polskiego wybrzeża, należy wspomnieć o twierdzy Wisłoujście, która zarządzana jest przez Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, kominie kompleksu budynków Zakładu Balneologicznego w Sopocie (latarnia morska w Sopocie), która administrowana jest przez Wojewódzki Zespół Reumatologiczny. Opuszczona latarnia morska na Górze Szwedów znajduje się pod nadzorem Urzędu Morskiego w Gdyni (Pietkiewicz 2011).

²⁵ Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. *Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15.01.2020 r. W sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku*. Źródło: isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDe tails.xsp?id=WDU20200000091 oraz www.ums.gov.pl/442-zniesienie-urzedu-morskiego-w-slupsku. Dostęp dnia 23.11.2023.

²⁶ Urząd Morski w Gdyni. *Latarnie morskie – kontakt*. Źródło: www.umgdy.gov.pl/kontakt/latarnie-morskie. Dostęp dnia 23.11.2023.

²⁷ Na podstawie dokumentu nr BDU.III.015.10.24 i korespondencji z Karoliną Gawlik reprezentującą Biuro Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

²⁸ Na podstawie korespondencji z Zastępcą Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Zenonem Kozłowskim dnia 22.11.2023 r.

Ilustracja 23: Opuszczona latarnia morska na Górze Szwedów



Źródło: fot. autorka

W Polsce mianem „latarnika” określa się nie tylko osobę zatrudnioną bezpośrednio w latarni morskiej, ale także tą, której zadaniem jest obsługa również innych świateł nawigacyjnych (nabieżniki, bramy torowe, światła sektorowe). Miejscem ich dyżurów są „Stacje Naukowe”, które znajdują się pod kontrolą „Bazy Oznakowania Nawigacyjnego” (Sokołowski 2022). Funkcjonowanie większości polskich latarni morskich jako aktywnych obiektów nawigacyjnych stanowi istotny atut w kontekście rozwoju turystyki. Ich ciągła eksploatacja gwarantuje regularne kontrole techniczne oraz systematyczne prace konserwacyjne, co przekłada się na ich dobrą kondycję techniczną. Wiele latarni – udostępnianych odwiedzającym na podstawie dzierżawy, wynajmu lub innych form współpracy – pozostaje nie tylko sprawna, ale również atrakcyjna dla ruchu turystycznego, co potwierdzają dane administracji morskiej (Chylińska 2019, s. 338).

Ilustracja 24: Organizacje obsługujące ruch turystyczny w latarniach morskich



Źródło: opracowanie własne

Urzędy są odpowiedzialne m.in. za światło nawigacyjne, natomiast ruch turystyczny jest obsługiwany, zależnie od lokalizacji obiektu przez organizacje pozarządowe:

- Stowarzyszenie Miłośników Latarni Morskich (Niechorze, Świnoujście) od 1996 r.,

- Stowarzyszenie „Latarnik”, dawniej „Pro Mari Baltico” (Czołpino, Ustka, Jarosławiec, Darłowo, Gąski) od 2007 r.,
- Słowiński Park Narodowy (Czołpino) od 2013 r.,
- TPNMM – Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego (Stilo, Rozewie I, Rozewie II, Hel, Krynica Morska) od 1958 r.,
- Stowarzyszenie „Latarnia Morska Gdańsk Nowy Port” (Gdańsk Nowy Port) od 2004 r.²⁹,
- Stowarzyszenie „Latarnia Morska Kołobrzeg” Kołobrzeg³⁰.

Powyższe organizacje wspierają urzędy w opiece nad obiektami, promocji oraz utrzymaniu latarni w odpowiednim stanie technicznym, kierują także ruchem turystycznym. Podział ten wynika z braku możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez jednostki administracji państwowej (Pietkiewicz 2011). Latarnia morska w Sopocie od 1956 r. jest częścią Wojewódzkiego Zespołu Reumatologicznego im. dr Jadwigi Titz-Kosko, wieża latarni jest dzierżawiona oraz udostępniona do zwiedzania przez EM Edward Kozakiewicz i Marta Kozakiewicz S.C., natomiast jej działanie jest nadzorowane przez Urząd Morski w Gdyni³¹. Współistnienie funkcji technicznej i turystycznej tworzy model korzystny dla właścicieli obiektów. Organizacje społeczne i fundacje zaangażowane w opiekę nad latarniami współuczestniczą w ich utrzymaniu, a sprzedaż biletów wstępu pokrywa znaczną część rocznych wydatków związanych z ich zachowaniem i unowocześnianiem – w niektórych przypadkach nawet do 30% kosztów operacyjnych³² (Chylińska 2019, s. 338). Jak podaje TPNMM w okresie sezonu w 2005 r. latarnie obsługiwane przez towarzystwo odwiedziło 191 416 turystów, z czego największa liczba latarnię Rozewie I (83 370), Hel (60 163), następnie Krynice Morską (28 968) i Stilo (18 915) turystów³³. Na przestrzeni lat liczba ta stale rośnie.

W ostatnich latach latarnie morskie w Polsce coraz częściej stają się elementem wydarzeń o charakterze kulturalnym i społecznym. Jednym z przykładów jest udział obiektów w obchodach Międzynarodowego Dnia Latarni Morskich, które w polskim wydaniu przybrały nazwę „Noc Latarni Morskich”. Coraz więcej osób dostrzega też potencjał tych miejsc jako wyjątkowej scenerii do organizacji ślubów – choć nadal są to przypadki sporadyczne. Obiekty pozostające pod opieką TPNMM często pełnią rolę galerii czasowych, w których prezentowane są prace artystów inspirowane tematyką marynistyczną i dziedzictwem kultury nadmorskiej. Dodatkowo, latarnie morskie stają się coraz częściej tematem opracowań dziennikarskich, dokumentów filmowych i książek, co przyczynia się do zwiększenia ich rozpoznawalności oraz zainteresowania szerokiego grona odbiorców (Boguszewska i in., 2018).

²⁹ Na podstawie korespondencji z Apoloniuszem Łysejko dnia 14.10.2024.

³⁰ Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego. Źródło: www.tpnmm.pl. Dostęp dnia 03.01.2022.

³¹ Na podstawie wywiadu z przedstawicielem spółki EM Edward Kozakiewicz i Marta Kozakiewicz S.C. z dnia 14.11.2024.

³² Jak podaje Chylińska 2019, s. 338 „według szacunków Stowarzyszenia Latarnik wpływy ze sprzedaży biletów pokrywają od 25 do 30% całkowitych rocznych kosztów związanych z konserwacją i modernizacją latarni morskich na środkowym wybrzeżu Polski”.

³³ Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego (2005). *O ruchu turystycznym w latarniach morskich*. Źródło: tpnmm.pl/2005/11/20/o-ruchu-turystycznym-w-latarniach-morskich. Dostęp dnia 30.05.2025. Dane obejmują jedynie obiekty będące pod opieką TPNMM.

Ilustracja 25: Oznaczenia na latarniach morskich, od lewej: latarnia morska Ustka, latarnia morska Jarosławiec



Źródło: fot. autorka

Wyszczególnione powyżej latarnie morskie nie uwzględniają nieistniejących obiektów historycznych, obiektów polskich zlokalizowanych poza granicami kraju (latarnie morskie Polskiej Stacji Antarktycznej i Polarnej), staw i niewielkich latarenek czasem nazywanych latarniami morskimi.

3. Część empiryczna: badania in situ i badania ankietowe

Część empiryczna niniejszej rozprawy stanowi uzupełnienie przeprowadzonej analizy literaturowej. Jej celem było pozyskanie materiału badawczego pozwalającego na szczegółową ocenę współczesnego znaczenia i kondycji latarni morskich w Polsce z perspektywy przestrzennej, architektonicznej i społeczno-kulturowej. W ramach badań empirycznych zrealizowano 2 główne typy działań: badania terenowe oraz badania ankietowe. Zebrany materiał posłużył jako fundament dla kolejnych rozdziałów pracy, w których poddano analizie zarówno stan zachowania, walory przestrzenne poszczególnych latarni, percepcję społeczną jak i potencjał adaptacyjny.

3.1. Badania terenowe

Analizy terenowe stanowią jedno z najważniejszych zadań badawczych w kontekście całej pracy doktorskiej. Zostały one przeprowadzone w 2 następujących częściach: badania szczegółowe oraz uzupełniające. Celem badań było zgromadzenie materiałów niezbędnych do dalszych etapów pracy. Aby osiągnąć cel określony w pracy doktorskiej, którym była ocena możliwości adaptacyjnych obiektów do nowych funkcji użytkowych, opracowano sekwencje wykonywania prac. Po dokonaniu wstępnych analiz materiałów źródłowych, kwerend archiwalnych, określono najważniejsze kryteria oceny jakości, które stanowiły podstawę dla przeprowadzenia badań szczegółowych wszystkich latarni morskich zlokalizowanych na terenie Polski wraz z rozwiązaniami przestrzeni wokół obiektu oraz przynależną i okoliczną infrastrukturą, według przyjętego podziału. Na podstawie zgromadzonych materiałów sformułowano wnioski, które posłużyły jako punkt wyjścia do kolejnych badań i fundament dalszych etapów badawczych.

Ilustracja 26: Kolejność realizacji badań terenowych



Źródło: opracowanie własne

Badania terenowe wymagały zarówno przygotowania szczegółowego planu, jak i zachowania pewnej elastyczności z uwagi na sytuacje nieprzewidywalne oraz błędne informacje umieszczone np. na stronach internetowych, przewodnikach³⁴. Strategiczne podejście do planowania i opracowania harmonogramu pozwoliło na bardziej efektywne przeprowadzenie badań terenowych.

Ilustracja 27: Fragment planu badań terenowych



Źródło: opracowanie własne

Podstawowym i najważniejszym narzędziem podczas badań terenowych były sporządzone wcześniej „checklisty”. Po opracowaniu wyników pierwszych badań terenowych odnotowano luki w zebranych materiałach. Konieczne było przygotowanie rozszerzonych list kontrolnych oraz przeprowadzenie badań uzupełniających. Na podstawie uzyskanych danych w okresie październik – listopad 2022, sporządzono szczegółowe karty z opisem badań terenowych. Lista kontrolna została podzielona na 8 części: komunikacja, lokalizacja, teren, architektura, wnętrze, identyfikacja wizualna i oznakowanie, kontekst historyczny, człowiek. Rolą listy kontrolnej było zapewnienie, że wszystkie wymagane fotografie zostały zrealizowane zgodnie z wytycznymi, były to m.in. fotografie obiektu w szerszym kontekście, fotografie detali architektonicznych, fotografie obiektu z każdej strony, fotografie obiektów przynależnych i sąsiadujących, fotografie udogodnień dla osób niepełnosprawnych, fotografie detali świadczących o złym lub dobrym stanie technicznym, udokumentowanie kierunkowskazów, tablic informacyjnych itp.

³⁴ Sporządzony plan obejmował lokalizacje poszczególnych obiektów, godziny otwarcia oraz narzędzia niezbędne do przeprowadzenia analiz, takie jak obszerne listy kontrolne, karty badań i zaplecze sprzętowe. Analizowano dostępność obiektów zarówno pieszo, jak i samochodem, rowerem, czy komunikacją miejską, co dostarczyło istotnych informacji na temat oznakowania dróg dojazdowych, otoczenia, zabudowy oraz pobliskich usług. Plan szczegółowych badań został ściśle określony z uwzględnieniem harmonogramu na każdy dzień i kolejności działań. Wprowadzone zmiany obejmowały modyfikację kolejności wizyt w latarniach morskich na Helu, celem uniknięcia najbardziej wzmożonego ruchu turystycznego, a także zmianę kolejności wizyt w ostatnim dniu badań, tj. między Świnoujściem a Wisłą.

Ilustracja 28: Listy kontrolne badań terenowych³⁵

Ilustracja przedstawia kilka formularzy kontrolnych z tabelami do wypełniania danych. Widać fragmenty formularzy z tytułami: "KATEGORIA ARCHITECTURA - ZEWNĘTRZNE", "KATEGORIA ARCHITECTURA - WNĘTRZNE" oraz "KARTA BADAŃ TERENOWYCH NR 1". Tabele mają kolumny z numerami, opisami elementów i miejscami na wpisywanie danych lub zaznaczanie (TAK/NIE).

Źródło: opracowanie własne

3.1.1. Kryteria oceny

W badaniach szczegółowych skoncentrowano się na szczegółowym opisie kontekstu miejsca, dostępności obiektów, stanu technicznego, pełnionej funkcji użytkowej, określenia jakości kompozycji przestrzennej i elementów ją tworzących.

Zebrane wyniki zostały przedstawione w tabelach i podzielone na 6 kategorii:

- komunikacja
- teren,
- architektura,
- wnętrze,
- funkcja,
- kontekst turystyczny.

Każda z kategorii posiada rozbudowane kryteria oceny i kończy się krótkim podsumowaniem i wnioskami. Tabele zostały podzielone na 5 kolumn, w przypadku możliwości odpowiedzi zamkniętej oraz 3 kolumny w przypadku konieczności udzielenia odpowiedzi otwartych.

Kategoria komunikacja zawiera informacje dotyczące oznakowania dróg dojazdowych i pieszych, widoczności obiektu z większej odległości, obecności dróg dojazdowych samochodowych, rowerowych i pieszych, połączenia obiektu z plażą, obecności komunikacji miejskiej, parkingów samochodowych oraz rowerowych. Na podstawie powyższych kryteriów oceniono dostępność, obecność udogodnień, jakość infrastruktury drogowej. Wyniki analizy pozwalają

³⁵ Przedstawione listy kontrolne sporządzone na potrzeby badań terenowych mają charakter poglądowy i należy je traktować raczej jako materiał pomocniczy o wartości anegdotycznej. Stanowiły one jednak podstawę do cyfrowego opracowania danych, które następnie posłużyły do przygotowania opisów poszczególnych latarni morskich (zob. rozdział 4). Z tego względu oraz z uwagi na ich obszerność, a także odrębny sposób sporządzenia nie zostały one zaprezentowane w całości i w sposób czytelny.

na kompleksową ocenę obiektu oraz wyciągnięcie wniosków dotyczących aspektów koniecznych do poprawy w przypadku przyszłej adaptacji obiektu, chęci poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności.

Grupa kryteriów „teren” zawiera opis usytuowania obiektu na działce, możliwości wejścia na jego teren, stopnia zagospodarowania terenu, w tym: ogrodzenia terenu, obecności zieleni uporządkowanej, utwardzenia terenu, obecności miejsc do odpoczynku. Ponadto została określona wstępnie potencjalna możliwość rozbudowy obiektu, którą ogranicza m.in. lokalizacja na terenie chronionym prawnie, czy gęsta zabudowa miejska. Ważnym kryterium otwartym jest również opis kontekstu miejsca, który zawiera informację o otoczeniu: bliskie sąsiedztwo, typ i wysokość okolicznej zabudowy, obecność terenów zielonych itp.

Analiza architektury zawiera szczegółowe informacje o charakterze wieży (wolnostojąca lub wpisana w budynek), obecności obiektów wolnostojących, przynależnych do wieży, objęcia kompleksu lub jego części ochroną prawną oraz obecność zachowanych detali architektonicznych. Oceniano również spójność wieży z otoczeniem, choć z założenia latarnia morska winna być z zasady dobrze widoczna i wyróżniająca się w krajobrazie. W sytuacji, gdy obiekt zachowuje naturalny materiał stosowany konsekwentnie w całym zespole zabudowań oraz okolicznej architekturze, oceniano wieżę jako harmonijnie zintegrowaną z otoczeniem. Również nawiązanie kolorystyczne i stylistyczne do latarni morskiej w otoczeniu sprzyjało pozytywnej ocenie integracji wieży z otoczeniem. Innym aspektem zachowania estetycznej spójności i percepcji obiektu w kontekście krajobrazowym jest zastosowanie naturalnych materiałów lub ażurowość bryły, które wpływają na wzajemne przenikanie się architektury i naturalnej zieleni. Kolejnym istotnym kryterium oceny był stan techniczny wieży i obiektów przynależnych, prowadzone obecnie zmiany i remonty oraz fakt niedawno przeprowadzonych prac. W analizowanym przypadku kluczową rolę odgrywała czystość elewacji, widoczność spękań oraz wykwitów, trwałość tynku oraz jakość fug, obecność śladów korozji oraz aktów wandalizmu. Zwrócono także uwagę na obecność wilgoci oraz łuszczącej się farby, stan techniczny stolarki okiennej i drzwiowej. Istotne były przeprowadzane wywiady z personelem, podczas których zebrano informacje o ostatnich pracach oraz przyszłych planowanych zmianach. Dodatkowo kategoria architektury zawiera otwarty opis bryły, wyglądu wieży, zastosowanego materiału i kolorystyki, strefy wejściowej, detali architektonicznych i zdobień, stolarki okiennej i drzwiowej, oświetlenia obiektu nocą (pomijając światło nawigacyjne), opis budynków przynależnych.

Kategoria wnętrze zawiera szczegółowe informacje na temat przestrzeni wewnętrznej wieży oraz budynków przynależnych w przypadku ich obecności i dostępności. Określana jest możliwość wejścia do wnętrza, dostępność laterny oraz galerii widokowej dla zwiedzających. Kolejnym kryterium jest ocena ogólnego pierwszego wrażenia, która po części stanowi subiektywne odczucie zawierające zarówno aspekty materialne wnętrza, jak i niematerialne, takie jak atmosfera miejsca, światło, wrażenia akustyczne, zapach, temperaturę, wrażenia wizualne. Ponadto odnotowywane były: obecność windy, czytelność komunikacji, bezpieczeństwo, obecność barier architektonicznych i niewykorzystanych powierzchni. Szczegółowy opis strefy

wejściowej, wieży latarni, schodów, budynków przynależnych, stanu technicznego wnętrza zostały sporządzone jako kryteria otwarte.

W kontekście oceny możliwości adaptacyjnych istotną grupę kryteriów stanowi funkcjonalność obiektów, co umożliwia precyzyjne zdefiniowanie ich aktualnego stanu oraz spektrum zastosowań. Kryteria obejmują zarówno aspekty techniczne, jak i użytkowe oraz potencjalne kierunki rozwoju. Kryteria zamknięte zawierają pytanie o fakt czynnego znaku nawigacyjnego, atrakcji turystycznej, wieży widokowej, obecności dodatkowej infrastruktury i atrakcji, mieszkania latarnika, siedziby Urzędu Morskiego, stopnia automatyzacji. Istotne są również wartości dodane znajdujące się na terenie kompleksów, w postaci elementów edukacyjnych czy możliwości skorzystania z innych atrakcji. W przypadku tego kryterium brano pod uwagę np. obecność przestrzeni ekspozycyjnych, pokazów multimedialnych, warsztatów, udostępnionych maszynowni itp. Tablica informująca o pobliskich latarniach morskich oraz opis historii danego obiektu, obecne niemal we wszystkich miejscach, traktowano jako brak wartości dodanych. Wywiady z pracownikami obiektu pozwoliły określić również przyszłe planowane zmiany funkcjonalne w części obiektów.

Ostatnią grupę stanowił kontekst turystyczny, w którym zawarto możliwość zwiedzania obiektu, godziny i okres otwarcia, ogólne pierwsze wrażenie w kontekście turystycznym, zachowaną czystość na terenie całego kompleksu i we wnętrzu. Ponadto brano pod uwagę obecność turystów, pracowników, latarnika, przewodnika oraz możliwość odbycia rozmowy z latarnikiem. Kolejne kryteria to obecność biletu wstępu oraz jego cena, obecność tablic informacyjnych i opisów, możliwość zakupu broszur informacyjnych i pamiątek, obecność dodatkowych atrakcji na terenie obiektu, które wykraczały poza tradycyjną funkcję. Wpływ na atrakcyjność miejsca i liczbę odwiedzających ma również okoliczna infrastruktura drogowa i turystyczna oraz dostępność obiektu, w tym dla osób z niepełnosprawnością.

Znaczna część informacji zawartych w kartach to obserwacje własne oraz informacje uzyskane od pracowników latarni, pracowników TPNMM, latarników, okolicznych mieszkańców. Zebrane materiały posłużyły do dalszych analiz porównawczych, szczegółowego opisu każdego z obiektów oraz uzupełnienia kart obiektów.

3.1.2. Karty badawcze

Poniżej przedstawiono przykładową, uzupełnioną kartę badań terenowych wyłączonej z eksploatacji latarni morskiej zlokalizowanej na Górze Szwedów.

Tabela 4: Przykładowa karta badań terenowych

LATARNIA MORSKA: GÓRA SZWEDÓW	NUMER: 07
LOKALIZACJA: 84-150 Hel	DATA: 04.08.2022
KARTA BADAŃ TERENOWYCH:	

NR	KATEGORIA KOMUNIKACJA	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Oznakowanie dróg dojazdowych i pieszych		✓	Brak drogowskazów, konieczność poruszania się z mapą.
2.	Widoczność obiektu z większej odległości	✓		Obiekt widoczny z odległości kilkudziesięciu metrów, także częściowo z plaży. Latarnia niewidoczna z drogi pieszej, zasłonięta przez gęsty las i pasma piaszczystych wydm.
3.	Drogi dojazdowe samochodowe		✓	Brak możliwości dotarcia pojazdem do obiektu.
4.	Drogi rowerowe		✓	Brak możliwości dojazdu rowerem bezpośrednio do latarni ze względu na trudny teren ostatniego odcinka.
5.	Drogi piesze	✓		Wydzielona droga piesza (ścieżka od Muzeum Obrony Wybrzeża), częściowo utwardzona na większości trasy, ostatni odcinek to wysokie, piaszczyste wydmy. Istnieje możliwość dotarcia do wieży brzegiem morza od strony helskiego cypla.
6.	Możliwość dojścia z plaży	✓		W niedalekiej odległości od wieży dzikie plaże. Latarnia zlokalizowana na wzniesieniu – konieczność zejścia ze stromej góry oraz przejścia piaszczystego odcinka wydmami.
7.	Przystanki komunikacji miejskiej		✓	Brak, najbliższy w odległości około 2,80 km od latarni.
8.	Parkingi samochodowe		✓	Konieczność pozostawienia pojazdu w odległości minimum 2,50 km od wieży. Brak parkingu.
9.	Parkingi rowerowe		✓	—
10.	Inne istotne elementy	Obiekt znajduje się na byłym terenie wojskowym, odludnym, konieczność długiej wędrówki pieszej częściowo po trudnym terenie (około 2,50 km).		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Obiekt trudnodostępny. Brak możliwości dojazdu do obiektu samochodem, rowerem, komunikacją miejską. Częściowo utwardzona trasa, ostatni odcinek stanowią wysokie wydmy. Brak infrastruktury, teren leśny i odludny.				

NR	KATEGORIA TEREN	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Usytuowanie obiektu na działce	Działka 25/5 w kształcie przypominającym soczewkę, latarnia zlokalizowana centralnie.		
2.	Możliwość wejścia na teren obiektu	✓		Brak ogrodzenia, teren w pełni dostępny i pozbawiony zabezpieczeń.
3.	Teren zagospodarowany		✓	Teren w pełni naturalny.
4.	Ogrodzenie terenu		✓	Brak ogrodzenia terenu.
5.	Zieleń uporządkowana		✓	Wieża usytuowana na wydmach, na granicy z lasem.
6.	Utwardzenie terenu wokół latarni		✓	Teren bardzo trudny do poruszania się: wysokie piaszczyste wydmy.
7.	Siedziska, miejsca do odpoczynku		✓	Teren niezagospodarowany.
8.	Możliwość rozbudowy obiektu	✓		Duża wolna przestrzeń wokół obiektu.
9.	Dodatkowy opis terenu wokół latarni (bliskie sąsiedztwo, okoliczna zabudowa – typ, odległości)	Były teren wojskowy, bliska odległość od dzikiej plaży. W okolicach pozostałości po dawnych fortyfikacjach. W odległości około 2,50 km od wieży otwarte ogrodzenie (brak zakazów wstępu).		
10.	Inne istotne elementy	Latarnia usytuowana na szczycie wzniesienia Góry Szwedów, na Mierzei Helskiej, w granicach administracyjnych miasta Hel.		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Pozostałości po dawnej latarni morskiej umiejscowione na piaszczystych wydmach, na granicy z lasem. Teren w pełni naturalny, malowniczy. Brak ogrodzenia i dodatkowej infrastruktury. Wokół obiektu bardzo duża wolna przestrzeń.				

NR	KATEGORIA ARCHITEKTURA	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Wolnostojąca wieża	✓		—
2.	Obiekty sąsiadujące przynależne do obiektu (wolnostojące)	✓		Obok wieży pozostałości po dawnym obiekcie, prawdopodobnie dyżurce lub pomieszczeniu technicznym.

3.	Wieża przyległa/wpisana w budynek		✓	—
4.	Spójność z otoczeniem	✓		Wieża o delikatnej, ażurowej konstrukcji, wpisuje się w krajobraz.
5.	Wpis do rejestru/ewidencji zabytków	✓		Gminna ewidencja zabytków.
6.	Prowadzone remonty/roboty		✓	—
7.	Niedawne zmiany/remonty		✓	—
8.	Zachowane elementy historyczne	✓		Wieża nieremontowana, utrzymany oryginalny charakter.
9.	Przyszłe planowane zmiany	—	—	Brak danych.
10.	Ocena stanu technicznego zewnętrznego	Wieża zdewastowana, bardzo zły stan techniczny. Niebezpieczna, skorodowana konstrukcja, elementy odpadające, dziury. Liczne akty wandalizmu i odpady – miejsce spotkań towarzyskich, kradzieże. Budynek znajdujący się obok osuwa się na skarpie i rozpada.		
11.	Opis bryły	Ażurowa wieża posadowiona na masywnej żelbetowej podstawie, na planie centralnym – kwadrat z okrągłą laterną. Latarnia lekko zawężająca się ku górze, zbudowana z sześciu modułów tej samej wysokości (każdy około 2 m wysokości). Dwa dolne moduły zabudowano pełną blachą (do wys. około 4 m) na skutek licznych aktów wandalizmu i częstych uszkodzeń urządzenia optycznego. Wieża o wysokości około 17 m.		
12.	Opis wyglądu wieży	Ażurowa stalowa wieża na planie kwadratu zwężająca się ku górze zwieńczona okrągłą laterną.		
13.	Opis materiału, kolorystyki	Konstrukcja stalowa (profile i blacha pełna) skorodowana na cokole z betonu zbrojonego.		
14.	Strefa wejściowa	Otwór wejściowy zabezpieczony kratami, częściowo przeciętymi. Otwór niewielki w kształcie prostokątnym z zaoblonymi narożnikami. Otwór umieszczony wysoko, powyżej betonowego cokołu.		
15.	Detale architektoniczne, zdobienia, inne istotne elementy	Wieża surowa, pozbawiona zdobier.		
16.	Stolarka okienna i drzwiowa	Brak stolarki okiennej i drzwiowej. Otwory okienne i drzwiowe w kształcie prostokątnym z zaokrąglonymi narożnikami.		
17.	Oświetlenie obiektu nocą		✓	—
18.	Opis budynków przynależnych	Budynek techniczny niewielki, w formie prostopadłościanu, zbudowany z cegły i betonu zbrojonego.		
19.	Inne istotne elementy	Na archiwalnych fotografiach pochodzących z lat 70. XX w. możemy dostrzec budynek techniczny dwukondygnacyjny oraz wieżę zwieńczoną przeszkloną laterną na planie koła otoczoną galerią z prostą balustradą, przykrytą kopułastym dachem z dekoracyjnym szczytem. Latarnia podpiwniczona.		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Zdewastowana stalowa ażurowa konstrukcja. Bardzo zły stan techniczny obiektu. Wieża na planie centralnym kwadratu, posadowiona na betonowym cokole, zwieńczona pozostałością laterny. Wieża surowa, pozbawiona zdobier. Obok pozostałość po małym budynku technicznym. Obiekt wpisany do gminnej ewidencji zabytków.				

NR	KATEGORIA WNĘTRZE	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Możliwość wejścia do wnętrza		✓	Wejście na wieżę bardzo niebezpieczne (brak tablic informacyjnych i ostrzegawczych) ze względu na bardzo zły stan techniczny. Wejście umieszczone bardzo wysoko, zabezpieczone uszkodzoną kratą.
2.	Możliwość wejścia na laternę		✓	—
3.	Możliwość wejścia na galerię		✓	—
4.	Ogólne pierwsze wrażenie ³⁶	—	—	—
5.	Czytelna komunikacja	—	—	—
6.	Bariery architektoniczne	✓		Wysokie wejście, drabina zewnętrzna prowadząca po stalowej konstrukcji na szczyt.

³⁶ Kryterium stanowi subiektywną ocenę obejmującą aspekty materialne i niematerialne wnętrza.

7.	Winda		✓	—
8.	Detale architektoniczne, zdobienia	—	—	—
9.	Bezpieczeństwo		✓	Obecnie bardzo zły stan techniczny obiektu, wejście niebezpieczne. Brak zabezpieczeń, oraz tablic ostrzegawczych. Ze względu na odpadające elementy konstrukcji przebywanie przy wieży niebezpieczne.
10.	Niewykorzystane powierzchnie	—	—	—
11.	Opis wnętrza – strefa wejściowa	—		
12.	Opis wnętrza – wieża latarni	—		
13.	Schody – typ, podstawowe wymiary	Na szczyt wieży w części ażurowej latarni prowadzi stalowa drabina zabezpieczona barierką.		
14.	Opis wnętrz budynków przynależnych	—		
15.	Ocena stanu technicznego	Bardzo zły stan techniczny, obiekt stanowiący zagrożenie.		
16.	Inne istotne elementy	Obiekt pozbawiony dozoru i zabezpieczeń. Zdarza się, że użytkownicy wspinają się na wieżę na własne ryzyko.		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Wnętrze do obiektu zabronione i niebezpieczne ze względu na bardzo zły stan techniczny obiektu. Wejście do wieży zabezpieczone kratą, umieszczone wysoko powyżej betonowego cokołu. Brak dozoru obiektu i zabezpieczeń. Na najwyższy odcinek wieży prowadzi stroma wysoka drabina.				

NR	KATEGORIA FUNKCJA	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Czynny znak nawigacyjny		✓	—
2.	Czynna atrakcja turystyczna		✓	—
3.	Wieża widokowa		✓	—
4.	Dodatkowa infrastruktura tj. sklepik, toalety, punkt info.		✓	—
5.	Mieszkanie latarnika i rodzin		✓	—
6.	Dyżurka pracowników, siedziba Urzędu Morskiego		✓	—
7.	Stopień automatyzacji		✓	—
8.	Wartości dodane (tj. edukacja, do- datkowe aktywności itp.)		✓	—
9.	Przyszłe planowane zmiany funkcjo- nalne	—	—	Brak danych.
10.	Inne istotne elementy	Wieża pełni nieoficjalnie funkcję tzw. punktu nawigacyjnego dziennego – jest miejscem orientacyjnym dla żeglarzy za dnia. Urząd Morski w Gdyni planował demontaż konstrukcji. Wieża zachowana dzięki staraniom stowarzyszenia „Przyjaciele Helu”. Trwają poszukiwania użytkowników i inwestorów chętnych na przejęcie i zagospodarowanie obiektu, jednym z pomysłów było utworzenie punktu obserwacyjnego ptaków. Pierwotnie pełniła również funkcję wieży obserwacyjnej.		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Obiekt opuszczony. Dla żeglarzy stanowi charakterystyczny dzienny punkt orientacyjny.				

NR	KONTEKST TURYSTYCZNY	TAK	NIE	DODATKOWE INFORMACJE, NOTATKA
1.	Obiekt udostępniony do zwiedzania		✓	Obiekt od lat opuszczony (od 1990 r.), pozbawiony konserwacji i opieki. Nieprzystosowany dla ruchu turystycznego, przyciąga miłośników latarnictwa i sportów ekstremalnych.
2.	Godziny otwarcia	—		

3.	Ogólne pierwsze wrażenie ³⁷		✓	Latarnia nieprzystosowana do ruchu turystycznego, trudna droga do obiektu. Wieża pomimo stanu technicznego robi ogromne wrażenie – malownicza, dzika i bezludna okolica, czyste lasy z licznymi porostami, wysokie wydmy i piękne widoki, dzikie i puste plaże. Konstrukcja wyróżniająca się na tle pozostałych polskich latarni morskich.
4.	Czystość		✓	Liczne śmieci wokół obiektu oraz oderwane części wieży i budynku przynależnego (skorodowane elementy metalowe, cegły, mocowania). Liczne graffiti pokrywające wieżę.
5.	Obecność turystów		✓	Brak turystów ze względu na trudny dostęp. Pojedyncze osoby spotkane po drodze, kierujące się na dzikie plaże.
6.	Obecny latarnik lub pracownik		✓	—
7.	Przewodnik lub możliwość rozmowy z latarnikiem		✓	—
8.	Bilet wstępu		✓	—
9.	Tablice informacyjne, opisy		✓	—
10.	Broszury informacyjne		✓	—
11.	Przystosowanie dla osób niepełnosprawnych		✓	Całkowity brak możliwości wejścia na teren obiektu przez osoby niepełnosprawne.
12.	Atrakcje na terenie obiektu		✓	—
13.	Dostępność dodatkowych usług i atrakcji w bliskiej odległości latarni		✓	—
14.	Okoliczne atrakcje turystyczne	✓		Muzeum Obrony Wybrzeża, liczne zabytki i obiekty militarne, Muzeum Rybołówstwa, inne muzea, plaże, Cypel Helski, Fokarium, Latarnia Morska Hel.
15.	Inne istotne elementy	—		
PODSUMOWANIE I WNIOSKI:				
Obiekt nieprzystosowany dla turystów. Brak infrastruktury, trudna droga do obiektu. Wieża ze względu na malowniczą lokalizację przyciąga wybranych aktywnych turystów, miłośników latarni morskich oraz fanów ekstremalnych aktywności.				

DODATKOWE NOTATKI
Wieża powstała w okresie międzywojennym (1936 r.) i była latarnią morską bez stałego nadzoru. Światłem sterowano z latarni morskiej Hel. Światło nawigacyjne często zawodziło, zwłaszcza zimą. Na skutek likwidacji strefy militarnej (1990 r.) latarnia zaczęła być dewastowana.

Źródło: opracowanie własne

³⁷ Kryterium stanowi subiektywną ocenę obejmującą aspekty materialne i niematerialne całego zespołu latarni w kontekście turystycznym, wraz z wnętrzem jeśli dotyczy.

