

sprzedawcę) na chromowanej konstrukcji, szklane gabloty z białymi ramami, białe regały oraz pozostałe meble do przechowywania i ekspozycji po stronie pracownika. Pomieszczenie jest niskie, a na posadzce zastosowano współczesne płytki ceramiczne o wymiarach 60 x 60 cm w delikatnym odcieniu beżu. W części ekspozycyjnej stodoły wewnątrz jest jasne i wysokie, z widoczną więźbą dachową. Na ścianach znajduje się naturalna cegła, która podobnie jak belki konstrukcyjne i drewniana podbitka zostały pomalowane na kolor biały. Na podłodze znajdują się białe panele z widocznymi śladami użytkowania. Ekspozycja została zawieszona przy użyciu szyn galeryjnych i linek, a pomieszczenie oświetlają lampy przemysłowe. Przestrzeń została dodatkowo wydzielona słupami odgradzającymi z elastyczną taśmą, po przeciwnej stronie drzwi wejściowych znajdują się drzwi doświetlające pomieszczenie, przez które są widoczne niedostępne namioty pełniące funkcje prawdopodobnie dodatkowych magazynów lub zaplecza. Zastosowane drzwi wewnętrzne są stylizowane w typie tzw. loft. W ścianach znajdują się wąskie blendy, które zostały podświetlone diodami LED. Ściana wewnętrzna oddzielająca przestrzeń dla turystów od zaplecza została wykonana przy użyciu techniki muru pruskiego.

W dawnej maszynowni zachowany został historyczny charakter wnętrza. Ściany wysokiego pomieszczenia z widoczną konstrukcją dachu zostały pomalowane na biało, posadzkę wykonano z szarych płytek ceramicznych o dwóch odcieniach. Dach, stolarka okienna i drzwiowa są utrzymane w ciemnobrązowym kolorze. Ekspozowane maszyny zostały umieszczone na niskich postumentach wykończonych jasną płytką ceramiczną z czarną fugą, a ekspozycję oddzielono przegrodą z pleksi na chromowanej konstrukcji. Ściany do wysokości parapetów wykończone są kremową, błyszczącą, kwadratową płytką ceramiczną. Strefa wejściowa została ozdobiona szarym tynkiem mozaikowym na lamperii, a okna i drzwi mają płytkie wnęki zwieńczone delikatnym łukiem.

W obiekcie dawnej piekarni i wędzarni brak jest możliwości wejścia do wnętrza z uwagi na niewielką przestrzeń i różnicę poziomów, drzwi wejściowe są pozostawione otwarte, umożliwiając turystom wgląd do środka. Wnętrze zachowuje swój pierwotny charakter, z surowymi kamieniami na ścianach i posadzce, ceglany kominkiem oraz drewnianym dachem. Budynek częściowo znajduje się poniżej poziomu gruntu.

Funkcja latarni morskiej Rozewie I

Latarnia morska Rozewie I jest czynnym znakiem nawigacyjnym. Światło nawigacyjne błyskowe Fl o charakterystyce 0,1 s i przerwie 2,9 s (łącznie 3 s świecenia) znajduje się na wysokości 83,2 m n.p.m., zapewniając zasięg widoczności na odległość 26 Mm. Obiekt podlega administracji Urzędu Morskiego w Gdańsku, a na jego terenie znajduje się dyżurka, w celu utrzymania działalności latarni zatrudnionych w obiekcie jest 3 latarników.

Działający skansen prezentuje bogate zbiory związane z historią latarnictwa na świecie i stanowi istotny punkt turystyczny regionu. Kompleks latarni morskiej jest zadbane i rozbudowany, oferuje szeroki wachlarz atrakcji dla zwiedzających. W sezonie wiosenno-letnim w określonych godzinach, obiekt jest udostępniony dla turystów, którzy mogą zwiedzać wnętrze wieży

wraz z salami ekspozycji stałych, budynek stodoły, dawną wędzarnię z piekarnią oraz maszynownię. Nad drzwiami poszczególnych pomieszczeń umieszczone są tabliczki informujące o ich funkcji. Na terenie kompleksu we współczesnym budynku wolnostojącym znajduje się płatna toalety.

Zagospodarowane zostały 4 poziomy latarni. Poza obszerną historią latarnictwa, eksponowane są informacje dotyczące nawigacji i żeglugi morskiej oraz wystawa poświęcona Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Zwiedzający mają okazję zapoznać się z historią wielkich odkryć geograficznych oraz historią latarni rozewskich. Dzięki ekspozycjom rozmieszczonym na poszczególnych poziomach wieży wspinaczka na jej szczyt nie stanowi dużego wysiłku.

Na niższym poziomie wystawy można zobaczyć trójwymiarowe modele oraz plansze ilustrujące proces ewolucji form polskich latarni morskich. Najwyższy poziom obiektu jest zarezerwowany dla urządzenia optycznego oraz pozostawionych przez uczniów tarcz szkolnych. Największe zainteresowanie odwiedzających budzi ekspozycja miniatur latarni morskich polskiego wybrzeża, prezentowana w przezroczystych tubach na specjalnie zaprojektowanych ekspozytorach ustawionych w okręgu. Wśród eksponatów znajduje się również dedykowany osobom niewidomym model latarni. Niższe zainteresowanie odnotowuje się w dolnej części wystawy, poświęconej historii latarnictwa.

Wieża latarni morskiej została wyposażona w 3 poziomy galerii zewnętrznych, jednakże dostęp możliwy jest jedynie do najniższej z nich znajdującej się na styku murowanej i stalowej części wieży. Z latarni rozpościera się widok na latarnię morską Rozewie II, bujną roślinność przylądka oraz obszar Półwyspu Helskiego i Nadmorskiego Parku Krajobrazowego.

Na terenie kompleksu dostępne są liczne dodatkowe atrakcje, w tym ekspozycja dawnych urządzeń nawigacyjnych, pomniki, np. „Zaślubiny Polski z morzem”, rekonstrukcja starej latarni dźwigniowej, a także tablice informacyjne. Na tablicy upamiętniającej 100-lecie latarni morskiej znajdują się liczne informacje dotyczące historii budynków, przeprowadzonych remontów oraz ich pierwotnego przeznaczenia. W budynku dawnej stodoły zlokalizowana jest sala edukacyjno-wystawiennicza, gdzie od 1 maja do 30 września każdego roku prezentowane są miesięczne wystawy czasowe, m.in. malarzy motywów marynistycznych. W czasie prowadzonych badań prezentowana była wystawa pod tytułem „200-lecie latarni morskiej Rozewie na pocztówkach”. W punkcie sprzedaży biletów znajdującym się w dawnej stodole funkcjonuje sklep z pamiątkami oferujący asortyment produktów związanych z miejscem.

Ekspozycja starych maszyn i urządzeń nawigacyjnych w dawnym budynku maszynowni wzbudza duże zainteresowanie turystów. W zachowanym autentycznym wnętrzu piekarni i wędzarni umieszczono imitację ognia w piecu, wędzonych ryb oraz oryginalne narzędzia.

Na terenie kompleksu znajduje się budynek przeznaczony dla emerytowanych pracowników latarni morskiej oraz ich rodzin, mieszkania dla obecnych latarników zlokalizowane są po drugiej stronie, tworząc oddzielną część mieszkalną. Brak jest jednak wyraźnego oddzielenia strefy mieszkalnej od części turystycznej, co prowadzi do ciągłego narażenia mieszkańców na wizyty turystów. Warto zaznaczyć, że budynek mieszkalny dla emerytowanych

pracowników latarni morskiej został wpisany do rejestru zabytków wraz z pozostałą częścią kompleksu, a przed budynkiem znajduje się pomnik Stefana Żeromskiego.

Kompleks jest częściowo dostępny dla osób z niepełnosprawnością. Ze względu na wejście umieszczone równo z poziomem gruntu i brak barier architektonicznych, maszyny i stodoła są możliwe do zwiedzania. Dodatkowo istnieje możliwość wjazdu samochodem na parking znajdujący się na terenie kompleksu, co ułatwia dostęp dla osób z ograniczoną mobilnością. Jeden z eksponatów w wieży latarni został dedykowany dla osób niewidomych. Zaobserwowano jednak brak toalety dla osób niepełnosprawnych na terenie kompleksu oraz obecność licznych barier architektonicznych w wieży latarni morskiej. Wstęp na wieżę latarni jest zabroniony dla dzieci poniżej 4 roku życia i osób poniżej 105 cm wzrostu, dzieci do 7 roku życia mogą zwiedzać obiekt pod kontrolą osób dorosłych.

Analiza architektoniczna latarni morskiej Rozewie II

Kompleks należący do latarni morskiej Rozewie II posiada budynek mieszkalny, do którego została wpisana wieża oraz budynki gospodarcze, takie jak drewniana stodoła oraz budynek inwentarski. Dodatkowo z wieży można zauważyć dwa niewielkie budynki drewniane, które prawdopodobnie są obiektami współczesnymi i pełnią funkcję gospodarczą.

W środku budynku mieszkalnego wznosi się ośmioboczna wieża na planie centralnym, która dominuje pod względem wysokości nad resztą zespołu. Symetryczny układ obejmuje położoną centralnie wieżę wpisaną w plan podłużny budynku mieszkalnego w formie wydłużonego prostokąta. Po dwóch stronach wieży na stronie wschodniej i zachodniej znajdują się dwukondygnacyjne budynki z dachami dwuspadowymi, połączone z niższą jednokondygnacyjną strukturą, której dach przybiera formę wielopłaciową.

Budynek latarni morskiej został wzniesiony z cegły, która została następnie otynkowana i pomalowana na kolor kremowy. Wieża osiąga wysokość 23,80 m. Budynek jest częściowo podpiwniczony, a jego cokół, z wyjątkiem cokołu wieży, został pomalowany na ceglasty kolor. Dach części mieszkalnej o drewnianej konstrukcji został pokryty blachą trapezową o czerwonym odcieniu. Ganki w części mieszkalnej zostały zbudowane z ciemnego drewna. Laterna oraz galeria zostały wykonane z metalu, a powyżej szklenia umieszczony jest dach pokryty miedzią.

Od strony południowej znajduje się drewniany ganek, stanowiący wejście do części mieszkalnej, od strony zachodniej zauważamy niewielką, murowaną dobudówkę z charakterystycznym wejściem. Dodatkowe wejścia do części mieszkalnej umieszczone są po wschodniej i zachodniej stronie. Wejście do wieży, do którego prowadzi 11 granitowych stopni przytwierdzonych do jednej ze ścian ośmioboku, znajduje się od strony północnej. Zewnętrzna część wejścia zabezpieczona jest metalową barierką, która składa się z prostych tralek. Przed drzwiami zewnętrznymi umieszczony jest spocznik, a same drzwi do wieży są pełne, otwierają się do wewnątrz, mają czerwony kolor oraz są wykonane z metalu.

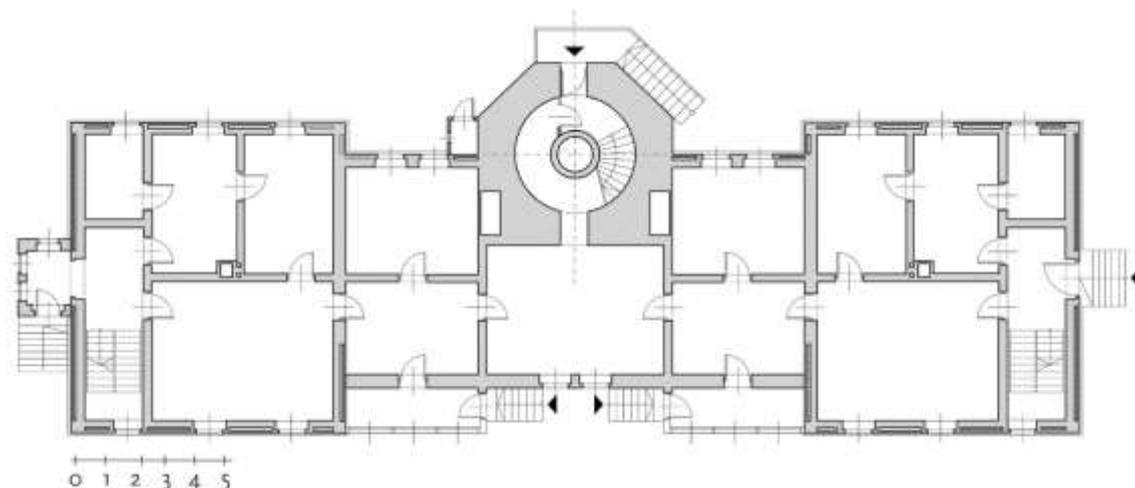
Ilustracja 87: Latarnia morska Rozewie II



Źródło: fot. autorka

Na obiekcie zaobserwowano liczne detale architektoniczne. Wieża otoczona jest szeroką metalową galerią wyraźnie wystającą poza obrys wieży, wspartą na konsolach w narożnikach, pomiędzy którymi rozmieszczone są gęsto mniejsze wsporniki. Laterna wieży zwieńczona jest cebulastym dachem z iglicą. Na elewacji odnotowano liczne dekoracyjne gzymsy, na poziomie dachu budynków mieszkalnych umieszczono mocno podkreślony gzyms z daszkiem. Na każdej ze ścian ośmioboku wież umieszczono dekoracyjne lizeny. W najwyższej partii wieży utrzymany został rytm okien: naprzemienna kompozycja okien z blendami. Poniżej znajdują się okna ułożone schodkowo i spiralnie wokół wieży. W budynku mieszkalnym zauważalne są dekoracyjnie zakończone fragmenty drewnianej konstrukcji dachu. Cokół lekko wystaje przed lico ściany.

Ilustracja 88: Rzut latarni morskiej Rozewie II



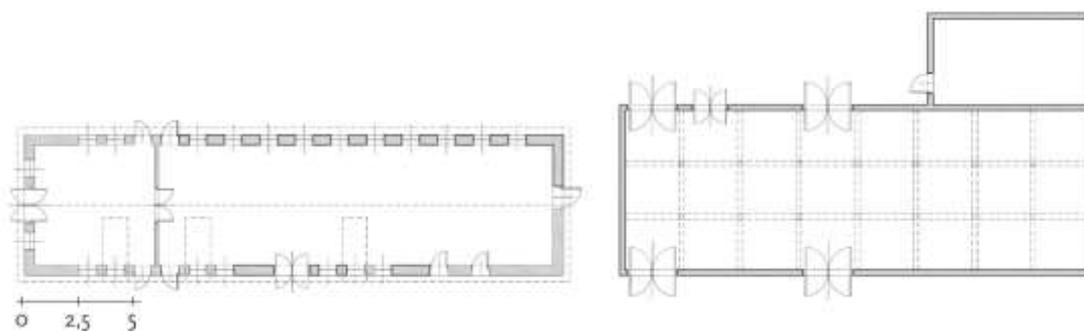
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Stolarka okienna w budynku latarni morskiej występuje w zróżnicowanych typach i materiałach. W dolnej części wieży zastosowano okna plastikowe, w górnej części natomiast zachowano drewnianą stolarkę. Okna w wieży są niewielkich rozmiarów, w kształcie prostokątnym i ustawione w orientacji pionowej. W części mieszkalnej zachowane są prawdopodobnie oryginalne okna drewniane, takie jak: małe prostokątne, trójskrzydłowe, dwuskrzydłowe,

skrzynkowe czy też ze szprosami. Dodatkowo w drewnianym ganku zastosowano okna przesuwne w pionie ze szprosami. Parapety w części mieszkalnej wykonano z blachy o brązowym kolorze. W górnej metalowej części wieży poprzedzającej poziom laterny zainstalowano małe okrągłe okna. Szklenie w laternie znajduje się na całej średnicy i posiada cienkie dzielenie. Drzwi wejściowe od strony wschodniej są dwuskrzydłowe, niesymetryczne, drewniane, z płyciami oraz oknem powyżej skrzydeł.

Budynek inwentarski oraz stodoła, zaprojektowane zostały na planach podłużnych w kształcie prostokąta, o prostej bryle z dwuspadowym dachem. Na szczycie dachu budynku inwentarskiego umieszczone są trzy jednospadowe lukarny. Budynek inwentarski wykończony spójnie z materiałem i kolorystyką latarni morskiej. Wzniesiony został z cegły, następnie tynkowany i pomalowany na kolor kremowy, a jego dach pokryty jest czerwoną blachą trapezową. Stodoła wykonana z drewna, posiada dach pokryty dachówką karpiówką, a w części dobudowanej jako materiał pokrycia zastosowano papę. Budynki z ograniczoną liczbą detali architektonicznych: na ścianach budynku inwentarskiego można zauważyć dekoracyjny gzyms, stodoła natomiast pozbawiona jest detali. Drzwi zarówno stodoły, jak i budynku inwentarskiego są duże i wykonane z drewna. Stodoła pozbawiona jest okien, natomiast w budynku inwentarskim zastosowano zróżnicowane otwory okienne, w tym małe okna z dzielonym szkleniem. Wejścia do obiektów gospodarczych umieszczone zostały od strony podwórza, które jest zamknięte dla turystów.

Ilustracja 89: Rzuty wolnostojących budynków przynależnych latarni morskiej Rozewie II: po lewej budynek inwentarski, po prawej: stodoła



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Obiekt wpisany jest do rejestru zabytków wraz z kompleksem Rozewie I. Stan techniczny wieży jest oceniany jako bardzo dobry, natomiast budynek mieszkalny wyraźnie odróżnia się od wieży ze względu na nieremontowaną elewację, przybrudzony tynk, odmienny kolor cokołu oraz starą stolarkę okienną. W chwili prowadzenia badań planowane było malowanie elewacji wieży latarni morskiej. Dach części mieszkalnej oraz budynku inwentarskiego pozostaje w dobrym stanie, natomiast budynek stodoły wymaga pilnej interwencji technicznej z uwagi na widoczne ubytki dachówek, porost mchu na dachu i elewacji. Obiekt nie jest oświetlony nocą, jedynie umieszczony jest kinkiet nad drzwiami wejściowymi.

Opis wnętrza latarni morskiej Rozewie II

Wnętrze wieży jest niewielkich rozmiarów, dominują w nim spiralne schody, które wypełniają niemal całą dostępną przestrzeń. Komunikacja wewnątrz wieży jest czytelna. Schody zostały rozmieszczone wokół dawnego wewnętrznego trzonu transportowego. Strefa wejściowa jest nieduża, po jej prawej stronie znajdują się zamknięte drzwi techniczne prowadzące do niedostępnej części obiektu. Bezpośrednio naprzeciwko drzwi wejściowych znajdują się metalowe drzwiczki zwieńczone nadprożem z delikatnym łukiem, które zapewniają dostęp do wnętrza trzonu latarni. Dolna część wieży charakteryzuje się białymi tynkowanymi ścianami o lekkiej strukturze, posadzka przy wejściu wykonana została z betonu. Wnętrze wieży zostało wyposażone w czarne kontrastujące akcenty, takie jak: uchwyty, mocowania oraz stalowe elementy konstrukcyjne. Stropy w wieży latarni są betonowe. Na całej wysokości latarni w wybranych punktach, zachowane są oryginalne dwuskrzydłowe drzwiczki z listwami frezowanymi, umieszczone na środkowym trzonie wieży. W trakcie drogi na szczyt napotyka się głębokie wnęki, które prawdopodobnie są pozostałością po dawnych otworach drzwiowych. Okna znajdujące się w dolnej części latarni są zakończone delikatnym łukiem z glifem. Wnętrze jest oświetlone przez umieszczone na ścianach kinkiety przemysłowe. Przed zakończeniem części murowanej, na schodach znajdują się drewniane czerwone drzwi z płycinami. Natomiast górna część, czyli poziom laterny oraz galerii utrzymana jest w surowym, industrialnym charakterze, materiał wykorzystany w laternie to stali z widocznymi elementami konstrukcyjnymi.

Schody kręcone wykonane z granitu zwężają się ku górze. Ich wymiary, mierzone w dolnej części wieży, obejmują szerokość biegu wynoszącą 110 cm, wysokość stopnia (h) równą 20 cm, głębokość stopnia(s) w głębszym punkcie 29 cm, oraz bliżej trzonu 12 cm. Na zewnętrznej ścianie schodów umieszczono metalowy czarny pochwyt, przytwierdzony do ściany, zakończony dekoracyjną kulą, natomiast po stronie wewnętrznej schodów znajduje się biała gruba lina, przymocowana do ściany za pomocą solidnych, stalowych, czarnych uchwytów. Schody o stromym nachyleniu w górnej części wieży są wyposażone w metalowy, czarny uchwyt po obu stronach. Stopnice zostały wyposażone w ryflowanie zapewniające dodatkowe zabezpieczenie.

Ilustracja 90: Wnętrze latarni morskiej Rozewie II



Źródło: fot. autorka

Poniżej galerii znajduje się puste pomieszczenie z drewnianą posadzką, z którego prowadzą strome stalowe schody na najwyższą dostępną kondygnację. Strop galerii wykonany jest ze stali, malowany na czarno i w całości widoczny we wnętrzu, wsparty na belkach o przekroju dwuteowników, które są podparte o tynkowane konsole. Na posadzce w części wewnętrznej znajduje się deska, natomiast na zewnątrz zastosowano blachę. W środku pomieszczenia umieszczony jest masywny stalowy słup w kolorze żółtym, który podpira najwyższą kondygnację, zawierającą urządzenie optyczne. Dodatkowo w pomieszczeniu znajduje się zamknięta niska szafka oraz wysokie krzesło barowe. Wokół otworu ze schodami umieszczona jest metalowa, chromowana barierka zabezpieczająca ze szklanym wypełnieniem. Drzwi prowadzące do zewnętrznej galerii są wykonane ze stali i otwierane na zewnątrz.

W czarnym stalowym wnętrzu na poziomie galerii dostępna jest schodnia prowadząca na laternę. Pomieszczenie to jest zamknięte metalową bramką, znajduje się w nim replika urządzenia optycznego, jego zobaczenie jest możliwe z dystansu. Galeria jest przestronna i wygodna, zapewnia komfort poruszania się. Posadzka galerii wykonana jest z ryflowanej blachy stalowej, barierka otaczająca galerię wykonana jest z metalu i posiada proste pionowe tralki. Wykonana ze stali ściana zewnętrzna laterny z widocznymi śrubami mocującymi jest pomalowana do wysokości szklenia na kolor czerwony.

We wnętrzu wieży dawnej latarni morskiej znajduje się niewielka liczba detali architektonicznych. Interesującym elementem są parapety, glify z charakterystycznym żłobieniem, otwory w ścianach oraz wbudowane w ścianę szufladki w złotym wykończeniu, spełniające dawniej funkcję odprowadzania skraplającej się wody. Pozostałe detale stanowią: pochwyty z liny, zakończenie stalowych pochwyków, w wybranych oknach zachowane łamane okiennice wewnętrzne wykonane z drewna i metalu. W górnej stalowej części zaobserwowano drewniane elementy wykończenia w postaci belki podpierającej strop laterny.

W związku z niedawno przeprowadzonym remontem wnętrze wieży znajduje się w bardzo dobrym stanie technicznym. Zaobserwowano niewielkie, pojedyncze zabrudzenia na ścianach wynikające z użytkowania. We wnętrzu wieży występują niewielkie niewykorzystane przestrzenie, wśród których największa zlokalizowana jest pod galerią. Istnieją istotne bariery architektoniczne w postaci krętych schodów, drabiny na ostatnim odcinku, wąskich przejść, schodów zewnętrznych oraz braku utwardzonej nawierzchni przed wejściem. W celu zapewnienia bezpieczeństwa w obiekcie zastosowano bariery ochronne, monitoring, tablice i taśmy ostrzegawcze, oznaczenia dróg ewakuacyjnych oraz systemy przeciwpożarowe. Brak jest możliwości wejścia do budynków przynależnych.

Funkcja latarni morskiej Rozewie II

Latarnia morska Rozewie II od 1910 r. nie jest znakiem nawigacyjnym. W maju 2022 r. wieża dawnej latarni została udostępniona dla ruchu turystycznego, ale oferowane przez obiekt atrakcje są ograniczone do tarasu widokowego. Z wieży rozpościera się widok na latarnię morską Rozewie I, bujną roślinność przylądka, Półwysep Helski, Nadmorski Park Krajobrazowy.

Zakup biletu wstępu jest możliwy jedynie w sklepie zlokalizowanym w dawnej stodole latarni morskiej Rozewie I.

Większa wydzielona część kompleksu stanowi teren prywatny, niedostępny dla turystów. W budynkach przynależnych znajdują się mieszkania prywatne, w tym również lokum emerytowanych latarników i ich rodzin. Zaobserwowano istnienie dysonansu pomiędzy pierwotnym charakterem architektonicznym obiektu, a jego aktualną funkcją, polegającą na łączeniu przestrzeni mieszkalnej z publiczną atrakcją turystyczną.

Architektoniczne ograniczenia wieży uniemożliwiają dostęp do atrakcji osobom z niepełnosprawnością. Interesującym elementem jest transmitowana na ekranie telebimu przy wejściu głównym relacja na żywo z 4 kamer zamontowanych na szczycie wieży, zainstalowanego m.in. z myślą o osobach niepełnosprawnych. Dla osób niewidomych zainstalowano makietę latarni wraz z przylegającymi budynkami sąsiednimi, zawierającą opis w alfabecie Braille'a.

Podsumowanie i wnioski

Zespół latarni morskich zlokalizowanych na Przylądku Rozewie stanowi unikalny przykład architektury nawigacyjnej o wysokiej wartości historycznej, kulturowej i technicznej polskiego wybrzeża Bałtyku. Przylądek odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi na południowym wybrzeżu Bałtyku, nic więc dziwnego, że historia latarnictwa na jego obszarze sięga okresu średniowiecza. Ze względu na swoją długą i bogatą historię funkcjonowania, praktyki zawodowe latarników oraz tradycje, reprezentują złożone dziedzictwo kulturowe.

Późniejsze liczne modyfikacje świateł nawigacyjnych na przylądku spowodowały, że historia latarni morskich jest bogata. To tu przez pewien okres w historii funkcjonowały jednocześnie 2 latarnie morskie zlokalizowane w niedalekiej odległości od siebie, które zachowały się do dziś: latarnia morska Rozewie I i Rozewie II. Cały kompleks został objęty ochroną oraz wpisany do rejestru zabytków nieruchomych. Latarnia morska Rozewie I, zwana również „starą” lub „pierwszą”, często jest mylnie utożsamiana z latarnią morską „Rozewie II”, co stanowi źródło potencjalnej dezinformacji z uwagi na błędne użycie terminologii.

Tabela 5: Porównanie latarni morskiej Rozewie I i Rozewie II

	Rozewie I – „stara latarnia”	Rozewie II – „nowa latarnia”
Rok powstania	1821–1822	1865–1875
Wpis do rejestru zabytków	Wpis o numerze nr A-574, z dnia 04.01.1972 – kompleks zabudowań.	
Funkcja nawigacyjna	Od 1822 r. do chwili obecnej.	1875–1910
Charakterystyka światła	Światło nawigacyjne błyskowe Fl, o charakterystyce 0,1 s i przerwa 2,9 s (łącznie 3 s świecenia). Umieszczone na wysokości 83,2 m n.p.m., zasięg 26 Mm.	Obecnie replika urządzenia nawigacyjnego, brak źródła światła.
Wysokość wieży	32,70 m	23,80 m

Wygląd latarni	Czerwona wieża w formie zwężającego się walca na białym podmurowaniu z dwoma galeriami zwieńczona okrągłą laterną przykrytą kopulastym dachem.	Ośmiokątna tynkowana wieża w kolorze kremowym, zwieńczona przeszkloną laterną z miedzianym dachem, z szeroką galerią widokową. Wieża wpisana w budynek mieszkalny dwukondygnacyjny przykryty dwuspadowym dachem.
Budynki przynależne	Wolnostojąca wieża latarni i liczne odrestaurowane budynki przynależne: dom latarnika, dom dla rodzin latarników, budynek gospodarczy, piekarnia z piecem i wędzarnią, sygnalizatornia akustyczna (tzw. syrenownia), stodoła, maszynownia, komin przy maszynowni, toalety (budynek współczesny).	Wieża latarni wraz z przyległymi budynkami mieszkalnymi, budynek inwentarski i stodoła.
Pełniona funkcja	Nawigacyjna, turystyczna (muzeum i punkt widokowy), mieszkalna.	Mieszkalna i turystyczna (punkt widokowy).
Obiekt turystyczny	Od roku 1963 do chwili obecnej.	Punkt widokowy od 1 maja 2022 r. do chwili obecnej.

Zródło: Komar, B., Pluszczewicz, A. (2023)

Obecnie najstarsza latarnia morska Rozewie I pełni funkcję zarówno historycznego zabytku, jak i istotnego elementu infrastruktury nawigacyjnej. Jej otwarcie dla turystów w latach 60. XX w. oraz powstanie Muzeum Latarnictwa, sprawiły, że latarnia stała się popularnym miejscem odwiedzanym przez turystów. Zespół budynków należący do wieży latarni morskiej stanowi spójną całość architektoniczną, z dominującą wieżą. Na potrzeby turystyczne zostały udostępnione 4 budynki: wieża latarni morskiej, w której znajdują się ekspozycje tematyczne, maszynownia zawierająca stare urządzenia nawigacyjne, wędzarnia z piekarnią oraz stodoła, w której usytuowano sklep i miejsce wystaw czasowych. Na terenie latarni morskiej Rozewie I znajduje się pełna infrastruktura turystyczna. Zaobserwowanym problemem zespołu zlokalizowanego w obrębie latarni morskiej Rozewie I jest obecność budynków mieszkalnych na terenie zabytkowego kompleksu. Stanowi to utrudnienie zarówno dla turystów, jak i mieszkańców obiektu, którzy narażeni są na ciągłe wizyty odwiedzających oraz brak prywatności.

Kompleks latarni morskiej Rozewie II składa się z budynku mieszkalnego z wpisaną symetrycznie w środkowej części wieżę dawnej latarni morskiej oraz dwóch budynków gospodarczych: stodoły i budynku inwentarskiego, spójnego kolorystycznie i stylistycznie z wieżą. Latarnia morska Rozewie II odgrywa od maja 2022 rolę atrakcji turystycznej, oferując punkt widokowy. Pozostała większa część kompleksu pozostaje terenem prywatnym, niedostępnym dla turystów. Ochrona konserwatorska obejmuje nie tylko same wieże latarni morskich, lecz również przynależne budynki pomocnicze oraz ich bezpośrednie otoczenie. Stan techniczny wieży jest bardzo dobry, budynki mieszkalne wyraźnie odróżniają się od latarni, która częściej podlega konserwacji i remontom.

Elementy denotacyjne obiektu stanowią podstawę do identyfikacji funkcji, które są przez niego realizowane, umożliwiając tym samym określenie jego roli i znaczenia w danym kontekście użytkowym lub semantycznym. Podczas badań obiektu Rozewie II zaobserwowano dysonans między jego symbolicznym charakterem jako latarni morskiej, która wyraża

komunikat natury symbolicznej, a rzeczywistą pełnioną funkcją użytkową, jaką jest budynek mieszkalny wielorodzinny. Pomimo dużej powierzchni wewnątrz dostępna dla turystów jest jedynie wieża widokowa latarni, podczas gdy przyległe budynki służą jako mieszkania dla emerytowanych latarników i ich rodzin oraz dla osób spoza środowiska latarnictwa. To stanowi problem zarówno dla turystów, którzy nie mają pełnego dostępu do obiektu, jak i dla mieszkańców, którzy muszą radzić sobie z brakiem prywatności i ograniczeniami aranżacyjnymi w obrębie przestrzeni zewnętrznej oraz wewnątrz. Podobny problem obserwuje się w latarni morskiej Rozewie I, jednak w jej przypadku są to budynki wolnostojące.

Latarnia morska Rozewie II notuje znacząco mniejszą liczbę odwiedzających w porównaniu z pobliską latarnią Rozewie I, co spowodowane jest kilkoma czynnikami. Latarnia morska Rozewie II położona jest bliżej parkingu i głównej drogi komunikacyjnej, co sprawia, że część turystów kieruje się do niej w pierwszej kolejności. Zbliżając się jednak do latarni od strony południowej, natrafia się na ogrodzony i zamieszkały teren co stanowi nieścisłość związaną z oczekiwaną funkcją. Konieczność posiadania osobnego biletu wstępu możliwego do zakupu jedynie w sąsiedniej latarni dodatkowo ogranicza dostępność latarni Rozewie II, co skłania niektórych turystów do wyboru łatwiejszej w dostępie latarni Rozewie I. Ponadto istnieje pewna część turystów oraz mieszkańców, nieświadomych faktu otwarcia dla zwiedzających obu latarni morskich. Warto zauważyć również, że latarnia Rozewie I dysponuje szerszą gamą atrakcji, co prowadzi do preferowania jej przez turystów, którzy uważają, że widok z wieży jest podobny w obu latarniach, eliminując potrzebę odwiedzania drugiej wieży widokowej⁶⁶. Brak utwardzonych dróg pieszych, rowerowych i samochodowych, brak parkingu rowerowego, niezagospodarowany teren przed wejściem do obiektu oraz nieczytelne usytuowanie głównego wejścia do wieży stanowią istotne czynniki ograniczające dostępność i wygodę użytkowników. Kluczowym problemem jest również ograniczona przestrzeń wewnątrz wieży latarni morskiej, która zmusza pracowników obsługi do pełnienia dyżuru na zewnątrz obiektu niezależnie od panujących warunków atmosferycznych.

W 2022 r. wydano 14 tys. zł. na uporządkowanie terenu przed latarnią Rozewie II⁶⁷, co miało obejmować m.in. nasadzenie róż. Pomimo wydanych środków obszar prezentuje się niechlujnie. Dostęp do terenu otaczającego wieżę latarni jest możliwy tylko częściowo z uwagi na ogrodzenie i funkcję mieszkalną.

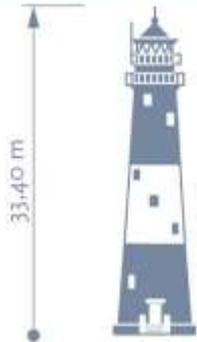
Nie są planowane zmiany funkcjonalne w zakresie całego zespołu. Kompleks charakteryzuje się złożonością, wieloma budynkami przynależnymi, względną kompletnością infrastruktury, co powoduje, że posiada duży potencjał adaptacyjny i jednocześnie nie jest konieczna jego rozbudowa.

⁶⁶ Na podstawie wywiadów prowadzonych podczas badań terenowych.

⁶⁷ Ibidem

4.10. Latarnia morska Stilo

Ilustracja 91: Podstawowe dane latarnia morska Stilo

	<p>Latarnia morska Stilo</p> <ul style="list-style-type: none"> Morska 25, 84-211 Sasino Błyskowe grupowe, okres 12 s: blask 0,3 s, przerwa 2,2 s, blask 0,3 s, przerwa 2,2 s, blask 0,3 s, przerwa 6,7 s dostępność dla turystów niedostępność dla osób z niepełnosprawnością
---	--

Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska Stilo jest czynnym znakiem nawigacyjnym oraz atrakcją turystyczną okolicy, a ze względu na swoją unikalną budowę wyróżnia się spośród innych latarni morskich na polskim wybrzeżu. Stanowi 1 z 3 podobnych konstrukcji na świecie, z czego 2 zlokalizowane są w Europie. Obiekt dzięki przetrwaniu działań wojennych, od czasu powstania funkcjonuje w niemal niezmienionej formie. Przesyła sygnał nawigacyjny w postaci światła błyskowego grupowego o białej barwie. Cykl świecenia obejmuje okres 12,00 s, w którym błysk występuje przez 0,30 s, następnie jest przerwa trwająca 2,20 s, błysk 0,30 s, przerwa 2,20 s, błysk 0,30 s, przerwa 6,70 s (Łysejko 2015). Latarnia zlokalizowana jest w niewielkiej miejscowości w okolicy Sasina na wypiętrzeniu wydmy, w otoczeniu lasu sosnowego, będącego częścią Rezerwatu Przyrody Mierzeja Sarbska.

Rys historyczny

Historia oznakowania nawigacyjnego w okolicach Łeby sięga roku 1859, gdy w trakcie prac hydrograficznych mających na celu wydanie nowej mapy nawigacyjnej zgłoszono potrzebę wzniesienia stawy⁶⁸ pomiędzy grupą wydmy, znaną jako Wielkie Wory Wełny (niem. „Große Wollsäcke”). Realizację budowy pięciokondygnacyjnej stawy nadzorował mistrz ciesielski Steinhart z Lęborka. Dnia 20 czerwca 1862 r. oddano do użytku drewnianą stawę, która stanowiła stały znak zlokalizowany na wypiętrzeniu wydmy w pobliżu miejscowości Stilo, osiągającym wysokość prawie 45 m n.p.m. Konstrukcja stawy była nieco lżejsza niż tradycyjne latarnie morskie, jej wysokość wynosiła 20,12 m i była wzniesiona na planie opartym na ośmioboku foremnym o średnicy 7,32 m. Ściany wykonano z desek, pomalowano na przemian w poziome pasy czerwonego i białego koloru, a dach pokryto blachą cynkową. Dodatkowo wokół stawy dokonano nasadzeń zieleni (Komorowski i in. 2020).

⁶⁸ Stawa – rodzaj stałego znaku nawigacyjnego lub sygnalizacyjnego na brzegu lub na wodzie, który spełnia podobne zadanie do latarni morskiej.

Ilustracja 92: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Stilo ze stanem obecnym



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

Postępujący rozwój handlu oraz żeglugi prowadził do zwiększonego zapotrzebowania na bezpieczną nawigację morską, co skutkowało rosnącą potrzebą budowy nowych latarni morskich. W odpowiedzi na problem Niemiecki Związek Nawigacyjny wystosował wniosek do rządu pruskiego, który w 1901 r. podjął decyzję o budowie nowoczesnej latarni morskiej oraz stacji akustycznej przekazującej sygnały przeciwmgielne (Łysejko 2006). Wieża latarni morskiej Stilo została wzniesiona w latach 1904–1907 w odległości 1,20 km od linii brzegowej, na obszarze, gdzie pierwotnie znajdowała się dawna stawa. W tym okresie nastąpiła intensywna aktywność związana z budową latarni morskich na wybrzeżu południowego Bałtyku, dzięki otrzymanemu przez Prusy odszkodowaniu od strony francuskiej (Łysejko 2019).

W zrealizowanym obiekcie zauważono nieznaczne różnice w porównaniu z pierwotnymi założeniami projektu. Zmiany obejmowały modyfikacje w rozmieszczeniu okien, wyglądzie laterny oraz zastosowaniu innych drzwi wejściowych. Ponadto zdecydowano się na wykorzystanie większych stalowych modułów do budowy wieży⁶⁹. Efektem modyfikacji jest wrażenie lżejszej konstrukcji wieży oraz redukcja liczby elementów potrzebnych do wykonania przy zachowaniu tej samej wagi konstrukcji (Łysejko 2006). Uruchomienie latarni morskiej wraz ze stacją sygnałów mgłowych miało miejsce 1 sierpnia 1907 r., znacznie później niż pierwotnie zakładano ze względu na szybsze, niż przewidywano działanie urządzenia optycznego. Po uruchomieniu latarni nietypowe było przerwanie działania latarni morskiej na okres 5 min. o godzinie 00:30, prawdopodobnie wynikające z przyczyn technicznych. Konstrukcja latarni była wówczas uważana za bardzo nowoczesną, wykonanie wieży z gotowych żeliwnych elementów stanowiło odstępstwo od dotychczasowych praktyk budowy latarni morskich.

W latarni zastosowano innowacyjne rozwiązanie systemu świetlnego, które opierało się na wykorzystaniu soczewki Fresnela wyposażonej w pryzmaty oraz żaluzje przysłaniające (przesłona Otter'a). Osiągnięto zasięg światła wynoszący 23 Mm. Optyka została zamontowana na obrotowym stole, który był napędzany przez system ciężarkowo-zegarowy. Poprzez odpowiednie manipulacje przesłonami oraz obrót stołu uzyskano właściwą charakterystykę

⁶⁹ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nr 193, obiekt latarnia morska Stilo.

światła. Zaletą systemu była prosta konserwacja i możliwość łatwej wymiany poszczególnych elementów. Latarnia morska została podłączona do sieci telefonicznej w celu szybkiego przekazywania informacji o ewentualnych wypadkach morskich (Komorowski i in. 2020).

Podczas realizacji projektu latarni morskiej w 1905 r. zbudowano dodatkowo infrastrukturę wspomagającą, obejmującą obiekty techniczne i socjalne. Zespół budynków składający się z budynku magazynowego, budynku maszynowni (w późniejszym okresie rozbudowany o 1 kondygnację), budynku mieszkalnego oraz budynku gospodarczego, został usytuowany u podnóża wydmy od strony południowej, w odległości około 800 m od latarni (Łysejko 2006). Obiekty towarzyszące przetrwały do dziś w dobrym stanie i są wciąż użytkowane.

W trakcie działania latarni morskiej napotkano trudności związane z dostępnością wody pitnej oraz wody do celów przemysłowych, np. zasilania maszyn parowych. Rozważano wybudowanie studni wyposażonej w pompy zasilane energią elektryczną pozyskiwaną z wiatraków umieszczonych na szczycie wydmy na północ od budynku maszynowni. Realizacja planu wymagała przeprowadzenia przebudowy w pomieszczeniach maszynowni latarni morskiej. Dodatkowo zaplanowano przeniesienie magazynów na zapasy węgla do osobnej piwnicy znajdującej się w pobliżu budynku maszynowni.

W 1926 r. dokonano modernizacji systemu świetlnego, która wiązała się z zastosowaniem żarówki żarowej jako głównego źródła światła. Soczewki i pierścienie pryzmatyczne nie uległy modyfikacji, natomiast przesłony zostały zastąpione nowymi kulistymi elementami. Dodatkowo wprowadzono rezerwowe oświetlenie gazowe, co wymagało instalacji nowych elementów, takich jak butle gazowe umieszczone na najniższym poziomie latarni oraz przewody poprowadzone wewnętrznym trzonem na szczyt wieży. W 1936 r. dokonano kolejnej modernizacji latarni, która polegała na zamontowaniu urządzenia umożliwiającego dokładniejsze ustawienie światła. W maszynowni budynku znajdował się generator, który wytwarzał prąd zmienny, zasilany przez silnik spalinowy, obsługujący system oświetlenia latarni. Ponadto sprężone powietrze produkowane w maszynowni było wykorzystywane do zasilania buczka mgłowego, usytuowanego około 1 km od wieży, na poziomie podnóża wydmy.

W latach 30. XX w. zdecydowano o zastąpieniu starej maszynowni nowym dwukondygnacyjnym budynkiem umiejscowionym obok wieży. W toku modernizacji pod koniec roku 1940 przeprowadzono zmianę zasilania z prądu stałego na prąd zmienny oraz dokonano wymiany niektórych elementów systemu świetlnego.

Latarnia morska kontynuowała swoją działalność przez cały okres trwania II wojny światowej, zachowując niezmienną charakterystykę światła oraz zasięg. Latarnia doznała niewielkich uszkodzeń, które obejmowały wybite szyby w laternie oraz awarię agregatu prądotwórczego i buczka mgłowego. Naprawy oraz dostawa zamówionych części wymagały zasobów czasowych, latarnia została ponownie uruchomiona 17 kwietnia 1946 r.

W latach 50. XX w. przeprowadzono kolejną modernizację systemu – zastosowano bardziej wydajną żarówkę oraz wymieniono buczek mgłowy, a jego starszy trzon wykorzystano do konstrukcji latarni morskiej w Jastarni. Funkcjonowanie sygnalizacji dźwiękowej buczka

przy latarni kontynuowano do lat 80. XX w. W 1975 r. w latarni zostało zainstalowane urządzenie marki AGA ze Szwecji, obejmujące stół obrotowy oraz 3 panele świetlne z reflektorami halogenowymi. Główne źródła światła zasilane są prądem elektrycznym z sieci miejskiej, zasilanie rezerwowe zapewniane jest z baterii akumulatorów. Ponadto w latarni została zainstalowana fotokomórka, automatycznie uruchamiająca oświetlenie latarni morskiej w zależności od poziomu natężenia światła.

W połowie lat 70. XX w. na wieży zamontowano nadajnik systemu radionawigacyjnego, który służył okrętom Marynarki Wojennej, a od roku 2000 na latarni umieszczone były również anteny telefonii komórkowej GSM. Pomimo licznych modyfikacji systemu świetlnego oraz regularnych prac konserwacyjnych zewnętrzny wygląd wieży nie uległ zmianie od czasu jej powstania. W 2004 r. przeprowadzono malowanie elewacji zgodnie z zaleceniami IALA z zachowaniem odpowiedniego standardu identyfikacji wieży (Komorowski i in. 2020).

Latarnia morska została udostępniona dla zwiedzających 1 czerwca 1992 r., podczas gdy źródła historyczne wskazują, że niemieckie władze udostępniły latarnię dla odwiedzających od samego początku jej funkcjonowania (Łysejko 2006). W 2006 r. latarnia morska obchodziła jubileusz stulecia funkcjonowania.

W ostatnich latach dokonano wymiany urządzenia optycznego na lampę LED (między 2018–2020 r.). Nowe urządzenie charakteryzuje się znacznie mniejszym rozmiarem w porównaniu do poprzedniego źródła światła, na posadzce można zauważyć dawne mocowania⁷⁰. W ostatnich latach dzięki działaniom TPNMM oznakowano kierunkowskazami trasę do latarni, drogę po wydmie wyrównano narzutem szutrowym oraz zainstalowano toalety przenośne przy obiekcie⁷¹.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Stilo zlokalizowana jest na najwyższej wydmie w okolicy – o wysokości równej 44,60 m n.p.m. (Łysejko 2019) w niewielkiej miejscowości Osetnik, niedaleko Sasina. Wokół obiektu rozciąga się las sosnowy będący częścią Rezerwatu Przyrody Mierzeja Sarbska.

W rejonie latarni morskiej stwierdzono brak wystarczających oznaczeń i drogowskich⁷², pojedynczy znak umieszczony jest przy zakręcie do lasu na ul. Latarników. Zaobserwowano na trasie dojazdowej jeden uszkodzony drogowski, znajdujący się około 30 min. od latarni morskiej. Latarnia usytuowana jest w odległości około 800 m od ul. Latarników, na której zlokalizowane są niewielkie lokale, budki handlowe i gastronomiczne oraz apartament o nazwie „U Latarników”. Trasa prowadząca do obiektu jest utrudniona przez nieutwardzone piaszczyste drogi leśne, a obiekt z początku pozostaje niewidoczny, ukryty za drzewami

⁷⁰ Na podstawie rozmów z pracownikami latarni morskiej dnia 05.08.2022r. podczas badań terenowych.

⁷¹ Na podstawie korespondencji z Apoloniuszem Łysejko (II Wiceprezesem TPNMM) dnia 14.10.2024.

⁷² Stan na sierpień 2022 r., według informacji podawanych przez Apoloniusza Łysejko (14.10.2024 r.) problem został zauważony oraz rozwiązany.

na wzniesieniu. Latarnia morska znajduje się na czerwonym szlaku turystycznym. Do wieży latarni prowadzą 2 drogi piesze od ul. Latarników, z czego jedna wiedzie pod górę przez piaszczystą drogę. Drugą z dróg stanowi nieutwardzona, wyznaczona, leśna droga dojazdowa, przeznaczona dla pracowników oraz służb obsługujących obiekt. Dostęp do latarni umożliwia również 1 nieutwardzona ścieżka leśna biegnąca od plaży o długości około 1,50 km, oraz droga leśna wiodąca od strony Wydm Stilo.

Brak możliwości dojazdu samochodem do obiektu sprawia, że konieczne jest pozostawienie pojazdu na parkingach i płatnych miejscach postojowych w odległości od 0,90 do 2,00 km od latarni. W okolicy znajduje się Szlak Rowerowy Stilo, jednak dojazd rowerem może być utrudniony z uwagi na piaszczyste podłoże i wzniesienie. Na terenie latarni dostępne są stojaki rowerowe. Brak jest danych dotyczących komunikacji miejskiej, a najbliższy dworzec PKS znajduje się w Choczewie, w odległości około 13,50 km od latarni morskiej. Istnieje możliwość przejazdu tzw. Meleksem z okolicznych miejscowości np. z Łeby.

Bliska okolica latarni pozbawiona jest infrastruktury turystycznej. W okolicy tj. w odległości 500–1200 m, znajdują się pola namiotowe, obóz harcerski, apartamenty, niewielka zabudowa mieszkalna. Na drodze leśnej prowadzącej do latarni można napotkać lokalną atrakcję przyrodniczą tzw. Kroczącą Sosnę, czyli sosnę o widocznych korzeniach. Odległość latarni od linii brzegowej wynosi około 1 km. W regionie znajdują się różnorodne atrakcje turystyczne, obejmujące m.in. ruchome wydmy, plażę Osetnik oraz plażę widokową z zatopionym statkiem, a także pałac i park krajobrazowy w Sasińcu, Sea Park Sarbsk oraz liczne zabytki militarne.

Teren latarni

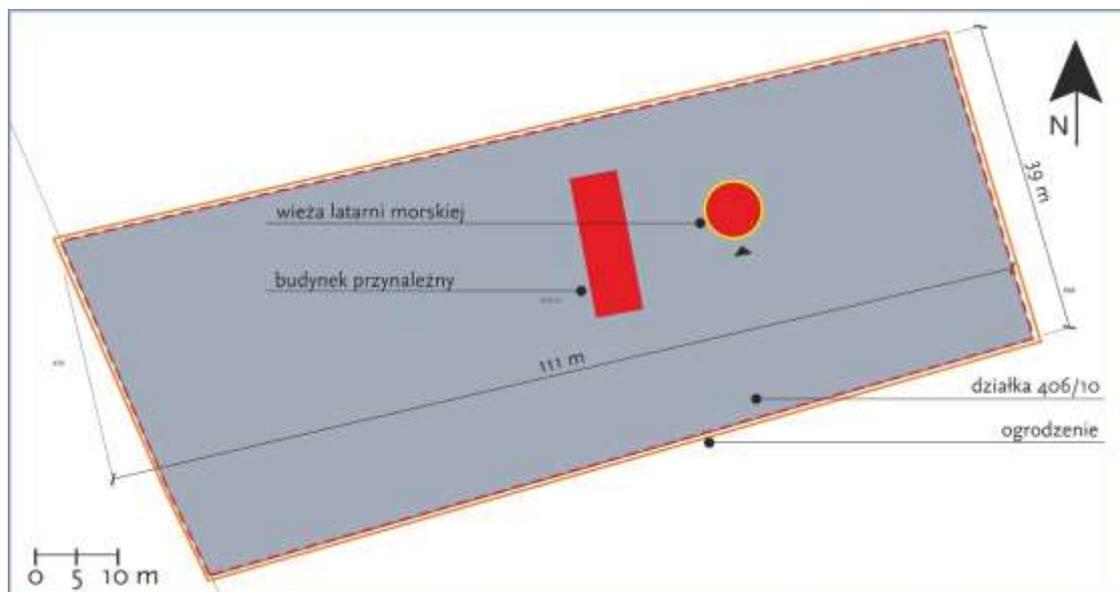
Latarnia morska Stilo znajduje się na działce o nr 406/10, o powierzchni wynoszącej 0,45 ha w kształcie wydłużonego prostokąta. Dłuższa krawędź działki jest ułożona równolegle do linii brzegowej morza. Na terenie latarni znajduje się budynek przynależny, umiejscowiony w środkowej części, natomiast latarnia usytuowana jest po stronie wschodniej. Obiekty historycznie należące do wieży znajdują się poza obecnym obszarem latarni morskiej.

Teren ogrodzony jest za pomocą siatki ogrodzeniowej. Na południowej stronie terenu umiejscowione są 2 bramy – mała furka służąca jako wejście piesze oraz dwuskrzydłowa brama przeznaczona dla pojazdów obsługi.

Obszar cechuje się naturalnym, nieutwardzonym podłożem, głównie piaszczystym, z wyjątkiem niewielkich utwardzonych przestrzeni wokół wieży latarni i budynku przynależnego. Wokół wieży utworzono pas o szerokości około 2 m utwardzony tłuczniem kamiennym, a przed budynkiem technicznym wykonano dróżkę z kostki granitowej. Zielerń na obszarze latarni jest podzielona na 2 części: zieleń uporządkowaną oraz zieleń leśną. Zieleń uporządkowana umiejscowiona jest przed elewacją frontową budynku technicznego, gdzie umiejscowiono dekoracyjny płotek oddzielający, trawy oraz kształtowane drzewa iglaste. Pozostały teren stanowi zieleń naturalna, leśna porastająca piaszczyste wydmy parku krajobrazowego.

Badania terenowe wykazały, że na analizowanym obszarze występują różnorodne miejsca do siedzenia, obejmujące klasyczne zielone ławki z oparciem, żółte ławki bez oparcia oraz duże kamienie naturalne ustawione pod drzewem, wykorzystywane jako siedziska.

Ilustracja 93: Teren latarni morskiej Stilo



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

Analiza architektoniczna

Na początku XX w. został opracowany projekt latarni morskiej Stilo, którego głównym konstruktorem był niemiecki inż. ds. oznakowania nawigacyjnego Walter Körte (1855–1914).

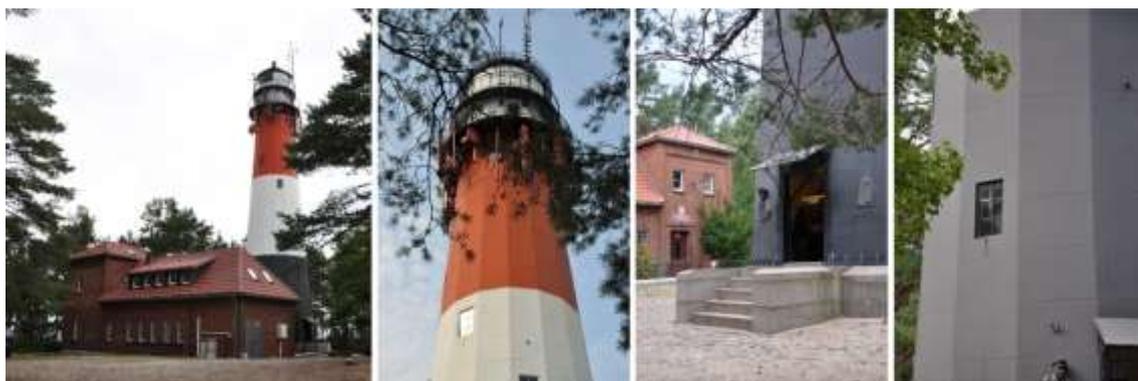
Zespół latarni morskiej Stilo został oficjalnie wpisany do rejestru zabytków w dniu 22 stycznia 2008 r. pod nr A-1816. Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa w skład zespołu wchodzi:

- latarnia morska (lata 1904–1906),
- nowa maszynownia (koniec lat 30. XX w. lub początek lat 40. XX w., po 1937 r.),
- stara maszynownia (1905 r.),
- skład opału przy starej maszynowni (1905 r.),
- magazyn gospodarczy z garażem dla wozu strażackiego (1906 r.),
- budynek mieszkalny dla rodzin latarników (1905 r.),
- budynek inwentarski ze stodołą przy domu latarników (1905 r.),
- stary nautofon (1906 r.),
- nowy nautofon (początek lat 50. XX w. lub 1938 r.),
- szalec na placu przylatarnianym (z czasu budowy nowej maszynowni).

Zabudowania zlokalizowane są na trzech oddalonych o kilkaset m obszarach: na placu przylatarnianym, na obszarze nautofonów oraz na obszarze zaplecza techniczno-socjalnego latarni⁷³.

Ponad 30-metrowa wieża (całkowita wysokość od powierzchni terenu do sterczyny 33,4 m), w formie foremnego ostrosłupa u podstawy, osiąga średnicę 7,30 m, stopniowo zwęża się ku górze, osiągając u nasady średnicę 3,90 m (Bielicki, Ellwart 2019). Wieża posadowiona jest na niskim szesnastościennym cokole, nieco szerszym od korpusu wieży. Stalowa konstrukcja latarni obejmuje 10 kondygnacji oraz dwukondygnacyjną cylindryczną laternę. Kształt wieży przyjmuje formę szesnastokąta foremnego na planie centralnym, z okrągłym szybem umieszczonym w środkowej części konstrukcji. Całość prezentuje się jako bryła zwarta, strzelista, wertykalna, wyważona i harmonijna. Latarnia wyposażona jest w 2 galerie widokowe, które łączy zewnętrzna drabina umożliwiająca komunikację. Wieżę wieńczy stożkowy dach z ozdobną sterczyną wyposażoną w kulę z piorunochronem. Dach jest podwieszony na centralnym wie-szarze przymocowanym do zewnętrznej stalowej konstrukcji w formie stożka, powstałej ze stalowych kształtowników, podpartej na wieńcu ponad pasem szklenia laterny.

Ilustracja 94: Latarnia morska Stilo



Źródło: fot. autorka

Okrągły fundament płytowo-kasetonowy wieży składa się z monolitycznej 16-bocznej płyty żelbetowej osiągającej grubość 1 m i średnicy około 9,6 m, z zatopionymi masywnymi metalowymi kotwami spinającymi trzon wieży z płytą fundamentową. Fundament sięga głębokości 1,5 m poniżej poziomu gruntu i zawiera dodatkowo 2 pierścienie z granitowych bloków z lekkim betonem komórkowym pomiędzy. Pierścienie zostały dociążone dodatkowo od góry 1-tonowymi płytami granitowymi. Nakrętki kotew są widoczne na najniższym poziomie tubingów. Korpus wieży wykonano z żeliwnych tubingów o kształcie płyt w formie trapezu, o wysokości 95 cm, skręcanych śrubami w pierścieniu, a następnie uszczelniane ołowiem w celu zabezpieczenia przed przenikaniem wody opadowej. Tubingi o zmiennej wraz z wysokością wieży posiadają grubość wynoszącą od 2,9 cm do 1,5 cm. Na każdej kondygnacji znajduje się stała

⁷³ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nr 193, obiekt latarnia morska Stilo.

liczba elementów w liczbie 48 sztuk: po 16 na obwodzie umieszczone w 3 liniach⁷⁴. Konstrukcja została wykończona farbą olejną, elewację pomalowano w grube, poziome pasy w trzech kolorach z zachowaniem proporcji 1/3. Pasem dolnym jest kolor czarny, górnym czerwony, a środkowym biały, przy odpowiedniej pogodzie wtapiający się kolorem w chmury. Latarna wykonana jest blachy pomalowanej na kolor biały oraz szkła. Całość wieży zwieńczono dachem z blachy.

Strefa wejściowa jest zaakcentowana, usytuowana od strony południowej bezpośrednio naprzeciwko furtki prowadzącej na teren obiektu. Do wejścia wieży prowadzą granitowe schody składające się z 5 monolitycznych stopni o równej szerokości biegu, ujęte po obu stronach niskim murkiem policzkowym, sięgającym do wysokości kamiennego cokołu latarni. Drzwi prowadzące do wnętrza wieży są oryginalnie zachowane i otwierają się do wewnątrz. Nad drzwiami umieszczony jest niewielki lekko pochylony daszek, chroniący przed warunkami atmosferycznymi. Na elewacji obok drzwi umieszczone są uchwyty przeznaczone do mocowania flag.

Obiekt jest oszczędny w detalach architektonicznych, utrzymany w surowym, industrialnym stylu. Widoczne są elementy mocujące, takie jak śruby przy podstawie latarni i łączenia tubingów. W jednej z galerii można zauważyć perforację w posadzce, a także zróżnicowanie balustrad – niższa galeria z dużym zagęszczeniem pionowych tralek. Galerie są podparte przez dekoracyjne stalowe konsole. Dodatkowym elementem ozdobnym jest dekoracyjna kopuła laterny z iglicą. Na elewacji znajduje się replika historycznej mosiężnej tabliczki upamiętniającej ukończenie budowy, umieszczona z okazji obchodów 100-lecia istnienia latarni.

Nieduże, prostokątne, jednoszybowe okna w orientacji pionowej rozmieszczone są w linii spiralnej wokół wieży. Ich stolarka jest metalowa, z równymi podziałami szklenia, w wieży występują okna 2-dzielne, 3-poziomowe o 6-kwaterowym podziale szczelinowym. Na najniższej kondygnacji okno znajduje się naprzeciwko drzwi wejściowych. Część okien w wieży jest nieotwieralna, a zawiasy zamalowano grubą warstwą farby. Drzwi wejściowe są jednoskrzydłowe, ramowo-płycinowe wykonane z blachy, z mniejszym wewnętrznym skrzydłem, pomalowane na czarno z podkreślonymi na kolor czerwonymi okuciami i dekoracyjnymi motywami ornamentyki roślinnej. W laternie okna przyjmują kształt trapezowy z pojedynczym szkleniem, ustawione są w szerokim pasie od strony morza i sąsiednich latarni, natomiast ściany od strony lądu są pełne.

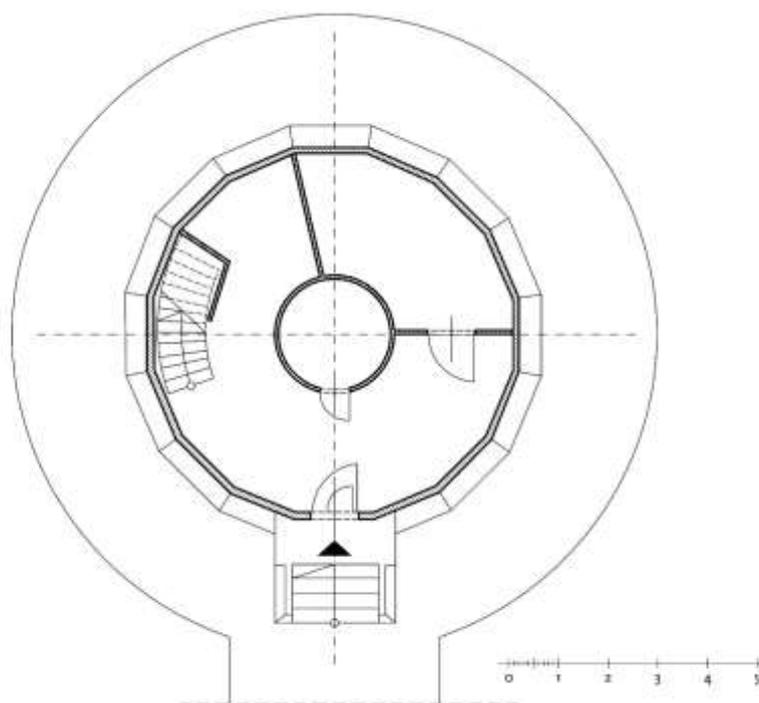
Na terenie obiektu zlokalizowany jest budynek przynależny, wolnostojący, w którym mieści się maszynownia z dyżurką latarników, nazywany „nową maszynownią”. Ponadto nieopodal znajduje się także niewielki budynek, usytuowany z tyłu budynku technicznego, prawdopodobnie służący celom gospodarczym.

Budynek maszynowni został zbudowany na planie podłużnym w formie prostokąta, charakteryzuje się dwukondygnacyjną budową oraz dachem kopertowym. Bryła jest podzielona

⁷⁴ Ibidem.

wizualnie (horyzontalnie) na 2 części: około 1/4 budynku jest wyższa, zbudowana na planie w proporcji kwadratu, oraz pozostała część około 3/4 długości budynku jest niższa, składająca się z jednej kondygnacji z poddaszem i lukarną prostokątną po dwóch stronach. Budynek techniczny posiada fasadę wykonaną z czerwonej cegły oraz dach pokryty współczesną, czerwoną, podwójną, rzymską dachówką. Umieszczona na dachu lukarna jest wykonana z desek w kolorze ciemnego drewna. Wejście do budynku, znajdujące się od strony latarni (tj. strona wschodnia), jest dostępne jedynie dla osób upoważnionych. W budynku technicznym zastosowano charakterystyczne elementy architektoniczne, takie jak narożne filary i parapety z cegły delikatnie wystające przed lico ściany. Nadproża otworów okiennych zostały wykonane z cegieł ułożonych w pionie. Drzwi wejściowe do budynku są drewniane, posiadają płyciny i niewielkie przeszklone kwatery. Wszystkie okna wyposażone są we współczesne ramy z tworzywa sztucznego z podziałami imitującymi dawne szpros. Okna na parterze zabezpieczono zewnętrzną białą kratą, w dachu umieszczono współczesne okna dachowe. Od strony południowej znajdują się dodatkowe, dwuskrzydłowe metalowe drzwi wejściowe.

Ilustracja 95: Rzut wieży latarni morskiej Stilo



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Pomimo upływu czasu zachowano pierwotną formę wieży wraz z kolorystyką. Stan techniczny obiektu wraz z budynkiem maszynowim oceniany jest jako bardzo dobry, a obiekt jest regularnie konserwowany i zabezpieczany. Na białym pasie elewacji od strony morza zaobserwowano obecność glonów. W trakcie prowadzonych badań brak było informacji na temat planowanych zmian czy remontów, wiadomo jednak, że dla zachowania estetyki zewnętrznej wieży konieczne jest regularne malowanie elewacji, co przeprowadzane jest średnio co 15 lat.

Kompleks pozbawiony nocnego podświetlenia, nad drzwiami wejściowymi umieszczono kin-kiet doświetlający.

Opis wnętrza

Wnętrze wieży utrzymane jest w surowej i industrialnej stylistyce, konstrukcja jest widoczna również we wnętrzu. Skręcane tubingi uszczelnione ołowiem wraz ze stropami i wewnętrznym trzonem wieży pokryto białą farbą olejną zmieszaną z grubo mielonym korkiem w celu zapewnienia dodatkowej izolacji termicznej i ochrony przed korozją oraz tzw. pocenia się ścian. W centralnej części wieży umiejscowiony jest pusty, pionowy szyb, który dodatkowo usztywnia konstrukcję, wewnątrz niego umieszczona jest drabina służąca do komunikacji. Szyb techniczny sięga 8 kondygnacji, jego konstrukcja wykonana jest w taki sam sposób jak wieża, wykorzystując mniejsze łączone tubingi.

Po lewej stronie od wejścia umieszczone są schody prowadzące do wyższych pomieszczeń, po prawej natomiast znajduje się niedostępne pomieszczenie dla obsługi. Bezpośrednio naprzeciwko wejścia zlokalizowane są drzwiczki umożliwiające dostęp do wewnętrznego szybu oraz taboret przeznaczony dla pracownika obsługującego ruch turystyczny w latarni morskiej. W obszarze wejściowym występuje lada wykonana z płyty laminowanej imitującej ciemne drewno, w górnej części wyposażona w osłonę z pleksi. Dodatkowo w okolicy lady sprzedażowej znajduje się 1 mała gabłota z modelami statków oraz pamiątkami. Podłoga wykonana jest z kwadratowych, współczesnych płytek lastriko. W przestrzeni wejściowej panuje nieład, wyposażenie jest przypadkowe, można zaobserwować także osobiste przedmioty pracowników, otwartą dużą szafę z płyty laminowanej, kartony oraz liczne przedmioty.

Metalowe podesty schodów dzielące poszczególne kondygnacje przypominają stropy i zostały zbudowane z elementów w kształcie wydłużonych trapezów, ułożonych promieniście wokół wewnętrznego trzonu wieży. Pod spodem stropu widoczne są krzyżujące się wzmocnienia modułów. Posadzka wyższych poziomów wieży wykończona jest blachą ryflowaną, malowaną farbą olejną na kolor ciemnoszary.

Wewnątrz wieży komunikacja jest czytelna dla użytkowników, zaprojektowano jedną drogę komunikacyjną. Schody łukowe, prawoskrętne, jednobiegowe zostały umieszczone przy ścianie zewnętrznej wieży, składają się z 128 stopni. Szerokość biegu w dolnej części wieży wynosi 90 cm, wysokość stopnia (h) to 20 cm, najpłytszy punkt stopnia ma głębokość (s) 22 cm, a najgłębszy 26 cm. Materiał użyty do wykonania stopnic to drewno. Zachowano oryginalną metalową balustradę z pionowymi tralkami z ozdobnym guzem.

Powyżej strefy wejściowej do 7 poziomu włącznie znajdują się przestrzenie ekspozycyjne zlokalizowane wokół wewnętrznego trzonu latarni morskiej. Stolarka okienna w wieży jest metalowa pomalowana farbą olejną na kolor czarny. Wnętrze oświetlone jest przy pomocy lamp przemysłowych liniowych. Poziom 8 z maszynownią kończy wykończenie wnętrza stalowymi elementami, a rozpoczyna wykończenie ścian oryginalną, drewnianą boazerią o ścianach deskowanych w układzie pionowym, pomalowaną na kolor różowy. Na tym poziomie oraz

w laternie zastosowano boazerię klepkową. Schody od 8 kondygnacji są zabudowane ścianą, w wybranych miejscach klatki schodowej zachowane są czerwone drzwi z płycinami zamykające poszczególne odcinki wieży. Poziom 9 będący dawną dyżurką latarników wyposażony jest w miejsca do siedzenia w postaci dużej, głębokiej ławki w kształcie wycinka koła, przylegającej do zewnętrznych ścian latarni. Na ścianach 9 poziomu umieszczona została dekoracyjna boazeria płycinowa z ozdobnymi, profilowanymi listwami. Strop wykonany jest z drewna, a jego dekoracyjna podbitka składa się z kasetonów płycinowych ułożonych koncentrycznie, z frezowanymi listwami w kształcie dwóch pierścieni. W miejscu środkowego, mniejszego pierścienia znajduje się okrągły otwór, służący dawniej do przeprowadzania liny poruszającej mechanizm obrotowy systemu optycznego. Na styku sufitu i ściany dekoracyjna faseta w postaci ukośnego pasa z listwami i płycinami, motyw następnie powtórzony został na ścianie pomieszczenia. Na posadzce znajduje się uszkodzone linoleum w szarym kolorze przymocowane gwoździami.

Ilustracja 96: Wnętrze latarni morskiej Stilo



Zródło: fot. autorka

Poziom 10 obiektu składa się z wyjścia na galerię oraz drzwi prowadzących do części niedostępnej, gdzie znajdują się pomieszczenia techniczne oraz wejście na laternę. Powyżej 10 poziomu znajdują się laterna oraz druga galeria, które są niedostępne dla turystów. Podesty galerii wykonano z metalowych paneli w formie trapezów wspartych o zakotwione w wieńcu ażurowe, metalowe wsporniki. Balustrady galerii są współczesne, wykonane z ułożonych pionowo płaskowników o zróżnicowanym zagęszczeniu, większym na dolnej galerii widokowej. Konstrukcja laterny jest zbudowana ze stali, posadzka z betonu, następnie pomalowanego na kolor ciemnoszary. Stolarka laterny wykonana jest z metalu, malowanego na biało, natomiast kopuła laterny w formie namiotowego dachu z widoczną konstrukcją jest pomalowana na kolor czarny. Nad oknami zachował się dawny karnisz. W ścianach pod oknami umieszczone są kratki, które służą do dostarczania ciepłego powietrza przez tunel z dolnych pomieszczeń⁷⁵. Na jednej ze ścian znajdują się niewielkie, metalowe, czarne półeczki, na których

⁷⁵ Na podstawie wywiadu z pracownikiem obiektu w dniu 05.08.2022.

umieszczone są środki do czyszczenia szyb laterny. Drzwi prowadzące do galerii są jednoskrzydłowe i wykonane z metalu. Boazeria w pomieszczeniu pomalowana jest w dwóch odcieniach różu, urządzenie optyczne wraz z otaczającą je barierką jest w kolorze białym.

Wnętrze wieży cechuje się ograniczonymi detalami oraz zdobieniami w dolnej części latarni. Widać wyraźnie spawy oraz śruby mocujące. Wieża w górnej części posiada drewnianą boazerię i drzwi z płycinami, oryginalny, drewniany pochwyt ścienny zakończony wolutowo. Sufit na jednej z kondygnacji wykonany jest z drewnianych kasetonów. Okna laterny posiadają ukośne podziały w formie trapezoidalnej, na wysokości około 50 cm od posadzki znajdują się niewielkie, czarne metalowe zawory, które przypominają koło ręczne obrotowe; służą one do regulacji ilości ciepłego powietrza doprowadzanego do laterny z niższych pomieszczeń.

Stan techniczny wnętrza latarni morskiej ocenia się jako dobry. Ściany górnej części latarni zostały wykończone w sposób niedbały, co widoczne jest na pomalowanej nierównomiernie na różowo boazerii, która nie została oczyszczona przed malowaniem m.in. z naklejek. Dodatkowo zaobserwowano wytartą farbę pochwytów, zniszczone linoleum pod poziomem galerii oraz obecność napisów i naklejek na ścianach. Występuje również łuszcząca się farba na oknach i parapetach, a na niektórych elementach, takich jak drzwi, zawiasy, okna, posadzka oraz ściany pod wspornikami wyższej galerii można zauważyć pojedyncze ślady korozji. We wnętrzu istnieją liczne bariery architektoniczne w postaci schodów, schodni na ostatnim odcinku, progów, niskich otworów drzwiowych oraz braku utwardzonej drogi prowadzącej do latarni. Pomimo tych problemów, bezpieczeństwo w obiekcie jest zapewnione poprzez oznaczenia, system przeciwpożarowy, monitoring, tablicę z numerami telefonów alarmowych oraz obecność personelu.

Budynek techniczny na parterze składa się z niewielkich pomieszczeń obejmujących przedsionek, dyżurkę latarnika oraz większe pomieszczenie z zainstalowanym agregatem prądotwórczym. Posadzka wyłożona jest małymi prostokątnymi płytkami ceramicznymi o brązowym odcieniu. Wewnętrzne drzwi są współczesne, gładkie, w białym kolorze. Wewnątrz głównego pomieszczenia z agregatem, ściany do wysokości około 130 cm pokryte są białymi, błyszczącymi, prostokątnymi płytkami ceramicznymi, natomiast powyżej tej linii ściana została wykończona błękitną farbą. Między oknami w górnej części znajdują się wsporniki ściennie w kolorze khaki. Na części posadzki zastosowano ciemną blachę ryflowaną. Wewnątrz pomieszczenia znajdują się zapasy wody, narzędzia, meble do przechowywania, agregat umieszczony w środku pomieszczenia.

Funkcja

Latarnia morska stanowi czynny znak nawigacyjny, charakteryzuje się światłem błyskowym grupowym o barwie białej, którego zasięg wynosi 23,50 Mm, a wysokość światła to 75 m n.p.m. Latarnia została częściowo zautomatyzowana, wykorzystując czujnik zmierzchu, który aktywuje urządzenie optyczne, również w przypadku pochmurnej pogody. Zarządzaniem obiektem zajmuje się Urząd Morski w Gdyni, obiekt jest nadzorowany przez latarników,

k którzy odgrywają rolę nie tylko w obszarze tradycyjnej obsługi, lecz także w monitorowaniu stanu i działania automatyzacji⁷⁶.

Obiekt stanowi atrakcję turystyczną, która oferuje punkt widokowy, z którego rozpościera się widok na Morze Bałtyckie, las oraz grupę ruchomych wydm. Dostęp do wnętrza wieży jest kontrolowany i ograniczony do określonych godzin w okresie wiosenno-letnim, wymagany jest zakupu biletu. Dostęp do laterny zarezerwowany wyłącznie dla latarników, na potrzeby turystyczne udostępniona jest znajdująca się pod nią niższa galeria.

Na poszczególnych kondygnacjach latarni morskiej znajdują się ekspozycje tematyczne. Pierwszy poziom pełni funkcję strefy wejściowej z punktem sprzedaży biletów oraz niewielkim sklepikiem z pamiątkami. Na 2 poziomie prezentowana jest ekspozycja dotycząca pracy na morzu, która obejmuje informacje o latarniach morskich Urzędu Morskiego w Gdyni, systemach monitorowania ruchu statków, oznakowaniu nawigacyjnym, pomiarach morskich, zatocze wraków oraz największych wrakach Bałtyku, jak również inwestycjach Urzędu Morskiego w Gdyni. Trzeci i czwarty poziom stanowią przestrzeń wystawową dla malarstwa Aleksandra Skotarczaka. Wystawa malarstwa, choć zorganizowana jako wystawa czasowa (1 maja do 30 września każdego roku) prezentuje te same dzieła co w latach ubiegłych. Piąty poziom, charakteryzujący się wyraźnie mniejszą średnicą wieży, pozostaje niezagospodarowany. Na 6 piętrze prezentowana jest wystawa puzzli przedstawiających latarnie morskie z różnych zakątków świata. Siódmy poziom obejmuje ekspozycje mapy wybrzeża z zaznaczonymi latarniami oraz zasięgiem świateł, wzbogaconą o historię latarnictwa.

Dawny wewnętrzny szyb, który niegdyś pełnił funkcję transportową, umożliwiając przemieszczanie materiałów na szczyt wieży oraz prostowanie lin obecnie służy do prowadzenia przewodów instalacji elektrycznej. Jego charakterystyczny otwór jest widoczny we wnętrzu na posadzkach ósmej oraz dziewiątej kondygnacji.

Na terenie latarni znajdują się tablice informacyjne przedstawiające historię obiektu oraz regulamin użytkowania. Dodatkowo na wieży zostały zainstalowane 3 anteny kierunkowe służące do obsługi telefonii komórkowej. W celu zapewnienia udogodnień sanitarnych na terenie obiektu umieszczone zostały toalety mobilne.

Wewnętrzne pomieszczenia takie jak dyżurka i maszynownia są niedostępne dla osób nieupoważnionych (jednakże zostały udostępnione w trakcie prowadzenia badań dzięki życzliwości personelu). Ze względu na trudne podłoże, brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz liczne bariery architektoniczne, dostęp do latarni może być utrudniony dla osób z ograniczoną mobilnością. W przeszłości prowadzono przed latarnią sprzedaż napojów i przekąsek. Obecnie nie przewiduje się żadnych modyfikacji w zakresie funkcjonalności obiektu.

Na terenie latarni morskiej sporadycznie organizowane są wydarzenia sportowe. W maju 2022 r. miała miejsce druga edycja ultra maratonu „Ultra Stilo 2 – złam stówkę

⁷⁶ Na podstawie rozmów z pracownikami latarni morskiej dnia 05.08.2022 r. podczas badań terenowych.

na majówkę”, podczas którego meta, strefa regeneracyjna oraz biuro zawodów zlokalizowane były na obszarze latarni, a odwzorowanie samej latarni widniało na medalach. W roku 2023 odbyła się kolejna edycja wydarzenia i planowane jest jego kontynuowanie. Ponadto latarnia morska stawała się kilkakrotnie miejscem wykorzystywanym jako plan filmowy przy produkcjach filmów pełnometrażowych i seriali⁷⁷.

Budynki usytuowane w odległości około 800 m od latarni dawniej mieszczące maszynownię, magazyn, dom mieszkalny i budynek gospodarczy pierwotnie przynależały do latarni. Współcześnie obiekty zostały zaadaptowane przez Urząd Morski w Gdyni oraz przekształcone w apartamenty dostępne do wynajmu pod nazwą „U latarników”.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska została wzniesiona przez rząd pruski i stanowiła wówczas bardzo nowoczesną konstrukcję. Pomimo modernizacji i zmian, które latarnia morska przeszła na przestrzeni lat, jej zewnętrzny wygląd pozostał niezmienny, a latarnia pozostaje nie tylko ważnym elementem infrastruktury nawigacyjnej, ale także obiektem historycznym udostępnionym dla zwiedzających.

Latarnia morska Stilo położona jest na najwyższej wydmy w okolicy, na malowniczym, naturalnym zielonym terenie w otoczeniu lasu sosnowego będącego częścią Rezerwatu Przyrody Mierzeja Sarbska. Wokół obiektu brakuje oznaczeń i drogowskazów, co utrudnia dostęp. Ostatni odcinek drogi stanowiący trasę pieszą o długości około 800 m jest wymagający za sprawą nieutwardzonej piaszczystej drogi leśnej i wzniesienia. Latarnia pozostaje niewidoczna na początku trasy, ukryta za drzewami na wzniesieniu. Brak możliwości dojazdu samochodem na teren latarni wymaga pozostawienia pojazdu na parkingach w odległości od 0,90 do 2,00 km od latarni. Bliska okolica latarni jest uboga w infrastrukturę turystyczną.

W skład latarni morskiej wchodzi budynek przynależny oraz wieża, historyczne obiekty wieży znajdują się poza obszarem latarni oraz zostały im przepisane nowe funkcje użytkowe. Charakterystyczny dla obszaru jest naturalny, nieutwardzony grunt, głównie piaszczysty, z wyjątkiem niewielkich przestrzeni utwardzonych wokół wieży i budynku. Obszar wokół latarni morskiej obejmuje niezagospodarowaną przestrzeń o dużym potencjale adaptacyjnym.

Sama wieża latarni morskiej Stilo, zaprojektowana na początku XX w. przez niemieckiego inżyniera Waltera Körte, charakteryzuje się stalową, surową, widoczną konstrukcją. Osiąga ponad 30 m wysokości i obejmuje 10 kondygnacji wraz z dwukondygnacyjną, cylindryczną laterną. Konstrukcja wieży została zbudowana z żeliwnych tubingów o kształcie płyty w formie trapezu, skręcanych śrubami w pierścieniu, a następnie uszczelnianych ołowiem. Budynek przynależny, zwany „nową maszynownią”, odgrywa istotną rolę w funkcjonowaniu kompleksu, będąc miejscem pracy latarników i zapewniającym obsługę techniczną. Obiekt,

⁷⁷ Np. latarnia wykorzystana jako element scenograficzny w najnowszej produkcji platformy Netflix pt. „Poskromienie złoŹnicy 2”, której premiera miała miejsce w grudniu 2023 r.

wpisany do rejestru zabytków, utrzymany jest w dobrym stanie technicznym i regularnie konserwowany.

Wnętrze wieży charakteryzuje surowa i industrialna stylistyka, z widoczną konstrukcją pokrytą białą farbą zmieszaną z korkiem w celu zapewnienia izolacji termicznej i ochrony przed korozją. Centralna część wieży zawiera pusty, pionowy szyb, dodatkowo usztywniający konstrukcję, dawniej służący do transportowania ładunków. Pomimo nieestetycznej strefy wejściowej wnętrze latarni morskiej zachwyca swoją atmosferą, wywołując pozytywne wrażenia u odwiedzających. Wnętrze wywiera duże wrażenie ze względu na swoją charakterystyczną, surową konstrukcję, jest intrygujące, ciemne, przywołuje skojarzenia „lodowej groty”, za sprawą nietypowego wykończenia ścian wewnętrznych. Stan techniczny wnętrza jest dobry, wykazuje pewne niedociągnięcia estetyczne, takie jak nierównomiernie pomalowana boazeria, przypadkowe wyposażenie. Zgodnie z postulatem zawartym w Karcie Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa kolorystyka boazerii, stropu i stolarki drzwiowej wyższych poziomów wieży jest niefortunna i należy przywrócić jej pierwotną barwę. We wnętrzu występują liczne bariery architektoniczne, co sprawia, że jest one niedostępne dla osób z niepełnosprawnością ruchową. Bezpieczeństwo jest zapewnione poprzez systemy monitoringu, systemy i oznakowanie.

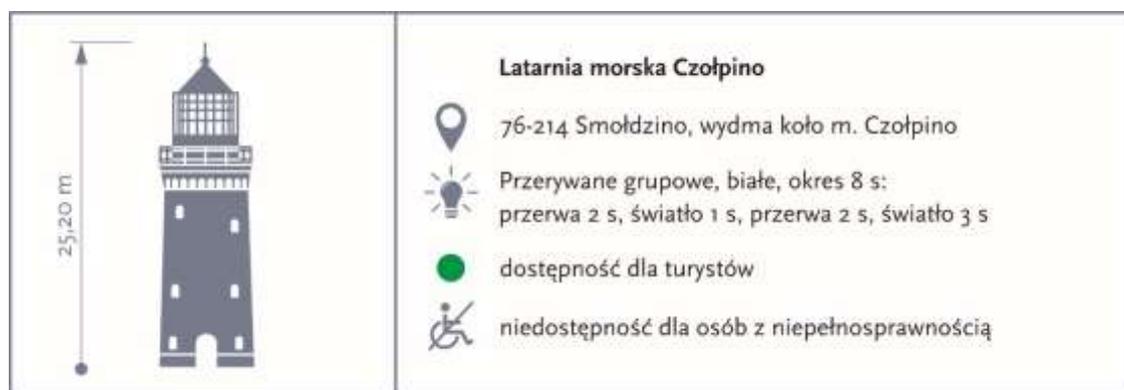
Latarnia morska stanowi istotny element infrastruktury nawigacyjnej. Wprowadzona jest częściowa automatyzacja procesów obsługi latarni, wspomagana m.in. przez czujkę zmierzchu. Zarządzanie i nadzór nad obiektem leży w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni, przy aktywnym udziale latarników, którzy monitorują jej stan oraz działanie systemów. Latarnia stanowi atrakcję turystyczną, oferując punkt widokowy. Do dyspozycji turystów została udostępniona dolna galeria widokowa oraz poszczególne poziomy wieży, na których znajdują się ekspozycje tematyczne, obejmujące m.in. informacje o pracy na morzu, historię latarnictwa oraz wystawę malarstwa. Pomieszczenia techniczne w budynku przynależnym oraz laterna są niedostępne dla osób nieupoważnionych. Obecnie nie przewiduje się modyfikacji funkcjonalności obiektu. Na terenie latarni organizowane są sporadycznie wydarzenia sportowe. Obecnie budynki dawniej przynależne do latarni zostały zaadaptowane na apartamenty dostępne do wynajmu, stanowiąc ciekawą ofertę dla turystów pod nazwą „U latarników” oraz są wykorzystywane przez Urząd Morski w Gdyni.

W budynku maszynowni istnieje znaczący potencjał adaptacyjny, co sugeruje możliwość przystosowania pomieszczeń do różnych potrzeb. Co więcej, na poszczególnych kondygnacjach wieży dostępne są wolne przestrzenie, co zapewnia elastyczność w aranżacji wnętrza oraz możliwość adaptacji. Jednym z zaleceń w Karcie Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa jest konieczność zachowania oraz ścisłej ochrony wszystkich budynków zespołu.

4.11. Latarnia morska Czołpino

Wieża latarni morskiej Czołpino zlokalizowana jest na wysokiej wydmie na terenie Słowińskiego Parku Narodowego, którego jednym z zadań jest obsługa ruchu turystycznego, zachowując jednocześnie równowagę pomiędzy ochroną środowiska a funkcją komercyjną. Osada Latarników, która historycznie związana była z funkcjonowaniem latarni jeszcze w latach 80. XX w. Obecnie została przekształcona w Muzeum Latarnictwa oraz Ochrony Wartości Przyrodniczo-Kulturowych Wybrzeża Słowińskiego. Czynne, zautomatyzowane światło latarni morskiej jest istotne dla bezpieczeństwa żeglugi na terenie Bałtyku, a jego zarządzaniem i monitorowaniem zajmuje się Urząd Morski w Gdańsku.

Ilustracja 97: Podstawowe dane latarnia morska Czołpino



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Powstanie latarni morskiej w Czołpinie było rezultatem apelu Niemieckiego Stowarzyszenia Żeglarskiego „Nautica”, które zidentyfikowało luki w oznakowaniu wybrzeża między latarniami morskimi Niechorze – Jarosławiec – Rozewie. Decyzję o budowie dwóch latarni o dużym zasięgu światła w Gąskach oraz Czołpinie podjęła pruska administracja morska, opierając się na planie autorstwa L. A. Veitmeyera z 1869 r. (Komorowski i in. 2020). Latarnia morska w Czołpinie została zaprojektowana przez inżyniera E. Kummera, a prace budowlane rozpoczęto w 1872 r. na wydmie zwanej Wollsäcke, oddalonej o 1050 m od linii brzegowej. Projekt budynku mieszkalnego pochodzi z roku 1871, natomiast budynki gospodarcze zaprojektowano rok wcześniej⁷⁸. Ze względu na trudności związane z transportem lądowym i topografią terenu wszystkie materiały budowlane dostarczano drogą morską za pomocą bark, a następnie wozami konnymi po zbudowanym specjalnie pomoście. Chociaż źródła literaturowe podają nieco rozbieżne daty zakończenia budowy, formalne przyłączenie latarni do systemu nawigacyjnego Bałtyku nastąpiło później, niż zakładano. Popętnienie błędu w charakterystyce światła

⁷⁸ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo pomorskie nr 4718.

doprowadziło do sytuacji, w której latarnia morska w Czołpinie emitowała identyczne światło jak sąsiadująca latarnia morska Rozewie, oddalona o 72 km w linii prostej od nowego obiektu. W celu wyeliminowania problemu, podjęto decyzję o budowie drugiej latarni na Rozewiu, co umożliwiło oświetlenie przylądka dwoma punktami oraz zróżnicowanie emitowanego światła. Realizacja planu wymagała czasu, jednak po zbudowaniu nowej latarni na Rozewiu, po dwóch tygodniach od jej uruchomienia, latarnia morska w Czołpinie rozpoczęła przesyłanie sygnałów dnia 15 stycznia 1875 r. Przez kolejne 30 lat latarnia emitowała stałe światło o barwie białej (Łysejko 2019).

W roku 1906 w latarni morskiej Czołpino zainstalowano urządzenie przysłonowe obracające się na zewnątrz optyki, zwane „wirującymi zasłonami”. Modyfikacja wpłynęła na charakterystykę światła emitowanego przez latarnię, co skutkowało wygaszeniem jednej z latarni na Rozewiu. Z początkiem lat 90. XX w. podczas generalnego remontu wieży przysłona została zdemontowana (Łysejko 2019).

Latarnia morska obsługiwana była przez 3 latarników, którzy zamieszkiwali wraz z rodzinami zabudowania usytuowane poniżej wydm w kierunku lądu. Przez lata wieża latarni zmieniała swój wygląd, według historycznych zapisów (spis świateł) w 1886 r. opisywano ją jako czerwoną z szarą kopułą, natomiast w 1912 r. jako czarną wieżę z czarną kopułą, a w 1943 r. jako wieżę z cegły z czarnym zwieńczeniem. W okresie międzywojennym latarnia została zmodernizowana poprzez instalację światła zasilanego elektrycznie, a od roku 1922 wprowadzono czerwony sektor świecenia w celu zmniejszenia intensywności światła emitowanego przez latarnię od strony lądu (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 98: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Czołpino ze stanem obecnym



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

Obecnie w Czołpinie wykorzystuje się cylindryczny aparat Fresnela I klasy, wyprodukowany we Francji w 1926 r. (Bielicki, Ellwart 2019), którego soczewka została podcięta od strony lądu w celu redukcji mocy światła. W wyniku erozji brzegu od 1935 r. latarnia znajduje się w bliższej odległości od linii morza niż pierwotnie (Łysejko 2019).

Latarnia morska w Czołpinie uniknęła uszkodzeń w trakcie II wojny światowej, po zakończeniu działań wojennych została ponownie uruchomiona już 7 grudnia 1945 r. W 1992 r.

po długim okresie przerwy w ruchu turystycznym trwającym od wojny ponownie otwarto ją dla zwiedzających. W latach 1993–1994 latarnia przeszła remont generalny, obejmujący m.in. uszczelnienie elewacji, wymianę uszkodzonych cegieł oraz modernizację instalacji elektrycznej i montaż systemu sygnalizacyjnego latarników o przerwach w zasilaniu (Łysejko 2019).

Pod koniec 2002 r. przeprowadzono kolejny remont latarni morskiej w Czołpinie, w ramach którego dokonano wymiany stolarki okiennej oraz wykonano odprowadzenie spalin z agregatu prądotwórczego w piwniczce za pomocą kominów wentylacyjnych. Latarnia podobnie jak inne latarnie wchodzące do niedawna w skład administracji Urzędu Morskiego w Słupsku⁷⁹ została zautomatyzowana i włączona w system monitoringu w roku 2007 (Łysejko 2015). Od 2010 r. latarnia w Czołpinie nie jest obiektem obsługiwanym przez latarników, stanowi obiekt bez stałego dozoru. W piwniczce latarni znajduje się agregat prądotwórczy, który automatycznie uruchamia system świetlny latarni w przypadku braku zasilania z sieci miejskiej, zapewniając ciągłość działania światła nawigacyjnego (Komorowski i in. 2020). W 2021 r. oddano do użytku pawilon muzealny na terenie osady latarników, zastąpiono nadziemną stację transformatorową podziemną, zbudowano drogę do latarni ze stałych elementów przyjaznych środowisku⁸⁰. W chwili prowadzenia badań planowana była wymiana agregatu prądotwórczego – w 2022 r. odbyła się wizyta instalatorów oraz pomiary⁸¹.

W latarni morskiej Czołpino zrealizowano co najmniej produkcje filmowe. Jedną z nich jest „Hans Kloss. Stawka większa niż śmierć”. Drugi film nakręcony na przełomie XX i XXI w. wymagał przemalowania wnętrza latarni na niebieski kolor⁸².

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Czołpino zlokalizowana jest na wydmie między Rowami a Łebą w obszarze Słowińskiego Parku Narodowego. Umiejscowiona jest na niebieskim szlaku turystycznym o długości 5,80 km (ścieżka edukacyjna), który prowadzi turystów przez malownicze tereny parku, obejmując w swym latarnię morską i dziką plażę. Wieża latarni znajduje się w odległości około 1 km od linii brzegowej.

Dostępność do obiektu jest utrudniona ze względu na niewystarczające oznaczenia dróg dojazdowych i pieszych. W chwili prowadzenia badań na drodze dojazdowej znajduje się 1 drogowy znak, podobnie jak na trasie pieszej. Obiekt jest częściowo zasłonięty przez drzewa i niezauważalny z daleka. Prowadzi to do dezorientacji turystów. Podróż do obiektu wymaga dojazdu samochodem, a następnie pieszej wędrowki, co może stanowić barierę dla odwiedzających z niepełnosprawnością. Brak jest możliwości dojazdu samochodem i rowerem na teren

⁷⁹ Obecnie Urząd Morski w Słupsku został zniesiony.

⁸⁰ Na podstawie korespondencji z Apoloniuszem Łysejko (II Wiceprezesem TPNMM) dnia 14.10.2024.

⁸¹ Na podstawie rozmów z pracownikami obiektu podczas badań terenowych.

⁸² Ibidem.

latarni. Brak dróg rowerowych prowadzących do latarni morskiej spowodowany jest trudną piaszczystą drogą, korzeniami drzew, wysokimi schodami prowadzącymi na wydmę oraz przepisami prawnymi, chroniącymi rezerwat przyrody.

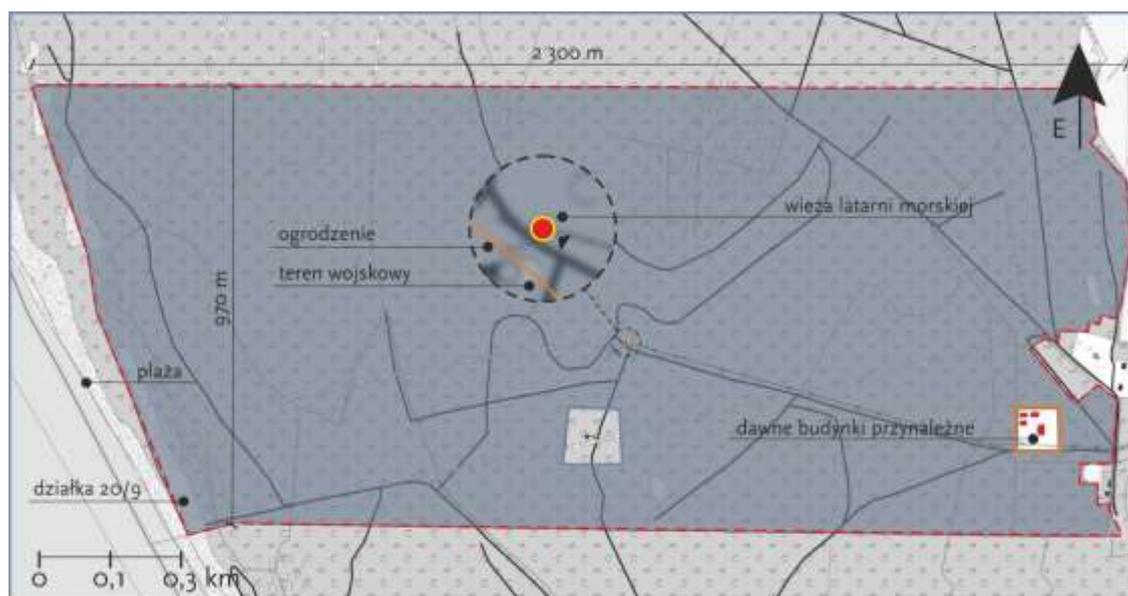
Parkingi samochodowe płatne znajdują się w odległości około 1,30 km od latarni morskiej, w godzinach największego ruchu turystycznego oraz w trakcie organizacji wydarzeń w Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego obserwuje się brak wolnych miejsc postojowych i zakorkowanie dróg dojazdowych. W odległości około 3 km od latarni morskiej przy głównej drodze dojazdowej znajdują się przystanki komunikacji miejskiej.

Na trasie prowadzącej z parkingu do latarni znajduje się Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego, będące niedawno otwartym punktem turystycznym. Pierwszy odcinek drogi stanowi pomost wykonany z desek drewnianych, który łączy parking z muzeum. Następnie na krótkim fragmencie trasy droga pokryta jest płytami betonowymi. Pozostała część drogi to nieutwardzone wyznaczone trasy piesze, głównie piaszczyste prowadzące przez obszar Parku Narodowego, gdzie obowiązuje zakaz poruszania się poza wytyczonymi ścieżkami (art. 15 ust. 15 – zakaz ruchu poza wyznaczonym obszarem). Ostatni fragment drogi to drewniane wygodne schody z licznymi spocznikami prowadzące na szczyt wydmy, na której zlokalizowana jest wieża latarni morskiej.

Latarnia graniczy z terenem wojskowym objętym zakazem wstępu. Park Narodowy charakteryzuje się bogactwem przyrody, obejmując liczne jeziora pomorskie, bagna, torfowiska, ruchome wydmy, łąki, bory i lasy. W obrębie parku znajdują się także szlaki piesze, Wydma Czołpińska, platformy widokowe, dzikie plaże, Zatopiony Las koło Czołpina.

Teren latarni

Ilustracja 99: Teren latarni morskiej Czołpino



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

Latarnia znajduje się na wydmy o wysokości 55 m n.p.m., zlokalizowanej na działce o nr 20/9 obejmującej część obszaru Słowińskiego Parku Narodowego. Działka kształtem przypomina wydłużony prostokąt, z latarnią umiejscowioną w centralnej części, kompleks muzealny umiejscowiony jest na niższym poziomie na południe od wieży, na odrębnej działce. Wstęp na teren obiektu jest możliwy po zakupieniu biletu wstępu do parku narodowego, nie uprawnia on jednak do zwiedzania latarni morskiej oraz kompleksu muzeum.

Teren latarni morskiej jest częściowo ogrodzony siatką oraz posiada symbolicznie wydzielone obszary za pomocą niskich słupków drewnianych z zawieszoną liną. Przestrzeń charakteryzuje się naturalnym środowiskiem leśnym pozbawionym zieleni uporządkowanej. Obszar utrzymany jest w czystości, a na jego terenie znajdują się kosze na śmieci. Na terenie otaczającym wieżę znajduje się wąski pas kostki granitowej o szerokości około 1 m, natomiast pozostała część powierzchni stanowi naturalna, nieutwardzona powierzchnia piaskowa. Dostępne są także miejsca do siedzenia oraz toalety turystyczne. Dodatkowo na obszarze obiektu zlokalizowane są siedziska.

Cały teren kompleksu muzealnego jest ogrodzony i zagospodarowany z zielenią uporządkowaną, miejscami do wypoczynku oraz utwardzeniem terenu kostką granitową.

Analiza architektoniczna

Wieża zaprojektowana w formie walca z lekkim zwężeniem ku górze posiada zewnętrzną galerię oraz laternę zwieńczoną szesnastobocznym, stożkowym dachem. Latarnia jest podpiwniczona i charakteryzuje się zwartą, masywną bryłą. Konstrukcja osiąga wysokość 25,20 m i została zbudowana na planie centralnym koła, gdzie jej podstawa ma średnicę 7,00 m, a na poziomie poniżej galerii – 6,20 m.

Wieża zbudowana z naturalnej ciemnobrunatnej cegły została zabezpieczona przed wpływem zmiennych warunków atmosferycznych poprzez użycie środka uszczelniającego na bazie żywic. Korpus wieży jest murowany w wątku główkowym, fundament wykonany jest z kamienia⁸³, natomiast cokół osiągający wysokość około 90 cm, również został wykonany z kamienia, a następnie zakończony gzymsem cokołowym w czarnym kolorze. Laterna umieszczona na szczycie wieży posiada konstrukcję metalową oraz dach wykonany z blachy miedzianej. Balustrada galerii została wykonana z cienkich metalowych prętów.

Zachowane detale architektoniczne budynku obejmują nadproża łukowe z cegieł nad otworami drzwiowymi i okiennymi, dekoracyjny gzyms arkadowy wysunięty przed lico ściany stanowiący podporę galerii z oknami w co czwartej arkadzie. Kute kraty zabezpieczające otwory okienne ozdobione delikatną, dekoracyjną kotwicą, wykonane zostały wspólnie i różnią się formą od dawnych krat widocznych na historycznych fotografiach i pocztówkach.

⁸³ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo pomorskie nr 4718.

Laterna została wyposażona w siatkę ornitologiczną, mającą na celu zapewnienie ochrony ptactwu w rezerwacie przyrody.

Strefa wejściowa obiektu została umiejscowiona od strony południowej i znajduje się tam utwardzenie wykonane z kostki granitowej, a do wejścia prowadzi 1 stopień granitowy umieszczony na linii ścian zewnętrznych, po czym wewnątrz znajduje się drugi, wyższy stopień. Wejście do wieży jest widoczne i zaakcentowane, po stronie drewnianych schodów prowadzących na szczyt wydmy. Po lewej stronie od drzwi wejściowych zawieszony jest regulamin latarni morskiej, a nad wejściem umieszczona jest lampa.

Ilustracja 100: Latarnia morska Czołpino



Źródło: fot. autorka

Stolarka okienna stanowi niewielkie okna współczesne z drewnianą ramą, zakończone łukiem pełnym, dwurzędowe, jednodelne z nieotwieralną górną częścią. Okna rozmieszczone są spiralnie wokół wieży. Drzwi zewnętrzne, dwuskrzydłowe posiadają konstrukcję ramowo-ptycinową, wykończone łukiem pełnym, w którym zamontowane jest szklenie podzielone promieniście. Każde ze skrzydeł drzwiowych podzielone jest na trzy ozdobne kwatery. Drzwi wykonane są z drewna i pomalowane na kolor brązowy na zawiasach czopowych, otwierane do wewnątrz pomieszczenia, zaprojektowane na podstawie pierwowzoru historycznego. Na zewnątrz drzwi umieszczona jest stalowa kratownica ochronna, składająca się z dwóch skrzydeł, które otwierane są na zewnątrz budynku. Kratownica pomalowana została na kolor czarny i posiada pionowe oraz poziome podziały.

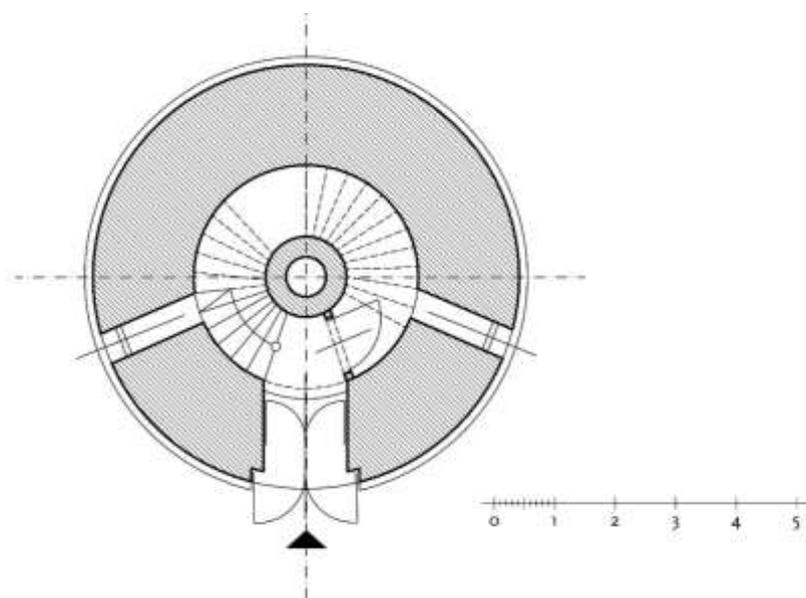
W bliskim sąsiedztwie latarni brak jest budynków przynależnych. Na terenie latarni widoczny jest, od strony zachodniej ceglany, spójny kolorystycznie z latarnią, komin wentylacyjny piwnic. Dawne budynki, które kiedyś stanowiły część latarni i osadę latarników, obecnie pełnią funkcję muzealną. W skład tejże osady wchodzi m.in. dom latarnika, stodoła oraz budynki gospodarcze i inwentarskie. Zlokalizowane są w odległości około 900 m od latarni.

Budynek mieszkalny jest dwukondygnacyjny z dwuspadowym dachem, poddaszem użytkowym i piwnicą, zbudowany na planie podłużnym prostokąta. Główny budynek został zbudowany z czerwonej cegły, cokół z kamienia, a dach wykończony czerwoną dachówką. Na ścianie szczytowej budynku obłożonej łupkiem kamiennym umieszczona jest współczesna,

zewnętrzna winda wykonana ze szkła i metalu. Pozostałe budynki są jednokondygnacyjne o prostokątnym planie, z dwuspadowym dachem, wykonane z czerwonej cegły. Stolarka okienna w obiektach jest zróżnicowana, wymieniona współcześnie na wzór dawnej, otwory okienne zwieńczone łukiem odcinkowym. W dawnym budynku mieszkalnym stanowiącym dominujący obiekt kompleksu muzeum zastosowano okna kilkukwaterowe, do drzwi wejściowych prowadzi kilka zewnętrznych schodów, a elewację zdobią dekoracyjne ceglane gzymsy.

Obiekt został oficjalnie wpisany do rejestru zabytków dnia 30 grudnia 1993 r., pod numerem A-321. Kompleks charakteryzuje się bardzo dobrym stanem technicznym. Muzeum zostało oddane do użytku niewiele wcześniej przed prowadzonymi badaniami terenowymi. W najbliższym czasie nie są planowane zmiany architektoniczno-budowlane oraz remonty.

Ilustracja 101: Rzut wieży latarni morskiej Czołpino



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Opis wnętrza

Strefa wejściowa charakteryzuje się ciasnym układem przestrzennym, z lewej strony zlokalizowano schody prowadzące na wyższe kondygnacje budynku, z prawej natomiast znajdują się metalowe, współczesne, pełne drzwi techniczne w kolorze jasnoszarym prowadzące do piwnicy, przysłonięte tablicą informacyjną. Podpiwniczenie latarni jest połączone od strony zachodniej z piwnicą, która pierwotnie pełniła funkcję magazynu paliw. W magazynie zastosowano sklepienie kolebkowe.

Wnętrze latarni morskiej Czołpino jest niemal w całości wypełnione krętymi schodami, które otaczają wewnętrzny trzon wieży. Tunel zbudowany z czerwonej cegły służył dawniej jako kanał do transportu paliw oraz ładunków za pomocą systemu zegarowo-ciężarkowego, który napędzał również dawną przysłonę urządzenia optycznego, zmieniając charakterystykę emitowanego światła. Wewnątrz ruch odbywa się jedną drogą, co sprawia, że komunikacja w wieży jest czytelna. Schody zaprojektowane zostały jako jednobiegowe, przylegające do zewnętrznej

ściany latarni. Mają różniące się szerokością biegi – na dolnym poziomie szerokość wynosi 125 cm, natomiast w wyższej części zmniejsza się do 100 cm. Stopnie schodów mają wysokość (h) 18 cm oraz zróżnicowaną głębokość, która wynosi 20 cm na wewnętrznej krawędzi i 36 cm na zewnętrznej. Wykonane są z granitu, a dodatkowo posiadają czarne, metalowe pochwyty, przymocowane do ściany zewnętrznej. Po stronie trzonu wewnętrznego pochwyty stanowi gruba, przytwierdzona do ścian lina.

Ściany wykonane są z naturalnej, czerwonej cegły, posadzkę w strefie wejściowej stanowi wylewka betonowa. Wnętrze jest surowe i ubogie w detale i zdobienia, możemy zauważyć jedynie nieliczne elementy architektoniczne. Bezpośrednio naprzeciwko wejścia zlokalizowane są nieczynne światła o kolorach czerwonym i zielonym, prawdopodobnie pełniące funkcję sygnalizacji informującej o możliwości wejścia na wyższe kondygnacje budynku. Zauważalny wewnątrz wieży jest gruby mur z głęboko osadzonymi oknami zabezpieczonymi czarnymi kratami wewnętrznymi, zamkniętymi na kłódkę. We wnętrzu zastosowano oprawy ściennie przemysłowe. W dalszej części drogi w kierunku szczytu wieży można zauważyć pustą wnękę ścienną oraz dwuskrzydłowe drzwiczki umieszczone na trzonie wieży.

Strefa sprzedaży biletów znajduje się w górnej części wieży, na kondygnacji poprzedzającej galerię, wejście do pomieszczenia prowadzi przez jednoskrzydłowe drzwi ramowo-płycinowe zakończone łukiem umieszczone na klatce schodowej. W strefie sprzedaży biletów balustrada jest pełna, wykończona drewnianą boazerią, a ściany zostały pokryte białym tynkiem. Na posadzce znajduje się współczesny panel podłogowy w orzechowym kolorze, meble biurowe wykonane są z płyty laminowanej o mahoniowym wzorze i barwie. Pod schodami drabiniastymi znajduje się wnęką ścienną zwieńczona łukiem odcinkowym, w której umieszczono dwie komody. Okna są wyposażone w glify, rozmieszczone w regularnych odstępach i pozbawione na całej kondygnacji krat.

Ilustracja 102: Wnętrze latarni morskiej Czołpino



Źródło: fot. autorka

Na wyższą kondygnację prowadzi metalowa schodnia pomalowana na kolor czerwony, wyposażona w ryflowane stopnie i żółtą balustradę zakończoną ozdobną ślimacznicą. Na wysokości sufitu widoczny jest dekoracyjny gzyms. Na zabudowie boazerijnej schodów

rozmieszczona jest ekspozycja dostępnych w sklepiku książek oraz broszur, dodatkowe wyposażenie stanowią dwa krzesła wyściełane zieloną tapicerką.

Na poziomie galerii znajdują się 3 pary drzwi, z których dwie pary prowadzą do pomieszczeń niedostępnych, w tym laterny, natomiast trzecie niskie drzwi po lewej stronie prowadzą na otwartą galerię. Drzwi ramowo-płycinowe wykonane są z drewna i lakierowane. Dodatkowe zabezpieczenie wejścia na galerię stanowi druga para drzwi stalowych, otwieranych na zewnątrz, posiadających pełne skrzydło. Posadzka w pomieszczeniu wykonana jest z cegieł ułożonych na płasko, natomiast posadzka na samej galerii jest wykonana z cementu, który dawniej był pomalowany na czarno (widoczne pozostałości farby). Na zewnątrz wieży znajdują się niedostępne, zabezpieczone kratami schody prowadzące na laternę.

Stan techniczny wnętrza jest bardzo dobry, choć zauważalne są lekkie ślady użytkowania. Na białych ścianach widoczne są zabrudzenia, a w panelach oraz balustradach można dostrzec przetarcia. Dodatkowo w pomieszczeniu pod galerią zaobserwowano ślady wilgoci lub zalania. Balustrada na galerii wykazuje lekką korozję, a na ścianach pojawiły się pojedyncze napisy będące wynikiem aktów wandalizmu. W miejscach trudno dostępnych zaobserwowano obecność pajęczyn.

Bariery architektoniczne obejmują kręte schody, drabinę prowadzącą na szczyt wieży, niskie nadproża oraz wąskie przejścia. Bezpieczeństwo w obiekcie zostało zapewnione poprzez oznakowanie progów oraz niskich nadproży żółtym kolorem, system monitoringu oraz system przeciwpożarowy, oznaczenie dróg ewakuacyjnych. Ponadto zastosowano szeroką i wygodną galerię z wysoką balustradą wynoszącą około 150 cm.

Funkcja

Latarnia stanowi istotny punkt nawigacyjny wybrzeża Morza Bałtyckiego o zasięgu światła 21 Mm, sygnale przerywanym grupowymi okresie świecenia wynoszącym 8 s (przerwa 2 s, światło 1 s, przerwa 2 s, światło 3 s). Latarnia posiada podzielone sektory świecenia z czerwonym światłem od strony lądu. Jest to obiekt zautomatyzowany, funkcjonujący bezobsługowo, uruchomienie światła następuje za pomocą fotokomórki, a jego obsługą i nadzorem zajmuje się Urząd Morski, natomiast ruchem turystycznym kieruje Park Narodowy.

Latarnia morska jest atrakcją turystyczną przyciągającą licznych odwiedzających w okresie letnim, stanowi dostępny sezonowo punkt widokowy na niebieskim szlaku turystycznym i cieszy się popularnością wśród aktywnych turystów. Do dyspozycji odwiedzających jest zewnętrzna galeria, z której rozpościera się widok na Słowiński Park Narodowy oraz ruchome wydmy. Sama latarnia nie oferuje dodatkowych atrakcji, we wnętrzu znajduje się punkt sprzedaży biletów pod poziomem galerii z niewielkim sklepikiem z pamiątkami. Konieczny jest zakup 2 biletów wstępu – do Parku Narodowego oraz na latarnię morską. Na zewnątrz latarni znajdują się 2 toalety mobilne, a przed samą latarnią umieszczona jest tablica informująca o historii obiektu. Usytuowanie latarni na wzniesieniu i prowadzące do niej schody zewnętrzne stanowią istotną przeszkodę dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

W odległości 900 m od obiektu znajdują się budynki dawniej związane z latarnią morską, obecnie pełniące funkcję Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego, które zostało rozbudowane o infrastrukturę turystyczną. Muzeum składa się z kilku elementów: budynku głównego z ekspozycją stałą, obiektu prezentującego ekspozycje okresowe, budynku administracyjnego, punktu poboru opłat oraz wiaty edukacyjnej. W ramach kompleksu muzealnego oferowane są różnorodne atrakcje, takie jak ekspozycje, projekcje filmów edukacyjnych o tematyce przyrodniczej, w tym także filmy 3D. Dodatkowo placówka organizuje liczne wydarzenia, wśród których można wymienić konkursy, warsztaty, lekcje muzealne, zajęcia terenowe oraz prezentacje multimedialne. Celem Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego jest propagowanie świadomości ekologicznej oraz wartości kulturowych parku, a także kształtowanie postaw pro środowiskowych. Na poddaszu muzeum prezentowana jest wystawa stała poświęcona latarnictwu, obejmująca historię, informacje o latarniach morskich oraz innych współczesnych urządzeniach nawigacyjnych⁸⁴. Kompleks muzealny został dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością, w tym dla osób z niepełnosprawnością wzroku lub słuchu z uwagi na przygotowane ścieżki z audiodeskrypcją i lektorem języka migowego.

Na obszarze latarni morskiej Czołpino zlokalizowana jest jedna ze stacji brzegowych systemu AIS-PL projektu HELCOM, która umożliwia automatyczne monitorowanie ruchu statków w danym obszarze morskim.

Podsumowanie i wnioski

Powstanie latarni morskiej w Czołpinie było odpowiedzią na braki w oznakowaniu wybrzeża. Obecnie latarnia w Czołpinie jest zautomatyzowana i włączona w system monitoringu, co oznacza, że nie jest już obsługiwana przez latarników. Na lokalizację latarni wybrano wydmy o wysokości 55 m, dzięki czemu nie była konieczna budowa bardzo wysokiej wieży latarni morskiej, uzyskując tym samym wysokość światła na poziomie 75 m n.p.m.

Latarnia morska znajduje się na obszarze Słowińskiego Parku Narodowego, stanowi punkt na szlaku turystycznym i ścieżki edukacyjnej wyznaczonej dla turystów. Dostępność do latarni jest utrudniona z powodu niewystarczających oznaczeń dróg dojazdowych i pieszych. Brak możliwości dojazdu samochodem i rowerem na teren latarni oraz nieutwardzone ścieżki, stanowią dodatkowe wyzwania dla osób z ograniczoną mobilnością. Parkingi samochodowe płatne znajdują się w odległości około 1,30 km od latarni, w czasie wydarzeń organizowanych w pobliskim muzeum zdarza się, że są niewystarczające, a drogi dojazdowe zakorkowane. Znaczący problem stanowi brak przystanków komunikacji miejskiej w pobliżu obiektu. W odległości 900 m od latarni znajduje się Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego, które stanowi niedawno utworzony w dawnych zabudowaniach latarników, rozbudowany kompleks muzealny, oferujący różnorodne atrakcje edukacyjne i kulturalne, w tym wystawy,

⁸⁴ Słowiński Park Narodowy. *Ekspozycja*. Źródło: www.poissslowinski.pl/bez-kategorii/ekspozycja. Dostęp dnia 26.03.2024.

projekcje filmowe oraz warsztaty. Zespół stanowi interesujący przykład adaptacji do nowych funkcji użytkowych dawnych budynków przynależnych do latarni morskiej. Dzięki nowoczesnej ekspozycji, wprowadzeniu nowoczesnych technologii, dużej różnorodności atrakcji oraz organizacji wydarzeń kulturalnych obiekt przyciąga licznych odwiedzających. Na uwagę zasługuje również fakt przystosowania ekspozycji i wnętrza do potrzeb osób z różnorodnymi niepełnosprawnościami. W przypadku zamiaru adaptacji całego zespołu obiektów należy podkreślić, że charakteryzuje się on znacznym potencjałem aranżacyjnym. Niemniej jednak, w związku z niedawnym otwarciem muzeum, przeprowadzonym remontem zespołu zabudowań, a także oddaleniem od latarni morskiej oraz wyodrębnieniem niezależnej działki dla muzeum, zasadne wydaje się rozpatrywanie wieży jako odrębnego elementu funkcjonalno-przestrzennego.

Obszar otaczający latarnie charakteryzuje się naturalnym środowiskiem leśnym, pozbawionym uporządkowanej zieleni i utwardzonych nawierzchni. Wejście na teren obiektu jest możliwe po nabyciu biletu wstępu do parku narodowego, jednakże nie obejmuje ono zwiedzania samej latarni morskiej, ani kompleksu muzealnego. Wokół latarni morskiej występuje dużo wolnej przestrzeni, jednakże ograniczenia związane z lokalizacją obiektu na terenie rezerwatu przyrody, konieczność zachowania integralności ekosystemu wymagałyby dokładnej analizy i uwzględnienia warunków środowiskowych w przypadku chęci rozbudowy kompleksu.

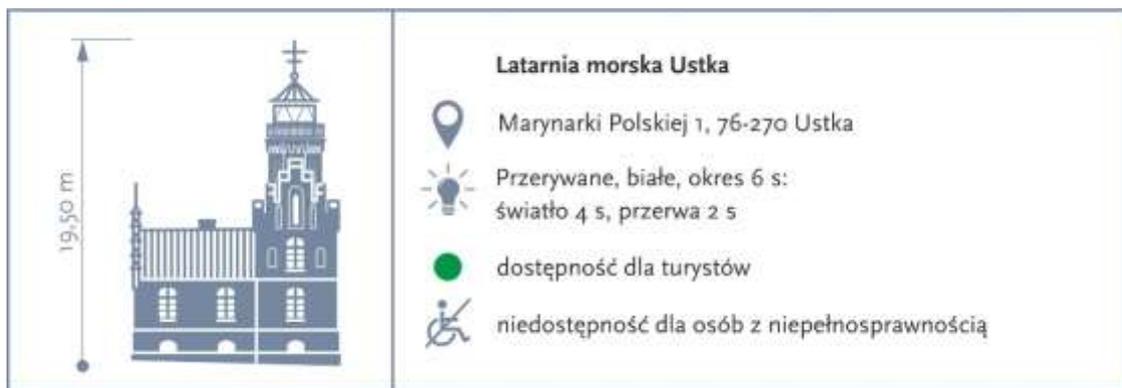
Cały zespół obejmujący także budynki będące dawną osadą latarników stanowi spójną architektonicznie zabudowę oraz istotną część lokalnej historii. Latarnia morska została wpisana do rejestru zabytków. Dzięki zastosowaniu naturalnych materiałów, takich jak cegła i kamień, oraz harmonijnemu połączeniu z drewnianymi schodami zewnętrznymi, wieża doskonale wpisuje się w otaczający krajobraz i prezentuje się w sposób estetyczny.

Usytuowanie latarni na wzniesieniu, wysokie schody zewnętrzne, brak utwardzonych nawierzchni, znaczna odległość od parkingu oraz liczne bariery architektoniczne we wnętrzu stanowią istotną przeszkodę dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Strefa wejściowa latarni morskiej Czołpino stanowi przestrzeń o ciasnym układzie przestrzennym. Wnętrze latarni morskiej wypełnione jest niemal w całości komunikacją, prezentuje się jako surowe, dobrze utrzymane i wywołuje pozytywne pierwsze wrażenie. W badanym punkcie sprzedaży biletów zlokalizowanym na górnej kondygnacji, co stanowi wyjątek na polskim wybrzeżu, obserwuje się występowanie niewielkiej wolnej przestrzeni o możliwym potencjale adaptacyjnym. W strefie przeznaczonej do obsługi klientów zauważa się obecność nieestetycznych i przypadkowych elementów wyposażenia, które mogą wpływać negatywnie na wrażenia wizualne użytkowników.

4.12. Latarnia morska Ustka

Ilustracja 103: Podstawowe dane latarnia morska Ustka



Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska w Ustce jest jedną z niewielu w Polsce latarni powszechnie określanych jako portowe. Jej wieża stanowi część dawnego budynku pilotów i została usytuowana na prawym brzegu rzeki Słupi, bezpośrednio przy wejściu do portu. Pełni funkcję zautomatyzowanego znaku nawigacyjnego oraz atrakcji turystycznej dostępnej przez cały rok. Dodatkowo w obrębie latarni mieści się siedziba Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowego Instytutu Badawczego, pokoje gościnne Urzędu Morskiego oraz punkt handlowy. Pomimo przemian w sposobie działania, latarnia bogata w detale architektoniczne zachowała swój pierwotny charakter i stanowi istotny element dziedzictwa kulturowego regionu.

Rys historyczny

Ustka położona w środkowej części polskiego wybrzeża pełni funkcję największego portu w tym regionie. Historia miejsca związana jest z trudnościami nawigacyjnymi, wynikającymi z ujścia rzeki Słupi do morza. Silne prądy przybrzeżne, wysokie fale, przyboje⁸⁵ oraz niekorzystne wiatry stanowiły od zawsze wyzwanie dla żeglugi na tym obszarze (Bielicki, Ellwart 2019). Badania źródeł historycznych potwierdzają istnienie świateł wskazujących drogę do portów, z których pierwsze były obsługiwane przez pilotów morskich odpowiedzialnych za prowadzenie statków do miejsc ładowania towarów. Światła umieszczane były na masztach sygnałowych oraz sporadycznie na stacjach pilotów w celu ułatwienia obsługi i często były mylone z latarniami morskimi (Komorowski i in. 2020).