3.2. Określenie świadomości społecznej na temat dziedzictwa kulturowego latarni morskich³⁸. Synteza wyników badań ankietowych³⁹

Przeprowadzone przez autorkę badania ankietowe dostarczyły istotnych informacji na temat świadomości społecznej w zakresie dziedzictwa kulturowego latarni morskich oraz opinii ankietowanych na temat potencjału adaptacyjnego polskich obiektów. Analiza wyników pozwala na wyodrębnienie kilku kluczowych obszarów, tj. poziomu świadomości społecznej, znaczenia ochrony dziedzictwa, zagadnień adaptacyjnych, promocji i popularyzacji, w tym zmian prowadzących do zwiększenia zainteresowania użytkowników.

Wyniki ankiety pokazały, że świadomość na temat kulturowej wartości latarni morskich jest umiarkowana. Aż 62,7% respondentów deklaroowało znajomość latarni jako elementów dziedzictwa kulturowego, jednak dalsze wyniki wykazały brak głębszej refleksji nad ich złożonym znaczeniem historycznym i symbolicznym. Najczęściej wskazywano na ich rolę jako elementu krajobrazu morskiego oraz dziedzictwa architektonicznego, co podkreśla potrzebę popularyzacji innych i mniej oczywistych aspektów dziedzictwa kulturowego, np. związanego z dziedzictwem technicznym, społecznym, tradycjami. Zdecydowana większość respondentów (88,2%) poparła konieczność ochrony prawnej latarni morskich. Ankieta pokazała, że respondenci są świadomi zmniejszenia znaczenia latarni morskich w obecnym świecie.

Ankietowani dostrzegają potencjał adaptacyjny latarni morskich do nowych funkcji użytkowych. Najczęściej wskazywaną funkcją, jest znana już i najczęściej wybierana dla latarni – funkcja turystyczna (punkty widokowe czy centra informacji turystycznej), na drugim miejscu plasuje się także popularna funkcja ekspozycyjna. Zauważono również duże zainteresowanie organizacją wydarzeń kulturalnych i edukacyjnych. Otrzymane wyniki sugerują przewagę myślenia schematycznego w kontekście społecznym, bazującego na wskazywaniu rozwiązań dobrze znanych i powszechnie akceptowanych, a także unikaniu odchodzenia od utartych wzorców i braku idei nieoczywistych i innowacyjnych. Chociaż warto zauważyć, że wśród odpowiedzi otwartych pojawiały się i takie, które wykraczały poza przyjęty schemat, przykładowo – obserwatorium astronomiczne czy studio nagrań.

Wyniki badań wskazują na potencjał latarni morskich jako ważnych elementów dziedzictwa kulturowego i turystycznego, jednak ich pełne wykorzystanie wymaga skoordynowanych działań w zakresie edukacji, ochrony i promocji. Ponad 67% badanych wskazało, że tematy związane z latarniami morskimi są rzadko poruszane w dyskursie społecznym.

³⁸ W niniejszej pracy przedstawiono wyniki badania ankietowego obejmującego 110 osób. Autorka ma pełną świadomość, że badania tego typu powinny być prowadzone we współpracy z socjologiem oraz zgodnie z wytycznymi metodologicznymi, m.in. Polskiego Towarzystwa Socjologicznego i zasadami etyki badań naukowych. Pomimo tego zdecydowano o włączeniu danych, które służą jako materiał uzupełniający, pomocny w zilustrowaniu określonych tendencji i refleksji w analizowanej tematyce. Wyniki nie mają charakteru reprezentatywnego i nie są podstawą do uogólnień statystycznych, lecz stanowią tło dla rozważań teoretycznych – ich celem jest wskazanie zjawisk, które mogą być interesujące z punktu widzenia dalszych badań i hipotez. Idea może stanowić początek dalszych, pogłębianych badań z udziałem interdyscyplinarnego zespołu.

³⁹ Pełne wyniki badań zaprezentowane zostały na końcu pracy.

Najczęściej wskazywane działania, prowadzące do zwiększenia atrakcyjności obiektów, to ich modernizacja techniczna, co pokazuje, że zachowanie autentyczności obiektów poprzez ich ochronę prawną oraz działania konserwatorskie powinny stanowić priorytet. Inne proponowane przez ankietowanych działania, mogące wpłynąć pozytywnie na odbiór latarni morskich obejmowały m.in. promocję turystyki szlakiem latarni morskich, organizację wydarzeń, rozwój infrastruktury wokół latarni, czy wprowadzenie innowacyjnych form promocji, takich jak gry terenowe. Podkreślano również potrzebę zwiększenia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz różnych grup społecznych, w tym dzieci.

Ponadto przeprowadzone badania pokazują, iż bardzo mała grupa ankietowanych zna przykłady zagranicznych obiektów oraz kiedykolwiek odwiedziła latarnię morską poza granicami kraju.

3.3. Podsumowanie i wnioski

Badania terenowe stanowiły istotny etap w realizacji procesu badawczego, zawierający szczegółowe analizy każdego z obiektów, dokonanie obserwacji bezpośrednich oraz zgromadzenie wartościowego materiału empirycznego. Zebrane dane posłużyły jako podstawa do opracowania kolejnych rozdziałów rozprawy doktorskiej, obejmujący szczegółowy opis latarni morskich w Polsce zgodnie z przyjętym schematem, analizy porównawcze oraz przygotowanie kart obiektów. Działania te były niezbędne dla osiągnięcia założonego celu naukowego oraz sformułowania odpowiedzi na postawione w pracy pytania badawcze.

Badania ankietowe pozwoliły zidentyfikować poziom świadomości na temat wartości kulturowej latarni morskich. Przeprowadzona ankieta pokazała brak pełnej świadomości złożonej i cennej wartości latarni morskich wśród respondentów, co potwierdziły również wybrane odpowiedzi na pytania otwarte. W kontekście powiązań z dziedzictwem kulturowym latarnie najczęściej postrzegano jako element krajobrazu morskiego oraz dziedzictwo architektoniczne. Zmiany w znaczeniu latarni na przestrzeni lat zauważyła większość badanych, a potrzebę ich ochrony prawnej popierała zdecydowana większość respondentów. Wnioski sugerują, że podjęcie kroków na rzecz popularyzacji latarni morskich może wzmocnić ich pozycję w świadomości społecznej.

4. Latarnie morskie w Polsce

4.1. Wprowadzenie

Długość linii brzegowej Polski wraz z Półwyspem Helskim (79 km) z wyłączeniem linii brzegowej Zalewu Wiślanego, Szczecińskiego i Kamieńskiego wynosi 687 km (Mały Rocznik Statystyczny Polski 2024, s.18).

Niniejsze opracowanie obejmuje analizę 19 latarni morskich, wśród których znajdują się zarówno obiekty nadal funkcjonujące jako nawigacyjne, jak i te wyłączone z eksploatacji. Obiekty zostały przedstawione kolejno, rozpoczynając od wschodniego wybrzeża Morza Bałtyckiego i latarni morskiej w Krynicy Morskiej, a kończąc na latarni morskiej Świnoujście, położonej najbliżej granicy zachodniej. Opisy poszczególnych latarni powstały na podstawie badań terenowych i własnych obserwacji, przeprowadzonych wywiadów, analizy źródeł archiwalnych, literaturowych oraz netograficznych. Uwzględniono w nich w większości informacje bazujące na stanie danych z sierpnia 2022 r. Opracowanie dostarcza szczegółowych informacji o historii, lokalizacji obiektu, dostępności, architekturze, wnętrzu oraz funkcji obiektów. Celem niniejszego badania jest nie tylko dokumentacja stanu obecnego, ale także zrozumienie obecnej roli latarni morskich oraz sformułowanie wniosków niezbędnych do określenia ich dalszych możliwości adaptacyjnych. Sporządzone karty obiektów zostały zamieszczone zbiorczo po zakończeniu opisu wszystkich latarni morskich, stanowiąc wprowadzenie do analiz porównawczych.

4.2. Latarnia morska Krynica Morska

Ilustracja 29: Podstawowe dane latarni morskiej Krynica Morska



Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska zlokalizowana najbliżej wschodniej granicy Polski odgrywa istotną rolę jako czynny znak nawigacyjny o zasięgu światła wynoszącym 18 Mm. Wzniesiona w celu uzupełnienia przerwy pomiędzy latarnią morską w Helu, a Pilawie (obecnie Bałtyjsk), oficjalnie oddana do użytku 25 sierpnia 1951 r. Światło latarni morskiej jest umiejscowione na wysokości 53 m n.p.m. System opiera się na soczewce bębnowej o średnicy 1000 mm, w skład systemu

wchodzi dwupozycyjny zmieniacz, który obsługiwany jest przez 2 żarówki żarowe o mocy 1000 W każda. Ważnym aspektem tego rozwiązania jest obecność żarówki zapasowej, automatycznie uruchamianej po przepaleniu jednej z nich (Pietkiewicz i in. 2020). Obecnie latarnia stanowi atrakcję turystyczną dostępną w sezonie letnim, jedną z kluczowych w regionie.

Rys historyczny

Historia oznakowania nawigacyjnego Mierzei i Zalewu Wiślanego ma swój początek w XIX w., kiedy to zauważono trudności w określeniu pozycji statków w rejonie środka Zatoki, wynikające z braków w oznakowaniu wybrzeża. W odpowiedzi na tę sytuację Pruska Administracja Morska podjęła decyzję o budowie latarni morskiej na Frische Nehtung (Zatoce Wiślanej) pod koniec XIX w. Koncepcja oznakowania nawigacyjnego Zatoki Gdańskiej została opracowana w latach 1892–1893, a projekt latarni został zaakceptowany w Berlinie dzięki staraniom Urzędu Kupców Gdańskich. Realizacja projektu rozpoczęła się w 1894 r. (Pietkiewicz i in. 2020). W 1895 r. na miejscu powstały zabudowania, w tym latarnia morska o wysokości 23,30 m wraz z przylegającymi budynkami mieszkalnymi oraz wolnostojącymi budynkami gospodarczymi, przeznaczonymi dla dwóch pracowników z rodzinami. Konstrukcja latarni przyjęła formę wieży na planie koła lekko zwężającej się ku górze, z granitowym czterobocznym cokołem i przylegającym budynkiem od strony wschodniej ze stromym dwuspadowym dachem. Wieża została zwieńczona latarnią na planie ośmioboku foremego, pomalowaną na szary kolor, nawiązując do naturalnego granitu użytego podczas budowy. Materiały konstrukcyjne obejmowały cegłę czerwoną z cegielni w Matarni, granitowe ciosy sprowadzone z Drezna do cokołów i gzymsów, a także wykonaną w Gdańsku laternę (Łysejko 2007). Urządzenie optyczne sprowadzono spod Berlina (Czerner 1986). Charakterystyczną cechą obiektu była harmonijna, wyważona i asymetryczna bryła z licznymi detalami architektonicznymi, takimi jak wydatny gzyms arkadowy pod galerią, attyka grzebieniowa, czy dekoracyjne szczyty dachów. W 1928 r., ze względu na problemy techniczne, dokonano zmiany zasilania źródła światła oraz jego charakterystyki, przechodząc na gaz płynny.

Ilustracja 30: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Krynica Morska ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczne – zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. aktualne – fot. autorka

Latarnia przetrwała niemal cały okres II Wojny Światowej, aż do 1945 r., kiedy to wycofujące się oddziały niemieckie zaminowały wieżę. 3 maja 1945 r. wojska radzieckie zajęły miejscowość Kahlberg – obecnie Krynica Morska (Łysejko 2007). Według relacji latarnika Andrzeja Marcza potężna detonacja miała miejsce podczas rozminowywania wieży przez wojska radzieckie, prawdopodobnie około miesiąca po zakończeniu wojny. Pod gruzami latarni zginęło wówczas kilku żołnierzy. Obszar przez kolejne lata pozostawał pod kontrolą radziecką, co skomplikowało proces odbudowy obiektu. W 1949 r., na ażurowej wieży dachu werandy domu wczasowego „Bałtyk”, umieszczono prowizoryczne światło w postaci lampy acetylenowej na wysokości 45 m n.p.m., o zasięgu 10 Mm. Wolnostojący budynek mieszkalny z lat 30. XX w. przetrwał do czasów współczesnych (Łysejko 2019).

Po zakończeniu II Wojny Światowej Wydział Nawigacji Urzędu Morskiego w Gdyni podjął starania mające na celu jak najszybsze przywrócenie funkcji wszystkich istniejących wcześniej znaków nawigacyjnych, łącznie z latarnią morską w Krynicy Morskiej. W ramach tych działań rozpoczęto program budowy nowych latarni morskich. Pod koniec lat 40. XX w. rozpoczęto proces projektowy, a do realizacji wybrano projekt przygotowany w Zakładzie Budownictwa Politechniki Gdańskiej, którego kierownikiem był prof. Stanisław Puzyna (Pietkiewicz 2020). Nową latarnię morską, pierwotnie nazwaną Łysicą (nazwa miejscowości używana do 1958 r.), zlokalizowano w odległości 15 m od poprzedniego obiektu. W początkowych latach swojej działalności latarnia nie była pomalowana, a proces został zainicjowany dopiero w 1955 r. (Łysejko 2019). Rok później przeprowadzono przebudowę budynku technicznego, podwyższając obiekt o jedno piętro i dobudowując dwuspadowy dach. Na szczycie wieży umieszczono radiolaternię, którą później wyłączono z eksploatacji. Urządzenia i mechanizmy, w tym soczewka zamontowane w 1957 r., funkcjonują w latarni do dziś.

W 1991 r. Krynica Morska uzyskała status miasta, a rok później, od początku czerwca, latarnię udostępniono dla ruchu turystycznego, dzięki porozumieniu między Biurem Hydrograficznym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni a TPNMM. Okresowo, co 10–15 lat, przeprowadzane są prace konserwatorskie na wieży w celu zachowania niezmiennego wyglądu latarni, w tym malowanie elewacji z zachowaniem dotychczasowej kolorystyki. W 1996 r. wieża latarni wraz z budynkiem technicznym przeszły kompleksowy remont, obejmujący prace tynkarsko-malarskie. Rok później zdecydowano o podwyższeniu barier schodów wewnętrznych oraz galerii. Kolejny remont miał miejsce w 2001 r., finansowany ze środków funduszy TPNMM, mający na celu lepsze przystosowanie obiektu do ruchu turystycznego. W 2002 r. na kopule latarni zamontowano urządzenie radiolokacyjne (Łysejko 2007). W maju 2003 r. miała miejsce instalacja radaru w ramach systemu VTS, a w 2005 r. przeprowadzono malowanie elewacji wieży. W 2008 r. zauważono poziome pęknięcia na wieży, które zabezpieczono metalowymi opaskami, a rok później latarnia została dodatkowo docieplona i ponownie pomalowana. Kolejny

remont miał miejsce w 2013 r., a rok później wymieniono radar systemu VTS Zatoka Gdańska⁴⁰.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska w Krynicy Morskiej zlokalizowana na Mierzei Wiślanej odwołuje się swoją nazwą do miejscowości wczasowej. Mierzeja charakteryzuje się średnią wysokością wynoszącą 20–25 m, a sama latarnia została umiejscowiona w najwyższym punkcie wydmy, osiągającej około 29 m wysokości. Obiekt znajduje się w odległości około 1 km na północny-wschód od centrum Krynicy Morskiej. Jego strategiczne usytuowanie ma na celu umożliwienie bezpiecznej żeglugi zarówno w Zatoce Gdańskiej, jak i w wodach Zalewu Wiślanego.

Latarnia jest widoczna z głównej drogi prowadzącej przez Mierzeję Wiślaną, czyli ulicę Gdańską, dostęp do obiektu jest więc ułatwiony, a dodatkowo wpływa na to obecność drogowskazów na drogach dojazdowych. Główna trasa komunikacyjna prowadzi przez stromą ulicę Żołnierzy, biegnącą prostopadle do ul. Gdańskiej. W pobliżu obiektu znajduje się kilka parkingów hotelowych i prywatnych, jednak brak dedykowanych miejsc postojowych przy latarni wymusza pozostawienie pojazdów w większej odległości. Jest to możliwe wzdłuż głównej ulicy dojazdowej, gdzie znajdują się darmowe miejsca postojowe. Zaobserwowano brak przystanków komunikacji miejskiej w bezpośrednim sąsiedztwie latarni, a najbliższy dworzec autobusowy znajduje się w odległości 850 m od obiektu. Ponadto, brak jest wydzielonych tras rowerowych przebiegających w okolicach latarni morskiej.

Droga do latarni odbywa się poprzez utwardzone drogi piesze, wykonane z ażurowych płyt betonowych, umożliwiając one dostęp do obiektu, a także stanowią połączenie z plażą miejską, znajdującą się w odległości około 500 m w linii prostej – wejście nr 23.

Latarnia morska graniczy z Cmentarzem Wojennym Żołnierzy Radzieckich, którzy zginęli podczas eksplozji ładunku wybuchowego pozostawionego w poprzedniej latarni morskiej przez wycofujące się wojska niemieckie. W najbliższym otoczeniu znajduje się zróżnicowana zabudowa, w tym domy mieszkalne, domki letniskowe, hotel, a także lokale handlowe i gastronomiczne. Wokół obiektu znajduje się infrastruktura turystyczna, a atrakcje obejmują popularne miejsca, takie jak Wydma Wielbłądzi Garb, będąca najwyższym punktem mierzei, port oraz zabytkowa zabudowa.

Teren latarni

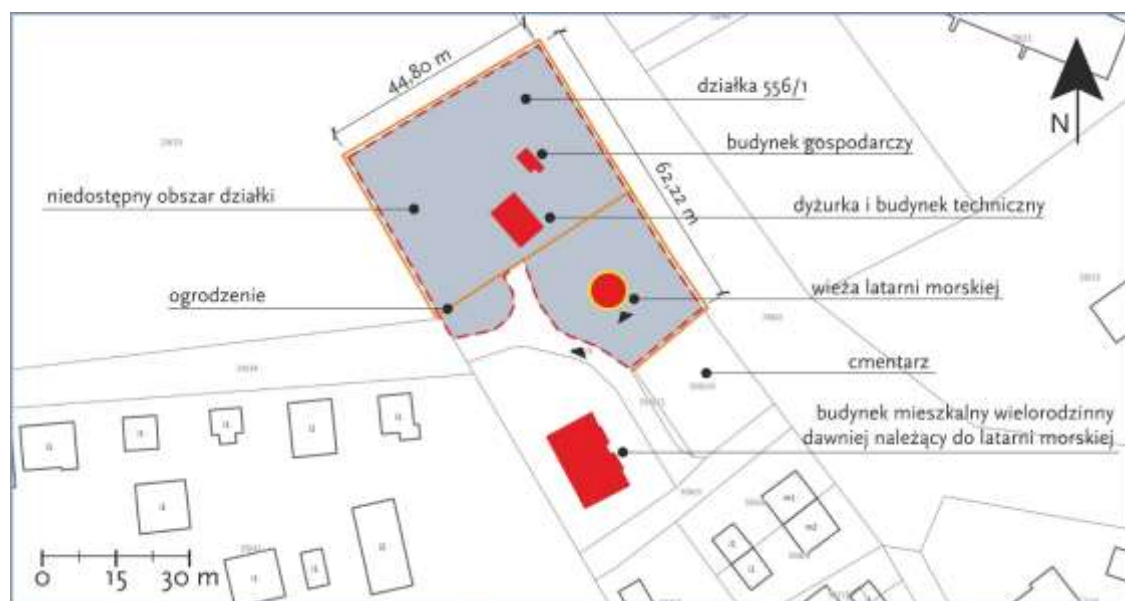
Latarnia morska jest usytuowana na działce o numerze 556/1, której kształt zbliżony jest do prostokąta z podcięciem w jednym z narożników. Powierzchnia działki wynosi około 24,93 a, a wieża latarni usytuowana jest w jej południowo-wschodniej części na lekkim

⁴⁰ Na podstawie korespondencji z przedstawicielem Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego.

wzniesieniu terenu. Dojście do wieży zapewniają trzy betonowe stopnie oraz podjazd dostosowany dla wózków. Cały kompleks, obejmujący wieżę latarni morskiej i przylegający budynek, znajduje się w obrębie granic działki, a odległość między nimi wynosi około 15 m. Dawny budynek mieszkalny, historycznie należący do nieistniejącej latarni morskiej, znajduje się obecnie poza granicą działki i posiada osobny adres.

Teren latarni morskiej w Krynicy Morskiej został zagospodarowany, podzielony na dwie odrębne strefy funkcjonalne. Mniejsza z nich, dostępna całodobowo dla turystów, obejmuje obszar otaczający wieżę latarni. Natomiast większa strefa, ogrodzona, stanowi dyżurkę latarników oraz obszar techniczno-magazynowy. Granice terenu są zdefiniowane przez zróżnicowane ogrodzenie. Od strony Cmentarza Żołnierzy Radzieckich, ogrodzenie składa się z siatki ogrodzeniowej, żywopłotu i stalowego przęsła. Obszar latarni został uatrakcyjniony poprzez zieleń uporządkowaną, która obejmuje trawę, drzewa iglaste i liściaste, oraz kwiaty. Elementy małej architektury, takie jak ławki z oparciami i kosze na odpady, zostały rozmieszczone, tworząc centralnie zagospodarowany obszar wokół wieży, rozplanowany w oparciu o wycinki okręgów. Częściowo utwardzony teren, wykonany z czerwonej kostki brukowej betonowej, został ułożony naprzemiennie w kształcie kwadratowym i ośmiobocznym.

Ilustracja 31: Teren latarni morskiej Krynica Morska



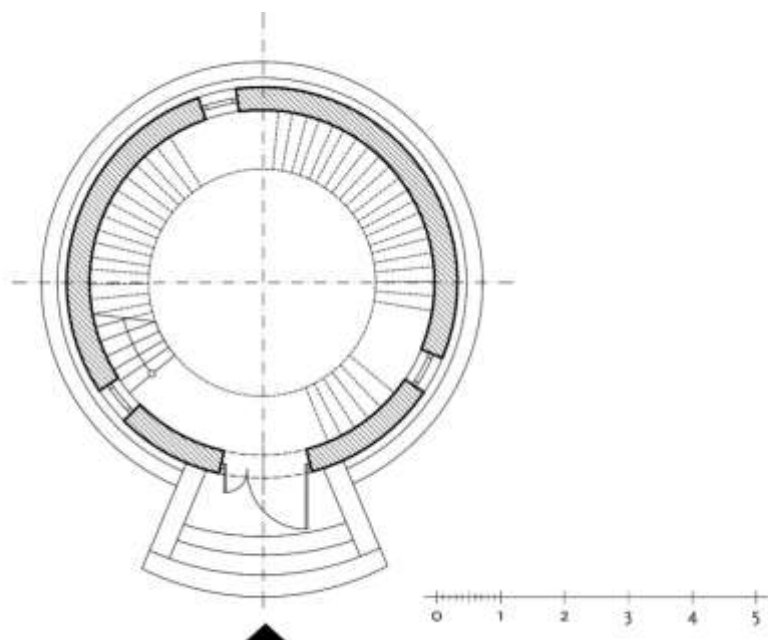
Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Analiza architektoniczna

W zielonym, malowniczym krajobrazie Mierzei Wiślanej wyróżnia się kontrastująca czerwona wieża latarni morskiej. Obiekt prezentuje się jako prosta, zwarta, wertykalna bryła na planie centralnym koła, lekko zwężająca się ku górze. Jej korpus, osiągający wysokość 27,10 m, jest pozbawiony zdobień. Cała konstrukcja opiera się na fundamencie o średnicy 7,20 m, umieszczonym 2 m poniżej powierzchni gruntu (Pietkiewicz i in. 2020). Średnice

podstawy i górnej części wieży tuż pod galerią wynoszą odpowiednio 6 m i 4,5 m. Na szczycie wieży umiejscowiona jest biała laterna, posiadająca stożkowy dach. Detale architektoniczne ograniczają się do prostych wsporników pod tarasem galerii oraz niskiego cokołu na dolnej części wieży.

Ilustracja 32: Rzut wieży latarni morskiej Krynica Morska



Źródło: opracowanie własne

Wieża została wykonana z prefabrykowanych bloczków betonowych o wymiarach 42 x 35 x 40 cm (długość x wysokość x szerokość). Jej zewnętrzna powierzchnia została otynkowana i pomalowana na intensywny kolor czerwony. Obszar znajdujący się do linii zadaszenia nad drzwiami wejściowymi został pokryty czerwoną farbą olejną, natomiast powyżej zastosowano czerwoną farbę o matowym wykończeniu. Bloczki betonowe są łączone za pomocą pionowych elementów wykonanych ze stali zbrojeniowej, a dodatkową stabilność konstrukcji zapewnia zbrojony wieniec, umieszczony co szóstą warstwę bloczków. Laterna oraz galeria na szczycie wieży zostały wykonane z metalu, który został pokryty białą farbą olejną. Schody zewnętrzne, prowadzące do wejścia wykończono płytką ceramiczną o jasnobrązowym kolorze. Odprowadzenie wody deszczowej zostało zapewnione przez brązową metalową rynnę w górnej części konstrukcji, natomiast na dolnej części zastosowano rynnę wykonaną z PVC.

Zaakcentowane wejście do wieży znajduje się od strony południowo-wschodniej. Do latarni przylegają schody zewnętrzne (4 stopnie) z murkiem po obu stronach zwężające się w stronę drzwi wejściowych, ich układ w rzucie stanowi wycinek koła, których środek współdzieli z latarnią. Elementy schodów zostały wykonane z betonu, a ich powierzchnie pokryto jasnobrązowymi płytkami ceramicznymi z antypoślizgowym ryflem. Po obu stronach schodów umieszczono betonowe murki wykończone tynkiem mozaikowym w kolorze jasnobrązowym. Ich górna część została wykończona drewnianymi deskami, pełniącymi funkcję miejsc

do siedzenia. Dwuskrzydłowe drzwi wejściowe wykonano z drewna, ich budowa jest asymetryczna, gdzie prawe skrzydło jest szersze od lewego. Drzwi zostały wyposażone w dekoracyjne płyciny i pokryte lakierem w ciemnobrązowym kolorze.

Otwory okienne w wieży są niewielkie, prostokątne i wertykalne, rozmieszczone nieregularnie w wybranych miejscach, co wprowadza element asymetrii. Prosta współczesna stolarka okienna uchylno-rozwierana została wykonana z ciemnobrązowego drewna, a parapet zewnętrzny z metalu, pomalowanego na ciemnobrązowy kolor. Laterna, umieszczona na szczycie wieży, została zaprojektowana z przeszklonymi ścianami o prostych pionowych podziałach. Wieża nie jest podświetlana nocą z uwagi na ograniczenia przy pełnionej funkcji nawigacyjnej, posiada jedynie kinkiet nad drzwiami wejściowymi.

Ilustracja 33: Latarnia morska w Krynicy Morskiej wraz z wolnostojącym budynkiem przynależnym



Źródło: fot. autorka

Zespół latarni morskiej, obejmujący zarówno samą wieżę, jak i przylegający do niej budynek mieszkalny wielorodzinny zlokalizowany przy ulicy Żołnierzy 1A, zostały wpisane do gminnej ewidencji zabytków pod nr 77. Stan techniczny wieży latarni morskiej jest bardzo dobry, odnotowano niedawno przeprowadzony remont elewacji. Budynek mieszkalny wielorodzinny utrzymuje stan oceniany jako dobry. W kontekście planu zagospodarowania przestrzennego, ustalenia uwzględniające ochronę formy i funkcji latarni oraz bryły, detalu architektonicznego w budynku mieszkalnym, ukierunkowują postępowanie zgodnie z zasadami konserwatorskimi. Zabiegi te zapewniają, że ewentualne prace modernizacyjne czy dobudowy będą respektować i podtrzymywać autentyczność historyczną oraz architektoniczną zespołu. Dopuszcza się w ograniczonym zakresie wykonanie rozbudowy, zachowując jednak charakterystyczne cechy istniejących obiektów, takich jak geometria i pokrycie dachu, w celu zachowania spójności z otoczeniem objętym ochroną⁴¹. Ważnym aspektem jest także zachowanie czytelności i wyraźnej dominaty obiektów zespołu w krajobrazie.

Z wieżą latarni morskiej związany jest niewielki, wolnostojący obiekt, pełniący obecnie funkcję dyżurki latarników. Współczesny budynek posiada 2 kondygnacje naziemne, poddasze

⁴¹ Karta Gminnej Ewidencji Zabytków nr 77, Krynica Morska.

oraz dwuspadowy dach. Wejście do wnętrza dyżurki zostało umieszczone od strony północno-wschodniej i jest niedostępne dla osób postronnych. Ściany budynku zostały ocieplone i pokryte tynkiem w kolorze kremowym, a dach, wykonano z czerwonej dachówki. Budynek posiada współczesne, proste okna z białą stolarką PCV, od strony latarni na pierwszym piętrze umieszczono niewielki balkon. Budynek dyżurki nie podlega ochronie prawnej.

Nie planowane jest wprowadzenie zmian architektoniczno-budowlanych kompleksu.

Opis wnętrza

Wnętrze wieży zostało wykończone farbą w kolorze kremowym. Na ścianach widoczny jest surowy materiał konstrukcyjny, który stanowią prefabrykowane bloczki betonowe. Strefa wejściowa prezentuje się jako otwarta przestrzeń, rozciągająca się na całej wysokości wieży. Z poziomu parteru jest widoczny strop kondygnacji poprzedzającej laternę (przedsionek laterny), a obszerna przestrzeń, zwana „duszą schodów” zwęża się stopniowo ku górze. Wieża została wypełniona przestrzenią komunikacyjną, którą stanowią spiralnie umieszczone schody na ścianach wieży. Obiekt jest pozbawiony trzonu transportowego, który zazwyczaj jest charakterystyczny dla latarni morskich i pojawia się w większości polskich obiektów.

Ilustracja 34: Wnętrze latarni morskiej w Krynicy Morskiej



Źródło: fot. autorka

W obszarze strefy wejściowej wieży latarni morskiej wykorzystano współczesne elementy wykończeniowe, posadzka została wykonana z szarych, kwadratowych płytek ceramicznych. Lada będąca centralnym punktem strefy wejściowej, została wykonana z płyty meblowej laminowanej drewnopodobnej, a na niej umieszczono szklaną ekspozycję pamiątek. Na ścianach strefy wejściowej umieszczono przemysłowe oprawy liniowe, ekspozycję fotografii przedstawiających inne polskie latarnie morskie oraz liczne ogłoszenia i informacje. Mimo, że elementy pełnią funkcję informacyjną i edukacyjną, samą strefę charakteryzuje brak estetyki i spójności stylistycznej z innymi elementami wystroju. Zauważalne jest przypadkowe rozmieszczenie wyposażenia, co dodatkowo przyczynia się do braku harmonii wizualnej. Takie rozwiązanie może negatywnie wpływać na wrażenia wizualne odwiedzających oraz utrudniać

czytelność przekazu. Ściany przy schodach zostały zabezpieczone zmywalną lamperią, wykonaną z farby olejnej w kolorze cappuccino.

Wewnętrzna komunikacja prowadząca na punkt widokowy utrzymuje jednoznaczność i czytelność poprzez zastosowanie jednej drogi komunikacyjnej. Na szczyt wieży prowadzi 115 stopni, z których większość stanowią kręte betonowe schody o parametrach: szerokość biegu 80 cm, wysokość stopnia (h) 18 cm, głębokość stopnia (s) w najszerszym 27 cm. Co kilka stopni umieszczone są spoczniki. Schody betonowe zostały osadzone w ścianie wewnętrznej w sposób wspornikowy. Metalowa prosta balustrada, pomalowana na kolor ciemnobrązowy, jest wyposażona w gęste podziały, a w celu zapewnienia dodatkowego zabezpieczenia, zastosowano przedłużoną balustradę od wewnętrznej strony schodów.

Na najwyższej kondygnacji, bezpośrednio poniżej laterny, udostępniona jest jedynie połowa pomieszczenia, przy czym druga część pełni funkcję techniczną. Wnętrze dzieli ściana z blachy trapezowej, utrzymana w kolorze zgodnym z wykończeniem ścian i sufitu (farba w odcieniu kremowym). Na kondygnacji znajduje się metalowy włącz umieszczony w posadzce, pełniący wcześniej rolę transportową dla ładunków dostarczanych na szczyt latarni. Posadzka utrzymana jest w kolorze ciemnobrązowym. Wnętrze zawiera drzwi do niedostępnego pomieszczenia technicznego, drzwi wiodące na niedostępną galerię widokową oraz pochyłą metalową schodnię prowadzącą na laternę – ostatni etap drogi na szczyt wieży. Powyżej tej kondygnacji umieszczona jest laterna wyposażona w urządzenie optyczne. Droga do niej prowadzi przez żółty włącz w stropie, a sam strop wykończony jest niewielkimi płytkami ceramicznymi w kolorze ceglastym z dostrzegalnymi ubytkami i pęknięciami. Otwór w stropie został zabezpieczony żółtymi barierkami i bramką. Wnętrze laterny do wysokości szklenia pokryte jest jasnoszarą farbą, natomiast powyżej białą farbą.

Stan techniczny wnętrza obiektu pozostaje na poziomie dobrym, zaobserwowane są widoczne ślady użytkowania: przetarte poręcze (w szczególności na najwyższym odcinku) i posadzka, zabrudzenia na ścianach w obszarach pozbawionych lamperii, zachlapania farby, inne zabrudzenia na posadzce i schodach, ślady korozji na balustradzie galerii.

W obiekcie występuje szereg barier architektonicznych, takich jak kręte i wąskie schody, progi, stroma schodnia, niskie nadproża. Te elementy mogą stanowić utrudnienie dla osób poruszających się w obiekcie, zwłaszcza dla tych z ograniczoną mobilnością. W celu zwiększenia bezpieczeństwa zastosowano różne środki, takie jak podwyższona balustrada, kontrastowe taśmy, tablice ostrzegawcze, poręcze, barierki, odróżnione kolorem bramka oraz włącz na najwyższej kondygnacji. Co więcej, w obiekcie zainstalowano system monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego, system przeciwpożarowy, oznaczenia dróg ewakuacyjnych.

Wnętrze latarni cechuje surowość oraz ograniczenie w detalach architektonicznych i zdobieniach. W obiekcie zaobserwowano nieznaczną ilość niewykorzystanych powierzchni, której większość stanowi strefę wejściową. Niemożliwy jest dostęp do budynków przynależnych.