Od czasu lokacji w średniowieczu port miejski w Ustce stanowił integralną część miasta Słupsk i port miejski. W roku 1831 w wyniku odłączenia Ustki od Słupska rozpoczęła się intensywna rozbudowa portu, co miało istotny wpływ na dalszy rozwój latarnictwa. Jednym z kluczowych elementów infrastruktury morskiej stała się latarnia morska, której historia

⁸⁵ Przybój – cykliczny ruch wody, charakteryzujący się oscylacyjnym przemieszczaniem od brzegu do brzegu, powstały w wyniku załamania fali na płytkiej wodzie przybrzeżnej.

w Ustce sięga II poł. XIX w. (Łysejko 2019). W 1872 r. uruchomiono tymczasową latarnię, korzystając z istniejącego masztu budynku pilotów (stacji locji), wyposażoną w soczewkę Fresnela o niewielkim zasięgu (Bielicki, Ellwart 2019).

W trakcie intensywnego rozwoju portu w 1893 r. wzniesiono nową stację pilotów. Budynek zlokalizowano u nasady falochronu wschodniego od strony kanału portowego przy zachodnim narożniku, wzbogacono o wieżę z charakterystycznym spiczastym dachem. Początkowo światło nawigacyjne było umieszczone w jednym z okien wieży, osiągając wysokość 11,20 m n.p.m.

W 1904 r. dokonano zmiany w charakterystyce światła latarni morskiej, co zostało udokumentowane w Spisie Świąteł. Następnie w kolejnych latach podjęto decyzję o przeniesieniu źródła światła z okna na wieżę stacji pilotów. Realizacja planu miała miejsce w 1909 r. i obejmowała demontaż dachu wieży oraz instalację laterny na jego miejscu, wymianę optyki oraz źródła światła (Komorowski i in. 2020). Wówczas laterna była pomalowana na kolor czarny. Osiągnięto światło na wysokości 22,20 m n.p.m., zwiększono także zasięg światła z 6 Mm do 14 Mm. Rok 1909 może zostać uznany za faktyczny okres powstania pierwszej latarni morskiej w Ustce. Szyby laterny umieszczone były wyłącznie od strony morza, w celu ochrony mieszkańców przed światłem nawigacyjnym (Komorowski i in. 2020).

Po zakończeniu II wojny światowej, mimo uszkodzeń wieży, światło o zmienionej charakterystyce uruchomiono 15 listopada 1945 r. W tamtym okresie miejscowość nosiła nazwę Postomino (do 1 stycznia 1947 r.). Niestabilność prądu powodowała duże wahania charakterystyki światła, co zmusiło do powrotu do gazowego zasilania źródła oraz przywrócenia wcześniejszej charakterystyki. Przejście na elektryczne zasilanie latarni w Ustce miało miejsce w 1957 r. Kolejne istotne zmiany w charakterystyce światła latarni miały miejsce kolejno w latach 1957, 1966 oraz 1980, przy czym ostatnia z wprowadzonych modyfikacji utrzymuje się do dzisiaj. W okresie od 1957 do 1997 r. latarnia pełniła także rolę radiolatarni, będąc częścią łańcucha radiolatarni obejmującego również Łebę i Rozewie (Łysejko 2015).

Ilustracja 104: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Ustka ze stanem obecnym



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

W 1992 r. latarnia morska została udostępniona dla turystów, a 7 lat później obiekt przeszedł generalny remont, który objął szereg prac renowacyjnych, w tym oczyszczenie

elewacji, wymianę stolarki okiennej oraz pokrycia dachowego, a także przemalowanie laterny na kolor biały (Łysejko 2019). Kolejna modernizacja systemu świetlnego latarni miała miejsce w 2004 r., zasięg światła nie uległ modyfikacji i nadal wynosił 18 Mm.

W 2007 r. latarnia morska w Ustce wraz z innymi obiektami należącymi administracyjnie wówczas do Urzędu Morskiego w Słupsku przeszła proces automatyzacji i została włączona do systemu monitoringu. Od 2010 r. latarnia funkcjonuje bez codziennej obsługi latarników, co oznacza, że jej działanie jest zdalnie kontrolowane i nadzorowane. Latarnia zachowała swoją pierwotną formę architektoniczną (Komorowski i in. 2020).

Lokalizacja i dostępność

Obiekt zlokalizowany w centrum miasta przy porcie morskim Ustka, w sąsiedztwie plaży, stanowi popularną atrakcję turystyczną i wizytówkę miasta i portu. Teren wokół obiektu jest starannie zagospodarowany i utrzymany w czystości. Latarnia morska dominuje pod względem wysokości nad pozostałą zabudową, jest doskonale widoczna również z większych odległości. Na zachód od latarni rozciąga się ujście rzeki Słupia oraz bulwar portowy, natomiast na północno-zachodniej stronie znajdują się falochrony oraz wyjście z portu. Po wschodniej stronie budynku znajdują się apartamenty. Bezpośrednio na północ od obiektu rozciąga się promenada nadmorska oraz plaża w odległości około 100 m od latarni.

W okolicy obiektu obecna jest pełna infrastruktura turystyczna, z licznymi atrakcjami, zauważyć można liczne lokale usługowe, handlowe, gastronomiczne, hotelowe, budki z piątkami i przekąskami, punkt startowy rejsów po morzu. W sąsiedztwie znajduje się kapitanat portu oraz oddział morskiej straży granicznej. Okoliczne atrakcje obejmują port morski, tradycyjną dzielnicę rybacką, zabytki militarne, charakterystyczną secesyjną zabudowę letniskową, park linowy oraz Rezerwat Przyrody Buczyzna nad rzeką Słupią.

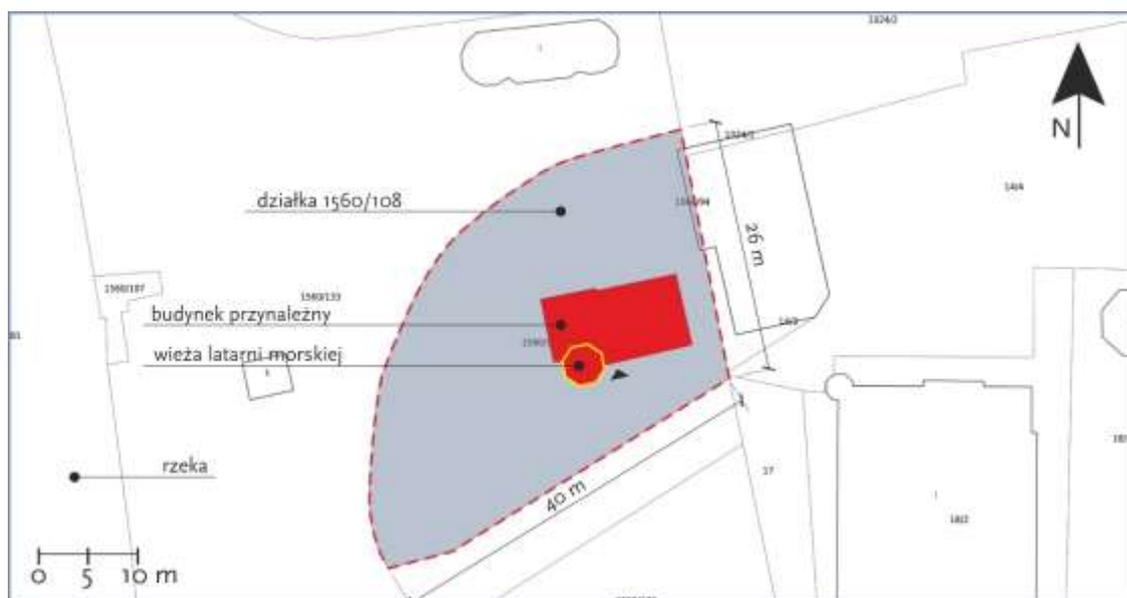
Pomimo braku drogowskazów dojazd do obiektu jest łatwy. Na terenie latarni morskiej umieszczono dużą drewnianą tabliczkę z napisem „Latarnia morska Ustka zaprasza”, umocowaną na skarpie w pobliżu portu. W związku z brakiem możliwości dojazdu samochodem bezpośrednio do obiektu konieczne jest pozostawienie pojazdu w większej odległości. Płatne miejsca postojowe samochodowe są dostępne wzdłuż rzeki w odległości około 500 m od latarni, jednak ich liczba jest ograniczona, co powoduje brak możliwości znalezienia miejsca parkingowego w godzinach największego ruchu. Przystanek komunikacji miejskiej znajduje się około 900 m od latarni. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni nie wyznaczono dróg rowerowych, jednak nieco dalej w odległości około 500 m znajdują się krótkie oznakowane trasy przeznaczone dla rowerzystów. Po przeciwnej stronie rzeki znajduje się wypożyczalnia rowerów, a pod latarnią dostępne są stojaki rowerowe. Wokół obiektu rozmieszczone są szerokie drogi piesze, istnieje kilka dróg prowadzących do obiektu, w tym chodnik wzdłuż rzeki, ścieżka z plaży oraz Promenada Nadmorska. Co godzinę przez 20 min. udostępniana jest obrotowa kładka, umożliwiająca pieszym przeprawę przez kanał portowy rzeki Słupia. Może to powodować utrudnienia w przemieszczaniu się od strony zachodniej. W okolicy latarni przebiega czerwony szlak

pieszy, a nieco dalej m.in. pomorska droga Św. Jakuba, dodatkowo na rzece Słupi przebiega szlak kajakowy o długości około 8 km.

Teren latarni

Działka, na której usytuowana jest latarnia morska, oznaczona jest numerem 1560/108 i charakteryzuje się kształtem zbliżonym do wycinka owalu (ćwierć owalu). Znaczna część powierzchni działki zajmowana jest przez latarnię morską (około 1/7 całej powierzchni) umiejscowioną we wschodniej części, blisko granicy, natomiast reszta terenu przeznaczona jest na zieleni oraz drogi komunikacyjne. Teren latarni znajduje się na wzniesieniu, posiada lekką skarpę po stronie północno-zachodniej, a do latarni morskiej prowadzą granitowe schody zlokalizowane przy bulwarze, liczące 13 stopni ze zwężającym się ku górze biegiem i z obustronną metalową, czarną balustradą. Drogi piesze prowadzą od strony portu oraz od strony wschodniej, tj. od ul. B. Limanowskiego. Na północnej stronie obserwuje się pozostałości dawnych schodów na skarpie, które aktualnie są niedostępne dla użytkowników oraz zakryte przez żywopłot.

Ilustracja 105: Teren latarni morskiej Ustka



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

Obszar starannie zagospodarowany, znany również jako „skwer latarników”, obejmuje utwardzenie terenu kostką granitową, pomnik oraz uporządkowaną zieleni (trawy, róże, drzewa iglaste, przyciężony żywopłot, donice z roślinami oraz pojedyncze drzewa głównie na granicy działki). Przed wejściem do latarni eksponowane są stare kotwice oraz poler cumowniczy, z pamiątkową tablicą zawierającą informacje o polerze oraz nazwiskami latarników. Teren dostępny całodobowo, nieogrodzony, w celu wydzielenia różnych stref zastosowano umowne i dekoracyjne rozgraniczenia. Ścieżki piesze oddzielone są od obszarów zieleni oraz żywopłotów

za pomocą słupków z zawieszonymi czarnymi stalowymi łańcuchami. Dodatkowo przy polerze cumowniczym znajdują się niskie słupki wyposażone w kotwicę z grubym łańcuchem. Od strony portu obserwuje się lekkie wzniesienie terenu, gdzie można zauważyć niską skarpe z murkiem wykonanym z czerwonej cegły oraz granitowe schody. Natomiast od strony ul. B. Limanowskiego teren ograniczony jest niskim murem z kostki granitowej. Wokół obiektu wyznaczono pas utwardzonej powierzchni o szerokości około 1 m. Dostęp samochodowy dla pojazdów uprzywilejowanych zapewniony jest od południowej strony poprzez podjazd wykonany z kostki granitowej, wyposażony w blokadę parkingową. Dodatkowo na terenie przed wejściem do sutereny wytyczono ścieżkę zielonej wykładziny dywanowej. Przy pomniku usypano drobne kamyczki ograniczone krawężnikami.

Na terenie latarni morskiej brakuje dostępnych miejsc do siedzenia, co skłania ludzi do odpoczynku na łańcuchach ogrodzenia, schodach przed latarnią oraz murkach wokół obiektu. Przed sklepem z biżuterią znajduje się 1 krzesło, przeznaczone dla pracownika obsługującego punkt sprzedaży. Wokół obiektu zauważa się nieczynne lampy wpuszczane w grunt, zwane oprawami najazdowymi.

Analiza architektoniczna

Wieża na planie ośmioboku foremnego została wkomponowana w dawny budynek stacji pilotów. Rzut całego obiektu składa się z dwóch połączonych ze sobą prostokątów o różnych rozmiarach, z pięcioboczną wieżą przylegającą do południowej części obiektu u jego podstawy, następnie przechodzącą w plan centralny ośmioboku foremnego. Wschodnia część budynku jest dwukondygnacyjna, a zachodnia część przybiera formę trójkondygnacyjną, obie części są zwieńczone dwuspadowym dachem. Wieża o wysokości 19,50 m, posiada białą laternę w formie walca nakrytego stożkiem. Do latarni nie przynależą budynki wolnostojące.

Ilustracja 106: Latarnia morska Ustka



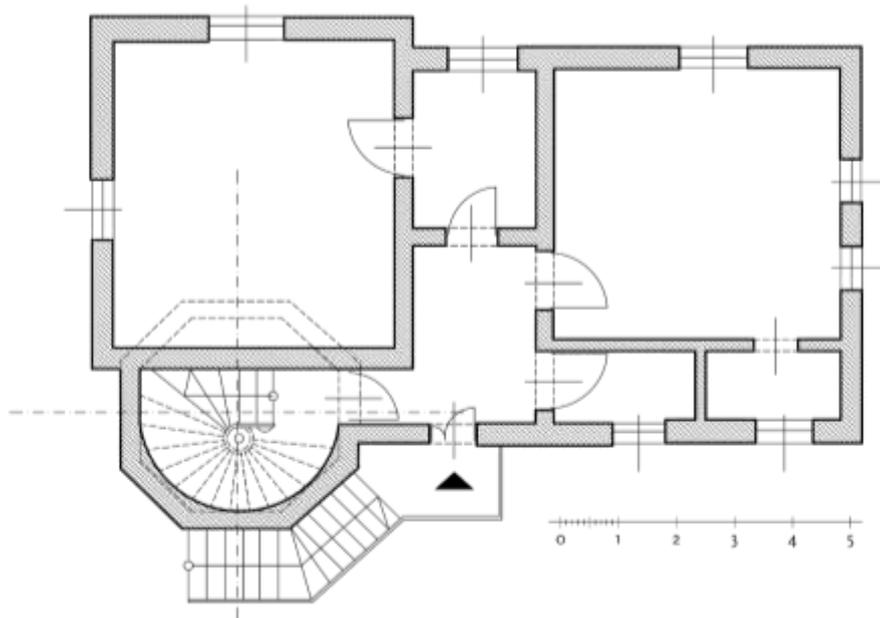
Źródło: fot. autorka

Budynek jest wykonany z tradycyjnych materiałów budowlanych, gdzie zarówno ściany nośne, działowe, jak i fundamenty wykonane są z cegły pełnej. Elewacja składa się z czerwonej, nietynkowanej cegły ceramicznej w wążku krzyżowym. Konstrukcja dachu opiera się na

drewnianej więźbie krokwiowo-jętkowej⁸⁶ z pokryciem z dachówki ceramicznej, karpiówki. Laterna wykonana jest z malowanej na biało stali i przeszklona od strony morza, natomiast od strony lądu posiada pełną ścianę stalową. Parapety zewnętrzne różnią się w zależności od wysokości budynku – dolne wykonane są z granitu, a górne z metalu. System odprowadzania wody deszczowej obejmuje współczesne rynny ocynkowane. Obecna śnieżnobiała laterna wykazuje kontrast w stosunku do czerwonej cegły oraz dachówki budynku. Kolorystyka oraz materiał latarni harmonizuje z otaczającymi obiektami tworząc spójny wizerunek przestrzeni portowej.

Budynek obfituje w liczne detale architektoniczne, można dostrzec obecność elementów takich jak różnorodne gzymsy, attyka grzebieniowa oraz dekoracyjny szczyt laterny. Ceglane gzymsy zostały umieszczone między kondygnacjami, ściany szczytowe są zwieńczone attyką grzebieniową, pod galerią wieży obserwuje się dekoracyjny szeroki gzyms arkadowy. Elewacja budynku została wykonana z cegły w 2 kolorach: czerwonej oraz czarnej, tworzących złożone wzory w postaci gzymsów, pasów międzykondygnacyjnych, a także naprzemiennych kolorów na narożnikach budynku i nadprożach. Blendy oraz otwory okienne są zróżnicowane. Na szczycie kopuły laterny umieszczony jest dekoracyjny szczyt ze strzałkami wskazującymi kierunki świata.

Ilustracja 107: Rzut latarni morskiej Ustka



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Wejście do wieży od strony południowej umożliwia dostęp do wnętrza za pomocą zewnętrznych schodów wykonanych z granitu, przylegających do ścian wieży. Schody składają

⁸⁶ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo pomorskie nr 6385

się z 14 stopni, z których pierwszy wykonany jest z kostki granitowej. Konstrukcja schodów jest jednobiegowa, schody posiadają delikatny zabieg i spocznik przed wejściem. Balustrada to metalowa, ażurowa konstrukcja, wykończona drewnianym pochwytem, umieszczona wzdłuż zewnętrznej strony schodów. Wokół wejścia umieszczone są różnorodne elementy informacyjne i identyfikacyjne (godło RP, tablica Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej). Drzwi główne są oświetlone za pomocą lampy elewacyjnej. Nad wejściem do sklepu z biżuterią znajdującego się w suterenie, umieszczono daszek w formie litery „L”, umocowany na zewnętrznych schodach prowadzących do latarni. Daszek wykonany jest z czerwonego tworzywa sztucznego z zieloną falbaną.

Otwory okienne w latarni morskiej charakteryzują się różnorodnością kształtów i rozmiarów, zostały wyposażone we współczesne drewniane ramy ze szprosami, które stanowią kontynuację wcześniejszych rozwiązań (dawniej ramy skrzynkowe). Nadproża w części okien przyjmują formę odcinkową, natomiast na najwyższej kondygnacji wieży występują nadproża ostrołukowe. Część otworów okiennych jest ślepych. Poniżej, w części wieży umieszczone są małe otwory oraz blendy, które wieńczy uproszczony łuk schodkowy. Otwór drzwiowy zakończony jest łukiem odcinkowym. Drzwi zewnętrzne płycinowe, prawdopodobnie oryginalne, są wykonane z drewna i posiadają dwuskrzydłową, asymetryczną konstrukcję otwieraną do wewnątrz, ze stałym szkleniem umieszczonym powyżej skrzydła. Dodatkowe drewniane drzwi zabezpieczone kratami znajdują się od strony wschodniej i zachodniej, posiadają budowę dwuskrzydłową i wyposażone są w nadproże łukowe.

Obiekt został wpisany do rejestru zabytków dnia 30 sierpnia 1993 r. pod nr 322 i jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Zaobserwowane są lekkie zniszczenia stolarki okiennej i drzwiowej będące wynikiem działania niekorzystnych warunków atmosferycznych. Można zauważyć stalowy element kotwiący w kwadratowym kształcie, umieszczony na elewacji północnej i południowej, służący wzmacnianiu konstrukcji budynku. W momencie prowadzenia badań nie stwierdzono realizacji żadnych prac remontowych ani konserwatorskich. Pracownicy obiektu nie posiadali również informacji na temat planowanych działań renowacyjnych.

Opis wnętrza

Wnętrze wieży udostępnione dla turystów obejmuje strefę wejściową, wieżę latarni oraz niewielką galerię widokową, z której można obserwować urządzenie optyczne przez szybę laterny. W piwnicy zastosowano strop stało ceramiczny typu Kleina⁸⁷, na pozostałych znajdują się stropy drewniane. Na najwyższej kondygnacji wieży zastosowano stalowy strop z widoczną od dołu konstrukcją.

Strefa wejściowa to pomieszczenie o kształcie przypominającym literę „L”, gdzie na lewo od wejścia znajduje się wejście na wieżę, a na wprost – punkt sprzedaży biletów.

⁸⁷ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo pomorskie nr 6385

Po prawej stronie umieszczone są 2 pary drzwi do pomieszczeń niedostępnych. Na posadzce strefy znajdują się kwadratowe płytki ceramiczne w kolorze ciemnobieżowym, ułożone we wzór karo. Ściany do wysokości około 190 cm pokryte są błyszczącymi, jasnobieżowymi płytkami ceramicznymi, zakończonymi dekoracyjną listwą z ornamentem, powyżej ściany i sufit pomalowane są białą farbą. Wokół sufitu biegnie dekoracyjna listwa, a oświetlenie zapewniają przemysłowe oprawy liniowe. Na ścianach umieszczono liczne tablice i kartki informacyjne, prezentujące m.in. historię latarni, stare fotografie, certyfikaty, cennik oraz regulamin. Drzwi wewnętrzne – płycinowe – wykonane są z drewna.

Pomieszczenie z kasą biletową cechuje się posadzką z linoleum o brązowym odcieniu, ścianami tynkowanymi i pomalowanymi na żółto oraz białym sufitem. Wyposażenie zostało wykonane z płyty laminowanej drewnopodobnej w kolorze czarnym, na suficie umieszczony jest dekoracyjny, stylizowany żyrandol z liną marynarską. Strefa sprzedaży biletów prezentuje się nieestetycznie ze względu na niespójne wyposażenie, pęknięcia i przebarwienia na ścianach. We wnętrzu znajduje się wejście do niedostępnego pomieszczenia pracowników, w którym posadzkę wykończono współczesnym panelem podłogowym w ciemnym kolorze, ściany i sufit natomiast białą farbą. W pomieszczeniu znajdują się stylizowane, dekoracyjne oprawy ścienne i sufitowe oraz meble. Na ścianach powieszono liczne obrazki przedstawiające historyczny port, latarnie morskie, mapy. Pomieszczenie służy również jako magazyn, jest wypełnione licznymi kartonami z produktami sprzedawanymi w punkcie biletowym i książkami.

Ściany wieży latarni są wykończone szarą lamperią, powyżej pokrywa je biała farba. Wnętrze wieży wyposażone jest w cementowe posadzki, a w centralnej części znajduje się tzw. dusza schodów, wewnątrz której umieszczono jasnoszary, kompozytowy słup, wewnątrz którego poprowadzono instalację elektryczną. Oświetlenie wnętrza zapewniają okrągłe kinkiety przemysłowe. Podczas drogi na szczyt wieży znajdują się drewniane drzwi prowadzące do pomieszczeń IMGW z płycinami oraz niskie drzwi techniczne, stalowe zakończone łukiem. Wnętrze jest pozbawione detali architektonicznych czy elementów dekoracyjnych.

Ilustracja 108: Wnętrze latarni morskiej Ustka



Źródło: fot. autorka

Spiralne schody zajmują niemal całą przestrzeń wnętrza wieży. Wykonane zostały z granitu, a ich konstrukcja została uzupełniona regularnie rozmieszczonymi spocznikami, co kilka stopni. Ostatni fragment schodów stanowi kręta część drewniana, wsparta na stalowej

konstrukcji. Całkowita liczba stopni wynosi 68, bieg schodów ma szerokość 95 cm, wysokość stopnia (h) wynosi 18 cm, a głębokość (s) mieści się w zakresie od 14 cm przy duszy schodów do 32 cm w najgłębszym punkcie. Balustrada została wykonana z metalu, pomalowana na kolor czarny o prostej, ażurowej formie zakończonej ozdobną ślimacznicą. Na zewnętrznej ścianie nie umieszczono pochwytu.

Najwyższe okna są zabezpieczone czarną kratą z cienkich prętów, które ozdobione są geometrycznymi wzorami. W pomieszczeniu poniżej galerii widoczna jest stalowa konstrukcja stropu pomalowana na kolor szary, poniżej na ścianie znajduje się pas z czerwonej cegły. Wnętrze na poziomie wyjścia na galerię ozdobiono drewnianą boazerią w kolorze szarym, a na ścianie umieszczono czarny pochwyt. Boazeria została wyposażona w czarne prostokątne metalowe elementy z drewnianą gałką oraz dwoma otworami, służące do dogrzewania lub wentylowania pomieszczenia. Posadzka na poziomie galerii wykonana została z metalu z ryflowaniem, a drzwi prowadzące na galerię są zaoblone w rzucie, wykonane ze stali, następnie malowane na kolor szary. Drzwi do laterny znajdują się we wnętrzu wieży, po lewej stronie od drzwi prowadzących na galerię. Galeria znajdująca się na poziomie laterny otacza urządzenie optyczne, co pozwala na obserwację wnętrza oraz urządzenia przez szybę.

Wnętrze sklepu z biżuterią jest niewielkie oraz umiejscowione na poziomie gruntu, pozbawione progu wejściowego. Posadzka jest pokryta zieloną wykładziną dywanową, a ściany i sufit tynkowane i pomalowane na biały kolor. Drzwi do sklepu są niskie, jednoskrzydłowe, drewniane ze szkleniem z poziomym podziałem. W sklepie znajdują się szklane gabloty z ozdobnymi, złotymi ramami oraz meble wykonane z płyty laminowanej (jedna z gablot o drewnopodobnym wykończeniu w ciemnym kolorze). Ponadto w centralnej części sklepu można zauważyć gruby łańcuch stalowy w kolorze czarnym, rozciągnięty między stropami, a pod jedną z gablot umieszczony jest czarny poler cumowniczy.

Wnętrze latarni jest w dobrym stanie technicznym, zauważalne są ślady wilgoci, spękania akty wandalizmu, zabrudzenia oraz pojedyncze ślady korozji. Podczas prowadzenia badań terenowych na ścianach widoczna była surowa zaprawa murarska, co sugeruje przeprowadzone prace naprawcze.

We wnętrzu obiektu komunikacja jest czytelna, istnieje jedna główna droga komunikacyjna. Dodatkowo na ścianach umieszczone są strzałki informujące o lokalizacji kasy biletowej. W latarni morskiej istnieją liczne bariery architektoniczne takie jak kręte schody, drabina na ostatnim odcinku, ciasna galeria, progi oraz niskie nadproża, które mogą stanowić przeszkodę dla osób z ograniczoną mobilnością. Aby zapewnić bezpieczeństwo użytkownikom, zastosowano monitoring, taśmy i informacje ostrzegawcze, oznaczenie dróg ewakuacyjnych oraz system przeciwpożarowy.

Funkcja

Latarnia morska w Ustce, będąca aktywnym znakiem nawigacyjnym na wybrzeżu, stanowi popularną atrakcję turystyczną, oferującą punkt widokowy, z którego można podziwiać

panoramiczny widok na miasto, falochrony oraz plażę. Stowarzyszenie „Latarnik” odpowiedzialne jest za zarządzanie ruchem turystycznym oraz sprawowanie opieki nad obiektem. Obiekt jest udostępniony zwiedzającym przez cały rok, wejście do wnętrza jest możliwe po zakupie biletu wstępu. Część turystyczna obejmuje niewielką strefę wejściową oraz wieżę latarni, natomiast pozostałe pomieszczenia są przeznaczone na siedzibę Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowego Instytutu Badawczego, oraz pokoje gościnne Urzędu Morskiego⁸⁸. We wnętrzu obiektu widoczne są toalety, są one jednak niedostępne dla turystów. W punkcie sprzedaży biletów możliwy jest zakup pamiątek.

Obiekt jest zautomatyzowany i pozbawiony stałej obecności latarnika. Światło latarni morskiej znajduje się na wysokości 22,2 m n.p.m., jego zasięg osiąga 18 Mm, a charakterystyka przesyłanych sygnałów to światło przerywane, gdzie okres świecenia wynosi 6 s (2 s przerwy, 4 s światła).

Lokal handlowy zlokalizowany w suterenie funkcjonuje pod nazwą „Mini Galeria Bałtycki Bursztyn” i zajmuje się sprzedażą biżuterii bursztynowej. Przestrzeń jest wynajmowana od Muzeum Morskiego⁸⁹, sklep dawniej działał przez cały rok, jednak obecnie jest czynny jedynie w sezonie wiosenno-letnim. Jego obecność jest wyraźnie sygnalizowana przez liczne i nachalne elementy reklamowe, włączając w to 3 reklamy okienne, pionowy szyld na ścianie budynku, podświetlany napis nad drzwiami, gablotę przed wejściem oraz baner i tabliczkę umieszczone na zewnątrz. Dodatkowo reklama sklepu została umieszczona również na trójnożnej konstrukcji przy głównej drodze oraz wewnątrz latarni morskiej.

W strefie wejściowej latarni morskiej została umieszczona mapa wybrzeża z oznaczonymi latarniami morskimi, historyczne fotografie oraz tablice z krótkim opisem historii latarnictwa umieszczone wysoko nad linią drzwi. Przed wejściem na teren obiektu można zaobserwować eksponowane artefakty, w tym stare kotwice i poler cumowniczy z pamiątkową tablicą zawierającą imiona pracujących w latarni latarników. Latarnia jest określana mianem portowej i związana jest z nią legenda mówiąca o duchu, który ją zamieszkuje.

Obiekt jest nieprzystosowany dla osób z niepełnosprawnością, z uwagi na obecność licznych barier architektonicznych.

Podsumowanie i wnioski

Historia latarni morskiej w Uście jest związana z trudnościami wynikającymi z ujścia rzeki Słupi do morza, gdzie warunki żeglugowe od zawsze stanowiły wyzwanie. Latarnia powstała w II poł. XIX w., była kluczowym elementem infrastruktury portowej. Automatyzacja i włączenie do systemu monitoringu oraz brak codziennej obsługi latarników sprawiły, że zyskała ona nowe funkcje użytkowe.

⁸⁸ Informacje przekazane przez pracowników podczas prowadzonych badań terenowych.

⁸⁹ Informacje przekazane przez pracownika sklepu z biżuterią podczas prowadzonych badań terenowych.

Lokalizacja obiektu w centralnej części miasta przy porcie morskim oraz w bezpośrednim sąsiedztwie plaży powoduje, że obiekt jest licznie odwiedzany. Kolorystyka oraz materiał latarni współgra z otaczającymi obiektami, tworząc spójny wizerunek przestrzeni portowej. Pomimo niewielkiej wysokości, latarnia stanowi istotny element wizualny i swoistą wizytówkę miasta i portu.

W bezpośrednim otoczeniu latarni oraz w dalszej okolicy dostępna jest pełna infrastruktura turystyczna, w tym liczne lokale usługowe, handlowe, gastronomiczne oraz hotelowe. Pomimo braku drogowskazów dojazd do latarni jest łatwy. Konieczność pozostawienia pojazdu w większej odległości, ograniczona liczba miejsc parkingowych oraz okresowo dostępna obrotowa kładka mogą stanowić pewne utrudnienie. W jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się szlaki piesze, ścieżki rowerowe i szlak kajakowy, co sprzyja różnorodnym formom aktywnego wypoczynku.

Teren latarni jest uporządkowany, obejmuje obszary utwardzone kostką granitową, roślinność oraz pomnik, brakuje jednak miejsc do siedzenia, co zmusza ludzi do korzystania z ogrodzenia, schodów lub murków jako miejsc odpoczynku. Ze względu na wysoki stopień zagospodarowania terenu, realizacja potencjalnych rozbudów naziemnych obiektu jest niecelowa, gdyż powodowałaby nadmierną ingerencję w istniejącą strukturę przestrzenną obszaru.

Wieża na planie ośmioboku foremego została harmonijnie wkomponowana w strukturę budynku stacji pilotów. Obiekt zachował swój pierwotny wygląd i liczne detale architektoniczne. Budynek jest wpisany do rejestru zabytków, utrzymuje bardzo dobry stan techniczny, choć obserwuje się lekkie zniszczenia stolarki okiennej i drzwiowej spowodowane warunkami atmosferycznymi.

Latarnia morska w Ustce pełniąc funkcję znaku nawigacyjnego na wybrzeżu jest popularną atrakcją turystyczną oferującą punkt widokowy. Zaobserwowano rozbieżność pomiędzy godzinami otwarcia podanymi w źródłach a rzeczywistymi godzinami otwarcia latarni morskiej. Na potrzeby turystyczne została udostępniona jedynie część wnętrza wieży, obejmująca strefę wejściową oraz samą wieżę latarni morskiej, pozostawiając niedostępnymi pozostałe pomieszczenia, stanowiące większość obiektu. Strefa wejściowa wymaga uwagi ze względu na natłok informacji oraz obecność przypadkowego wyposażenia. W części dostępnej dla zwiedzających można dostrzec zniszczenia spowodowane użytkowaniem, ślady wilgoci oraz niewielkie spękania. Wąski ciąg komunikacyjny prowadzący na wieżę może ograniczać komfort niektórych zwiedzających. Mimo to obiekt wykazuje duży potencjał adaptacyjny, w tym przestronne pomieszczenia dla pracowników oraz strefę wejściową. Obecność sklepu zlokalizowanego w suterenie latarni jest sygnalizowana licznymi elementami reklamowymi zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz latarni. Nieestetyczna i zbyt nachalna reklama sklepu z biżuterią prowadzi do przysłonięcia zabytkowej tkanki obiektu oraz odciągania uwagi od jego podstawowej funkcji. Obiekt jest nieprzystosowany dla osób z niepełnosprawnością.

Według publikacji „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża” autorstwa Komorowskiego, Pietkiewicz, Szulczewski (2020) ostatni latarnicy prowadzący służbę w latarni morskiej

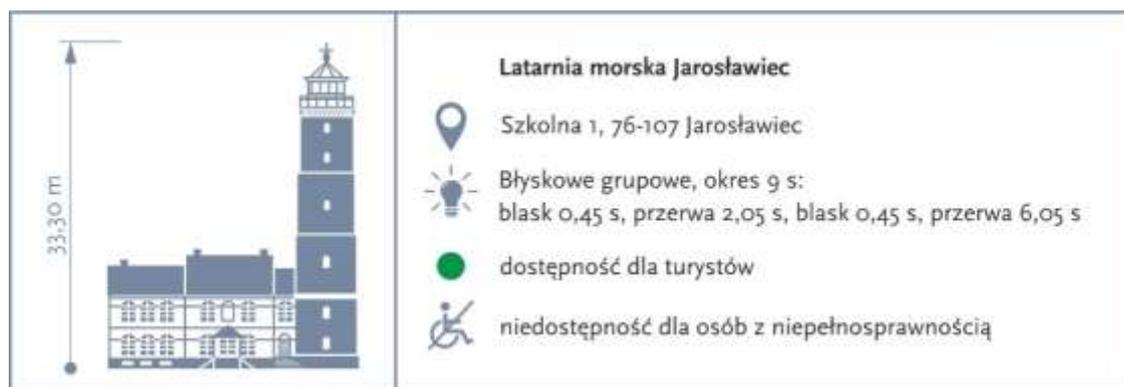
w Ustce w przypadku wyłączenia latarni „(...) życzyliby sobie, aby budynek latarni został wykorzystany jako obiekt muzealny lub pensjonat, w którym chętni turyści mogliby spędzić noc, wiedząc, że śpią w starej latarni morskiej”.

4.13. Latarnia morska Jarosławiec

Latarnia morska w Jarosławcu stanowi najstarszy obiekt Administracji Morskiej, której kształt wieży pozostał niezmienny od momentu powstania⁹⁰. Wieża obecnie jest przyległa do dawnego budynku mieszkalnego latarników, który zlokalizowany jest w północno-wschodniej części kompleksu. Pierwotnie wzniesiona część mieszkalna jest datowana na rok 1830, następnie była rozbudowywana. Na terenie zespołu znajdują się także budynki gospodarcze.

Obecnie latarnia morska pełni złożoną funkcję, która obejmuje nie tylko znak nawigacyjny, ale także pełni rolę ogólnodostępnego punktu widokowego oraz zapewnia pokoje gościnne i biurowe dla Urzędu Morskiego w Szczecinie, jednocześnie służąc jako siedziba dla tzw. „pana od wydm”⁹¹.

Ilustracja 109: Podstawowe dane latarnia morska Jarosławiec



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

Intensywny rozwój żeglugi w XIX w. w rejonie Południowego Bałtyku był bezpośrednio powiązany z ekspansją handlu oraz wzmożonym transportem morskim. Liczne incydenty morskie (katastrofy statków, sztrandowanie) oraz straty wynikające z utraconych lub zniszczonych ładunków, miały swoje źródło w błędach popełnianych w systemie oznakowania nawigacyjnego (Łysejko 2015). Wielokrotnie analizując problemy władze pruskie podjęły działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi poprzez wprowadzenie nowych znaków

⁹⁰ Najstarszą zachowaną latarnią morską w Polsce jest Rozewie I, jednak późniejsze fragmenty wieży zostały dodane w późniejszych latach.

⁹¹ Na podstawie wywiadu dnia 07.08.2022 z pracownikiem latarni morskiej. „Pan od wydm” prawdopodobnie jest pracownikiem nadmorskiego nadleśnictwa, urzędu gminy lub tzw. Straży Przybrzeżnej (odpowiedzialnej czasem również za ochronę ruchomych wydm).

nawigacyjnych. Decyzję o lokalizacji znaków powierzono kapitanowi i inżynierowi L. A. Veitmeyerowi, który był doświadczonym członkiem zespołu powołanego do programu budowy nowych latarni morskich (Komorowski i in. 2020).

W dniu 11 czerwca 1818 r. złożono oficjalny wniosek do Ministerstwa Żeglugi o zezwolenie na wzniesienie latarni morskiej w najdalej wysuniętym fragmencie wybrzeża w okolicach wioski rybackiej Jarosławiec. Plan budowy obiektu na klifie o wysokości 20 m n.p.m. pojawił się już w latach 20. XIX w. i miał to być projekt konstrukcji drewnianej wieży o wysokości 16,30 m, jednak nie został wówczas zrealizowany (Komorowski i in. 2020). Latarnie morskie zaczęto budować bezpośrednio po zakończeniu kampanii napoleońskiej, tworząc je w grupach na wysokich wybrzeżach klifowych, początkowo jako latarnie ostrzegawcze. Latarnia morska w Jarosławcu była zbudowana jako 3 w kolejności w 1830 r., jako niewysoka wieża umieszczona na szczycie budynku o wysokości 3,40 m (Komorowski i in. 2020). Protokół sporządzony przez komisję przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych z 1827 r. nakazywał budowę latarni morskiej jak najniższym kosztem. Niestety umieszczenie światła zbyt nisko spowodowało, że nie było ono widoczne we wcześniej założonych sektorach świecenia. Miejscowi mieszkańcy nie zgodzili się na wycinkę drzew, a architekci obawiając się o stabilność konstrukcji budynku w przypadku podwyższania wieży, nie wyrazili zgody na wprowadzenie zmian architektoniczno-budowlanych (Łysejko 2019).

Ilustracja 110: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Jarosławiec ze stanem obecnym



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

Na podstawie projektu powstałego w 1835 r., przeprowadzono przebudowę obiektu na budynek mieszkalny dla latarników oraz wzniesiono nową wieżę, osiągającą wysokość ponad 30 m. Konstrukcję obiektu realizowali rzemieślnicy z pobliskich miejscowości, elementy murowane wykonano z cegieł dostarczonych przez grupę majstra Widekowskiego ze Sławna, natomiast konstrukcję stalową wykonał mistrz Karl Winneg z Koszalina. Dla oszklenia kopuły użyto lustrzanych szyb dostarczonych przez manufakturę Schickler & Splittergerber, natomiast

samo wyposażenie laterny zostało przeniesione z poprzedniego obiektu⁹². Oficjalne zapalenie światła latarni miało miejsce 1 lipca 1838 r. (Bielicki, Ellwart 2019).

Niestety również tym razem światło latarni nie oświetlało całego zakładanego wcześniej sektora, gdyż wydmy położone na wschód od Jarosławca przysłaniały horyzont. Wizerunek istniejącej do dziś latarni (w tamtym czasie noszącej nazwę Jershöft) pojawił się po raz pierwszy w latach 40. XIX w. w pierwszym spisie światła (Komorowski i in. 2020). Konstrukcja latarni obejmowała wysoką wieżę z budynkiem mieszkalnym latarników. System świetlny oraz źródło energii systemów świetlnych latarni wielokrotnie na przestrzeni lat poddawano modernizacji (olej rzepakowy, nafta, acetylen, żarówka elektryczna, reflektory halogenowe).

Urządzenie optyczne umieszczone na stole obrotowym było uzupełnione przez zasłone obracającą się w przeciwnym kierunku, co pozwalało na uzyskanie charakterystycznych błysków światła. W 1901 r. wprowadzono nową soczewkę oraz zastąpiono laternę mniejszym rozmiarem.

W 1902 r. wybudowano pomieszczenie o ściętych narożnikach, które połączyło wieżę z budynkiem mieszkalnym⁹³, umożliwiając wygodną komunikację. Po roku 1920, wraz z rozszerzeniem personelu obsługującego latarnię, segment mieszkalny latarni morskiej przeszedł przebudowę. Dodano nowy moduł z wejściem od strony podwórza do istniejącego dwukondygnacyjnego budynku i wybudowano dodatkowe budynki gospodarcze, takie jak stodoła i szopy. W odległości 7,50 m od wieży latarni morskiej zbudowano okrągłą piwniczkę przeznaczoną na przechowywanie acetyleny, który służył do zasilania urządzenia nawigacyjnego (Łysejko 2019).

Po zakończeniu II wojny światowej latarnia została przejęta przez wojska radzieckie, a w 1946 r. przekazano ją polskiej Administracji Morskiej. Latarnia morska doznała niewielkich uszkodzeń i kradzieży podczas wojny – system świetlny został uruchomiony 1 czerwca 1947 r. Elektryczność została wprowadzona 2 miesiące później i zasilala stół obrotowy i zasłony, które funkcjonowały do 1975 r. (Komorowski i in. 2020). Wówczas zainstalowano nowy system szwedzki typu AGA z rezerwowym źródłem światła (Łysejko 2015). Montaż systemu wymagał wyłączenia latarni z nawigacji na okres 5 dni, odpowiednią charakterystykę światła uzyskano poprzez montaż kolumn z żarówkami w układzie geometrycznym na obrotowym stole, z dobraną odpowiednią prędkością obrotu (Bielicki, Ellwart 2019).

Latarnia morska w Jarosławcu, jak wskazuje spis światła z 1925 r., była pomalowana na kolor czarny. W roku 1996 przywrócono jej pierwotny wygląd, oczyszczając elewację, uszczelniając ją oraz uzupełniając braki cegieł. W przeszłości pełniła istotną rolę w systemie bezpieczeństwa Bałtyku, współpracując z innymi urządzeniami, takimi jak stacja nautofonów, radiolatarnia czy podwodna stacja sygnałów akustycznych. Jednak rozwój techniki przyczynił się do stopniowego wyłączenia pozostałych urządzeń.

⁹² Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodnio-pomorskie nr 5016.

⁹³ Ibidem

Latarnia została udostępniona dla turystów w roku 1992 i wpisana do rejestru zabytków w 1993 r. Podobnie jak inne latarnie morskie, które dawniej podlegały administracji Urzędu Morskiego w Słupsku, została zautomatyzowana i działa obecnie bez codziennej obsługi latarników (Łysejko 2019).

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska usytuowana w centralnym punkcie miejscowości wczasowej stanowi istotny element krajobrazu i wizytówkę miasta Jarosławiec. Obiekt jest widoczny z daleka i góruje nad okolicą, pomimo braku oznaczenia łatwość dotarcia do niego jest zapewniona przez dobrą komunikację oraz możliwość dojazdu bezpośrednio pod obiekt. Widok z perspektywy pieszego od strony ulicy jest ograniczony z powodu zasłonięcia latarni oraz budynku przyległego od strony wschodniej przez budynki gospodarcze. Bezpośrednio przy latarni morskiej znajdują się płatne miejsca postojowe oraz parkingi, a także wyznaczone drogi i stojaki rowe. Istnieją również utwardzone chodniki prowadzące z różnych stron miasta, w tym od strony morza. Latarnia jest oddalona o około 400 m od plaży.

Przed obiektem rozciąga się skwer, na którym umieszczony jest Pomnik Rybaka, fontanna oraz miejsca do relaksu. W bezpośrednim otoczeniu obiektu znajdują się liczne lokale gastronomiczne i handlowe oraz punkty usługowe, natomiast po przeciwnej stronie latarni, przy ul. Bałtyckiej, znajduje się hotel z ofertą spa. Okoliczna zabudowa jest zróżnicowana: domy jednorodzinne, bloki mieszkalne o wysokości do 6 kondygnacji, budynki wielorodzinne o 2–4 kondygnacjach, oraz czasowe pawilony handlowe. W odległości 100 m od latarni rozpoczyna się Deptak Jarosławiec, który prowadzi na Plac Widokowy oraz plażę.

Plac Widokowy jest miejscem regularnie organizowanych imprez plenerowych oraz wydarzeń kulturalnych. W otoczeniu latarni morskiej znajdują się atrakcje turystyczne obejmujące trzydziestometrowy klif z malowniczymi punktami widokowymi, promenadę nadmorską, Deptak Jarosławiec, przystań rybacką, plażę, aquapark, motylarnię, papugarnię, a także park krajobrazowy oraz park linowy.

Teren latarni

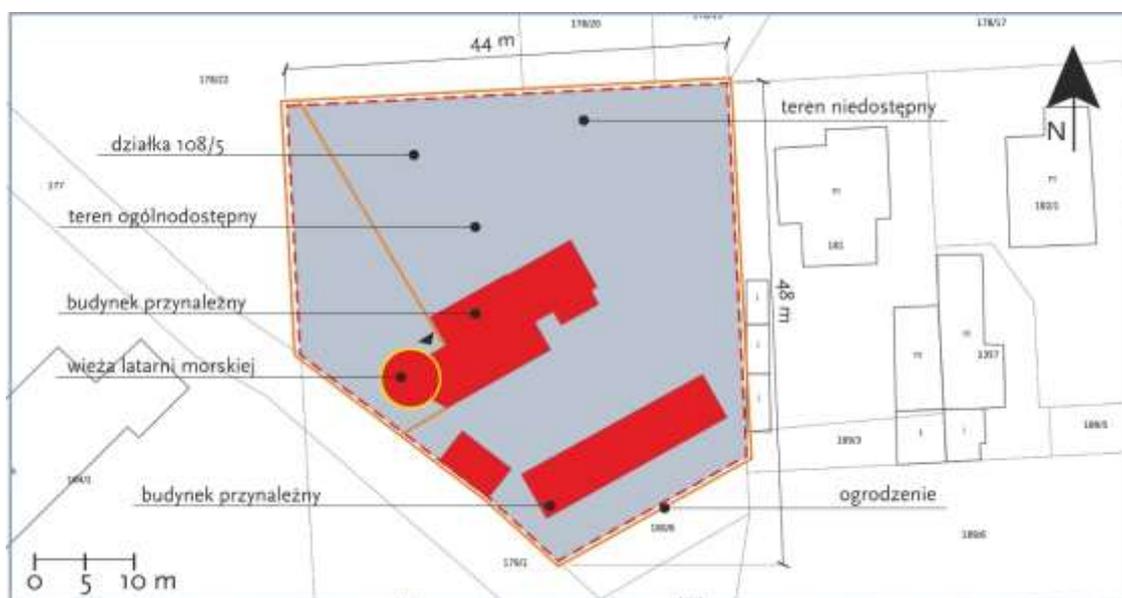
Teren, na którym znajduje się latarnia morska, jest ograniczony i dostępny tylko w niewielkim fragmencie w godzinach otwarcia latarni. Działka o nr 180/5 ma kształt pięciokątny, a wieża latarni usytuowana jest w południowej jej części, blisko granicy. Zabudowania z lotu ptaka tworzą kompleks w kształcie litery „U”. W skład zespołu wchodzi wieża latarni morskiej przyległa do dawnego budynku latarników, po przeciwnej stronie znajdują się 2 przyległe do siebie budynki gospodarcze (dawna stodoła i szopy), pomiędzy wieżą a obiektami gospodarczymi znajduje się niewielki budynek gospodarczy połączony z murem. Zabudowania zajmują dużą część działki, która jest w całości ogrodzona, z wydzielonym, oddzielnie ogrodzonym terenem przy wieży. Budynki przynależne do latarni podobnie jak teren przed nimi są

niedostępne, na obszarze wydzielonym przed wejściem do wieży znajduje się bardzo mały obszar przeznaczony dla turystów.

Od strony ul. Szkolnej widoczna jest drewniana brama wjazdowa, umieszczona w ceglany fragment muru, prowadząca na niedostępny, prywatny plac latarni pomiędzy zabudową mieszkalną a częścią gospodarczą. Mur jest przyległy do wieży latarni oraz po przeciwnej stronie do jednego z budynków gospodarczych. Na murze widoczne są pojedyncze napisy oraz ubytki. Pozostałe ogrodzenie wokół posesji wykonane jest z zielonej metalowej siatki, z wyjątkiem wejścia, gdzie umieszczona jest metalowa furka, zamykana poza godzinami otwarcia latarni morskiej.

Teren jest częściowo utwardzony z roślinnością w postaci trawy, drzew i skromnej donicy z kwiatami usytuowanej niedaleko wejścia do wieży. Dodatkowym elementem roślinności jest dziko rosnąca róża, która okala część ogrodzenia. Przed wejściem do wieży latarni zlokalizowany jest murek zakończony drewnianym siedziskiem, którego centralnym elementem jest umieszczona wewnątrz kotwica. Utwardzenie wokół latarni składa się z kilku kwadratowych płyt betonowych znajdujących się przed schodami zewnętrznymi, następnie przechodzących w niekompletną kostkę granitową. Układ elementów sprawia wrażenie przypadkowego. Na części niedostępnej dla turystów znajduje się trawa, przystrzyżony żywopłot oraz drzewa. Elewację stodoły od strony ulicy porasta bluszcz.

Ilustracja 111: Teren latarni morskiej Jarosławiec



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

Analiza architektoniczna

Kompleks latarni morskiej składa się z wieży latarni wpisanej w dawny budynek mieszkalny latarników oraz wolnostojących budynków przynależnych – gospodarczych.

Wieża latarni morskiej Jarosławiec zbudowana jest na planie centralnym koła o średnicy 6,35 m u podstawy. Bryła latarni składa się z 4 segmentów (kondygnacji) widocznie

oddzielonych gzymsem na wysokościach 6, 13 i 21 m (Łysejko 2015). Na szczycie wieży znajduje się metalowa laterna w białym kolorze, zamknięta od strony lądu ścianą pełną, przykryta stożkowym dachem o 12 bokach. Otaczająca laternę galeria jest zabezpieczona balustradą z białych metalowych prętów. Wieża ma wysokość 33,30 m i delikatnie zwęża się ku górze. Podpiwniczony budynek mieszkalny składa się z dwóch kondygnacji naziemnych oraz poddasza. Budynek jest przykryty dwuspadowym dachem i połączony z wieżą od strony zachodniej za pomocą dwukondygnacyjnego łącznika, który również zwieńczono dwuspadowym dachem. Budynek mieszkalny składa się z dwóch modułów: części wzniesionej na planie kwadratu i węższej prostokąta. Przybudówki ze strefami wejściowymi (sienie) po dwóch stronach budynku (elewacje pn.-zach. i pd.-wsch.) są jednokondygnacyjne, 1-osiowe, pierwsza z nich jest nakryta 1-spadowym dachem, natomiast druga 3-spadowym dachem. Od strony zachodniej wieża latarni jest połączona z zewnętrznym ceglany murem.

Ilustracja 112: Latarnia morska Jarosławiec



Źródło: fot. autorka

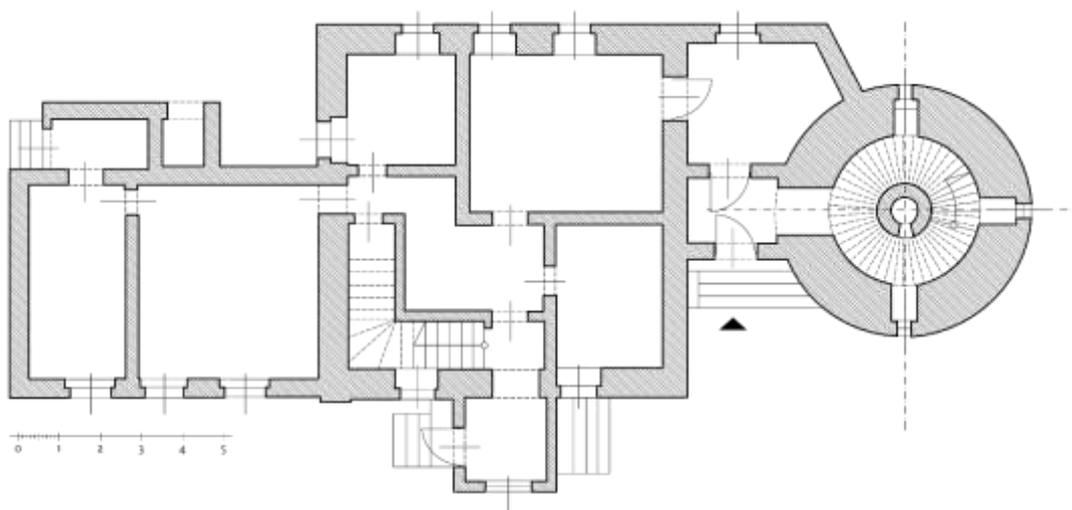
Elewacja północno-zachodniej strony budynku mieszkalnego jest sześćoosiowa z sienią i blendą na wyższej kondygnacji na piątej osi. Otwory okienne są duże, prostokątne, zamknięte łukami pełnymi. Na północno-zachodniej ścianie budynku mieszkalnego znajduje się prostokątny otwór okienny, natomiast w północno-wschodniej części umieszczony jest prostokątny otwór drzwiowy. Elewacja północno-wschodnia jest ślepa, pozbawiona otworów okiennych i drzwiowych, natomiast elewacja południowo-wschodnia jest sześćoosiowa w 1 kondygnacji, z przybudówką na 5 i 6 osi oraz czteroosiowa w wyższej kondygnacji.

Wieża wykonana jest z czerwonej cegły i murowana w wążku główkowym, ściany wieży są grube i solidne, laterna oraz dach zostały wykonane z blachy stalowej. Budynek przyległy do latarni został wzniesiony z cegły i pokryty tynkiem, następnie malowanym na jasnożółty kolor z szarym cokołem i kremowymi detalami (nadproża łukowe, gzymsy i parapety). Południowo-zachodnia ściana szczytowa budynku została pokryta czarnym kamieniem elewacyjnym, gdzie niewielkie prostokątne płyty zostały zamocowane na drewnianym stelażu. Konstrukcja dachu, wykonana z drewna i pokryta podwójnie układaną czerwoną ceramiczną

dachówką karpiówką, składa się z drewnianej więźby jętkowej z dwoma ścianami stolcowymi⁹⁴.

Detale architektoniczne w zespole są liczne, w tym licznych gzymsów, takich jak gzyms wieńczący, międzykondygnacyjny, arkadowy, podokienny oraz odcinki gzymsu między oknami na wysokości podstawy łuków. Dodatkowo można zauważyć ceglane nadproża łukowe oraz obecność szprosów w oknach. Elewacja wieży jest podzielona schodkowymi gzymsami kordonowymi, a całość wieńczy gzyms arkadowy. W budynku mieszkalnym obserwuje się wydatny gzyms wieńczący, gzymsy między kondygnacyjne oraz pas na linii okien u podstawy nadproża. Ponadto występują blendy okienne, podkreślone parapety, dekoracyjne opracowanie lica muru (boniowanie), w tym w opasce wokół okien. Zdobienia na elewacji budynku przyległego są tynkowane. W ceglonym ogrodzeniu zewnętrznym można zauważyć dekoracyjny wzór, z lekko wpuszczonym w mur znakiem „X”.

Ilustracja 113: Rzut latarni morskiej Jarosławiec



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Wejście do wieży znajduje się w łączniku pomiędzy wieżą a budynkiem przyległym, usytuowane jest od strony północno-zachodniej, w pierwszym momencie jest nieco niewidoczne. Drzwi stanowią jednoskrzydłową konstrukcję ramowo-płycinową i wykonane są z drewna, następnie pomalowane brązową farbą olejną (na dawnych fotografiach zauważalne są drzwi zachowane w naturalnym, lakierowanym drewnie). Otwór wieńczy łuk pełny, a drzwi uzupełnia nadświetle górne. Aby wejść do wnętrza, należy pokonać 4 zewnętrzne stopnie wykonane z granitu. Nad drzwiami wejściowymi do wieży oraz dawnej części mieszkalnej umieszczono kinkiety.

⁹⁴ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodnio-pomorskie nr 5016.

Otwory okienne w wieży są niewielkich rozmiarów, zamknięte łukiem pełnym i rozmieszczone nieregularnie. W przypadku elewacji zachodniej oraz północnej umieszczono okna na jednej linii, natomiast od strony wschodniej występują pojedyncze otwory. Stolarstwo okienne w wieży jest współczesne, drewniane o ciemnym kolorze, skrzydła są wyposażone w szpros. W przylegającym budynku obserwuje się starszą, drewnianą stolarstwo krosnową malowaną na biało. Otwory okienne są tu zakończone łukiem pełnym, a skrzynkowe okna posiadają szpros oraz budowę 2-dzielną z 3-kwaterowymi szybami. W dobudowanych gankach zastosowano okna prostokątne z prostym nadprożem, również dwudzielne z 3 kwaterami.

Obiekt wpisany do rejestru zabytków, oznaczony nr A/320/1-3 z dnia 30 sierpnia 1993 r., jest integralną częścią okolicznej zabudowy oraz krajobrazu. Przy wejściu umieszczona jest tablica informacyjna potwierdzająca wpis do rejestru. Przeprowadzony remont wieży latarni morskiej (1996 r.) obejmował odnowienie i oczyszczenie ceglanej konstrukcji. Jednakże ocena stanu technicznego zewnętrznego obiektu wykazuje, że budynek przyległy oraz wejście do wieży wymagają uwagi. Zaobserwowane problemy obejmują odpadający tynk, zabrudzoną elewację, oraz starą stolarstwo okienne z łuszczącą się farbą. Dodatkowo obserwuje się pęknięcia i ubytki w elewacji z okładziną kamienną oraz ślady korozji na laternie. Stwierdzono także ubytki w ceglach muru oraz budynków gospodarczych. W strefie mieszkalnej widoczne są również pęknięcia w schodach zewnętrznych. Aktualnie brak jest planowanych zmian oraz remontów.

Wolnostojące, gospodarcze budynki przynależne do latarni morskiej zostały zaprojektowane na planie podłużnym prostokąta, łączą się ze sobą krótszymi ścianami. Posiadają jednokondygnacyjną, prostą budowę, z dwuspadowymi dachami. Zastosowane materiały wykończeniowe to tynkowana cegła, następnie malowana w kolorze spójnym z budynkiem mieszkalnym. Drzwi do budynków gospodarczych są drewniane.

Opis wnętrza

Strefa wejściowa do wieży latarni morskiej jest niewielka i pełni jednocześnie funkcję punktu sprzedaży biletów. Umiejscowiona jest w łączniku pomiędzy wieżą a przyległym budynkiem, poza wieżą latarni morskiej jest jedyną dostępną dla zwiedzających przestrzenią. Łącznik został podzielony na 2 mniejsze pomieszczenia za pomocą ścian z jednoskrzydłowymi, współczesnymi drzwiami drewnianymi. Jedno z wydzielonych pomieszczeń jest niewielkie i pełni funkcję przedsionka. Znajduje się w nim otwór komunikacyjny – po lewej stronie prowadzi on na klatkę schodową wieży latarni, natomiast na wprost od wejścia do przedsionka znajduje się dostęp do pomieszczenia przeznaczonego dla pracownika, wyposażonego w ladę sprzedażową. Wnętrze jest proste, pozbawione detali architektonicznych, w przedsionku na posadzce znajdują się płytki ceramiczne imitujące brązowy kamień, a ściany pomalowano na biało. Posadzka pomieszczenia pracownika została wykończona współczesnym panelem podłogowym w kolorze jasnego drewna, a wyposażenie stanowią współczesne meble z płyty laminowanej w kolorze jasnego drewna. We wnętrzu są zauważalne białe, współczesne drzwi

prowadzące do niedostępnych dla osób postronnych pomieszczeń (dawnej części mieszkalnej). Analiza dawnych rysunków technicznym wykazuje, iż otwór został wykonany współcześnie. Liczne komunikaty na ścianach i drzwiach informują o godzinach otwarcia, cenniku, płatnościach oraz zasadach bezpieczeństwa. Dodatkowo wewnątrz znajduje się ekspozycja dostępnych pamiątek oraz przypadkowe przedmioty. W sali pracownika znajduje się zaokrąglona, ceglana ściana, będąca fragmentem wieży.

Wejście do wieży latarni odbywa się poprzez otwór drzwiowy umieszczony w bardzo grubej ścianie u podstawy wieży, otwór kończy się łukiem odcinkowym, jest pomalowany farbą olejną na beżowy kolor i pozbawiony skrzydła drzwiowego. Po prawej stronie znajdują się schody prowadzące na szczyt wieży, natomiast po lewej umiejscowione jest niewielkie pomieszczenie pracownicze zabezpieczone kratą. Zarówno posadzki, jak i spoczniki wewnętrznego trzonu wieży wykonane są z płasko układanej cegły lub dodatkowo wykończeniem w postaci współczesnych płytek ceramicznych, imitujących kamień w odcieniach brązu.

Wewnątrz wieży znajduje się tunel, który dawniej pełnił funkcję transportu ładunku na szczyt latarni za pomocą wyciągarki korbowej. Średnica wewnętrzna wieży jest stała na całej jej wysokości, wynosząc 3,60 m, jednak grubość muru latarni ulega zwężeniu wraz z jej wzrostem.

Komunikacja wewnętrzna w wieży jest zapewniona przez jedną drogę, którą stanowią kręte schody zlokalizowane wokół wewnętrznego trzonu. Schody posiadają szerokość biegu wynoszącą 110 cm, wysokość stopnia (h) równą 21 cm oraz głębokość stopnia (s), między 14 a 33 cm. Całkowita liczba stopni wynosi 122. Drewniane stopnice są lakierowane i pozostawione w naturalnym kolorze drewna, zostały umieszczone na murowanej konstrukcji z cegieł, następnie malowanej na brązowo. Wzdłuż schodów umieszczono pochwyty z czarnego metalu, przytwierdzone do ściany po obu stronach.

Ilustracja 114: Wnętrze latarni morskiej Jarosławiec



Źródło: fot. autorka

Ściany wewnątrz wieży zostały otynkowane i pomalowane na kolor biały, sufity, spoczniki, widoczna u dołu konstrukcję schodów pozostawiono w naturalnej cegle. Wnętrze wieży jest surowe z niewielką liczbą detali architektonicznych. Wewnętrzne parapety wykonane zostały z drewna, a instalację elektryczną poprowadzono w białych peszlach. Na jednym z poziomów wieży znajdują się współczesne drzwi zabezpieczone czarną, metalową kratą, a także

dodatkowa krata umożliwiająca ograniczenie dostępu do części wieży. Drzwi do wnętrza szybu transportowego są drewniane, malowane na kolor czarny. Oświetlenie wewnątrz wieży zapewniają kinkiety przemysłowe. Na najwyższym poziomie wieży przed wejściem na laternę znajduje się sklepienie krzyżowo-żebrowe oraz częściowo zagospodarowane wnęki ścienne. Drzwi prowadzące na laternę wykonane są z drewna w kolorze czarnym. Wnętrze na wyższym poziomie jest surowe, w czarnej kolorystyce (pomalowane na czarno cegły) i industrialnym charakterze (stalowe ściany z widocznymi śrubami łączącymi konstrukcję laterny). Zamknięte drzwi na laternę są częściowo szklane, natomiast drzwi prowadzące na galerię są metalowe z okrągłym oknem, lekko zaokrąglone w rzucie. Zewnętrzna galeria otoczona jest białą balustradą z poziomymi i pionowymi prętów, a posadzka wykonana została z kamienia. Laterna umiejscowiona na poziomie galerii jest niedostępna, jednak przez szybę laterny można dostrzec urządzenie optyczne. Wnętrze laterny utrzymane jest w czarnym kolorze z posadzką z ośmiobocznych i kwadratowych płytek lastriko układanych naprzemiennie.

Wnętrze wieży wymaga remontu,⁹⁵ widoczne są ślady użytkowania i skutki działania warunków atmosferycznych. W wieży latarni zauważa się zabrudzenia na ścianach oraz wyraźne ślady wilgoci – osypujący się tynk. Dodatkowo występują pojedyncze oznaki korozji na laternie. Na wyższej kondygnacji stwierdzono obecność odkrywki, co prawdopodobnie stanowiło w chwili badań działanie w celu zidentyfikowania zawilgocenia lub zasolenia muru latarni. Ponadto, zaobserwowano w niektórych miejscach surowy tynk cementowy oraz ślady zalania nad głównymi drzwiami wejściowymi do latarni.

Bezpieczeństwo jest zapewnione poprzez zastosowanie środków, takich jak monitoring, systemy alarmowe, oznaczenia dróg ewakuacyjnych oraz obecność uchwytów i balustrad. Jednocześnie obserwuje się liczne bariery architektoniczne, takie jak schody, progi czy ciasne przejścia, które mogą stanowić wyzwanie dla osób o ograniczonej sprawności.

Budynek przyległy do wieży posiada zróżnicowaną konstrukcję stropu: w części piwnicznej zastosowano strop ceramiczny odcinkowy, natomiast między kondygnacjami wykorzystano drewniany, belkowy strop z podsufitką⁹⁶. Układ pomieszczeń w budynku przynależnym zachował się prawie w niezmiennym stanie. Obejmuje on dwa przestronne mieszkania oraz dwa mniejsze umieszczone w przybudówce, uzupełnione ciągiem komunikacyjnym prowadzącym do wieży latarni.

⁹⁵ Informacja dostarczona przez pracownika latarni morskiej podczas badań terenowych wykazała remont wieży oraz wnętrza latarni około 2004 r. Remont schodów przeprowadzony był około 1998 r.

⁹⁶ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 5016.

Funkcja

Latarnia morska pełni funkcję istotnego punktu nawigacyjnego na polskim wybrzeżu oraz stanowi obiekt turystyczny, przyciągający odwiedzających w okresie wiosenno-letnim. Z wysokości wieży możliwe jest podziwianie panoramy Jarosławca, plaży, jeziora Wicko oraz okolicznych miejscowości. W strefie wejściowej dostępne są pamiątki dla zwiedzających. Do dyspozycji turystów przeznaczono wieżę z zewnętrzną galerią widokową bez dostępu do laterny oraz niewielki teren przed wejściem do obiektu. Opiekę nad obiektem sprawuje stowarzyszenie o nazwie „Latarnik”.

Wysokość światła latarni morskiej nad poziomem morza wynosi 50,2 m, zasięg 23 Mm. Charakterystyka światła to sygnał błyskowy grupowy, gdzie okres świecenia wynosi 9 s, z czego blask trwa 0,45 s, następnie przerwa trwająca 2,05 s, ponownie blask 0,45 s oraz przerwa 6,05 s. Urząd Morski w Szczecinie jest odpowiedzialny za utrzymanie, poprawne funkcjonowanie oraz ewentualne modernizacje światła nawigacyjnego. Brak jest dokładnych danych na temat stopnia automatyzacji latarni. W latarni morskiej znajduje się jedna ze stacji brzegowych systemu AIS-PL projektu HELCOM służąca do automatycznego monitorowania ruchu statków (Łysejko 2019).

Budynek przynależny zawiera pokoje gościnne Urzędu Morskiego w Szczecinie, biura oraz siedzibę tzw. pana od wydm, który sprawuje opiekę nad wydmami oraz wykorzystuje także budynki gospodarcze⁹⁷. Powierzchnie te są niedostępne dla osób postronnych.

Zauważa się niewiele wartości dodanych na terenie obiektu. Przed wejściem do budynku umieszczona została tablica zawierająca krótki opis historii latarni morskiej w 2 językach (polskim i niemieckim) oraz dekoracyjna kotwica. Dodatkowo wewnątrz budynku dostępna jest mapa przedstawiająca lokalizacje innych latarni morskich w okolicy.

Nie planuje się wprowadzenia zmian funkcjonalnych w zespole. Obiekt jest nieprzystosowany dla osób z niepełnosprawnością ze względu na obecność licznych barier architektonicznych oraz brak udogodnień.

Podsumowanie i wnioski

W celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi władze pruskie podjęły działania, które obejmowały wprowadzenie nowych znaków nawigacyjnych na wybrzeżu. W rezultacie latarnia morska w Jarosławcu została zbudowana po wielu latach planowania, uruchamiając światło po raz pierwszy w 1838 r. Pomimo licznych modernizacji systemu świetlnego, źródeł zasilania oraz rozbudowy budynku przynależnego wieża latarni morskiej zachowała swoją dawną formę.

⁹⁷ Na podstawie wywiadów prowadzonych podczas badań terenowych.

Pomimo braku oznaczenia łatwy dostęp do obiektu zapewnia dobra infrastruktura, widoczność obiektu i lokalizacja w sercu miejscowości wczasowej. Wokół latarni rozmieszczone są liczne lokale gastronomiczne, handlowe i punkty usługowe.

Analiza terenu, na którym znajduje się latarnia morska, wykazuje ograniczenia dostępu do większej części jej powierzchni. Na potrzeby turystyczne został wydzielony niewielki fragment przestrzeni, gdzie częściowo utwardzono nawierzchnie oraz pozostawiono zieleń utrzymana w sposób naturalistyczny. Teren wokół latarni ma mało interesujący charakter, co implikuje konieczność poświęcenia większej uwagi i zasobów na jego poprawę.

Obserwuje się liczne detale architektoniczne zarówno na wieży latarni morskiej, jak i na budynku przyległym. Obiekt jest wpisany do rejestru zabytków, a po niedawnym remoncie wieża dostosowana dla turystów na zewnątrz pozostaje w bardzo dobrym stanie technicznym. Jednakże dawny budynek mieszkalny jest w znacznie gorszym stanie utrzymania – stan techniczny budynku przyległego oraz wejścia do wieży wymaga pilnej uwagi, brak planowanych zmian i remontów wskazuje na konieczność interwencji w celu zachowania integralności i wartości obiektu. Dodatkowo budynki gospodarcze przynależne do kompleksu dzięki zachowaniu spójnej kolorystyki z głównym budynkiem stanowią jego integralną część i podobnie jak dawny budynek mieszkalny wymagają ochrony i konserwacji.

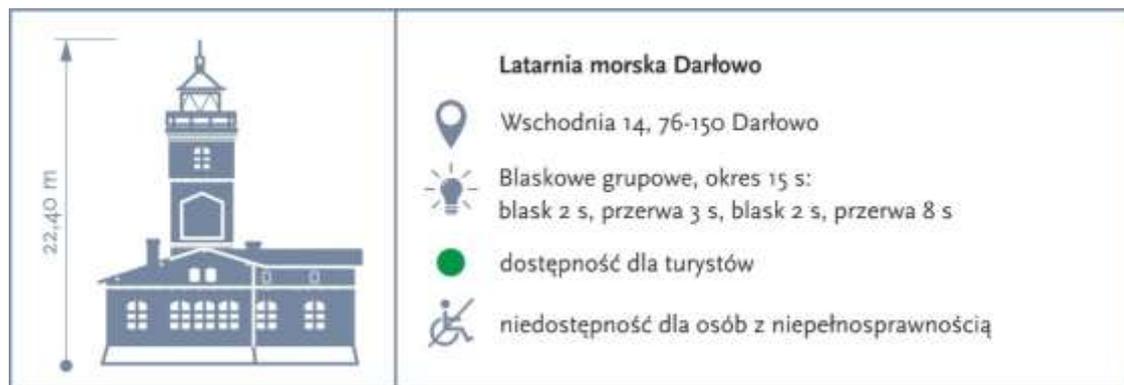
Strefa wejściowa do wieży pozostaje niezaakcentowana i mało interesująca. Wnętrze strefy wejściowej będące zarazem punktem sprzedaży biletów umiejscowione pomiędzy wieżą a przyległym budynkiem, jest jedynym miejscem poza wieżą dostępnym dla zwiedzających. Pomieszczenie jest ograniczone w detalach, proste, z zastosowaniem współczesnych materiałów i mebli. Liczne komunikaty na ścianach, przypadkowe wyposażenie, nagromadzenie przedmiotów wpływają na negatywny odbiór przestrzeni. Wnętrze wieży jest utrzymane w surowym i industrialnym charakterze, z oznakami użytkowania i działania warunków atmosferycznych. Analiza wnętrza latarni morskiej wykazała potrzebę przeprowadzenia prac konserwatorskich oraz remontowych ze względu na obserwowane ślady wilgoci i obsypujący się tynk. Bezpieczeństwo jest zapewnione dzięki zastosowaniu systemów alarmowych i oznaczeń dróg ewakuacyjnych, występują bariery architektoniczne utrudniające przemieszczanie się osób o ograniczonej sprawności. Budynek przyległy zachował swój pierwotny układ przestrzenny, co stanowi ważny element historyczny.

Latarnia morska w Jarosławcu to ważny punkt nawigacyjny na polskim wybrzeżu, przyciągający zarówno turystów, jak i miłośników morskich krajobrazów. Dodatkowo obiekt zawiera biura Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz przestrzenie dla lokalnych użytkowników. Nie są planowane przyszłe zmiany funkcjonalne.

Potencjalna rozbudowa obiektu na niewielkim terenie zielonym jest utrudniona ze względu na ograniczenia przestrzenne. Możliwości adaptacyjne istniejącego kompleksu są znaczące, szczególnie w odniesieniu do licznych niedostępnych pomieszczeń dawnego budynku mieszkalnego oraz zabudowań gospodarczych.

4.14. Latarnia morska Darłowo

Ilustracja 115: Podstawowe dane latarnia morska Darłowo



Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska Darłowo cieszy się dużą popularnością jako atrakcja turystyczna m.in. ze względu na swoje usytuowanie w sercu miejscowości wczasowej oraz bliskość portu. Pomimo, że wieża latarni jest integralną częścią dawnego budynku pilotów i funkcjonuje od wielu lat jako w pełni zautomatyzowany znak nawigacyjny, udostępnione dla publiczności wnętrza stanowią jedynie niewielką część obiektu. Lokalizacja blisko linii brzegowej niesie ze sobą szereg problemów związanych z utrzymaniem obiektu w dobrym stanie technicznym. Charakterystyczna bryła latarni oraz jej plan w kształcie czworoboku wyróżniają ją spośród innych polskich latarni morskich.

Rys historyczny

W XIV w. wraz z powstaniem grodu Darłowo zainicjowano również rozwój nabrzeża, które stopniowo przekształciło się w port morski, a ten wraz z upływem czasu zyskiwał na znaczeniu i rozmiarach. Pierwsza dokumentacja o istnieniu światła nawigacyjnego w Darłowie pochodzi z roku 1715, kiedy to na obu brzegach rzeki Wieprzy zostały umieszczone proste światła nawigacyjne. W XIX w. port darłowski odgrywał ważną rolę w obsłudze żeglugi pomiędzy Gdańskiem a Świnoujściem. W latach 1872–1879 dokonano istotnego rozbudowania portu poprzez wzniesienie dwóch falochronów, tworząc tym samym awanport⁹⁸. W owym okresie światło nawigacyjne umieszczone było na podnoszonym maszcie na wschodnim brzegu rzeki (Łysejko 2015).

W 1886 r. zakończono budowę budynku pilotów wraz z przyległą wieżą, gdzie na drugim, najwyższym piętrze znajdowało się pomieszczenie dyżurnego pilota, odpowiedzialnego za monitorowanie redy⁹⁹. Trzy lata później źródło światła zostało przeniesione z wcześniejszego masztu do pomieszczenia pilota na wysokość 14,20 m. Pilot pełnił równocześnie funkcję

⁹⁸ Awanport – zewnętrzna granica wewnętrznej części portu, zazwyczaj z falochronem, gdzie statki wchodzą lub wychodzą do/z portu.

⁹⁹ Reda – wydzielony obszar wodny przed wejściem do portu, gdzie statki oczekują na możliwość zacumowania.

latarnika. Z powodu trudności związanych z lokalizacją światła w oknie budynku zdecydowano się na zmianę soczewki na mniejszą, co zaowocowało zmianą charakterystyki światła. Zmiana została oficjalnie odnotowana w roku 1904, a zasilanie urządzenia odbywało się z użyciem nafty (Bielicki, Ellwart 2019).

Wzrost udziału transportu morskiego wymusił modernizację systemów nawigacyjnych, co w przypadku znaku nawigacyjnego w Darłowie wiązało się z koniecznością poprawy zasięgu i tym samym utworzenie oficjalnej latarni morskiej. W 1927 r. przeprowadzono gruntowną rozbudowę obiektu, która obejmowała podniesienie wieży oraz zainstalowanie laterny. Pierwszym krokiem było usunięcie płaskiego stropodachu, a następnie zwiększenie wysokości ścian wieży. Nowa laterna wykonana została z metalu, otoczona galerią oraz wyposażona w stożkowy dach. W laternie zamontowano nową soczewkę cylindryczną oraz 6 przyzmatów katadioptrycznych¹⁰⁰, co pozwoliło poprawić zasięg światła do 14 Mm. Charakterystyka emitowanego światła pozostała niezmieniona (Komorowski i in. 2020).

Latarnia morska funkcjonowała przez cały okres II wojny światowej, po zakończeniu działań zbrojnych oraz przejęciu obiektu przez stronę polską, Urząd Morski w Gdyni ocenił jego stan techniczny jako zadowalający (Łysejko 2019). Po odpowiednich przygotowaniach, w tym wymianie całkowicie zniszczonej optyki, latarnia została ponownie uruchomiona w lipcu 1946 r. (Komorowski i in. 2020). W latach 1949–1951 przeprowadzono remont latarni, w tym również do obiektu dobudowano maszynownię, której zadaniem było zapewnienie zasilania latarni oraz buczka mgłowego¹⁰¹.

Ilustracja 116: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Darłowo ze stanem obecnym



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

W latach 70. XX w. przeprowadzono zmiany, które obejmowały likwidację balkonów w pomieszczeniach oraz zamurowanie okien w wieży w kondygnacjach powyżej dachu

¹⁰⁰ Przyzmat katadioptryczny – element optyczny bazujący na odbiciu (dioptria) i załamaniu (katoptryka) światła w celu zmiany kierunku oraz kształtu obrazu lub wiązki światła.

¹⁰¹ Źródło: Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 1501.

przyległego budynku. Dodatkowo rozbudowano stację od strony północno-wschodniej, dodając nowe pomieszczenia.

W latach od 1946 do 1996 odnotowano 8-krotne zmiany charakterystyki światła w latarni morskiej (Łysejko 2015). W 1996 r. wprowadzono modernizację systemu zasilania źródła światła oraz wprowadzono rezerwowe zasilanie z baterii akumulatorów.

W 1997 r. Szczeciński Urząd Morski przygotował dokumentację remontową latarni morskiej, którą częściowo zrealizowano rok później. Z uwagi na bliskie położenie względem morza, latarnia jest narażona na niekorzystne warunki atmosferyczne, w tym uderzające w falochron fale, które często podczas sztormów docierają do budynku latarni. To prowadzi do oblodzenia obiektu, utrzymującej się czopy lodowej na elewacji oraz zasolenia ścian (od strony północnej i wschodniej), a w rezultacie wilgoci. Poprawa sytuacji nastąpiła wraz z naturalnym poszerzeniem się plaży. Zdecydowano również o wdrożeniu dodatkowej ochrony budynku. Prace remontowe obejmowały izolację ścian, wtórne licowanie wybranych ścian zewnętrznych cegłą klinkierową, zmieniając tym samym grubość murów, wymianę instalacji elektrycznej, wymianę okien i drzwi, oraz remont dachu. Jednakże nie przeprowadzono renowacji ścian zewnętrznych i wieży, które wciąż pozostają podatne na przeciekanie (Komorowski i in. 2020).

W 1999 r. latarnia morska wcześniej pod zarządzaniem Urzędu Morskiego w Szczecinie, została przekazana w zarząd Urzędowi Morskiemu w Słupsku. W 2020 r. nastąpiła kolejna zmiana, przywracając latarnię morską pod kontrolę Urzędu Morskiego w Szczecinie¹⁰².

Latem 2000 r. Stowarzyszenie Miłośników Latarni Morskich, działające przy Urzędzie Morskim w Szczecinie, dokonało remontu klatki schodowej, a następnie udostępniło turystom taras pod latarnią (Komorowski i in. 2020).

Remont generalny obiektu obejmujący m.in. czyszczenie wieży przeprowadzony został w latach 2005–2007, w tym czasie teren wokół obiektu również poddano rewaloryzacji (Komorowski i in. 2020). W roku 2007 latarnia morska została zautomatyzowana, a w roku 2009 wpisana do wojewódzkiego rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego. Od 2010 r. latarnia morska stała się obiektem niedozorowanym, pozbawionym stałej obecności latarnika (Łysejko 2015).

Okolica latarni przechodzi znaczące zmiany urbanistyczne, związane z budową nowych obiektów. Budowa apartamentowców wywołała obawy co do możliwości przysłonięcia światła nawigacyjnego przez nowo powstałe obiekty. W odpowiedzi Urząd Morski zdecydował o przeniesieniu źródła światła latarni na słup radarowy, aparatura optyczna została zdemontowana, a w latach 2014–2016 jej miejsce zajęły światła kierunkowe w trzech różnych kolorach. Po zakończeniu inwestycji podjęto decyzję o przywróceniu światła latarni na wieżę, zachowując tym samym jej wcześniejszą charakterystykę światła (Łysejko 2019).

¹⁰² Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. W sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku.

W okolicach roku 2017 przeprowadzono prace remontowe pod nadzorem Konserwatora Zabytków, jednakże nie dokonano precyzyjnego określenia zakresu działań.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska w Darłowie, zlokalizowana w dzielnicy Darłówko, jest usytuowana na nabrzeżu portowym, przy ujściu rzeki Wieprzy do Morza Bałtyckiego. Znajduje się u nasady kamiennego falochronu, tuż za narożnikiem utworzonym przez falochron wschodni oraz linię brzegową. Latarnia oddalona o 3 km od centrum miasta stanowi istotny element krajobrazu miejscowości wczasowej.

Obiekt jest widoczny z daleka, w tym również z drugiego brzegu rzeki, co sprawia, że pomimo braku drogowskazów i tablic informacyjnych dostępność obiektu jest łatwa. Z uwagi na brak możliwości wjazdu na teren latarni, promenadę oraz nabrzeże portowe konieczne jest pokonanie ostatniego odcinka pieszo. Istnieją liczne ścieżki piesze prowadzące do latarni: od strony południowej, wschodniej oraz zachodniej. Przemieszczanie się z zachodniego brzegu rzeki jest utrudnione z uwagi na konieczność pokonania pieszo, dostępnego o wyznaczonych porach, rozsuwanego mostu nazwanego im. Kapitana Witolda Huberta. Przy latarni przebiegają „szlak pieszy międzynarodowy E-9” oraz „szlak rezerwatów”. Badania terenowe przeprowadzone w celu oceny dostępności miejsc postojowych wykazały, że istnieją płatne parkingi samochodowe oraz miejsca postojowe wzdłuż ulic. Znajdują się w odległości około 400-500 m od latarni morskiej, jednak ich liczba w godzinach największego ruchu turystycznego jest niewystarczająca. Przystanek komunikacji miejskiej zlokalizowany jest na ul. Słowiańskiej w odległości około 500 m od latarni morskiej. Zaobserwowano brak wydzielonych dróg rowerowych bezpośrednio przy obiekcie, jednak odnotowano obecność bardzo szerokiej promenady oraz nabrzeża portowego, które mogą stanowić alternatywne trasy dla rowerzystów. W pobliżu latarni morskiej, na ul. Słowiańskiej stwierdzono istnienie wydzielonych dróg rowerowych, ponadto nieopodal przebiegają szlaki rowerowe: „mała pętla” o długości 7 km, „szlak rowerowy międzynarodowy R-10 (Ev10)” oraz „duża pętla nadmorska” o dł. 37 km. W sąsiedztwie latarni zlokalizowana jest samoobsługowa, rowerowa stacja naprawcza.

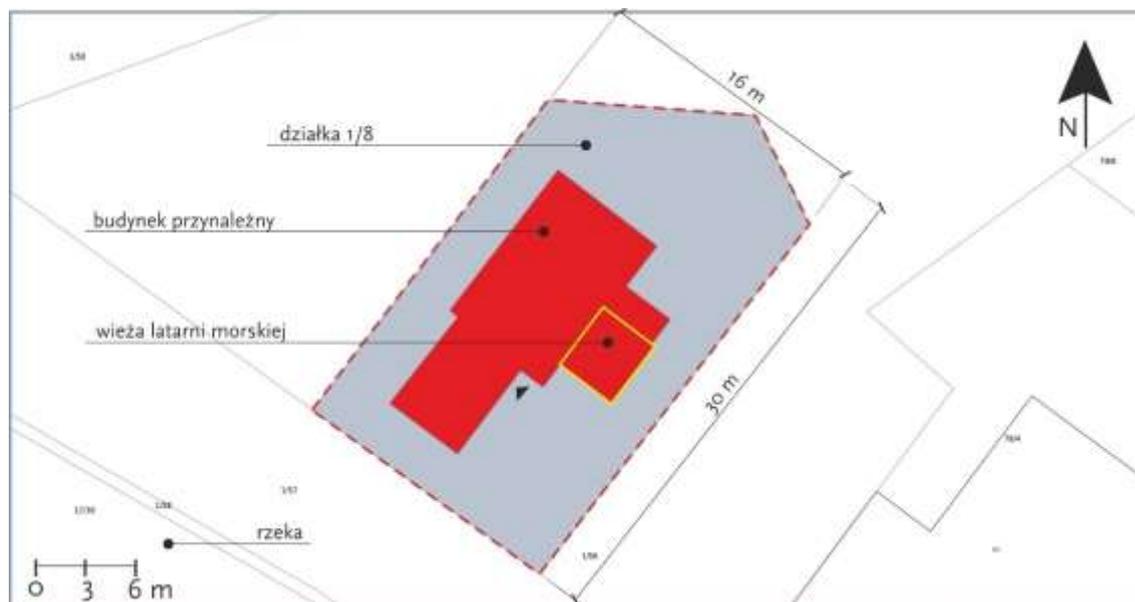
W otoczeniu obiektu znajduje się rozbudowana infrastruktura. Piaszczysta plaża oddalona jest o 170 m od latarni morskiej, a w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane jest wejście na falochron oraz Promenada Darłówko Wschodnie. Wokół rozmieszczone są liczne lokale handlowe, usługowe, gastronomiczne i atrakcje (place zabaw, siłownie plenerowe, rejsy wycieczkowe, wesołe miasteczko). Krajobraz uzupełniają niewielkie kamienice oraz nowoczesny apartamentowiec o liczbie kondygnacji od 1 do 4. Po drugiej stronie rzeki zbudowane są białe apartamentowce o wysokościach sięgających od 6 do 8 kondygnacji. Okoliczne atrakcje turystyczne i zabytki obejmują: Kościół Mariacki, Zamek Książąt Pomorskich, Brama Kamienna (Wysoka), Ratusz Miejski, kładka widokowa oraz przyrodnicza, a także fortyfikacje obronne.

Teren latarni

Latarnia morska jest usytuowana na działce o numerze 1/8 w obrębie Darłowo 2, charakteryzuje się niewielkim obszarem, który niemal w całości zajęty jest przez zabudowę. Jej kształt jest prostokątny, gdzie jeden z krótszych boków zakończony jest trójkątnie od strony wschodniej. Budynek latarni morskiej znajduje się w środku działki. Teren jest dostępny całodobowo.

Obszar latarni morskiej jest nieogrodzony, od strony rzeki oraz falochronu granica działki jest zaznaczona przez krawężnik, lekkie zróżnicowanie nawierzchni oraz wysokości chodnika. Dodatkowo umieszczone tam zostały niskie, stalowe słupki odgradzające. Obszar charakteryzuje się całkowitym brakiem zieleni, a jego nawierzchnia jest w pełni utwardzona kostką brukową, granitową oraz płytami chodnikowymi. Wokół latarni umieszczone są ławki miejskie, a przed jej wejściem znajdują się krzesła. Przy obiekcie znajdują się czasowe atrakcje dla dzieci, a także zaplecze pracownicze mobilnego placu zabaw, które stacjonuje w przyczepach campingowych pod latarnią. Podczas prowadzonych badań terenowych na potrzeby placu zabaw została oddzielona siatką niewielka przestrzeń z tyłu latarni morskiej, czyniąc ten obszar niedostępnym dla turystów.

Ilustracja 117: Teren latarni morskiej Darłowo



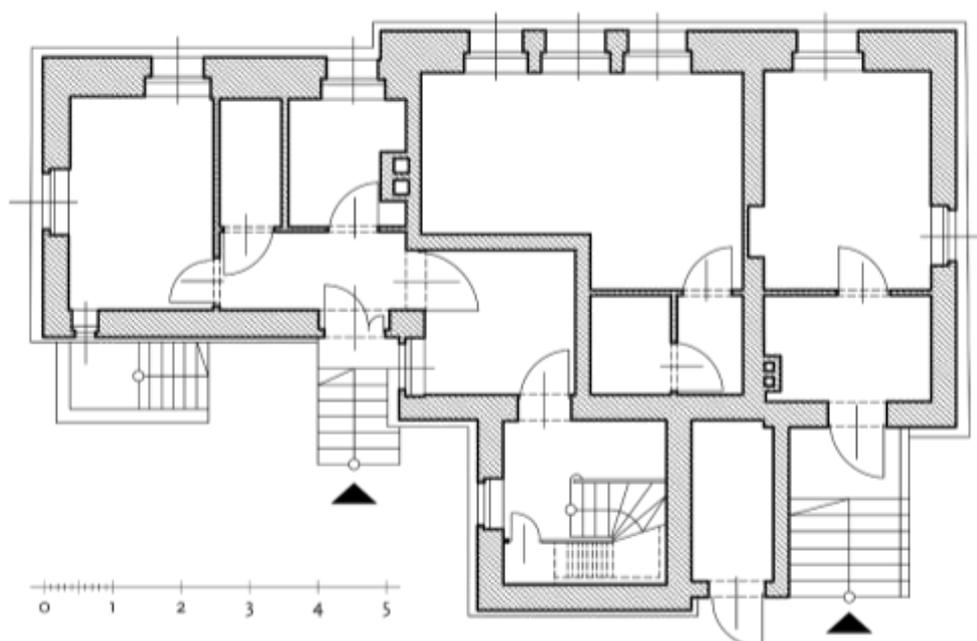
Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy.geoportal.gov.pl

Analiza architektoniczna

Wieża wpisana w dawny budynek pilotów jest konstrukcją czterokondygnacyjną, wykonaną z cegły ceramicznej na planie centralnym czworobocznym o wymiarach 4 m na 4 m. Budynek składa się z dwóch głównych części: wieży oraz jednokondygnacyjnego budynku, częściowo podpiwniczonego, z poddaszem użytkowym. Wieża jest połączona z budynkiem

pilotów od strony południowo-wschodniej, tworząc zróżnicowaną bryłę. Plan budynku jest zwarty i składa się z 3 prostych połączonych ze sobą części: 2 prostokątów (budynek pilotów) oraz kwadratu (wieża). Obie bryły budynku pilotów, które mają układ wzajemnie prostopadły, są przykryte oddzielnymi dwuspadowymi dachami. Wieża latarni jest zwieńczona stalową białą latarną w kształcie walca, z częścią przeszkloną od strony morza zbudowaną z 6 szyb trapezowych oraz 2 trójkątnych¹⁰³. Laterna jest otoczona galerią zewnętrzną zabezpieczoną przez ażurową balustradę. Na szczycie wieży znajduje się stożkowy dach z kulą i iglicą, a łączna wysokość wieży wraz z dekoracyjnym szczytem wynosi 22,4 m.

Ilustracja 118: Rzut latarni morskiej Darłowo



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Murowana konstrukcja budynku opiera się głównie na czerwono-brunatnej cegle ceramicznej na zaprawie cementowo-wapiennej, z wykorzystaniem granitowej licówki na podmurówce o wysokości 1,5 m. Fundamenty budynku są częściowo oparte na ruszcie palowym. Grubość wybranych ścian zewnętrznych wraz z dodatkowym obmurowaniem wynosi 54 cm, dla ścian zachodniej, południowej i wschodniej grubość pozostała niezmienna od czasu powstania i wynosi 25 cm. Konstrukcja dachu oparta jest na drewnianej więźbie krokwiowo-płaskiowej, krytej papą termozgrzewalną, dach ocieplony wełną mineralną. Stropy międzykondygnacyjne w budynku wykonane są z drewna, z dodatkową podsufitką tynkowaną na stalowej siatce. Stropy międzykondygnacyjne w wieży latarni są wykonane z drewna i pokryte deskowaniem. Strop nad samą wieżą pełni funkcję tarasu widokowego i podstawy dla stalowej laterny, został wykończony ażurowym rusztem ze stalowych płyt ocynkowanych. Laterna wraz

¹⁰³ Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 1501.

z balustradą zostały pomalowane na biało, kontrastując z naturalnym kolorem cegły. Dach laterny wykonany został ze stali, a elementy takie jak rynny, rury spustowe i okucia blacharskie z ocynkowanej blachy stalowej.

Wejście do budynku znajduje się od strony południowo-wschodniej, z głównym wejściem umieszczonym po lewej stronie od wieży. Do drzwi prowadzi siedem kamiennych stopni, po prawej stronie przyległych do wieży latarni, a po lewej stronie zabezpieczonych metalową, czarną balustradą. Drzwi są asymetryczne, dwuskrzydłowe, płycinowe, wykonane z drewna, zachowując oryginalne górne doświetlenie z nieprzezroczystym szkłem. Stolarka drzwiowa została pomalowana farbą olejną na kolor ceglasty, a ozdobne metalowe okucia zostały pozostawione w naturalnym materiale. Stanowi to różnicę z drzwiami zauważalnymi na historycznych fotografiach, gdzie pozostawione są w naturalnym kolorze drewna. Nad drzwiami zamontowany jest kinkiet oświetlający wejście do obiektu. Po lewej stronie od głównych drzwi wejściowych znajdują się schody z siedmioma stopniami pokrytymi płytką ceramiczną oraz drzwi prowadzące do piwnicy, wykonane ze stali. Po przeciwnej stronie wieży (po prawej stronie), znajdują się dodatkowe dwa wejścia: jedno na poziomie gruntu, a drugie wyżej z siedmioma stopniami wykończonymi płytą granitową, oba skrzydła są drewniane, płycinowe.

Wśród detali architektonicznych występują dekoracyjne ceglane gzymsy, nadproża łukowe oraz wysunięte przed lico ściany parapety ceglane. Dodatkowo istotnym elementem elewacji są drewniane okiennice oraz mocno zaakcentowany ceglany gzyms wieńczący o profilu schodkowym pod galerią widokową. Na jednym z kamieni od strony południowej można odnaleźć datę budowy stacji pilotów.

Ilustracja 119: Latarnia morska Darłowo



Źródło: fot. autorka

Stolarka okienna jest współczesna, drewniana w kolorze czerwonego brązu z zachowaniem dawnych podziałów okiennych. W Karcie Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa z 2009 r. obserwuje się białą stolarkę okienną PCV bez szprosów, co świadczy o późniejszej wymianie okien wykonanych na wzór dawny. Otwory okienne i drzwiowe są zwieńczone nadprożem łukowym odcinkowym, a wybrane otwory posiadają drewniane okiennice w kolorze ceglстым. W przypadku parteru dawnego budynku pilotów oraz wieży spotyka się okna dwuskrzydłowe otwieralno-uchylne, gdzie każde skrzydło jest trzykwatrowe. Niektóre okna posiadają przewiązkę poziomą oraz naświetlenie górne. Na piętrze budynku pilotów obserwuje

się mniejsze otwory okienne, tj. okna dwuskrzydłowe dwukwaterowe oraz okna jednoskrzydłowe trójkwaterowe. Na elewacji frontowej i zachodniej występują blendy okienne, część otworów okiennych w budynku i wieży latarni została wtórnie zamurowana.

Latarnia morska znajduje się w rejestrze zabytków nieruchomości województwa zachodniopomorskiego, rejestracja pod nr A-397 z dnia 15 maja 2009 r. Jej architektura zachowała niezmienny wygląd przez ostatnie lata, zgodnie z zaleceniami Systemu IALA. Stan techniczny zewnętrzny latarni oceniany jest jako bardzo dobry, obserwuje się ślady korozji na latarni, galerii czy drzwiach piwnicy. Ze względu na położenie nadmorskie, latarnia wymaga regularnych remontów i konserwacji, szczególnie w okresie zimowym. Nie są planowane zmiany architektoniczno-budowlane i remonty.

Opis wnętrza

Wnętrze latarni morskiej udostępnione dla turystów stanowi jedynie wycinek całej przestrzeni obiektu. Turystyczna część obejmuje fragment budynku przynależnego zawierający hall wejściowy, który składa się z przedsionka oraz niewielkiego pomieszczenia z ladą sprzedażową, które stanowi łącznik pomiędzy dawnym budynkiem pilotów a wieżą latarni morskiej. Na parterze obiektu znajdują się pomieszczenia niedostępne, w tym dyżurka, toalety, pomieszczenie socjalne oraz pokoje gościnne z łazienką i niewielkim pomieszczeniem z aneksem kuchennym. Na piętrze zlokalizowane są 3 pomieszczenia magazynowe oraz korytarz, poddasze.

Ilustracja 120: Wnętrze latarni morskiej Darłowo



Źródło: fot. autorka

Hall wejściowy mieści proste drzwi naprzeciwko głównych drzwi wejściowych, gdzie umieszczona jest strzałka wskazująca kierunek poruszania się, cennik, regulamin oraz fotografie latarni morskich. Obserwuje się natłok informacji przedstawionych w sposób nieestetyczny. Ściany we wnętrzu zostały pomalowane na kolor pudrowego różu, a na posadzce ułożone są współczesne panele podłogowe w odcieniu jasnego drewna, z listwą przypodłogową PCV imitującą drewno. Sufit jest prosty i pomalowany na kolor biały. Po lewej stronie od wejścia znajdują się współczesne, proste, białe drzwi prowadzące do pomieszczeń niedostępnych oraz przypadkowe, nieestetyczne wyposażenie. Natomiast po prawej stronie umieszczony jest punkt sprzedaży biletów.

Pomieszczenie sprzedażowe wyposażone jest w ladę wykonaną z płyty laminowanej o wzorze ciemnego drewna, zintegrowaną ze szklaną gablotką w górnej części, regał z ekspozycją dostępnych pamiątek z litego drewna brzoźowego lakierowanego oraz ekspozytory i półki ściennie. W pomieszczeniu zastosowano oprawy oświetleniowe przemysłowe, liniowe.

Wejście do wieży prowadzi przez proste, współczesne drzwi laminowane w kolorze ciemnego drewna. Naprzeciwko drzwi znajduje się boazeria ścienna w kolorze rozbielonej żółci, która stanowi zabudowę dołu schodów z drzwiami prowadzącymi do niedostępnego pomieszczenia. Na parterze wieży zlokalizowana jest szklana gablota z pamiątkami oraz stalowa szafa sterownicza buczka mgłowego. Obserwuje się obecność grzejników elektrycznych na ścianach w strefie wejściowej oraz na parterze wieży. Wewnętrzny parapet drewniany został pomalowany w kolorze czerwono-brązowym, okna są zwieńczone łukiem odcinkowym. Posadzka oraz stopnie schodów zostały wykończone drewnem. Ściany pomalowane są na kolor różowy, wykończone gładko.

Komunikacja wewnątrz obiektu jest czytelna dzięki zachowaniu jednej drogi komunikacyjnej oraz strzałce informującej o kierunku poruszania się. Schody stanowią dominantę przestrzeni w wieży, posiadają budowę policzkową z duszą w środku, niektóre z biegów przylegają do ścian. Podstopnice są zabudowane, a drewniana balustrada jest dekoracyjna i rzeźbiona. Krawędzie stopni zabezpieczone zostały za pomocą współczesnej aluminiowej listwy progowej typu „L”. Oryginalna dekoracyjna balustrada i schody zostały zachowane w niezmienionej formie. Schody są zróżnicowane pod względem typów, występują zarówno schody o biegu prostym, zabiegowe, w górnym odcinku wieży o bardzo stromym biegu i budowie policzkowej, pozbawionej podstopnic. Przykładowy bieg schodów to szerokość wynosząca 80 cm, wysokością stopnia (h) równa 19 cm oraz głębokość stopnia (s) wynosząca 28 cm.

Na piętrze wieży znajdują się drzwi o skrzydle pełnym wykonanym z płyty laminowanej drewnopodobnej o ciemnym kolorze, prowadzące do niedostępnych pomieszczeń na poddaszu w dawnym budynku pilotów. Pod schodami można zauważyć małe drewniane drzwiczki. Na poszczególnych piętrach występuje ograniczona ilość przestrzeni, która została wykorzystana do eksponowania historycznych artefaktów takich jak stare fotografie, mapy oraz tablice informacyjne. Na najwyższym poziomie budynku pod laterną, strop został dodatkowo wzmocniony belkami, które zostały otynkowane i pomalowane na kolor biały. Oświetlenie składa się z kinkietów hermetycznych o kształcie kwadratowym. W najwyższym pomieszczeniu znajdują się 2 biegi schodów: jeden prowadzący na otwartą galerię, a drugi, niższy, umieszczony centralnie wewnątrz pomieszczenia, prowadzący do laterny. Wejście do laterny ograniczają oryginalne drewniane drzwi ramowo-płycinowe. Drzwi, balustrady oraz wybrane elementy schodów zostały pomalowane farbą olejną w kolorze rozbielonego żółcienia. Na historycznych fotografiach przedstawiających wnętrze wieży, obserwuje się białe ściany oraz schody pozostawione w naturalnym drewnie, prawdopodobnie lakierowane o odcieniu ciemniejszym niż obecna.

Wyjście na galerię odbywa się poprzez stalowy właz umieszczony w stropie znajdującym się na posadzce tejże galerii. Posadzka wykonana jest z ażurowej, ocynkowanej kraty, przez którą można dostrzec betonowy strop. Pod kratą widoczne są symboliczne monety pozostawione przez turystów. Ze względu na konieczność zabezpieczenia włazu na posadzce balustradą niemożliwe jest obejście galerii. Laterna wykonana jest w całości ze stali i pomalowana na biały kolor, jej wnętrze jest widoczne na poziomie galerii. Wnętrze laterny jest stalowe, gdzie ściany i sufit pomalowane zostały na czarny kolor, posadzka na czerwono, natomiast ściany klatki schodowej na kolor zielony.

Wnętrze obiektu wymaga pilnej renowacji, ze względu na występujące na ścianach zawilgocenia, odpadający tynk i zabrudzenia. Dodatkowo na suficie pod galerią widoczne są ślady wilgoci oraz pajęczyny, a na drewnianych stopnicach schodów i balustradzie zauważa się przetarcia. Obserwuje się także ślady korozji na laternie i galerii.

W trakcie remontu wnętrza w budynku przyległym zgodnie z dokumentacją z Karty Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa zastosowano ściany działowe gipsowo-kartonowe, oparte na stalowym stelażu i wypełnione wełną mineralną.

Bezpieczeństwo w obiekcie jest zapewnione poprzez zastosowanie taśm ostrzegawczych na progach i niskich nadprożach, system alarmowy, monitoring, system przeciwpożarowy oraz oznaczenie dróg ewakuacyjnych.

Funkcja

Latarnia morska w Darłowie stanowi czynny i w pełni zautomatyzowany znak nawigacyjny, zarządzany przez Urząd Morski w Szczecinie. Charakterystyka światła emitowanego przez latarnię to sygnał biały, blaskowy, grupowy o okresie świecenia wynoszącym 15 s, składający się z: blasku 2 s, przerwy 3 s, blask 2 s, przerwy między kolejnymi cyklami świecenia 8 s. Sektor świecenia latarni wynosi 180°, strefa świecenia od strony lądu została zabudowana w celu ochrony zabudowań miejskich. Zasięg światła to 15 Mm.

Latarnia stanowi atrakcję turystyczną ograniczoną do wieży widokowej. Obiekt jest dostępny całorocznie, z wydłużonymi godzinami otwarcia w sezonie wakacyjnym. Na potrzeby turystyczne została udostępniona galeria, laterna pozostaje natomiast niedostępna, jej urządzenie optyczne jest widoczne przez szybę z poziomu galerii. Z niewysokiej wieży roztacza się widok na malowniczą okolicę: miasto Darłowo, ujście rzeki Wieprzy, falochrony, plażę oraz pobliską farmę wiatrową. W strefie wejściowej znajduje się punkt sprzedaży biletów i pamiątek. Ruch turystyczny w latarni morskiej jest obsługiwany przez Stowarzyszenie Latarnik.

Wewnątrz budynku znajdują się tablice zawierające informacje o historii latarnictwa i obiekcie, a także stare mapy i fotografie, jednak cała ekspozycja wykazuje oznaki starzenia i jest prezentowana nieestetycznie. W pomieszczeniach niedostępnych dla osób postronnych znajdują się pomieszczenia pracowników oraz obszary przeznaczone na cele gościnno-socjalne, zaplecze techniczne, toaleta dla pracowników oraz pomieszczenie dyżurki.

Nie są planowane zmiany funkcjonalne w obiekcie. Obserwuje się niewielką wolną przestrzeń na poszczególnych piętrach wieży. Obiekt nie jest przystosowany dla osób z niepełnosprawnością.

Podsumowanie i wnioski

Teren wokół latarni morskiej doświadczył znaczących przekształceń w ostatnich latach w związku z intensywną działalnością budowlaną, której efektem był m.in. powstający w otoczeniu obiektu kompleks apartamentów. Zaskakujący jest fakt, iż powstanie obiektów skutkowało decyzją Urzędu Morskiego o przeniesieniu na okres 2 lat (2014–2016) urządzenia optycznego z latarni morskiej na słup radarowy. Na historycznych fotografiach zauważa się latarnię morską stanowiącą dominantę architektoniczną okolicy, otoczoną naturalną roślinnością. Z dawniej przyjaznej i naturalnie zielonej przestrzeni teren przekształcił się w pełni zagospodarowany obszar, całkowicie pozbawiony naturalnej roślinności, zdominowany przez utwardzone nawierzchnie.

Rozbudowana infrastruktura turystyczna, liczne atrakcje, szeroka promenada oraz dostępność miejsc do odpoczynku są czynnikami, które znacząco wpływają na zwiększenie liczby turystów odwiedzających miejscowość, w tym także latarnię morską.

Budynek pozostaje w dobrym stanie technicznym, choć istnieją elementy wymagające uwagi. Zgodnie z postulatami konserwatorskimi, prace remontowe lub inne działania prowadzone na obszarze zespołu powinny być nadzorowane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z udziałem odpowiednich ekspertyz i projektów technicznych. Wywiad przeprowadzony z pracownikiem latarni morskiej podczas badań terenowych oraz obserwacje własne potwierdziły, iż konieczny jest pilny remont wnętrza obiektu.

Potencjalna rozbudowa naziemna obiektu na w pełni zagospodarowanym terenie może napotykać znaczne trudności związane z ograniczeniami przestrzennymi, jednocześnie stanowiłaby nadmierną ingerencję w istniejący krajobraz portowy. Istnieją jednak znaczące możliwości adaptacyjne w kontekście istniejącego budynku, zwłaszcza jeśli chodzi o wykorzystanie licznych pomieszczeń niedostępnych w dawnym budynku pilotów. Obserwuje się także niewielką wolną przestrzeń na poszczególnych piętrach wieży, która może zostać wykorzystana do nowych funkcji użytkowych. Analiza ekspozycji wewnątrz latarni morskiej wykazała ich niską atrakcyjność, wynikającą z nieodpowiedniego dostosowania do współczesnych standardów oraz braku odpowiedniej dbałości o estetykę. Wnętrze latarni pomimo potencjału pozostaje niedopracowane, zauważalne jest to zwłaszcza w przypadku nieestetycznej strefy wejściowej, gdzie umieszczono przypadkowe wyposażenie i nagromadzenie informacji i komunikatów. Na uwagę zasługuje również zastosowana kolorystyka oraz materiały wykończeniowe we wnętrzu. Historyczne fotografie ukazują wnętrze, w którym zachowano naturalne drewno w schodach, balustradach, stolarce okiennej, a ściany pomalowane były na kolor biały. Wprowadzenie bardziej estetycznych rozwiązań architektonicznych może znacząco zwiększyć atrakcyjność

miejsca. Szczególną uwagę należy zwrócić na balustradę i schody, które zachowały swoją oryginalną formę i stanowią istotny element wnętrza.

Wnętrze atrakcji turystycznej stanowi miejsce niedostępne dla osób z niepełnosprawnościami, z uwagi na obecność licznych barier architektonicznych. Dostęp do galerii widokowej staje się wyzwaniem także dla wielu sprawnych odwiedzających, głównie z powodu umieszczenia wjazdu w posadzce, ażurowej konstrukcji podłogi oraz niewielkie zagęszczenie tralek w balustradzie. Powoduje to niepokój przed wejściem na punkt widokowy, a nawet rezygnację z wyjścia na galerię części turystów.

4.15. Latarnia morska Gąski

Ilustracja 121: Podstawowe dane latarnia morska Gąski



Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska w Gąskach to złożony, spójny stylistycznie kompleks architektoniczny otoczony ceglany murem, który składa się z wieży latarniowej, dawnego domu latarników, stodoły, budynku inwentarskiego oraz z współczesnych budynków Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wieża latarni o smukłej bryle stanowi jedną z najwyższych latarni morskich na polskim wybrzeżu. Obiekt jest bardzo popularnym i skomercjalizowanym punktem turystycznym, jednocześnie pozostając obiektem nawigacyjnym.

Rys historyczny

W latach 1860–1869 rozwój infrastruktury latarni morskich na wybrzeżu Bałtyku był rezultatem inicjatywy nowo powstałego Niemieckiego Stowarzyszenia Żeglarskiego „Nautica”, które podniosło kwestię niewystarczającej gęstości rozmieszczenia latarni. W odpowiedzi na to zapotrzebowanie plan opracowany przez L. A. Veitmeyera zakładał budowę wysokich obiektów o zasięgu światła sięgającym 20 Mm (Łysejko 2019).

Latarnia morska w Gąskach została wzniesiona na łące znajdującej się za lasem, jej budowę rozpoczęto w 1876 r., a zakończono na przełomie 1877 i 1878 r. (Bielicki, Ellwart 2019). Początkowo odległość latarni od linii brzegowej wynosiła 112 m, aktualnie zmniejszyła się do 85 m z powodu sukcesywnego przesuwania się linii brzegowej (Łysejko 2019). Proces

budowy latarni w Gąskach był analogiczny do realizowanych działani w Czołpinie. Ze względu na brak infrastruktury drogowej konieczne stało się stworzenie specjalnych pomostów przy brzegu w celu rozładunku materiałów budowlanych dostarczanych drogą morską z Kołobrzegu (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 122: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Gąski ze stanem obecnym



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

Latarnia morska została wzniesiona jako element szerszego kompleksu architektonicznego. Obejmowała budynek mieszkalny, 2 budynki gospodarcze, tym stodołę oraz budynek określany na początku XX w. jako stajnia, obora i chlew, natomiast w 1960 r. jako stajnia¹⁰⁴. Całość otoczono murowanym ogrodzeniem z dwuskrzydłową bramą wjazdową. Światło latarni zostało uruchomione 1 stycznia 1878 r., zasilane początkowo olejem roślinnym, którego transport na szczyt wieży odbywał się za pomocą wewnętrznego trzonu. W 1907 r. nastąpiła zmiana źródła światła i paliwa na naftę, co wiązało się z modyfikacją charakterystyki sygnału, którą uzyskano za pomocą 3 obracających się wokół aparatu optycznego przysłon (Komorowski i in. 2020). Dawniej, w celu zabezpieczenia mechanizmu przed wpływem światła słonecznego, urządzenie optyczne było przysłaniane w ciągu dnia przy użyciu kotar¹⁰⁵.

W roku 1927 latarnia morska została zmodernizowana poprzez wprowadzenie zasilania elektrycznego oraz modyfikacje optyki (Łysejko 2019). Nowe rozwiązania obejmowały również metalowe przysłony, które były napędzane przez mechanizmy zegarkowo-ciężarkowe umieszczone w tunelu wieży. Wewnątrz latarni znajdowało się pomieszczenie przeznaczone dla latarnika, którego zadaniem było regularne uruchamianie systemu przysłon w określonych interwałach czasowych. Obsługę latarni zapewniało 4 latarników, którzy dbali o właściwe funkcjonowanie i utrzymanie systemu optycznego. W późniejszych latach obsługę zmniejszono do 2 pracowników.

W okresie II wojny światowej latarnia nie doznała znaczących uszkodzeń, ucierpiały jednak elementy optyczne, w szczególności pryzmaty oraz środkowo-zachodnia część

¹⁰⁴ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 3923.

¹⁰⁵ Wtenczas uważano, że światło słoneczne wpływa niekorzystnie na mechanizm.

soczewki cylindrycznej, która pozostaje niekompletna do czasów obecnych. Uruchomienie światła latarni miało miejsce z końcem czerwca 1947 r. Charakterystyka emitowanego światła zbliżona była do sygnału z 1907 r. (Łysejko 2015). Pierwszymi opiekunami latarni po wojnie byli Rosjanie, w 1951 r. przekazano ją w ręce Polski. Przez kolejne 50 lat nie dokonano w obiekcie istotnych modyfikacji czy modernizacji (Łysejko 2019).

W 1933 r. zauważono pojawienie się pierwszych spękań na wieży latarni morskiej, które były spowodowane umiejscowieniem obiektu w niewielkiej odległości od linii brzegowej i związanymi z tym trudnymi warunkami atmosferycznymi. W odpowiedzi na problem wprowadzono plomby i podjęto działania naprawcze. Przemurowane wtenczas części ścian pozostają widoczne na elewacji do dziś. Kolejne uszkodzenia strukturalne zostały zaobserwowane w 1950 r., po 10 latach wzmocniono trzon wieży za pomocą zastrzyków cementowych, a elewacje pokryto powłoką ochronną, zapobiegającą przed opadami atmosferycznymi. W 1964 r. zaobserwowano kolejne pęknięcia, które zostały wypełnione materiałem uszczelniającym – olkitem budowlanym¹⁰⁶, następnie, w 1995 r. zastąpione syntetycznymi środkami uszczelniającymi w celu zatrzymania procesów wchłaniania wody przez mur budynku (Komorowski i in. 2020).

Wpis kompleksu do rejestru zabytków miał miejsce 8 czerwca 1978 r. Kilka lat później w 1985 r. Urząd Morski w Szczecinie zlecił Wydziałowi Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej przeprowadzenie ekspertyzy technicznej w zakresie stanu obiektu. Zespół pracowników naukowych z Instytutu Inżynierii Lądowej pod kierownictwem doc. dr inż. Janusza Kurzawy przeprowadził badania, których wyniki posłużyły jako podstawa do realizacji prac remontowo-konserwatorskich mających na celu zatrzymanie procesu degradacji latarni morskiej (Komorowski i in. 2020).

W roku 1991 przeprowadzono impregnację elewacji latarni morskiej, zmniejszając przepuszczalność murów dla wody deszczowej substancją zawierającą olej silikonowy rozcieńczony w benzynie i nafcie. W 1992 r. latarnia morska w Gąskach została udostępniona do zwiedzania, a w 1993 r. przeszła modernizację systemu oświetlenia, w ramach której wprowadzono zasilanie o napięciu 230 V oraz wymieniono tradycyjne żarówki na halogenowe, zwiększając zasięg światła do 23,5 Mm. Sterowanie oświetleniem opiera się na zastosowaniu fotokomórki (Łysejko 2019), a mechanizm przesłon wokół soczewki jest napędzany przez silnik elektryczny. W przypadku wypalenia się jednej żarówki automatycznie uruchamia się druga. W 1997 r. przeprowadzono zabieg zabezpieczenia górnej i dolnej części wieży latarni przed przesiąkaniem. W 2007 r. latarnia została zautomatyzowana, zaś 3 lata później stała się obiektem niedozorowanym, nieposiadającym stałej obsługi latarników (Komorowski i in. 2020).

¹⁰⁶ Olkit budowlany – stałe plastyczny materiał, który służy do trwałego uszczelniania oraz wypełniania dylatacji w materiałach o nieregularnych liniach styków i głębokich szczelinach, charakteryzujący się odpornością na wodę, temperaturę oraz chemikalia.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Gąski jest zlokalizowana na Wybrzeżu Słowińskim, w części gdzie brzeg morski i teren ukształtowane są płasko. Kompleks latarni morskiej położony jest niepełna 100 m od linii brzegowej na głównej drodze prowadzącej na Plażę Gąski. W otoczeniu latarni znajduje się wieś letniskowa, która przechodzi okres intensywnej przekształceń urbanistycznych i rosnącej liczby inwestycji deweloperskich (domy mieszkalne, apartamentowce).

Pomimo braku drogowskazów i znaków dojazd do latarni jest łatwy. Obiekt jest dobrze widoczny z większej odległości, w tym z plaży miejskiej i głównej drogi dojazdowej. Latarnia stanowi istotny punkt orientacyjny dominujący nad okoliczną zabudową. Wieża usytuowana jest przy ul. Latarników, na której znajduje się infrastruktura piesza i drogowa. Część dróg w okolicy stanowi nawierzchnia żwirowa lub drogi asfaltowe w złym stanie technicznym. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni przebiegają szlaki turystyczne, w tym popularny Szlak Nadmorski. Możliwy jest dojazd pod bramę kompleksu, jednakże na teren obiektu obowiązuje zakaz wjazdu. Płatny parking samochodowy znajduje się naprzeciwko wejścia na teren latarni, jednak miejsca postojowe są ograniczone, co w okresie największego ruchu turystycznego skutkuje zaparkowaniem licznych pojazdów wzdłuż ulic.

Odnotowano brak wyznaczonych dróg rowerowych w okolicy latarni. Natomiast przez miejscowość przebiega szlak rowerowy oznaczony kolorem czerwonym o długości około 45 km, a przed latarnią zainstalowane są stojaki rowerowe. Przystanek komunikacji miejskiej znajduje się w odległości około 260 m od latarni, na skrzyżowaniu z ul. Latarników.

W pobliżu latarni znajdują się sklepy stałe i sezonowe z pamiątkami, atrakcje turystyczne, restauracje, wypożyczalnie rowerów, miejsca do odpoczynku. Oferta noclegowa miejscowości obejmuje pokoje do wynajęcia, pola namiotowe, campingi, a także apartamenty. Wieża otoczona jest przez tereny zielone, w sąsiedztwie znajduje się niska zabudowa, składająca się głównie z parterowych i dwukondygnacyjnych budynków. Okoliczne atrakcje to: Pałac Morski, Park Krajobrazowy w Gąskach, plaża oraz Ogrody Hortulus.

Teren latarni

Latarnia morska znajduje się na działce nr 313/2 w kształcie zbliżonym do kwadratu. Obszar ten obejmuje cały ogrodzony kompleks latarniowy, przyległy do granicy działki od strony północno-wschodniej oraz teren na zewnątrz ogrodzenia od strony południowej i zachodniej. Na górnej granicy działki, tj. od strony północnej, centralnie umieszczona jest wieża latarni morskiej. Obszar ogrodzony stanowi prostokąt o wymiarach 45 na 80 m. Działka znajduje się w obszarze administracyjnym Gminy Mielno i ma powierzchnię około 3500 m². Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa z dnia 14 sierpnia 2008 r. o nr A-363 w skład zespołu latarni morskiej w Gąskach wchodzi:

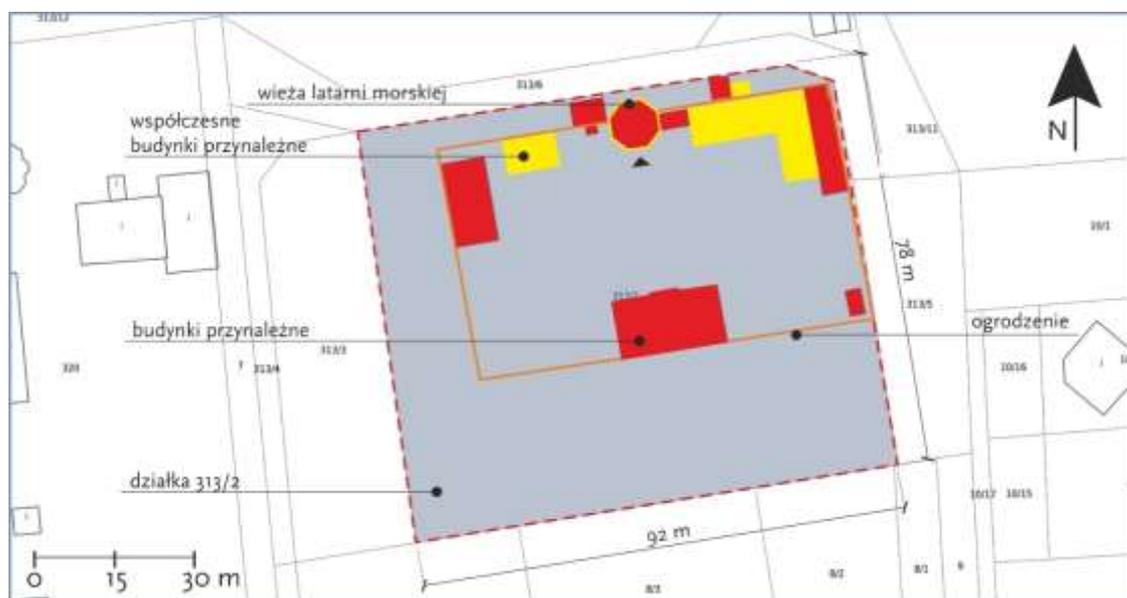
- latarnia morska,
- dawny dom latarników,

- dawna stodoła,
- dawny budynek inwentarski,
- mur ogrodzeniowy¹⁰⁷.

Tylne elewacje budynków wpisano w mur okalający kompleks. Poza wymienionymi powyżej obiektami na terenie kompleksu można zaobserwować 2 niewielkie, współczesne, parterowe budynki oraz wejście do piwniczki z widocznym kominem, częściowo usytuowane poza ogrodzeniem terenu.

Ceglany mur, który otacza obiekt, stanowi integralną część kompleksu. Od strony ulicy Latarników umiejscowiona jest drewniana, dwuskrzydłowa brama wjazdowa. Dodatkowe furtki wejściowe znajdują się po stronie północnej, zachodniej i południowej. Obiekt jest dostępny przez cały rok. Budynek stodoły został umieszczony przy zachodnim murze, który otacza posiadłość, natomiast drugi budynek gospodarczy znajduje się po przeciwnej stronie.