Funkcja

Latarnia morska w Krynicy Morskiej stanowi aktywny i nadzorowany znak nawigacyjny na polskim wybrzeżu, o zasięgu świetlnym wynoszącym 18 Mm. Obiekt podlega administracyjnie Urzędowi Morskiemu w Gdyni i pełni funkcję atrakcji turystycznej, oferując punkt widokowy o wyjątkowej panoramie. Wnętrze wieży, dostępne sezonowo po nabyciu biletu wstępu, zostało przystosowane do obsługi ruchu turystycznego. Z wysokości wieży można podziwiać malownicze krajobrazy, takie jak Zalew Wiślany, Zatoka Gdańska, Gdańsk oraz Babie Doły. Latarnia udostępnia turystom laternę wraz z wrażliwym urządzeniem optycznym, jednak ze względu na niewielką przestrzeń, czas przebywania jest ograniczony. Niestety, brak jest możliwości wejścia na galerię widokową. W punkcie sprzedaży biletów istnieje niewielki sklep z pamiątkami, oferujący m.in. książki, broszury, niewielkie pamiątki, a na zewnątrz dostępne są dwie toalety turystyczne. Wnętrze latarni zawiera mapę wybrzeża z zaznaczonymi latarniami i zasięgiem świateł, fotografie innych latarni morskich, tablicę z polecanymi atrakcjami regionu oraz nieaktualny kalendarz imprez. Warto zauważyć, że wnętrze nie jest dostosowane dla osób z niepełnosprawnością oraz dzieci o wzroście poniżej 105 cm. Na zewnątrz wieży umieszczone są tablice informujące o możliwości zdobycia odznaki miłośnika latarni morskich oraz tablice poświęcone historii obiektu wraz z ekspozycją fragmentów dawnej, zniszczonej podczas II wojny światowej latarni (granitowe elementy).

W budynku wolnostojącym, przynależnym do latarni morskiej znajduje się część techniczno-magazynowa zawierająca różnorodny sprzęt, w tym agregat prądotwórczy, niezbędny do zabezpieczenia dostaw energii elektrycznej w przypadku awarii bądź brakach w dostawie. Ponadto w obiekcie znajduje się pomieszczenie dyżurne, w którym służbę pełni dwóch latarników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy. Do ich obowiązków należy bieżący nadzór nad pracą latarni oraz zapewnienie ciągłości i niezawodności działania.⁴²

Na latarni morskiej zainstalowana jest stacja brzegowa systemu AIS-PL, będącego częścią projektu HELCOM (Łysek 2019). W ramach automatycznego nadzorowania ruchu statków stacja odgrywa kluczową rolę w monitorowaniu aktywności morskiej okolicy, bezpieczeństwie morskim oraz skutecznym zarządzaniu.

Obecny stan funkcjonalny obiektu nie przewiduje planowanych zmian w najbliższej przyszłości. Oznacza to, że zaplanowane funkcje techniczne i rola latarni morskiej utrzymane będą w dotychczasowym zakresie.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska Krynica Morska pełni istotną funkcję nawigacyjną, wspomagając bezpieczną żeglugę w Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym. Jednocześnie stanowi atrakcję

⁴² Na podstawie wywiadu z latarnikiem dnia 01.08.2022 r.

turystyczną oraz ważny element krajobrazu regionu. Została oddana do użytku w 1951 r. i powstała po zniszczeniach związanych z II wojną światową. Strategiczna lokalizacja latarni umożliwia bezpieczną żeglugę, a dostępność z głównej drogi, oznakowanie dróg dojazdowych i infrastruktura turystyczna sprzyjają ruchowi turystycznemu. W otoczeniu obiektu znajduje się zabudowa obejmująca budynki mieszkalne, domki letniskowe, hotel, oraz lokale handlowe i gastronomiczne. Pieszka droga prowadzi do pobliskiej plaży miejskiej. Brak parkingów bezpośrednio przy obiekcie może stanowić pewne utrudnienie dla odwiedzających, dodatkowo uwagi wymagają braki w komunikacji publicznej i trasach rowerowych. Latarnia nie jest przystosowana dla osób z niepełnosprawnością oraz dzieci poniżej 105 cm wzrostu, co może ograniczać dostępność dla pewnych grup turystycznych.

Teren latarni został zagospodarowany, tworząc dwie strefy funkcjonalne: jedną dostępną dla turystów, drugą dla pracowników. Strefa turystyczna została uatrakcyjniona zieloną przestrzenią i elementami małej architektury. Otoczenie latarni, pomimo ograniczonej powierzchni, wykazuje możliwości zagospodarowania poprzez wprowadzenie nowych struktur z zachowaniem wieży jako elementu dominującego. Fakt, iż obiekt towarzyszący wieży zlokalizowany w granicach działki nie figuruje w rejestrze zabytków, stwarza możliwości wprowadzenia większych ingerencji i przekształceń.

Forma latarni morskiej jest prosta, funkcjonalna i dostosowana do specyfiki nawigacyjnej. Czerwona wieża, zbudowana z prefabrykowanych bloczków betonowych, kontrastuje z otoczeniem i prezentuje się jako wolnostojąca konstrukcja na planie koła o bryle wertykalnej, lekko zwężająca się ku górze. Wnętrze wieży jest utrzymane w kolorze kremowym z surowym, widocznym materiałem wykorzystanym do budowy wieży (bloczki betonowe). Schody spiralne prowadzące na szczyt wypełniają niemal całe wnętrze wieży. Charakterystyczny element, wyróżniający latarnię morską Krynica Morska w Polsce, stanowi brak wewnętrznego trzonu latarni – znaczna, pusta przestrzeń centralna (wnętrze sięgające przedsionka latarni). Co może stanowić cechę wartą wykorzystania w przyszłych potencjalnych adaptacjach. Na uwagę zasługuje wątpliwa estetyka i brak spójności stylistycznej we wnętrzu. Obserwowane jest przypadkowe wyposażenie i jego rozmieszczenie, co może wywierać negatywny wpływ na wrażenia wizualne odwiedzających, a także prowadzić do utrudnienia czytelności przekazu i wrażenia braku harmonii.

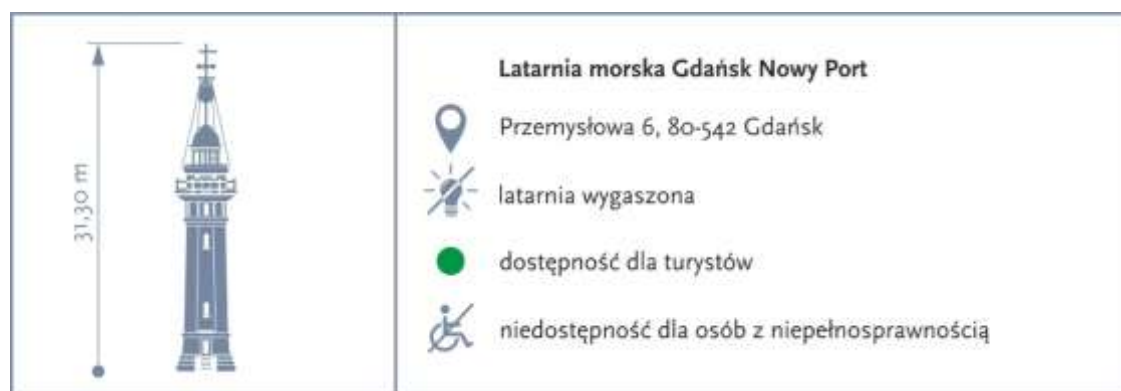
Stan techniczny latarni oceniany jest jako bardzo dobry, co znajduje potwierdzenie w regularnie przeprowadzanych pracach remontowych. Wnętrze obiektu wykazuje jednak wyraźne ślady użytkowania i wymaga podjęcia działań remontowo-konserwatorskich. Wieża znajduje się w gminnej ewidencji zabytków. Istotne jest kontynuowanie prac konserwatorskich, aby zachować oryginalny wygląd, autentyczność historyczną oraz integralność obiektu.

Niemożliwy jest wstęp do budynków przynależnych, zmiany architektoniczno-budowlane oraz funkcjonalne kompleksu nie są planowane.

4.3. Latarnia morska Gdańsk Nowy Port

Latarnia morska Gdańsk Nowy Port, nazywana również potocznie Wieżą Pilotów to jedna z najstarszych latarni morskich w Polsce. Stanowi popularną atrakcję turystyczną okolicy, ważne dziedzictwo kulturowe Gdańska oraz dzienny punkt orientacyjny dla żeglarzy i pilotów portowych, gdyż jej światło jest wygaszone. Zabytkowa latarnia morska znajdująca się w Gdańsku dzielnicy Nowy Port została zbudowana na sztucznym cyplu przy ujściu Wisły w celu oznaczenia niebezpiecznego toru wodnego. Jest usytuowana pomiędzy latarnią morską Hel i latarnią morską Gdańsk Port Północny. Jako jedyna w Polsce należy do prywatnego właściciela. Historycznie jej zasięg światła umieszczonego na wysokości 27,3 m n.p.m. wynosił 17 Mm.

Ilustracja 35: Podstawowe dane latarni morskiej Gdańsk Nowy Port



Źródło: Opracowanie własne

Rys historyczny

Historia portu Gdańsk – jednej z największych i najistotniejszych polskich przystani – sięga roku 1000. Intensywny rozwój miasta przypadał na okres XIV i XV w., wówczas stał się on ważnym punktem wymiany towarów i handlu. Zaistniała potrzeba lepszego oznakowania wybrzeża, stąd w roku 1482 zbudowano od strony morza wieżę latarni morskiej w twierdzy Wisłoujście. Niestety zmieniająca się linia brzegowa – meandrujące koryto rzeki, mielizny i łachy – spowodowała mniejszą przydatność latarni morskiej na twierdzy. Podjęto decyzję o budowie nowych znaków nawigacyjnych – w 1758 r. powstał tzw. zespół latarni kierunkowych (Pietkiewicz i in.2020).

Latarnia morska Nowy Port była trzecią latarnią morską, jej budowa miała miejsce w latach 1893–1894, zgodnie z projektem Karla Friedricha Schinkla (w odległości 450 m od jednej z latarni kierunkowych). Wygląd wieży przypuszczalnie wzorowany był na gotyckiej latarni morskiej Cleveland położonej nad jeziorem Erie w Stanie Ohio w USA (Bielicki, Ellwart 2019). Jej uruchomienie miało miejsce w 1894 r., a latarnia stanowiła pierwszą elektryczną latarnię morską na Bałtyku zasilaną za pomocą baterii ładowanych za dnia przez generatory napędzane maszyną parową, zlokalizowaną obok wieży w budynku maszynowni. Urządzenie optyczne

stanowiła soczewka wykonana w Paryżu zgodnie z patentem Agustina Fresnela przez firmę Barbier & Fenestre (Łysejko 2019). Ponadto niedaleko latarni wybudowano również budynek latarnika. Na maszcie umieszczonym na szczycie wieży zainstalowano tzw. kulę czasu, wzorując się na urządzeniu znajdującym się w Greenwich obok Londynu (Łysejko 2015), przeniesioną z drewnianej wieży, na której funkcjonowała od 1876 r. (Pietkiewicz i in. 2020). Kula czasu służyła niegdyś do precyzyjnego ustawiania chronometrów pokładowych dla statków przebywających w porcie i na redzie (Bielicki, Ellwart 2019) według sygnału przekazywanego telegraficznie z Królewskiego Obserwatorium Astronomicznego w Berlinie. Każdego dnia o godzinie 12:00 z masztu zainstalowanego na kopule wieży opuszczano metalową, ażurową kulę o wadze 70 kg. Kula czasu funkcjonowała do 1921 r., do okresu gdy stacja w Gdańsku rozpoczęła nadawanie sygnału radiowego. Osiem lat później kulę zdemontowano ze względu na uszkodzenie silnym wiatrem (Łysejko 2019). Do wybuchu I wojny światowej urządzenia latarni były wielokrotnie kontrolowane i ulepszone, zwiększając tym samym sektor świecenia, a sama charakterystyka światła na przestrzeni lat również ulegała zmianom. Od 1911 r. było to światło dwubarwne: w sektorach środkowym i bocznym białe, czerwone natomiast w skrajnych sektorach. W roku 1915 w obiekcie zamontowano dodatkowo lampę topową na szczycie oraz reflektor umieszczony na galerii latarni (Pietkiewicz i in. 2020).

Ilustracja 36: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Gdańsk Nowy Port ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczne – zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. aktualne – fot. autorka

Historia Latarni Morskiej Nowy Port jest zapisem nie tylko rozwoju nawigacji, ale także ważnych wydarzeń historycznych, takich jak II wojna światowa. 1 września 1939 r. z jej okna oraz równoległe z pancernika „Schleswig-Holstein” padły strzały w kierunku obrońców Westerplatte i tym samym rozpoczęła się II wojna światowa. Ostrzał został zatrzymany przez polskie działa zlokalizowane na Westerplatte, a na rozkaz dowódców obrony pocisk artyleryjski został skierowany na wieżę latarni. Ślad po zdarzeniu jest widoczny na ścianie wieży w postaci uzupełnienia ubytku różniącą się kolorem cegłą (Bielicki, Ellwart 2019). Przez okres trwania wojny częściowo zniszczona latarnia morska nadal funkcjonowała, z jej końcem zostały uszkodzone dwa aparaty optyczne, a brak polskich przedsiębiorstw produkujących aparaturę, spowodował opóźnienie w ponownym uruchomieniu światła nawigacyjnego. Obiekt wyremontowano

i ponownie włączono prawdopodobnie z końcem 1946 r., zamontowano wówczas urządzenie optyczne zamówione w Szwecji. Latarnia po wojnie była kilkakrotnie modernizowana, a charakterystyka światła zmieniana. W połowie lat 70. XX w. za sprawą potrzeby modernizacji oznakowania nawigacyjnego i budowy drugiego portu morskiego na obszarze Gdańska, latarnia morska Nowy Port przestała pełnić tak istotną funkcję. Zaistniała więc potrzeba budowy nowego obiektu, co nastąpiło w 1984 r., wtedy też wyłączono latarnię morską Nowy Port.

W roku 2004 wieża została kupiona od Skarbu Państwa przez prywatnego inwestora – Kanadyjczyka polskiego pochodzenia – Stefana Jacka Michalaka, który po wykonaniu prac konserwatorsko-remontowych udostępnił obiekt dla ruchu turystycznego dokładnie w 110 rocznicę budowy obiektu. Trudne, nadmorskie warunki atmosferyczne i zanieczyszczenia powietrza dokonały poważnych zniszczeń wieży. Podczas remontu starano się w jak największym stopniu zachować charakter obiektu, wymieniono przyrdzewiałe fragmenty balustrady na galerii widokowej, wstawiono nowe dębowe okna, odtworzono miedziany dach⁴³. W kolejnych latach trwały prace nad odbudową kuli czasu i masztu, w 2008 r. odbył się pierwszy pokaz. Dwa lata później latarnia morska otrzymała tytuł „Zabytek Zadbany” nadany przez Generalnego Konserwatora Zabytków Rzeczypospolitej Polskiej.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Gdańsk Nowy Port jest zlokalizowana w strefie przemysłowej w dzielnicy Nowy Port, na obszarze portowym znajdującym się na wzniesieniu znanym jako Wzgórze Pilotów. W sąsiedztwie latarni znajdują się zabudowania robotniczo-portowe z przełomu XIX i XX w. oraz stara zajezdnia tramwajowa (Bielicki, Ellwart2019). Obiekt znajduje się w odległości niespełna 9 km od Śródmieścia Gdańska, a więc jest oddalony od głównych atrakcji miasta.

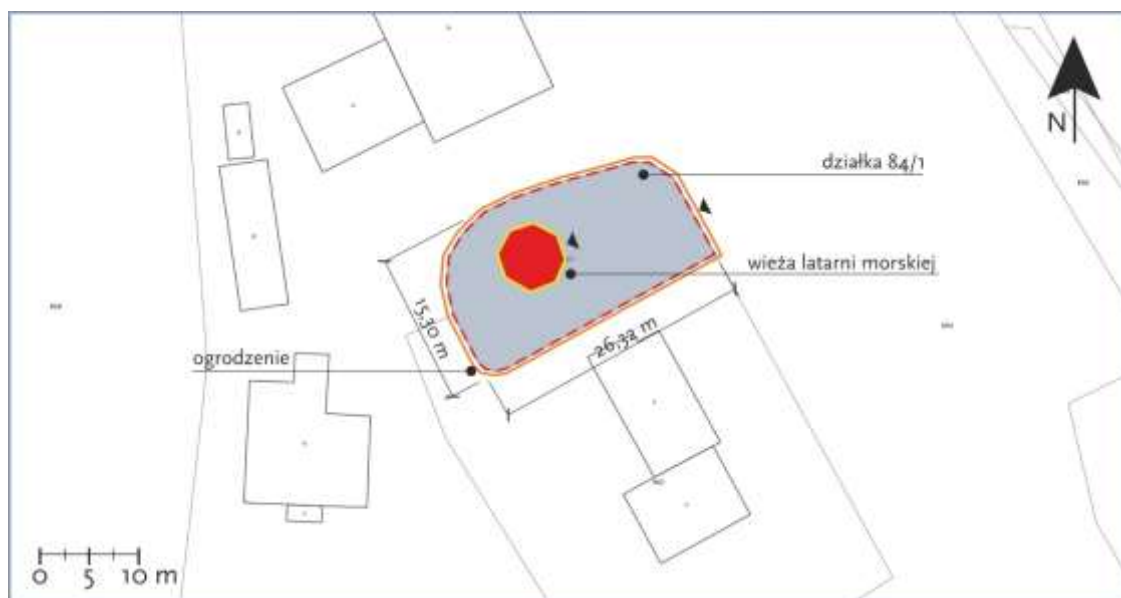
Dostępność obiektu jest zapewniona dla podróżujących samochodem oraz turystów korzystających z komunikacji miejskiej. Dojazd do obiektu jest stosunkowo łatwy, dzięki oznakowanym drogom oraz widoczności latarni z głównej drogi dojazdowej. Punkt orientacyjny stanowi przystań promowa przy ul. Przemysłowej, również znaną jako „Nowy Port”. W niedalekiej odległości od obiektu (około 100 m) dostępne są bezpłatne miejsca parkingowe. W okolicy 500–800 m od latarni morskiej Gdańsk Nowy Port znajdują się przystanki komunikacji miejskiej. Przystanek autobusowy „Zespół Szkół Morskich” obsługuje linię autobusową nr 148, linia tramwajowa nr 5 ułatwia dostęp do obiektu dla mieszkańców i turystów korzystających z komunikacji tramwajowej. Kursujący niegdyś tramwaj wodny F5 na trasie latarnia morska – Westerplatte od pewnego czasu został zawieszony. Na terenie należącym do obiektu znajdują się stojaki rowerowe, jednak podczas prowadzonych badań terenowych w sąsiedztwie nie zaobserwowano wydzielonych dróg rowerowych.

⁴³ Latarnia Gdańska. *Historia latarni morskiej – drugie życie*. Źródło: www.latarnia.gda.pl/historia-latarni-morskiej/#drugiezycie. Dostęp dnia 30.11.2023.

Teren latarni

Latarnia morska zlokalizowana jest centralnie na działce o numerze 84/1, w kształcie zbliżonym do prostokąta z zaokrąglonymi narożnikami i powierzchni wynoszącej 3,55 a. Obszar latarni jest utrzymany w należytym stanie technicznym z zachowaniem porządku. Jest otoczony metalowym ogrodzeniem usytuowanym na kamiennym cokole, brama jest zamykana poza godzinami otwarcia, a wejście na teren obiektu zapewnia 5 granitowych stopni schodów. Następnie w kierunku schodów prowadzących do wieży latarni wiedzie ciąg komunikacyjny wykonany z granitowej kostki brukowej. Na powierzchni działki znajdują się trawa oraz drzewa lipowe, a także liczne miejsca do odpoczynku, takie jak ławki, składane krzesła i stoliki oraz stojaki rowerowe. Przy bramce wejściowej umieszczony jest wysoki maszt z flagą miasta Gdańsk. Na terenie latarni nie znajdują się budynki przynależne.

Ilustracja 37: Usytuowanie latarni morskiej Gdańsk Nowy Port



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

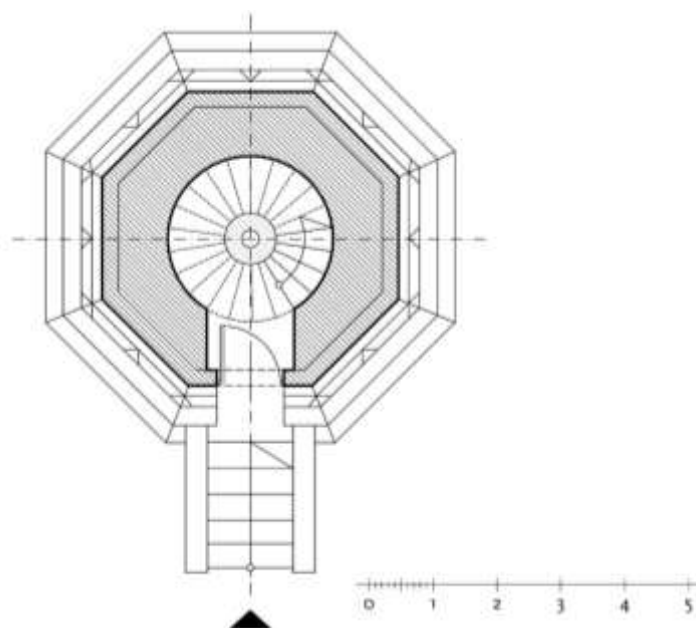
Latarnia morska doskonale wpisuje się w krajobraz portu, jednocześnie wyróżniając się historyczną zabudową i zastosowanym naturalnym materiałem budowlanym. W bliskiej okolicy latarni znajduje się niewielka liczba usług i atrakcji, nie odnotowano lokali gastronomicznych i handlowych. W sąsiedztwie można znaleźć Kapitanat Portu Gdańsk, Przedsiębiorstwo Usług Morskich, siedzibę Straży Granicznej, serwis portowy i inne firmy. Z latarni morskiej rozpościera się widok na port oraz Westerplatte, które znajduje się po przeciwnej stronie kanału. Przed latarnią rozciąga się aleja spacerowa o nazwie „Nabrzeże Ziółkowskiego” z ekspozycją fotografii, która została oddana do użytku po remoncie w kwietniu 2022 r. W sąsiedztwie znajduje się także radiolatarnia, która należy do Urzędu Morskiego w Gdyni, oraz budynki Urzędu Morskiego. Należy jednak zaznaczyć, że ze względu na charakter terenu portowego, nie ma tam miejskiej plaży. Najbliższe obiekty historyczne oraz atrakcje turystyczne w okolicy

to Westerplatte, Bateria Portowa, Twierdza Wisłoujście, zabytkowe zabudowy, Nabrzeże Oliwskie oraz promenada.

Analiza architektoniczna

Strzelista zwężająca się lekko ku górze wieża została zbudowana na planie centralnym ośmioboku foremego i ma wysokość 31,3 m. Latarnia umieszczona jest na mocno wysuniętym, dwupoziomowym cokole. Na szczycie wieży umieszczona jest biała laterna, otoczona ośmioboczną galerią, z kopułą wyposażoną w oculus.

Ilustracja 38: Rzut latarni morskiej Gdańsk Nowy Port



Źródło: opracowanie własne

Fundament latarni został wykonany z tłuczonych kamieni, połączonych betonem, korpus wieży z czerwonej cegły, a cokół i pozostałe detale architektoniczne z białego piaskowca. Podstawę balkonu i tarasu wykonano z betonu, a materiał wykorzystany do budowy laterny to płyty żeliwne malowane na kolor biały. Kopuła latarni jest miedziana i została odtworzona w procesie renowacji, podobnie jak stolarka drzwiowa i okienna, które wykonano z drzewa dębowego na wzór dawnych.

Na uwagę zasługują liczne historycznie zachowane detale architektoniczne. Widoczne są dekoracyjne gzymsy i cokoły, a otwory okienne są zwieńczone delikatnymi łukami z cegły. Lico muru kamiennego w pasie drzwi wejściowych zdobi boniowanie, w dolnej części o powierzchni grostkowanej. Na wysokości około 1/4 wieży znajduje się dekoracyjny profilowany gzyms, od którego wychodzą w narożnikach stylizowane pilastry, następnie zmieniające się w dekoracyjne kamienne konsole (kroksztyny) podpierające górną galerię. Balustrada wokół niższej galerii jest kuta i ma powtarzalny wzór o motywie organicznym, z licznymi wolutami. Ściany zewnętrzne laterny są białe z prostokątnymi płycinami, a najwyższa galeria wokół

laterny jest niska, podparta kutymi wspornikami w kształcie ślimacznic i otoczona dekoracyjną kutą balustradą ze wzorem geometrycznym. Pod ośmioboczną, cebulastą kopułą został umieszczony wydatny gzyms podokapowy. Na szczycie wieży znajduje się dekoracyjna, ażurowa kula czasu wykonana ze stali nierdzewnej.

Strefa wejściowa do wieży została zaakcentowana i znajduje się od strony północno-wschodniej. Do drzwi prowadzą betonowe, jednobiegowe schody w liczbie 10 stopni z pełną murowaną balustradą po obu stronach. Drewniane drzwi wejściowe są otwierane do środka i znajdują się na wysokości około 170 cm nad gruntem, powyżej dekoracyjnego cokołu. Zostały wykonane jako ramowo-płycinowe, jednoskrzydłowe z dekoracyjną, rzeźbioną metalową klamką. Nad wejściem znajduje się trójkątnie zakończony gzyms.

Ilustracja 39: Latarnia morska Gdańsk Nowy Port



Źródło: fot. autorka

Budynek charakteryzuje się niewielkimi, wąskimi wertykalnymi otworami okiennymi, które umieszczone są na elewacji frontowej w liczbie 3 sztuk na różnych wysokościach. Na pozostałych ścianach budynku umieszczone są 2 okna, również rozmieszczone na zróżnicowanych wysokościach. Ramy okienne krosnowe z węglarkiem, zostały wykonane współcześnie z drewna dębowego, posiadają podziały, wzbogacone o metalowe skoble i kątowniki. Na najwyższym poziomie budynku, czyli w laternie, znajdują się metalowe okrągłe okna.

Obiekt jest dziełem historycznym wpisanym do krajowego rejestru zabytków o nr 1797, z dnia 30 listopada 2006 r. Latarnia morska jest bardzo dobrze utrzymana i znajduje się w bardzo dobrym stanie technicznym. W 2022 r. zaplanowano naprawę kuli czasu⁴⁴. Obiekt nie posiada przylegających budynków ani nocnego oświetlenia zewnętrznego.

⁴⁴ Opis stanu technicznego z sierpnia 2022 r.

Opis wnętrza

Wnętrze obiektu jest o niewielkich rozmiarach, gdzie przeważającą część przestrzeni zajmują kręte schody. Posadzka parteru została wykończona współczesną, szarą, ceramiczną płytką. Centralnym elementem wnętrza jest słup, który dawniej pełnił funkcję trzonu transportowego. Całość aranżacji wnętrza stanowi harmonijne połączenie elementów historycznych z nowoczesnymi częściami wyposażenia.

W dolnej części wieży, naprzeciwko głównego wejścia, umieszczono fototapetę przedstawiającą przekrój latarni morskiej, która stanowi interesujący element wystroju wnętrza. Po prawej stronie od drzwi wejściowych znajdują się kręte schody prowadzące do kolejnych poziomów wieży, po lewej stronie natomiast zlokalizowana jest oddzielona drewnianą witryną, niewielka przestrzeń dedykowana pracownikom obiektu przeznaczona na sprzedaż biletów i pamiątek.

Ilustracja 40: Wnętrze latarni morskiej Gdańsk Nowy Port



Źródło: fot. autorka

W kontekście analizy architektonicznej przedstawionego obiektu można zauważyć, że ściany zostały przemalowane na kolor khaki, co stanowi odejście od pierwotnej kolorystyki i subiektywną inwencję właściciela. Zarówno schody, jak i część posadzek wykonane są z granitu, a pozostałe obszary posadzek wykończone są współczesnymi, szarymi płytkami ceramicznymi.

Schody są oryginalnie zachowane, w bardzo dobrym stanie technicznym, widoczne są jedynie pojedyncze, nieznaczne ubytki. Komunikacja rozłożona jest spiralnie wokół wewnętrznego trzonu wieży. Szerokość biegu w dolnej części wynosi 90 cm, a wysokość (h) pojedynczego stopnia to 20 cm. Stopnie zabiegowe posiadają zróżnicowaną głębokość (s), z największym punktem o głębokości 12 cm i najgłębszym punktem wynoszącym 37 cm. Całkowita liczba stopni wynosi 114. Na zewnętrznej ścianie umocowany jest metalowy pochwyt w kolorze srebrnym o przekroju okrągłym, zakończony zaokrągleniem.

Kontrast pomiędzy ciemną barwą ścian a jasnym odcieniem granitowych schodów stanowi interesujący element kompozycyjny, przyczyniający się do zróżnicowania wizualnego oraz nadania charakteru wnętrza. Panujący wewnątrz nieco tajemniczy nastrój jest efektem

zastosowania delikatnego, klimatycznego oświetlenia oraz cichego dźwięku fal morskich emitowanego w wieży. Wnętrze prezentuje się oszczędnie w detalach. Istotny element stanowią drewniane parapety wewnętrzne, które zostały wyposażone w żłobienie, służące dawniej do odprowadzania skraplającej się wody oraz blaszane zbiorniki umieszczone w ścianach z wytłoczonym znakiem „X” na froncie. Na ścianach wieży umieszczone są podświetlane ramy z plakatami prezentujące ciekawe zagraniczne przykłady latarni morskich, poza fotografiami zawierają także edukacyjne opisy. Nowa instalacja elektryczna została poprowadzona w elektroinstalacyjnych rurach pomalowanych na kolor ścian (tzw. peszlach).

Na potrzeby turystyczne udostępniono niższą galerię oraz laternę, w której umieszczono ekspozycje. Na przedostatniej kondygnacji zastosowano białą farbę, a posadzkę wykonano z granitu. Wnętrze laterny wykończono drewnianą boazerią sięgającą wysokości rozpoczęcia konstrukcji dachu, natomiast powyżej zastosowano deski drewniane w kolorze szarym. Wyeksponowana konstrukcja dachu oraz balustrada wykonane są ze stali malowanej na kolor khaki. Płytki ceramiczne na posadzce uzupełniono reliefowymi płytkami w okolicy otworu w stropie. Dostęp do laterny zapewnia stalowa drabina, pomalowana na kolor srebrny, połączona ze zdemontowanym włazem zamykającym wejście. Wewnątrz laterny zastosowano balustradę o prostym kształcie, malowaną na zielono, z umieszczonymi dekoracyjnymi kulami w narożnikach. Wnętrze obejmuje niewielką ekspozycję dokumentów, urządzeń optycznych i fotografii oraz podziękowań dla właściciela obiektu. Drzwi prowadzące na niedostępną górną galerię zabezpieczono dodatkowo białą kratą.

Pierwsze wrażenie obiektu zostało ocenione jako bardzo dobre, z uwagi na atrakcyjny wygląd i ogólny stan utrzymania. Analiza detaliczna wnętrza potwierdziła regularnie przeprowadzane remonty i konserwacje, co przyczyniło się do pozytywnego odbioru obiektu. Na białych ścianach na wysokości galerii można zauważyć widoczne zabrudzenia wynikające z użytkowania.

Wnętrze charakteryzuje czytelna komunikacja, oparta na jednej drodze komunikacyjnej. Na przedostatniej kondygnacji zauważalny jest znak wskazujący kierunek ruchu, co dodatkowo ułatwia orientację w przestrzeni.

Analiza obiektu ujawnia liczne bariery architektoniczne, zarówno zewnętrzne, jak i wewnętrzne. Schody spiralne, schody drabinowe na ostatnim odcinku, stopnie zewnętrzne oraz wąskie drogi komunikacyjne stanowią istotne przeszkody dla osób z ograniczeniami ruchowymi. Bezpieczeństwo w obiekcie jest zapewnione poprzez obecność balustrad, uchwytów oraz krawędzi oznaczonych kolorem żółtym. Dodatkowo istnieją oznaczenia dróg ewakuacyjnych oraz system monitoringu. W latarni morskiej odnotowano niewielką ilość niewykorzystanej przestrzeni wewnętrznej.

Funkcja

Latarnia morska nie pełni funkcji znaku nawigacyjnego, lecz jest popularną atrakcją turystyczną, dostępną dla zwiedzających w okresie wiosenno-letnim. Centralnym punktem zainteresowania turystycznego jest taras widokowy zlokalizowany na dolnej galerii wieży, który umożliwia okążenie wieży i podziwianie panoramy. Należy zaznaczyć, że górna galeria jest niedostępna dla zwiedzających. W strefie wejściowej umieszczono niewielki punkt sprzedaży biletów, gdzie turyści mogą zakupić wejściówki oraz pamiątki, które w dni bezdeszczowe, dostępne są także przed wejściem do latarni, na rozkładanym stole.

Na obszarze latarni morskiej można zaobserwować tablice informacyjne, plakaty oraz opisy, które pełnią funkcję edukacyjną, dostarczając ciekawostek i kluczowych informacji na temat latarni morskich oraz ich roli w nawigacji morskiej. Wnętrze wieży latarni zostało wykorzystane jako przestrzeń wystawiennicza, prezentując ekspozycję poświęconą kanadyjskim latarniom morskim, która stanowiących drugą ojczyznę właściciela latarni. Natomiast na ogrodzeniu otaczającym latarnię umieszczone są fotografie polskich latarni morskich wzbogacone opisami. Wnętrze latarni pełni również funkcję mini muzeum latarnictwa. Znajdują się w nim artefakty historyczne, takie jak dawne urządzenia optyczne, pamiątki z okresu świetności latarni oraz różnego rodzaju dokumenty związane z funkcjonowaniem obiektu. Ponadto, w ramach atrakcji dla zwiedzających, uruchamiane jest symboliczne, dawne światło nawigacyjne we wnętrzu. Atmosferę marynistyczną buduje także dźwięk fal morskich, który oddziałuje na zmysły zwiedzających, tworząc unikalne doświadczenie podczas wizyty w latarni morskiej.

Latarnia morska Gdańsk Nowy Port stanowi pomnik techniki nawigacyjnej XIX w. wzbogacony o unikalną na polskim wybrzeżu funkcję – kulę czasu, która jest dodatkową atrakcją turystyczną. Kula jest umieszczona na szczycie wieży i ma średnicę 1,6 m, jest opuszczana w godzinach: 12:00, 14:00, 16:00 i 18:00 z precyzją do 1 sekundy⁴⁵.

Latarnia morska, ze względu na swoje związki z przeszłością, pełni istotną rolę jako punkt historyczny. Jednym z kluczowych elementów historii związanej z tym obiektem jest zdarzenie z 1 września 1939 r., kiedy to o godz. 4:45 padły pierwsze strzały w kierunku Westerplatte, rozpoczynając tym samym II wojnę światową. Latarnia morska będąca świadkiem wydarzeń, stała się nie tylko symbolem, lecz również miejscem upamiętnienia. Znajdujące się we wnętrzu latarni okno, z którego rozległy się strzały, oraz otaczające ją ogrodzenie zewnętrzne są wyposażone w tablice pamiątkowe. Tablice zawierają informacje o wydarzeniu ujęte w trzech językach: angielskim, niemieckim i polskim.

Szczegółowe informacje dotyczące latarni, jej dziejów, wskazówek dojazdu oraz właściciela można znaleźć na oficjalnej stronie internetowej www.latarnia.gda.pl. Dodatkowo obiekt jest aktywnie promowany w mediach społecznościowych, posiadając konta na popularnych portalach. W obiekcie można spotkać i odbyć rozmowę z właścicielem oraz tzw. młodszym

⁴⁵ Latarnia Gdańska. *Kula czasu*. Źródło: www.latarnia.gda.pl/kula-czasu. Dostęp dnia 20.11.2023.

latarnikiem Panem Czesławem Romanowskim – pasjonatem i autorem książki „Latarnia morska Gdańsk Nowy Port i Kula Czasu 1894”.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska Gdańsk Nowy Port, jako jedna z najstarszych w Polsce, stanowi ważne dziedzictwo kulturowe Gdańska, świadectwo przemian technicznych i historycznych oraz atrakcję turystyczną. Choć jej światło jest obecnie wygaszone, historia obiektu jest bogata i związana z rozwojem nawigacji morskiej. Historia latarni sięga roku 1893 i stanowi pierwszą elektryczną latarnię morską na Bałtyku, zasilaną bateriami ładowanymi przez maszynę parową. Latarnia była świadkiem wydarzeń historycznych, takich jak II wojna światowa.

Obiekt jako jedyny w Polsce należy do prywatnego właściciela (od 2004 r.), który po przeprowadzeniu prac renowacyjnych udostępnił wieżę dla ruchu turystycznego. Mimo pewnych zmian w kolorystyce ścian i dodatków, starano się zachować pierwotny charakter wieży. Dzięki starannemu utrzymaniu i udostępnieniu dla zwiedzających obiekt ten kontynuuje swoją rolę w kształtowaniu krajobrazu kulturowego Gdańska.

Zlokalizowana na Wzgórzu Pilotów wieża latarni morskiej znajduje się z dala od centrum miasta, sąsiaduje z okolicą portową i przemysłową. Lokalizacja umożliwia dostępność obiektu zarówno podróżującym samochodem, jak i korzystającym z komunikacji miejskiej. Wyniki analizy wskazują, że zarówno znaczna odległość od głównych atrakcji miasta, jak i występujące problemy z funkcjonowaniem tramwaju wodnego stanowią istotne utrudnienia dla podróżujących, co podkreśla potrzebę skoncentrowania uwagi na tych aspektach w kontekście doskonalenia systemów transportu publicznego. Bliskie sąsiedztwo jest pozbawione rozbudowanej infrastruktury turystycznej, w dalszej odległości znajdują się obiekty historyczne i inne atrakcje turystyczne. Zielony teren latarni, otoczony metalowym ogrodzeniem, prezentuje się estetycznie i zawiera liczne miejsca do odpoczynku.

Wolnostojąca wieża jest pozbawiona budynków przynależnych. Została zbudowana na planie ośmioboku foremnego. Materiały użyte do budowy, takie jak czerwona cegła i biały piaskowiec, podkreślają historyczny charakter latarni. Zachowane zostały liczne detale architektoniczne, takie jak gzymsy, pilastry, dekoracyjne opracowanie lica muru. Wnętrze latarni, dostępne dla zwiedzających, prezentuje harmonijne połączenie elementów historycznych z nowoczesnymi detalami. Niewielkie wnętrze niemal w całości wypełnione jest przez komunikację, a dostępna wolna przestrzeń wewnętrzna jest niewielka.

Dodatkową atrakcją stanowią ażurowa kula czasu umieszczona na szczycie wieży oraz zewnętrzna i wewnętrzna ekspozycja fotografii. Latarnia morska to obiekt o dużym potencjale, nieprzystosowana jest dla osób z niepełnosprawnością ze względu na liczne bariery architektoniczne.

Ograniczona powierzchnia działki uniemożliwia realizację rozbudowy obiektu o obse-
sne budynki naziemne o funkcjach pomocniczych. Wnętrze, ze względu na ograniczoną ku-
baturę, charakteryzuje się relatywnie niewielkim potencjałem adaptacyjnym. Niemniej jednak,

jako dzieło architektury, w połączeniu z dostępnymi zbiorami, unikatową w Polsce kulą czasu oraz kontekstem historycznym, obiekt stanowi istotny punkt o wysokiej wartości kulturowej i turystycznej.

4.4. Latarnia morska Gdańsk Port Północny

Latarnia morska Gdańsk, historycznie znana jako Gdańsk Port Północny⁴⁶ jest najmłodszą latarnią w Polsce o najpotężniejszym systemie świetlnym. Latarnia została wyposażona w zaawansowany system optyki szwedzkiej firmy AGA (Pietkiewicz i in. 2020), a jej światło jest widoczne z odległości 25 Mm. Automatyczne uruchamianie światła jest zapewnione poprzez zastosowanie fotokomórki zmierzchu. Wieża usytuowana na budynku Kapitanatu Portu Gdańsk jest niedostępna dla zwiedzających i jest jedyną wyposażoną w windę latarnią morską w Polsce. Z racji swojego charakterystycznego wyglądu, niektórzy określają ją mianem „Chatki Baby Jagi”, odnosząc się do jej formy przypominającej dom zbudowany na kurzej stopie.

Ilustracja 41: Podstawowe dane latarnia morska Gdańsk Port Północny



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Ewolucja handlu, postęp techniczny oraz konieczność rozbudowy infrastruktury portowej i nabrzeży skłaniały do zmian lokalizacji Portu Gdańsk. Decyzja o wzniesieniu latarni morskiej w Gdańsku była rezultatem konieczności modernizacji systemu oznakowania nawigacyjnego i rozbudowy portu morskiego w drugiej połowie lat 70. XX w. Realizacja przedsięwzięcia miała na celu stworzenie nowoczesnego portu, będącego wizytówką dynamicznie rozwijającej się gospodarki Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Bielecki, Ellwart 2019).

Latarnia morska Gdańsk została oficjalnie uruchomiona 18 czerwca 1984 r., w tym samym czasie zakończono funkcjonowanie latarni morskiej w Nowym Porcie. Elewacja latarni, początkowo pokryta szarymi płytami granitowymi, uległa procesowi obłuzowania z powodu

⁴⁶ Na potrzeby niniejszej pracy w dalszym ciągu posługiwano się dawną nazwą – Gdańsk Port Północny.

działania czynników atmosferycznych, stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa pracowników. W odpowiedzi na problem, pod koniec lat 90. XX w. przeprowadzono kompleksowy remont obiektu, w trakcie którego zdecydowano się na demontaż kamiennej okładziny, zastępując ją farbą (Pietkiewicz i in. 2020).

Ilustracja 42: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Gdańsk Port Północny ze stanem obecnym



Źródło: dziennikbaaltycki.pl/minelo-50-lat-od-uruchomienia-portu-polnocnego-wydarcie-morzu-baltyckiemu-portu-polnocnego-bylo-ogromnym-wyzwaniem/ar/c3-18929073#google_vignette; gdansk.gedanope-dia.pl/gdansk/?title=PORT_P%C3%93%C5%81NOCNY. Dostęp dnia: 15.04.2023

Lokalizacja, dostępność, teren⁴⁷

Ilustracja 43: Teren latarni morskiej Gdańsk Port Północny



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

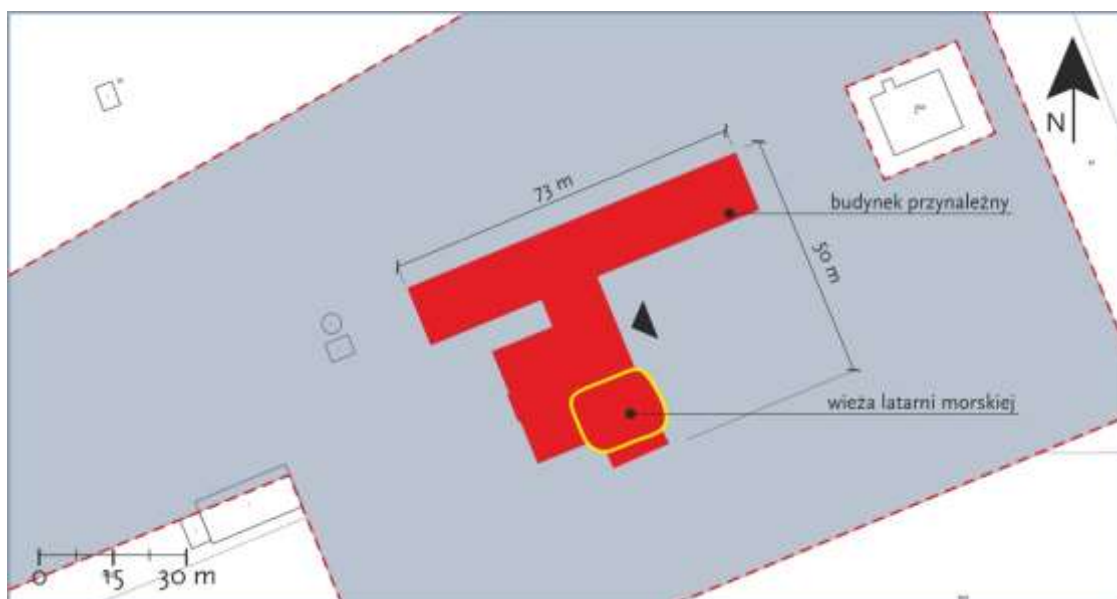
Obiekt latarni morskiej, zlokalizowany w północnej części Portu Północnego, prezentuje się jako istotny element krajobrazu, doskonale widoczny z obszarów takich jak Nowy Port

⁴⁷ Teren latarni morskiej Gdańsk Port Północny stanowi obszar niedostępny i kontrolowany, brak jest szczegółowych danych na temat aktualnego zagospodarowania bliskiego obszaru wokół obiektu, stąd też podrozdział „Teren latarni” został połączony z „Lokalizacja i dostępność”.

czy Westerplatte. Latarnia nie stanowi celu turystycznego, wejście na jej teren jest kontrolowane i możliwe jedynie dla osób uprawnionych. Otaczający obszar Portu Północnego jest ogrodzony, a strzeżony dostęp regulowany jest szlabanem oraz monitorowany przez ochronę portową. Do obiektu prowadzą nieoznakowane ścieżki piesze oraz drogi samochodowe, niedostępne dla osób postronnych. Na obszarze latarni znajdują się miejsca postojowe dla samochodów osobowych pracowników. W odległości 1,10 km umiejscowiony jest przystanek komunikacji miejskiej.

Latarnia morska usytuowana jest na działce o numerze 15/1, w bezpośrednim sąsiedztwie brzegu morskiego oraz Falochronu Północnego. Obszar przemysłowy zawiera instytucje, takie jak Kapitanat, serwis portowy czy liczne siedziby firm. Teren wokół latarni charakteryzuje się utwardzeniem podłoża w postaci asfaltu oraz uporządkowaną roślinnością, w tym trawą, krzewami iglastymi oraz pergolami wejściowymi. Przed wejściem głównym umieszczono dekoracyjne podparte kamieniami kotwice z tablicą pamiątkową oraz biały maszt statku wsparty na linkach. W niedalekiej odległości od latarni położone są Westerplatte, Gdański Terminal Gazowy Gaspol i Naftowy.

Ilustracja 44: Teren latarni morskiej Gdańsk Port Północny, zbliżenie



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoport.gov.pl

Analiza architektoniczna

Latarnia morska Gdańsk Port Północny to obiekt o nowoczesnej bryle, stanowi element przemysłowego krajobrazu Portu i góruje nad otoczeniem. Konstrukcja latarni, zaprojektowana na planie czworokąta foremnego, wyróżnia się masywną, zabudowaną galerią, harmonijnie wkomponowaną w horyzontalnie rozczłonkowany budynek o dwóch kondygnacjach nadziemnych.

W wieży od strony południowej umieszczone są w osi niewielkie prostokątne otwory okienne. Wieża, będąca centralnym elementem struktury, cechuje się białą zamkniętą szkłemniem, zgeometryzowaną galerią, przybierającą postać prostopadłościanu, którego jeden bok został zaokrąglony. Galeria – masywna dwukondygnacyjna konstrukcja, wystająca znacząco poza obrys wieży – zwieńczona jest delikatnie nachylonym daszkiem z ciemnej blachy. Zamknięta galeria posiada pasy okien, które lekko rozszerzają się ku górze. Powyżej masywnej galerii wznosi się biała laterna, zawierająca urządzenie optyczne. Laterna posiada węższą formę, równą szerokości podpory galerii i jest otoczona dwoma poziomami niewielkich platform z metalową balustradą. Cała konstrukcja laterny jest przeszklona jedynie od strony morza, podczas gdy od strony lądu zaprojektowano ścianę pełną.

Ilustracja 45: Latarnia morska Gdańsk Port Północny



Źródło: przewodnikturystyczny.eu/atraccje/-/gdansk/inne-budowle/latarnia-morska-gdansk-port-polnocny; www.baltykinfo.pl/p/156,latarnia-morska-port-polnocny. Dostęp dnia: 05.05.2023

Forma architektoniczna budynku przyległego do wieży jest złożona, posiada liczne podcienie oraz fragmenty podwieszone, podparte przez filary. Struktura obiektu przyjmuje zgeometryzowaną i rozczłonkowaną bryłę, w której dominują liczne otwory okienne, tworzące zespół połączonych ze sobą brył geometrycznych.

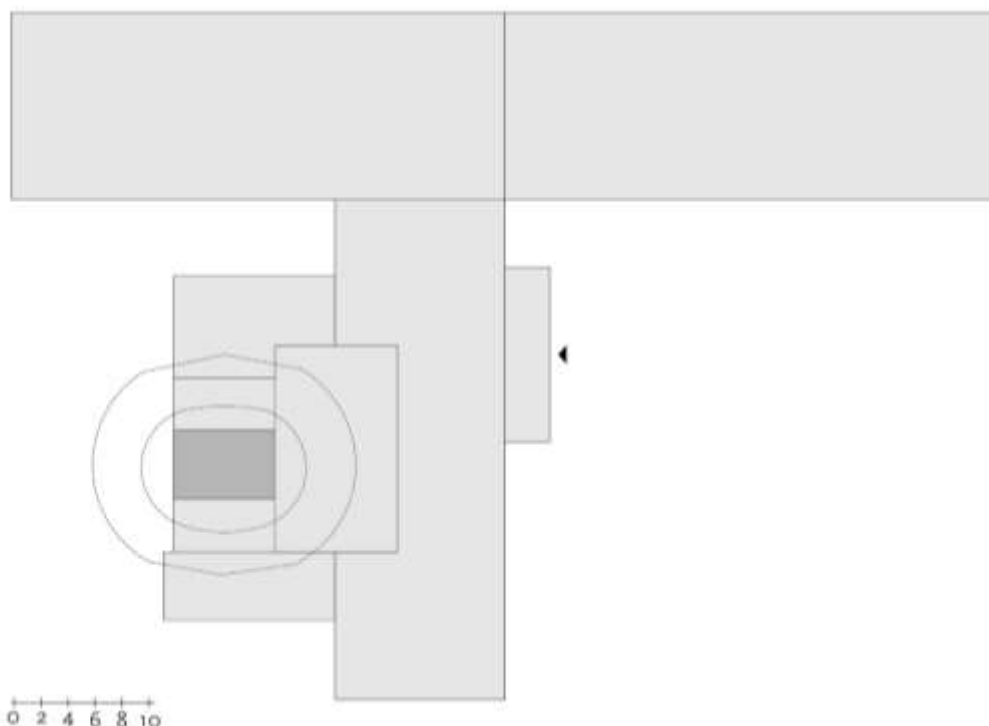
Największe spośród brył przybierają formę prostopadłościanów na planie wydłużonego prostokąta. Wśród nich znajdują się 2 bryły połączone krótszymi bokami, trzecia natomiast łączy się z nimi prostopadłe, tworząc w rzucie niesymetryczną literę „T”. Jest ona wyniesiona na filarach i stanowi integralną część struktury, będąc połączona z wyższą częścią budynku, zawierającą wieżę oraz szereg mniejszych brył o zróżnicowanych proporcjach, z których niektóre są częściowo podwieszone. Od strony północnej górna kondygnacja została zaakcentowana, wysunięta nieco do przodu w stosunku do parteru, podparta na wspornikach w kształcie litery „L”.

Budynek przykryty jest płaskim dachem, wykończonym warstwą papy. Budynek wzniesiony został z betonu zbrojonego, a elewacja została obłożona tynkiem. Wieża oraz dolny pas najniższej kondygnacji, obejmujący obszar do górnej linii okien, zostały pomalowane na intensywny kolor niebieski. Pozostała część budynku utrzymana jest w neutralnej białej tonacji,

co stanowi kontrast wobec niebieskiego koloru. Niski cokół budynku został pomalowany na kolor szary.

Główna strefa wejściowa do obiektu, zlokalizowana jest od strony wschodniej w części mieszczącej wieżę latarni morskiej. Drzwi wejściowe zostały umieszczone w podcieniu, bryła obiektu została pozbawiona zdobier. Na elewacji południowej i północnej umieszczono szyld zawierający napis „PORT OF GDAŃSK AUTHORITY SA” oraz logo, z kolei elewacja wschodnia prezentuje napis „ZARZĄD GDAŃSKIEGO PORTU SA”. Na wieży znajduje się logo w postaci błękitno-czerwonej wstęgi.

Ilustracja 46: Uproszczony schemat rzutu latarni morskiej Gdańsk Port Północny



Źródło: opracowanie własne

Okna o białej, współczesnej stolarce PCV, są liczne i zróżnicowane pod względem rozmiarów. W części przyziemnej budynku okna pozostają niepodzielone, na wyższych kondygnacjach obserwuje się z kolei większe okna, podzielone na mniejsze przegrody. W całym obiekcie zastosowano białe parapety. Główne drzwi wejściowe są szklane i dwuskrzydłowe, natomiast jednoskrzydłowe umieszczone na pozostałych elewacjach.

Brak dostępnych informacji dotyczących okolicznych budynków przynależnych, co sprawia, że trudno jest dokładnie zdefiniować kontekst urbanistyczny. Brak danych dotyczących stanu technicznego obiektu. Na fotografiach zauważalne jest zabrudzenie elewacji od strony morza.

Opis wnętrza

Wnętrze badanego obiektu jest ściśle ograniczone i niedostępne dla osób nieupoważnionych. Wieża wyposażona jest w windę. Brak dostępnych informacji na temat wnętrza w materiałach źródłowych wynika z ograniczonego dostępu, strategicznej roli oraz prowadzonej działalności. W naukowym kontekście brak danych na temat wnętrza obiektu może stanowić wyzwanie w analizie jego struktury przestrzennej.

Ilustracja 47: Wnętrze latarni morskiej Gdańsk Port Północny



Źródło: latarnica.pl/2018/09/12/zwiedzanie-latarni-gdansk-port-polnocny. Dostęp dnia: 05.05.2023

Funkcja

Obiekt stanowi istotny element infrastruktury nawigacyjnej oraz pełni funkcję Siedziby Kapitanatu Portu Gdańsk, która usytuowana jest poniżej urządzenia optycznego. Latarnia morska zlokalizowana jest na terenie Naftoportu, a jej niższa kondygnacja pełni funkcję siedziby dyrekcji przedsiębiorstwa.

Układ optyczny latarni morskiej oparty jest na technologii szwedzkiej firmy AGA i składa się z trzech dwustronnych paneli, na których zamocowano 72 halogeny. Całkowita moc światła generowanego przez latarnię wynosi 1,5 miliona kandel. Światło błyskowe (grupowe) jest widoczne wyłącznie od strony morza, charakteryzując się sekwencją błysków o długości 0,5 s, przerwami odpowiednio: 1,5 s, 1,5 s, 4,5 s. Wysokość światła wynosi 61 m n.p.m., a zasięg światła sięga 25 Mm, co przekłada się na około 46,3 km. Mimo automatycznego funkcjonowania latarnia morska jest nadzorowana przez latarników.

Obiekt nie jest dostępny dla turystów, nie posiada również infrastruktury turystycznej.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska Gdańsk, historycznie znana jako Gdańsk Port Północny to najmłodsza latarnia morska w Polsce. Pełni kluczową funkcję w systemie oznakowania nawigacyjnego. Umiejscowiona na budynku Kapitanatu Portu Gdańsk jest jedyną w Polsce, która została wyposażona w windę. Latarnia nie jest obiektem turystycznym, a dostęp na jej teren jest

kontrolowany. Obiekt pełni istotne funkcje, będąc siedzibą Kapitanatu Portu Gdańsk i dyrekcji przedsiębiorstwa Naftoport. Bezpośrednie otoczenie latarni jest zagospodarowane.

Analiza architektoniczna obiektu ukazuje nowoczesną i zgeometryzowaną formę, wpisującą się w przemysłowy krajobraz Portu Gdańsk. Wieża latarni wyróżnia się białą, zamkniętą szkleniem galerią o masywnej formie. Budynek przyległy, złożony z licznych brył i otworów okiennych, tworzy zróżnicowaną i rozczłonkowaną formę. Brak dostępnych informacji dotyczących wnętrza stanowi wyzwanie w analizie struktury przestrzennej obiektu.

Rys historyczny obiektu odnosi się do ewolucji handlu, postępu technicznego i konieczności rozbudowy Portu Gdańsk. Pomimo niedługiej historii latarnia morska Gdańsk przeszła remont, podczas którego zmieniono wygląd elewacji, zastępując szare płyty granitowe niebieską farbą.

Obecnie obiekt pozostaje niedostępny, jednakże w kontekście potencjalnych, przyszłych zmian funkcji obszaru lokalizacji latarni morskiej, można wskazać na jego wysoki potencjał adaptacyjny. Wynika to z obecności rozległych zabudowań towarzyszących, dobrze rozwiniętej infrastruktury komunikacyjnej i technicznej (m.in. sieci drogowej, komunikacji miejskiej, parkingów) oraz bliskiego sąsiedztwa atrakcji turystycznych, takich jak Westerplatte. Wyposażenie wieży w windę mogłoby uczynić ją jedyną w Polsce latarnią w pełni dostępną dla osób z niepełnosprawnościami. Pomimo braku znaczących walorów historycznych i rozbudowanych detali architektonicznych, latarnia mogłaby przyciągać odwiedzających swoją nietypową formą, potencjalnie oferowanymi atrakcjami oraz statusem najmłodszej latarni morskiej w kraju.

4.5. Latarnia morska Sopot

Ilustracja 48: Podstawowe dane latarnia morska Sopot



Źródło: opracowanie własne

Przez pewien okres w historii komin Zakładu Balneologicznego w Sopocie nazywany „latarnią morską”, stanowił punkt odniesienia dla nawigacji morskiej. Pomimo obecności w historii, obiekt ten nigdy nie miał dużego znaczenia nawigacyjnego dla rejonu Zatoki Gdańskiej. Obecnie uwzględniony jest w spisie światła i locji jako znak o zasięgu 7 Mm o charakterystyce błyskowej i okresie świecenia 4s (Pietkiewicz i in. 2020), co formalnie wyklucza obiekt jako

latarnię morską⁴⁸. Niemniej jednak, ze względu na swoją przeszłość, jest on powszechnie nazywany „latarnią morską” i w symboliczny sposób nadal przekazuje światło. Unikalną cechą obiektu jest umieszczenie systemu świetlnego na zewnętrznej stronie wieży, co stanowi wyjątkowy przykład na polskim wybrzeżu. W okresie największej świetności latarnia morska przesyłała sygnały o zasięgu dochodzącym do 17 Mm. Dziś stanowi popularną atrakcję turystyczną usytuowaną w samym sercu miejscowości.

Rys historyczny

Historia obiektu jest nieodłącznie związana z rozwojem lokalnej społeczności oraz z budową tzw. Łazienek Kąpielowych i sięga początku XIX w. Budowę zapoczątkował doktor wojsk napoleońskich dra Jerzy Haffner, który dostrzegł potencjał miejscowości oraz postanowił utworzyć w Sopocie łazienki z salonem i ciepłymi kąpielami (Czerner 1986). Początkowo wzniesiono proste drewniane budki przeznaczone dla amatorów morskich kąpeli, które z biegiem czasu wzorując się na obiektach z Zachodniej Europy, przekształcono w kabiny kąpielowe. Pod koniec XIX w. podjęto decyzję o budowie nowoczesnego kompleksu zdrowotnego, adekwatnego do rosnącej liczby zabiegów leczniczych. W 1903 r. na terenie zajmowanym przez gazownię rozpoczęto rozbiórkę, aby zrealizować projekt Zakładu Balneologicznego. Architektem secesyjnego projektu był Dunkel, budowniczym miejskim był Paul Püchmüller, rzeźbiarzem Fentzoff, a jego budowa przebiegała niezwykle szybko (Czerner 1986). Charakterystycznym elementem obiektu jest wieża, która stanowiła obudowę nieatrakcyjnego komina i jednocześnie wyraźną, wysoką dominantę, spójną stylistycznie z kompleksem. Obiekt pełnił funkcję uzdrowiska do zakończenia II wojny światowej. Po wojnie obiekt przejął zarząd miejski, aż do roku 1956, kiedy to przekazano go szpitalowi reumatologicznemu (Bieliński, Ellwart 2019). Przez lata obiekt przeszedł wiele zmian, dostosowując się do potrzeb społeczności i wymogów medycznych. W 1975 r., w odpowiedzi na trudności związane z emisją dymu komina umieszczonego wewnątrz wieży, podjęto decyzję o przeprowadzeniu przebudowy kotłowni oraz przejściu na paliwo płynne. W wyniku zaniechania uprzedniej funkcji komin obudowano i przykryto dachem (Bielecki i in. 1998).

W 1899 r. w trakcie dynamicznego rozwoju miejscowości jako uzdrowiska, zainaugurowano pierwszy znak nawigacyjny w postaci elektrycznego białego światła stałego. To wydarzenie było związane z potrzebą oświetlenia sopockich łazienek oraz drogi na plażę dla korzystających z usług kurortu w okresie od 1 lipca do 20 września do północy. Po zakończeniu II wojny światowej Sopot utracił status ośrodka posiadającego własne światło nawigacyjne. W tym okresie najbliższe latarnie morskie znajdowały się w Gdańsku, Krynicy Morskiej, Helu, Jastarni i Rozewiu, co dostarczało wystarczających punktów nawigacyjnych na obszarze Zatoki Gdańskiej. W latach 1956–1977 obiekt nie był uznawany za latarnię morską (Bieliński, Ellwart

⁴⁸ Według definicji „latarni morskiej” międzynarodowego słownika „Aids to Navigation” opracowanego przez IALA, światło nawigacyjne latarni morskiej musi mieć zasięg przekraczający 15 Mm.

2019). Znaczącym impulsem do ponownego uruchomienia światła w Sopocie było zauważalne zwiększenie ruchu łodzi żaglowych oraz statków białej floty w latach 70. XX w., które cumowały do sopockiego molo. W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie na zapewnienie bezpieczeństwa nawigacyjnego podjęto decyzję o umieszczeniu nowej latarni morskiej na kominie sopockiego Zakładu Balneologicznego (Pietkiewicz i in. 2020).

Ilustracja 49: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Sopot ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczna: phbaltazar.pl/pl/p/Sopot-Latarnia-morska-Reprodukcja-8003/13839, dostęp dnia: 22.06.2025. Fot. współczesna: fot. autorka

W październiku 1977 r. oficjalnie uruchomiono latarnię morską, której system świetlny oparto na technologii AGA, wykorzystując 200 reflektorów halogenowych. Światło zostało umieszczone na zewnętrznej ścianie wieży znajdującej się bezpośrednio przy nasadzie mola. Światło emitowane przez latarnię ulegało czterokrotnej zmianie. Do roku 1999 latarnia funkcjonowała jako obiekt niedozorowany, co oznaczało brak stałego nadzoru latarnika. Na przełomie XX i XXI w. latarnia przeszła modernizację, w wyniku której zasięg jej światła został znacznie zmniejszony do 7 Mm. Decyzja ta wynikała z marginalizacji znaczenia latarni w kontekście nawigacji morskiej, w rezultacie od 2000 r. obiekt utracił status latarni. Pomimo tego, nadal jest powszechnie określany mianem latarni morskiej, pozostając jednocześnie popularnym obiektem turystycznym obok sopockiego molo.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska stanowi integralną część Zakładu Balneologicznego, a tym samym Skweru Kuracyjnego i Placu Zdrojowego. Zlokalizowana na szlaku prowadzącym na molo, w centralnej części miasta, jest doskonale widoczna z daleka i stanowi tym samym punkt orientacyjny. W późniejszym okresie w latach 1964-65 powstała zadaszona galeria – pasaż otaczający Skwer Kuracyjny, która została połączona z kompleksem. Pomimo braku dedykowanych znaków drogowych informujących o latarni, dojazd do niej jest stosunkowo łatwy. Okolica latarni oraz pobliskie aleje są wyłączone dla ruchu samochodowego, w związku z tym, dostęp do latarni jest możliwy pieszo, rowerem lub środkami komunikacji publicznej. W dalszej okolicy latarni morskiej znajduje się ograniczona liczba miejsc parkingowych oraz miejsc postojowych wzdłuż ulic, większość z nich jest płatna. Dostępne są wydzielone trasy rowerowe,

obejmujące szerokie drogi prowadzące na Plac Zdrojowy oraz wzdłuż wybrzeża. Odnotowano brak dedykowanych parkingów rowerowych. Przystanki komunikacji miejskiej są oddalone o około 400 m od latarni.

Okoliczna zabudowa to niewysokie budynki 2–3 kondygnacyjne, z wyjątkiem najwyższego obiektu, który sięga 6 kondygnacji. Cała zabudowa utrzymana jest w stylu nawiązującym do architektury szpitala, charakteryzując się białymi elewacjami, dachami pokrytymi czerwoną dachówką oraz licznie występującymi przeszkleniami. Wyraźnie dominująca wieża wznosi się ponad okoliczną zabudowę, tworząc charakterystyczną dominantę krajobrazu. W otoczeniu latarni znajdują się starannie zaaranżowane place i skwery – harmonijne połączenie zieleni, terenów utwardzonych oraz przestrzeni do wypoczynku, wzbogacone o dekoracyjną fontannę. Zieleni została ukształtowana w sposób geometryczny i symetryczny, obejmując elementy takie jak trawniki, drzewa, żywopłoty, kwiaty oraz palmy. Latarnia morska znajduje się w niewielkiej odległości od plaży, w tym strzeżonej plaży publicznej. Co więcej, wokół kompleksu funkcjonuje rozbudowana infrastruktura turystyczna i kuracyjna. Obszar oferuje liczne atrakcje, obejmujące różnorodne wydarzenia czasowe, takie jak koncerty, przedstawienia i zawody sportowe. Ponadto, dostępne są atrakcje rekreacyjne, takie jak wejście na molo, rejsy statkiem, atrakcje dla najmłodszych. W okolicy znajdują się także lokale gastronomiczne, sklepy, hotele, muzea, galerie sztuki.

Teren latarni

Ilustracja 50: Teren latarni morskiej Sopot



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Działka o numerze 198/4 znajduje się w północnej części Skweru Kuracyjnego, niemal cała powierzchnia działki jest zajęta przez zabudowę Zakładu Balneologicznego, który posiada wewnętrzny dziedziniec. W północnym narożniku działki umiejscowiona jest latarnia morska.

Obszar jest starannie zagospodarowany i pozbawiony ogrodzenia, a wokół latarni plac został utwardzony za pomocą dużych, prostokątnych płyt chodnikowych w szarości i czerwieni.

Analiza architektoniczna

Wieża będąca obudową komina zaprojektowana przez Paula Puchmüllera budowniczego miejskiego oraz architekta Heinricha Dunkela, stanowi integralną część Pomorskiego Centrum Reumatologicznego im. dr Jadwigi Titz-Kosko w Sopocie Spółka z o.o., obejmującego Zakład Balneologiczny. Kompleks stanowi przykład architektury o formach przełomu XIX i XX w. z elementami secesyjnego wystroju. Budynek Centrum Reumatologicznego posiada rozczłonkowaną bryłę i bogaty detal architektoniczny. Obiekt zdobią szczyty z obeliskami, sygnatury, cebulaste hełmy, otwory okienne w dekoracyjnych opaskach, gzymsy i wsporniki, na których umieszczono motywy zwierzęce. Centrum Reumatologiczne wyróżnia się także bogactwem elementów artystycznych w postaci rzeźb, witraży, płaskorzeźb oraz kartuszy. Wieża została umieszczona w północno-wschodniej części dwukondygnacyjnego budynku szpitala na planie litery „C” i wznosi się znacząco ponad partię dachu, wpisuje się w ogólną koncepcję architektoniczną, zachowując jednolitą stylistykę z otoczeniem.