Ilustracja 123: Teren latarni morskiej Gąski



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

Ogrodzony obszar kompleksu latarni morskiej jest zagospodarowany, częściowo utwardzony. Wjazd do obiektu wykonano z asfaltu, zauważalne są pojedyncze ubytki. Strefa handlowo-gastronomiczna została utwardzona za pomocą płyt chodnikowych oraz geokraty z tworzywa sztucznego w miejscu stolików. Na terenie strefy gastronomicznej występuje niewielka różnica poziomów z lekką pochylnią oraz czterema stopniami schodów. Przed wieżą latarni oraz budynkiem Urzędu Morskiego zastosowano kostkę brukową i asfalt, natomiast część terenu utwardzono żwirem, strefy wydzielono za pomocą betonowych krawężników pomalowanych na biało. W strefie gastronomicznej znajdują się ławki oraz stoliki, na całym

¹⁰⁷ Źródło: Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 3923.

obszarze rozmieszczone są kosze na odpady. Zieleni obejmuje drzewa iglaste i liściaste, trawę, krzewy oraz kwiaty przed budynkiem Urzędu Morskiego. W pobliżu stodoły znajduje się duży kasztanowiec zwyczajny, przed domem mieszkalnym zieleni utrzymana jest w stylu naturalistycznym. Przed główną bramą wjazdową do kompleksu umieszczono kwiaty.

Analiza architektoniczna

Otoczony murem obszerny zespół architektoniczny obejmuje wieżę latarni morskiej, dwukondygnacyjny dom latarników, stodołę, dawny budynek inwentarski oraz 2 współczesne niewielkie budynki Urzędu Morskiego. Wraz z ogrodzeniem tworzą spójną całość, zachowując pierwotny układ przestrzenny oraz niezmienny wygląd od czasu powstania. Architektura kompleksu stanowi surową i prostą formę, bliską historyzmowi, odwołujący się do wzorów budownictwa średniowiecznego, pseudo obronnego, „gotyzującego”, równocześnie nawiązując do tzw. form budownictwa rodzimego „Heimatstil”¹⁰⁸.

Wieża latarni morskiej w Gąskach jest smukłą, zwężającą się ku górze konstrukcją o wysokości 49,80 m, wznoszącą się na zmiennym planie centralnym. Wieża składa się z 3 wyraźnie oddzielonych części: podstawy, okrągłego trzonu oraz stalowo-szklanej laterny. Podstawa umieszczona jest na kamiennym fundamencie o planie ośmiokąta foremnego, którego bok wynosi około 4 m, z wnętrzem w kształcie koła o średnicy wewnętrznej 4,13 m. Ośmioboczna bryła wykonana z cegły sięga wysokości 11,40 m, następnie przechodzi w centralnie umieszczoną wieżę na planie koła, osiągając średnice zewnętrzne 6,92 m u podstawy i 6,22 m w koronie. Całkowita wysokość trzonu wraz z podstawą wynosi około 40 m. Mur w dolnej części wieży ma grubość około 2,3 m, natomiast w koronie zmniejsza się do około 1,0 m. Wewnątrz wieży znajduje się trzon o średnicy 0,86 m, pełniący również funkcję podpory dla schodów. Szczyt latarni zdobi laterna o okrągłym rzucie o średnicy 3,24 m, zwieńczona wielopłaciowym kopulastym dachem, zakończonym dekoracyjną iglicą z kulą. Otaczająca laternę galeria ma średnicę 7 m¹⁰⁹ i jest wyposażona w metalową ażurową balustradę.

Budynek został wzniesiony na kamiennym fundamencie osiagającym głębokość około 5 m. Wszystkie historyczne elementy architektoniczne kompleksu, łącznie z murami, wykonane zostały z ciemnoczerwonej cegły ceramicznej o pełnej strukturze, zespolonej za pomocą zaprawy cementowo-wapiennej. Cokół wieży sięga wysokości około 1,5 m, jest licowany kamieniem na zaprawie cementowej. Konstrukcja laterny ma formę szkieletową, stanowi typowy przykład tzw. pawilonu. Została wykonana ze stalowych kątowników, a dach o drewnianej konstrukcji pokryto stalową, cynkowaną blachą. W celu ochrony ptactwa szyby laterny zostały osłonięte metalową siatką. Balustrada galerii jest metalowa, nitowana, składająca się z prostych pionowych tralek, z co szóstą ozdobioną dekoracyjną kulą.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ Ibidem.

Ilustracja 124: Latarnia morska Gąski



Źródło: fot. autorka

Wejście do wieży prowadzi przez granitowe schody o 6 stopniach z balustradą wykonaną z murowanego ceglanego muru z parapetem z ciętej płyty granitowej. Nad drzwiami wejściowymi do budynku umieszczone są lampy. Drzwi prowadzące do latarni są drewniane, malowane na kolor szary, dwuskrzydłowe, płycinowe, posiadają doświetlenie górne oraz są zakończone łukiem pełnym. W dolnej części skrzydeł są umieszczone metalowe poziome żaluzje.

Otwory okienne w wieży są niewielkie, zakończone łukiem pełnym. Okna na elewacji rozmieszczone są spiralnie, na tzw. mijankę. Drewniana stolarka okienna w wieży jest współczesna, wykonana na wzór dawnej z zachowaniem 1 poziomego podziału. Parapety wykonane są z granitu. Jedno z okiem umieszczone w osi, nad drzwiami wejściowymi do wieży ma kształt okrągły, z wewnętrznymi szprosami i dzieleniem.

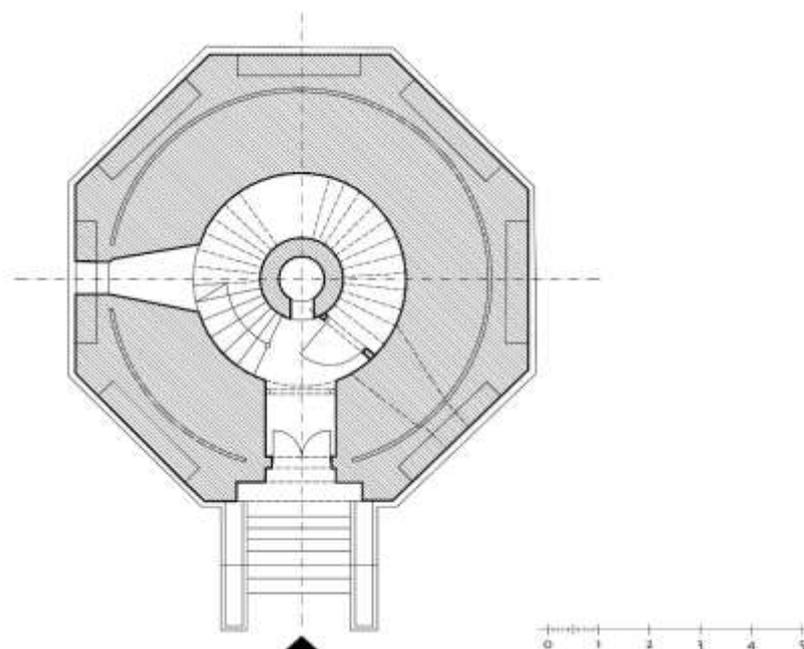
W obiekcie można zaobserwować detale architektoniczne. U góry ośmiokątnej podstawy oraz na szczycie wieży z cegły znajduje się rozbudowany gzyms arkadowy w typie kranelazu¹¹⁰. Powyżej gzymsu można zauważyć jasną płytę granitową, pełniącą funkcję posadzki galerii (kapinos). Dodatkowymi elementami dekoracyjnymi są: ozdobne okno podzielone na sekcje w górnej części drzwi wejściowych, ceglane nadproża z łukiem pełnym. Projekt historyczny przewidywał obecność lizen w dolnej, ośmiobocznej części wieży, jednak nie zostały one zrealizowane.

Budynek mieszkalny o prostej bryle na planie podłużnym prostokąta jest usytuowany w centralnej części południowego ogrodzenia otaczającego kompleks architektoniczny. Budynek jest dwukondygnacyjny z podpiwniczeniem oraz poddaszem użytkowym, przykryty dwuspadowym dachem. W przeszłości pełnił funkcję mieszkalną dla 4 rodzin, znajdowały się w nim po 2 mieszkania na parterze oraz 2 mieszkania na piętrze. Strefa wejściowa do budynku została zaakcentowana poprzez delikatne wysunięcie środkowego, pionowego pasa elewacji frontowej. Schody przed wejściem głównym zawierają murowaną balustradę po 2 stronach, nawiązując do wejścia latarni morskiej. Drzwi wejściowe są drewniane, dwuskrzydłowe,

¹¹⁰ Ibidem.

płycinowe z górnym doświetleniem z podziałami. Konstrukcję budynku stanowi cegła zastosowana zarówno na ścianach, jak i w stropach nad piwnicą, czy detalach architektonicznych. Stropy wyższych kondygnacji zostały wykonane z drewna. W budynku mieszkalnym zastosowano metalowe, ocynkowane rynny oraz dach pokryty czerwoną, współczesną dachówką, ceglany komin został przemurowany współcześnie. Elewacja zachodnia została pokryta szarą, współczesną płytką – w dolnej części z blachy w górnej z kamienia łupkowego. Detale dekoracyjne występujące na budynku to: ceglane gzymsy, w tym gzyms schodkowy na ścianie szczytowej, nadproża w formie łuków odcinkowych, węgarek. Zachowano częściowo okna historyczne z dzieleniem, częściowo zaś zastosowano współczesną stolarkę PCV. Kubatura budynku wynosi około 2 800 m³, powierzchnia użytkowa około 400 m² ¹¹¹.

Ilustracja 125: Rzut wieży latarni morskiej Gąski



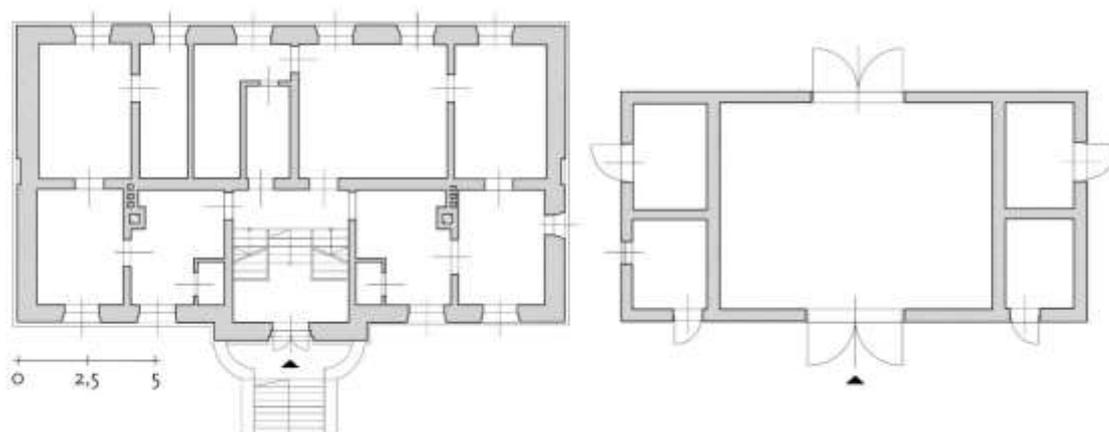
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Stodoła jest budynkiem jednokondygnacyjnym z poddaszem użytkowym o planie podłużnym w formie prostokąta, bryła jest zwarta, horyzontalna, przykryta dwuspadowym, wysokim dachem. Budynek stodoły jest murowany cegłą ceramiczną, dach ma konstrukcję drewnianą, pokrytą ceramiczną dachówką. W środkowym punkcie znajdowała się dawniej stodoła, a po bokach z obu stron pomieszczenia gospodarcze z wejściami jednoskrzydłowymi od frontu i od elewacji szczytowych. Budynek jest pozbawiony okien z wyjątkiem pojedynczego otworu zabezpieczonego drewnianą stolarką na elewacji południowej oraz niewielkich otworów wentylacyjnych w szczytach budynku. Otwory drzwiowe i okno są zwieńczone łukiem odcinkowym, ceglane. Wrota do stodoły są drewniane, klepkowe, dwuskrzydłowe umieszczone

¹¹¹ Ibidem.

na elewacji wschodniej i zachodniej. Kubatura stodoły to 800 m³, natomiast powierzchnia użytkowa wynosi 130 m² ¹¹².

Ilustracja 126: Rzuty wolnostojących budynków przynależnych, po lewej: budynek mieszkalny, po prawej stodoła



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Po obu stronach wieży znajdują się małe budynki parterowe Urzędu Morskiego w Szczecinie, z zadaszeniem wypuszczonym przed elewacją. Obiekty są współczesne, historyczne źródła, fotografie oraz Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nie zawierają zapisów dotyczących ich obecności. Obiekty są przyległe do murów zespołu od strony północnej. Jeden z budynków jest tynkowany i malowany na kolor ceglasty, natomiast drugi przyległy do wieży latarni morskiej od strony zachodniej posiada elewację z cegły klinkierowej. Okna i drzwi są współczesne, wykonane z białego PCV, o prostej formie, pozbawione podziałów, w typie rozwierano-uchylnym. Otwory okienne i drzwiowe posiadają proste nadproża, co wyróżnia obiekty wśród pozostałej zabudowy kompleksu.

Po zachodniej stronie wieży znajduje się niewielki, niższy budynek o drewnianych drzwiach, zlokalizowany częściowo za ogrodzeniem, z wysokim, murowanym kominem po stronie północnej. Budynek stanowi prawdopodobnie zadaszenie piwniczki.

Obszar wschodni kompleksu obejmuje strefę handlowo-gastronomiczną. Na terenie obiektu znajdują się lokale gastronomiczne, toalety oraz zaplecza pracowników i sklepy zlokalizowane w zabudowaniach przylegających do murów ogrodzenia, które stanowiły dawniej budynek inwentarski. Budynek od strony ulicy ma niewielkie otwory okienne z drewnianymi okiennicami. Obiekt jest niewielkich rozmiarów, jednokondygnacyjny, wykonany z cegły ceramicznej, przykryty dwuspadowym dachem o konstrukcji drewnianej z pokryciem z dachówki ceramicznej. Wewnętrzna przestrzeń podzielona była pierwotnie na wiele małych pomieszczeń, z 8 wejściami od strony zachodniej, wyposażonymi w drewniane, jednoskrzydłowe drzwi klepkowe. Obiekt został zmodernizowany, stolarka została wymieniona na współczesną, a jego

¹¹² Ibidem.

zewewnętrzny obszar częściowo zadaszony. Kubatura obiektu wynosi około 400 m³, a powierzchnia użytkowa około 80 m².

Wszystkie budynki kompleksu są połączone monolitycznym murem otaczającym zespół. Na teren wchodzi duża brama wjazdowa, skonstruowana z drewnianych, 2-skrzydłowych wrót. Wewnątrz muru znajduje się obszerny wolny teren. Mur ogrodzeniowy wyposażony jest w słupy o rzucie kwadratowym zwieńczone kopertowo z ozdobnym pasem gzymsu, dodatkowo ozdobione geometrycznym wzorem przypominającym lekko wpuszczoną literę „X”.

Zespół jest objęty ochroną prawną, wpis nr A-363, datowany na 14 sierpnia 2008 r., zawiera dopuszczenie zmiany funkcji budynków gospodarczych i mieszkalnych. Kompleks pozostający w dobrym stanie technicznym z utrzymaną czystą elewacją wieży. Pod gzymsem arkadowym obserwowane są gniazda jaskółek. Brak informacji na temat planowanych remontów i zmian architektoniczno-budowlanych.

Opis wnętrza

Strefa wejściowa wieży latarni morskiej Gąski jest niewielkich rozmiarów. Drzwi wejściowe są otwierane do środka wieży, dawniej były podwójne, co widać po pozostawionej ościeżnicy. Obecnie skrzydła zostały zdemontowane. Wnętrze wyróżnia surowe wykończenie i bardzo grube mury, które w dolnej części osiągają grubość ponad 2 m, zmieniając swoją grubość w wyższych partiach trzonu wieży. Wnętrze pozostaje o takiej samej średnicy na całej wysokości. Ściany pozostawione są w naturalnej cegle, strop w dolnej części wieży jest kamienny, posadzkę natomiast wykonano z cementu. Bezpośrednio naprzeciwko wejścia znajduje się punkt sprzedaży biletów, który stanowi niewielką ladę z płyty laminowanej w kolorze ciemnego orzecha, osłoniętą u góry przezroczystą płytą pleksi. Nad ladą zainstalowana jest oprawa przemysłowa liniowa, a za ladą znajdują się stalowe, szare drzwi, prowadzące do pomieszczeń technicznych.

W wieży znajduje się historyczny trzon, który pierwotnie służył do dostarczania ładunków i opału na szczyt wieży za pomocą wyciągarki linowej. Tunel był także wykorzystywany do napędzania systemu przysłon latarni za pomocą mechanizmu ciężarkowego, obecnie poprowadzone są w nim instalacje techniczne (przewody energetyczne i telekomunikacyjne). Trzon wykonany jest z cegły spoinowanej. W trzonie wieży naprzeciwko drzwi wejściowych znajdują się metalowe brązowe drzwiczki zakończone łukiem, które zapewniają dostęp do wnętrza trzonu.

Wnętrze jest surowe z ograniczoną liczbą detali i zdobier. Interesujący detal stanowi kanał do odprowadzania skraplającej się wody występujący w niektórych parapetach betonowych. Otwory okienne wyposażono w glify z nadprożami w kształcie łuku.

Znaczna część wieży pełni wyłącznie funkcję komunikacji pionowej, ruch jest jednokierunkowy i czytelny. Schody są kręte usytuowane wokół centralnego komina transportowego, który pełni także funkcję ich podparcia. Stopnie i spoczniki zostały wykonane z płyt granitowych (cięty i gładzony granit śląski). Bieg schodów w dolnej części wieży ma szerokość 125 cm,

przy wysokości stopnia (h) wynoszącej 17 cm oraz głębokości (s) 34 cm i 14 cm przy trzonie. Ostatni etap komunikacji prowadzi przez strome stalowe schody drabiniaste, ze stopniami o ryflowanej powierzchni, pomalowanymi na czerwony kolor. Całkowita liczba stopni wynosi 233, o czym informują umieszczone na ścianach numery. Na zewnętrznej ścianie przymocowano prosty, czerwony, metalowy pochwyty ścienny zakończony ślimacznica.

Ilustracja 127: Wnętrze latarni morskiej Gąski



Zródło: fot. autorka

Poniżej galerii widokowej znajduje się puste pomieszczenie, w którym kończą się kręte schody, zabudowane drewnianą boazerią, następnie przechodzącą w balustradę z profilowanych, toczony tralek. W środkowej części wnętrza umieszczono stalowy słup, a w ścianie i wnękę zakończoną łukiem odcinkowym. Oświetlenie stanowią oprawy ściennie hermetyczne. Stropy w górnej części wieży są masywne, wyższe międzykondygnacyjne są wykonane z cegły ceramicznej sklepionej. Posadzka w laternie oraz w pomieszczeniu poniżej galerii wykonana jest z desek drewnianych, natomiast posadzka galerii z płyt granitowych. Drzwi prowadzące na galerię widokową są drewniane lekko zaoblone w rzucie, jednoskrzydłowe, płycinowe, z poziomą żaluzją, otwierane do wewnątrz. Dodatkowe skrzydło jest wykonane z desek, umieszczone na zewnętrznej linii ściany latarni, otwierane na zewnątrz. Drzwi do laterny wykonane są z drewna naturalnego, lakierowanego, z przeszkleniem, umieszczone w ścianie pokrytej drewnianą boazerią z płycinami, wraz z drewnianym sufitem zostały pomalowane farbą olejną na brązowy kolor. Na niewielkim fragmencie ściany widoczne są białe, prostokątne płytki ceramiczne w połysku z pojedynczymi spękaniem. Na zewnętrznej galerii zamontowano stalową nitowaną drabinę prowadzącą na poziom z urządzeniem optycznym.

W dolnej części wieży stwierdzono dobry stan techniczny, jednakże w górnych partiach zauważono liczne akty wandalizmu, wytartą farbę na stopniach schodów, pochwytach oraz posadzce. Obecność barier architektonicznych jest liczna i obejmuje schody, progi, drabinę na najwyższym odcinku, a także niskie nadproża i wąskie przejścia. Bezpieczeństwo zapewniają zastosowane poręcze, taśmy ostrzegawcze oraz monitoring, na najwyższym odcinku brakuje ostrzeżenia o niskim poziomie stropu. Wolne przestrzenie są ograniczone, na najwyższej kondygnacji znajduje się i pomieszczenie pozbawione wyposażenia. Brak możliwości wejścia

do budynków przynależnych skutkuje brakiem danych na temat aktualnego układu przestrzennego oraz zastosowanych rozwiązań.

Funkcja

Latarnia morska w Gąskach stanowi aktywny znak nawigacyjny, ze światłem umieszczonym na wysokości 51,10 m n.p.m. oraz zasięgiem światła dochodzącym do 23,50 Mm. Emitowany sygnał to światło przerywane grupowe o okresie świecenia wynoszący 15 s: przerwa 1,2 s, światło 2,5 s, przerwa 1,2 s, światło 2,5 s, przerwa 1,2 s, światło 6,4 s. Nadzór nad obiektem sprawuje Urząd Morski w Szczecinie, a jego funkcjonowanie opiera się na zautomatyzowanym systemie sterowania, który jest aktywowany za pomocą fotokomórki, bez stałego dozoru.

Wieża latarni morskiej jest otwarta dla turystów w określonych godzinach po zakupie biletu wstępu. Latarnia przyciąga licznych turystów w okresie letnim, punkt widokowy na szczycie wieży zapewnia widok na okoliczne wioski i panoramę wybrzeża. Na potrzeby turystyczne została udostępniona galeria widokowa, sama laterna jest niedostępna dla turystów. W punkcie sprzedaży biletów oferowane są jedynie bilety wstępu na wieżę latarni morskiej, które zdaniem turystów mają zbyt wysoką cenę w stosunku do oferowanych atrakcji. Teren kompleksu cechuje się znaczną komercjalizacją, na jego terenie znajdują się punkty handlowe i gastronomiczne z zewnętrznym ogródkiem do spożywania posiłków, automaty z zabawkami i do gier, płatne toalety. Wspomniane funkcje rozmieszczone w części wschodniej kompleksu, w tym w dawnym budynku inwentarskim. Na terenie kompleksu występują nieliczne wartości dodane, wśród których można wymienić tablicę z opisem historii obiektu umieszczoną przed wejściem oraz niewielką ekspozycję drewnianych rzeźb, starej kotwicy i maszyn rolniczych. W okolicy corocznie odbywają się wydarzenia kulturalne, m.in. Mieleńskie Lato Kulturalne.

Naprzeciwko wieży latarni morskiej znajduje się kamienica mieszkalna, która pierwotnie służyła jako miejsce zamieszkania dla personelu obsługującego latarnię. Obecnie obiekt zamieszkują osoby prywatne, w tym także mieszkający tam na stałe pracownicy pobliskich straganów. Mieszkańcy korzystają z przestrzeni przed budynkiem, równoległe z turystami. Dodatkowo na terenie kompleksu w dawnym historycznym budynku są hodowane gołębie oraz kury, co skutkuje pokryciem elewacji odchodami zwierząt. Kury swobodnie poruszają się po terenie obiektu, w tym także po strefie gastronomicznej, w czasie spożywania przez turystów posiłków.

Teren wokół latarni jest przystępny dla osób z niepełnosprawnościami, uszkodzona nawierzchnia może stwarzać trudności w poruszaniu się. Wieża wyposażona jest w liczne bariery architektoniczne i jest niedostępna dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Nie są planowane zmiany funkcjonalne na terenie kompleksu.

Podsumowanie i wnioski

Kompleks latarni morskiej Gąski jest zlokalizowany w niedalekiej odległości od plaży na Wybrzeżu Słowińskim, na obszarze rozwijającej się miejscowości wczasowej. Otoczony ceglany murem teren latarni tworzy spójną przestrzeń z zabudową kompleksu. Obszar jest zagospodarowany, częściowo pokryty zielenią o uporządkowanym układzie oraz utwardzoną nawierzchnią. Teren utrzymany w czystości, z miejscami do wypoczynku i infrastrukturą turystyczną. Dzięki dużej powierzchni kompleksu oraz licznym budynkom przynależnym obiekt posiada znaczny potencjał adaptacyjny, dodatkowe rozbudowy nie są konieczne przy wielu nowych funkcjach użytkowych.

Obiekty zachowały oryginalny wygląd oraz pozostają w bardzo dobrym stanie technicznym. Kompleks prezentuje wysokie walory historyczne, techniczne, architektoniczne i krajobrazowe. Zespół objęty ochroną prawną jest regulowany przez postulaty konserwatorskie zawarte w Karcie Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa. Ochrona obejmuje utrzymanie planu zespołu, integralności muru, brył i elewacji budynków towarzyszących latarni morskiej, włączając w to budynki gospodarcze oraz mieszkalne, które mogą być przeznaczone na cele turystyczne, gastronomiczne, hotelarskie itp. Zmiany funkcjonalne w obiektach są dopuszczalne pod warunkiem spełnienia postulatów konserwatorskich. Modernizacja uzbrojenia technicznego latarni jest akceptowana. Prace remontowe, konserwatorskie i inne prowadzone na terenie zespołu muszą być każdorazowo nadzorowane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, opierając się na odpowiednich ekspertyzach i projektach technicznych.

Wnętrze wieży sprawia bardzo dobre pierwsze wrażenie, zostało zaprojektowane w minimalistycznym stylu z użyciem naturalnych materiałów, z ograniczoną kolorystyką i liczbą detali architektonicznych i zdobień. Pomieszczenia wewnątrz wieży są niemal całkowicie wypełnione komunikacją, pozostawiając niewielkie wolne przestrzenie. Stan techniczny wnętrza jest dobry, górne partie wykazują ślady użytkowania oraz akty wandalizmu. Na kondygnacji poprzedzającej laternę znajduje się niewielka wolna przestrzeń ze sklepieniem wykonanym z cegły ceramicznej. Wnętrza budynków przynależnych są niedostępne.

Latarnia morska pełni funkcję aktywnego, zautomatyzowanego znaku nawigacyjnego zarządzanego przez Urząd Morski w Szczecinie oraz popularnej atrakcji turystycznej. Obszar kompleksu uległ komercjalizacji i cieszy się bardzo dużą popularnością w okresie wakacyjnym. Produkty komercyjne i konsumpcyjne zakrywają historyczną substancję budynku, a nadmiar informacji i panujący hałas wpływają negatywnie na postrzeganie obiektu. Zabudowania są częściowo zdominowane przez współczesne elementy, takie jak komercyjne parasole, szyldy, plastikowe wyposażenie, przepełnione produktami punkty handlowe czy automaty do gier, co zakłóca ich wysokie walory historyczno-architektoniczne i wpływa niekorzystnie na odbiór przestrzeni. Wskazane jest przeprojektowanie przestrzeni w celu poprawy estetyki i funkcjonalności obiektu, przy równoczesnym uwzględnieniu jego wartości historycznej i kulturowej.

Obszar obejmujący kompleks latarni jest pozbawiony wyraźnego rozgraniczenia między przestrzenią prywatną a publiczną. Jest widoczny deficyt prywatnych stref dla lokalnej społeczności, nie jest także wykorzystywany w pełni potencjał kompleksu. Mieszkania prywatne w budynkach należących do kompleksu są zajmowane zarówno przez osoby związane zawodowo z miejscem, jak i przypadkowych mieszkańców. W stodole znajdującej się na terenie kompleksu prowadzona jest hodowla kur oraz gołębi, które swobodnie poruszają się wśród turystów, również w strefach gastronomicznych, istnieje więc ryzyko naruszenia standardów bezpieczeństwa żywności i potencjalnego zagrożenia zdrowia konsumentów.

W pozycji „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża” autorstwa Komorowskiego, Pietkiewicz, Szulczewski (2020) możemy przeczytać wyznanie latarnika: „(...) praca latarnika w latach 2000. wzbogaciła się o nowy element, a mianowicie obsługę ruchu turystycznego, który z roku na rok jest coraz większy. Obecnie latarnicy zajmują się wpuszczaniem turystów na wieżę i opowiadaniem o tym, jak kiedyś wyglądała praca i życie latarników.”

4.16. Latarnia morska Kołobrzeg

Ilustracja 128: Podstawowe dane latarnia morska Kołobrzeg



Źródło: opracowanie własne

Kołobrzeg jest jednym z najstarszych miast Pomorza i posiada bogatą historię związaną z oznakowaniem nawigacyjnym. Aktualna wieża latarni morskiej w Kołobrzegu została wzniesiona po zakończeniu II wojny światowej, aby zastąpić wcześniejszą konstrukcję zniszczoną w wyniku działań wojennych. Na jej lokalizację została wybrana platforma historycznego fortu, usytuowanego tuż przy ujściu rzeki Parsęty do Morza Bałtyckiego. Stanowi zarówno pomnik historii, element krajobrazu miasta Kołobrzeg, czynny znak nawigacyjny, jak i atrakcję turystyczną.

Rys historyczny

Miasto i port Kołobrzeg, pierwotnie ufortyfikowany gród, posiada bogatą historię sięgającą wczesnego średniowiecza. Już wówczas port zajmował znaczącą pozycję na

południowym Bałtyku. Nadanie lubeckich praw miejskich¹¹³ datuje się na rok 1255. Źródła archiwalne dokumentują istnienie podnoszonego światła nawigacyjnego unoszonego w momencie wpływania statków do portu, umieszczonego na gmachu zarządu portu już w 1666 r. W okresie XVII i XVIII w. Kołobrzeg stanowił twierdzę (Bielicki, Ellwart2019).

W roku 1837 administracja rządowa Niemiec przejęła kontrolę nad portem w Kołobrzegu wraz z portami w Ustce i Darłowie. W 1866 r. uruchomiono światła wejściowe do portu podnoszone na maszcie obok ówczesnego domu pilotów, znajdującego się u nasady falochronu wschodniego. W celu zwiększenia widoczności wejścia do portu w 1872 r. na głowicach falochronów umieszczono stawy. Wzrastający ruch morski skłonił do podjęcia decyzji o budowie większej, dwukondygnacyjnej stacji pilotów, którą ukończono w 1878 r. Budynek pełnił także funkcję siedziby ówczesnej administracji portu, wraz z nim powstał magazyn na łodzi pilotowe, a obok wybudowano niewielki basen portowy przeznaczony dla łodzi (Łysejko 2019).

Ilustracja 129: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Kołobrzeg ze stanem obecnym



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

W roku 1899 podjęto decyzję o wykorzystaniu obszaru Fortu Münde (obecnie Fort Ujście) do wzniesienia nowej stacji pilotów oraz latarni morskiej. Fort został zbudowany w latach 1770–1774¹¹⁴ w miejscu ujścia rzeki Parsęty do morza. Na jego dolnej platformie, przed fortem od strony morza, został wzniesiony trzykondygnacyjny drewniany budynek, z przylegającą do niego od strony południowo-zachodniej czteropiętrową wieżą. Łączność między fortem a latarnią zapewniał pomost komunikacyjny (Komorowski i in. 2020). Nowe obiekty o strzelistej bryle zostały zrealizowane w lekkiej konstrukcji ryglowej, pomalowanej na żółto (Łysejko 2019). Światło umieszczone zostało na wysokości 14 m. W 1904 r. dokonano zmian w charakterystyce emitowanego światła (Łysejko 2015).

W 1909 r. zastąpiono nietrwałą drewnianą konstrukcję latarni morskiej masywnym budynkiem wykonanym z cegły. Podobnie jak poprzednio, nowy budynek posiadał wieżę, która znajdowała się w południowo-zachodnim narożniku. Na szczycie ośmiobocznej wieży umieszczono okrągłą laternę, ze szkleniem zwróconym w kierunku morza, zwieńczoną kopułowym dachem. Budynek pomalowano na oliwkowy kolor z ciemną laterną. Światło umieszczono

¹¹³ Prawo lubeckie - stanowiło niemieckie prawo lokacyjne będące wzorem prawno-organizacyjnym dla ponad 140 miast charakteryzujących się brakiem rynku, który zastępowała szeroka ulica.

¹¹⁴ Miasto Kołobrzeg. Fort Ujście. Źródło: kolobrzeg.eu/251-kolobrzeg-fort-ujscie. Dostęp dnia 03.05.2024.

na wysokości 25,30 m n.p.m., zapewniając zasięg światła latarni na odległość 14 Mm (Komorowski i in. 2020). Wieża przetrwała niemal do końca II wojny światowej, kiedy to w marcu 1945 r. Kołobrzeg stał się areną walk pomiędzy niemieckimi siłami a wojskami polskimi i radzieckimi. Latarnia morska służyła jako punkt dowodzenia niemieckiego komendanta portu, opuszczona przez niego w momencie wyzwolenia miasta została zniszczona przez ładunki wybuchowe pozostawione przez wycofujące się wojska niemieckie. W dniu 18 marca 1945 r., w pobliżu zniszczonej latarni, odbyły się symboliczne zaślubiny polskiego żołnierza z Bałtykiem (Łysejko 2019).

Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do budowy nowej latarni. Wykorzystano fundamenty masywnych zabudowań fortecznych i umieszczono nową wieżę na głównej platformie fortu. Decyzja o budowie obiektu jako pomnika upamiętniającego poległych żołnierzy radzieckich w walce z faszyzmem została podjęta przez Radziecką Komendanturę Wojskową. Obecnie na elewacji wieży umieszczona jest tablica upamiętniająca walkę z faszystowskim najeźdźcą. Do wzniesienia latarni użyto cegły rozbiórkowej pochodzącej z pobliskich zniszczonych budynków. Na szczycie wieży, zgodnie z postanowieniem władz radzieckich, umieszczono pięcioramienną czerwoną gwiazdę, która miała służyć jako światło nawigacyjne. Latarnia została uruchomiona 11 listopada 1945 r., lecz z powodu protestów spowodowanych trudnościami w lokalizacji światła nawigacyjnego, gwiazda została usunięta. We wrześniu 1949 r. zainstalowano nową laternę wyposażoną w elektryczne źródło światła, zastępując tymczasowe gazowe.

Od 10 kwietnia 1964 r. latarnia morska w Kołobrzegu jest objęta ochroną prawną zabytków. W roku 1972 został opracowany projekt techniczny mający na celu przekształcenie wnętrza dawnego fortu Ujście w pomieszczenie klubu Tryton PTTK Kołobrzeg, który funkcjonował do lat 90. XX w¹¹⁵. Budowa wieży odbywała się w pośpiechu, z wykorzystaniem materiałów porozbiórkowych, co skutkowało jej złym stanem technicznym. Konieczne było przeprowadzenie kapitalnego remontu w latach 1979–1981, na podstawie projektu z 1965 r. Do tego okresu było używane dawne urządzenie optyczne. W ramach modernizacji drewniane schody we wnętrzu wieży zostały zastąpione stalowymi, a także przeprowadzono przebudowę latarni i powiększenie galerii widokowej. Światło latarni jest skierowane na morze, z pominięciem obszaru miejskiego. Nowe urządzenie nawigacyjne zostało uruchomione 29 lipca 1991 r. (Komorowski i in. 2020).

W roku 1992 latarnię morską otwarto dla zwiedzających. Przez pewien czas wnętrza fortu pełniły funkcje kawiarni, klubu muzycznego oraz miejsca organizacji imprez kulturalnych, koncertów i programów rozrywkowo-edukacyjnych (Łysejko 2019). W 2000 r. latarnia została zamknięta dla ruchu turystycznego, jednakże dzięki działaniom Stowarzyszenia Miłośników

¹¹⁵ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 1241.

Latarni Morskiej oraz przeprowadzonemu remontowi wnętrza trzonu wieży, ponownie udostępniono ją dla publiczności¹¹⁶.

Od 2007 r. latarnia morska wraz z pobliskimi latarniami od Czołpina do Gąsek, podlegającymi wtenczas administracji Urzędu Morskiego w Słupsku, została zautomatyzowana i włączona do systemu monitoringu. W dniu 1 kwietnia 2010 r. latarnia stała się obiektem nieodzorowanym, niewymagającym codziennego nadzorowania przez latarników. Aktualnie latarnicy obecni w obiekcie zajmują się kierowaniem ruchem turystycznym.

W roku 2017 w latarni morskiej zostało zainstalowane nowoczesne urządzenie świetlne produkcji firmy Satelite, którego zasięg sięga od 18 do 19 Mm (Komorowski i in.2020).

Latarnia morska w Kołobrzegu została poddana kompleksowej renowacji, obejmującej naprawę konstrukcji muru oporowego, elewacji, bastionu oraz wieży fortu i latarni, a także modernizację systemów elektrycznych. Według artykułu opublikowanego przez TVN 24 w dniu 11 listopada 2023 r. planowane prace mają być wykonane w ciągu 280 dni, przy szacowanym koszcie przekraczającym 5,7 miliona złotych, z czego 5 milionów złotych stanowi dofinansowanie rządowe¹¹⁷. Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska, podkreśliła, że latarnia morska jest istotnym zabytkiem Pomorza Zachodniego oraz ważnym elementem identyfikacyjnym miasta. Zakończenie prac renowacyjnych przewiduje się w sierpniu 2024 r., po ponad 40 latach od ostatniego kapitalnego remontu. W związku z realizacją prac remontowych latarnia morska będzie nieczynna dla zwiedzających, także w okresie sezonu wakacyjno-letniego¹¹⁸. W okresie remontu wprowadzono oświetlenie elewacji latarni morskiej.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska Kołobrzeg znajduje się przy ujściu rzeki Parsęty do morza na prawym brzegu, w bezpośrednim sąsiedztwie falochronu wschodniego. W jej otoczeniu znajduje się pełna infrastruktura turystyczna, zielony skwer, bulwar Jana Szymańskiego, promenada, plaża oraz architektura mieszkalna. Pobliska zabudowa to niskie lokale gastronomiczne i handlowe oraz kamienice około 5-kondygnacyjne na ul. Morskiej. Wokół samej latarni rozciąga się rozległy plac obejmujący zarówno skwer „Przy Latarni”, jak i Skwer kmdt Stanisława Mieszковского. Ze względu na położenie i wysokość latarnia jest widoczna z daleka, dominuje nad okolicą i pełni rolę tłumnie odwiedzanej wizytówki miasta.

Dostępność do obiektu jest ułatwiona dzięki dobremu skomunikowaniu oraz obecności kierunkowskazów. Brak możliwości wjazdu na skwer pod latarnią wymusza pozostawienie pojazdu w odległości co najmniej 200 m od obiektu na płatnych miejscach postojowych

¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ TVN24 (2024). Kołobrzeg: Latarnia odzyska swój blask. Renowacja wyniesie prawie sześć milionów złotych. Źródło: tvn24.pl/szczecin/kolobrzeg-latarnia-odzyska-swoj-blask-renowacja-wyniesie-prawie-szesc-milionow-zlotych-st7432335. Dostęp dnia: 03.05.2024.

¹¹⁸ MiastoKołobrzeg.pl (2024). Latarnia morska odzyska swój blask już za 280 dni [wideo]. Źródło: miastokolobrzeg.pl/wiadomosci/31625-latarnia-morska-odzyska-swoj-blask-juz-za-280-dni-wideo.html. Dostęp: 03.05.2024.

wzdłuż ulic lub na płatnych parkingach. Istnieje możliwość dojazdu do ul. Morskiej, zlokalizowanej nieopodal obiektu, jednak dostępność miejsc parkingowych jest ograniczona.

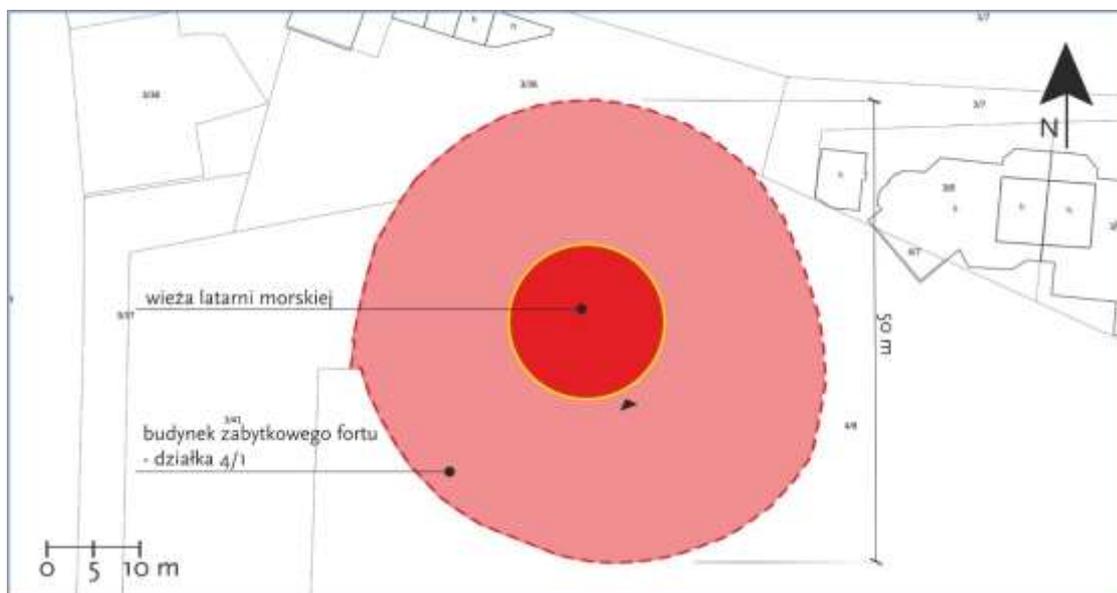
Wokół obiektu odnotowuje się liczne drogi piesze, jednak brak jest możliwości dostępu od strony zachodniej, z uwagi na obecność rzeki oraz obszaru wojskowego. Na ul. Morskiej zlokalizowano wyznaczoną drogę rowerową, przez miasto przebiega Międzynarodowy Nadmorski Szlak Rowerowy R10. Na placu przed latarnią umieszczono stację rowerów miejskich, a na terenie obiektu zainstalowano stojaki rowerowe.

Latarnia morska położona jest w odległości między 0,7 a 1,5 km od przystanków komunikacji miejskiej oraz dworca kolejowego i autobusowego. Obiekt znajduje się w odległości 700 m, od przystanku autobusowego na ul. Mickiewicza obsługującego sezonową linię nr 3 i nr 11, a nieopodal latarni rozpoczynają się rejsy wycieczkowe.

Obszar wokół fortu obfituje w różnorodne atrakcje, w tym restauracje, kawiarnie, parki, zielone skwery, plażę miejską, pomniki historyczne, muzea, atrakcje dla najmłodszych oraz centrum sportów wodnych. W okolicy występują źródła wody mineralnej, solanki oraz pokłady borowiny. Kołobrzeskie uzdrowisko słynie z leczenia chorób górnych dróg oddechowych, krążenia oraz stawów. Inne atrakcje turystyczne regionu to: Rynek Staromiejski z Ratuszem Miejskim, Park Imienia Jedności Narodowej, Miejski Szlak Fortyfikacji Kołobrzeg, Muzeum Oręża Polskiego, zabytki militarne, Katedra Kołobrzeska oraz Pałac Brunszwickich.

Teren latarni

Ilustracja 130: Teren latarni morskiej Kołobrzeg



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

Latarnia morska usytuowana jest na działce nr 4/1 w gminie Kołobrzeg, teren o okrągłym kształcie wyznaczają mury fortyfikacji. W centrum znajduje się latarnia morska umieszczona na historycznym forcie otoczonym oporowym murem ceglany. Teren jest dostępny całodobowo, nieogrodzony oraz zagospodarowany. Wejście na teren fortu i latarni odbywa

się od strony wschodniej, poprzez utwardzoną drogę dojazdową na wzniesieniu terenu, ze schodami z północnej i południowej strony i pochylnią. Szerokie schody od strony południowej rozszerzające się ku dołowi, wykonane z kamienia, z niskim ceglany murem, od strony północnej występują węższe schody z kamiennym murem i pochylnia przeznaczona dla osób niepełnosprawnych. Obszar ten został ściśle zagospodarowany, pokryty utwardzoną nawierzchnią z kostki granitowej oraz czerwonej kostki brukowej, z ograniczonymi obszarami zielonymi. Na terenie fortu występują niewielkie, porośnięte trawą wydzielone klomby o kształcie czworobocznym, ułożone promieniście wokół wieży. Po stronie południowej znajduje się jedno drzewo — sosna. Poza granicami terenu fortu znajduje się wiele miejsc do odpoczynku, natomiast na samym obszarze latarni brakuje ławek, co skłania turystów do odpoczynku na murze fortu. Wieża i fort są oświetlone przez umieszczone w gruncie lampy zewnętrzne. Teren przed latarnią jest dostępny dla osób niepełnosprawnych.

Analiza architektoniczna

Wieża latarni morskiej umiejscowiona w centralnej części głównej platformy fortyfikacji, tworzy obiekt spójny z otoczeniem, stanowiący integralną część całego obiektu o charakterze bastionowym.

Latarnia została umiejscowiona na fundamencie fortu, który zapewnił solidną bazę dla konstrukcji wieży. Bryła budynku charakteryzuje się masywną i zwartą formą. Obiekt został podzielony na 2 główne części: bastion dawnego fortu z podpiwniczeniem oraz wieżę latarni morskiej. Plan budowli opiera się na kształcie koła, z centralnie umieszczoną okrągłą wieżą, otoczoną platformą muru obronnego. Trzykondygnacyjny fort stopniowo zwęża się ku górze, średnica bastionu wynosi 17,10 m, a grubość murów dochodzi do 4 m. W murach umieszczono otwory strzelnicze, rozszerzające się na zewnątrz, oraz wieżyczki w formie baszt. Samą latarnię cechuje masywna, wertykalna konstrukcja na planie koła, zwężająca się ku górze, z dwupoziomą galerią i laterną na szczycie. Dolna galeria posiada strop wysunięty przed lico ściany latarni, nad galerią znajduje się laterna, którą podpira 6 cienkich żelbetowych słupów (typ pawilonu o konstrukcji szkieletowej), z komunikacją w środku, która odbywa się przez przeszkloną klatkę schodową. Wokół laterny znajduje się mniejsza galeria. Obie galerie otoczone prostą, białą balustradą zbudowaną ze stalowych, gęsto rozmieszczonych pionowych tralek. Laterna posiada szklenie od strony morza, natomiast od strony lądu stalową ścianę pełną, wieńczy ją stożkowy dach. Wysokość trzonu wieży to 14 m, średnica u podstawy wynosi 8,25 m, a grubość muru 65 cm.

Fort wzniesiono z cegły. Wieża zbudowana została z ciemnoczerwonej, licowanej, spoinowanej cegły pozyskanej ze zniszczonych podczas II wojny światowej budynków, do zaprawy wykorzystano piasek pochodzący z lokalnej plaży. Laterna wykonana została ze stalowych kątowników, strop laterny wykonano z betonu zbrojonego, dach o drewnianej konstrukcji wyłożono ocynkowaną blachą stalową, podparcie laterny stanowią żelbetowe słupy. Całość laterny pomalowano na biało.

Wejście do latarni morskiej znajduje się od strony południowo-wschodniej, umieszczone w na górnej platformie fortu. Drzwi wejściowe są masywne, wykonane z drewna ze stalową kołatką, nad nimi umieszczono współczesny daszek z metalu i przezroczystego PCV. Poziom podłogi wewnątrz latarni znajduje się poniżej poziomu platformy fortu. Osobne wejście do muzeum minerałów i skamieniałości znajduje się po prawej stronie od głównych drzwi wejściowych do latarni. Muzeum jest ulokowane na kondygnacji niższej, wymagając zejścia po schodach oraz przejścia przez małą bramę, prostopadłe połączoną ze ścianą fortu. Schody wykonane są z granitu, przed drzwiami znajduje się kostka granitowa. Drzwi drewniane, jednoskrzydłowe, otwierane do wewnątrz, ze współczesnym daszkiem z PCV.

Ilustracja 131: Latarnia morska Kołobrzeg.

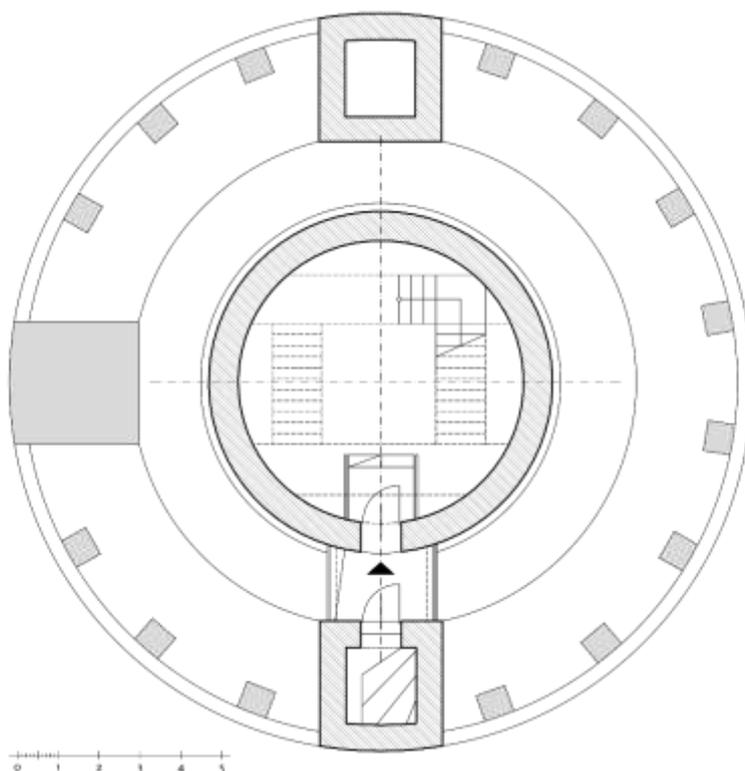


Źródło: fot. autorka

Zarówno w wieży, jak i na forcie występują detale architektoniczne ceglane i tynkowane. Na zwieńczeniu muru oporowego można zaobserwować występowanie gzymsu oraz fryzu arkadowego, mur bastionu jest zakończony blankami z rozciągniętym stalowym łańcuchem pomiędzy. W części północnej muru w arkadach gzymsu umieszczone są geometryczne dekoracje ceramiczne o profilowanej, okrągłej formie. Wieżyczka, stanowiąca część muru bastionu, posiada charakterystyczny daszek kopertowy z kamienną kulą na szczycie, a jej boczne powierzchnie ozdobione są prostym gzymsem ceglany, gzymsem arkadowym oraz blendami okiennymi. Wokół platformy fortu umiejscowiona jest balustrada wykonana z metalowych prętów z geometrycznym, powtarzalnym wzorem. Okna wieży są otoczone tynkowaną opaską o geometrycznym wzorze z mocniej podkreślonym zwornikiem. W górnej części wieży pod galerią widokową znajduje się tynkowany gzyms arkadowy. Na murze bastionu, od strony południowej, umieszczona jest tynkowana tablica upamiętniająca poległych bohaterów w walce z hitlerowskim najeźdźcą, zawierająca inskrypcję „Bohaterom poległym w walce z najeźdźcą hitlerowskim o wolność i niepodległość”, oraz godło polskie. Po przeciwnej stronie fortu na tynkowanej ścianie znajduje się kolorowy herb miasta Kołobrzeg. Od strony zachodniej wieży widoczna jest czarna płaskorzeźba, najprawdopodobniej tynkowana i malowana, przedstawiająca broń, kask oraz motywy roślinne. Na murze bastionu umieszczony jest czarny,

metalowy napis „zginęli na morzu” oraz tablica pamiątkowa. W górnej części wieży napisano datę trwania II wojny światowej.

Ilustracja 132: Rzut latarni morskiej Kołobrzeg



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Okna w wieży są niewielkie, wąskie, wertykalne, zwieńczone łukiem pełnym, jedno-skrzydłowe i trójkwaterowe. Stolarka okienna wykonana jest z drewna o cienkiej, nietwieralnej ramie, przypuszczalnie oryginalnej. Okna w wieży rozmieszczone są symetrycznie, w 4 osiach. W górnej części wieży, ponad fryzem arkadowym, znajduje się małe okno o prostokątnym kształcie, w proporcji zbliżonej do kwadratu, zwieńczone łukiem odcinkowym. Historyczne, masywne wrota wejściowe wykonane są z litego drewna, dwuskrzydłowe i zbrojone, otwierane do wewnątrz. Każde skrzydło wrót jest konstruowane z desek drewnianych ułożonych w jodełkę, a ościeżnica jest zbudowana z drewnianych belek o przekroju kwadratowym, otwór zwieńczony łukiem odcinkowym.

Latarnia morska znajduje się pod ścisłą ochroną konserwatorską, nr wpisu 376/1964 z dnia 10 kwietnia 1964 r. Na elewacji obiektu umieszczona jest tabliczka informująca o jego statusie prawnym. Stan techniczny jest oceniany jako dobry, obserwowane są wykwyty solne na elewacji oraz pojedyncze akty wandalizmu. Na baszcie muru zewnętrznego zaobserwowano spękania daszku oraz roślinność wyrastającą z ubytków w ścianach. Na murze zewnętrznym

również występują pojedyncze ubytki, okna wymagają konserwacji. Zauważalne są także uzupełnienia ubytków cegieł i zaprawy w murze zewnętrznym¹¹⁹.

Opis wnętrza

Strefa wejściowa charakteryzuje się znacznym ograniczeniem przestrzennym, bezpośrednio naprzeciwko drzwi zlokalizowany jest punkt sprzedaży biletów, umieszczony w budce po prawej stronie, natomiast po lewej stronie znajduje się galeria modeli statków. Wejście na wieżę usytuowane jest z prawej strony, niezauważalne wśród ludzi oczekujących w kolejce biletowej. Ściany wewnętrzne oraz widoczny strop sklepienny są tynkowane i bielone, część ścian posiada odsłoniętą cegłę, posadzkę wykonano ze współczesnych płytek ceramicznych o kwadratowym kształcie, naśladujących szary kamień. Budka sprzedaży biletów została wydzielona w narożniku za pomocą dwóch brązowych żaluzji antywłamaniowych, umieszczonych na metalowej, białej konstrukcji. Lada wykonana jest z płyty laminowanej o jasnym odcieniu drewna, zabezpieczona powyżej płytą pleksi. Wnętrze budki jest niewielkich rozmiarów, zawiera prostą, wysoką szafkę w kolorze lada oraz posadzkę pokrytą szarym linoleum. Drzwi prowadzące do galerii modeli są jednoskrzydłowe, drewniane z płycinami, czterokwaterowe z przeszkloną jedną z kwater.

Droga prowadząca na wieżę jest ciasna oraz ciemna, szczególnie w pierwszym odcinku, który stanowi stary fort. Schody są murowane, wykończone drewnianymi stopnicami z lekko wystającymi noskami, następnie powyżej wykończone współczesną płytką ceramiczną (zastosowaną również w strefie wejściowej). Konstrukcja murów jest gruba, wewnątrz wykończona białym tynkiem. Poszczególne fragmenty drogi na wieżę wyposażone są w czarne metalowe kraty, m.in. w strefie wejściowej oraz w miejscu oddzielającym Muzeum Mineralów od latarni. Powyżej strefy wejściowej pierwszym pomieszczeniem zlokalizowanym jeszcze w forcie jest sala wystawowa, połączona z punktem handlowym, wejście umieszczone po prawej stronie schodów. Drzwi prowadzące do sali wykonane są z drewna, o 1 skrzydle, zakończone łukiem i zdobione wzorem jodełki, a nadproże wykonane jest z cegieł. Po prawej stronie znajdują się małe, drewniane drzwi prowadzące do pomieszczenia niedostępnego. Wnętrze sali jest przestronne z ceglanyścianami i sklepieniem. Łęk sklepienny wyposażony jest w otwór zabezpieczony siatką, znajdujący się w centralnym punkcie, podparty na masywnych słupach, pomiędzy którymi umieszczone są gabloty ekspozycyjne. Posadzka wykonana jest z kamienia, z delikatnym spadkiem ku środkowi, gdzie umieszczona jest kratka ściekowa. Na posadzce zauważalny jest duży, okrągły, drewniany właz. Lada zbudowana jest z płyt meblowych, w całości przysłonięta przez ekspozycję. Oświetlenie wewnątrz obejmuje lampy ścienne przemysłowe.

¹¹⁹ Stan techniczny na dzień 08.08.2022 r.

Ilustracja 133: Wnętrze latarni morskiej Kołobrzeg



Źródło: fot. autorka

Przez fort na kolejne kondygnacje prowadzi wąski i niski korytarz ze sklepieniem łukowym, gdzie znajdują się strome schody zabiegowe z zielonym metalowym pochwytem ściennym. Okna w tym odcinku są niewielkie, prostokątne, surowe w formie i nieotwieralne. Odcinek pomiędzy fortem a wieżą latarni wymaga wyjścia na zewnątrz, fragment jest osłonięty współczesnym daszkiem z przezroczystego PCV i zabezpieczony metalową, prostą balustradą. Niskie nadproża są zabezpieczone odblaskową taśmą ostrzegawczą. Drzwi do latarni morskiej oraz fortu, wykonane są z drewna ułożonego we wzór jodełki. Są oryginalne, jednoskrzydłowe, otwierane na zewnątrz i zakończone łukiem. Ich montaż opiera się na stalowych zawiasach przytwierdzonych bezpośrednio do ściany. W latarni morskiej umieszczono dodatkowe, jednoskrzydłowe drzwi pełne, otwierające się do wewnątrz z otworami nawierconymi w dolnej części skrzydła.

Wnętrze latarni morskiej posiada posadzkę z lastryko oraz zróżnicowanie poziomów, z dwoma stopniami w górę po przekroczeniu drzwi wejściowych, po obu stronach umieszczono zielone metalowe poręcze. Przestrzeń wewnątrz latarni jest wysoka i otwarta na całej wysokości, pełniąc funkcję komunikacyjną do poziomu galerii. Na najniższej kondygnacji znajduje się drewniana budka, wykonana na indywidualne zamówienie, służąca do sprzedaży pamiątek i zabawek. Towar jest wyeksponowany w przeszklonej gablocie budki oraz na regałach, wieszakach ściennych i na stołach. Na ścianach umieszczona jest tablica informująca o innych latarniach morskich wybrzeża oraz historii obiektu. W przestrzeni sklepu znajduje się duża ilość informacji w postaci nakazów i zakazów, a za stołem z asortymentem sklepu umieszczona jest stara, dwusegmentowa, metalowa szafa oraz przybory do sprzątan. We wnętrzu wieży latarni morskiej obserwuje się surowe wnętrze, pozbawione detali architektonicznych.

W trzonie wieży zaprojektowano schody pięciobiegowe: proste stalowe o szerokim i komfortowym biegu oraz policzkowe ze stalowymi pomostami umieszczonymi pomiędzy poszczególnymi biegami. Stopnice wykonano z ryflowanej blachy. Wymiary przykładowych prostych schodów wynoszą odpowiednio: szerokość biegu 115 cm, głębokość stopnia (s) 25 cm oraz wysokość stopnia (h) 20 cm. Balustrada wykonana jest z prostych stalowych rur, ułożonych rzadko w układzie pionowym i poziomym. Schody malowane na zielony kolor

z rozciągniętą siatką tekstylną w duszy schodów o tej samej barwie, ze stalowymi odciągami. Schody u spodu są w kolorze brązowym, co może świadczyć, że był to ich pierwotny kolor. Na balustradzie widnieje baner reklamujący galerię modeli statków.

Strop podtrzymujący laternę jest wykonany z żelbetu, u spodu zauważalne są masywne belki konstrukcyjne, pomalowane na kolor biały. Powyżej laterny znajduje się puste pomieszczenie, w którym umieszczone są kręte stalowe schody, oparte na masywnym stalowym, zielonym trzonie w centralnym punkcie wnętrza. Wewnątrz pomieszczenia znajdują się niewielkie okna, których skrzydła są otwieralne. Podłoga wykonana jest z lastryka, natomiast ściany i sufit charakteryzują się gładką powierzchnią, pozbawioną ozdób czy detali. Dolna galeria z obeliskiem posiada schody otoczone przez szesnastoboczne przeszklone pomieszczenie – pawilon o lekkiej stalowej konstrukcji w białym kolorze. Wewnątrz pawilonu umieszczono stalową schodnię prowadzącą do laterny. Drzwi na galerię są stalowe, białe, częściowo przeszklone w górnej części. Galeria jest przestronna z posadzką lastryko, do dyspozycji turystów jest płatna luneta obserwacyjna. Wyższa kondygnacja galerii wsparta na żelbetowych słupach o przekroju kwadratowym.

Wewnątrz fortu w pomieszczeniach ekspozycyjnych można zaobserwować sklepienia ceglane podparte solidnymi słupami, w murach znajdują się nisze, pierwotnie przeznaczone na magazyny. Podłogi różnią się w zależności od przeznaczenia pomieszczeń, obejmując płytki ceramiczne imitujące drewno w galerii modeli oraz lastryko w muzeum minerałów.

Ocena stanu technicznego wskazuje na widoczne spękania na poziomie galerii, zabrudzone ściany, będące wynikiem użytkowania. Dodatkowo na poziomie poniżej laterny, na ścianach, skrzynce elektrycznej oraz schodach zaobserwowano liczne akty wandalizmu, a także łuszczącą się farbę na schodach spiralnych oraz niewielkie ślady korozji. Na poziomie dolnej galerii zaobserwowano pęknięte szyby w szklanej klatce schodowej.