Ilustracja 51: Latarnia morska Sopot



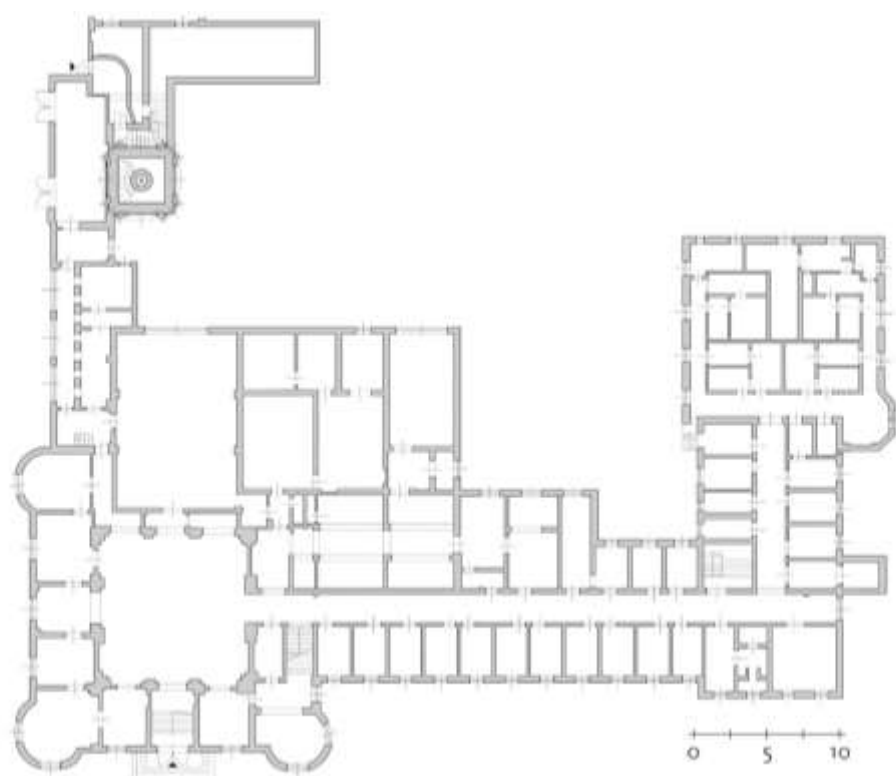
Źródło: fot. autorka

Wieża zaprojektowana została na planie kwadratu, posiada przyległą niższą sekcję, której wysokość stanowi około połowę całkowitej wysokości konstrukcji i prezentuje się w sposób przypominający apsydę. Beżowa wieża, o wysokości 36,9 m charakteryzuje się zakończeniem w postaci bogato zdobionej zamkniętej galerii, zwieńczonej dekoracyjnym strzelistym cebulastym dachem hełmowym, który został pokryty blachą miedzianą. Dolna część wieży ma kształt prostokąta, natomiast laterna została zaprojektowana na planie kwadratu ze ściętymi narożnikami. Elementy te, przypominający narożne wykusze, zostały delikatnie wypuszczone do przodu, a ich zwieńczenie ponad dachem laterny zabezpieczają daszki. Wieża na poziomie laterny posiada delikatne poszerzenie w porównaniu do dolnej części konstrukcji. Dach

zakończono iglicą oraz elementami dekoracyjnymi, takimi jak gzymsy, latarnia pozorna i makowiczka⁴⁹.

Wieża została zbudowana z ceramicznej cegły pełnej i dziurawki na zaprawie wapiennej, a następnie pokryta tynkiem. Na szczycie murów umieszczono drewniane murytaty o wymiarach około 16 x 16 cm, które stanowią podstawę dla dachu. Więźba dachowa wykonana jest z drewna i opiera się na krzyżowym ułożeniu belek⁵⁰. Cała konstrukcja wieży utrzymana jest w beżowym kolorze, dach wykonany jest z miedzi, a szczyt wieży pomalowano na zielono. W wyniku przeprowadzonego remontu niższej części wieży zastosowano czerwoną dachówkę na pokrycie dachu. Elementy dekoracyjne, takie jak gzymsy, wsporniki gzymsów i obramowania okien, zostały wyróżnione poprzez pomalowanie ich na kolor żółty.

Ilustracja 52: Rzut latarni morskiej Sopor z budynkiem przynależnym



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Drzwi wejściowe do wieży latarni są jednoskrzydłowe i usytuowane po stronie północno-wschodniej, znajdują się po boku wieży i łączą się z zadaszonym pasażem. Skrzydło wejściowe prawdopodobnie współczesne o białej gładkiej powierzchni, otwierane jest na zewnątrz, wykonane z metalu i zaliczane do tzw. technicznych. Strefa wejściowa, umieszczona pomiędzy dwoma lokalami gastronomicznymi, charakteryzuje się niewielką widocznością

⁴⁹ Makowiczka – inaczej zwieńczenie lub pinakiel. Jest to dekoracyjny element architektoniczny o często smukłej, wysokiej formie przypominającej pęk kwiatowy, który wieńczy szczyty wież, przypory, pinakle.

⁵⁰ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, Województwo Pomorskie nr 5087, obiekt Zakład Balneologiczny.

z uwagi na brak zaakcentowania oraz przysłonięcie parasolami i ekspozytorami z pamiątkami. Brak daszku nad obszarem wejściowym powoduje narażenie odwiedzających na warunki atmosferyczne. Drzwi wejściowe zasłonięte są zawieszonymi ekspozytorami na pamiątki, ponad nimi umieszczona jest tablica zawierająca informacje w 2 językach o cenach biletów oraz możliwości otrzymania certyfikatu. Zewnętrzna ściana budynku jest pokryta tzw. białym tynkiem chesanim.

Analizując detale architektoniczne wieży, można zaobserwować bogactwo elementów, takich jak dekoracyjne mocno zarysowane i zwielokrotnione gzymsy, wykusze, pilastry, szczyty oraz dekoracyjne zwieńczenia. Dolną część wieży zdobią gzymsy, które podtrzymywane są przez wsporniki przechodzące w pilastry, a całość wieńczy szczyt z łukiem, zakończony czterema niskimi dekoracyjnymi obeliskami. Wieża zwieńczona jest dekoracyjnym cebulastym dachem z delikatnie wysuniętym okapem. Na zewnątrz laterny obecne są uchwyty przeznaczone do umieszczenia flag, a okna zabezpiecza niska metalowa balustrada o wys. ok. 30 cm.

Okna zostały podkreślone obramowaniem poprzez zróżnicowanie koloru i grubości tynku. Skrzydła okienne wykazują zróżnicowane cechy zarówno pod względem kształtu, jak i materiałów. Otwory okienne przyjmują różne formy: prostokątne, zakończone łukiem, w kształcie rombu, półokrągłe z podziałem w postaci szyby dzielonej. Stolarka okienna obejmuje zarówno konstrukcje metalowe, jak i drewniane, z zieloną farbą olejną jako wykończeniem wewnątrz, natomiast na zewnątrz stosowana jest brązowa farba. Dodatkowym elementem są metalowe kraty zabezpieczające niektóre okna od wewnątrz, pomalowane na zielono. Po analizie dawnych fotografii można przypuszczać, że stolarka okienna zachowuje swoją pierwotną formę.

Analiza stanu technicznego obiektu na dzień 3 sierpnia 2022 r. wykazuje istotne odstępstwa od kondycji przylegających budynków szpitala, szczególnie widoczne na zabrudzonej elewacji. Na obiekcie można zauważyć ślady działalności gołębi, odpadający tynk, złuszczoną farbę, a także pękniętą szybę laterny. Po przeprowadzonym remoncie niższa część wieży przylegająca do strefy wejściowej znajduje się w lepszym stanie technicznym, dalsze prace renowacyjne obejmujące generalny remont całego obiektu planowane były na jesień 2022 r. Kompleks wraz z wieżą został wpisany do rejestru zabytków w 1982 r. pod numerem 865.

Opis wnętrza

Wnętrze wieży jest dostępne przez cały rok, jednak możliwość korzystania z niego zależy od warunków pogodowych. Górna część wieży nie przyjmuje klasycznej formy laterny, jej kształt przypomina zamkniętą galerię. Strefa wejściowa charakteryzuje się ograniczoną przestrzenią, wysokim zagęszczeniem elementów oraz zauważalnym nieładem. Wypełniają ją gabloty, ekspozytory, stoły, kartonowe pudełka, worki ze śmieciami, tekstylia oraz środki czystości. Po analizie historycznych rysunków technicznych odnotowano różnice w układzie ścian przyziemia latarni morskiej.



Źródło: fot. autorka

Kolorystycznie ściany zostały podzielone na 2 części: dolną do wysokości ok. 120 cm pokryto ciemnozieloną lamperią malowaną farbą olejną, powyżej zastosowano białą, kontrastującą z dołem farbę. Stolarka okienna, drzwiowa, fragmenty posadzki oraz balustrady zostały wykończone zgodnie z tonacją dolnej części ścian, natomiast sufit utrzymany jest w kolorze białym. Wnętrze wieży charakteryzuje się gładkimi ścianami, pozbawionymi zdobień i detali architektonicznych. W środkowej części wieży znajdują się fotografie umieszczone na ścianach, osadzone w przybrudzonych ramach w formacie A4. Na jednym z poziomów zaobserwować można niewielkie, odizolowane zamykaną kłódką pomieszczenie, zabezpieczone laminowaną płytą MDF w zielonym kolorze o drewnopodobnym wzorze.

Komunikacja wewnątrz obiektu jest czytelna za sprawą niedużej przestrzeni oraz jednej drogi komunikacyjnej, a same schody są wygodne i wyposażone w liczne spoczniki oraz miejsca do odpoczynku. Schody żelbetowe rozmieszczone wzdłuż obwodu wieży obejmują różne typy, takie jak zabiegowe, dwubiegowe ze spocznikami łamanymi i powrotnymi. Przykładowy prosty bieg schodów ma szerokość 110 cm, wysokość stopnia (h) wynoszącą 16 cm, a głębokość stopnia (s) 30 cm. Noski schodów zostały lekko nadwieszane nad stopnicę. Balustrada jest wykonana z metalu z okrągłym pochwytem, a jej wypełnienie stanowią pionowe proste elementy o przekroju kwadratowym zakończone regularnie ułożonymi szpicami.

Wymiar laterny zapewnia komfort użytkowania przez kilka osób jednocześnie. Na suficie można dostrzec drewniany wąż, który stanowi dostęp do mniejszego, niedostępnego pomieszczenia znajdującego się pod dachem na wyższej kondygnacji. W laternie oraz na niektórych kondygnacjach umieszczone są przypadkowe krzesła i kosze na śmieci o zróżnicowanej stylistyce i materiałach, co wprowadza element niezgodności estetycznej z resztą wnętrza.

Na wyższych kondygnacjach wieży zaobserwowano gorszy stan techniczny wnętrza – na ścianach można dostrzec oznaki wilgoci oraz spękania. Dodatkowo wszystkie piętra i schody zawierają wytartą betonową posadzkę, na której pierwotnie znajdowała się zielona farba. Ściany są przybrudzone, a pochwyty balustrad wykazują ślady użytkowania. We wnętrzu zauważalne są liczne akty wandalizmu, takie jak napisy, rysunki i naklejki zarówno na ścianach, balustradzie, jak i na skrzynce elektrycznej oraz oknach. Szyby okienne są zabrudzone, a farba na ramach okiennych złuszczone. Co więcej, z okna widać odchody gołębi na zewnętrznej

elewacji oraz w okolicy urządzenia nawigacyjnego. Na schodach można zaobserwować pojedyncze ubytki⁵¹.

Obiekt niedostępny dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, odnotowano liczne bariery architektoniczne w postaci schodów, w tym schodów zabiegowych oraz chwilami wąskie przejścia komunikacyjne. Bezpieczeństwo w wieży jest zapewnione przez obecność balustrad, pochwytów oraz w przeważającej większości szerokie schody umożliwiające wygodne poruszanie się. Zaobserwowano brak systemów przeciwpożarowych, nieoznaczone drogi ewakuacyjne oraz przechowywanie przedmiotów w wąskiej strefie wejściowej będącej jedyną drogą ewakuacyjną. Na szczycie wieży po zewnętrznej stronie umieszczona została kamera monitoringu, wewnątrz pozbawione monitoringu⁵².

Budynek Zakładu Balneologiczny funkcjonujący oddzielnie, brak opisu wewnątrz.

Funkcja

Latarnia morska w Sopocie jest istotnym punktem turystycznym miasta, dostępnym całorocznie. Obiekt cieszy się dużym zainteresowaniem turystów, z punktu widokowego rozciąga się widok na sopockie moło, Trójmiasto oraz zatokę. Zwiedzanie wnętrza latarni jest możliwe w określonych godzinach, a dostępność tych godzin różni się w zależności od miesiąca. Wstęp do wieży jest płatny, a każdy odwiedzający otrzymuje symboliczny certyfikat z pieczęcią latarni morskiej. „Paszport Miłośnika Latarni Morskich” jest pozbawiony miejsca na pieczęć latarni morskiej Sopot. W strefie wejściowej istnieje możliwość zakupu biletów oraz pamiątek związanych z latarnią morską. Obiekt nie oferuje dodatkowych atrakcji, jednak w okolicy zlokalizowana jest pełna infrastruktura turystyczna.

Zainstalowane symboliczne światło charakteryzuje się zasięgiem 7 Mm z błyskiem co 4 s. Obiekt nie pełni funkcji latarni morskiej, jest określany jej mianem potocznie, jego światło jest automatycznie włączane za pomocą czujki zmierzchu.

Wieża obiektu jest wykorzystywana do odprowadzania spalin z kotłowni gazowej szpitala reumatologicznego.

Latarnia morska posiada stronę internetową www.latarniamorskasopot.pl, na której można zapoznać się z historią obiektu, godzinami otwarcia, cennikiem. Dodatkowo znajduje się tam informacja o możliwości wynajęcia obiektu na potrzeby wydarzeń okolicznościowych, takich jak sesja zdjęciowa, urodziny, imieniny, zaręczyny, spotkania rodzinne⁵³.

⁵¹ Stan na okres sierpnia 2022.

⁵² Ibidem.

⁵³ Latarnia Morska Sopot. Źródło: www.latarniamorskasopot.pl. Dostęp dnia 26.01.2024.

Podsumowanie i wnioski

Wieża w Sopocie, choć nie pełni już roli istotnego znaku nawigacyjnego, odgrywa istotną rolę jako atrakcja turystyczna. Jej historia, związana z rozwojem miejscowości i uzdrowiska, unikalne cechy architektoniczne, umieszczenie systemu świetlnego na zewnętrznej stronie wieży, czynią ją wyjątkowym obiektem na polskim wybrzeżu. Pomimo utraty formalnego statusu latarni morskiej, obiekt pozostaje ważnym elementem krajobrazu miejskiego.

Złożony kompleks architektoniczny reprezentuje styl przełomu XIX i XX w. z elementami secesji. Wieża stanowi charakterystyczną dominującą część bogatego w detale i dekoracje budynku. Kompleks jest wpisany do rejestru zabytków w 1982 r. pod nr 865.

Uwagi wymaga strefa wejściowa zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz obiektu. Pomieszczenie wejściowe posiada ograniczoną przestrzeń, wysokie zagęszczenie elementów oraz zauważalny nieład, głównie spowodowany brakiem odpowiedniej przestrzeni do przechowywania i ekspozycji. Komunikacja wewnątrz wieży jest czytelna dzięki jednej drodze komunikacyjnej. Na tle innych polskich latarni morskich wewnątrz wieży wyróżnia się odmienną konstrukcją klatki schodowej. Zastosowano w niej zróżnicowane typy biegów schodowych, zapewniające wyższy komfort przemieszczania się, w przeciwieństwie do typowych rozwiązań spiralnych, koncentrycznie rozmieszczonych wokół trzonu wieży. Ściany wnętrza wieży zostały podzielone na 2 części: dolna pokryta ciemnozieloną lamperią, a górna białą farbą. Wnętrze utrzymane jest w minimalistycznym stylu, pozbawione ozdób i detali architektonicznych. Wieża nie posiada tradycyjnej latarni, lecz zabudowaną, obszerną galerię.

Wieża jest udostępniona do zwiedzania przez dzierżawcę – spółkę cywilną EM Edward Kozakiewicz i Marta Kozakiewicz S.C. Utrzymanie dostępności obiektu odbywa się pod nadzorem Urzędu Morskiego w Gdyni. Stan wnętrza w chwili prowadzenia badań był niezadowalający, charakteryzujący się brakiem estetyki i porządku, konieczne było przeprowadzenie remontu w celu poprawy ogólnej jakości wizualnej oraz funkcjonalnej. Na wyższych kondygnacjach zaobserwowano pogorszenie stanu technicznego, z oznakami wilgoci, spękaniem, wytartą posadzką, śladami użytkowania i aktami wandalizmu⁵⁴. Obiekt przeszedł niedawno kompleksowy remont konserwatorski, w wyniku którego jego stan techniczny oceniany jest jako bardzo dobry. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od przedstawicielki podmiotu dzierżawiącego, na chwilę obecną nie są planowane dalsze prace remontowe ani zmiany funkcjonalne w obrębie wieży⁵⁵. W maju 2023 r. po niedługiej przerwie spowodowanej remontem wieży latarnia została ponownie uruchomiona, a stan techniczny obiektu uległ znaczącej poprawie.

Sama wieża latarni nie wykazuje istotnego potencjału adaptacyjnego. W porównaniu jednak z pozostałymi obiektami tego typu w Polsce wyróżnia się zamkniętą górną galerią,

⁵⁴ Stan na dzień: 03.08.2022.

⁵⁵ Na podstawie wywiadu z przedstawicielem spółki EM Edward Kozakiewicz i Marta Kozakiewicz S.C. dnia 14.11.2024.

w której znajduje się relatywnie obszerna, niezagospodarowana przestrzeń. Może ona zostać wykorzystana w funkcjach niewymagających znacznych powierzchni użytkowych, takich jak cele ekspozycyjne, kontemplacyjne lub inne o charakterze kameralnym. W przypadku budynku przynależnego zakres potencjalnych adaptacji jest znacząco większy. Duża powierzchnia użytkowa, korzystna lokalizacja oraz zróżnicowany układ pomieszczeń sprzyjają przekształceniu obiektu w wiele różnych funkcji użytkowych. Z uwagi jednak na odmienną rolę funkcjonalną obu elementów, kompleks wraz z wieżą należy rozpatrywać przede wszystkim jako 2 odrębne obiekty w kontekście ewentualnych działań adaptacyjnych.

Obiekt nie jest dostosowany dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową ze względu na liczne bariery architektoniczne, takie jak schody i wąskie przejścia. Wnętrze wymaga zwrócenia uwagi na kwestie bezpieczeństwa, takie jak system przeciwpożarowy, systemy alarmowe i monitoring, drożne drogi komunikacyjne, regularne inspekcje i konserwacje.

4.6. Latarnia morska Jastarnia

Latarnia morska Jastarnia ze względu na swoją ograniczoną powierzchnię oraz typ konstrukcji stanowi obiekt niedostępny dla ruchu turystycznego. Jest najniższą latarnią na polskim wybrzeżu i została wzniesiona z kolumny buczka mgłowego, pochodzącej z okolic latarni Stilo. Osiąga zasięg światła na poziomie 15 Mm, który jest umieszczony na wysokości 22 m n.p.m., widoczny zarówno od strony morza, jak i od strony Zatoki Puckiej. Charakteryzuje się białym sygnałem kodowym Morse'a o błysku trwającym 2 s, przerwie 2 s, kolejnym błysku 9 s i przerwie 7 s, cały cykl trwa 20 s (Łysejko 2015). Obsługę latarni zapewniają latarnicy, których dyżurka znajduje się w wolnostojącym budynku przynależnym.

Ilustracja 54: Podstawowe dane latarnia morska Jastarnia



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Półwysep Helski oraz przylegające do niego mielizny od wieków stanowiły znaczną trudność dla żeglarzy, którzy zmierzali do Gdańska z zachodu. W XIII w. podjęto pierwsze próby ułatwienia nawigacji poprzez rozpalanie nocnych światła nawigacyjnych na cyplu.

W późniejszym czasie latarnie morskie zlokalizowane na Rozewiu i Helu pełniły funkcję wyznaczania bezpiecznej trasy wzdłuż półwyspu. Nadal jednak istniały nieoznakowane miejsca na wybrzeżu, co skutkowało licznymi wypadkami oraz zjawiskiem sztrandowania, czyli osadzania się statków na mieliznach i piaszczystych brzegach.

W XIX w. podjęto decyzję o budowie nowej latarni morskiej w centralnej części Półwyspu Helskiego, oddalonej o około 2/3 drogi między Rozewiem a Helem i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi.

Nowa latarnia morska nazwana Heisternest (według dawnej nazwy miejscowości), została wzniesiona na podstawie projektu z 1871 r. na wysokiej (19,5 m) wydmie. Jej wieża charakteryzowała się kwadratowym kształtem u podstawy, przechodzącym następnie w ośmiobok. Do wieży przylegał jednokondygnacyjny budynek mieszkalny z podpiwniczeniem, przeznaczony dla 2 latarników. Na szczycie wieży umieszczona była oszklona laterna, otoczona zewnętrzną galerią. Latarnia przeszła 2 modernizacje systemu optycznego i konstrukcji laterny. W 1920 r. latarnia po przejęciu przez Polskę zmieniła swoją nazwę na Jastarnia – Bór i funkcjonowała do 1936 r., kiedy to uruchomiono nową latarnię morską na Górze Szwedów. Jednakże, z początkiem II wojny światowej latarnia morska została wysadzona w celu utrudnienia niemieckim artylerzystom ostrzału obiektów helskich.

Ilustracja 55: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Jastarnia ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczne – zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. aktualne – fot. autorka

Kolejna latarnia morska w Jastarni przyjęła postać stalowej kratownicy o wysokości 25 m, przypominająca stylistyką latarnię morską na Górze Szwedów. Na jej lokalizację wybrano wydnię w bezpośrednim sąsiedztwie Domu Zdrojowego. W podobny sposób jak poprzedniczka, latarnia uległa zniszczeniu podczas działań zbrojnych pozostawiając po sobie 4 solidne betonowe kotwy, znajdujące się obecnie na terenie funkcjonującego obiektu.

W 1945 r. po zakończeniu II wojny światowej brak oznakowania nawigacyjnego na niektórych fragmentach wybrzeża Polski, w tym Helu, został tymczasowo zapewniony przez radziecki oddział, który umieścił światło nawigacyjne na wieży pobliskiego kościoła. Prowizoryczny sposób sygnalizacji na mocy porozumienia został przejęty przez pracowników Służby Hydrograficznej Głównego Urzędu Morskiego. Na początku strona polska uważała, że światło na kościelnej wieży jest wystarczające, nie widząc potrzeby budowy nowego obiektu. Jednakże, w listopadzie 1946 r. zdecydowano o umieszczeniu na plaży latarni w postaci

ośmiometrowego słupa, na który przeniesiono aparaturę optyczną. Konstrukcja działała do końca lat 40. XX w., po czym zdecydowano się na wzniesienie nowego obiektu w miejscu dawnej ażurowej wieży (Pietkiewicz i in. 2020). Nowa latarnia morska, istniejąca do dzisiaj, została uruchomiona w 1950 r., do jej budowy wykorzystano fragment kolumny ze starego bucza z okolic latarni morskiej Stilo (Łysejko 2019). W 2020 r. przeprowadzono prace remontowe: odmalowano wieżę latarni morskiej oraz budynek dyżurki latarników, naprawiono płot⁵⁶.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia umiejscowiona w obszarze leśnym znajduje się w niewielkiej odległości od plaży. Nie zaobserwowano znaków informujących o obiekcie oraz kierunkowskazów na drogach dojazdowych. Wieża znajduje się na wzniesieniu za budynkiem dyżurki przy drodze pieszej prowadzącej na plażę. Latarnia morska jest niemal niewidoczna od strony drogi, a zobaczenie jej jest możliwe od strony południowo-zachodniej po wejściu na wzniesienie oraz przejściu przez piaszczyste wydmy. Całkowicie niewidoczna z głównych dróg dojazdowych oraz z plaży. W okolicach obiektu obowiązuje zakaz wjazdu, co oznacza, że pojazdy muszą być pozostawione w dalszej odległości, około 500–800 m od latarni na płatnych miejscach postojowych. Nie dostrzeżono wydzielonych dróg rowerowych oraz miejsc postojowych na rowery w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu. Latarnia znajduje się w odległości 550 m od przystanku kolejowego oraz około 800 m od przystanku autobusowego.

W bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do latarni usytuowany jest rozległy budynek Domu Zdrojowego, którego forma architektoniczna opiera się na wycinkach koła i posiada liczne przeszklenia i tarasy. Obiekt jest 6 kondygnacyjny i mieści 4-gwiazdkowy hotel, kompleks SPA, prywatne wejście na plażę, restaurację oraz salę bankietową. W nieco dalszym sąsiedztwie latarni morskiej znajduje się tawerna, park linowy oraz budki gastronomiczne. Okoliczne atrakcje obejmują szkoły sportów wodnych, plażę, pomnik, tramwaj wodny, zabytki militarne, Rezerwat Przyrody Helskie Wydmy oraz port.

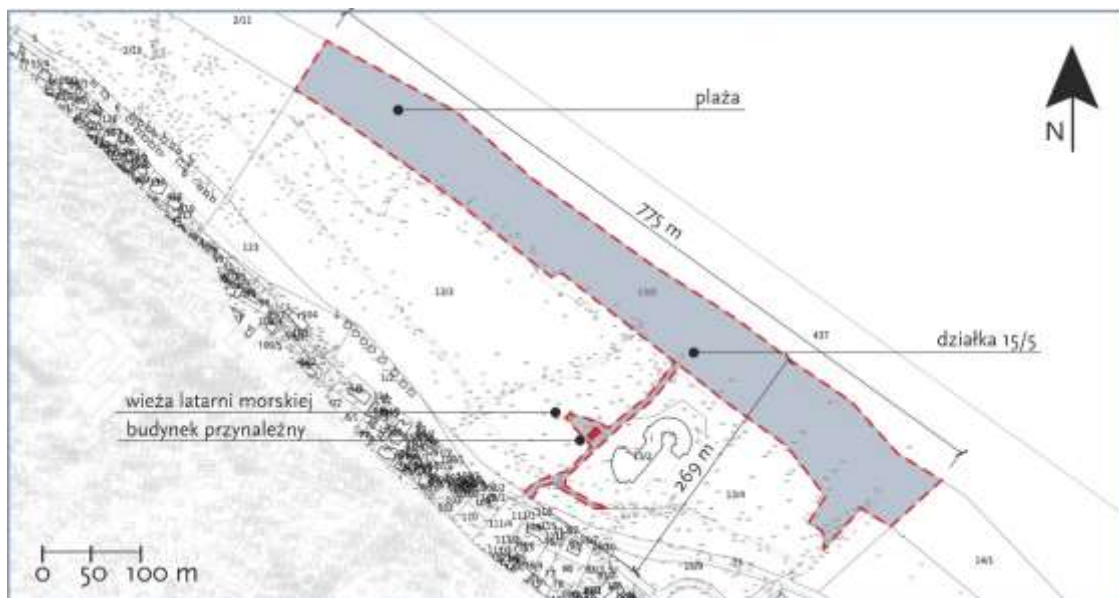
Teren latarni

Kompleks obejmujący ogrodzony teren, na którym umieszczona jest latarnia morska, znajduje się na działce o dużej powierzchni, oznaczonej numerem 13/5. Fragment obszaru, gdzie znajduje się latarnia jest w kształcie nieregularnego 5-boku, ogrodzonego zieloną siatką, ze znacznym wzniesieniem terenu w jego północnej części, gdzie znajduje się wieża latarni. Budynek dyżurki został umiejscowiony w południowej części kompleksu, tuż przy drodze, na niższym poziomie terenu, w odległości około 20 m od latarni w linii prostej. Działka

⁵⁶ Na podstawie korespondencji z Apoloniuszem Łysejko (II Wiceprezesem TPNMM) dnia 14.10.2024.

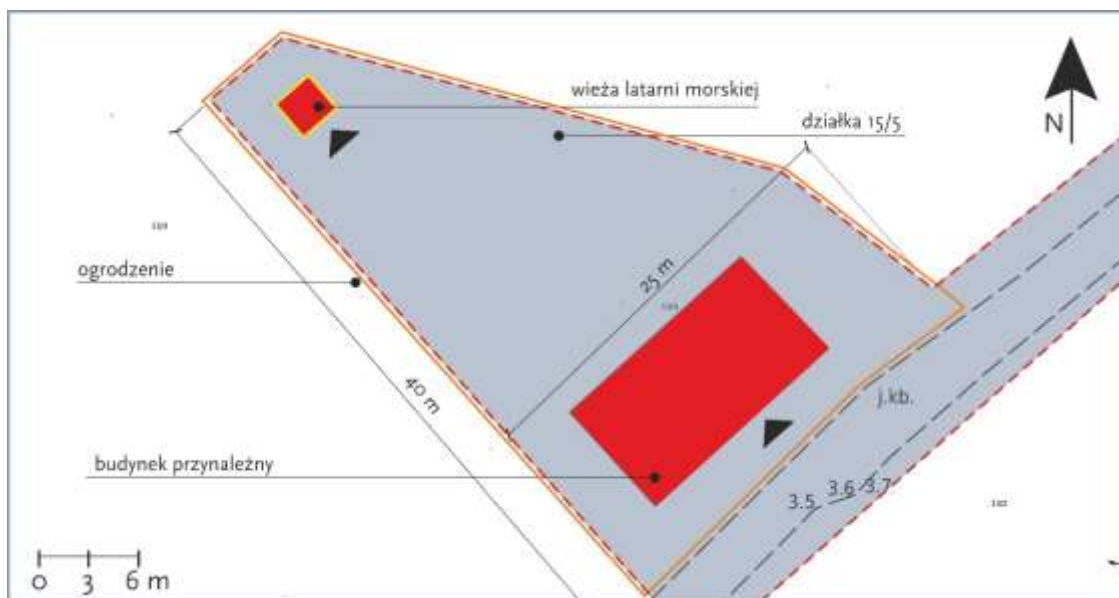
dodatkowo składa się z dróg dojazdowych, obszaru plaży oraz Punktu Radiolokacyjnego Jastarni Straży Przybrzeżnej w postaci ażurowej wieży oddalonej o 200 m w linii prostej od latarni.

Ilustracja 56: Teren latarni morskiej Jastarnia



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Ilustracja 57: Teren latarni morskiej Jastarnia, zbliżenie



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Wejście na teren obiektu obejmuje ramę ogrodzeniową oraz furtkę i znajduje się od strony elewacji frontowej dyżurki. Na terenie latarni morskiej znajduje się częściowo uporządkowana zieleń. Nieopodal budynku dyżurki są to pojedyncze kwiaty, krzewy iglaste oraz trawa, pozostała część terenu to naturalne środowisko leśne. Częściowe utwardzenie terenu widoczne jest przed wieżą, gdzie umieszczona jest pełna płyta betonowa o czerwonym kolorze, jednak

do wieży prowadzi nieutwardzona leśna dróżka. Przed dyżurką znajduje się taras pokryty płytką ceramiczną, do którego droga od furtki jest utwardzona. Patrząc od frontu po lewej stronie dyżurki, znajdują się betonowe schody prowadzące na wzniesienie terenu, gdzie umieszczona jest latarnia morska.

Zagrodzony obszar będący własnością latarni morskiej jest utrzymany w czystości. Brak infrastruktury turystycznej – w tym miejsc do odpoczynku – wynika z ograniczonej dostępności terenu. Na wzniesieniu w sąsiedztwie wieży latarni za ogrodzeniem, zaobserwowano znaczną ilość odpadów, co sugeruje, że miejsce to służy jako punkt nieformalnych spotkań towarzyskich.

Analiza architektoniczna

Obiekt zachowany jest w oryginalnym stanie, wyróżnia się w otoczeniu dzięki kontrastowi czerwieni latarni z naturalną zielenią lasu.

Wieża latarni morskiej jest wolnostojąca o niewielkich rozmiarach, zaprojektowana na planie centralnym, którym jest kwadrat wpisany w okrąg. Jej bryła charakteryzuje się symetrią oraz prostotą. Latarnia kształtem przypomina kolumnę, a jej główny element konstrukcyjny stanowi wąski walec o średnicy 1,6 m (Łysejko 2019), który rozciąga się na całej wysokości wieży. Kolumna jest osadzona na cokole kształtem zbliżonym proporcjami do sześciangu, o wysokości 2,35 m (Bielicki, Ellwart 2019), który pełni funkcję wejściową. Wieża zakończona dziesięciokątną latarnią otoczoną ażurową, zewnętrzną galerią. Całość wieńczy dach w formie niskiego stożka.

Ilustracja 58: Latarnia morska Jastarnia wraz z budynkiem przynależnym



Źródło: fot. autorka

Wejście do wieży znajduje się po stronie południowej i umieszczone jest w betonowym cokole. Drzwi są wyraźnie zaznaczone czerwoną farbą, co kontrastuje z białą ścianą i czyni je łatwo zauważalnymi. Masywne skrzydło wejściowe wykonane z metalu posiada element podkreślony białym kolorem, prawdopodobnie będący otwieranym oknem lub włazem. Wokół otworu znajduje się pas ostrzegawczy pomalowany w czarno-żółte pasy, a przed wejściem umieszczona jest płyta betonowa o intensywnym czerwonym kolorze. W wieży zastosowano nieduże, nieotwierane, okrągłe okna pozbawione ram okiennych rozmieszczone na różnych

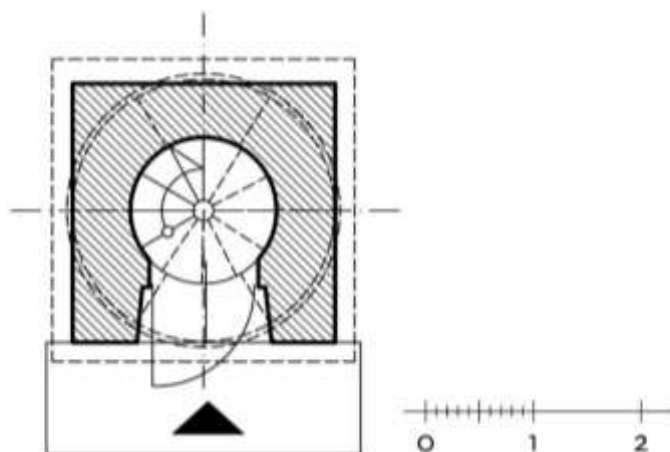
wysokościach. Na szczycie wieży znajduje się galeria, która została przeszklona od wysokości około 110 cm z zastosowaniem cienkich podziałów.

Wieża zbudowana z blach stalowych charakteryzuje się widocznymi łączeniami nitowanymi oraz łączonymi śrubami. Galeria wykonana została z perforowanej blachy malowanej na biało, z okrągłymi małymi otworami i cienką balustradą wokół. Malowanie wieży składa się z poziomych pasów w kolorze czerwono-białym, zaczynając od czerwonego fundamentu i białego cokołu, aż po czerwoną laternę i galerię, z białym daszkiem.

Wieża charakteryzuje się brakiem zdobień oraz surowością formy. Daszek nad betonowym cokołem wejściowym jest wpuszczony przed lico ściany, a na elementach betonowych widoczny jest szalunek. Galeria została wsparta na trójkątnych, pustych wewnątrz metalowych wspornikach o przekroju teownika, z zaokrąglonymi bokami na jednej ze stron.

Stan obiektu jest bardzo dobry, można zauważyć jedynie małe pojedyncze ślady korozji na poziomie galerii. Latarnia morska jest pozbawiona nocnego oświetlenia architektury.

Ilustracja 59: Rzut latarni morskiej Jastarnia



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

W niższej części działki znajduje się współczesny, jednokondygnacyjny budynek dyżurki latarników na planie podłużnego prostokąta o prostych kształtach z czterosпадowym dachem kopertowym o delikatnym spadku. Strefa wejściowa z podcieniem zaprojektowana z zachowaniem proporcji około 2/3 dł. elewacji, podparta jednym słupem pośrodku oraz jednym w lewym narożniku. Wejście do budynku umieszczone jest po stronie południowej, drzwi znajdują się w podcieniu, do którego prowadzą trzy stopnie, posadzka przed wejściem wykonana jest z płytek ceramicznych o ciepłej tonacji szarości. Na elewacji frontowej budynku dyżurki umieszczony jest jeden okrągły kinkiet oraz dodatkowe oświetlenie bramki wejściowej. Budynek dyżurki jest pokryty tynkiem, a przeważająca kolorystyka to kolor biały, z wyjątkiem elewacji frontowej, która została pomalowana delikatnym odcieniem łososiowym. Kolumny podpierające dach zostały utrzymane w ciemnobrązowej tonacji. Gładkie malowane ściany zostały ozdobione poziomymi żłobieniami na filarach, ułożonymi w regularnych odstępach. Okna budynku są współczesne o białych ramach PCV, o formach dwuskrzydłowych

i jednoskrzydłowych, wyposażone w metalowe brązowe parapety zewnętrzne. Drzwi główne do budynku są drewniane z płycinami, malowane na kolor brązowy.

Opis wnętrza

Przestrzeń wewnętrzna wieży jest bardzo wąska, a schody strome, co sprawia, że dostęp do latarni ma jedynie obsługa techniczna. Wnętrze latarni morskiej, podobnie jak zewnętrzne jest surowe, industrialne z widocznymi elementami montażowymi. Dolna część wieży została pokryta farbą w kolorze zielonym, wraz z powierzchnią biegów schodowych, natomiast w wyższych partiach wieży kolor ścian przechodzi w bardzo jasną szarość.

Przestrzeń wewnętrzna wieży została w całości podporządkowana funkcji komunikacyjnej – spiralnie rozmieszczone wokół centralnego trzonu schody umożliwiają dostęp na kolejne poziomy. Stopnie wykonano z drewna, a komunikacja pozbawiona jest jakichkolwiek balustrad oraz pochwytów. Zwieńczenie trasy komunikacyjnej stanowi stroma, pionowa drabina, prowadząca na najwyższy poziom wieży.

Ilustracja 6o: Wnętrze wieży latarni morskiej Jastarnia



Źródło: fot. Kasia Foigt Fotografia Nadmorska

Funkcja

Latarnia morska pełni funkcję aktywnego znaku nawigacyjnego na wybrzeżu, podlega Urzędowi Morskiemu w Gdyni, a na jego terenie znajduje się dyżurka latarników. Obiekt jest dozorowany, brak jest dostępnych szczegółowych informacji na temat stopnia automatyzacji.

Na elewacji latarni morskiej oraz przed budynkiem dyżurki umieszczone zostały tablice informacyjne, prezentujące dokumentację obiektu, która zawiera fotografie współczesnej i historycznej latarni morskiej w Jastarni oraz bucza mgłowego. Dodatkowo tablice obejmują rysunki techniczne oraz szczegółowy opis historii latarni morskiej.

Obiekt nie jest dostępny dla turystów, a jego zobaczenie jest możliwe jedynie przez ogrodzenie. Teren obiektu pozbawiony jest dodatkowych atrakcji oraz infrastruktury turystycznej. Przy obiekcie można odnaleźć pozostałości dawnej latarni morskiej. Na tablicach informacyjnych znajdujących się przed obiektem umieszczono informację: „ze względu na brak

odpowiednich warunków do przebywania we wnętrzu wieży oraz w laternie, obiekt wieży latarni morskiej nie jest udostępniony do zwiedzania”.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska w Jastarni, będąca aktywnym znakiem nawigacyjnym na wybrzeżu, znajduje się pod dozorem Urzędu Morskiego w Gdyni i zlokalizowana jest na obszarze o bogatej historii związanej z latarnictwem morskim. Wieża ze względu na swoją ograniczoną powierzchnię oraz specyficzny typ konstrukcji jest obiektem niedostępnym dla ruchu turystycznego. Pomimo braku dostępności można zaobserwować zainteresowanie latarnią, szczególnie wśród entuzjastów latarnictwa, którzy mogą podziwiać zarówno obecne struktury, jak i pozostałości historycznej latarni morskiej przez ogrodzenie. Obiekt jest najniższą latarnią morską w Polsce. Na terenie latarni usytuowana jest dyżurka latarników.

Latarnia morska położona w obszarze leśnym niedaleko plaży jest niewidoczna z głównych dróg dojazdowych oraz pozbawiona znaków informacyjnych i kierunkowskazów. Obecność kilku atrakcji turystycznych w okolicy oraz lokalizacja latarni na drodze prowadzącej na plażę powoduje zainteresowanie obiektem. Jej usytuowanie na wzniesieniu za budynkiem dyżurki oraz konieczność pokonania piaszczystych wydm w celu jej zobaczenia przez ogrodzenie ograniczają dostępność obiektu. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni obowiązuje zakaz wjazdu oraz brak jest miejsc postojowych dla pojazdów i rowerów

Obszar działki o dużej powierzchni obejmuje ogrodzony teren, na którym umieszczona jest latarnia morska z budynkiem przynależnym, drogi dojazdowe oraz fragment plaży, a także punkt radiolokacyjny straży. Teren latarni posiada znaczne wzniesienie obszaru w miejscu wieży, budynek dyżurki został ulokowany w południowej części kompleksu na niższym poziomie. Wejście na teren obiektu znajduje się od strony elewacji frontowej dyżurki. Teren latarni częściowo pokryty jest zielenią i utwardzony jedynie w wybranych miejscach. Brak infrastruktury turystycznej na terenie kompleksu wynika z ograniczonej dostępności terenu. Obszar, na którym zaobserwowano nagromadzenie odpadów na wzniesieniu w sąsiedztwie wieży latarni wymaga uwagi.

Wieża latarni morskiej pochodząca z 1950 r. jest obiektem o charakterystycznej formie przypominającym wąską kolumnę posadowioną na cokole. Latarnia wyróżnia się w otoczeniu naturalnego lasu dzięki kontrastowi między czerwonymi elementami konstrukcji a zielenią otaczającej roślinności. Jej architektura opiera się na prostych, symetrycznych formach, a charakterystyczny element stanowi pomalowanie wieży w pasy czerwono-białe. Stan techniczny jest bardzo dobry, z niewielkimi śladami korozji na galerii. Współczesny budynek dyżurki latarników stanowi prostą i współczesną architekturę.

Dostępne informacje dotyczące przestrzeni wewnątrz latarni oraz budowy schodów wewnętrznych wskazują na ograniczoną możliwość udostępnienia obiektu dla osób postronnych, zezwalając jedynie na wejście dla personelu technicznego. Brak dostępnych danych dotyczących szczegółowych cech wewnętrznych latarni, takich jak układ przestrzenny,

charakterystyka wnętrza, schody, kolorystyka i materiały. Obiekt jest nieprzystosowany dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Niezagospodarowana przestrzeń wokół wieży latarni oferuje duży potencjał adaptacyjny, który może zostać wykorzystany do stworzenia różnorodnych funkcjonalności podnoszących wartość użytkową i estetyczną obszaru. Dodatkowym atutem może być współczesny budynek przynależny, który nie podlega ochronie prawnej, co umożliwia większy zakres ingerencji w obiekt w przypadku potencjalnej zmiany jego funkcji użytkowej oraz całkowitej automatyzacji bądź dezaktywacji światła latarni. Jednakże sama wieża, ze względu na bardzo ograniczoną przestrzeń wewnętrzną, bez przeprowadzenia znacznych modyfikacji, oferuje ograniczone możliwości adaptacyjne, a z całą pewnością nie pozwala na realizację znanych i tradycyjnych funkcji przy zachowaniu obowiązujących przepisów oraz wymagań stawianych obiektom użyteczności publicznej.

Pełniący służbę latarnicy, jak podaje Komorowski, Pietkiewicz, Szulczewski (2020) w publikacji „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża” mają nadzieję „(...) iż dzięki niewielkim zmianom konstrukcyjnym, które być może zostaną wykonane w przyszłości, latarnia po zakończeniu służby nawigacyjnej, która kiedyś nieuchronnie nastąpi, będzie mogła zostać wieżą widokową i służyć licznie odwiedzającym Jastarnię turystom”.

4.7. Latarnia morska Góra Szwedów

Ilustracja 61: Podstawowe dane latarnia morska Góra Szwedów



Źródło: opracowanie własne

Wieża dawnej latarni morskiej Góra Szwedów, położona nieopodal Helu w rejonie wydmy zwanej Szwedzką Górką wyróżnia się nietypową dla obiektów w Polsce ażurową konstrukcją. Od 1990 r. jest wyłączona z działania nawigacyjnego oraz pozostaje opuszczonym i nieobjętym nadzorem obiektem. Dawna latarnia morska jest elementem dziedzictwa technicznego, morskiego i kulturowego. Liczba turystów odwiedzających obiekt jest ograniczona ze względu na utrudniony dostęp i wymagający szlak prowadzący do wieży. Pomimo złego stanu technicznego latarni, jej lokalizacja w bezludnym i naturalnym otoczeniu z czystymi lasami, bogatą roślinnością, wysokimi wydmami oraz malowniczymi widokami na okolicę sprawia, że stanowi atrakcyjny punkt.

Rys historyczny

Oznakowanie nawigacyjne w rejonie Cypla Półwyspu Helskiego od dawnych czasów stanowiło kluczowy element zapewniający bezpieczną żeglugę w okolicach Zatoki Gdańskiej. Budowa latarni morskiej na Górze Szwedów łączy się ściśle z historią okolicznych latarni morskich w Jastarni i w Helu. Nieistniejąca obecnie latarnia morska Jastarnia-Bór została umiejscowiona w punkcie, które skutkowało niewidocznością jej światła w pewnych fragmentach wybrzeża. Administracja morska podjęła decyzję o wzniesieniu nowej latarni w odpowiedzi na częste incydenty wchodzenia statków na mielizny podczas podróży do Gdańska, spowodowane błędnym odczytem latarni morskiej w Jastarni jako Hel. Ten krok miał na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi w regionie Bałtyku, minimalizując ryzyko wypadków morskich związanych z nawigacją. Zaprojektowana na Górze Szwedów w 1931 r. przez polskich inżynierów wieża, była pierwszą polską latarnią morską zbudowaną w okresie międzywojennym (Łysejko 2019). Konstrukcję latarni wykonano z krajowych elementów, a oddano do użytku w 1936 r. Obiekt pozostawał bez tzw. stałego dozoru, a obsługa odbywała się zdalnie z pomieszczeń latarni morskiej Hel oddalonej o około 3 km. Światło latarni miało zasięg 14 Mm i było umieszczone na wysokości 34,30 m n.p.m. Od samego początku zasilanie latarni odbywało się za pomocą prądu elektrycznego dostarczanego z latarni morskiej Hel (Bielicki, Ellwart 2019). Światło nawigacyjne często nie spełniało oczekiwań, szczególnie w okresie zimowym, co stanowiło problem i duże niebezpieczeństwo dla żeglarzy. Dodatkowo latarnia morska, położona w odległej lokalizacji i pozbawiona stałego nadzoru, pomimo usytuowania na terenie wojskowym stanowiła częsty cel aktów wandalizmu skutkujących uszkodzeniem systemu optycznego. W odpowiedzi na problemy podjęto próbę zmiany konstrukcji wieży oraz zabezpieczenia dolnej części blachą na wysokość około 4 m (Pietkiewicz in. 2020). Działania nie przyniosły jednak oczekiwanych rezultatów, obiekt nadal był narażony na uszkodzenia oraz kradzieże elementów metalowych i okablowania. Po zakończeniu II wojny światowej, dążąc do zwiększenia efektywności systemu nawigacyjnego, latarnię morską włączono do sieci stacji latarni morskich, co miało miejsce 10 lipca 1946 r. (Bielicki, Ellwart 2019).

Od października 1990 r. obiekt pozostaje wyłączony z użytku, pozbawiony regularnej konserwacji i opieki. Początkowo rozważano całkowitą rozbiórkę latarni, jednak ostatecznie zaniechano tego planu. Zdemontowano urządzenie świetlne wraz z laterną i przekazano je Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Likwidacja strefy militarnej w tym samym roku spowodowała dostępność terenu otaczającego latarnię, co zaowocowało stopniową dewastacją obiektu przez kolejne lata. Jak podaje oficjalna strona internetowa TPNMM w artykule z roku 2005 obiekt zlokalizowany na Górze Szwedów był przeznaczony do rozbiórki ze względu na dużą dewastację⁵⁷.

⁵⁷ Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego (2005). *O ruchu turystycznym w Latarniach Morskich*. Źródło: tpnmm.pl/2005/11/20/o-ruchu-turystycznym-w-latarniach-morskich. Dostęp dnia: 30.05.2025.



Źródło: historyczna fotografia: forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=60179&sid=5db622699988525366aa312cbd538112, dostęp dnia 21.06.2025. Fot. współczesna: fot. autorka

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Góra Szwedów znajduje się na terenie trudnodostępnym oddalonym od zabudowy miejskiej, pozbawionym infrastruktury drogowej i turystycznej. Brak drogowisk, duży dystans, otaczający latarnię odludny zalesiony teren, ograniczona widoczność obiektu sprawiają, że konieczne jest poruszanie się z mapą.

W odległości około 2,50 km od wieży znajduje się otwarte dla pieszych ogrodzenie, które jednak uniemożliwia przejazd autem. Wymusza to konieczność pozostawienia pojazdu w znacznej odległości od obiektu wzdłuż dróg dojazdowych, ze względu na brak wyznaczonych miejsc postojowych. Trasa pozbawiona jest udogodnień dla rowerzystów, a ostatni trudny, piaszczysty odcinek drogi sprawia, że dojazd rowerem jest problematyczny. Niedostępność obiektu dla samochodów, rowerów czy komunikacji miejskiej ogranicza liczbę odwiedzających. Najbliższy przystanek komunikacji miejskiej zlokalizowany jest w odległości 2,80 km. Jedynym możliwym sposobem dotarcia do wieży jest wyznaczona ścieżka piesza, częściowo utwardzona, jednakże wymagająca pokonania wysokich piaszczystych wydmy w ostatnim odcinku. Obiekt jest widoczny z części plaży, istnieje możliwość dotarcia do obiektu brzegiem morza idąc od helskiego cypla.

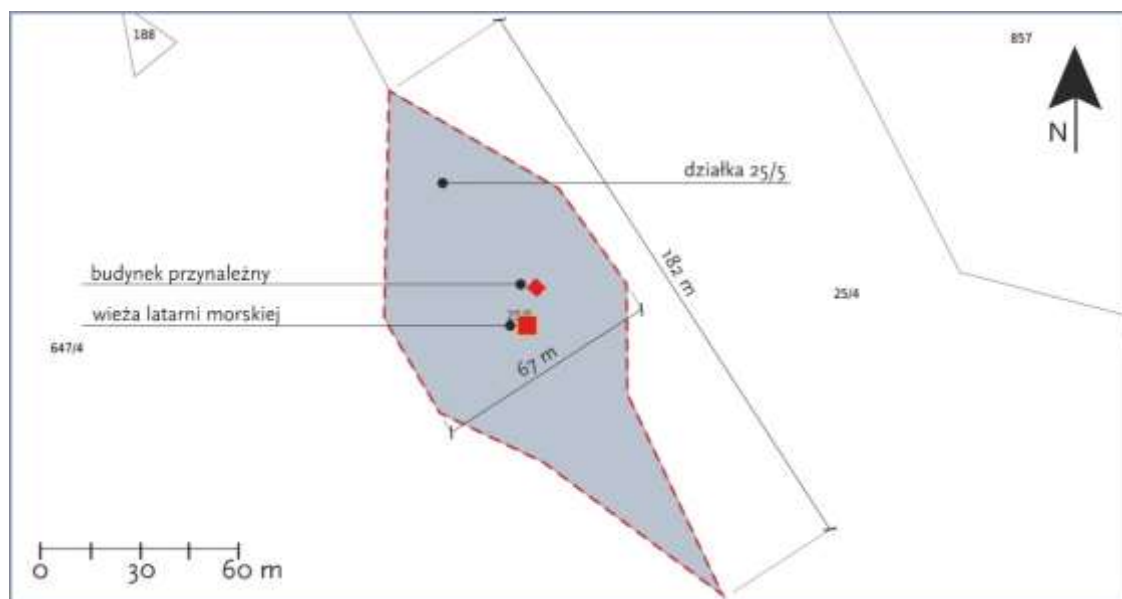
Historia miejsca sięga czasów byłego terenu wojskowego, w jego okolicy znajdują się liczne pozostałości po dawnych fortyfikacjach. W niedalekiej odległości od wieży mieszczą się dzikie plaże, jednak droga na nie z latarni wymaga pokonania piaszczystego i stromego odcinka wydmy. W promieniu kilku kilometrów od latarni znajduje się bogata oferta atrakcji turystycznych, w tym Muzeum Obrony Wybrzeża, liczne zabytki i obiekty militarne, Muzeum Rybołówstwa, Cypel Helski, Fokarium, latarnia morska Hel.

Teren latarni

Latarnia znajduje się na szczycie wzniesienia Góry Szwedów na Mierzei Helskiej w granicach administracyjnych miasta Hel, zajmuje działkę o numerze 25/5 przyjmującą kształt

przypominający soczewkę, z wieżą w centralnym punkcie. Dawna latania usytuowana jest na piaszczystych wydmach na granicy z lasem, na terenie niezagospodarowanym i w pełni naturalnym, pozbawionym ogrodzenia i infrastruktury. Otaczająca latarnię przestrzeń jest obszerna, a teren trudny do poruszania się, ze względu na wzniesienia, nieutwardzone nawierzchnie, brak oznakowania. Spod latarni rozpościera się widok na dzikie plaże, wydmy, tereny zielone. Bliskie otoczenie obiektu wskazuje na zaniedbanie i brak konserwacji. Obfituje w liczne śmieci, wieżę i przyległy budynek pokrywają liczne graffiti, na budynku można zaobserwować oderwane i skorodowane elementy metalowe oraz cegły, które stanowią pozostałości po dawnym budynku przynależnym.

Ilustracja 63: Teren latarni morskiej Góra Szwedów



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

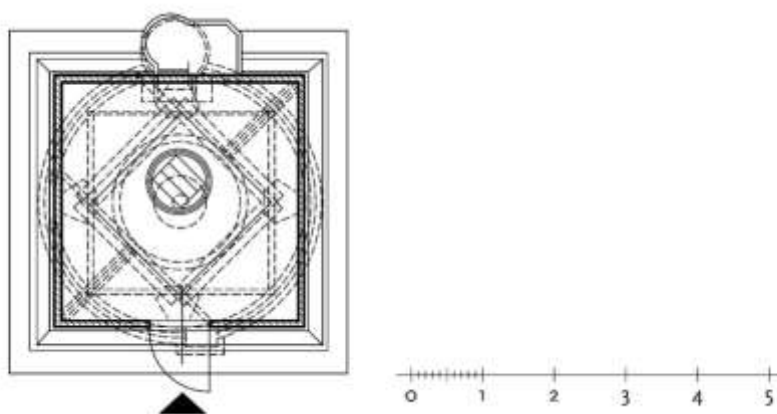
Analiza architektoniczna

Na terenie należącym do dawnej latarni morskiej znajduje się wolnostojąca wieża, obok której zachowały się fragmenty dawnego obiektu technicznego. Wieża o ażurowej konstrukcji harmonijnie wkomponowuje się w otaczający krajobraz, jej struktura spoczywa na solidnej betonowej podstawie w formie prostopadłościanu. Latarnia zaprojektowana jest na planie kwadratu z wpisanym centralnie okręgiem, a zwężający się stopniowo ku górze jej kształt kończy się pozostałością po laternie. Wieża składa się z 6 modułów o jednakowej wysokości, każdy mający 196 cm. Dolne 2 moduły zostały zabudowane pełną blachą na wysokość około 4 m. Całkowita wysokość wieży wynosi 17,3 m (Pietkiewicz i in. 2020). Na szczycie latarni dawniej znajdowała się przeszklona laterna na planie koła, otoczona galerią z prostą balustradą, zwieńczona kopulastym dachem z dekoracyjnym szczytem. Wieża dawnej latarni jest podpiwniczona.

Konstrukcja wieży jest stalowa, zbudowana z profili i blachy pełnej, umieszczona na cokole z betonu zbrojonego. Wieża jest surowa, pozbawiona zdobień. Niewielki otwór wejściowy do obiektu – zabezpieczony częściowo przeciętymi kratami – jest umieszczony wysoko, powyżej betonowego cokołu. Wszystkie otwory okienne i drzwiowe znajdują się w dolnej stalowej obudowie wieży, posiadają prostokątny kształt z zaokrąglonymi narożnikami i są pozbawione stolarki.

Budynek techniczny przedstawiony na archiwalnych fotografiach z lat 70. XX w. stanowił dwukondygnacyjną konstrukcję o formie prostopadłościanu, zbudowaną z cegły i betonu zbrojonego. Budynek w bardzo złym stanie technicznym, zdewastowany oraz częściowo zawalony, dodatkowo ulega stopniowemu osuwaniu się na zboczu wydmy.

Ilustracja 64: Rzut latarni morskiej Góra Szwedów



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Obiekt jest wpisany do Gminnej Ewidencji Zabytków, jednak ze względu na dewastację i brak konserwacji obecny stan techniczny wieży jest bardzo zły. Konstrukcja wieży jest silnie skorodowana, występujące dziury oraz odpadające elementy stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Dodatkowo aktom wandalizmu i kradzieżom sprzyja zlokalizowanie wieży na obszarze nieoświetlonym, odludnym i niedozorowanym.

Ilustracja 65: Latarnia morska Góra Szwedów



Źródło: fot. autorka

Opis wnętrza

Wejście do wnętrza wieży latarni jest niedostępne i zabronione. Stanowi obecnie duże zagrożenie z powodu bardzo złego stanu technicznego obiektu, w tym brakujących fragmentów konstrukcyjnych i licznych skorodowanych elementów. Dodatkowe utrudnienie stanowi wysoko umieszczone wejście zabezpieczone uszkodzoną kratą. Wieża oraz jej teren pozbawione są zabezpieczeń oraz tablic ostrzegawczych i informacyjnych. Droga na szczyt wieży prowadzi przez zewnętrzną drabinę, która biegnie po stalowej konstrukcji wieży, zabezpieczona częściowo barierką.

Ilustracja 66: Wnętrze oraz pozostałości po dawnej latarni latarni morskiej Góra Szwedów



Źródło: fot. Monika Śniedziowska-Lerczak, Marek Orszewski

Funkcja

Dawna wieża latarni morskiej stanowi obiekt opuszczony, w ciągu dnia pełniący nieoficjalnie funkcję tzw. punktu nawigacyjnego. Jest charakterystycznym elementem orientacyjnym w krajobrazie i pomaga określić położenie na morzu. Przez pewien okres w swojej historii wieża pełniła również funkcję obserwacyjną.

Trudny dostęp sprawia jednak, że obiekt nie cieszy się dużym zainteresowaniem wczasowiczów. Mimo, że obiekt nie jest dostosowany do ruchu turystycznego, przyciąga miłośników latarnictwa. Obiekt pozbawiony jest dozoru i zabezpieczeń, co powoduje, że zdarzają się przypadki wspinaczek na wieżę. Liczne dostępne w Internecie zdjęcia ze szczytu latarni świadczą o jego atrakcyjności wśród entuzjastów eksploracji oraz sportów ekstremalnych. Obiekt jest całkowicie niedostępny dla osób z niepełnosprawnością ruchową.

Urząd Morski w Gdyni planował w przeszłości demontaż konstrukcji, ale wieża została zachowana dzięki staraniom stowarzyszenia „Przyjaciele Helu”. Aktualnie trwają poszukiwania inwestorów zainteresowanych przejęciem i zagospodarowaniem obiektu. Jedną z koncepcji jest stworzenie punktu obserwacyjnego ptaków.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska Góra Szwedów położona w rejonie wydmy zwanej Szwedzką Górką nieopodal Helu, stanowi nietypową konstrukcję w porównaniu z innymi latarniami w Polsce.

Historia obiektu na Górze Szwedów jest związana z oznakowaniem nawigacyjnym w rejonie Cypla Półwyspu Helskiego, mającym zapewnić bezpieczną żeglugę w okolicach Zatoki Gdańskiej. Od 1990 r. jest ona wyłączona z działania nawigacyjnego i pozostaje opuszczonym oraz nieobjętym nadzorem i konserwacją obiektem. Utrudniona dostępność wieży – lokalizacja na terenie trudnodostępnym, oddalonym od zabudowy miejskiej, brak infrastruktury drogowej i turystycznej oraz niedostępność dla samochodów, rowerów czy komunikacji miejskiej sprawiają, że jest obiektem rzadko odwiedzanym. Pomimo tego, jej lokalizacja w otoczeniu dzikiej i bezludnej okolicy z czystymi lasami, wysokimi wydmami oraz pięknymi widokami na okolicę i dzikie plaże, przyciąga uwagę jako atrakcyjny punkt. Obszar posiada wysokie walory krajobrazowe, a dla pewnej grupy odbiorców oddalenie od obiektów i atrakcji o charakterze komercyjnym może stanowić atut.

Architektonicznie wieża latarni morskiej Góra Szwedów charakteryzuje się ażurową konstrukcją, wpisującą się w otaczający krajobraz. Obecny stan techniczny wieży jest bardzo zły, stanowiący zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wejście do wnętrza wieży jest zabronione. Jeszcze w 2005 r. obiekt był przeznaczony do rozbiórki z uwagi na znaczny stopień dewastacji. Fakt, iż pomimo upływu lat dawna latarnia morska nadal istnieje, należy uznać za pozytywny, gdyż stwarza to realną możliwość jego przyszłej rewitalizacji. Pomimo niezadowalającego stanu technicznego obiektu, zachowuje on istotne walory estetyczne i kulturowe.

Latarnia pełni obecnie charakterystyczny punkt orientacyjny w krajobrazie dla żeglarzy, budzi zainteresowanie miłośników eksploracji i sportów ekstremalnych. Obecnie trwają poszukiwania inwestorów zainteresowanych przejęciem i zagospodarowaniem obiektu. Latarnia morska Góra Szwedów to ważny element dziedzictwa technicznego i kulturowego. Według Komorowskiego i in. (2020) „(...) być może starania Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu” o pozyskanie wieży i terenu przyniosą rezultat dający szansę na utrzymanie tego obiektu w kondycji, stanowiącej mimo wszystko atrakcję turystyczną”. Dawna latarnia morska stanowić atrakcyjną przestrzeń dla rozwoju niestandardowych form turystyki, w tym turystyki przyrodniczej, sportów ekstremalnych oraz tzw. turystyki robinsonowskiej. Adaptacja latarni morskiej do standardowych nowych funkcji użytkowych wymagałaby rozbudowy infrastruktury technicznej w obrębie obiektu, a także być może uzupełnienia zabudowy o obiekty towarzyszące – nadziemne lub podziemne. Należy jednak uwzględnić fakt, iż obiekt usytuowany jest na obszarze o wysokich walorach przyrodniczych.

4.8. Latarnia morska Hel

Latarnia morska Hel położona na najdalszym fragmencie półwyspu helskiego o długiej i bogatej historii nawigacyjnej, pełni istotną funkcję w oznakowaniu polskiego wybrzeża. Czerwonobrunatna smukła wieża stanowi wyraźną dominantę okolicy, kontrastując z zielonym naturalnym otoczeniem. Cechą latarni morskiej Hel jest wysyłanie sygnału nawigacyjnego izofazowego, w którym okres świecenia równy jest okresowi przerwy i trwa 5 s. Jej zasięg wynosi 17 Mm, a światło umieszczone jest na poziomie 40,80 m n.p.m. Wokół wieży znajdują

się liczne obiekty dawniej przynależne do latarni morskiej, takie jak domy latarników, budynki gospodarcze i techniczne, magazyny, piwnice.

Ilustracja 67: Podstawowe dane latarnia morska Hel



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Oznakowanie nawigacyjne cypla Helskiego od zawsze odgrywało kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi w obszarze Zatoki Gdańskiej. Przybywające statki zmierzające do Trójmiasta z zachodu były zmuszone opłynąć półwysep, co często skutkowało osiadaniami na mieliznach.

Ilustracja 68: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Hel ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczne – zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. aktualne – fot. autorka

Pierwsze wzmianki na temat istnienia światła nawigacyjnego na cyplu Hel pojawiają się w kronikach datowanych na VII w., kiedy to Hel był niewielką osadą rybacką, podporządkowaną władzom polskim. Początkowo światło nawigacyjne było umieszczone na wieży dawnego kościoła w Neu Hela (Nowy Hel) o wysokości wieży wynoszącej 35,50 m, nieco podwyższonej na potrzeby oznakowania nawigacyjnego. Źródłem światła były wówczas świece, za którymi umieszczono mosiężny reflektor. Niestety, kościół uległ zniszczeniu w pożarze miasta, który miał miejsce w XVII w., co spowodowało konieczność zmiany światła nawigacyjnego.

W bezpośrednim sąsiedztwie dawnego kościoła zbudowano wysięgnik z koszem, w którym rozpalano węgiel kamienny. Nawigacja polegała na unoszeniu kosza na wysokość około 10 m, gdy statek zbliżał się do cypla, a następnie opuszczaniu w momencie dostrzeżenia znaku przez żeglarzy. W 1667 r. w wyniku niedopatrzenia personelu konstrukcja uległa spaleni, a następnie została odbudowana. W 1702, 1763 i 1790 r. obiekt został zniszczony przez sztorm, następnie ponownie odbudowany. Konstrukcja żurawia studziennego służyła jako latarnia morska aż do roku 1827, kiedy to została zastąpiona murowaną wieżą latarni (Pietkiewicz i in. 2020).

Budowę nowej latarni rozpoczęto w 1806 r., jednak proces był przerywany przez okresy wojen. Zdecydowano o zmianie lokalizacji latarni, umieszczając ją bardziej centralnie na cyplu i oddalając ją od linii brzegowej o około 200 m w stosunku do poprzedniczki. Uroczyste uruchomienie latarni miało miejsce 1 stycznia 1827 r. (Łysejko 2007).

Latarnia morska przybrała formę lekko zwężającego się ku górze walca o wysokości 41,5 m, z oszkloną laterną oraz galerią zewnętrzną, całość była zwieńczona kopulastym dachem. Konstrukcja została wzniesiona z cegły, a elewacje pomalowano na biały kolor, obok wieży zbudowano niewielki dom latarnika. Latarnia jako pierwsza wśród niemieckich obiektów wykorzystywała światło zmienne o zasięgu 17 Mm. W przypadku złej pogody latarnia wysyłała sygnały dźwiękowe, początkowo za pomocą dzwonu, a następnie z wykorzystaniem wystrzałów armatnich. W 1910 r. miała miejsce eksplozja podczas przesyłania sygnału, która skutkowałą śmiercią jednego z latarników oraz całkowitym zniszczeniem stacji przeciwmgłowej. Projekty nowych stacji mgłowych powstały w kolejnym roku, jednak nie zostały one zrealizowane. W 1920 r. latarnię przejęła strona polska, w następnym dziesięcioleciu zbudowano nowoczesną syrenownię wyposażoną w sygnalizację mgłową. W roku 1926 dokonano modernizacji systemu świetlnego na latarni morskiej, zastępując dawny sprzęt nowoczesną aparaturą sprowadzoną z Berlina. Kolejna zmiana latarni nastąpiła 3 lata później, gdy Urząd Morski w Gdyni zlecił remont elewacji oraz pomalowanie wieży w poziome czerwono-białe pasy. W roku 1938 latarnia przeszła następną zmianę systemu świetlnego, co wynikało z przechodzenia na zasilanie prądem elektrycznym. Nowy system opierał się na zaawansowanej technologii, z soczewką Fresnela oraz żarówką żarową o 3 włóknach, zapewniając niezawodność działania nawet w przypadku awarii jednego z elementów. Funkcjonowanie latarni zostało przerwane wraz z nadejściem II wojny światowej, wówczas stanowiła ona charakterystyczny punkt orientacyjny dla przeciwnika. W wyniku decyzji polskich władz latarnia została zniszczona 19 września 1939 r. z użyciem ładunków wybuchowych (Pietkiewicz i in. 2020).

Orientacja w okolicy cypla Helskiego stanowiła wyzwanie, co spowodowało, że niemieckie władze okupacyjne postanowiły zbudować nową latarnię w okolicy poprzedniej. Nowa konstrukcja została wzniesiona w odległości 10 m od dawnych fundamentów. Powstała wieża o przekroju ośmiokątnym z solidnymi, zwężającymi się ku górze ścianami. Materiał wykorzystany do budowy to cegła, o barwie czerwonej, a wysokość nowej latarni była równa wysokości poprzedniej. Prace budowlane rozpoczęto w 1942 r., a latarnia została uruchomiona w 1942 lub 1943 r. Po przerwie spowodowanej działaniami zbrojnymi, 1 czerwca 1945 r. wznowiono

jej działanie, od tego czasu funkcjonuje ona nieprzerwanie. W 1989 r. na szczycie wieży zamontowano antenę radarową, która została zintegrowana z systemem nadzoru ruchu statków o nazwie „VTS Zatoka Gdańska”. System świetlny pozostał niezmienny od momentu powstania, w 1996 r. wprowadzono modernizację, instalując fotokomórkę w wieży, która uruchamia światło latarni (Pietkiewicz i in. 2020). Rok 1992 przyniósł kolejne zmiany, obejmujące wymianę dachu na stożkowy z kwasoodpornej stali oraz demontaż iglicy z piorunochronem, a dawny dach przekazano do Muzeum Rybołówstwa na Helu. W latach 1957–1997 latarnia pełniła funkcję radiolatarni, przekazując sygnał rozpoznawczy alfabetu Morse’a. Od 1993 r. latarnia jest udostępniona dla turystów. Trudne warunki atmosferyczne, w tym silne wiatry, przyczyniły się do licznych zarysowań i pęknięć na pionowych ścianach zewnętrznych latarni morskiej. W latach 2001–2002 przeprowadzono kompleksowy remont obiektu, który obejmował uszczelnienie ścian, wzmocnienie konstrukcji schodów oraz zamontowanie stalowych obejm wzmocniających korpus wieży, odmalowanie latarni. Od czasu remontu w 2001 r. fundament dawnej latarni morskiej jest niewidoczny. W 2003 r. ponownie uruchomiono system nadzoru ruchu statków o nazwie „VTS Zatoka Gdańska”, jego urządzenie oraz antena zostały zainstalowane powyżej latarni w 2009 r. Dom latarnika, wybudowany w XIX w. i położony niedaleko latarni morskiej, przetrwał do dzisiejszych czasów (Łysejko 2019).