W obiekcie występują liczne bariery architektoniczne, w tym bardzo ciasne korytarze, strome schody oraz progi, co ogranicza dostępność atrakcji dla osób z ograniczoną sprawnością. Komunikacja w strefie wejściowej, którą wieża dzieli z galerią modeli statków, jest nieczytelna. Może to prowadzić do dezorientacji zwiedzających, zaobserwowano, że przy dużym natężeniu turystów wejście na wieżę staje się niewidoczne, zasłonięte przez kolejkę. Zwiedzający kierują się do galerii modeli, gdzie wymagany jest dodatkowy bilet wstępu. Powyżej poziomu wejścia komunikacja jest czytelna: istnieje tylko jedna droga oraz zauważa się strzałki informujące o kierunku poruszania się.

Bezpieczeństwo zapewniają odblaskowe taśmy ostrzegawcze, tablice informujące o śliskich powierzchniach, system monitoringu i system przeciwpożarowy. Istnieje także oznaczenie dróg ewakuacyjnych oraz zabezpieczenia schodów, takie jak rozciągnięta siatka i stalowe linki. Brak jest ostrzeżeń o stopniach i różnicy poziomów przy drzwiach wejściowych do wieży.

Funkcja

Obiekt jest czynnym, zautomatyzowanym znakiem nawigacyjnym, funkcjonującym bez pełnego nadzoru. Jego zasięg światła wynosi 16 Mm, a wysokość światła to 36,5 m n.p.m. Latarnia emituje światło błyskowe o okresie świecenia trwający 3 s: światło 1 s, przerwa 2 s. Administracyjnie obiekt podlega Urzędowi Miasta Kołobrzeg, laterna jest użytkowana przez Urząd Morski w Szczecinie. Pomimo automatyzacji nadzór nad ruchem turystycznym sprawuje zatrudniony latarnik, którego żona prowadzi sprzedaż biletów wstępu.

Latarnia morska jest wizytówką miasta Kołobrzeg, pomnikiem historycznym i popularną atrakcją turystyczną oferującą punkt widokowy. Udostępniona dla zwiedzających jest dolna galeria widokowa, dostęp do laterny i górnej galerii jest ograniczony. Wieża widokowa jest czynna całorocznie, w okresie letnim z dłuższymi godzinami otwarcia do zachodu słońca. Z wysokości wieży rozpościera się widok na morze, panoramę miasta, ujście rzeki Parsęta, park zdrojowy oraz falochrony z plażami po obu stronach. Turyści otrzymują bilet wraz z fotografią latarni morskiej oraz podstawowymi informacjami o obiekcie (położenie geograficzne, wysokość wieży, charakterystyka światła, rok budowy). W różnych źródłach można napotkać sprzeczne informacje dotyczące godzin otwarcia. W sezonie turystycznym obiekt jest bardzo licznie odwiedzany i bywa zatłoczony.

Po drodze na szczyt wieży na dwóch poziomach tj. na odcinku fortu oraz w najniższej części wieży, znajdują się punkty handlowe. Sklep z pamiątkami na terenie fortu oferuje pamiątki tematyczne oraz ekspozycje skamieniałości, minerałów, dawne urządzenia nawigacyjne oraz inne, historyczne urządzenia związane z latarnictwem i żeglarstwem. Dodatkowo w sali można zobaczyć tablicę prezentującą interesujące przykłady latarni morskich z różnych zakątków świata.

W budynku fortu znajdują się muzeum oraz galeria, jednak nie są one połączone z latarnią morską (wymaga dodatkowego zakupu biletu wstępu). Na terenie muzeum znajduje się ekspozycja minerałów, natomiast w galerii prezentowane są modele statków. W archiwalnych źródłach odnotowano wystąpienia ekspozycji związanych z nawigacją, hydrografią i konchologią¹²⁰ w przestrzeniach dawnych fortyfikacji, których w chwili badań nie odnotowano. Na niższym poziomie fortu, położonego w wałach pod drogą dojazdową, zlokalizowana jest pętla publiczna toaleta, dostępna od strony skweru. Na obszarze platformy fortu, na południowo-wschodniej stronie, umiejscowiona jest niewielka budka oferująca przekąski i napoje, w otoczeniu stolików oraz parasoli reklamowych.

Na platformie fortu eksponowane są sprzęty artyleryjskie, przypominające o historycznych wydarzeniach, natomiast na murach korpusu wieży umieszczono tablicę upamiętniającą bohaterów wojennych. Przy wejściu do obiektu umieszczono automat z pamiątkowymi medalionami oraz wyeksponowano stare kotwice.

¹²⁰ Konchologia – dział nauki obejmujący badanie skorup mięczaków.

Brak odpowiednich udogodnień, takich jak miejsce na pozostawienie wózka dziecięcego stanowi częsty problem zaobserwowany podczas prowadzenia badań terenowych. Wnętrze niedostępne dla osób z niepełnosprawnościami z powodu licznych barier architektonicznych.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska w Kołobrzegu jest obiektem o bogatej historii, wskutek zniszczeń wojennych w 1945 r. obiekt wymagał całkowitej odbudowy. Wtenczas dokonano całkowitej zmiany formy obiektu, harmonizując go z otoczeniem i integrując z fortem.

Zlokalizowana przy ujściu rzeki Parsęty do morza na prawym jej brzegu, latarnia stanowi ważny punkt miejscowości wczasowej. Jest otoczona infrastrukturą turystyczną, drogową oraz zabudową mieszkalną. Ze względu na swoje położenie i wysokość jest dobrze widoczna, stanowi charakterystyczny punkt krajobrazu i pełni rolę symbolicznego pomnika historii. Dostęp do latarni jest ułatwiony dzięki dobrej komunikacji oraz obecności kierunkowskazów. W pełni zagospodarowany, utrzymany w czystości teren fortu jest dostępny dla osób niepełnosprawnych.

Mimo upływu czasu i działalności naturalnej stan techniczny analizowanego obiektu jest oceniany jako dobry. Odnotowano zniszczenia, także we wnętrzu wieży, które wymagają interwencji konserwatorskiej. Zgodnie z dokumentacją Karty Ewidencji Zabytków, zespół prezentuje wybitne wartości historyczne, architektoniczne, techniczne i krajobrazowe. Objęty jest on ochroną prawną w tym układ przestrzenny wnętrza budynku oraz układ przestrzenny terenu oraz towarzysząca mu zieleni.

Wejście do wieży stanowi bardzo ciasną przestrzeń z nieestetyczną strefą wejściową, następnie stromymi schodami w ciasnym i ciemnym korytarzu. Komunikacja na początku jest niejasna, a przy drzwiach wejściowych występują nieoznaczone stopnie. W górnych partiach obiektu obserwuje się dużą ilość informacji oraz nieestetyczną, skomercjalizowaną ekspozycję asortymentu sklepu. Fort i latarnia o dużym potencjale, w wybranych partiach wieży obserwuje się przestrzenie możliwe do adaptacji.

Schody w wieży z powodu ich wysokości i konstrukcji pozbawionej podstopnic stanowią barierę dla osób cierpiących na lęk wysokości, dzieci oraz osób starszych. Istnienie barier architektonicznych, takich jak ciasne korytarze, strome schody i progi, ogranicza dostępność obiektu dla osób z niepełnosprawnościami.

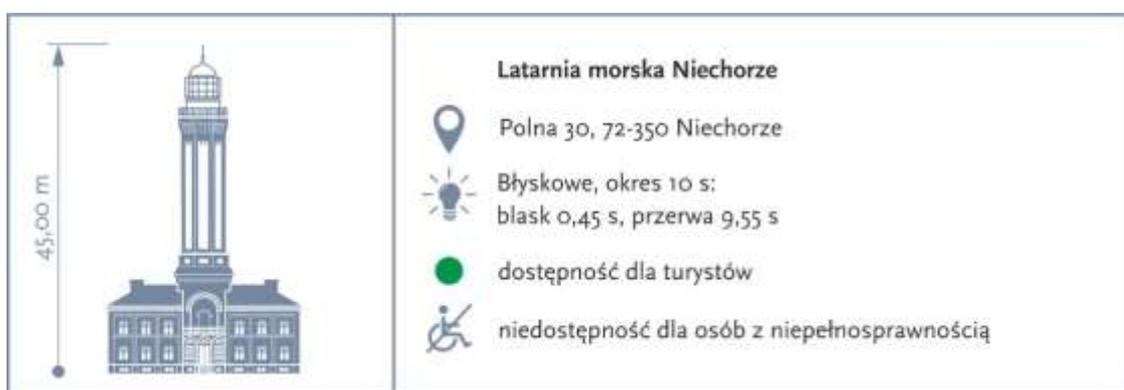
Latarnia morska w Kołobrzegu pełni funkcję czynnego znaku nawigacyjnego, jednocześnie stanowiąc atrakcję turystyczną wyposażoną w punkt widokowy oraz sklep z pamiątkami i ekspozycjami tematycznymi. Dodatkowo w obrębie fortu, znajdują się płatne galerie i muzea. Pomimo zautomatyzowanego funkcjonowania latarni, pozostaje ona pod opieką zatrudnionego do obsługi ruchu turystycznego latarnika. Jak podają „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża” autorstwa Komorowski, Pietkiewicz, Szulczewski (2020) latarnicy kierujący ruchem turystycznym w obiekcie: „Tak jak wszyscy latarnicy naszego wybrzeża (...) mają nadzieję,

że latarnie morskie przetrwają, gdyż są ważne dla żeglarzy i małych jednostek pływających, nadto stanowią dziedzictwo kulturowe naszego kraju.”

4.17. Latarnia morska Niechorze

Latarnia morska w Niechorzu stanowi symbol Pobrzeża Rewalskiego i jest nazywana najpiękniejszą latarnią morską na polskim wybrzeżu. Wysoka wieża latarni dominuje nad otaczającą zabudową i jest łatwo zauważalna z odległości. Zespół budynków tworzy spójny i harmonijny kompleks, składający się nie tylko z samej latarni, lecz także z przyległych dawnych budynków mieszkalnych oraz wolnostojących obiektów gospodarczych i technicznych. Stanowi istotną atrakcję turystyczną regionu, przyciągając licznych odwiedzających, jednocześnie pełni funkcję aktywnego znaku nawigacyjnego dla żeglugi morskiej.

Ilustracja 134: Podstawowe dane latarnia morska Niechorze



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

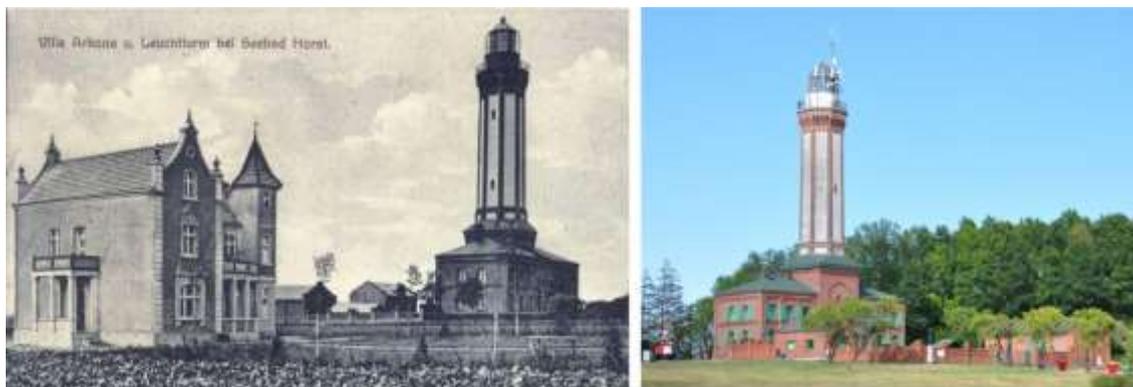
Wzrost intensywności żeglugi w drugiej połowie XIX w. spowodował rosnące zapotrzebowanie na skuteczne oznakowanie wybrzeża. Działające w tym okresie latarnie morskie w Świnoujściu oraz Jarosławcu okazały się niewystarczające, co skłoniło niemieckie Ministerstwo Żeglugi do podjęcia decyzji o budowie nowej latarni morskiej (Łysejko 2015). Komisja powołana 5 grudnia 1860 r. miała za zadanie ustalić wytyczne potrzebne do realizacji przedsięwzięcia (Bielicki, Ellwart 2019). Zlokalizowanie latarni na wysokim klifie umożliwiło osiągnięcie dalekiego zasięgu światła.

W dniu 1 grudnia 1866 r. nastąpiło uruchomienie światła latarni morskiej w Niechorzu, które zostało umieszczone na wysokości 62,8 m n.p.m. Projekt architektoniczny obiektu był inspirowany latarnią morską w Świnoujściu, co zauważalne jest w podobieństwie kształtu wieży, wkomponowaniu jej centralnie w budynki mieszkalne oraz podobnym portalowym wejściu (Komorowski i in. 2020). Wyposażenie laterny składało się z soczewki Fresnela, światło emitowane było bez przerwy, a charakterystykę światła wyróżniającą obiekt pośród pobliskich latarni morskich zapewniało urządzenie obracające przesłonę wokół optyki. Mechanizm był napędzany

przez obciążnik umieszczony w szybie transportowym, które wprawiało w ruch urządzenie (Łysejko 2015). Latarnię zasilano olejem rzepakowym, następnie w roku 1886 wprowadzono zasilanie naftowe, magazyn na paliwo znajdował się w piwnicach budynku latarni.

Od XIX w. laterna została wyposażona w siatkę ochronną stanowiącą zabezpieczenie przed ptakami, które w nocy przyciągane były do źródła światła, natomiast w ciągu dnia urządzenie optyczne było zasłaniane, aby zapobiec negatywnemu oddziaływaniu promieniowania słonecznego. W 1916 r. wprowadzono do latarni morskiej elektryczność, co umożliwiło również instalację bardziej nowoczesnych źródeł światła, znacznie ułatwiając obsługę urządzeń (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 135: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Niechorze ze stanem obecnym



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

Historyczne fotografie ukazują latarnię w niewielkiej odległości klifu, otoczoną przez pola uprawne oraz nieurbanizowane tereny zielone. Na zdjęciu z lat 20. XX w. uwidocznione są sąsiadujące z obiektem nieistniejąca willa Arkona, która pełniła funkcję hotelu i w okresie międzywojennym kawiarni oraz drewniany młyn. Działki rolne przylegające od strony południowej do zabudowań podzielone były na 3 części i oddane były pod dzierżawę 3 zatrudnionym latarnikom.

W latach 30. XX w. latarnia morska przeszła modernizację systemu świetlnego, wprowadzono światło przerywane. Pomimo trwającej II wojny światowej, latarnia kontynuowała swoją działalność. Niestety pod koniec działań wojennych pocisk artyleryjski zniszczył obiekt w znacznym stopniu, powodując m.in. rozbicie laterny i zerwanie jej z podestu. Uszkodzone elementy zawisły nad zachodnią częścią budynków mieszkalnych, poza obrysem laterny (Łysejko 2019). Wycofujące się wojska niemieckie zaminowały latarnię, detonacja ładunku jednak nie nastąpiła, a ówczesni latarnicy odnaleźli w obiekcie 8 min. Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków przeprowadzono kompleksową odbudowę obiektu¹²¹, bazując na pierwotnych planach i projektach architektonicznych (Bielicki, Ellwart 2019). Pod kierownictwem Alfonsa

¹²¹ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska z kompleksem zabudowań, województwo zachodnio-pomorskie nr 5862

Śmigielskiego przeprowadzono prace remontowe, których zakresem było wymurowanie szczytu wieży oraz cylindrycznego muru, stanowiącego podporę dla stalowej konstrukcji laterny. Konieczny był gruntowny remont nie tylko wieży, ale również przyległych budynków mieszkalnych i gospodarczych. Prace obejmowały wymianę więźby i pokrycia dachowego części mieszkalnej oraz generalny remont wszystkich pomieszczeń mieszkalnych. Proces ponownego uruchomienia latarni morskiej miał miejsce 7 grudnia 1948 r., opóźnienie to spowodowane było trudnościami w dostępie do sprzętu optycznego, którego produkcja w tamtym okresie nie była realizowana przez polskie przedsiębiorstwa (Komorowski i in. 2020). Mechanizm stołu obrotowego, czyli przekładnię ślimakową, pozyskano z zasobów Głównego Urzędu Morskiego w Gdyni, natomiast soczewkę pierścieniową sprowadzono z Jeleniogórskich Zakładów Optycznych (Łysejko 2019).

W celu zabezpieczenia latarni morskiej przed erozją spowodowaną działaniem wód morskich na klifie zbudowano konstrukcję betonowej opaski ochronnej o długości 500 m.

Modernizacja urządzeń optycznych i świetlnych latarni miała miejsce w roku 1951, wprowadzono w tamtym czasie nowoczesną aparaturę oraz dwupozycyjny zmieniacz żarówek z rezerwowym źródłem światła, zmieniono również charakterystykę światła na błyskową. Mechanizm obracający systemem świetlnym wewnątrz urządzenia optycznego był podobny do działania pralki bębnowej. Zamontowane urządzenia nadal są wykorzystywane w latarni morskiej (Komorowski i in. 2020).

W 1989 r. przeprowadzono wymianę poszycia dachu, a z początkiem lat 90. XX w. dokonano wymiany stolarki okiennej i drzwiowej na elewacji zachodniej i północnej, a także zabezpieczono krawędzie połączenia dachu poprzez zainstalowanie nowego orynnowania¹²². W roku 1992 Biuro Hydrograficzne Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni umożliwiło zwiedzanie obiektu (Łysejko 2015). Wpis do rejestru zabytków nieruchomych miał miejsce 23 września 1997 r., w tym czasie zabudowy znajdujące się na dziedzińcu obejmowały: maszynownię, budynek inwentarski, stodołę, magazyn, gnojownik oraz śmietnik.

W latach 1999–2000 przeprowadzono kompleksowy remont latarni morskiej wraz z przylegającymi budynkami. Projekt modernizacji został opracowany przez Pracownię Architektoniczno-Budowlaną „Projekt” ze Szczecina w 1998 r. Podczas prac modernizacyjnych dokonano wymiany żarówek z żarowych na halogenowe o takiej samej mocy (1000 W), przywrócono pierwotny (żółty) kolor fragmentów wieży, odnowiono przylegające budynki oraz przeprowadzono odbudowę murów (Komorowski i in. 2020).

W 2008 r. przeprowadzono oczyszczenie wieży latarni oraz wymianę konstrukcji i szyb laterny. W lipcu 2010 r. wieża latarni została wyposażona w wielobarwną iluminację świetlną, zainstalowaną po stronie południowej (Komorowski i in. 2020) w celu minimalizacji zakłóceń sygnału nawigacyjnego, iluminacja aktywowana jest godzinę przed zachodem słońca.

¹²² Ibidem.

W 2014 r. przeprowadzono remont dachu latarni¹²³, a w lutym 2023 r. latarnia poddana była pracom technicznym, co skutkowało tymczasowym zamknięciem obiektu.

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska w Niechorzu została wzniesiona na klifie o wysokości 22 m w odległości 64 m od krawędzi, w zachodniej części miejscowości Niechorze.

Dostępność latarni morskiej jest łatwa, a obiekt stanowi wyraźny punkt orientacyjny, wokół którego skupiają się inne atrakcje turystyczne. Infrastruktura drogowa prowadząca do latarni jest zadowalająca zarówno pod względem liniowych elementów, jak i punktowych udogodnień. Istnieją wyraźne kierunkowskazy na drodze dojazdowej ułatwiające dotarcie do celu. Latarnia jest bardzo dobrze widoczna z odległości kilku kilometrów wzdłuż trasy dojazdowej. Dojazd do latarni jest możliwy ul. Klifową, zarówno od strony Niechorza, jak i Rewalu, w jej otoczeniu znajdują się płatne parkingi, w tym wyznaczone miejsca postojowe przy samej latarni oraz wzdłuż drogi. Zaobserwowano również bezpłatne miejsca postojowe oddalone o powyżej 500 m od obiektu.

Utwardzone ścieżki piesze prowadzą z dwóch kierunków – zachodniego i wschodniego. Latarnia znajduje się na trasie Błękitnego Szlaku Pobrzeża Rewalskiego, który stanowi fragment Europejskiego Szlaku Dalekobieżnego E9. Od północnej strony bezpośrednio pod latarnią zlokalizowane jest wejście na plażę nr 18, wejście prowadzi poprzez wysokie schody składające się z 94 betonowych stopni prowadzących na falochron. Odległość latarni od linii brzegowej wynosi około 80 m.

Przy latarni morskiej przebiegają wyznaczone trasy rowerowe, wokół latarni rozmieszczone są liczne stojaki rowerowe, w tym także znajdujące się po stronie południowej stojaki zaprojektowane indywidualnie, zintegrowane z donicami na kwiaty. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni zlokalizowane są przystanki komunikacji miejskiej oraz stacja kolejki retro, będąca atrakcją turystyczną. Dodatkowo w odległości około 800 m od latarni znajduje się dworzec kolejowy o nazwie „Niechorze Latarnia”, a w odległości 1 km od latarni dworzec autobusowy. Na obszarze kursuje także kolejka wąskotorowa.

Latarnia morska dominuje nad otaczającym krajobrazem, w jej otoczeniu znajdują się niskie budynki o 1 lub 2 kondygnacjach oraz obszary zielone, w tym pola uprawne, lasy i niezagospodarowane tereny zielone. W nieco dalszej odległości można zaobserwować budynki średniej wysokości, sięgające wysokość do 4 kondygnacji, głównie domy jednorodzinne. W otoczeniu latarni morskiej prowadzone są liczne inwestycje, w tym niewielkie osiedla deweloperskie oraz wakacyjne domki przeznaczone do wynajmu, na zachód od latarni podczas prowadzenia badań rozpoczęto proces budowy.

¹²³ Informacje uzyskane od pracowników obiektu podczas prowadzonych badań terenowych.

Bezpośrednio przed latarnią od strony północnej, znajduje się zielony skwer położony na krawędzi 22-metrowego klifu, który został umocniony betonową opaską, natomiast od strony południowej rozciąga się obszerny, utwardzony plac, otoczony atrakcjami turystycznymi. Znaleźć tu można lokale usługowo-handlowe, pensjonaty oraz pola kempingowe, w tym sezonowe atrakcje takie jak wesołe miasteczko, food trucki oraz dmuchane place zabaw dla dzieci. Przy placu znajdują się współczesne budynki, nawiązujące kolorystyką i materiałem do latarni morskiej, a także motylarnia umieszczona w namiocie sferycznym, duży przestrzenny napis „Niechorze”, stojący przy głównej ulicy oraz labirynt z niskiego żywopłotu. Obszar w bezpośrednim sąsiedztwie latarni morskiej jest bardzo dobrze oświetlony i jest licznie odwiedzany również po zmroku. Wykorzystano różnorodne źródła światła, takie jak: latarnie uliczne, lampy wpuszczane w chodnik oraz ławki z blachy z perforowanymi otworami ułożonymi w napis „Niechorze”, ze zintegrowanym oświetleniem wykonane na indywidualne zamówienie dla miasta. Wokół latarni morskiej zaobserwowano liczne miejsca do odpoczynku. Zastosowano dwubarwne utwardzenie terenu – kostka granitowa uzupełniona ułożoną w formie wzoru kraty czerwoną cegłą, zawierająca numer produkcyjny oraz stemple cegielni z Gozdnicy. W sąsiedztwie latarni znajdują się także park miniatur latarni morskich, kawiarnie, sklepy, muzeum figur woskowych, wystawa klocków. Inne okoliczne atrakcje to Muzeum Rybołówstwa Morskiego, Ruiny Kościoła w Trzęsaczu, Platforma widokowa w Rewalu oraz Janowo Wioska Artystyczna.

Teren latarni

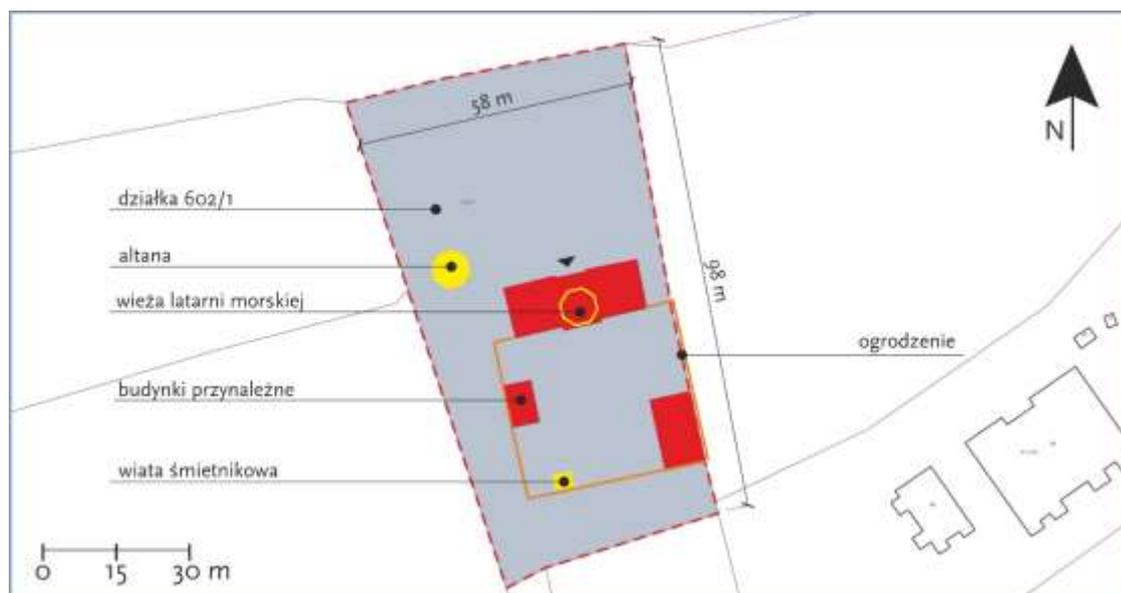
Działka nr 602/1, na której zlokalizowana jest latarnia morska, charakteryzuje się kształtem wydłużonego trapezu o powierzchni wynoszącej 0,5173 ha. Na działce znajduje się ogrodzony murem teren latarni morskiej – dziedziniec, a sama latarnia umieszczona jest w centralnym punkcie. Z południowej strony obiektu przylega dziedziniec, na którym znajdują się dodatkowe zabudowania. Budynki otacza ceglany mur, a dostęp na dziedziniec zapewnia stalowa, współczesna, zielona brama wjazdowa i furka umieszczona w centralnej części południowej flanki płotu. Od strony południowej przed murem znajduje się pas zieleni. Otoczony obszar dziedzińca jest niedostępny dla zwiedzających i w znacznej części utwardzony kostką granitową z zachowaniem niedużych obszarów zadbanej trawy.

Pozostała część terenu jest nieogrodzona i dostępna całodobowo. Od strony zachodniej na terenie działki znajduje się chodnik pieszy prowadzący wzdłuż muru oddzielającego dziedziniec od części turystycznej. Chodnik prowadzi od placu przy ul. Klifowej. Obszar latarni morskiej jest ściśle zagospodarowany, utrzymany w czystości i wyposażony w obszary zielone, utwardzone powierzchnie, ogólnodostępną, ośmioboczną, współczesną, drewnianą altanę z ośmiobocznym dachem, siedziska, oświetlenie, kosze na śmieci, dawne urządzenie nawigacyjne oraz kotwicę. Zieleń jest starannie zaplanowana i utrzymana. Na północnej stronie obejmuje elementy kształtowane geometrycznie, symetrycznie z okrągłym klombem w centralnej

części z precyzyjnie wprowadzonymi podziałami wewnątrz, wpisanym w czworobok. Wśród roślinności dominują przyszczyżone krzewy, żywopłoty, trawa, róże oraz niskie drzewa.

Wokół latarni teren jest utwardzony kostką granitową, a charakterystycznym elementem od strony północnej jest zastosowanie dwukolorowych kostek granitowych, gdzie ciemniejsza kostka służy do wyróżnienia linii klombów. Przed wejściem do wieży ułożony został wzór przedstawiający różę wiatrów (róże kierunków geograficznych).

Ilustracja 136: Teren latarni morskiej Niechorze



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

Analiza architektoniczna

Obecnie na terenie latarni znajduje się kompleks budynków składający się z obiektu mieszkalnego z latarnią morską oraz ceglaneanego muru otaczającego dziedziniec, na którym znajduje się budynek stodoły, dawna maszynownia oraz niewielka wiata przeznaczona na kosze na odpady.

Ilustracja 137: Latarnia morska Niechorze

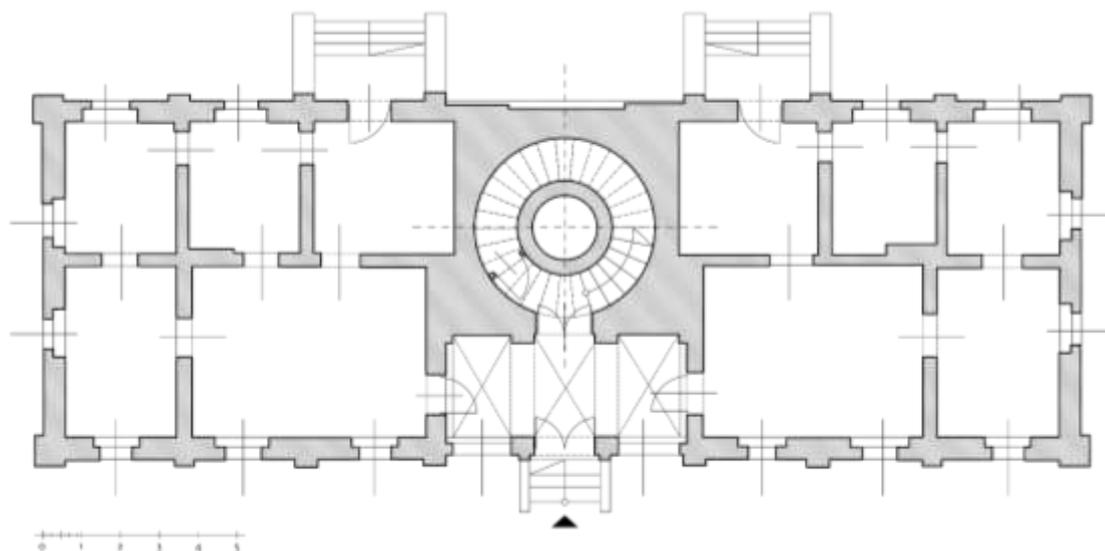


Źródło: fot. autorka

Budynek mieszkalny z latarnią morską został wzniesiony na planie podłużnym, prostokątnym o wymiarach 27 x 10,6 m, z dostępem od strony północnej i południowej. Wieża wznosi się w centralnej części budynku, po obu stronach przylegają do niej części mieszkalne. Elewacja frontowa budynku jest zwrócona w stronę morza. Wysokość wieży wynosi 45 m, natomiast wysokość budynku przyległego do latarni wynosi około 10,80 m. Budynek mieszkalny jest dwukondygnacyjny, z dodatkowym podpiwniczeniem, o symetrycznej, harmonijnej i zwartej bryle. Dach budynku jest czterospadowy, w środku przerwany przez wieżę latarni. Mur ogrodzeniowy przylega do ścian wschodniej i zachodniej budynku mieszkalnego.

Latarnia zachowała swoją pierwotną bryłę oraz detale architektoniczne. Wieża na planie centralnym, wpisana symetrycznie w budynek, ma początkowo czworoboczną podstawę (do wysokości 12 m o boku 8,4 m), a następnie, powyżej części mieszkalnej, przybiera kształt ośmioboczny, dominując nad pozostałymi budynkami kompleksu. Konstrukcja laterny w podstawy została wzniesiona na planie koła, następnie przeszklona część laterny na planie szesnastokąta foremego, a galeria umieszczona poniżej laterny na planie ośmiobocznym. Szklenie w laternie znajduje się na całym obwodzie i zostało podzielone na trzy poziome rzędy. Laterna posiada półkolisty blaszany dach zakończony iglicą.

Ilustracja 138: Rzut latarni morskiej Niechorze



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Obiekt został wzniesiony na solidnym fundamencie wykonanym z kamienia, ściany obwodowe przyziemia posiadają grubość wynoszącą 56 cm. Budynki są zbudowane z czerwonej cegły ceramicznej ułożonej w wątku krzyżowym na zaprawie cementowo-wapiennej. Więźba dachowa wykonana jest z drewna o konstrukcji krokwiowo-jętkowo-stolcowej, z elementami więźarów z drewna sosnowego. Dachy są pokryte zieloną papą, imitującą wzór dachówki. Wieża latarni morskiej pierwotnie była licowana żółtą cegłą, jednak obecnie przestrzenie między lizenami są tynkowane, narożniki natomiast są wykonane z czerwonej i czarnej

glazurowanej cegły. Konstrukcja laterny wykonana jest ze szkła i stalowych teowników malowanych na biały kolor.

Stolarka okienna w latarni morskiej i budynku przyległym jest zróżnicowana pod względem form, materiałów i detali. Okna dwuskrzydłowe i jednoskrzydłowe są zwieńczone łukiem pełnym, natomiast w piwnicach nadproża przybierają formę delikatnych łuków odcinkowych. Otwory okienne po dwóch stronach budynku mieszkalnego są rozmieszczone symetrycznie, równo na obu kondygnacjach. Stolarka okienna i drzwiowa jest współczesna, wzorowana na dawnej, malowana na zielony kolor. Drzwi wejściowe od strony północnej są dwuskrzydłowe płycinowe zakończone naświetleniem z łukiem pełnym oraz jednoskrzydłowe płycinowe od strony południowej. Okna są zamykane drewnianymi okiennicami pomalowanymi na kolor zielony, zakończonymi łukiem, przytwierdzone na zawiasach do ścian budynku. W części ośmiobocznej wieży od strony południowej występują 3 niewielkie okna jednoskrzydłowe: 1 zwieńczone łukiem pełnym rozmieszczone w osi wieży oraz 2 małe prostokątne umieszczone obok siebie w miejscu zakończenia części czworobocznej. Analiza historycznych fotografii pokazała, iż dawniej stolarka okienna i drzwiowa była w kolorach: biel, szarość, brąz, naturalne drewno, część okien w elewacji południowej przy wejściu uzupełniona była kolorowymi szybami o różnych typach (przezierne, nieprzezierne, zbrojone). Obiekt wtenczas nie posiadał okiennic.

Główne wejście do wieży znajduje się od strony morza, na elewacji północnej, gdzie znajdują się ozdobne portalowe, dwuskrzydłowe drzwi pomalowane na kolor zielony, ozdobione czarnymi okuciami. Wejście jest zaakcentowane i umieszczone w osi symetrii budynku. Schody wejściowe prowadzące do wnętrza latarni są jednobiegowe, wykonane z cementu, znajdują się zarówno w elewacji północnej, jak i południowej, niedostępnej części budynku. Schody obłożone zostały wtórnie płytami kamiennymi, składają się z 6 stopni, z niskim ceglany murkiem sięgającym do wysokości cokołu i dolnej linii schodów, około 70 cm. Nad murkiem znajduje się stalowa balustrada z geometrycznym wzorem, a na gruncie obok schodów eksponowane są stalowe kotwice. Szerokość schodów odpowiada szerokości drzwi wejściowych. Drzwi otwierają się do wewnątrz, zostały wyposażone w złote klamki i zamki. Po obu stronach drzwi znajdują się duże okna z naświetleniem zwieńczone łukiem, podzielone na małe, kwadratowe kwatery. Okna i drzwi oddzielone są ceglano-murowanym filarem z dekoracyjną głowicą, przechodzącym w łuk pełny. Obok drzwi znajdują się stylizowane kinkiety, a powyżej taras z ażurową murowaną balustradą.

Budynek latarni morskiej jest bogaty w detale architektoniczne i zdobienia. Obiekt wyposażony w podmurówkę o wysokości około 70 cm z cegły ceramicznej, która pełni funkcję cokołu zwieńczonego gzymsem, jest lekko wysunięta przed lico ściany. Elementy dekoracyjne to głowice pilastrów zdobione motywem liści akantów oraz współczesne okiennice drewniane. Zauważalne w obiekcie są płaskie, pionowe występy w murze zewnętrznym, zwane lizenami, umieszczone w narożnikach oraz rozciągnięte pomiędzy nimi ceglane gzymsy arkadowe i dekoracyjne ceglane gzymsy podokienne wypełnione geometrycznym, powtarzalnym motywem.

W wieży również występują lizeny na całej jej wysokości, a wnęki powstałe pomiędzy nimi zostały tynkowane na biało i zakończone trzema łukami u góry. Pod galerią widokową latarni znajduje się mocno zaakcentowany szeroki gzyms arkadowy.

W południowo-wschodniej części terenu latarni znajduje się budynek stodoły wzniesiony na planie podłużnym, cechujący się zwartą bryłą oraz jednokondygnacyjną konstrukcją przykrytą dwuspadowym dachem. Maszynownia zlokalizowana naprzeciw budynku stodoły posiada identyczną bryłę i plan. Oba budynki przylegają do zewnętrznego muru, ich ściany stanowią wydzielenie obszaru dziedzińca. Cechą wyróżniającą budynek maszynowni jest zastosowanie nowszej cegły o jaśniejszej fudze, różniącej się od materiału użytego przy wznoszeniu pozostałych obiektów na terenie latarni. W budynkach występują ceglane dekoracyjne gzymsy, dekoracyjne ściany szczytowe, w dawnej stodole zaobserwowano lizeny oraz ceglane nadproża łukowe. W murze otaczającym dziedziniec obserwuje się otwory w formie wertykalnych wydłużonych prostokątów, a także kolumny o przekroju kwadratowym, które są wyraźnie wyższe od reszty muru. Kolumny są zakończone kopertowym daszkiem i dekoracyjnym gzymsem. Dodatkowo od strony północnej w murze zauważalne są zaakcentowane wejścia (drzwi jednoskrzydłowe w kolorze zielonym oraz nadproża ceglane w kształcie łuku pełnego), zwieńczone daszkiem nawiązującym do formy ściany szczytowej stodoły. W budynku stodoły drzwi są dwuskrzydłowe, zakończone łukiem i malowane na zielono. Natomiast w budynku maszynowni można dostrzec proste, współczesne okna, z prostym nadprożem i zastosowaniem ceglanych parapetów.

Latarnia morska wraz z kompleksem zabudowań została wpisana do rejestru zabytków pod nr 1350, data wpisu 23 września 1997 r. Zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi istniejące elementy architektoniczne, takie jak bryła budynku, wystrój, stolarka okienna i drzwiowa oraz okiennice, powinny zostać zachowane, natomiast nie zaleca się tworzenia nowych otworów okiennych i drzwiowych. Wszelkie planowane zmiany wymagają wcześniejszej konsultacji. Stan techniczny obiektu oceniany jest jako bardzo dobry, choć występuje lekki zabrudzenie jasnych elementów elewacji. Przewiduje się przeprowadzenie remontu elewacji po zakończeniu sezonu¹²⁴.

Wieża nawigacyjna jest wyposażona w oświetlenie nawigacyjne oraz wielobarwną iluminację, jednak jedynie od strony lądu w celu zapewnienia czytelności sygnału. Oprawy oświetleniowe umieszczone są w jasnych, tynkowanych wnękach wieży i są uruchamiane automatycznie godzinę przed zachodem słońca.

Opis wnętrza

Zarówno wnętrze budynku, jak i wieży latarni morskiej zachowały swój pierwotny, architektoniczny charakter na wszystkich poziomach i kondygnacjach. W budynku latarni ściany

¹²⁴ Stan na dzień 08.08.2022.

działowe o grubości 25 cm zostały zbudowane z cegły ceramicznej, zastosowano w nich zaprawę cementowo-wapienną oraz pokryto tynkami wapiennymi. Wewnętrzna powierzchnia ścian obwodowych została poddana malowaniu farbami klejowymi lub pokryta gładkimi, zacieranymi tynkami wapiennymi. Podłogi w obiekcie są wykonane z cementu, wylewane lub też z desek sosnowych, w zależności od przeznaczenia pomieszczeń. Stropy w piwnicach zrealizowano w technologii odcinkowej, natomiast w pomieszczeniach mieszkalnych zastosowano stropy mieszane¹²⁵.

Ilustracja 139: Wnętrze latarni morskiej Niechorze



Źródło: fot. autorka

Obszar wejściowy stanowi wysokie i przestronne pomieszczenie i zawiera ladę sprzedażową po lewej stronie, bezpośrednio naprzeciwko drzwi wejściowych znajduje się wejście do wieży, a po lewej i prawej stronie przejścia do pozostałych, zamkniętych pomieszczeń. Na posadzce w strefie wejściowej zastosowano współczesną płytkę ceramiczną o szarym odcieniu, ułożoną we wzór karo. Strefa wejściowa charakteryzuje się bogatą ornamentyką architektoniczną oraz licznie występującymi zdobieniami. Sklepienie zostało wykonane w konstrukcji krzyżowej, tynkowane i malowane na biało, żebra międzyprzęstłowe wykonane z naturalnej czerwonej cegły dzielą 3 sklepienia o równych szerokościach. Łuki (żebra międzyprzęstłowe, żebra przekątniowe i żebra przyścienne) są podparte przez ceglane pilastry, zakończone dekoracyjnymi głowicami ozdobionymi motywem liści akantu w kolorze zielonym z czerwonymi małymi kwiatami. Krawędzie wybranych żeber i pilastrów ozdobione są zaokrąglonym, rzeźbiarskim profilowaniem. Ściany wykonane są z naturalnej cegły, drzwi wewnętrzne jednoskrzydłowe, drewniane, pomalowane na zielono, wyposażone w ramy z płycinowymi panelami, zakończone dekoracyjnym, profilowanym gzymsem. Wewnątrz pomieszczenia znajdują się obrotowe stojaki ekspozycyjne oraz lodówka zawierająca zimne napoje. Lada w kształcie litery „L” z zaokrąglonym narożnikiem, wykonana została z drewna i ozdobiona rzeźbionym ornamentem z litego drewna. Fragmenty lady wykonane z płyty laminowanej drewnopodobnej w kolorze zbliżonym do mahoni, odbiegające odcieniem i rysunkiem drewna od pozostałych

125 Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska z kompleksem zabudowań, województwo zachodnio-pomorskie nr 5862.

części. Nad ladą umieszczona została przezroczysta płyta z pleksi, dodatkowe zaobserwowane wyposażenie to składane krzesło drewniane. Oświetlenie wewnętrzne stanowią stylizowane lampy wiszące, przybierające formę lampionów w białym kolorze.

W pomieszczeniu pracowników ściany zostały pomalowane na kolor biały, na posadzce znajduje się współczesny panel podłogowy, a wyposażenie składa się z przypadkowych elementów.

Wejście do wieży stanowią dwuskrzydłowe drewniane drzwi w kolorze zielonym z czterema kwadratami w każdym skrzydle, wyposażone w szklenie w górnej części (łuk z nadświetlem). Nadproże jest w formie łuku pełnego. Wnętrze wieży wykazuje wyraźne różnice w porównaniu ze strefą wejściową, charakteryzuje się surowością oraz gorszym stanem technicznym. Ściany wewnętrzne zostały gładko tynkowane i zabezpieczone jasnobieżową lamperią do wysokości około 1,80 m. Po lewej stronie znajdują się współczesne proste drzwi laminowane lub foliowane w jasnej okleinie drewnopodobnej, z tablicą informującą o zakazie wstępu. Przed drzwiami umieszczona jest mała gabłota zawierająca makiety 5 polskich latarni morskich, natomiast po prawej stronie znajdują się schody prowadzące na wieżę.

Wnętrze wieży zostało zaprojektowane na planie centralnym okręgu, wewnątrz którego, w centralnej części znajduje się trzon pełniący funkcję podparcia schodów, dawniej służący jako kanał transportowy. Średnica klatki schodowej wynosi 3,20 m, natomiast średnica trzonu wynosi 1,70 m, a grubość ściany to 42 cm¹²⁶. Wnętrze wieży komunikacja jest czytelna i stanowi jednokierunkową trasę. Schody wewnętrzne są kręte, rozmieszczone spiralnie wokół wewnętrznego trzonu, wypełniają niemal całkowicie przestrzeń wnętrza wieży. Stopnie schodów i spoczniki zbudowano z granitowych elementów. Parametry techniczne schodów na dolnym odcinku wieży obejmują szerokość biegu wynoszącą 123 cm, wysokość stopnia (h) wynoszącą 18 cm oraz głębokość stopni (s), oscylującą między 14 a 37 cm. Całkowita liczba stopni wynosi 199. Pochwyty w prostym kształcie umieszczone są na trzonie wewnętrznym i na ścianie zewnętrznej, wykonane zostały z metalu malowanego na kolor czarny. Na taras widokowy prowadzą strome schody drabinowe wykonane z metalu, czarne, ażurowe, posiadające stopnie z blachy ryflowanej oraz proste pochwyty.

Podczas drogi na szczyt wieży można zaobserwować zamknięte drzwi prowadzące do niedostępnych dla turystów przestrzeni: dwuskrzydłowe, przeszklone drzwi do tarasu oraz dwukrotnie klasyczne zielone drzwi z płycinami osadzone w wysokim otworze zwieńczonym łukiem pełnym.

Niewielkie otwory okienne zakończono nadprożem łukowym, stolarkę okienną stanowią współczesne ramy z białego PCV. Parapety zostały wykończone płytką klinkierową, zaobserwowano również 2 zamurowane otwory okienne. W wyższej części wieży obserwuje się szare drzwi z płycinami zlokalizowane na schodach, z jednym skrzydłem pozbawionym klamki. W wybranych partiach wieży na wewnętrznym trzonie wieży umieszczone są niewielkie,

¹²⁶ Ibidem.

szare drzwiczki drewniane, pomalowane na kolor szary. Oświetlenie zostało zapewnione przez hermetyczne, okrągłe kinkiety przemysłowe.

Ostatni odcinek krętych granitowych schodów zabudowano zadaszeniem i ścianami wykonanymi z desek malowanych na szaro zachowując mały otwór wejściowy prowadzący do pomieszczenia tuż pod galerią widokową. Wnętrze to jest końcem granitowych schodów, a rozpoczyna schody drabinowe prowadzące na taras widokowy. Posadzka pomieszczenia wykonana jest z drewnianych desek, okna w pomieszczeniu są niewielkich rozmiarów zakończone łukiem wycinkowym. Kondygnacja pozbawiona jest wyposażenia. Za schodami drabinowymi znajdują się drzwi przesuwne dwuskrzydłowe, płycinowe, malowane na zielono i zamknięte na kłódkę. Na posadzce można zauważyć otwór o kształcie wieloboku, a w stropie powyżej okrągły otwór.

Na najwyższej dostępnej kondygnacji, znajdującej się pod latarnią na poziomie galerii, obserwuje się puste wnętrze z posadzką wykończoną współczesną płytką ceramiczną, identyczną z tą, którą można zaobserwować w strefie wejściowej. Ściany pokryto białą, błyszczącą, kwadratową płytką ceramiczną. Wewnątrz pomieszczenia zlokalizowana jest współczesna, zamknięta szafa techniczna systemu łączności. Sufit pomieszczenia pomalowano na biało. Dodatkowo wewnątrz pomieszczenia znajdują się schody drabinowe prowadzące na laternę, przy czym właz w stropie jest zamknięty. W centralnej części posadzki zlokalizowana jest okrągła stalowa kłapa oznaczona żółtymi pasami, która stanowi otwór trzonu wieży. Trzon wieży sięga wysokości 32,40 m¹²⁷. Na ścianach widoczne są czarne stalowe kotwy, a schody zabezpiecza prosta balustrada z rur stalowych.

Wejście na galerię odbywa się poprzez współczesne, niskie drzwi wykonane z plastiku, z nadprożem oznaczonym taśmą ostrzegawczą. Galeria jest niewielkich rozmiarów z układem obejścia i posadzką wykonaną z płyty granitowej. Balustrada wykonana została z prostych profili metalowych o kształcie kwadratowym, pomalowanych na czarno i posiada wyłącznie pionowe tralki.

Ocena stanu technicznego obiektu ujawnia liczne defekty w szczególności we wnętrzu wieży, takie jak zabrudzenia ścian, ślady korozji, pęknięcia płytek ceramicznych, łuszcząca farba na suficie, wytarta wskutek użytkowania drewniana posadzka oraz liczne akty wandalizmu. Stan techniczny strefy wejściowej jest bardzo dobry.

W obiekcie odnotowano kilka istotnych barier architektonicznych, w tym kręte schody, progi oraz drabinę na ostatnim odcinku, które mogą ograniczać dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Latarnia wyposażona jest w system monitoringu, taśmy ostrzegawcze, instalację przeciwpożarową, a także wprowadza się limity w ilości osób wpuszczanych na wieżę. Zaobserwowano niewielkie niewykorzystane powierzchnie, w szczególności przestrzeń w górnej części wieży. Brak danych dotyczących wnętrza budynków przynależnych z uwagi na ograniczenia dostępu.

¹²⁷ Ibidem.

Funkcja

Latarnia morska w Niechorzu to czynny znak nawigacyjny o zasięgu światła wynoszącym 20 Mm, osiągający wysokość 62,8 m n.p.m., emituje światło błyskowe o charakterystyce cyklu świecenia ustalonej na 10 s: światło 0,45 s, przerwa 9,55 s. Obiekt, choć częściowo zautomatyzowany, nadal pozostaje pod nadzorem latarnika, który pełni dyżury w obiekcie od poniedziałku do piątku (jednoosobowy etat)¹²⁸. Latarnia zarządzana jest przez Urząd Morski w Szczecinie, jest jedną z 9 stacji brzegowych systemu AIS-PL opracowanego przez projekt HELCOM, która służy do automatycznego monitorowania ruchu statków.

Latarnia jest jedną z głównych atrakcji turystycznych regionu, oferuje punkt widokowy na szczycie wieży. Wnętrza dostępne dla turystów to strefa wejściowa oraz wieża z wyłączeniem laterny. Obiekt jest czynny całorocznie, jednak jego dostępność jest zależna od warunków atmosferycznych (w tym silnych wiatrów) oraz prowadzonych prac technicznych. W okresie letnim wieża jest dostępna dla zwiedzających do zachodu słońca, ze szczytu można podziwiać widok na morze, plażę, Niechorze, gminę Rewal, jezioro Liwia Łuża oraz pobliskie tereny zielone. Dodatkowo w punkcie sprzedaży biletów funkcjonuje niewielki sklepik z pamiątkami, w którym dostępna jest darmowa broszura „Szlak latarni morskich”. Okresowo odnotowuje się długie kolejki związane z limitem ilości osób wpuszczanych na wieżę¹²⁹. Dzieci poniżej piątego roku życia mają prawo do bezpłatnego wstępu. Godziny otwarcia różnią się w zależności od źródła. Zakupiony bilet wstępu z fotografią latarni morskiej upoważnia do zniżek w pobliskich atrakcjach. Latarnia morska w Niechorzu stanowi ognisko lokalnego życia kulturalnego, jest wykorzystywana jako sceneria obchodów Święta Śledzia Bałtyckiego¹³⁰ oraz innych wydarzeń organizowanych przez Stowarzyszenie Miłośników Tradycji Rybołówstwa Morskiego (Chylińska 2019, s. 338).

Przed głównym wejściem umieszczono tablicę zawierającą informacje o historii, architekturze oraz rozwiązaniach technicznych w 3 językach: polskim, niemieckim i angielskim. Na tablicy znajdują się również grafiki ilustrujące budowę latarni, zniszczenia wojenne oraz historyczny wygląd obiektu. Ponadto na terenie latarni umieszczono tablicę z mapą polskiego wybrzeża, na której zaznaczono lokalizację latarni Niechorze oraz innych obiektów. Obok latarni morskiej, poza jej obszarem znajduje się płatna toaleta.

W większości niedostępny dla turystów rozległy kompleks, który dawniej stanowił mieszkania latarników i ich rodzin, obecnie pełni funkcję pokoi gościnnych dla Urzędu Morskiego w Szczecinie. Nie planuje się wprowadzenia zmian funkcjonalnych w obiekcie.

¹²⁸ Na podstawie wywiadów prowadzonych podczas badań terenowych.

¹²⁹ Ibidem.

¹³⁰ Święto Śledzia Bałtyckiego – letnie wydarzenie plenerowe, którego celem jest podtrzymanie lokalnych tradycji rybackich i popularyzacja zawodu rybaka łodziowego.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska w Niechorzu jest uznawana za najpiękniejszą na polskim wybrzeżu, zawdzięcza to charakterystycznej formie i stylowi architektonicznemu, bogatej ornamentyce, dobremu stanowi technicznemu oraz malowniczej okolicy. Latarnia doznała poważnych uszkodzeń podczas zakończenia II wojny światowej, co według pewnych źródeł literaturowych skłoniło do konieczności odbudowy obiektu na podstawie pierwotnej dokumentacji technicznej.

Obecnie na terenie działki zlokalizowany jest budynek mieszkalny z latarnią morską oraz ogrodzenie z muru ceglanego, które otacza niedostępny dla turystów dziedziniec z budynkami dawnej stodoły, maszynowni oraz niewielkiej wiaty na kosze na śmieci. Na podstawie Karty Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa oraz analizy historycznych fotografii można stwierdzić, że kompleks obejmował większą liczbę obiektów. Na historycznych fotografiach zauważalny jest budynek w centralnej części dziedzińca, współcześnie nieistniejący.

Teren wokół latarni jest zagospodarowany i utrzymany w czystości. Duża powierzchnia placu przed latarnią od strony południowej (poza jej obszarem) jest wybrukowana, co sprawia, że w gorące dni brakuje naturalnego cienia. Przebudowa przeprowadzona w 2015 r. skutkowałą likwidacją części zieleni oraz starych żywopłotów, prowadząc do stworzenia dużej, betonowej przestrzeni pozbawionej zieleni, z licznie dostępnymi miejscami do odpoczynku. Obszar ten jest silnie skomercjalizowany, z dobiegającą głośną muzyką z pobliskich atrakcji. Teren oraz okoliczna zabudowa są utrzymane spójne z latarnią morską dzięki zastosowaniu materiałów i kolorystyki nawiązujących do zabytkowego obiektu.

Teren należący do latarni zawiera zielenią uporządkowaną w sposób geometryczny, część jej obszaru jest niedostępna dla turystów. Puste przestrzenie wokół latarni w postaci terenów uprawnych i zielonych, stanowią korzystne środowisko do rozszerzenia funkcjonalności obiektu, wykazując duży potencjał adaptacyjny. Obszar wokół latarni pozbawiony barier, dostępny dla osób z niepełnosprawnościami.

Forma architektoniczna latarni w Niechorzu była wzorowana na latarni morskiej w Świnoujściu. Obiekt jest objęty ochroną prawną, zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa zalecenia dotyczące konserwacji obejmują zachowanie integralności bryły budynku, unikanie zmian w wystroju elewacji oraz w układzie otworów drzwiowych i okiennych. Konieczne jest również utrzymanie oryginalnej stolarki okiennej i drzwiowej, wraz z zachowaniem stanu okiennic zewnętrznych na elewacjach północnej i zachodniej. Wszelkie prace remontowo-budowlane muszą być dokładnie konsultowane i uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Szczecinie. W związku z niedawno przeprowadzonym remontem elewacji obiekt pozostaje w bardzo dobrym stanie technicznym.

Strefa wejściowa jest atrakcyjna z dużą liczbą detali architektonicznych i ornamentyką, jej stan techniczny odbiega od znacznie gorszego wymagającego remontu stanu wnętrza wieży. Pomimo upływu czasu wnętrze zachowało swoją pierwotną formę. Wnętrze wieży latarni prezentuje się surowo, na ścianach dostrzec można liczne ślady aktów wandalizmu oraz uszkodzenia spowodowane użytkowaniem. Przestrzeń wieży wymaga interwencji konserwatorskiej

w celu zachowania jego wartości historycznej. We wnętrzu występują liczne bariery architektoniczne, ograniczające dostęp do wnętrza osobom z niepełnosprawnościami.

Latarnia morska pełni obecnie złożoną funkcję, działając zarówno jako czynny znak nawigacyjny, punkt automatycznego monitorowania ruchu statków, jak i atrakcji turystycznej, oferując punkt widokowy oraz mały sklep z pamiątkami. Większość pomieszczeń i terenu latarni są niedostępne dla zwiedzających. Obiekt jest zarządzany przez Urząd Morski w Szczecinie i w dawnej części mieszkalnej posiada pokoje gościnne. Nie planuje się wprowadzania zmian funkcjonalnych.

Kompleks charakteryzuje się znacznym potencjałem adaptacyjnymi możliwością wszechstronnego przystosowania obiektu do zmieniających się potrzeb i warunków, wpływa na to złożoność pomieszczeń i obecność zabudowy przynależnej.

4.18. Latarnia morska Kikut

Ilustracja 140: Podstawowe dane latarnia morska Kikut



Źródło: opracowanie własne

Latarnia morska Kikut stanowi najwyżej położone światło na polskim wybrzeżu, jej płaszczyzna ogniskowa światła osiąga wysokość 91,50 m n.p.m. Jest to pierwsza latarnia morska w Polsce, która została zautomatyzowana. Pierwotnie obiekt nie był przeznaczony do celów nawigacyjnych, lecz pełnił funkcję wieży obserwacyjno-widokowej służącej do monitorowania pożarów lasów. W późniejszym czasie wieżę podwyższono i przekształcono w latarnię morską. Obiekt położony w malowniczym obszarze Wolińskiego Parku Narodowego stanowi punkt na szlakach turystycznych oraz spełnia funkcję nawigacyjną dla jednostek pływających, nie jest jednak dostępny dla zwiedzających.

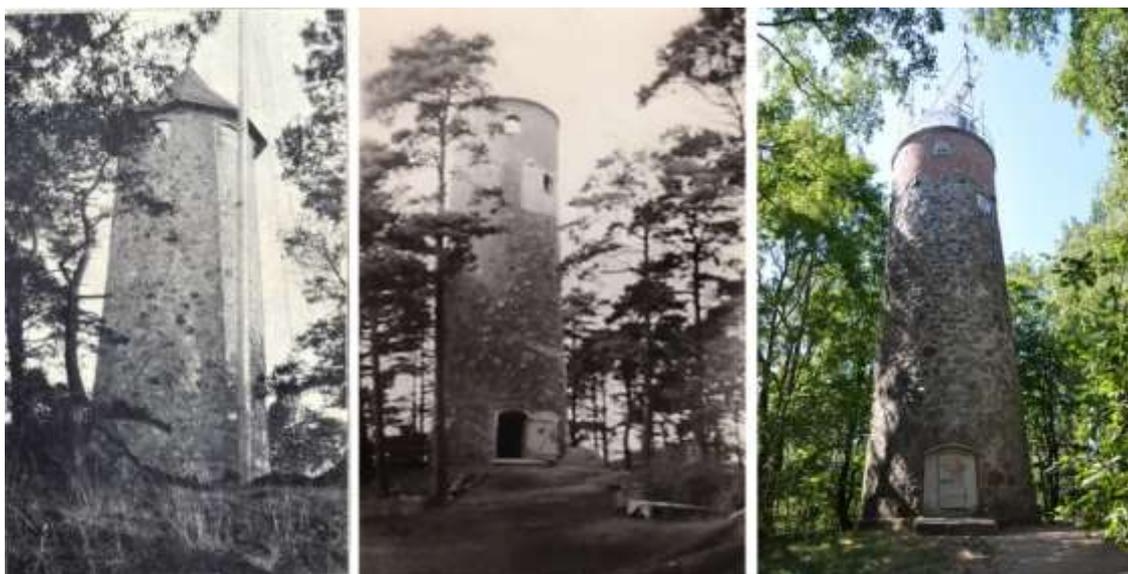
Rys historyczny

Już w połowie XIX w. zaobserwowano problem braku oznakowania części wybrzeża w rejonie miejscowości Wiselka. Znacząca odległość między Niechorzem a Świnoujściem utrudniała określenie położenia na morzu na szlaku wodnym prowadzącym do portu

w Świnoujściu. Trudność stanowiła przede wszystkim płytka Ławica Odrzana¹³¹, gdzie głębokość wynosiła zaledwie 6 m. Zaproponowano rozwiązanie polegające na umieszczeniu w tym punkcie latarni morskiej zakotwionej na dnie morza, jednakże pomysł ten nie doczekał się realizacji, a obszary zostały oznakowane za pomocą pław (Łysejko 2019).

W II poł. XIX w. na klifowym brzegu w okolicy miejscowości Kikut postawiono dzienny znak nawigacyjny w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, nie przyniosło to jednak oczekiwanych rezultatów. W planach budowy przyszłej latarni morskiej uwzględniono konieczność solidnej konstrukcji, zdolnej stawić opór silnym wiatrom występującym na obszarze. W toku analizy starano się znaleźć optymalne rozwiązanie. Dodatkowym wyzwaniem na tym terenie była częsta obecność gęstych chmur, co ograniczało widoczność szczególnie na wierzchołku klifu. Wobec trudności z dostarczaniem wody pitnej na teren latarni podjęto decyzję o wykonaniu studni głębinowej oraz o rezygnacji z budowy mieszkań dla obsługi. Rozważano także pomysł połączenia nowej wieży z funkcją pomnika Bismarcka. Następnie dokonano zmiany lokalizacji planowanej wieży, która ostatecznie nie została zbudowana (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 141: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Kikut ze stanem obecnym



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

Wieża obserwacyjno-widokowa, wzniesiona w roku 1840 w pobliżu ówczesnej miejscowości Neuendorf na wzgórzu Kiekturm (Strażnica, Kikut), została pierwotnie przeznaczona do monitorowania zagrożeń pożarowych w lasach. Struktura była mało widoczna wśród otaczającej zieleni. Początkowo wyposażona była w dach w formie piramidy, następnie zainstalowano na jej szczycie konstrukcję drewnianą w postaci stawy. Z biegiem czasu wieża popadła w zapomnienie, jej los zmienił się w latach 50. XX w. w związku z rozwojem zespołu portowego

¹³¹ Ławica Odrzańska (także Ławica Odrzana, niem. Oderbank) to obszar morski znajdujący się w północnej części Zatoki Pomorskiej na Morzu Bałtyckim. Charakteryzuje się dnem złożonym z białego piasku, grubego żwiru oraz dużych głazów.