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Hel jest usytuowana niemal na krańcu Mierzei Helskiej i jest obiektem łatwo dostępnym za sprawą widoczności wieży i odpowiedniemu oznakowaniu dróg dojazdowych. Wieża znajduje się na końcu ul. Bałtyckiej, gdzie przemieszczanie się pieszo jest możliwe po szerokiej drodze asfaltowej o długości około 400 m. Poruszanie się po drodze transportem kołowym jest możliwe dla pojazdów uprzywilejowanych. Brak oficjalnie wyznaczonej ścieżki pieszej prowadzącej z plaży sprawia, że turyści korzystają z nieoznakowanych, wytyczonych dzikich, ścieżek leśnych.

Analiza infrastruktury parkingowej w okolicach latarni morskiej wskazuje konieczność pozostawienia pojazdu na płatnych parkingach publicznych i prywatnych w odległości 500–850 m od obiektu. Przystanki komunikacji miejskiej oraz dworzec PKP znajdują się w różnych odległościach, dla podróżujących autobusami dworzec oddalony jest o 1,70 km od latarni, przystanek PKS znajduje się w odległości 450 m, a autobus miejski zatrzymuje się 1,10 km od obiektu. Tzw. melexy stanowią popularny środek transportu oraz są uprawnione do parkowania bezpośrednio pod latarnią morską. Zaobserwowano brak wydzielonych dróg rowerowych w okolicy latarni, przy której zainstalowano stojaki rowerowe.

Wokół latarni znajdują się naturalne tereny leśne oraz różnorodne obiekty turystyczne, gastronomiczne i handlowe. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni usytuowany jest „Helkamp”, dawny dom latarnika, który oferuje pokoje gościnne dla turystów. Wzdłuż drogi prowadzącej do latarni znajduje się kilka straganów z przekąskami, napojami oraz pamiątkami dla turystów. Dodatkowo w pobliżu można zauważyć liczne zabytki i obiekty militarne z okresu II wojny

światowej, Muzeum Obrony Wybrzeża, Muzeum Rybołówstwa oraz inne muzea tematyczne. Ponadto dostępne są plaże, Cypel Helski, Fokarium, Nadmorski Park Krajobrazowy Hel oraz port.

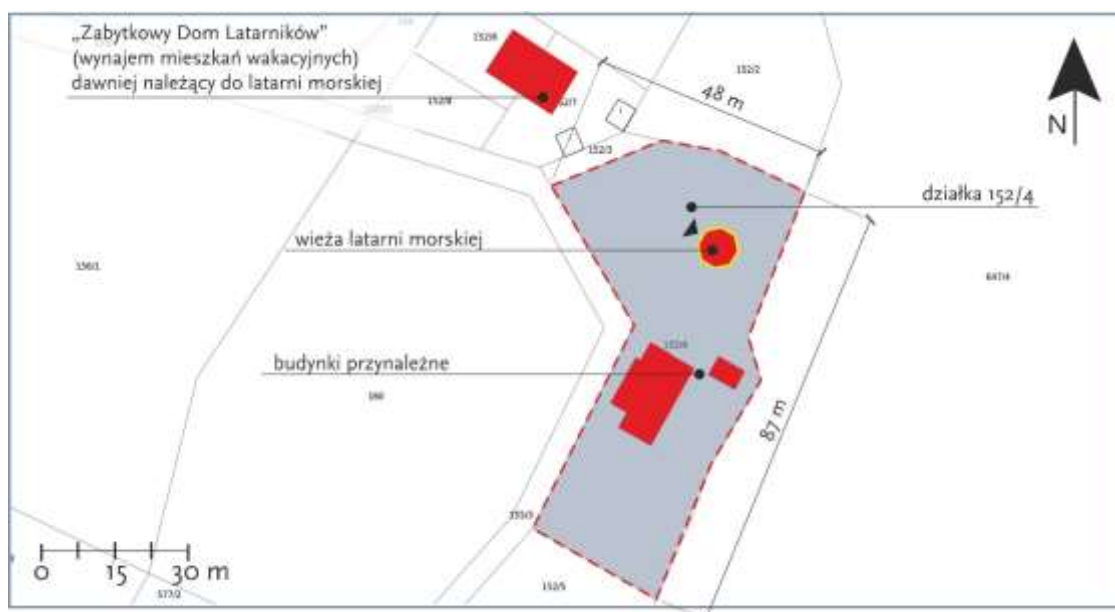
Teren latarni

Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nr 916 wpis z roku 2005 o numerze A-1754 w skład zespołu latarni morskiej w Helu wchodzi:

- latarnia morska;
- fundament nieistniejącej latarni z 1820 roku;
- obelisk upamiętniający śmierć latarnika;
- budynek maszynowni i radiolatarni;
- maszt sygnalizacyjny radiolatarni;
- fundament kotłowni z podziemnym kanałem ciepłowniczym;
- piwniczki ziemne będące magazynem paliwa i amunicji;
- dom latarnika 1 z zabudowaniami gospodarczymi: skład opału z toaletami, budynek inwentarski, pralnia, piwniczka ziemna, wędzarnie;
- dom latarnika 2 z zabudowaniami gospodarczymi: budynek inwentarski, piwniczka ziemna, skład opału.

Powyższe zabudowania zajmują teren w kształcie wydłużonego prostokąta, są obecnie częściowo niedostępne oraz oddzielone od zabytkowej latarni morskiej za sprawą nadania im nowych funkcji użytkowych. Kompleks znajduje się na 7 osobnych działkach, gdzie niektóre z zabudowań są ogrodzone.

Ilustracja 69: Teren latarni morskiej Hel



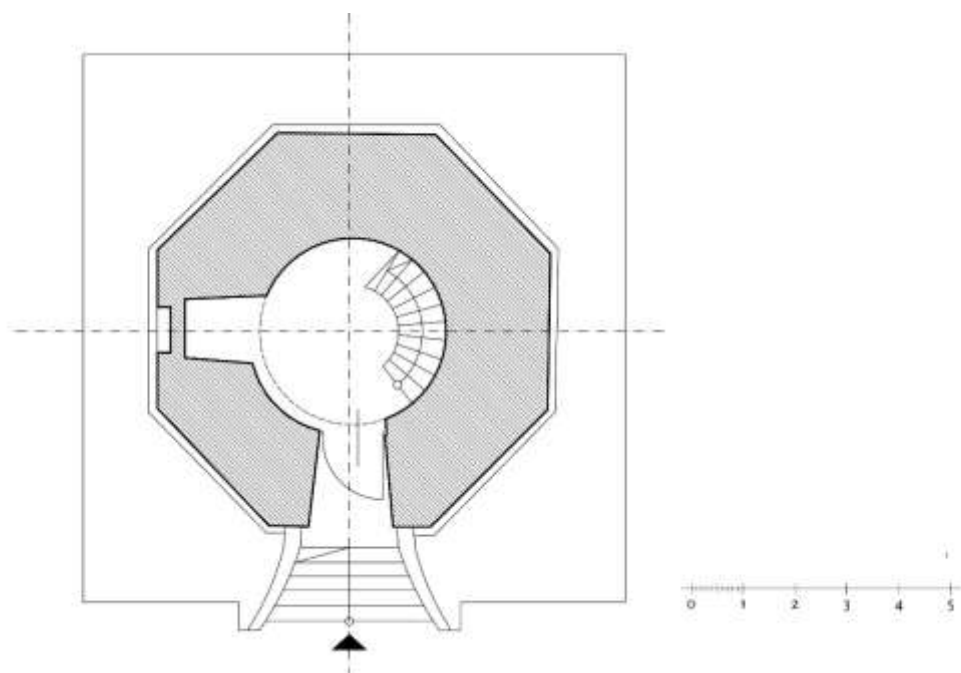
Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Latarnia morska usytuowana jest na zalesionej mierzei helskiej po wschodniej stronie cypla w sercu miejscowości wczasowej, jednak w oddali od zabudowy miejskiej. Działka, na której znajduje się obiekt oznaczona jest numerem 152/4 i kształtem przypomina zgeometryzowaną literę „L”, latarnia znajduje się w jej północno-wschodniej części. Teren wokół latarni jest nieogrodzony, częściowo zagospodarowany i utwardzony, z nieco zaniedbaną zielenią uporządkowaną, pozostała część stanowi naturalny obszar leśny. Teren bezpośrednio przed latarnią charakteryzuje się brakiem spójności i zróżnicowaniem elementów wykończenia i wyposażenia (różne krawężniki, kostka brukowa, siedziska i stojaki rowerowe). Teren ten został utwardzony kostką brukową w kolorze czerwonym oraz większymi płytami betonowymi w kształcie kwadratowym.

Budynek dyżurki umiejscowiony jest niedaleko wieży w kierunku południowym, droga prowadząca do niego jest nieutwardzona. Na terenie przed latarnią dostępna jest sprzedaż pamiątek oraz usługi gastronomiczne, a także płatne toalety.

Analiza architektoniczna

Ilustracja 70: Rzut latarni morskiej Hel



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Czerwonobrunatna, kontrastująca z zielonym otoczeniem 8-kondygnacyjna wieża o wysokości 41,50 m o ograniczonych detalach architektonicznych i zdobieniach, zachowała w pierwotny wygląd. Konstrukcja została zaprojektowana na planie centralnym ośmioboku foremego, zwężającym się ku górze, z latarną w kształcie walca, zwieńczona stożkowym dachem i otoczona ośmioboczną galerią. Bryła wieży jest lekka, smukła, zwarta i strzelista. Jej dolna część wyróżnia się masywnymi, grubymi murami, które stopniowo zwężają

się ku górze, w dolnej części osiągają grubość 200 cm u szczytu 65 cm. Sam murowany korpus wieży posiada wysokość 35,15 m⁵⁸.

Wieża jest zbudowana z czerwonej cegły, nieotynkowana i pomalowana na czerwono-brunatny kolor. Jej podstawa opiera się na czarnym, wysokim, kamiennym cokole, który lekko rozszerza się ku dołowi. Na szczycie wieży znajduje się jasny dach laterny wykonany ze stali nierdzewnej, na którego wierzchołku umieszczone są anteny. Posadzka galerii jest wykonana z szarego betonu i otoczona jest metalową prostą balustradą, która formą nawiązuje do okrętowych relingów⁵⁹. Laterna wykonana jest z metalu i pomalowana na czerwony kolor. Wieża opiera się na fundamencie w postaci pali wbitych w grunt (Łysejko 2007).

Ilustracja 71: Latarnia morska Hel



Źródło: fot. autorka

Wieża jest oszczędna w detalach architektonicznych i zdobieniach. Galeria jest oparta na wydatnym 2-uskokowym gzymsie oraz betonowych wspornikach w narożnikach trzonu wieży. Zastosowano wsporniki o masywnej pełnej formie o lekko profilowanym kształcie i szarym kolorze wykończenia. Na najniższej kondygnacji widoczne są blendy oraz nad otworami umieszczone są nadproża łukowe wykonane z cegieł. Przeszklona struktura galerii wyposażona jest w ukośne, cienkie szprosy. Z tyłu wieży zaobserwowano dużą, metalową maskownicę pełniącą funkcję osłony dla przewodów.

Strefa wejściowa umieszczona jest od strony zachodniej, została zaakcentowana poprzez wysokie drzwi otwierane na zewnątrz, zakończone u góry łukiem. Wokół drzwi ścianę wykończono białym tynkiem z glifem. Przed wejściem znajdują się betonowe schody, składające się z 6 stopni w szarym kolorze z niskim murem po obu stronach, pomalowanym na białe. Bieg schodów zwęża się ku górze, w kierunku drzwi wejściowych, murki posiadają kształt oparty w rzucie na wycinku koła. Drzwi wejściowe wykonane są z drewna, jednoskrzydłowe z płycinami, lakierowane na ciemnobrązowy kolor. Powyżej umieszczono ozdobne łukowe

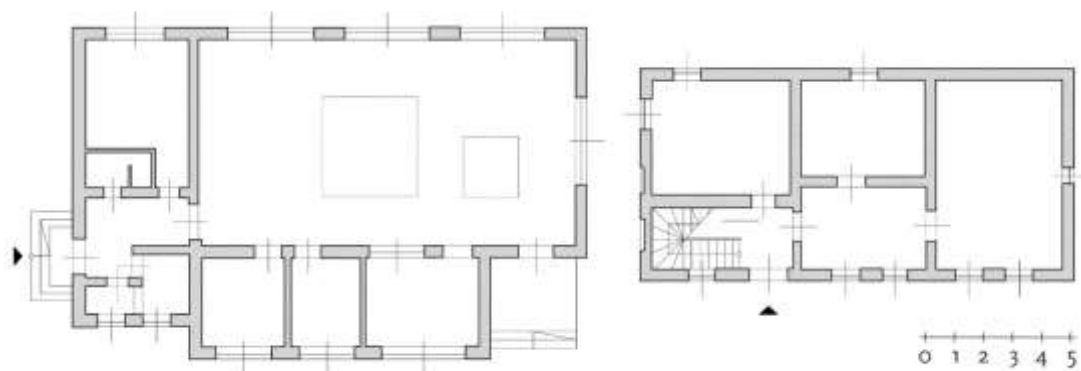
⁵⁸ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nr 916, obiekt Zespół latarni morskiej w Helu.

⁵⁹ Ibidem.

okno, wykonane z drewna, podzielone na sekcje. W okolicy drzwi wejściowych umieszczono kinkiet oraz tablicę upamiętniającą wizytę Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w roku 1928.

W latarni występuje nieduża liczba niewielkich otworów okiennych ze szprosami zakończonymi łukiem pełnym. Ramy okienne wykonane są z drewna i malowane na kolor biały, na zewnątrz zastosowano parapety w kolorze białym. Otwory umieszczone na górze wieży są mniejszych rozmiarów w porównaniu do okien znajdujących się niżej. Na najniższej kondygnacji widoczna jest blenda zakończona łukiem pełnym.

Ilustracja 72: Rzuty budynków przynależnych, od lewej: budynek maszynowni (obecnie w granicach działki), dawny dom latarnika D2 (poza granicą działki)



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Kompleks został wpisany do rejestru zabytków dnia 25 stycznia 2005 r. o nr A-1754. Najważniejsze postulaty konserwatorskie wskazują konieczność zachowania pierwotnego charakteru lica elewacji trzonu i cokołu latarni oraz nadanie budynkom kompleksu nowych funkcji użytkowych⁶⁰. Stan techniczny zewnętrzny wieży i budynku dyżurki latarników jest dobry. Występują niewielkie zabrudzenia elewacji oraz nieznaczne ubytki.

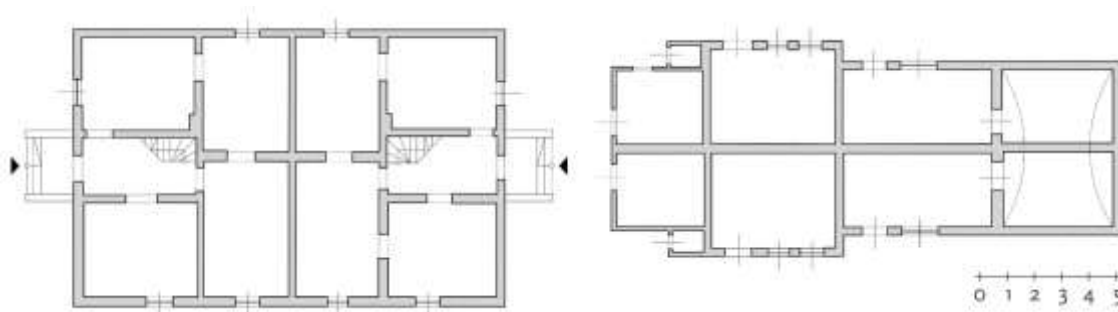
Budynek dyżurki latarników położony obok wieży cechuje się jednokondygnacyjną, wolnostojącą formą. Jego prostą bryłę tworzą trzy zwarte prostopadłościany o delikatnie zróżnicowanej wysokości, przykryte dachem płaskim. Całość obiektu utrzymana jest w tynkowanym jasnokremowym odcieniu, z wyraźnie wyodrębnionymi elementami takimi jak cokół, parapety, nadproża i gzyms wieńczący, wykonane z cegły o zbliżonym do latarni morskiej kolorze. Budynek posiada dwa zadaszone wejścia: od strony latarni oraz od strony południowej, z zadaszeniem nad kilkoma stopniami zewnętrznymi z płytek ceramicznych. Okna budynku są współczesne i zróżnicowane, zostały wykonane z PCV w kolorze białym, z podziałami pionowymi i poziomymi (słupek i ślemie), a także dwurzędowe, dwudzielne okna prostokątne. Dolna część okien została wyposażona w nieprzezierne szyby.

Dawny budynek latarników usytuowany na głównej drodze prowadzącej do latarni jest jednokondygnacyjny, z poddaszem użytkowym o podłużnym prostokątnym planie. Jego wysoki

⁶⁰ Ibidem.

dach jest zróżnicowany i pokryty czerwoną dachówką. Ściany budynku są tynkowane i pomalowane na kolor biały, fragmenty elewacji zostały pokryte drewnem. Okna w budynku zastąpiono współczesnymi, zachowując jednak dawne podziały okienne z drewnianym wykończeniem. Dodatkowym elementem dekoracyjnym są ozdobne, drewniane okiennice.

Ilustracja 73: Rzuty budynków przynależnych (poza granicami działki), od lewej: dom latarnika, budynek gospodarczy domu latarnika



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Opis wnętrza

Wnętrze wieży jest niemal całkowicie wypełnione krętymi schodami komunikacyjnymi, prowadzącymi na szczyt latarni. Charakterystyczną cechą wnętrza jest pusty środek wieży i brak wewnętrznego trzonu latarni. Ściany dolnej części wnętrza zostały otynkowane i pomalowane na kolor biały, posadzkę pokrywają szare płytki ceramiczne. Strefa wejściowa o niewielkich rozmiarach została wyposażona w ladę sprzedażową wykonaną z drewnopodobnej płyty laminowanej w kolorze mahoniowym z osłoną z pleksi. Dodatkowo za ladą zlokalizowano regał z artykułami dostępnymi w sklepiu, wykorzystując przestrzeń w miejscu wnęki z blendą okienną. Komunikacja wewnątrz wieży jest czytelna za sprawą jednej drogi komunikacyjnej.

Powyżej strefy wejściowej na ścianach pozostawiona została surowa cegła. Pełne schody wewnętrzne charakteryzują się masywnością oraz zastosowaniem pełnej betonowej balustrady w kolorze szarym. Łączna liczba stopni schodów to 203, szerokość biegu wynosi 90 cm, stopień ma wysokość (h) równą 16 cm oraz głębokość (s) wynoszącą 45 cm oraz 23 cm (bliżej środka wieży). Co kilka metrów można zauważyć betonowe elementy półokrągłe, częściowo wypełniające pustą przestrzeń między schodami, pełniące czasem rolę spoczników. We wnętrzu widoczne są stalowe wzmocnienia schodów, które zostały dodane w trakcie gruntownego remontu, przeprowadzonego w latach 2001–2002.

Wyższe kondygnacje utrzymane są w ciemnych kolorach, posadzka pozostawiona w surowym wykończeniu, a głębokie wnęki okienne wynikające z grubości ścian zewnętrznych zostały zwieńczone łukiem. Bezpośrednio pod laterną znajduje się niedostępne pomieszczenie techniczne, którego wnętrze jest widoczne dzięki stolarce drzwiowej wyposażonej w szklenie. Ściany pomieszczenia wykonane są z blachy trapezowej o szarym kolorze. Poniżej pomieszczenia technicznego znajduje się kondygnacja, która kończy schody z pełną balustradą. Na całej wysokości pomieszczenia umieszczono ażurową czarną przegrodę wykonaną ze stalowych

pionowych profili o przekroju kwadratowym, które łączą poziome gięte w kształt łuku płaskowniki. Schody prowadzące na kolejną kondygnację obudowano ryflowaną ścianką z przezroczystego tworzywa sztucznego. W obiekcie stwierdzono ograniczoną liczbę detali i zdobień, gdzie charakterystyczne są nadproża łukowe z cegieł umieszczone nad oknami i drzwiami, obecność szprosów w oknach i ukośne podziały w laternie.

Ilustracja 74: Wnętrze latarni morskiej Hel



Źródło: fot. autorka

Schody prowadzące do laterny są strome i wykonane z ryflowanej blachy z metalowym pochwytem przytwierdzonym do ściany. Wnętrze laterny zostało pomalowane na kolor czarny, a metalowe elementy pokryto farbą olejną, posadzka wykonana została z betonu. Urządzenie optyczne zostało umieszczone centralnie w pomieszczeniu na podstawie o wysokości około 1 m. Wnętrze laterny zostało wyposażone w jedną niewielką ławkę drewnianą w kolorze zielonym bez oparcia oraz informacje ostrzegawcze, mówiące o zakazie dotykania urządzenia oraz o monitorowaniu wnętrza.

Stan wizualny strefy wejściowej został określony jako nieatrakcyjny ze względu na liczne spękania, surowy tynk, przypadkowe wyposażenie, zabrudzenia. Dodatkowo na wyższych kondygnacjach zauważalne są liczne akty wandalizmu w postaci napisów i naklejek, wytarte pochwyty, ściany pomieszczenia technicznego oraz laterny ze śladami użytkowania. W laternie zdarzają się awarie klimatyzacji, co powoduje bardzo wysoką temperaturę i dużą wilgotność powietrza. Pod sklepieniem laterny oraz w przestrzeniach między schodami obserwuje się pajęczyny, a na suficie wyższych kondygnacji widoczne są ślady zalania.

W wieży występują liczne bariery architektoniczne, takie jak schody, progi, niskie i wąskie przejścia oraz stroma schodnia prowadząca na najwyższą kondygnację, co stanowi istotne wyzwania dla osób z ograniczoną mobilnością. Bezpieczeństwo w wieży zostało zapewnione za pomocą wyróżnienia kolorem żółtych elementów wyposażenia, takich jak: pochwyty balustrady, podstopnice w dolnej części wieży, wybrane krawędzie stopni, bramka zabezpieczająca otwór w stropie laterny. Balustrada jest pełna i pozbawiona otworów, co stanowi dodatkowe zabezpieczenie. Na wejściu do laterny umieszczone zostały liczne taśmy ostrzegawcze informujące o niskim stropie. Wolne przestrzenie we wnękach okiennych umożliwiają swobodne

mijanie się turystów, dodatkowo zostały wprowadzone limity osób wpuszczanych na szczyt wieży. Obiekt został wyposażony w monitoring, system przeciwpożarowy, oznaczenia dróg ewakuacyjnych.

Liczba wolnych przestrzeni we wnętrzu wieży jest niewielka, występują one głównie na wyższych kondygnacjach oraz w miejscach przy wnękach okiennych, z uwagi na grube mury i osadzenie okien bliżej zewnętrznego obrysu ściany. Brak jest dostępu do budynków przynależnych oraz danych dotyczących cech wizualnych i funkcjonalnych wnętrz.

Funkcja

Latarnia morska pełni funkcję znaku nawigacyjnego, na szczycie wieży dodatkowo umieszczone są różnorodne anteny, w tym antena radarowa systemu kontroli ruchu, antena radiolokacyjna. Latarnia stanowi jedną z 9 stacji brzegowych systemu AIS-PL, będącą częścią projektu HELCOM, który umożliwia automatyczne śledzenie ruchu statków. Ponadto, znajdują się tam także anteny obsługujące infrastrukturę telekomunikacyjną, w tym sieć telefonii komórkowej.

W okolicy latarni znajduje się pełna infrastruktura turystyczna. Obiekt przystosowany do ruchu turystycznego, dostępny sezonowo (po zakupie biletu wstępu), stanowi istotny element turystyczny regionu. Możliwe jest wejście do latarni, galeria natomiast jest niedostępna dla turystów. Ze szczytu wieży można podziwiać panoramę okolicy, z punktu rozpościera się widok na Zatokę Gdańską, brzeg Trójmiasta oraz mierzęję helską, w przypadku dobrej pogody widoczne są latarnie morskie w Jastarni, Rozewiu, Porcie Północnym, na Górze Szwedów, Nowym Porcie, Sopocie oraz w Krynicy Morskiej. W związku z dużym natężeniem ruchu latarnia narzuca limity liczby osób wchodzących jednocześnie, a kontrolę nad nimi sprawuje obsługa. Istnieje także ograniczenie czasowe przebywania w obiekcie, jednak nie jest ono egzekwowane przez personel. Dodatkowo istnieją ograniczenia wiekowe i wzrostowe, minimalny wzrost dla odwiedzających wynosi 105 cm oraz wiek powyżej 7 lat. W pobliżu wieży znajdują się dwie bezpłatne toalety przenośne oraz sklepik z pamiątkami w punkcie sprzedaży biletów w latarni morskiej. Na terenie latarni brak jest dodatkowych atrakcji.

Na zewnątrz obiektu znajdują się tablice zawierające informacje na temat historii obiektu oraz możliwości otrzymania odznaki miłośnika latarni. W niedalekiej odległości od wieży znajduje się symboliczna tablica upamiętniająca latarnika May'a, który zginął tragicznie w 1910 r. w trakcie pełnienia służby. Na pomniku znajduje się nieprawidłowa data zdarzenia, gdzie został podany rok 1905.

W budynku przynależnym zlokalizowanym najbliżej wieży znajduje się dyżurka latarników oraz pomieszczenia techniczne. Na elewacji widnieje oficjalna tablica Urzędu Morskiego w Gdyni. Latarnia stanowi obiekt dozorowany, brak jest szczegółowych informacji dotyczących stopnia automatyzacji. Aktualnie nie planuje się wprowadzenia zmian funkcjonalnych związanych z działaniem latarni morskiej oraz budynków przynależnych.

W pozostałych budynkach stanowiących dawniej domy latarników znajdują się pokoje gościnne i apartamenty do wynajęcia dla turystów⁶¹. W budynku przy ulicy Bałtyckiej dostępny jest jeden pokój 4-osobowy na parterze oraz apartament dla 5 osób na poddaszu.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska Hel umiejscowiona na półwyspie helskim odgrywa ważną rolę w oznakowaniu polskiego wybrzeża, charakteryzując się wysoką smukłą wieżą o czerwono-brunatnym kolorze. Historia nawigacji terenu helskiego sięga VII w., światło latarni morskich oraz jego lokalizacja ulegały licznym zmianom i modernizacjom na przestrzeni lat. Obecna latarnia morska powstała w okresie II wojny światowej, następnie zyskując nowe zastosowania, takie jak system nadzoru ruchu statków czy funkcję turystyczną.

Dziś latarnia stanowi obiekt zabytkowy wpisany do rejestru zabytków nieruchomych wraz z kompleksem zabudowań. W celu zachowania integralności strukturalnej oraz właściwego funkcjonowania latarnia morska wymaga ciągłej uwagi i konserwacji ze względu na lokalizację i narażenie na niesprzyjające warunki atmosferyczne. Architektonicznie wieża charakteryzuje się prostą formą i ograniczoną ilością detali.

Wnętrze wieży składa się głównie z krętych schodów prowadzących na szczyt, gdzie umieszczono urządzenie optyczne oraz pomieszczenie techniczne. Wnętrze obiektu jest niedostępne dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Analiza wyższych kondygnacji obiektu wykazuje zaniedbania oraz brak dozoru na pewnych poziomach wieży, o których świadczą liczne akty wandalizmu i surowe ciemne wnętrza. Z tego względu przestrzeń wewnętrzną budynku wymaga przeprowadzenia gruntownego remontu, dodatkowo widoczne są zniszczenia wynikające z użytkowania oraz zauważalne ślady korozji. Uwagi wymaga strefa wejściowa, która prezentuje się nieestetycznie i jest wypełniona przypadkowym wyposażeniem.

Obszar bezpośrednio przed latarnią morską prezentuje się niechlujnie, wpływa na to różnorodność przypadkowych elementów wykończenia i wyposażenia oraz niepielęgnowana roślinność. Konieczne jest dokładniejsze zagospodarowanie terenu oraz regularna pielęgnacja w celu poprawy jego estetyki i funkcjonalności.

Latarnia stanowi obiekt nawigacyjny dozorowany, przynależny budynek zlokalizowany najbliżej wieży pełni funkcję dyżurki i pomieszczeń technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni. Wieża latarni morskiej jest udostępniona sezonowo dla turystów i pełni funkcję punktu widokowego. W strefie wejściowej prowadzona jest sprzedaż pamiątek. Dawne zabudowania latarników zostały przystosowane na potrzeby pokoi gościnnych i apartamentów do wynajęcia dla turystów.

Część budynków, które dawniej stanowiły integralną część latarni morskiej, posiadają niewykorzystany potencjał adaptacyjny, zwłaszcza w kontekście rosnącego ruchu

⁶¹ Helkamp. *Domek Latarnika – pokoje gościnne*. Źródło: helskamp.com/domek-latarnika-pokoje-goscinne/?avia-element-paging=2. Dostęp dnia 09.02.2024.

turystycznego. Obiekty częściowo znajdują się w rękach prywatnych właścicieli⁶², są niedostępne oraz oddzielone od wieży latarni. Pomimo swojej historycznej wartości są one często postrzegane jako obiekty odrębne i niezwiązane z latarnią morską. Dodatkowo niekorzystnie na odbiór kompleksu wpływają nieestetyczne, komercyjne budki handlowe oraz gastronomiczne zlokalizowane przed frontem latarni.

4.9. Latarnie morskie Rozewie

Ilustracja 75: Podstawowe dane latarnia morska Rozewie I



Źródło: opracowanie własne

Latarnie morskie na przylądku Rozewie stanowią kompleks składający się z 2 obiektów umieszczonych w niewielkiej odległości od siebie. Pierwszym z obiektów jest latarnia morska Rozewie I, zwana również „starą” lub „pierwszą”, wraz z budynkami towarzyszącymi tworzy złożony zespół zabudowań. Drugim obiektem jest latarnia morska Rozewie II zwana „nową latarnią”. Bogata historia latarnictwa, na wysuniętym na północ fragmencie polskiego wybrzeża, świadczy o dużym znaczeniu obiektów dla bezpieczeństwa żeglugi. Interesującym aspektem jest fakt historycznego funkcjonowania obiektów jednocześnie, stanowiąc unikatowy przykład tego typu rozwiązania w Polsce. Liczne zmiany latarni, w tym poddawanie latarni morskiej Rozewie I podwyższeniom w różnych okresach, dostosowując architekturę do zmieniającego się otoczenia, powodują, że poszczególne części latarni są zapisem historii i ewolucji obiektów.

Obecnie jedna z latarni (Rozewie II) jest wygaszona i po kompleksowym remoncie wieży została udostępniona do zwiedzania w 2022 r. Drugi obiekt, latarnia morska Rozewie I stanowi ważny punkt nawigacyjny, posiadając światło błyskowe FI o charakterystyce 0,1 s światła i 2,9 s przerwy, co daje 3 s świecenia. Światło ma zasięg 26 Mm i jest umieszczone na wysokości 83,2 m n.p.m. Rozewie I to najstarsza latarnia morska w Polsce, ciesząca się dużą popularnością wśród turystów, którzy oprócz podziwiania widoków mogą korzystać z licznych dodatkowych atrakcji na terenie obiektu.

⁶² Pokoje gościnne u latarników. Źródło: ulatarnikow.gohel.pl. Dostęp dnia 09.02.2024.

Ilustracja 76: Podstawowe dane latarnia morska Rozewie II



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Przylądek Rozewie usytuowany na wysokim brzegu klifowym, sięgającym ponad 50 m n.p.m., pełni istotną funkcję jako punkt nawigacyjny na wybrzeżu południowym Bałtyku. Jego znaczenie wynika z umiejscowienia na ważnym obszarze stanowiącym zagrożenie dla żeglarzy. Już w okresie średniowiecza na zboczach przylądka rozpalano ogniska, a jeszcze do niedawna uważano, że jest to najbardziej wysunięty na północ fragment wybrzeża (Komorowski i in. 2020).

Stara wieża latarni morskiej Rozewie, choć jej dokładna data budowy nie jest znana, istnieje co najmniej od XVII w., o czym świadczą mapy pochodzące z tego okresu przedstawiające wizerunek wieży. We wnętrzu odnaleziono kamień z datą 1731, istnieje więc podejrzenie, że pozostałości po starej wieży mogą stanowić fundament obecnej latarni morskiej.

W 1806 r. powstało kilka projektów latarni morskich, z których jeden został przyjęty do realizacji. Z powodu działań wojennych i przerw w budowie, proces ten trwał aż do lat 20. XIX w. Kamienna wieża latarni została uznana za powstałą na początku wieku, oficjalnie datując czas budowy na lata 1821–1822. Uruchomienie latarni morskiej stanowiło istotne wydarzenie w rozwoju infrastruktury nawigacyjnej na akwenie Morza Bałtyckiego. W trakcie działań wojennych przesyłanie światła przez latarnie morskie było często zabronione, w rezultacie latarnia działała z przerwami. Już od początku jej funkcjonowania zauważono problem przysłaniania źródła światła przez rosnące na przylądku drzewa. Uznano jednak ich przecinanie za niekonieczną, uprzedzając statki o występujących zagrożeniach i konieczności trzymania większego dystansu jednostek od brzegu przylądka. Dodatkowo niemożność zastosowania sekwencyjnych świateł nawigacyjnych w tamtym czasie skutkowało brakiem możliwości dokładnego ostrzeżenia przed niebezpieczeństwem podróżujących nocą drogą morską. W 1866 r. na latarni morskiej zainstalowano nowoczesne urządzenie optyczne – aparat Fresnela, co przyczyniło się do znacznego zwiększenia zasięgu światła emitowanego przez latarnię, polepszenia jego widoczności oraz poprawy bezpieczeństwa żegluga (Komorowski i in. 2020).