Szczecin – Świnoujście. Wówczas podjęto decyzję o przekształceniu obiektu w latarnię morską o nazwie Kikut (Bielicki, Ellwart 2019).

W 1957 r. Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku opracowało projekt adaptacji wieży na latarnię morską. Proces polegał na dobudowaniu do istniejącej okrągłej wieży z kamienia dodatkowego podwyższenia wykonanego z cegły o wysokości 2,60 m, na którym umieszczono okrągłą, metalową laternę. Uruchomienie latarni – od początku jako obiektu bezobsługowego – miało miejsce 6 lutego 1962 r. (Łysejko 2019). Latarnia została zaopatrzona w system nadmuchu ciepłego powietrza, mający na celu osuszanie szyb w okresie jesienno-zimowym, który uruchamiał się automatycznie 30 min. przed zapaleniem światła w laternie.

W latach 60. XX w. latarnia morska była dostępna dla turystów w okresie letnim, o czym świadczy informator turystyczny z 1967 r.

W roku 1978 dokonano zmiany charakterystyki światła latarni, zastępując stałe światło blaskowe sekwencją światła przerywanego o charakterystyce: 5 s świecenia, 5 s przerwy, 10 s świecenia. Latarnia morska do roku 1995 odgrywała rolę stacji radionawigacyjnej „Syledis”, służącej do precyzyjnego określania pozycji jednostek pływających. Narastające zmiany w warunkach nawigacyjnych na torach wodnych wymusiły modernizację oznakowania nawigacyjnego. W odpowiedzi na problem w roku 1978 zmodernizowano latarnię, zwiększając jej moc światła poprzez zastosowanie mocniejszej żarówki, wprowadzono rezerwowe źródło światła zasilane elektrycznie oraz nowoczesny zmieniając żarówek, co wydłużyło czas bezobsługowej pracy światła.

W roku 1997 przeprowadzono prace remontowo-konserwatorskie, które obejmowały przeniesienie drzwi laterny na stronę południową celem redukcji zaciekania wody deszczowej. Dodatkowo przeprowadzono oczyszczenie murów, uzupełnienie ubytków oraz zabezpieczenie ściany za pomocą środka hydrofobowego. Odnowiono także schody wewnętrzne oraz ściany we wnętrzu wieży.

W 2015 r. dokonano kolejnej zmiany optyki latarni morskiej, która zbiegła się w czasie z oddaniem terminalu portowego LNG na wyspie Wolin. Optyka latarni umieszczona jest na obracającym się stole o wysokości 110 cm, przy użyciu jako źródła światła 150 w lamp LED (Komorowski i in. 2020).

Lokalizacja i dostępność

Latarnia znajduje się na obszarze Wolińskiego Parku Narodowego, jest usytuowana w odległości około 300 m w linii prostej od linii brzegowej. Dostęp do obiektu jest utrudniony z uwagi na brak oznaczonych ścieżek, zaobserwowano jedynie 1 drogowskaz na szlaku w lesie. Konieczne jest poruszanie się z mapą dla orientacji. Dodatkowo obiekt jest zasłonięty przez gęstą roślinność, co sprawia, że jest niewidoczny zarówno z plaży, jak i z pobliskich dróg dojazdowych.

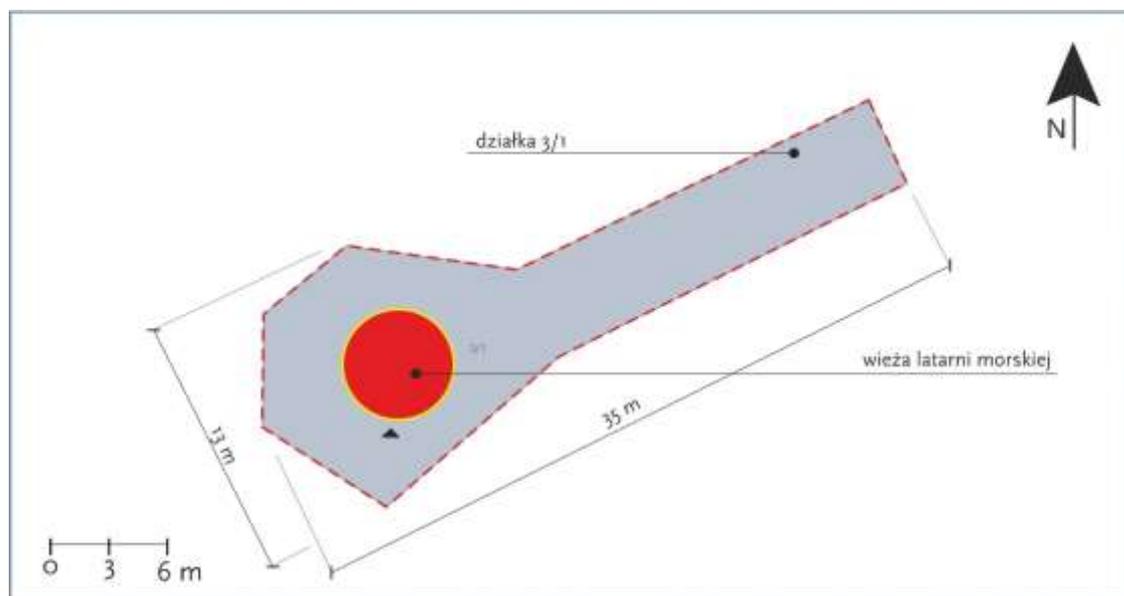
Droga do obiektu jest wymagająca, istnieją 3 główne trasy piesze prowadzące do latarni, które przecinają pagórkowaty las. Ostatni odcinek każdej trasy charakteryzuje się

stromym podejściem, prowadzącym bezpośrednio pod latarnię. Trasy te to: czarny szlak o długości 3,80 km, czerwony szlak o długości 1,20 km oraz trzeci szlak, który biegnie od strony plaży i ma długość około 500 m. Podążając w kierunku latarni można napotkać jedną ławkę umiejscowioną na rozwidleniu szlaków.

Okolice latarni morskiej pozbawione są infrastruktury drogowej, ostatni odcinek drogi dojazdowej stanowi nieutwardzona ul. Obrońców Westerplatte zlokalizowana w odległości około 1,30 km od obiektu. Konieczne jest pozostawienie pojazdu wzdłuż wspomnianej drogi ze względu na brak parkingów samochodowych. Przystanek autobusowy zlokalizowany jest przy głównej ulicy, jednakże jego odległość od latarni wynosi około 2 km, co może stanowić wyzwanie dla niektórych turystów. Brak infrastruktury rowerowej zmusza do poruszania się rowerem po trudnym terenie leśnym oraz konieczności pokonania licznych wzniesień.

Teren latarni

Ilustracja 142: Teren latarni morskiej Kikut



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

Latarnia morska Kikut zlokalizowana jest na obszarze leśnym Wolińskiego Parku Narodowego, znajduje się na wysokości 73,90 m n.p.m. na zniesieniu Strażnica. Otoczona jest naturalną zielenią parku, gdzie dominują drzewa liściaste, obszar pozbawiony jest zabudowy i infrastruktury.

Działka o nr 3/1, na której usytuowana jest latarnia, ma kształt wydłużonego prostokąta, z charakterystycznym zgeometryzowanym okręgiem na zachodnim krańcu, gdzie centralnie umieszczona jest wieża latarni. Na terenie należącym do latarni brak jest ogrodzenia, obszar jest w pełni dostępny, nieutwardzony i jedynie częściowo zagospodarowany, zachowując jednocześnie naturalny, leśny charakter. Na terenie przy latarni znajduje się ogólnodostępna altana, ławka oraz tablice informacyjne. Altana jest drewniana, na planie ośmioboku foremnego, wyposażona w miejsca do siedzenia, nad wejściem umieszczony jest napis „KIKUT”.

W niedalekiej odległości od altany usytuowany jest niewielki, ogrodzony, współczesny budynek o charakterze technicznym, w formie prostopadłościanu. Budynek zawiera komorę transformatorową.

Analiza architektoniczna

Latarnia morska Kikut stanowi wolnostojącą wieżę, pozbawioną przylegających budynków. Konstrukcja została wzniesiona z użyciem naturalnych materiałów, co czyni ją integralną częścią otaczającego ją krajobrazu. Bryła latarni przybiera formę zwartej, masywnej, wertykalnej, cylindrycznej wieży na planie centralnym koła. Wieża zakończona jest latarną, która przyjmuje formę niskiego walca zwieńczonego stożkiem. Szczyt wieży otoczony jest przez stalową galerię z prostą balustradą. Wysokość latarni wraz z dachem wynosi 18,26 m, a wewnętrzna średnica równa jest 3,30 m. Grubość murów u podstawy wynosi 1,10 m, natomiast w górnej części zmniejsza się do 0,7 m¹³².

Ilustracja 143: Latarnia morska Kikut



Źródło: fot. autorka

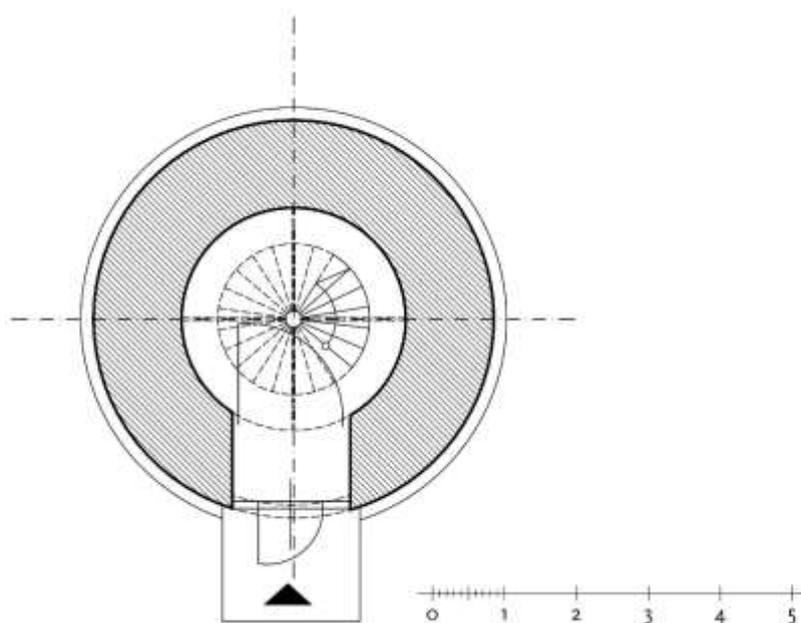
Fundamentem konstrukcji jest masywna ława z kamienia polnego, składająca się głównie z ciosanych głazów. Ściany do wysokości 10,20 m wykonane są z kamienia granitowego, łączonego zaprawą cementowo-wapienną. W górnej części, która stanowi fragment podniesiony podczas adaptacji wieży na latarnię, zastosowano cegłę ceramiczną w wątku krzyżowym na samej zaprawie, zwiększając wysokość o 2,60 m¹³³. Aby zapobiec nasiąkaniu, ściany pokryto środkiem hydrofobowym. Konstrukcja dachu oparta jest na stropodachu żelbetowym. Otwory okienne i drzwiowe otaczają ceglane obramowania. Stalowa, malowana na biały kolor laterna posiada szklenie jedynie od strony morza, które zostało podzielone pionowymi szprosami, od strony lądu znajduje się stalowa ściana pełna.

¹³² Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska, województwo zachodniopomorskie nr 7484.

¹³³ Ibidem.

Drzwi wejściowe umieszczono od strony południowej, poprzedza je masywna płyta betonowa, pełniąca funkcję stopnia. Otwór zwieńczony łukiem odcinkowym jest otoczony stalową futryną, którą dodatkowo otynkowano cegłą ceramiczną na zaprawie cementowo-wapiennej. Wymiary całego otworu drzwiowego wynoszą 120 cm. Na linii stopnia można dostrzec delikatnie wyprofilowany niski cokół, otaczający wieżę. Drzwi wejściowe są wykonane ze stali o ciężkiej konstrukcji, przypominając drzwi pancerne, osadzone w stalowej futrynie. Skrzydło otwierane jest niewielkie, jednoczęściowe, o szerokości zaledwie 65 cm, pomalowane na kolor szary. W dolnej części skrzydła drzwiowego znajdują się małe otwory wentylacyjne, powyżej nadproża umieszczony jest wąski metalowy daszek.

Ilustracja 144: Rzut latarni morskiej Kikut



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Otwory okienne w wieży są niewielkie, umieszczone nieregularnie i występują jedynie w górnych partiach wieży, rozmieszczone w 2 pasach. Niższe okna w liczbie 2 sztuk znajdują się tuż przed zakończeniem kamiennej części wieży, zastosowana stolarka jest współczesna z plastikową ramą i jednoskrzydłową prostą konstrukcją, nadproże stanowi łuk odcinkowy. Wyższy otwór zakończony łukiem pełnym jest umieszczony w ceglanej części, posiada drewnianą stolarkę okienną ze szprosami i znajduje się w osi drzwi wejściowych. Na elewacji wschodniej występuje 1 otwór okienny.

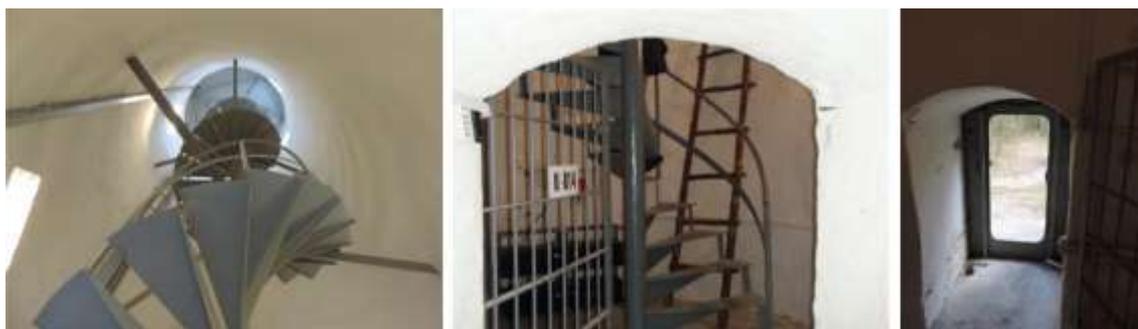
W ostatnim czasie nie prowadzono prac remontowych ani modernizacyjnych, brak jest również dostępnych danych na temat planowanych zmian architektoniczno-budowlanych. Obiekt jest wpisany do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków Nieruchomych pod nr 7484, obowiązuje zakaz wprowadzania jakichkolwiek zmian w bryle obiektu. Stan techniczny obiektu jest oceniany jako dobry, zauważono jedynie pojedyncze niewielkie ślady wandalizmu w postaci napisów od strony północnej.

Budynek posiada minimalistyczny i surowy charakter, pozbawiony jest zdobień i detali. Obserwuje się jedynie obecność delikatnego gzymsu pod galerią. Na elewacji północno-wschodniej zainstalowano system odgromowy. Nad drzwiami wejściowymi zlokalizowano kamerę monitoringu oraz system alarmowy, brak jest oświetlenia zarówno na obiekcie, jak i w jego okolicy.

Opis wnętrza

Wnętrze latarni jest niemal w całości wypełnione pionową komunikacją. Architektonicznie wnętrze zachowało swój pierwotny układ i charakter. Wieża posiada bardzo grube ściany, wejście prowadzi poprzez otwór w ścianie nośnej, zakończony łukiem odcinkowym. Dodatkowe zabezpieczenie stanowi kratownica, chroniąca wejście do wewnętrznej części wieży, otwierana do środka wnętrza. Podłogi wewnątrz budynku wykonane są z kamienia i betonu, ściana wewnętrzna została pokryta tynkiem oraz pomalowana na kolor biały, zauważa się nierówności na powierzchni tynku.

Ilustracja 145: Wnętrze latarni morskiej Kikut



Źródło: fot. Monika Śniedziwska-Lerczak

Wieża stanowi wewnątrz otwartą przestrzeń na całej swojej wysokości, pozbawiona jest stropów między kondygnacyjnych. Z dołu jest widoczny stalowy strop najwyższej kondygnacji, stanowiący fundament dla latarni. Ze względu na ograniczoną przestrzeń oraz 1 główną drogę przemieszczania się, komunikacja jest klarowna. Spiralna konstrukcja schodów jest rozmieszczona wokół centralnie umieszczonego stalowego słupa, który spełnia funkcję podparcia. Dodatkowo w niektórych punktach konstrukcja schodów jest przymocowana do ścian wieży latarni za pomocą stalowych płaskowników. Schody wykonane są w całości ze stali, zabezpieczone zewnętrzną balustradą, a przestrzeń pomiędzy nimi a ścianą wieży pozostaje pusta na całej wysokości. Stopnie z blachy pełnej posiadają wypustki, całość została pomalowana farbą olejną na kolor jasnoszary.

Na ścianach wewnętrznych wieży poprowadzono przewody instalacji elektrycznej. Budynek jest pozbawiony stałego nadzoru i nie jest dostępny dla osób postronnych. Brak dostępnych danych dotyczących jego wnętrza utrudnia analizę stanu technicznego. Istotną barierą architektoniczną jest niewielki otwór drzwiowy w świetle ościeżnicy, który nie spełnia

uwarunkowań wynikających z przepisów techniczno-budowlanych. Dodatkową barierą są kręte schody wewnętrzne.

Funkcja

Latarnia morska pełni funkcję znaku nawigacyjnego, jej pełna automatyzacja pozwala na działanie bez ciągłego nadzoru. Przesyłany sygnał to światło izofazowe o zasięgu 16 Mm, o okresie świecenia 10 s (5 s światło i 5 s przerwa) oraz o wysokości światła na poziomie 91,50 m n.p.m. Instalacja systemu monitoringu radiowego z funkcją autodiagnostyki w latarni pozwala na ciągłe monitorowanie jej stanu oraz przesyłanie wszystkich istotnych parametrów dotyczących światła i latarni do Bazy Oznakowania Nawigacyjnego. Latarnia morska pełni funkcję automatycznej stacji kontrolnej monitorującej ruch statków, jest wyposażona w system AIS-PL HELCOM. Obiekt jest administrowany przez Urząd Morski w Szczecinie.

Latarnia nie jest udostępniona dla turystów. Pomimo braku możliwości zwiedzania wnętrza, malownicza lokalizacja przyciąga uwagę turystów, entuzjastów aktywnego wypoczynku oraz miłośników latarnictwa. Wizytujący latarnię morską w Świnoujściu turyści mogą otrzymać pieczętkę Latarni Morskiej Kikut do Paszportu Miłośnika Latarni Morskich, brakuje jednak informacji na ten temat zarówno w latarni morskiej Kikut, w Świnoujściu, jak i na stronach internetowych. Paszport pozbawiony jest także stosownego miejsca na pieczętkę. Na terenie latarni znajdują się tablice informacyjne poświęcone historii, charakterystyce światła latarni w 3 językach, mapa wybrzeża z oznaczeniem czynnych latarni morskich oraz miejsca do odpoczynku. Obiekt oraz obszar latarni nie są dostępne dla osób z niepełnosprawnością ruchową.

Podsumowanie i wnioski

Transformacja wieży obserwacyjno-widokowej na latarnię morską w latach 50. XX w. była istotnym krokiem w ulepszeniu systemu nawigacyjnego na szlaku wodnym prowadzącym do portu w Świnoujściu.

Latarnia usytuowana na terenie Wolińskiego Parku Narodowego stanowi obiekt o ograniczonej dostępności, wynikającej m.in. z braku oznakowanych ścieżek, infrastruktury drogowej oraz słabej widoczności obiektu. Ostatni fragment trasy pieszej stanowi strome podejście, co potencjalnie może być wyzwaniem dla niektórych turystów. Latarnia morska Kikut zlokalizowana na wzgórzu Strażnica stanowi integralną część naturalnego, leśnego otoczenia pozbawionego zabudowań i infrastruktury. Obszar otaczający obiekt jest rozległy, jednakże restrykcje związane z jego lokalizacją w obrębie Parku Narodowego mogą wprowadzać ograniczenia co do możliwości rozbudowy obiektu. Usytuowanie obiektu w naturalnym otoczeniu, oddalonym od komercyjnych atrakcji, determinuje jego potencjalną funkcję jako destynacji o charakterze niszowym, skierowanej do wąskiej grupy odbiorców preferujących lokalizacje odosobnione, o wysokich walorach przyrodniczych, sprzyjające turystyce aktywnej, indywidualnej,

przyrodniczej oraz o cechach ekstremalnych. W przypadku planowania wykorzystania obiektu w celach o charakterze bardziej konwencjonalnym, konieczne byłoby dostosowanie obszaru poprzez rozwój infrastruktury technicznej, wdrożenie dodatkowego systemu oznakowania, wyznaczenie miejsc postojowych, a także ewentualną rozbudowę obiektu o elementy nadziemne lub podziemne, z zachowaniem rygorów wynikających z lokalizacji na terenie objętym ochroną prawną.

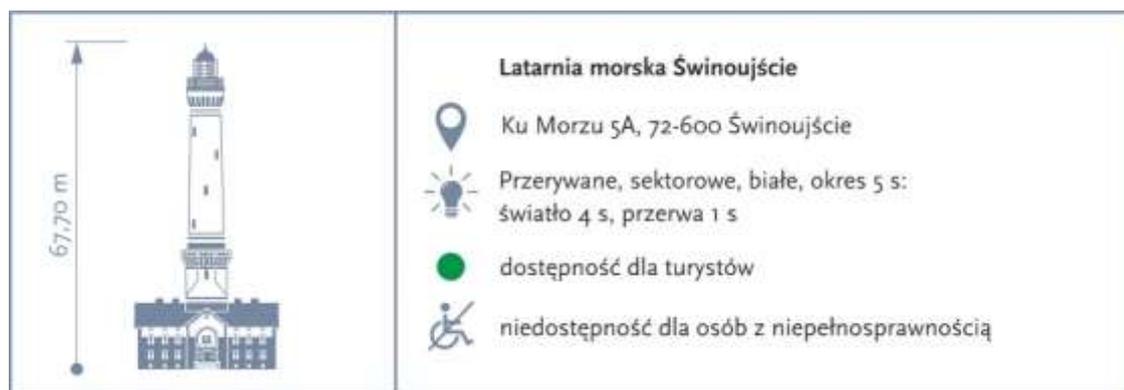
Latarnia morska stanowi czynny znak nawigacyjny, jako pierwszy w Polsce w pełni zautomatyzowany, bez konieczności stałego nadzoru. Wieża, choć niedostępna dla zwiedzających, stanowi atrakcyjny obiekt turystyczny, przyciągając uwagę zarówno entuzjastów aktywnego wypoczynku, jak i miłośników latarnictwa. Obszar wokół latarni, ze względu na utrzymanie w czystości, malownicze otoczenie, obecność szlaków turystycznych oraz niewielkie udogodnienia dla odwiedzających, posiada duży potencjał turystyczny. Liczne bariery architektoniczne oraz górzysty teren mogą stanowić utrudnienie dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Istotnym aspektem historycznym jest również funkcjonowanie latarni jako punktu widokowego dla turystów w pewnym okresie jej historii.

Latarnia morska Kikut to wolnostojąca, masywna, wertykalna konstrukcja pozbawiona budynków przynależnych. Jej wieża została wzniesiona z naturalnych materiałów, co w harmonijny sposób integruje się z otaczającym krajobrazem. Analizując wnętrze latarni morskiej, można zauważyć, że dominuje w nim otwarta przestrzeń, której główną część zajmuje pionowa komunikacja, zachowująca jednocześnie pierwotny układ architektoniczny. Brak dostępnych danych dotyczących detali wnętrza stanowi istotną przeszkodę w analizie stanu technicznego. Objęcie latarni ochroną zabytkową implikuje konieczność zachowania pierwotnego charakteru architektonicznego oraz ogranicza możliwość dokonywania zmian w jej bryle, co nakłada dodatkowe wymagania na podejmowane działania remontowe i konserwatorskie. Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, wszelkie prace remontowo-budowlane, nawet te o charakterze konserwatorskim, powinny być odpowiednio konsultowane i uzgadniane z Biurem Hydrograficznym RP w Szczecinie oraz Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Pomimo dobrego stanu technicznego obiektu, odnotowuje się sporadyczne przypadki wandalizmu, co podkreśla konieczność stosowania środków ochrony i monitoringu.

4.19. Latarnia morska Świnoujście

Latarnia morska w Świnoujściu jest najwyższą latarnią morską w Polsce oraz pierwszą latarnią od strony zachodniej. Pełni funkcję czynnego znaku nawigacyjnego i jednocześnie stanowi atrakcję turystyczną, oferując zwiedzającym muzeum tematyczne i wieżę widokową z dostępnymi galeriami na 2 poziomach. Konstrukcja latarni została poddana kilkakrotnym remontom, wynikającym z jej narażenia na trudne warunki atmosferyczne oraz bliskość bazy przeładunkowej importowanych surowców chemicznych. Czynniki te spowodowały konieczność modyfikacji bryły wieży.

Ilustracja 146: Podstawowe dane latarnia morska Świnoujście



Źródło: opracowanie własne

Rys historyczny

W 1739 r. na mocy decyzji króla pruskiego rozpoczęto budowę portu i miasta u ujścia rzeki Świny, jednej z odnóg Zalewu Szczecińskiego prowadzących do Morza Bałtyckiego. Port morski został oficjalnie otwarty w 1747 r. po pogłębieniu głównego koryta rzeki Świny i umożliwieniu żeglugi do Szczecina. Świnoujście uzyskało prawa miejskie w 1765 r. W XIX w. nastąpiły istotne zmiany w porcie: utworzono kamienne falochrony, pogłębiono tor wodny, zbudowano molo i uzdrowisko, uruchomiono żeglugę pasażerską, przekopano kanał w południowej części wyspy Uznam oraz zainicjowano połączenie kolejowe z Berlinem (Łysejko 2019). Rozwój ten przyczynił się do wzrostu znaczenia Świnoujścia na Bałtyku.

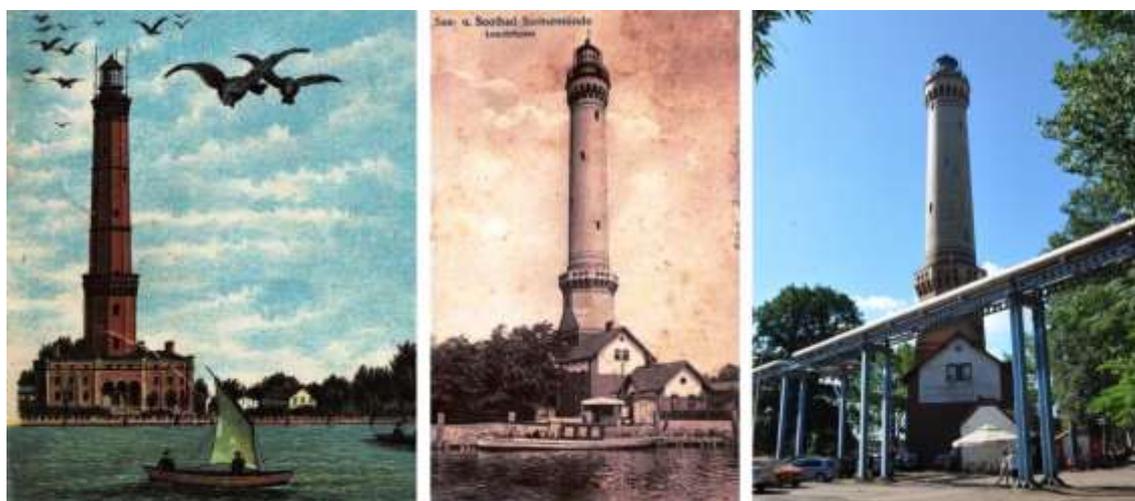
Historia oznakowania nawigacyjnego Świnoujścia jest bogata i obejmuje liczne stawy, latarnie wejściowe i nabieżniki, które powstawały na przestrzeni lat. Wiosną 1805 r. na wschodnim brzegu rzeki Świny wybudowano drewnianą, sześciometrową stawę wejściową „Leuchtbake”, która działała przez kolejne 23 lata (Łysejko 2015). Obiekt wyposażono w polerowane zwierciadło metalowe, które potęgowało wiązkę świetlną. Do czasu zbudowania latarni morskiej w dzielnicy Świnoujścia o ówczesnej nazwie Chorzolino, oznakowania wejściowe pełniły funkcję głównej latarni morskiej. W latach 1818–1823 u ujścia rzeki zbudowano kamienne falochrony, na których krańcach w kolejnych latach powstawały stawy: w 1828, 1872 i 1918 r. Ostatnią konstrukcję zbudowano w 2002 r. W środkowej części falochronu również ustawiano znaki nawigacyjne, znane stawą „Winkbake”, które powstawały w latach 1835, 1856, 1857 oraz 1890. Spłylenia na trasie żeglugowej w rejonie Zatoki Pomorskiej, szczególnie na podejściu od strony zachodniej, stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Początkowo zdecydowano o oznaczeniu miejsca pławami, a następnie planowano zastąpić je latarniowcem, jednak projekt ten nie został zrealizowany ze względu na wysokie koszty budowy (Komorowski i in. 2020).

Pod koniec XIX w. opracowano projekt latarni morskiej, która miała zostać wzniesiona na Ławicy Odrzanej, inspirując się istniejącą już latarnią morską „Roter Sand” na Morzu Północnym. Projekt zakładał konstrukcję w pełni posadowioną na wodzie, z fundamentem trwale zagłębionym w gruncie. Przeprowadzono badania geologiczne gruntu, wykonano nawierty dna

oraz pomiary batymetryczne, które zrealizował Urząd Morski w Świnoujściu. Pomimo przygotowań budowa latarni morskiej nie doszła do skutku (Komorowski i in. 2020).

Projektantem obecnej latarni morskiej był W. Severin, budowę obiektu rozpoczęto wiosną 1854 r. Jako lokalizację wybrano wschodnią stronę rzeki, na północ od obecnego Waszowa, z zamierzeniem, aby światło latarni było widoczne w momencie wejścia statków na Zatokę Pomorską (Łysejko 2019). Na historycznych fotografiach uwieczniono wysoką wieżę latarni, dominującą nad zieloną okolicą, która w tamtym czasie była niezurbanizowana. Budowa wieży, ze względu na jej wysokość, stanowiła duże i skomplikowane przedsięwzięcie inżynieryjne. Prace zakończono w 1857 r., a latarnia została uruchomiona po raz pierwszy 1 grudnia tego samego roku (Komorowski i in. 2020).

Ilustracja 147: Porównanie historycznego wizerunku latarni morskiej Świnoujście ze stanem obecnym



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

Latarnia morska została poddana remontom w latach 1886 i 1899. Działania były konieczne z powodu zastosowania niewłaściwej cegły na okładzinę, pochodzącej z pobliskiej cegielni Stettiner Haff, która nie wytrzymywała warunków atmosferycznych i w szybkim tempie wietrzała i odpadała (Bielicki, Ellwart 2019). Już w 1869 r. rozpoczęto rozważania dotyczące metod przeprowadzenia remontu. W dniu 21 listopada 1869 r. miało miejsce zebranie Związku Architektów w Berlinie, na którym przedstawiono propozycje dotyczące realizacji prac, w tym transportu materiałów oraz budowy rusztowań. Niestety, prace remontowe nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, a odpadające cegły nadal stanowiły zagrożenie w pobliżu wieży (Komorowski i in. 2020).

Podjęto decyzję o konieczności przeprowadzenia generalnego remontu obiektu. W latach 1902–1903 latarnia została znacząco przebudowana: zmieniono kształt wieży z ośmiobocznej na okrągłą, a w dolnej części na kwadratową. Do budynków mieszkalnych dobudowano wysokie poddasze, a na wieży dodano pasy z czerwonej cegły i zmieniono detale architektoniczne budynku mieszkalnego. Z obawy przed postępującym osłabieniem konstrukcji wieży, zdecydowano się na wymianę okładziny. Proces wyboru odpowiedniej okładziny

obejmował kilkuletnie próby, w których trakcie różne rodzaje cegieł były wmurowane w wieżę i poddawane obserwacji (Łysejko 2019). Całą starą okładzinę wieży usunięto i zastąpiono nową, wykonaną z żółtej cegły z fabryki Skromberga w Szwecji oraz czerwonej z cegielni H. Zastrow z Wittenbergu, zachowując dawną kolorystykę wieży. Wzmocnienie nowej elewacji uzyskano poprzez wykonanie w murze gniazd o wymiarach 29 x 30 cm, które służą jako podpory połączenia starego rdzenia z nową elewacją. Wybrane gzymsy wykonano z ciosów granitowych. Balustrady galerii, które wcześniej były z żelaznych płyt, zmieniono na ażurowe metalowe, redukując opór wiatru (Komorowski i in. 2020). Wewnętrzny szyb transportowy był wykorzystywany jako miejsce do opadania ciężarków napędzających obrót przesłon wokół optyki i tym samym odpowiednią charakterystykę światła. Strumień światła był przerywany przez zawieszane blaszane przesłony (Łysejko 2019).

Rozkwit miejscowości i wzrost jej popularności miały miejsce na początku XX w., a latarnia morska w Świnoujściu była udostępniona do zwiedzania już przed II wojną światową. Funkcjonowanie obiektu było zagrożone podczas wojen światowych. W czasie I wojny światowej, w obawie przed oczekiwanym desantem strony rosyjskiej z morza, umieszczono w wieży ładunki wybuchowe, które usunięto dopiero w 1918 r. (Łysejko 2019). Systemy nawigacyjne Świnoujścia, w tym latarnia morska, funkcjonowały przez cały okres II wojny światowej. Nalot 670 alianckich bombowców 12 marca 1945 r. spowodował spękanie murów latarni morskiej. Wieża przetrwała dzięki niewykonaniu rozkazu przez niemieckiego kierownika latarni, który miał ją wysadzić podczas wycofywania się wojsk w 1945 r. (Komorowski i in. 2020). Ze względu na strategiczne usytuowanie miasta, dowództwo Armii Radzieckiej uczyniło z niego bazę militarną, a sama wieża latarni znalazła się na terenie zajęтым przez wojska. Starania strony polskiej o przejęcie administracji morskiej nad oznakowaniem nawigacyjnym przyniosły częściowe rozwiązanie. W dniu 1 lipca 1947 r. ponownie uruchomiono światło latarni morskiej, którą ostatecznie przejęto dopiero 17 listopada 1954 r. (Łysejko 2019).

W roku 1959 pęknięcia powstałe w obiekcie w wyniku II wojny światowej zostały naprawione poprzez wstrzyknięcie betonu. Do lat 60. XX w., obiekt był otwarty dla zwiedzających. W 1977 r., dzięki wymianie żarówki, udało się zwiększyć zasięg emitowanego światła do 25 Mm. Od lat 30. XX w. aż do 1997 r., w pobliżu latarni morskiej funkcjonowała radiolarnia (Łysejko 2019).

Kompleks latarni morskiej w Świnoujściu został objęty ochroną prawną. Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa nr 7078 wpis z 27 lipca 1997 o nr A-1346 w skład zespołu latarni morskiej w Świnoujściu wchodzi:

- latarnia morska,
- budynek inwentarski,
- maszynownia z agregatem prądotwórczym.

W wyniku sąsiedztwa z bazą przeładunkową importowanych środków chemicznych stan techniczny obiektu uległ pogorszeniu (Bielicki, Ellwart 2019). W efekcie zanieczyszczenia powietrza i terenu latarnia została opuszczona przez latarników, przeprowadzono ekspertyzy

i opracowano dokumentację kapitalnego remontu zespołu. Prace naprawcze rozpoczęto w listopadzie 1998 r. na podstawie projektu przygotowanego przez Pracownię Projektową Konserwacji Zabytków w Szczecinie. Prace obejmowały m.in. rozebranie i odtworzenie dolnej i górnej galerii, naprawę pęknięć wieży, odnowienie tynków wewnętrznych, oczyszczenie muru zewnętrznego, malowanie dachu latarny oraz wymianę szyb. W ramach remontu przeprowadzono także renowację budynku maszynowni oraz zagospodarowanie terenu wokół latarni. Finałizacja prac miała miejsce w roku 2000, kiedy to od 5 sierpnia latarnia została ponownie udostępniona dla zwiedzających dzięki staraniom Stowarzyszenia Miłośników Latarni Morskich (Komorowski i in. 2020).

Światło latarni morskiej ulegało modyfikacjom, obejmującym nie tylko zmiany w wykorzystywanym źródle zasilania, ale także w aparaturze oraz charakterystyce emisji światła. Pomimo zmian układ optyczny pozostawał stały od momentu uruchomienia latarni i jest oparty na cylindrycznej soczewce Fresnela I klasy o wysokości 296 cm oraz średnicy 184 cm. Początkowo do roku 1863 latarnia korzystała z oleju rzepakowego jako źródła zasilania, po czym nastąpiła zmiana na naftę do 1918 r., a ostatecznie na elektryczność.

Okolica latarni morskiej również była przedmiotem licznych zmian i adaptacji. W roku 2006 podjęto decyzję o utworzeniu terminala LPG. Rok później podczas Międzynarodowego Dnia Latarnictwa odbyła się jubileuszowa uroczystość z okazji 150-lecia istnienia latarni. W 2015 r. zainstalowano nową żarówkę, zmieniając tym samym barwę emitowanego światła z ciepłego o kolorze żółto-pomarańczowym na chłodniejsze światło białe (Łysejko 2019). W 1 dekadzie XXI w., zatrudnienie w latarni wzrosło do 5 latarników, ze względu na konieczność obsługi dodatkowych znaków nawigacyjnych na szlaku wodnym Szczecin-Świnoujście (Komorowski i in. 2020).

Lokalizacja i dostępność

Latarnia morska usytuowana jest w dzielnicy Warszów, wschodniej części miasta Świnoujście, u nasady falochronu wschodniego rzeki Świny. Okoliczny teren stanowi obszar portowy i przemysłowy, oddalony o ponad 11 km drogą lądową od centrum miasta. Wieża stanowi wyraźnie dominującą pod względem wysokości strukturę w krajobrazie i jest zauważalna z większych odległości. Znajduje się po przeciwnej stronie rzeki Świna, a dojazd do niej dla podróżujących od strony zachodniej wymaga przeprawy promowej lub pokonania większego dystansu prowadzącego przez tunel pod rzeką Świną, który został uruchomiony w czerwcu 2023 r. Dostępność do obiektu ze względu na lokalizację jest utrudniona, podczas podróży odnotowano 1 kierunkowskaz na drodze dojazdowej.

Zaobserwowano niewystarczającą infrastrukturę drogową prowadzącą do obiektu. Droga jest w złym stanie technicznym (stare płyty betonowe) i ma ograniczoną przepustowość, dodatkowo brak chodnika wymusza na pieszych korzystanie z pobocza. W celu zapewnienia bezpieczeństwa, na niektórych fragmentach trasy zastosowano metalowe bariery tymczasowe w celu wydzielenia miejsca dla pieszych. Pod latarnią morską jest dostępny darmowy,

częściowo utwardzony parking, jednak w okresie największego ruchu turystycznego o ograniczonej dostępności miejsc parkingowych. Wzdłuż drogi znajdują się dodatkowe miejsca postojowe.

Wokół latarni zauważalny jest brak wyodrębnionych dróg rowerowych, jednak przebiega nieopodal szlak rowerowy „Trasa na Falochron Centralny” o długości 16 km, wiodąca utwardzonymi ścieżkami i lokalnymi drogami asfaltowymi. Przed latarnią znajdują się 3 duże stojaki rowerowe, jednak ich umiejscowienie bliżej południowej strony powoduje, że są one niewidoczne i rzadko używane. W rezultacie wiele rowerów jest pozostawianych wzdłuż ogrodzenia przy parkingu samochodowym.

Przystanek autobusowy linii nr 1 znajduje się w odległości 500 m od latarni morskiej, jednak jego kursowanie jest rzadkie i ograniczone do wyznaczonych dni, brak jest informacji dotyczących rozkładu jazdy na stronach internetowych przewoźnika. W pozostałych przypadkach użytkownicy muszą pokonać ponad 3 km pieszo. Dostępna jest przeprawa promowa linią BIELIK na drugą stronę rzeki.

Dostępność dodatkowych usług i atrakcji w bliskiej odległości latarni morskiej jest ograniczona, brak jest rozwiniętej infrastruktury turystycznej. Plaża LNG znajduje się w odległości około 700 m od latarni morskiej pomiędzy falochronem centralnym a terminalem gazowym, dostępna jest jedynie drogą pieszą. Od strony zachodniej latarnia sąsiaduje z brzegiem rzeki Świny. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowana jest baza przeładunku płynnego paku smołowego Deza Polska Sp. Z o.o., udostępniony do zwiedzania Fort Gerharda oraz siedziba firmy logistycznej. W niedalekim sąsiedztwie znajdują się także bunkier, Bateria Brzegowa, Wschodni Fort Artyleryjski, serwis statków, Plaża Wschodnia i Gazoport. Bezpośrednio obok latarni, nad parkingiem, przebiega rurociąg posadowiony na stalowej, błękitnej konstrukcji, przysłaniający widok na latarnię morską. Okoliczne atrakcje turystyczne obejmują plażę, port, Park Zdrojowy, liczne zabytki militarne, Stawę Młyny, promenadę, Aquapark, rejsy wodne oraz Rezerwat ptaków Karsiborska Kępa.

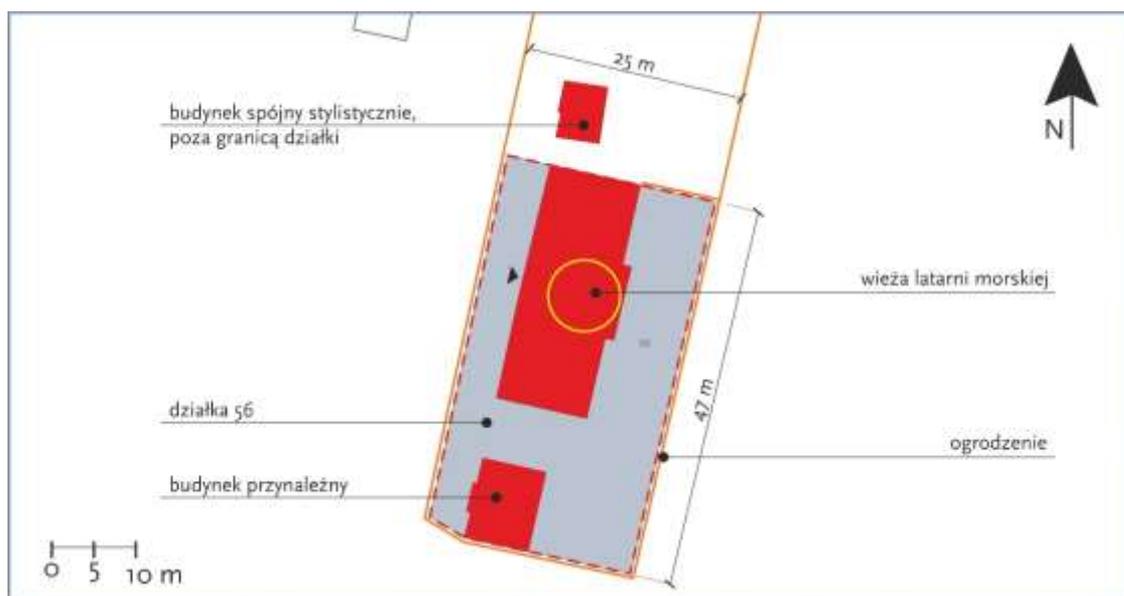
Teren latarni

Latarnia morska Świnoujście jest zlokalizowana na działce nr 56, w kształcie prostokąta o niewielkich rozmiarach (0,1153 ha)¹³⁴, gdzie większość terenu zajmuje zabudowa. Wieża latarni wraz z budynkiem przyległym znajdują się w północno-zachodnim narożniku, przylegając do granicy działki od strony północnej (krótszy bok). Na południowej granicy działki usytuowany jest budynek dyżurki latarników. Poza północną granicą działki znajduje się mały lokal gastronomiczny, mieszczący się w dawnym budynku inwentarskim. Przed lokalem umieszczono przestrzeń dla klientów: namiot, miejsca do siedzenia oraz komercyjne parasole. Teren przed latarnią jest częściowo dostępny dla turystów – obszar od strony zachodniej i północnej jest

¹³⁴ Geoportal. Mapa – GPo. Źródło: mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gpmap=gpo. Dostęp: 18.05.2024.

nieogrodzony i umożliwia całodobowy dostęp. Teren jest zagospodarowany, częściowo utwardzony, z zielenią utrzymaną w sposób naturalistyczny. Fragmentarycznie utwardzona nawierzchnia, obejmuje ciągi komunikacyjne, utwardzony asfaltem teren przed latarnią i pod budynkiem dyżurki oraz teren niedostępny od strony wschodniej utwardzony kamieniem. Naturalna zieleń ogranicza się do trawy i drzew liściastych. Niewielka skarpa naprzeciwko wejścia do latarni morskiej jest zabezpieczona geosiatką. Przed wejściem do latarni, po obu stronach znajdują się wydzielone obszary zielone, odseparowane niskim ogrodzeniem, gdzie prezentowane są stare urządzenia związane z latarnictwem.

Ilustracja 148: Teren latarni morskiej Świnoujście



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

Obszar wschodni kompleksu jest ogrodzony i dostępny jedynie dla pracowników. Do wschodniej i południowej ściany budynku latarni morskiej przylega ogrodzenie, składające się z nowoczesnych czarnych metalowych przęsł. Brama wjazdowa znajduje się pomiędzy latarnią a budynkiem dyżurki, natomiast przy budynku inwentarskim umieszczono niskie ogrodzenie wykonane ze stalowego łańcucha. Przed wejściem do obiektu znajdują się ławki oraz betonowe kosze na śmieci.

Analiza architektoniczna

Wieża latarni morskiej została wkomponowana w dawny budynek mieszkalny. W skład zespołu wchodzi także wolnostojące obiekty: od strony południowej budynek Urzędu Morskiego w Szczecinie, w południowo-wschodnim narożniku zespołu mały, budynek gospodarczy o współczesnej formie (wiata nieoznaczona na mapie il. Nr 147: Teren latarni morskiej Świnoujście), od strony północnej dawny budynek inwentarski, przekształcony w lokal gastronomiczny.



Źródło: fot. autorka

Budynek główny składa się z 2 części: wieży oraz dawnych budynków mieszkalnych. Wieża została usytuowana centralnie od strony wschodniej w podłużnym budynku o planie prostokąta, o wymiarach 28,58 x 10,94 m. Bryła latarni jest smukła, wysoka, zwarta, symetryczna i harmonijna, tworzy znaczącą dominantę architektoniczną całego zespołu zabudowań. Sama wieża ma plan centralny, w dolnej części (do wysokości około 16 m) jest kwadratowa (bok 8,80 m), a następnie stopniowo zmienia się w ośmiobok, przechodząc dalej w ośmiobok foremny zakończony dolną galerią widokową (na wysokości około 22,50 m). Powyżej wieża zmienia się w plan koła, którego średnica zewnętrzna wynosi w dolnej części 7,40 m, a w górnej części 6,60 m. Wewnętrzna średnica wieży pozostaje niezmienna na całej jej wysokości i wynosi 400 cm. Ponad galerią plan wieży jest okrągły i jego średnica zmienia się od 7,40 m do 6,60 m¹³⁵. Górna galeria znajduje się na wysokości 60,90 m. Wieża jest zwieńczona latarnią, ma formę 16-boku foremnego, z prostokątnymi oknami rozmieszczonymi w 4 rzędach, wieńczy ją 15-boczny, cebulasty daszek z kulą i iglicą na szczycie.

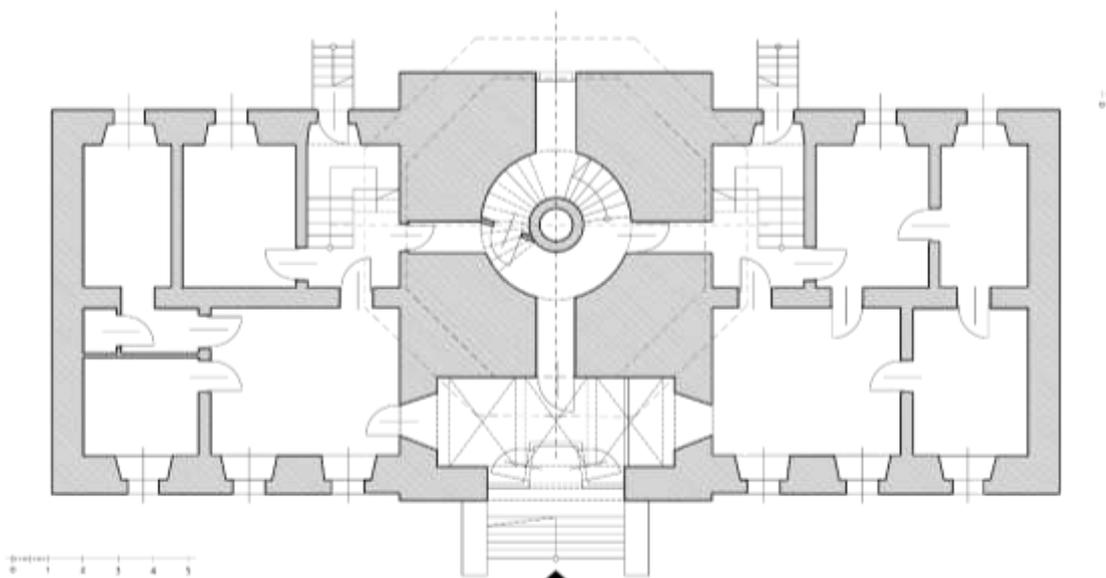
Budynek mieszkalny jest dwukondygnacyjny, podpiwniczony z poddaszem użytkowym, zwieńczony dwuspadowym dachem. Bryła budynku jest symetryczna, gdzie środek wyznacza wieża latarni morskiej. Strefa wejściowa zlokalizowana jest od strony zachodniej, z dużym otworem wejściowym umiejscowionym centralnie, w osi budynku, przykryta jest dwuspadowym dachem, który jest prostopadły do głównych osi dachów budynku. Nad głównym wejściem znajduje się loggia z muiowaną z cegły balustradą, w formie prostego, ażurowego fryzu. Powyżej loggii umieszczono łuk pełny o profilowanych krawędziach oraz niewielki otwór okienny. Całość wieńczy ściana szczytowa strefy wejściowej z poprowadzonym równoległe do krawędzi dachu fryzem schodkowym.

Do drzwi prowadzi osiem granitowych stopni o szerokości równej szerokości strefy wejściowej, stopnie po bokach zostały ograniczone ceglanyimi murkami zakończonymi płytami granitowymi wystającymi przed lico muru. Murki sięgają do wysokości poziomu posadzki parteru. Metalowe, czarne poręcze osadzone są zarówno w murze budynku, jak i w murku schodów. Wejście wieńczy łuk odcinkowy, z nadprożem wykonanym z cegły ceramicznej. Otwór

¹³⁵ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska z kompleksem zabudowań, województwo zachodniopomorskie nr 7078.

wypełniana, lakierowana zabudowa (odeszkowanie) z wejściem prowadzącym do wnętrza, gdzie na wprost znajduje się wpuszczona głębiej ściana z 25-kwaterowym oknem, a po bokach drzwi otwierane do wewnątrz. Po obu stronach wejścia umieszczone są okna podzielone na kwatery, 9-polowe, nad drzwiami widnieje godło oraz napis „Urząd Morski w Szczecinie Radiolatarnia w Świnoujściu”, wraz z godzinami otwarcia latarni, a po obu stronach przewidziano miejsca na sztandary oraz lampy elewacyjne.

Ilustracja 150: Rzut latarni morskiej Świnoujście



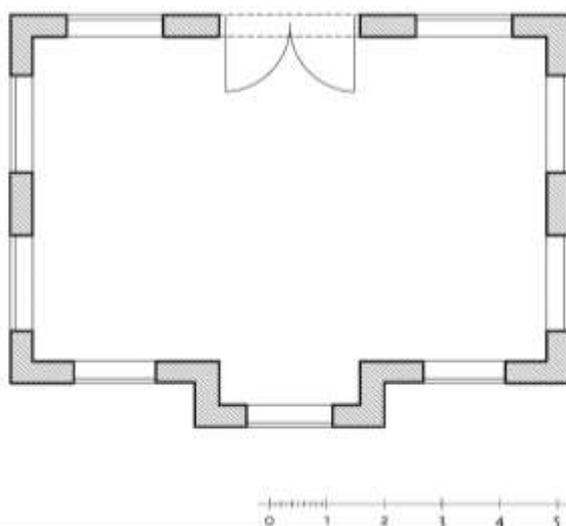
Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Obiekt posadowiony jest na masywnych ławach fundamentowych wykonanych z kamienia. Na linii przyziemia grubość ścian obwodowych wynosi 95 cm, natomiast ściany działowe budynku mają grubość od 30 do 58 cm¹³⁶. Wieża została zbudowana z cegły ceramicznej z żółtą okładziną oraz pasami z czerwonej cegły w dolnej części wieży i tuż przy szczycie. Budynek mieszkalny wzniesiono z czerwonej cegły ceramicznej, ułożonej w wążku krzyżowym na zaprawie cementowo-wapiennej. Późniejsza okładzina składa się z żółtej i czerwonej cegły klinkierowej. Część elewacji jest tynkowana na biało, z wyłączeniem narożników budynku i nadproży. Fragmenty gzymsów wykonano z ciosów granitowych. Więźba dachowa ma konstrukcję krokwiowo-jętkową, a elementy wiązarów więźby dachowej są wykonane z drewna sosnowego. Dach pokryto czerwoną dachówką ceramiczną, a rynny są cynkowane. Stropy w piwnicach są odcinkowe, natomiast w pomieszczeniach mieszkalnych zastosowano mieszane stropy, zarówno drewniane, jak i odcinkowe. Czerwone światło nawigacyjne od strony portu uzyskano poprzez pomalowanie pleksi w laternie na kolor czerwony. Budynki przynależne są wykonane z tych samych materiałów.

¹³⁶ Ibidem.

Zespół posiada liczne detale architektoniczne. Dolna galeria widokowa latarni oparta jest na 24 konsolach wykonanych z cegły ceramicznej, otoczona murowaną balustradą, której otwory w kształcie prostokątów są zwieńczone łukiem odcinkowym i wypełnione dekoracyjną stalową kratą. Górna galeria podtrzymywana jest przez wydatny gzyms arkadowy z cegły oraz otoczona wysoką balustradą kutą z żelaza, zakończoną ślimacznicami, środkowy pas balustrady z geometrycznie ukształtowaną dekoracją. Na styku ściany ceglanej i tynkowanej oraz przy oknach występuje gzyms schodkowy. Otwory okienne są zwieńczone ceglаныmi nadprożami, w budynku latarni oraz w dawnym budynku maszynowni znajdują się okrągłe okna. Nietypowy detal przypominający trompę występujący w wieży to ścięcia narożników wieży latarni w miejscu zmiany z planu kwadratowego na ośmioboczny.

Ilustracja 151: Rzut budynku przynależnego latarni morskiej Świnoujście



Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych źródeł oraz badań terenowych

Okna w dawnym budynku mieszkalnym są umieszczone w 4 osiach: piwnica, parter, 1 piętro oraz poddasze, rozmieszczone symetrycznie w 3 rzędach po obu stronach (na elewacjach wschodniej i zachodniej). Okna na parterze oraz w piwnicy wyposażone są w nadproża łukowe, pełne, wykonane z cegły, natomiast powyżej znajdują się okna z nadprożami prostymi. Na elewacjach szczytowych zlokalizowane są 2 otwory okienne w górnej części, a dodatkowo umieszczono jedno okrągłe okno powyżej. Stolarka w strefie wejściowej jest wykonana z drewna, lakierowana, prawdopodobnie współczesna, o czym świadczy zauważalna różnica w porównaniu ze zdjęciami historycznymi. Na elewacji wschodniej można zaobserwować 2 pary jednoskrzydłowych drzwi wejściowych, symetrycznie rozmieszczonych po obu stronach ze schodami zewnętrznymi. Otwory okienne zwieńczone łukiem pełnym są usytuowane na całej wysokości trzonu wieży i układają się spiralnie. Stolarka w wieży jest współczesna w kolorze białym, materiał w całym kompleksie jest zróżnicowany, występuje stolarka drewniana oraz PCV. W części mieszkalnej zastosowano okna rozwierano-uchylne, wyposażone w przewiązki w skrzydle, na poddaszu zauważalne są bardzo małe otwory okienne, w piwnicach okna

zabezpieczone są metalową kratą. Parapety zewnętrzne wykonano z cegły z zachowaniem znacznego spadku. W dawnej części mieszkalnej występuje współczesne okno dachowe.

Dawny budynek inwentarski jest niewielkich rozmiarów na planie podłużnym prostokątnym z 1 kondygnacją i z niskim poddaszem, zwierczonym dwuspadowym dachem. Dodatkowo nad drzwiami wejściowymi występuje dwupołaciowy daszek. Drzwi do budynku inwentarskiego są duże, wykonane z drewna, dwuskrzydłowe, zakończone łukiem pełnym. Nad drzwiami umieszczono niewielkie okno, po prawej stronie zaś drzwi znajduje się okno z przewiązkami w skrzydle, zwierczone łukiem odcinkowym. Budynek dyżurki latarników został wzniesiony również na planie prostokątnym, dodatkowo z lekko wysuniętą częścią ściany od strony zachodniej. Obiekt jest jednokondygnacyjny z poddaszem nieużytkowym przykrytym dwuspadowym dachem oraz dodatkowym dwuspadowym daszkiem nad wypuszczoną częścią ściany. Wieża na początku XX w. została poddana przebudowie, to z tego okresu pozostały detale architektoniczne. Obiekt został wpisany do rejestru zabytków pod nr A-1346, decyzją z dnia 26 lipca 1997 r. Obecnie wymaga oczyszczenia i konserwacji z uwagi na widoczne zabrudzenia, liczne akty wandalizmu, pęknięcia, łuszczącą farbę oraz obecność porostów na elewacji.

Opis wnętrza

Strefa wejściowa stanowi pomieszczenie zawierające punkt sprzedaży biletów (po prawej stronie) i łącznik pomiędzy wejściem do wieży i pomieszczeniem poprzedzającym toalety oraz przyszłe wejście do pomieszczeń muzealnych¹³⁷. Posadzka wyłożona została płytami granitowymi, lamperia w wybranych miejscach oraz wykończenie wokół okien zostały pozostawione w naturalnej cegle, powyżej ściany oraz sufit zostały tynkowane i pomalowane na kolor jasnokremowy. Sufit jest zróżnicowany i stanowi dekoracyjne sklepienie z łukami i lunetami. Obszar sprzedaży biletów został wydzielony za pomocą odeskowania z przeszkleniem i gablo-tami oraz dodatkowo uzupełniony ekspozycją dostępnych pamiątek prezentowanych w wolno stojącej szklanej witrynie, w witrynie ściennej oraz na tablicy ściennej. Oświetlenie strefy zapewniają zarówno żyrandol sufitowy, jak i kinkiety ścienne. Strefa wejściowa jest przestrzenią, w której znajduje się najwięcej detali architektonicznych, pozostałe pomieszczenia pozostają surowe, pozbawione zdobier.

Do pomieszczenia poprzedzającego toalety prowadzi otwór drzwiowy z gładką. W pomieszczeniu znajdują się kremowe ściany, biały prosty sufit oraz współczesne szare płytki ceramiczne na posadzce, w centralnym punkcie układające się w gwiazdę. We wnętrzu znajduje się ekspozycja dawnych urządzeń oraz drzwi jednoskrzydłowe, białe z płycinami do pomieszczeń muzealnych, a także czarna drewniana ławka. Parapety wykonane są z płytek ceramicznych, a na suficie zamontowano dawne lampy nawigacyjne, służące jako oprawa świetlna.

¹³⁷ W chwili prowadzenia badań terenowych pomieszczenia muzealne niedostępne.

Drzwi do toalet są proste, współczesne, białe, wykonane z płyty meblowej laminowanej. Wnętrze toalet wykończono płytkami ceramicznymi do wysokości 2 m, w dolnej części w kolorze pomarańczowym, powyżej pasa dekoru z motywem organicznym, płytką w kremowym kolorze. Sufit jest pomalowany na biało. W każdej łazience znajdują się 2 umywalki wpuszczone w blat z płytek ceramicznych, pod umywalkami zamontowano zamykane na klucz szafki z białej płyty meblowej. W toalecie damskiej znajdują się 2 kabiny toaletowe przedzielone za pomocą ścianki systemowej oraz zamknięte pomieszczenie techniczne, natomiast w męskiej – 2 kabiny oraz pisuar.

Ilustracja 152: Wnętrze latarni morskiej Świnoujście



Źródło: fot. autorka

Do wieży prowadzi otwór w solidnej ścianie zabezpieczony masywnymi stalowymi drzwiami w brązowym kolorze. Po prawej stronie znajdują się schody, natomiast po lewej – białe drzwi z płycinami prowadzące do niedostępnego pomieszczenia oraz drugie, masywne, stalowe drzwi, zasłonięte przedmiotami gospodarczymi. Wnętrze latarni morskiej stanowią ceglane ściany, pokryte białym tynkiem z kremową lamperią. Wewnątrz wieży znajduje się dawny, pionowy kanał transportowy, wokół którego spiralnie rozmieszczono schody. W wybranych miejscach umieszczono czarne, otwierane drzwiczki do trzonu transportowego. Po drodze na szczyt wieży, w wybranych punktach znajdują się drzwi do niedostępnych pomieszczeń, stalowe w kolorze szarym, brązowym, jak również ślepe blendy. Posadzki wykonane zostały z płyt granitowych oraz cementu. Oświetlenie zapewniają klinkiety przemysłowe. Dostępna dla turystów loggia jest dużą, niezagospodarowaną przestrzenią, na której znajduje się jedynie 1 ławka. Okna wewnątrz wieży zakończone są łukiem pełnym, tynkowane i zabezpieczone kratą, parapety wykonano natomiast z płytki klinkierowej. Wyjście na niższą galerię prowadzi przez białe, współczesne, jednoskrzydłowe drzwi PCV z wgłębieniami, zakończone łukiem odcinkowym.