Decyzja o utworzeniu drugiego punktu świetlnego oraz budowie sąsiedniej latarni morskiej, Rozewie II została podjęta w celu rozwiązania trudności z identyfikacją światła

na Rozewiu. Nowy obiekt został wzniesiony w latach 1873–1875 i otrzymał taki sam system świetlny jak pobliska wieża (Ronowski 2001). Latarnia, początkowo o nazwie Rixhört 2, została zbudowana w odległości około 190 m na zachód od istniejącej latarni i rozpoczęła swoją pracę 1 stycznia 1875 r. Pod koniec XIX w. zdecydowano o konieczności zabezpieczenia linii brzo-wej opaską z głazów narzutowych, która poddawana była nieustannej abrazji i zagrażała bezpieczeństwu obiektów (Łysejko 2016). Przez 35 lat wybrzeże Rozewia było nawigowane przez dwa stałe punkty świetlne o białej barwie, które wyróżniały przylądek od latarni morskiej w Czołpinie i Helu. Nowa latarnia stanowiła integralną część budynku mającego służyć pracownikom obsługującym obie wieże, a także na swoim terenie zawierała obiekty gospodarcze. W 1904 r. podjęto rozważania dotyczące zmiany systemu światła latarni morskich na błyskowe. Plan ten nie został jednak zrealizowany, a w roku 1910 podjęto decyzję o wyłączeniu nowej latarni i przeprowadzeniu modernizacji starej wieży. Proces ten obejmował m.in. zamontowanie żarówki elektrycznej oraz rozbudowę starej latarni o nową maszynownię. W trakcie prac podwyższono wieżę, montując metalowy segment w formie ściętego stożka na kamienną podstawę wieży. Konstrukcja ta została zrealizowana z wykorzystaniem stalowych skręconych elementów i zwiększyła wysokość wieży o 5 m (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 77: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Rozewie II ze stanem obecnym



Źródło: fot. historyczne – zbiór pocztówek Apoloniusza Łysejko, fot. aktualne – fot. autorka

W 1935 r. Sejm II RP uchwalił nadanie latarni morskiej imienia polskiego pisarza Stefana Żeromskiego, z tej okazji umieszczono na wieży tablicę pamiątkową, która niestety została zniszczona przez Niemców podczas II wojny światowej.

Latarnia morska Rozewie była obiektem, o który władze polskie bardzo szybko zaczęły się ubiegać po zakończeniu II wojny światowej. Rozpoczęto prace remontowe obejmujące naprawę aparatury optycznej oraz maszynownię. W okresie powojennym maszynownia latarni pełniła funkcję małej elektrowni, dostarczając energię elektryczną dla okolicy. Latarnia wznowiła swoją pracę 5 maja 1945 r. Pracę latarników utrudniały stacjonujące w latarni wojska radzieckie, dzięki staraniom władz polskich w październiku 1945 r. latarnia została całkowicie przejęta przez stronę polską (Komorowski i in. 2020).

W latach 60. XX w. zdecydowano o otwarciu starej latarni dla ruchu turystycznego. Efektem tego było powstanie Muzeum Latarnictwa, które od tamtej pory funkcjonuje jako największe i najstarsze tego typu muzeum w Polsce.

Wpis kompleksu zabudowań związanych z latarnią morską Rozewie I oraz Rozewie II do rejestru zabytków nieruchomości miał miejsce 4 stycznia 1972 r. Ochrona obejmuje nie tylko same budynki latarni, ale także otaczającą je zieleni, stanowiącą integralną część zespołu latarni morskiej.

Ilustracja 78: Porównanie form latarni morskich Rozewie, kolejność chronologiczna



Źródło: opracowanie własne

W latach 70. XX w. latarnia morska była porośnięta roślinnością, co można zauważyć na historycznych fotografiach i pocztówkach. W 1978 r. zdecydowano o kolejnym zwiększeniu jej wysokości z powodu rosnących drzew, które przysłaniały urządzenie optyczne w sektorach północno-zachodnich, wtedy też oczyszczono elewację. W ciągu jednego dnia latarnia została podwyższona o dodatkowe 8 m, nie przerywając przy tym działania światła nawigacyjnego. Dach latarni został zdemontowany, a na istniejący stalowy moduł zamontowano cylindryczną konstrukcję o średnicy 3,5 m (Łysejko 2016). Zainstalowano nowoczesny, działający do dziś, panel obrotowy PBL-21, złożony z 40 reflektorów halogenowych o mocy 200 W. Poprzedni natomiast został pozostawiony na swoim miejscu jako eksponat we wnętrzu wieży. Charakterystyka światła pozostała niezmienną od okresu międzywojennego (Komorowski i in. 2020).

Nowa latarnia, pełniąca przez wiele lat funkcję obserwatorium meteorologicznego oraz stacji przekazowej dla masztu antenowego, przeszła w latach 2014–2015 gruntowny remont, obejmujący m.in. modernizację instalacji elektrycznej, rewitalizację wieży i laterny. Maj 2022 r. był czasem uroczystego otwarcia obiektu dla turystów.

Aleja drzew łącząca obie latarnie została w tym czasie uporządkowana, a wybrane rośliny i drzewa wokół opisane tabliczkami według zaleceń Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, dodatkowo umieszczono kierunkowskazy wskazujące odległości i kierunki do sąsiednich i dalszych latarni⁶³. Wcześniejsze plany dotyczące zewnętrznej windy, mającej prowadzić

⁶³ Na podstawie korespondencji z Apoloniuszem Łysejko (II Wiceprezesem TPNMM) dnia 14.10.2024.

na szczyt wieży i umożliwić dostęp do atrakcji osobom o ograniczonej sprawności, zostały wstrzymane z powodu braku zgody Konserwatora Zabytków oraz obaw związanych z nadmierną ingerencją w zabytkową strukturę budynku. W latach 2022–2023 przeprowadzono prace remontowe latarni morskiej Rozewie I i starej maszynowni, m.in. odmalowano elewację latarni morskiej oraz uporządkowano zieleń wokół obiektu. Ponadto przeprowadzono remont toalety stacjonarnej⁶⁴.

Lokalizacja i dostępność

Latarnie morskie usytuowane na obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, znajdują się na wysuniętym na północ zboczu przylądka. Obiekty otacza naturalna zieleń, w tym lasy, drzewa bukowe, łąki oraz pola uprawne.

Latarnie morskie Rozewie stanowią jedną z głównych atrakcji okolicy, są łatwo dostępne i widoczne z głównej drogi (ul. Rozewska). W celu ułatwienia orientacji turystom na trasie dojazdowej i na drogach pieszych umieszczono drogowskazy oraz tablice informacyjne. Ostatni odcinek trasy ze względu na zakaz wjazdu wymaga pokonania go pieszo szeroką i utwardzoną aleją na ul. Leona Wzorka. Z głównej alei prowadzącej do kompleksu w pierwszej kolejności zauważalna jest nowa latarnia. Do latarni Rozewie I prowadzą 3 drogi piesze oraz tymczasowo nieczynna droga z plaży, w chwili prowadzenia badań niedostępna przez zawalone schody. Do latarni Rozewie II wiedzie nieutwardzona wąska aleja drzew lipowych prowadząca od latarni morskiej Rozewie I, a wejście do obiektu znajduje się po stronie północnej, przeciwnej do alei, co powoduje, że jest ono niewidoczne z głównego szlaku komunikacyjnego.

Parking jest płatny i zlokalizowany w odległości około 270 m od latarni morskich. Wjazd na aleję i teren latarni jest zabroniony, utwardzony żwirem parking pod obiektami dostępny jest jedynie dla mieszkańców, pracowników Urzędu Morskiego, służb oraz osób z niepełnosprawnością. Przystanek autobusowy z podobizną latarni morskiej Rozewie I, oddalony jest o około 300 m od obiektów. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego znajduje się zadaszony punkt wypożyczalni hulajnóg elektrycznych. Droga rowerowa ciągnie się wzdłuż ul. Rozewskiej, ostatni odcinek trasy do latarni morskich prowadzi aleją. Na terenie kompleksu znajdują się oznaczone obszary do pozostawienia rowerów i stojaki, umieszczone przed głównym wejściem na teren kompleksu Rozewie I oraz przed budynkiem stodoły oraz z boku latarni. Brakuje miejsc na pozostawienie jednośladów przy latarni morskiej w Rozewie II.

W bliskiej okolicy latarni morskich znajdują się park miniatur, motylarnia, budki gastronomiczne i handlowe. Okoliczne atrakcje stanowią Chłapowski Wąwóz Erozyjny, Wąwóz „Lisi Jar” w Jastrzębiej Górze, plaże, Nadmorski Park Krajobrazowy, północny przylądek Polski „Gwiazda Północy”, Szlak Kajakowy „Czarna Woda”, Muzeum Figur Woskowych.

⁶⁴ Ibidem.

Teren latarni

Ilustracja 79: Teren latarni morskich Rozewie

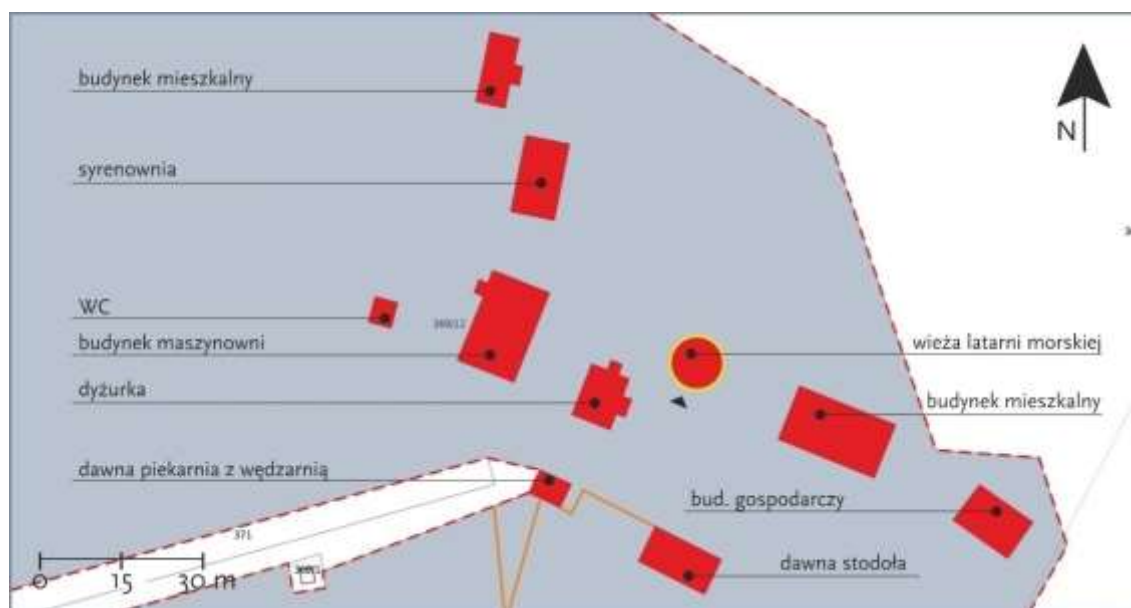


Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Działka o numerze 369/12 położona na styku dwóch miejscowości wczasowych Jastrzębiej Góry i Rozewia stanowi obszar zlokalizowany w Nadmorskim Parku Krajobrazowym. Na terenie działki znajdują się dwa obiekty – latarnia morska Rozewie I, latarnia morska Rozewie II – oraz naturalne obszary zielone i pola uprawne. Działka ma kształt rombu z mniejszym prostokątem od strony południowo-wschodniej, z wyłączeniem obszarów zajętych przez drogi dojazdowe. Latarnia morska Rozewie I jest zlokalizowana w północno-wschodnim narożniku działki, natomiast latarnia morska Rozewie II znajduje się w odległości około 190 m na zachód od pierwszej latarni.

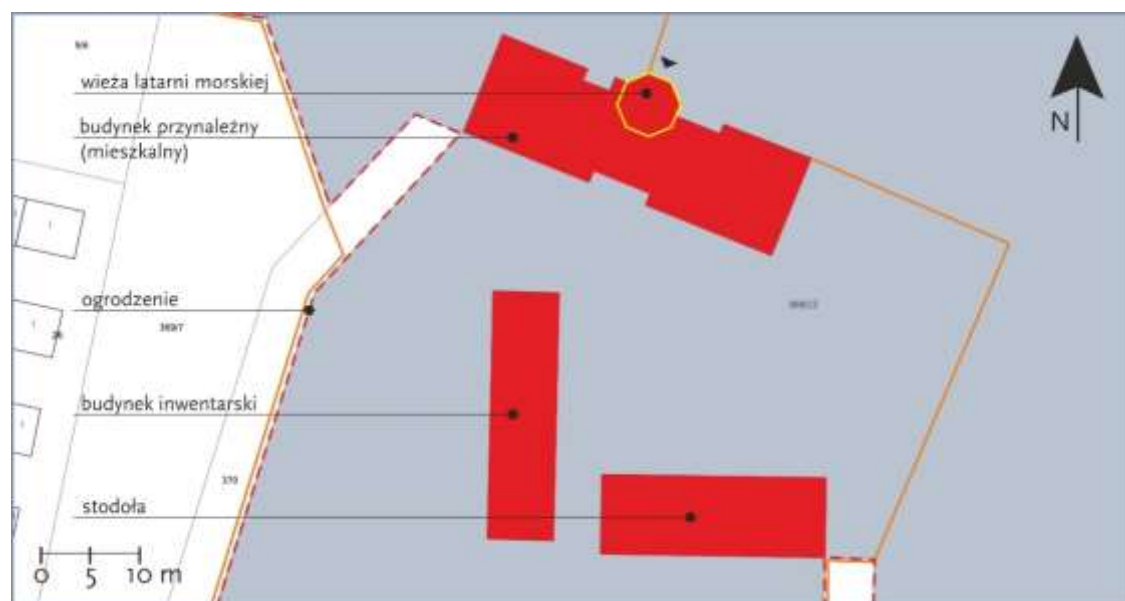
Dostępny całodobowo teren latarni morskiej Rozewie I posiada pełną infrastrukturę turystyczną i obejmuje liczne budynki przynależne. Droga prowadząca do kompleksu została utwardzona kostką brukową. Poszczególne strefy zostały wydzielone za pomocą różnych typów ogrodzeń: w północnej części znajduje się prosty płot z drewnianych słupów, który oddziela obszar od skarpy; na południu, pomiędzy wędzarnią a stodołą, znajduje się tradycyjny drewniany płot oraz żywopłot. Zielerń na terenie latarni jest częściowo uporządkowana, a w samym środku kompleksu rozplanowano wydzielone strefy zieleni ograniczone białymi krawężnikami. Znajdują się tam trawa, drzewka iglaste, geometrycznie formowany żywopłot oraz kwitnące krzewy. W pozostałej części terenu znajdują się drzewka liściaste i iglaste o różnych wysokościach oraz żywopłot przy budynku mieszkalnym. Częściowe utwardzenie terenu wokół kompleksu obejmuje różne rodzaje nawierzchni. Przed wejściem do latarni morskiej, maszynowni i wędzarni zastosowano kostkę brukową, przed wejściem do stodoły użyto kostki granitowej, pozostały teren wokół kompleksu został utwardzony żwirem. Wokół wieży znajdują się koryta odprowadzające wodę deszczową z rynien. Dodatkowym elementem infrastruktury terenu są liczne i zróżnicowane typy ławek.

Ilustracja 80: Teren latarni morskiej Rozewie I



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Ilustracja 81: Teren latarni morskiej Rozewie II



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

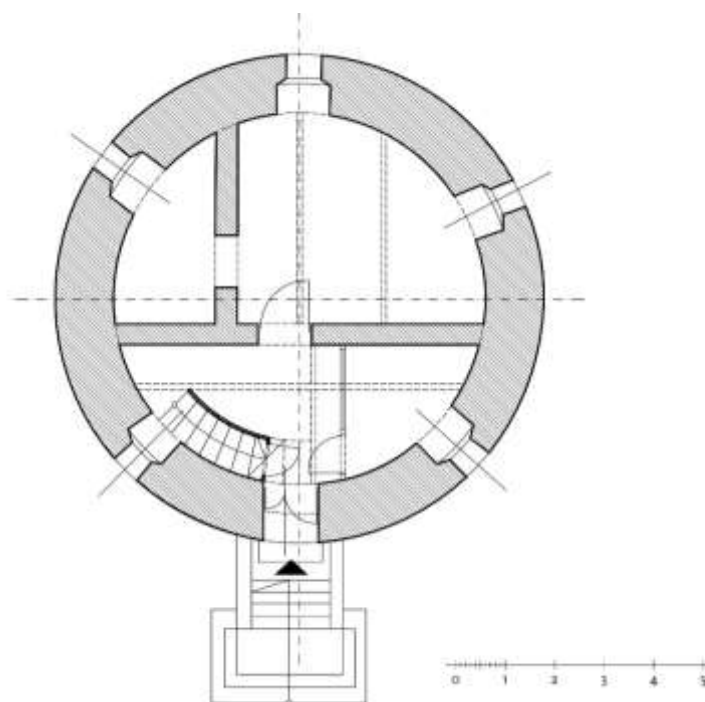
Do latarni morskiej Rozewie II z latarni morskiej Rozewie I prowadzi wąska aleja drzew lipowych. Obiekt pozbawiony jest utwardzonych dróg prowadzących do atrakcji, a trasa do głównego wejścia jest słabo widoczna. Latarnia oferuje możliwość częściowego dostępu do terenu tylko od strony północnej, gdzie znajduje się wejście do udostępnionej dla turystów części kompleksu. Przy obiekcie rosną drzewa liściaste, a wzdłuż drogi ustawiono niski płot z podwieszaną grubą liną. Przed samą wieżą teren został zagospodarowany, jednak sprawia on wrażenie nieuporządkowanego i niechlujnego. Na terenie przed latarnią wykonano utwardzenie za pomocą żwiru oraz umieszczono jedną ławkę i trójnożną sztalugę z tablicą informacyjną. Od strony południowej i zachodniej znajduje się ogrodzenie części mieszkalnej

w postaci siatki ogrodzeniowej, bramy i żywopłotu oraz informacja o braku przejścia. Na terenie prywatnym obserwuje się uporządkowaną zieleń w postaci uformowanych drzew, krzewów oraz żywopłotu. Fragment drogi został utwardzony płytami betonowymi, które prowadzą do części mieszkalnej budynku. Teren latarni jest monitorowany.

Analiza architektoniczna latarni morskiej Rozewie I

Architektura kompleksu związana z wolnostojącą wieżą latarni morskiej Rozewie I obejmuje kilka odrestaurowanych budynków, wśród nich: dom latarnika, dom dla rodzin latarników, budynek gospodarczy, piekarnię z piecem i wędzarnią, sygnalizatornię akustyczną (tzw. syrenownia), stodołę, maszynownię, komin przy maszynowni oraz współczesny budynek z toaletami. Wieża latarni morskiej stanowi dominujący element krajobrazu, budynki przyległe są integralną częścią kompleksu, tworząc spójny zespół urbanistyczny.

Ilustracja 82: Rzut wieży latarni morskiej Rozewie I



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Bryła wieży latarni morskiej jest zwarta i wertykalna na planie centralnym w formie koła, składająca się z 3 głównych części. Pierwsza z nich, część dolna, charakteryzuje się masywną konstrukcją, w postaci murowanego walca zwężającego się delikatnie ku górze, osiągając około połowę całkowitej wysokości bryły. Kolejna część wieży, umieszczona powyżej masywnej struktury, wykonana jest z metalu o formie zwężającego się walca, stanowiącego około jedną trzecią całkowitej wysokości stalowego modułu, następnie przechodzącego w prosty walec, który zajmuje pozostałe dwie trzecie wysokości. Wieża wyposażona jest w potrójną galerię, a dach wieńczący laternę ma formę niskiego stożka. Dolna, murowana część obiektu charakteryzuje

się czterema kondygnacjami naziemnymi, z oknami rozmieszczonymi w 6 osiach, zaczynając od osi drzwi wejściowych i zachowując równomierne odstępy. Piąta kondygnacja częściowo pełni funkcję zewnętrznej galerii.

Wieża posiada złożoną konstrukcję, gdzie dolna biała część została zbudowana z kamienia polnego użytego w cokole oraz cegły w górnej części, następnie tynkowanych i malowanych. Górny fragment wieży jest czerwony i został wykonany ze stali, natomiast do dachu użyto blachy. Dodatkowo wejście do wieży prowadzi przez zewnętrzne schody z granitu, które posiadają metalową balustradę utrzymaną w kolorze złotym.

Ilustracja 83: Latarnia morska Rozewie I



Źródło: fot. autorka

Wejście do wieży jest wyraźnie zaakcentowane, prowadzi do niego 8 stopni umiejscowionych od strony południowej. Pierwsze 3 stopnie, nazywane „zapraszającymi” są pozbawione balustrady oraz posiadają większą szerokością niż pozostałe. Kolejne stopnie posiadają balustradę po obu stronach, składającą się z niskiego granitowego muru w dolnej części oraz metalowej, ażurowej balustrady zaokrąglonej z przodu biegu, wyposażonej w tralki. Schody posiadają lekko wystające noski. Na górnej linii drzwi znajduje się miejsce na umieszczenie sztandarów po obu stronach, a przed schodami położona jest kostka brukowa w kształcie prostokątnym. Stolarka okienna i drzwiowa wieży jest zróżnicowana. Drzwi wejściowe są dwuskrzydłowe, niesymetryczne, wykonane z drewna w ciemnym kolorze, wyposażone w płyciny. Okna w dolnej, murowanej części wieży są prostokątne, ze szprosami, o proporcji zbliżonej do kwadratu. Stanowią tzw. okna skrzynkowe, dwuskrzydłowe, drewniane malowane na biało. W piwnicy znajdują się małe okienka prostokątne w typie powyższych, zabezpieczone kratami. Wybrane okna w wieży są okrągłe, otwierane, z drewnianymi ramami i ze szprosami. Okna w górnej, metalowej części wieży są niewielkie i okrągłe.

Detale architektoniczne oraz zdobienia budynku latarni są zastosowane w ograniczonej ilości. W dolnej, murowanej części wieży podkreślono nadproża okienne oraz parapet, które wystają przed lico ściany. Schody zewnętrzne zdobią dekoracyjne uformowane w geometryczny wzór tralki. Cokół budynku osiągający wysokość około 120 cm został obłożony tynkiem z dekoracyjną obróbką i zwieńczony daszkiem wykonanym z blachy. Nad okrągłymi oknami zastosowano tynkowane nadproże łukowe, ozdobione delikatnym wzorem składającym

się z pionowych płytko ryflowanych pasów. Okna wyposażono w szprosy. W górnych galeriach podłoga charakteryzuje się rzadką perforacją. Na szczycie wieży znajduje się dekoracyjny daszek zakończony iglicą, a balustrady w galeriach są proste i o równych podziałach.

Budynki przynależne o niskiej wysokości, składające się z 1–2 kondygnacji, charakteryzują się klasyczną, zwartą bryłą na planie podłużnym prostokąta. Ich dachy przyjmują formę dwuspadową, natomiast w przypadku budynku sygnalizatorni czy toalety dachy są płaskie. Komin w dolnej części ma formę prostopadłościanu, następnie przechodzi w strzelisty i wysoki, lekko zwężający się ku górze walec.

Dominującym materiałem wykorzystanym do budowy budynków przynależnych jest cegła, w części pozostawiona surowa lub z dodatkiem białego tynku jako materiału wykończeniowego. Elewacja budynku piekarni i wędzarni jest mieszana, posiada fragmenty pokryte tynkiem oraz pozostawione w surowej cegle. Zauważa się różnice w dostępie do poszczególnych budynków, gdzie wejście do mieszkań umiejscowione jest na wyższym poziomie (budynek mieszkalny, sygnalizatornia), podczas gdy pozostałe budynki posiadają wejścia bezpośrednio z poziomu gruntu.

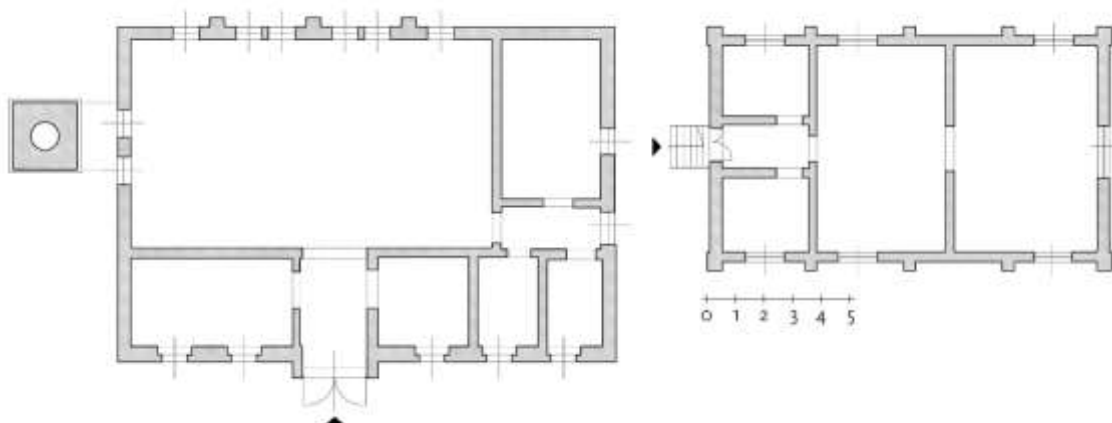
W budynkach przynależnych zauważono obecność detali architektonicznych i zdobień. Stodoła posiada nadproża w formie ceglanych łuków, ozdobne szczyty oraz fryz wykonany z ułożonych rytmicznie, wysuniętych cegieł. Na elewacji występują proste pilastry oraz wnęki na ścianie szczytowej, a także podłużne, wąskie blendy. Zachowane zostały tradycyjne drewniane drzwi pomalowane na ciemnoniebiesko, zakończone łukiem, oraz 3 pary jednoskrzydłowych drzwi i jedne wysokie dwuskrzydłowe na elewacji frontowej. We wnętrzu znajduje się kolejna para drzwi, nowoczesnych, przeszklonych z białą drewnianą ramą, brak jest otworów okiennych. W przylegającym do budynku maszynowni fragmencie, który stanowi małą dobudówkę, użyto ~~typu~~ ściany o konstrukcji pruskiego muru. W budynku dyżurki występują wyraźnie wysunięte ponad linię dachu ściany szczytowe. W budynku sygnalizatorni obserwuje się obecność kwadratowych wnęk na elewacji, które zostały ozdobione ręcznie wykonanymi malowidłami, w tym herbem Urzędu Morskiego oraz uproszczoną blizą⁶⁵ z falą morską i napisem „Rozewie”. Ceglany komin jest ozdobiony gzymsem i dekoracyjną płyciną w dolnej części.

Dawny budynek mieszkalny latarników i ich rodzin wyposażony jest we współczesne okna o białych plastikowych ramach, z zakończeniem w postaci nadproża łukowego. Wejście do budynku stanowią drzwi dwuskrzydłowe wykonane z drewna, wyposażone w płyciny. Na wyższej kondygnacji na poziomie strychu obserwuje się obecność bardzo małych otworów okiennych lub blend. W budynku dawnej maszynowni oraz w budynku sygnalizatorni zastosowano ciemnobrązowe, dwuskrzydłowe okna ze szprosami, które są oddzielone za pomocą słupków i ślemion. Podobnie jak okna, drzwi są ciemnobrązowe, wyposażone w płyciny. Budynek toalet jest współczesny o niewielkich rozmiarach. Budynek mieszkalny przeznaczony

⁶⁵ Bliza – w języku kaszubskim latarnia morska.

dla latarników i ich rodzin wyposażony jest w charakterystyczny drewniany ganek od strony latarni morskiej.

Ilustracja 84: Rzuty budynków przynależnych latarni morskiej Rozewie I. Po prawej: syrenownia, po lewej: maszynownia



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Kompleks wpisany do rejestru zabytków pod numerem A-574 dnia 04.01.1972 r. charakteryzuje się dostatecznym stanem utrzymania. Na północnej elewacji wieży zauważalne są jednak zielone wykwity, a także pojedyncze ubytki tynku oraz pęknięcia, szczególnie w pobliżu gruntu. Okna piwnic są zabrudzone i pokryte nalotem glonów, ramy pokrywa łuszcząca się farba. Budynek maszynowni posiada zauważalne spękania na ścianach zewnętrznych, w budynku dyżurki także występują wykwity na elewacji oraz ubytki tynku. Budynek mieszkalny dla latarników i ich rodzin również wykazuje liczne spękania i ubytki. Planowane są prace remontowe, obejmujące malowanie elewacji latarni morskiej i malowanie maszynowni. Finalna decyzja w sprawie remontu jest uzależniona od opinii konserwatora zabytków. Na terenie kompleksu znajdują się także niskie, stylizowane latarnie uliczne, a nad drzwiami wejściowymi umieszczone są kinkiety.

Opis wnętrza latarni morskiej Rozewie I

Dolna murowana część wieży jest podzielona na dwie sekcje za pomocą ściany działowej: jedna służy jako przestrzeń komunikacyjna, druga zaś pełni funkcję ekspozycyjną. Po prawej stronie od wejścia do latarni zlokalizowano miejsce dedykowane pracownikom, oddzielone współczesną metalowo-szklaną przegrodą. Na lewej stronie umieszczono lekko zakrzywione w rzucie schody, które prowadzą na górę wieży, natomiast pod nimi znajduje się wejście do piwnicy, zabudowane drewnianą boazerią w odcieniu szarości. Bezpośrednio naprzeciwko wejścia do wieży znajduje się pomieszczenie ekspozycyjne, podzielone na główną część oraz mniejszą boczną od strony zachodniej. Na najniższej dostępnej kondygnacji posadzka i cokoły zostały pokryte płytkami ceramicznymi o szarym kolorze. Ściany w strefie wejściowej pomalowano na kolor szary, natomiast centralna ściana, znajdująca się naprzeciwko wejścia,

ozdobiona jest płytkami klinkierowymi, na których umieszczona jest płaskorzeźba poświęcona postaci Leona Wzorka, sufit wykonany został z cegieł. W dolnym pomieszczeniu ekspozycyjnym na ścianach przeważa kolor żółty, ściany częściowo zostały pokryte tynkiem mozaikowym, na środku posadzki umieszczono kolorową mozaikę. Sufit łukowy został pokryty tynkiem w kolorze białym.

Ilustracja 85: Wnętrze wieży latarni morskiej Rozewie I



Źródło: fot. autorka

Na wyższych poziomach w częściach ekspozycyjnych obserwuje się zróżnicowane wykończenie ścian: na pierwszym piętrze dominuje kolor żółty, na drugim kolor błękitny z lamperią z tynku mozaikowego w odcieniu granatowym, na trzecim kolor żółty z lamperią z tynku mozaikowego w tym samym kolorze. Na czwartym piętrze znajduje się zewnętrzna galeria, dostępna poprzez niewielkie drzwi. Posadzka na poszczególnych kondygnacjach różni się materiałem: od lastryka, poprzez płytki ceramiczne, malowaną deskę, blachę ryflowaną, aż po beton. Okna są osadzone we wnękach, a drzwi wewnętrzne w dolnej części są pełne, drewniane, płycinowe, natomiast u góry stalowe. Na poszczególnych piętrach zastosowano stropy ceglane odcinkowe, powyżej murowanej części znajdują się stropy stalowe, w piwnicy strop oparty jest na ceglanych łękach.

Do piwnicy prowadzą schody kamienne niedostępne dla turystów. W dolnej części wieży znajdują się schody wykonane w całości ze stali, które zostały pomalowane na ceglasty kolor. Cechuje je prosta konstrukcja z lekko zaokrąglonym w rzucie biegiem i duszą w kształcie wycinka koła. Ich konstrukcja jest widoczna, stalowa z zastosowaniem śrub mocujących na poręczach i stopniach oraz blachy ryflowanej. Schody pozbawione są podstopnic. Przykładowe wymiary schodów to szerokość biegu wynosząca 90 cm, wysokość stopnia (h) 19 cm, głębokość stopnia(s) to 21 i 28 cm (zewnątrzna strona schodów). Balustrada stalowa o lekkiej wizualnie formie jest ażurowa z cienkimi tralkami o przekroju okrągłym. Co dwie tralki umieszczono dekoracyjne koraliki, a drewniany pochwyt rozpoczyna się od ślimaka. W górnej części wieży znajdują się kręcone schody z drewnianymi stopnicami z wyjątkiem ostatniego, najwyższego odcinka.

W górnej metalowej części obiektu znajdują się pomieszczenia techniczne zawierające stare częściowo zabezpieczone kratami urządzenia. Laterna została pomalowana na kolor szary, posadzka została wykończona blachą stalową ryflowaną. Elementy urządzenia optycznego są w kolorze białym, w oknach laterny występują pionowe, rytmiczne podziały. Balustrady oraz sklepienie utrzymane są w kolorze czarnym. Oświetlenie we wnętrzu zapewnione jest przez lampy przemysłowe, liniowe.

W miejscu połączenia murowanej części wieży z metalowym sklepieniem występuje charakterystyczne wykończenie, tzw. sklepienie schodkowe. Na 3 piętrze obserwujemy zachowane prawdopodobnie oryginalne okrągłe okna ze szprosami, umieszczone w drewnianych wnękach z gładką. Górna część wieży prezentuje surowy, industrialny styl, pozbawiony ozdób, gdzie widoczne są elementy konstrukcyjne, mocowania oraz małe, okrągłe, otwierane okna.

Czytelna komunikacja wewnątrz wieży została zapewniona poprzez jednokierunkową drogę komunikacyjną oraz strzałki informujące zwiedzających o kierunku poruszania. We wnętrzu wieży obecne są bariery architektoniczne w postaci schodów, progów, wąskiej galerii oraz drabiny na ostatnim odcinku. Bezpieczeństwo w latarni morskiej jest zapewnione poprzez zastosowanie różnorodnych środków ochrony, takich jak: taśmy ostrzegawcze na progach, oznaczenia komunikacyjne, pochwyt, balustrady zabezpieczające, monitoring oraz liczni obecni na terenie obiektu pracownicy. Stan techniczny wnętrza obiektu jest oceniany jako bardzo dobry, zauważalne są ślady użytkowania oraz niewielkie uszkodzenia i zabrudzenia, które nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa czy funkcjonalności obiektu, takie jak: pojedyncze braki tynku mozaikowego, zabrudzenia ścian wewnętrznych oraz przetarcia na schodach i balustradach. Wnętrze latarni jest ogrzewane za pomocą grzejników płytowych. Na jednej ze ścian latarni umieszczono kartkę informującą o ewentualnych niedogodnościach związanych z wysoką temperaturą we wnętrzu laterny.

Ilustracja 86: Wnętrze budynków przynależnych latarni morskiej Rozewie I



Źródło: fot. autorka

Wnętrze stodoły zostało odrestaurowane, a wejścia do poszczególnych pomieszczeń podzielone na część handlową i ekspozycyjną z osobnymi drzwiami wejściowymi od podwórka. Ściany w sklepiku pomalowane zostały na jasnozielony kolor, a jako elementy wyposażenia dobrano białą ładę ozdobioną frezowanymi listwami i szkleniem (oddzielającym