Poniżej poziomu najniższej galerii znajduje się puste pomieszczenie z ceglany m sklepieniem, w którego centrum umieszczono czarny, stalowy filar. Pomieszczenie wyposażone jest w schody drabinowe oraz zieloną ławkę umieszczoną we wnęcie ściennej. Wyjście na górną galerię jest możliwe przez wąski otwór po lewej stronie, zabezpieczony stalowymi drzwiami wykonanymi z profili kwadratowych i blachy w szarym kolorze. Po prawej stronie znajduje się wejście do laterny, która jest niedostępna dla turystów, które znajduje się w ścianie pokrytej

drewnianą boazerią malowaną na kolor szary. Zewnętrzne ściany laterny dodatkowo zabezpieczono dekoracyjną balustradą. Posadzki obu galerii wykonane są z płyt granitowych.

Wieża latarni morskiej posiada jedną, czytelną drogę komunikacyjną. Schody wewnętrzne są spiralne, wykonane z płyt granitowych. Wysokość stopnia (h) w dolnym odcinku wieży wynosi 19 cm, a głębokość stopnia (s) to 15 cm i 37 cm w głębszym punkcie. Szerokość biegu wynosi 120 cm. Pochwyty są zamontowane do ścian po obu stronach biegu schodów. Na ostatnim odcinku znajdują się czarne, stalowe schody drabinowe, których stopnie wykonano z blachy ryflowanej. Na ścianach umieszczono numerację schodów, a w połowie drogi umieszczono tabliczkę informującą o osiągnięciu połowy drogi na szczyt latarni, łączna liczba stopni wynosi 308.

Podczas prowadzonych badań terenowych miały miejsce remonty i roboty w zakresie zmian aranżacji wnętrz. Strefa wejściowa budynku znajduje się w znacznie lepszym stanie technicznym niż latarni morskiej. Wnętrze wieży posiada liczne zabrudzenia, ślady wilgoci, pęknięcia, akty wandalizmu (napisy, zadrapania, naklejki), odpadający tynk oraz pajęczyny. W toalecie zaobserwowano ślady wilgoci na suficie, skorodowane elementy, spękania oraz odpadającą farbę. Zgodnie z Kartą Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa wnętrze budynku i wieży latarni morskiej zachowało swój pierwotny charakter architektoniczny na wszystkich kondygnacjach i poziomach wieży. Liczne bariery architektoniczne utrudniają dostęp do latarni morskiej, która stanowi najwyższy obiekt polskiego wybrzeża. Wejście na jej szczyt wymaga pokonania krętych schodów, progów oraz drabiny na najwyższym odcinku, a także przejścia przez wąskie korytarze. Dla zapewnienia bezpieczeństwa, latarnia wyposażona jest w wysokie barierki na galerii, taśmy ostrzegawcze oraz system monitoringu. Brak jest możliwości dostępu do wnętrz budynków przynależnych, które pierwotnie były podzielone na 4 mieszkania czteroizbowe po obu stronach wieży.

Funkcja

Latarnia morska stanowi czynny znak nawigacyjny i emituje światło nawigacyjne w kolorze białym od strony morza i czerwonym od strony portu, ostrzegającym o niebezpiecznym sektorze dla żeglugi. Wysokość światła wynosi 64,8 m n.p.m., a jego zasięg to 27 Mm dla światła białego oraz 9 Mm dla światła czerwonego. Emitowane światło to sygnał przerywany sektorowy, z czasem świecenia wynoszącym 5 s, w tym 4 s światła i 1 s przerwy. Dyżurka latarników znajduje się w przynależnym budynku wolnostojącym. W latarni morskiej zatrudnionych jest 2 latarników na umowie o pracę w pełnym wymiarze godzin¹³⁸. Obiekt jest częściowo zautomatyzowany i dozorowany, jednak brak jest szczegółowych danych dotyczących stopnia automatyzacji. Latarnia wchodzi w skład 1 z 9 stacji brzegowych polskiego wybrzeża monitorującej automatycznie ruch statków systemu AIS-PL projektu HELCOM.

¹³⁸ Na podstawie wywiadów prowadzonych podczas badań terenowych z pracownikami obiektu dnia 09.08.2022.

Obiekt jest czynną atrakcją turystyczną i oferuje dostęp do 2 poziomów galerii widokowej oraz loggii. Latarnia jest dostępna dla zwiedzających w określonych godzinach przez cały rok. Laterna jest niedostępna dla ruchu turystycznego. Z wieży możliwe jest podziwianie widoku na port, tereny przemysłowe, terminal gazowy, falochrony, rzekę Świnę oraz zachodni brzeg rzeki. Na terenie latarni znajduje się punkt sprzedaży pamiątek w miejscu sprzedaży biletów oraz toaleta dla klientów wewnątrz budynku latarni.

Przy obiekcie mieści się niewielki lokal gastronomiczny, znajdujący się w dawnym budynku inwentarskim pod nazwą „Bufet u latarnika” oraz miejsca do siedzenia, jednak obszar ten znajduje się na odrębnej działce. Bezpośrednio przed wejściem do budynku latarni prezentowane są historyczne kotwice, śmigła, łańcuchy, urządzenia nawigacyjne, łodzie itp. Na wprost wejścia umieszczone są drogowskazy wskazujące kierunki i odległości do różnych miastw Polsce oraz za granicą. Na obszarze obiektu naprzeciwko wejścia i na elewacji umieszczono tablice opisujące dzieje latarni w 3 językach: polski, niemiecki i angielski. Na elewacji umieszczona jest także tablica pamiątkowa wykonana z brązu upamiętniająca 150-lecie istnienia latarni morskiej.

W pozostałej części dawnego budynku mieszkalnego znajdują się pokoje gościnne Urzędu Morskiego oraz Muzeum Latarnictwa i Ratownictwa Morskiego w Świnoujściu, którego otwarcie miało miejsce podczas Międzynarodowego Dnia Latarni Morskich, tj. 20 sierpnia 2022 r.

Kompleks jest niedostępny dla osób z ograniczoną sprawnością ze względu na liczne bariery architektoniczne, takie jak: schody zewnętrzne i kręte wysokie schody wewnętrzne, utrudniony dojazd, nieutwardzony parking oraz brak dedykowanych miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnością.

Podsumowanie i wnioski

Latarnia morska w Świnoujściu, najwyższa w Polsce, trzecia najwyższa w Europie i najwyższa zbudowana z cegły na świecie, zajmuje 15 miejsce na świecie pod względem wysokości umieszczonego światła (Komorowski i in. 2020). Jej forma architektoniczna uległa zmianie w wyniku koniecznych remontów i napraw.

Obiekt pełni funkcję czynnego znaku nawigacyjnego oraz stanowi popularną atrakcję turystyczną oferującą punkt widokowy i muzeum tematyczne. Dodatkowo w sąsiedztwie kompleksu znajduje się lokal gastronomiczny, a w niedostępnych pomieszczeniach pokoje gościnne Urzędu Morskiego. Latarnia jest przystosowana do ruchu turystycznego, jednak dostęp do niej może być utrudniony z powodu odległości od centrum miasta, braku odpowiedniej infrastruktury drogowej, komunikacyjnej i turystycznej. Znajduje się w przemysłowej i mało atrakcyjnej okolicy. Wieża dominuje pod względem wysokości nad otoczeniem.

Teren latarni wymaga odpowiedniego zagospodarowania oraz stałej opieki. Ze względu na sąsiedztwo, hałas dobiegający z okolicznych terenów, przebiegający rurociąg oraz surowy charakter otoczenia, przebywanie na terenie obiektu może być mało komfortowe. Parasole oraz

namiot zasłaniają dawny budynek inwentarski, a przestrzeń pomiędzy budynkiem a latarnią jest nieestetyczny i wypełniony przypadkowym wyposażeniem. Konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę estetyki i funkcjonalności terenu. Znaczący problem z dostępnością obiektu zaistniał w 13 kwietnia 2023 r. przez utworzenie niedostępnej strefy „200 metrów” wokół terminala gazowego LNG w Świnoujściu oraz Portu Zewnętrznego w celu poprawy bezpieczeństwa i ochrony infrastruktury o znaczeniu strategicznym. Ograniczenie to dotknęło także terenu latarni morskiej w Świnoujściu¹³⁹.

Architektura kompleksu wyróżnia się harmonijną, symetryczną oraz wyważoną bryłą, wzbogaconą o licznie zachowane detale architektoniczne. Zaleca się zachowanie istniejących otworów okiennych i drzwiowych oraz unikanie tworzenia nowych. Wszelkie prace remontowo-budowlane wymagają konsultacji z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Szczecinie, w celu zachowania integralności historycznej i kulturowej wartości obiektu¹⁴⁰.

Wnętrze wieży latarni morskiej jest surowe, pozbawione detali i zdobień. Wymaga pilnej interwencji w celu poprawy estetyki oraz stanu technicznego ze względu na liczne zaobserwowane zabrudzenia i zniszczenia. Występują wolne przestrzenie na parterze, niewielkie przestrzenie w wieży oraz loggia możliwe do zagospodarowania. Kompleks o dużym potencjale adaptacyjnym ze względu na przynależne budynki. Jak podaje Sokołowski (2022): „Budynek latarni morskiej w Świnoujściu (po jego pełnej adaptacji), może stać się ważnym centrum kultury i kultywowania tradycji morskich, a także przyczynić się do ożywienia życia kulturalnego w prawobrzeżnej części Świnoujścia”.

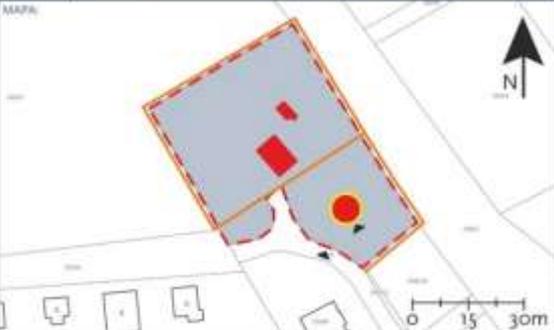
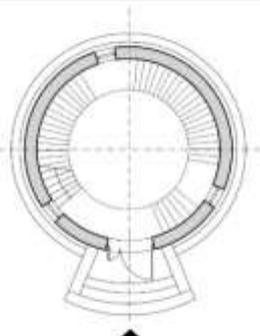
Obiekt jest nieprzystosowany dla osób z niepełnosprawnością. Wyróżnia się jako jedyna latarnia morska w Polsce, która oferuje darmowe toalety we wnętrzu. Dodatkowo latarnia morska jest obiektem, w którym w ostatnich latach wprowadzono zmiany funkcjonalne zwiększające atrakcyjność turystyczną miejsca.

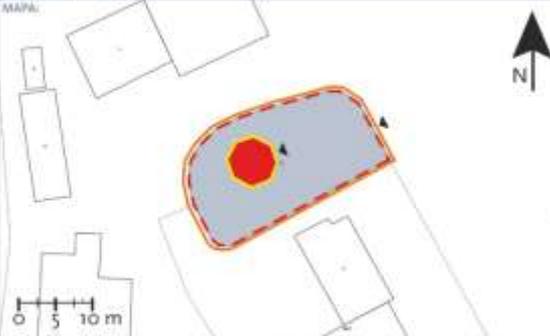
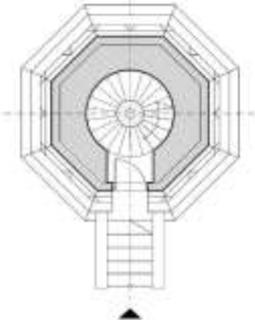
W pozycji „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża” autorstwa Komorowski, Pietkiewicz, Szulczewski (2020) latarnicy zatrudnieni w obiekcie uważają: „(...) iż świetność latarni morskiej mają już za sobą. Automatyzacja latarni i znaków nawigacyjnych najprawdopodobniej spowoduje zmniejszenie załóg latarnicznych. Lecz same latarnie, jako wspaniałe budowle budzące duże zainteresowanie wśród turystów przetrwają i będą służyć przyszłym pokoleniom w ich edukacji morskiej”.

¹³⁹ Więcej informacji na temat strefy „200 metrów” znajduje się w rozdziale 6.2. Dokumenty strategiczne województw nadmorskich.

¹⁴⁰ Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, obiekt: latarnia morska z kompleksem zabudowań, województwo zachodniopomorskie nr 7078.

4.20. Karty obiektów – podsumowanie badań terenowych

01 KRYNICA MORSKA		Henryka Sienkiewicza 1, 82-120 Krynica Morska	
<p>MAPA:</p> 		<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
ROK POWSTANIA:	1951 rok	PROJEKTANT:	Stanisław Puzyna
ADMINISTRATOR:	Urząd Morski w Gdyni	WYSOKOŚĆ WIEŻY:	27,10 m
<p>FOTOGRAFIA:</p> 		<p>DOCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do Gminnej Ewidencji Zabytków nr 77 – zespół latarni morskiej (latarnia i budynek mieszkalny), 2010 r.</p>	
		<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny bardzo dobry. Niedawno przeprowadzono remont elewacji.</p>	
		<p>FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Czynny znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna. Wieża widokowa, sklepik z pamiątkami. W budynku przynależnym dyżurka latarnika oraz pomieszczenia techniczne.</p>	
		<p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Wieża czerwona, o prostej, cylindrycznej bryle na planie koła, lekko zwężająca się ku górze. Zwieńczona białą laterną otoczoną galerią.</p>	
<p>RZUT:</p> 		<p>OPIS PLANU:</p> <p>Plan centralny w kształcie okręgu, wnętrze wieży puste, z wewnętrznymi wspornikowymi schodami spiralnymi. Budynek dyżurki zaplanowany na rzucie podłużnego prostokąta.</p>	
		<p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła wertykalna, w formie lekko zwężającego się ku górze walca, zakończona stożkowym dachem laterny.</p>	
		<p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Forma surowa, pozbawiona zdobier i detali architektonicznych. Pod galerią proste wsporniki. Otwory okienne niewielkie.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 		<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Konstrukcja wieży z prefabrykowanych bloczków betonowych, łączonych prętami i wiefcami. Elewacja tynkowana, malowana na czerwono. Cokół granitowy. Laterna stalowa, pomalowana na biało.</p>	
		<p>BUDYNEK PRZYNALEŻNY:</p> <p>Wolnostojący, niedostępny dla turystów budynek dyżurki z pomieszczeniami technicznymi.</p>	
		<p>OKOLICA, BLISKIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Centrum miejscowości wypoczynkowej, na terenie zagospodarowanym. W bliskim sąsiedztwie zabudowa wielorodzinna, domki letniskowe, hotel, mały handel i gastronomia, plaża.</p>	

<p>MAPA:</p> 		<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1893-1894 rok</p>		<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	
<p>WŁAŚCICIEL:</p> <p>Jacek Michalak</p>		<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>31,30 m</p>	
<p>FOTOGRAFIA:</p> 		<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny obiektu bardzo dobry.</p>	
		<p>PEŁNIONA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Latarnia obecnie wygaszona. Pomnik historii, atrakcja turystyczna oferująca punkt widokowy oraz sklepik z pamiątkami. Wewnątrz znajduje się ekspozycja plakatów, dokumentów i pamiątek.</p>	
		<p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ceglano-kamienna, ośmioboczna wieża delikatnie zwężająca się ku górze, posadowiona na wysuniętym, dwupoziomowym cokole. Na szczycie – ośmioboczna galeria i kopuła z okulesem.</p>	
<p>RZUT:</p> 		<p>OPIS PLANU:</p> <p>Latarnia zaprojektowana na planie centralnym ośmioboku foremnego, z wejściem od strony północno-wschodniej. Wewnątrz dawny trzon transportowy, wokół którego prowadzą spiralne schody.</p>	
		<p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła wertykalna, zwężająca się ku górze, z mocno zaakcentowaną, wysuniętą galerią.</p>	
		<p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Na szczycie wieży kula czasu. Wieża bogata w detale architektoniczne i zdobienia: boniowanie, grostkowany cokół, profilowane gzymsy, pilastry, kuta balustrada.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 		<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Fundament z Huczonego kamienia i betonu, wieża z czerwonej cegły, detale z białego piaskowca. Laterna z żeliwnych, białych płyt. Wsporniki, podstawa balkonu i tarasu – betonowe. Kopuła miedziana.</p>	
		<p>BUDYNAK PRZYNALEŻNE:</p> <p>Brak.</p>	
		<p>OKOLICA, BLISZIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Teren obiektu ogrodzony, zlokalizowany na terenie przemysłowo-portowym. W sąsiedztwie: aleja spacerowa, Kapitanat Portu Gdańsk, siedziba Straży Granicznej, przedsiębiorstwa oraz serwis portowy.</p>	



FOTOCRAFIA OGÓLNA:



ROK POWSTANIA:	1984 rok	PROJEKTANT:	Leszek Zakrzewski
ADMINISTRATOR:	Urząd Morski w Gdyni	WYSOKOŚĆ WIEŻY:	56,00 m

OCHRONA PRAWNA:

Brak.

FOTOCRAFIA:



STAN TECHNICZNY:

Brak danych.

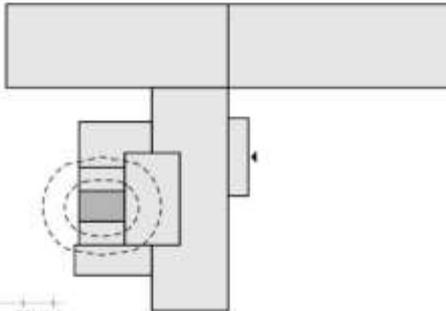
FUNKCJONALNA FUNKCJA UŻYTKOWA:

Latarnia morska stanowi punkt nawigacyjny oraz siedzibę Kapitanatu Portu Gdańsk, dyrekcji przedsiębiorstwa Naftoport i warty strażnicy portowej. Obiekt jest zamknięty dla ruchu turystycznego.

OPIS WIEŻY:

Wysoka niebieska wieża wpisana w rozległy budynek i zwieńczona dużą, białą, zamkniętą, dwukondygnacyjną galerią.

RZUT:



OPIS PLANU:

Wieża na planie kwadratu, osadzona w obiekcie o złożonej bryle, składającym się z kilku podłużnych segmentów. Rzut poziomy przypomina literę „T”.

OPIS BRYŁY:

Zgeometryzowana, rozczłonkowana bryła budynku z dużą liczbą otworów okiennych, filarów i podcieni. Obiekt składa się z wielu połączonych ze sobą form geometrycznych.

CECHY SZCZEGÓLNE:

Nowoczesna forma architektoniczna pozbawiona zdobier. Na elewacjach szyldy: „PORT OF GDAŃSK AUTHORITY SA”, „ZARZĄD GDAŃSKIEGO PORTU SA” oraz logo.

FOTOCRAFIA DETALU:



MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:

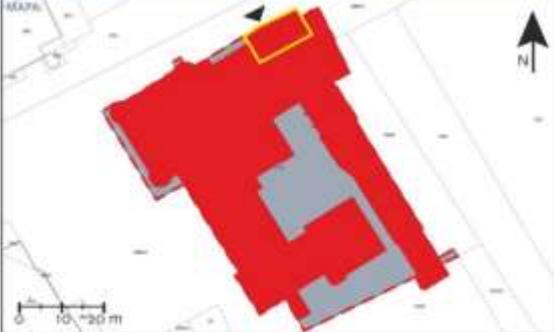
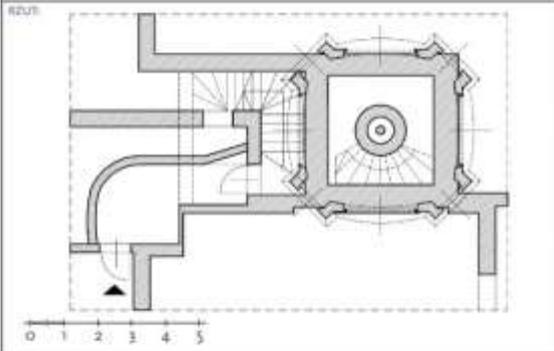
Konstrukcja z betonu zbrojonego. Elewacja tynkowana — wieża, dolna partia budynku oraz filary pomalowane są na kolor niebieski, pozostała część na biało. Niski cokół w kolorze szarym.

BUDYNEK PRZYNALEŻNY:

Brak dokładnych danych dotyczących daty powstania obiektu. Na terenie rozległej działki znajduje się wiele budynków.

OROLICA, BUDNIE SĄSIEDZTWO:

Brak możliwości wejścia na teren dla osób postronnych. Obiekt ogrodzony i strzeżony. Wokół utwardzone nawierzchnie oraz uporządkowana zielen. Teren o charakterze przemysłowym.

<p>MAPA:</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1903-1904 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>P. Puchmüller, H. Dunkel</p>	<p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr 865 z dnia 18.05.1982. Obejmuje Zakład Balneologiczny z wieżą.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Woj. Zespół Reumatologiczny</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>36,90 m</p>	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Wieża w gorszym stanie technicznym niż pozostała część obiektu. Zabrudzona elewacja, ubytki w tynku, odchody ptaków, łuszcząca farba, pęknięcia w szybach latarni.</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Wygazowana latarnia morska z symbolicznym światłem. W wieży latarni punkt widokowy i mały sklepik z pamiątkami. W budynku przyległym centrum reumatologiczne.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Beżowa wieża, usytuowana u nasady sopockiego moła, zakończona bogato zdobioną, zamkniętą galerią, zwieńczoną dekoracyjnym, strzelistym dachem hełmowym z iglicą.</p>	
<p>RZUT:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża została wzniesiona na planie kwadratu, z przylegającą niższą częścią do wysokości około połowy wieży, przypominającą apsydę. Całość wpisana jest w budynek o rzucie litery „C”.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Latarnia ma formę wertykalnie wydłużonego prostopadłościanu z dekoracyjnym szczytem, zintegrowanego z rozczłonkowaną bryłą dwukondygnacyjnego budynku centrum reumatologicznego.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Architektura o formach przełomu XIX i XX wieku z elementami secesyjnego wystroju. Liczne zdobienia i detale architektoniczne. Latarnia to dekoracyjna forma dawnego komina zakładu.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 	<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Konstrukcja z ceramicznej cegły pełnej i dziurawki, elewacja tynkowana i pomalowana na kolor beżowy. Dach wieży miedziany, detale architektoniczne malowane na kolor złoty.</p> <p>BUDYNEK PRZYNALEŻNI:</p> <p>Wieża stanowi integralną część budynku Zakładu Balneologicznego, połączonego z zadaszoną galerią – pasażem otaczającym Skwer Kuracyjny.</p> <p>OKOLICA, BUDNIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Część Zakładu Balneologicznego na Skwerze Kuracyjnym. Teren wokół zagospodarowany (utwardzony, zieleni uporządkowana). Rozwinięta infrastruktura turystyczna i uzdrowiskowa.</p>	



FOTOGRAFIA OGÓLNA



ROK POWSTANIA:	1950 rok	PROJEKTANT:	-
ADMINISTRATOR:	Urząd Morski w Gdyni	WYSOKOŚĆ WIEŻY:	16,30 m

OCHRONA PRAWNA:

Brak.

FOTOGRAFIA:



STAN TECHNICZNY:

Stan obiektu bardzo dobry. Widoczne bardzo małe pojedyncze ślady korozji na poziomie galerii.

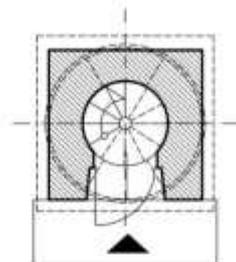
FUNKCJA FUNKCJA UŻYTKOWA

Latarnia stanowi czynny znak nawigacyjny, obiekt Urzędu Morskiego w Gdyni z dyżurką latarnika. Nieudostępniona dla turystów.

OPIS WIEŻY:

Niewielka wieża malowana w szerokie poziome pasy w kolorze czerwonym i białym. Metalowa wieża w formie wydłużonego walca zwieńczona galerią, przeszkloną latarną oraz stożkowatym dachem.

RZUT



OPIS PLANU

Wieża latarni na planie centralnym: w dolnej części na planie kwadratu, następnie koła. Wewnątrz spiralne schody wypełniające całe wnętrze wieży.

OPIS BRYŁY:

Bryła symetryczna, prosta. Wąski wałek na całej wysokości osadzony na prostokątnej podstawie. Wieża zakończona dziesięciokątną latarną, ażurową galerią, stożkowym dachem.

CECHY SZCZEGÓLNE:

Najniższa polska latarnia morska. Wieża surowa, pozbawiona zdobień. Widoczne śruby łączące, galeria z blachy perforowanej, okrągłe okna.



FOTOGRAFIA BUDYNKU PRZYNALEŻNICO



MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:

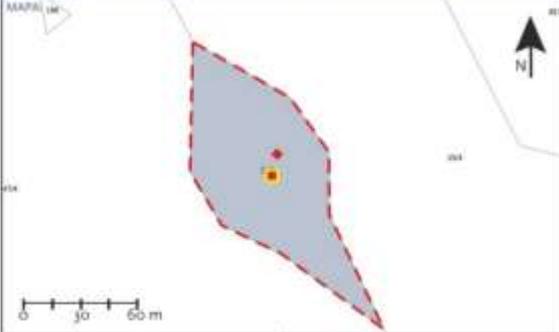
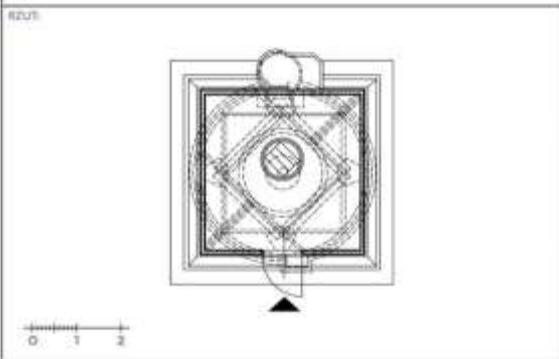
Wieża zbudowana z blach stalowych, nitowanych, łączonych śrubami. Pomalowana w szerokie poziome pasy w kolorze czerwonym i białym. Betonowy cokół i fundament.

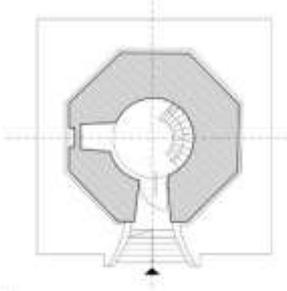
BUDYNEK PRZYNALEŻNICO

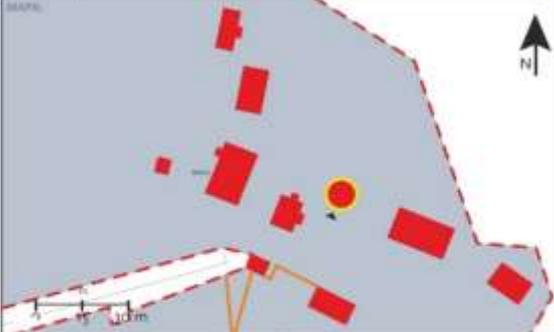
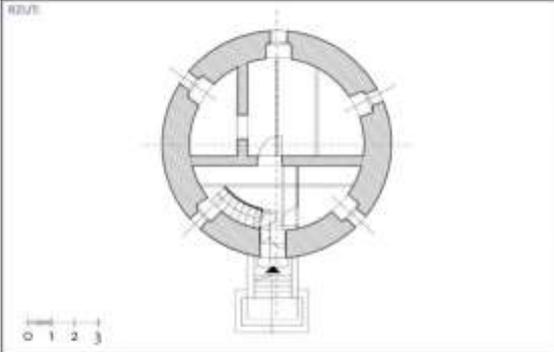
Budynek wolnostojący Urzędu Morskiego w Gdyni z dyżurką latarnika.

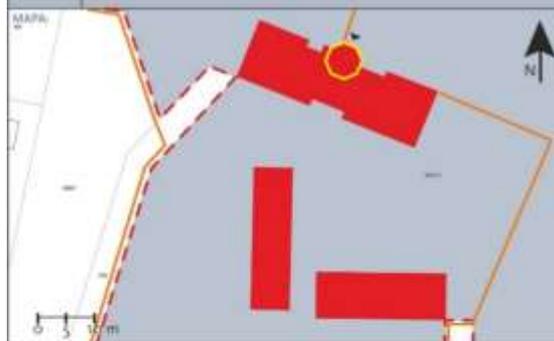
OKOLICA, BLISZKIE SĄSIEDZTWO:

Teren leśny, droga piesza prowadząca na plażę miejską. W sąsiedztwie duży budynek Domu Zdrojowego.

<p>MAPA</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1936 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	<p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Gminna ewidencja zabytków.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Gdyni</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>17,30 m</p>	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Bardzo zły stan techniczny, obiekt zdewastowany, skorodowany, niezabezpieczony. Latarnia nieczynna od 1990 roku, pozostawiona bez konserwacji i opieki.</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>PEŁNIONA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Obiekt opuszczony. Dla żeglarzy stanowi charakterystyczny dzienny punkt orientacyjny.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ażurowa stalowa wieża na planie kwadratu, zwężająca się ku górze, zwieńczona okrągłą latarnią.</p>	
<p>RZUT:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie centralnym – kwadrat z okrągłą latarnią. Schody w formie drabiny przytwierdzone od zewnątrz wieży.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Ażurowa wieża posadowiona na masywnej żelbetowej podstawie. Latarnia lekko zawężająca się ku górze, zbudowana z sześciu modułów tej samej wysokości.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Wieża surowa, pozbawiona zdobier. Lekka ażurowa konstrukcja – jedyna taka na polskim wybrzeżu. Dolna część wieży obudowana blachą pełną.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 	<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Konstrukcja stalowa (profile i blacha pełna) skorodowana na cokole z betonu zbrojonego.</p> <p>BUDYNKI PRZYNALEŻNE:</p> <p>Obok wieży pozostałości po dawnym niewielkim pomieszczeniu technicznym.</p> <p>OKOLICA, BUDNIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Piaszczyste wydmy, teren leśny, dzikie plaże. Teren w pełni naturalny, malowniczy. Brak ogrodzenia i dodatkowej infrastruktury. Wokół obiektu bardzo duża wolna przestrzeń.</p>	

<p>MAPA:</p> 		<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
ROK POWSTANIA:	1942 rok	PROJEKTANT:	-
ADMINISTRATOR:	Urząd Morski w Gdyni	WYSOKOŚĆ WIEŻY:	41,50 m
<p>FOTOGRAFIA:</p> 		<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny zewnętrzny dobry, widoczne niewielkie zabrudzenia elewacji i nieznaczne ubytki.</p>	
		<p>FUNKCJA PRZEZNACZENIA:</p> <p>Czynny znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna oferująca punkt widokowy i niewielki sklepik z pamiątkami. W budynku przynależnym dyżurka latarników i pomieszczenia techniczne.</p>	
		<p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ośmioboczna, wolnostojąca wieża w kolorze czerwonobrunatnym lekko zwężająca się ku górze z laterną i galerią, dach w formie stożka w jasnym kolorze na szczycie którego umieszczono anteny.</p>	
<p>PLAN:</p> 		<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie centralnym w kształcie ośmioboku foremnego. Wewnątrz dawny trzon transportowy, wokół spiralne schody.</p>	
<p>SKALA:</p> 		<p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła wertykalna, lekka, smukła, zwarta i strzelista. Wieża ośmioboczna zwężająca się ku górze. Laterna w kształcie walca zwierzchna stożkowym dachem z galerią wokół.</p>	
		<p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Niewielka ilość otworów okiennych, ograniczona ilość detali architektonicznych. Pod galerią betonowe proste wsporniki. W laternie trójkątne dzielenie szklenia.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 		<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Cegła w kolorze czerwonobrunatnym, kamienny czarnym cokół. Dach ze stali nierdzewnej, laterna stalowo-szklana. Betonowy strop galerii.</p>	
		<p>BUDYNKI PRZYNALEŻNE:</p> <p>Wolnostojący budynek dyżurki latarników i maszynownia. Inne budynki, dawne budynki zespołu poza terenem latarni, na odrębnej działce.</p>	
		<p>OTOCZENIE, BLISKIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Zalesiona mierzewa helńska w centrum miejscowości wczasowej, teren latarni częściowo zagospodarowany i utwardzony. W bliskim sąsiedztwie pokoje gościnne, stragany handlowe i gastronomiczne.</p>	

<p>MAPA:</p> 	<p>FOTOCRAFIA OGÓLNA:</p> 
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1821-1822 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Gdyni</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>32,70 m</p>
<p>FOTOCRAFIA:</p> 	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny bardzo dobry, kompleks zabudany. Pojedyncze zielone wykwyty na elewacjach, ubytki tynku, zabrudzenia i pęknięcia przy gruncie. Budynek mieszkalny z licznymi splekaniami i ubytkami.</p> <p>PEŁNIENIA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Czynny znak nawigacyjny oraz atrakcja turystyczna oferująca: punkt widokowy, ekspozycje czasowe i stałe, sklep z pamiątkami. Na terenie dyżurka latarnika, płatne publiczne toalety i mieszkania prywatne.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Czerwona wieża w formie zwężającego się walca na białym podmurowaniu z dwoma galeriami zwieńczona okrągłą latarnią przykrytą kopułastym dachem.</p>
<p>RZUT:</p>  <p>0 1 2 3</p>	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie centralnym w kształcie koła, wewnątrz podzielone na dwie części: komunikacyjną i ekspozycyjną. Budynek przynależne na planach podłużnych prostokątnych.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła zwarta, zbudowana z trzech części. Dolna masywna w formie walca zwężającego się lekko ku górze, górna zwężająca się, a następnie przechodząca w prosty walec. Dach w kształcie stożka.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Podział wieży na część dolną murowaną w kolorze białym i górną stalową w kolorze czerwony z niewielkimi okrągłymi oknami. Galerie na trzech poziomach.</p>
<p>FOTOCRAFIA DETALU:</p> 	<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Dolna część wieży z kamienia polnego i cegły, tynkowana, biała, górna czerwona ze stali. Dach wieży z blachy. Schody zewnętrzne granitowe z metalową balustradą w kolorze złotym.</p> <p>BUDYNKI PRZYNALEŻNE:</p> <p>Liczne budynki przynależne: dom latarnika, dom dla rodzin latarników, budynek gospodarczy, piekarnia z wędzarnią, syrenownia, stodoła, maszynownia, komin przy maszynowni, współczesne toalety.</p> <p>ODDŁUGA, BUDNIE SĄSIĘDZTWO:</p> <p>Tereny zielone, pola uprawne, w odległości 190 m latarnia morska Rozewie II. Wokół obiektu teren uporządkowany, częściowo utwardzony.</p>



FOTOGRAFIA OGÓLNA



ROK POWSTANIA:

1875 rok

PROJEKTANT:

Ludwig Alexander Veitmeye

ADMINISTRATOR:

Urząd Morski w Gdyni

WYSOKOŚĆ WIEŻY:

23,8 m

OPISOWA PRAWNA:

Wpis do rejestru zabytków nr A-574, z dnia 04.01.1972, obejmujący zespół latarni morskiej Rozewie (w tym Rozewie II wraz z budynkiem mieszkalnym dla rodzin latarników).

FOTOGRAFIA:



STAN TECHNICZNY:

Stan techniczny wieży bardzo dobry, wewnątrz oraz wieża po remoncie. Budynki mieszkalne wyróżniające się gorszym stanem technicznym.

FUNKCJA FUNKCJA UŻYTKOWA:

Mieszkania prywatne i czynna atrakcja turystyczna – wieża widokowa. Latarnia wygaszona.

OPIS WIEŻY:

Tynkowana wieża w kolorze kremowym, zwieńczona przeszkloną latarnią. Wieża wpisana w budynek mieszkalny dwukondygnacyjny, przykryty dwuspadowym dachem.

RZUT:



OPIS PLANU:

Wieża na planie centralnym ośmioboku foremnego, wpisana w środkowej części w budynek mieszkalny na planie podłużnym. Plan symetryczny.

OPIS BRYŁY:

Bryła symetryczna. Budynek mieszkalny horyzontalny dwukondygnacyjny z dwuspadowym dachem ze smukłą wertykalną wieżą w środkowym punkcie.

CECHY SZCZEGÓLNE:

Liczne detale architektoniczne: gzymsy, lizeny. Okna w wieży rozłożone spiralnie.

FOTOGRAFIA DETALU:



MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:

Cegła tynkowana i malowana na kolor kremowy. Dach z czerwonej blachy trapezowej. Czerwoną stalową latarnią.

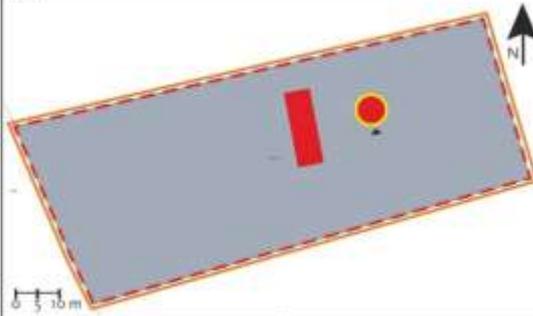
BUDYNKI PRZYNALĘŻNE:

Wolnostojące budynki gospodarcze: stara drewniana stodoła oraz budynek inwentarski.

OKOLICA, BLISZIE SĄSIEDZTWO:

Tereny zielone, pola uprawne. W odległości 190 m latarnia morska Rozewie I.

MAPA:



FOTOGRAFIA OGÓLNA:



ROK POWSTANIA:

1904-1907 rok

PROJEKTANT:

Walter Körte

ADMINISTRATOR:

Urząd Morski w Gdyni

WYSOKOŚĆ WIEŻY:

33,40 m

OCHRONA PRAWNA:

Wpis do rejestru zabytków nr A-1816, z dnia 22.01.2008, obejmujący zespół latarni morskiej „Stilo”.

FOTOGRAFIA:



STAN TECHNICZNY:

Stan techniczny obiektu wraz z budynkiem przynależnym bardzo dobry. Obiekt regularnie konserwowany. Na białym pasie elewacji od strony morza widoczne zarodniki glonów.

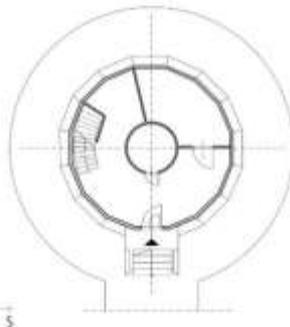
PELNOŚĆ FUNKCJA UŻYTKOWA:

Znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna: punkt widokowy, sprzedaż pamiątek, wystawy stałe i czasowe, dyżurka latarnika, budynek techniczny. Na szczycie wieży umieszczone anteny kierunkowe.

OPIS WIEŻY:

Stalowa wieża, zwężająca się ku górze, pomalowana w poziome pasy w trzech kolorach, z zachowaniem proporcji 1:3. Na szczycie znajdują się laterna, dwie galerie oraz iglica.

RZUT:



OPIS PLANU:

Wieża na planie centralnym – szesnastokątna z okrągłym szczybem w środkowej części. Wewnątrz spiralne schody.

OPIS BRYŁY:

Bryła zwarta, strzelista, wertykalna, dobrze wyważona, ze stożkowym dachem i sterczyną. Wieża składająca się z 10-ciu kondygnacji i dwukondygnacyjnej cylindrycznej laterny.

CECHY SZCZEGÓLNE:

Industrialny charakter obiektu, okna rozmieszczone w linii spiralnej wokół wieży. Widoczne łączenia tubingów i śruby u postawy.

FOTOGRAFIA DETALU:



MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:

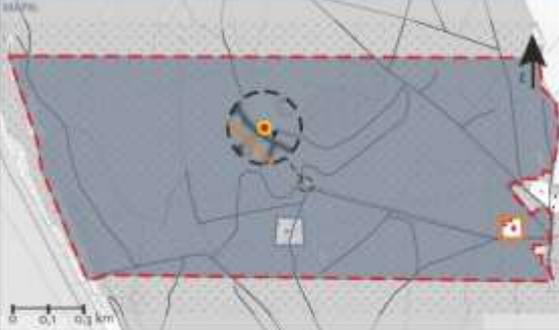
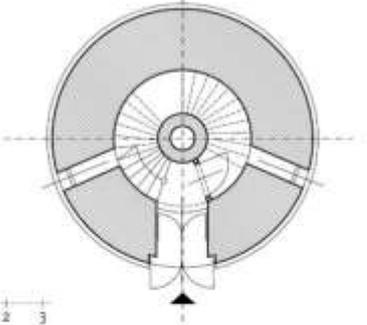
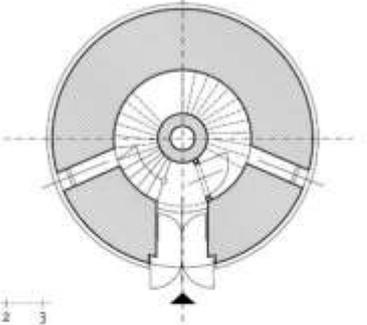
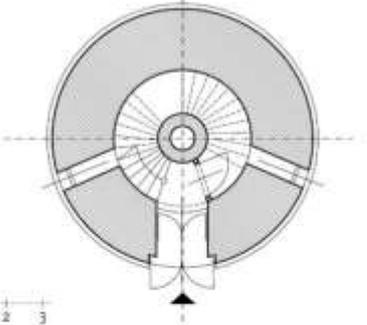
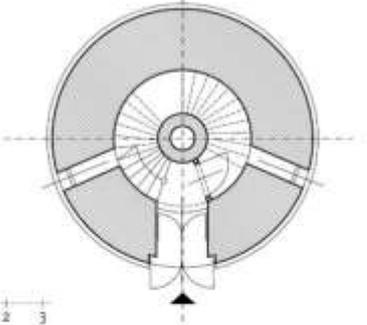
Fundament z bloków granitowych i płyty żelbetowej ze stalowymi kotwami. Korpus wieży z żeliwnych tubingów uszczelnianych ołowiem. Wieża w poziome pasy: czarny, biały, czerwony.

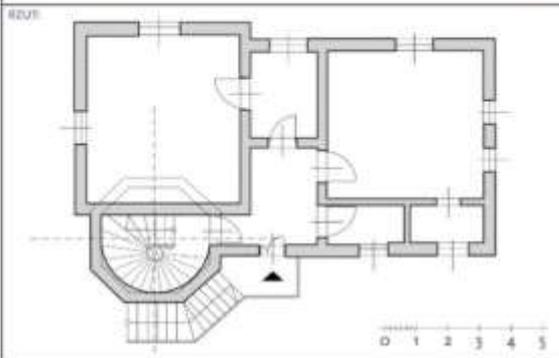
BUDYNKI PRZYNALEŻNE:

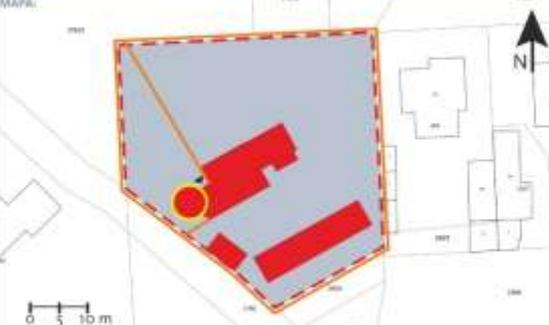
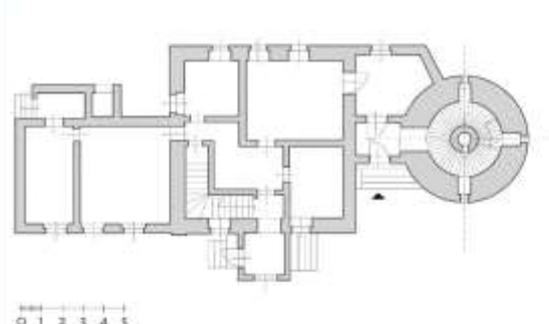
Budynek maszynowni z dyżurką latarników na terenie obiektu (tzw. „nowa maszynownia”). Bardzo mały budynek gospodarczy z tyłu budynku technicznego.

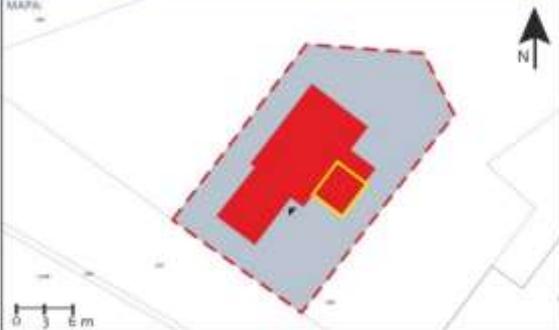
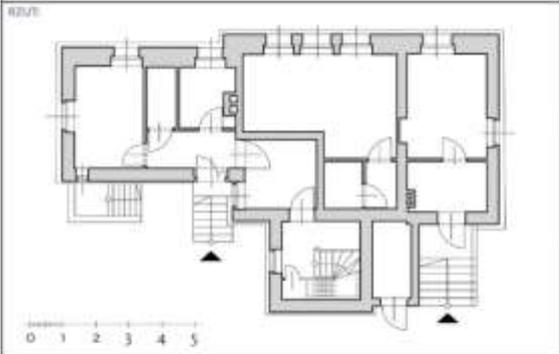
OKOLICA, BLISKE SĄSIEDZTWO:

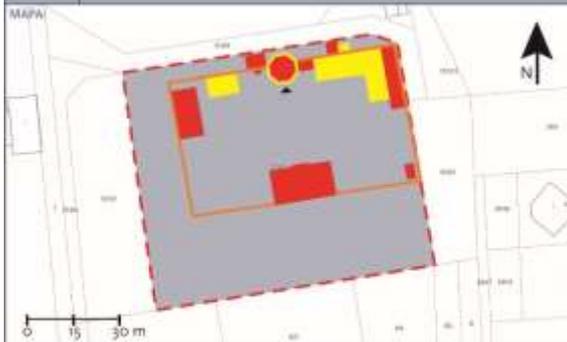
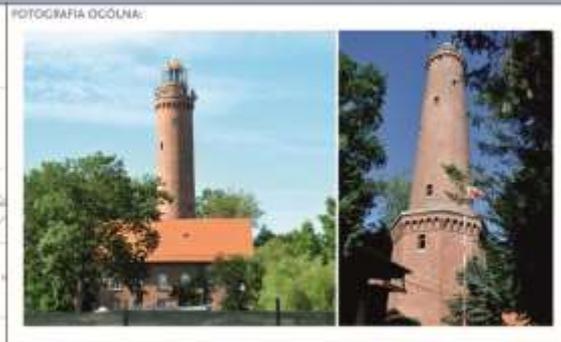
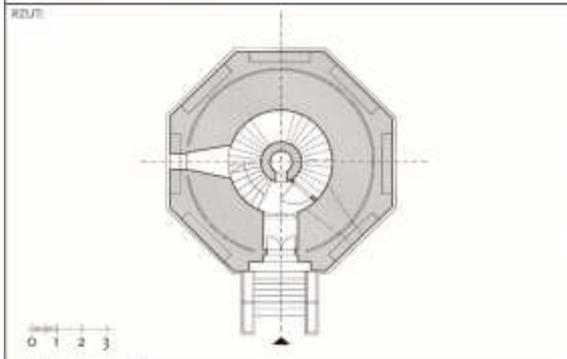
Teren Rezerwatu Przyrody Mierzeja Sarbska, leśny. Obiekt ogrodzony, teren naturalny, nieutwardzony, piaszczysty z wyjątkiem niewielkich powierzchni wokół wieży i przy budynku przynależnym.

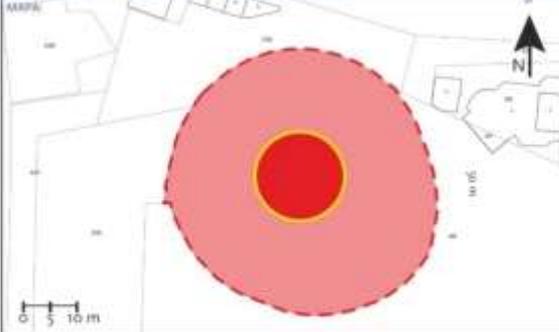
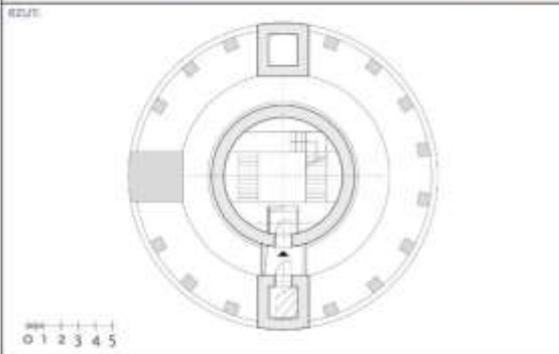
			
ROK POWSTANIA	PROJEKTANT	OCHROŃA PRYWNA	
1872 - 1875 rok	E. Kummer	Wpis do rejestru zabytków nr A-321, z dnia 30.12.1993, obejmujący zespół latarni morskiej wraz z osadą latarników (dom, stodoła, obora).	
ADMINISTRATOR	WYSOKOŚĆ WIEŻY	STAN TECHNICZNY	
Urząd Morski w Gdyni	25,20 m	Stan techniczny bardzo dobry, zachowany pierwotny charakter obiektu.	
		PELNOŚĆ FUNKCJA UŻYTKOWA	
		Czynny znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna: punkt widokowy, sklepik z pamiątkami. W dawnej osadzie Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego.	
		OPIS WIEŻY	
		Ceglana wieża w formie walca, lekko zwężającego się ku górze, z zewnętrzną galerią oraz latarnią ze stożkowym dachem.	
		OPIS PLANU	
		Wieża o centralnym planie koła, z wewnętrznym trzonem transportowym i spiralnymi schodami wokół niego.	
		OPIS BRYŁY	
		Bryła zwarta, masywna zwieńczona szesnastobocznym dachem stożkowym, lekko zwężająca się ku górze. Na szczycie przeszklona laterna i galeria.	
		CECHY SZCZEGÓLNE	
		Dekoracyjna podpora galerii, wysunięta przed lico ścian, w formie powtarzalnego gzymsu arkadowego, z oknem w co czwartej arkadzie.	
		MATERIAL I KOŁORYSTYKA	
		Naturalna, ciemnobrunatna cegła; fundament z kamienia; cokół kamienny, do wysokości około 90 cm. Laterna o konstrukcji metalowej, z dachem pokrytym blachą miedzianą.	
		BUDYNKI PRZYNALEŻNE	
		Budynki dawnej osady latarników (dom, stodoła, budynki gospodarcze i inwentarskie), obecnie o funkcji muzealnej, znajdują się w odległości około 900 m od latarni, na odrębnej działce.	
		OKOLICA, BLISKIE SĄSIEDZTWO	
		Teren Słowińskiego Parku Narodowego – obszar chroniony, naturalny, leśny, nieznacznie zagospodarowany. Obiekt częściowo ogrodzony, graniczy z terenem wojskowym.	

<p>MAPA:</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1892 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	<p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr 322, z dnia 30.08.1993.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Gdyni</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>19,50 m</p>	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan zewnętrzny obiektu – bardzo dobry. Występują niewielkie uszkodzenia stolarki okiennej i drzwiowej spowodowane warunkami atmosferycznymi.</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>PEŁNIENIA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Zautomatyzowany znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna – punkt widokowy, sklep z pamiątkami. W suterenie mały sklep z biżuterią. Pokoje gościnne oraz siedziba IMCW-PIB w budynku przyległym.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Wieża na planie regularnego ośmioboku wpisana w budynek z czerwonej cegły, zwieńczona białą laterną w formie walca nakrytego stożkiem.</p>	
<p>RZUT:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Rzut obiektu składa się z dwóch połączonych prostokątów o różnych rozmiarach. W części południowej przylega pięcioboczna wieża u podstawy, wyżej – wieża ośmioboczna.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Budynek dwukondygnacyjny w części wschodniej i trzykondygnacyjny w części zachodniej. Obie części zwieńczone są dwuspadowym dachem.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Liczne detale architektoniczne: gzymsy międzypiętrowe, attyka grzebieniowa, gzyms arkadowy, cegła w dwóch kolorach, blendy okienne, dekoracyjny szczyt kopuły laterny.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALI:</p> 	<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Ściany i fundamenty wykonane z cegły pełnej. Elewacja z czerwonej, nietynkowanej cegły ceramicznej. Dachy budynków pokryte czerwoną dachówką ceramiczną. Laterna stalowa, biała, częściowo przeszklona.</p> <p>BUDYNKI PRZYLEGĄCE:</p> <p>Wieża przyległa do dawnego budynku stacji pilotów.</p> <p>OKOLICA, BLISIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Centrum miejscowości turystycznej, nad brzegiem rzeki Słupi. Okolice: port miejski, plaża, falochrony i bulwar. Wokół – pełna infrastruktura i liczne atrakcje. Teren latarni zagospodarowany.</p>	

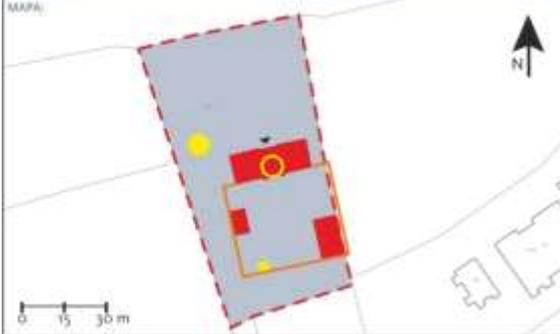
<p>MAPA:</p>  <p>0 5 10 m</p>	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1835-1838 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	<p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr A-320, z dnia 30.08.1993.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Szczecinie</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>33,30 m</p>	
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Wieża odnowiona, z oczyszczoną cegłą. Budynek przyległy oraz wejście do wieży w gorszym stanie: odpadający tynk, zabrudzona elewacja, łuszcząca się farba, ślady korozji, pęknięcia i ubytki.</p>	
<p>RYZYT:</p>  <p>0 1 2 3 4 5</p>	<p>FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna – punkt widokowy i sklep z pamiątkami. W budynku przynależnym pokoje godzinne Urzędu Morskiego, biura oraz siedziba tzw. „Pana od wydm”.</p>	
	<p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ceglana, smukła wieża z białą stalową latarnią o częściowo przeszklonej konstrukcji, w formie walca, zwieńczona dwunastobocznym, stożkowym dachem.</p>	
<p>BUDYNEK PRZYNALEŻNY:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie centralnym koła, przylega od strony zachodniej do podłużnego budynku w kształcie prostokąta. Łącznikiem pomiędzy wieżą a budynkiem jest węższa strefa wejściowa.</p>	
	<p>OPIS ŚWIŁY:</p> <p>Wieża lekko zwęża się ku górze; zbudowana z czterech segmentów oddzielonych gzymsami. Latarnia przylega do dwukondygnacyjnego budynku z dachem dwuspadowym.</p>	
<p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Detale architektoniczne: gzymsy międzykondygnacyjne (schodkowe, kordonowe), nadproża łukowe, szprosły w oknach oraz gzyms arkadowy pod galerią.</p>	<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Wieża z czerwonej cegły; latarnia i dach wykonane ze stalowej blachy malowanej na biało. Budynek przyległy – cegła otynkowana, elewacja w kolorze żółtym z szarym cokołem i kremowymi detalami.</p>	
<p>BUDYNEK PRZYNALEŻNY:</p> <p>Wieża przylega do dawnego domku latarników. Na terenie obiektu znajdują się dwa budynki gospodarcze, w tym stodoła. Teren ogrodzony, niedostępny dla zwiedzających.</p>	<p>OKOLICA, BLISKIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Centrum miasta, przy niewielkim zagospodarowanym skwerze, niedaleko deptak w Jarosławcu. W otoczeniu zabudowa mieszkalna, hotele i pawilony. Wokół latarni pełna infrastruktura turystyczna.</p>	

<p>MAPA:</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1885-1886 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p> <p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr A-397, z dnia 15.05.2009.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Szczecinie</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>22,40 m</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny zewnętrzny – bardzo dobry. Widoczne ślady korozji na laternie, galerii oraz drzwiach do piwnicy. Wnętrze w gorszym stanie technicznym: zawilgocone ściany, odpadający tynk.</p> <p>PEŁNIONA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Znak nawigacyjny, atrakcja turystyczna – punkt widokowy, sklep z pamiątkami. W pomieszczeniach niedostępnych zaplecze techniczne, pomieszczenia pracownicze oraz gościnnie-socjalne.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Wieża czterokondygnacyjna z cegły, wpisana w bryłę budynku. Latarnia zwierzchna stalową, białą laterną w kształcie walca. Na szczycie wieży znajduje się stożkowy dach z kulą i iglicą.</p>
<p>RZUT:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża z budynkiem pilotów od strony południowo-wschodniej. Rzut budynku zwarty, złożony z trzech połączonych ze sobą brył: dwóch prostokątnych (budynek pilotów) i kwadratowej (wieża).</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła złożona z dwóch części: wieży oraz jednokondygnacyjnego budynku z poddaszem. Obie bryły budynku pilotów o układzie wzajemnie prostopadłym z oddzielnym dwuspadowym dachem.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Gzymsy międzykondygnacyjne, ceglane nadproża łukowe, grzysz wierzący o profilu schodkowym pod galerią. Drewniane okiennice. Galeria otoczona balustradą z prostych, pionowych tralek.</p>
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 	<p>MATERIAŁ I KOŁORYSTYKA:</p> <p>Czerwono-brunatna cegła ceramiczna z kamienną podmurówką. Dach kryty papą termozgrzewalną. Laterna i balustrada stalowe, malowane na białe.</p> <p>BUDYNEK PRZYNALEŻNE:</p> <p>Wieża wpisana w dany budynek pilotów.</p> <p>OKOLICA, BUDNIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Centrum miejscowości turystycznej, nabrzeże portowe przy ujściu rzeki Wieprzy. W otoczeniu pełna infrastruktura i liczne atrakcje. Teren latarni zagospodarowany, w pełni utwardzony, bez zieleni.</p>

<p>MAPA</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1876-1878 rok</p> <p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	<p>OCHRONA PRAWNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr A-363 z dnia 14.08.2008 r. obejmuje latarnię morską, dom latarników, stodołę, budynek inwentarski oraz mur ogrodzeniowy w granicach działki nr 313/2.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Szczecinie</p> <p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>49,80 m</p>	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny obiektu: bardzo dobry. Pod gzymszem arkadowym znajdują się gniazda ptaków.</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>PEŁNIONA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Zautomatyzowany znak nawigacyjny i atrakcja turystyczna: punkt widokowy, WC, sklepy z pamiątkami, mała gastronomia. W budynkach przynależnych mieszkania prywatne i hodowla zwierząt.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ceglana, smukła wieża o zwężającym się ku górze trzonie, zwieńczona laterną nakrytą wielopłociovym, kopulastym dachem z iglicą z kulą. Laterna z galerią wyposażoną w ażurową balustradę.</p>
<p>RYZUT:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie centralnym: w dolnej części ośmioboczna (wnętrze na planie koła), powyżej — okrągła. Wewnątrz trzon transportowy oraz spiralne schody.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Wieża składa się z trzech wyraźnie oddzielonych części: podstawy, okrągłego trzonu i stalowo-szklanej laterny. Bryła smukła, wertykalna.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Ceglany gzyms arkadowy w typie krenelażu, podziały w górnym szkleniu drzwi wejściowych, jedno okrągłe, dekoracyjne okno z podziałami, ceglane nadproże z łukiem pełnym.</p>
<p>BUDYNEK PRZYNALEŻNY:</p> 	<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Ciemnoczerwona cegła ceramiczna. Cokół wieży licowany kamieniem, laterna stalowa, dach pokryty stalową, cynkowaną blachą, strop galerii granitowy.</p> <p>BUDYNEK PRZYNALEŻNY:</p> <p>Obszerny, ogrodzony murem zespół architektoniczny składający się z wieży latarniowej, dwukondygnacyjnego domu latarników, stodoły oraz budynku inwentarskiego.</p> <p>OKOLICA, BLISIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Obiekt położony na uboczu rozbudowującej się miejscowości wczasowej, na Wybrzeżu Słowińskim, w niedalekiej odległości od plaży. W otoczeniu niska zabudowa i infrastruktura turystyczna.</p>

<p>MAPA</p> 	<p>FOTOCRAFIA OGÓLNA</p> 
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1947 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p> <p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>26,00 m</p>
<p>FOTOCRAFIA:</p> 	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny: dobry. Na elewacji widoczne są wykwity solne; odnotowano pojedyncze akty wandalizmu i niewielkie ubytki.</p> <p>FUNKCJONALNA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Znak nawigacyjny oraz atrakcja turystyczna: punkt widokowy, z sklepy z pamiątkami (w tym jeden z ekspozycją); wizytówka miasta i pomnik historii. Obiekt zautomatyzowany, pozbawiony stałego nadzoru.</p> <p>OPIS WIEŻY:</p> <p>Ceglana wieża posadowiona na ceglanych fundamentach. Bryła w kształcie walca zwężającego się ku górze. Na górze biała, dwupoziomowa galeria z prostą, metalową balustradą.</p>
<p>RYSUNOK:</p> 	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Obiekt o rzucie centralnym na planie koła: w środku okrągła wieża, wokół niej obejście na platformie muru obronnego.</p> <p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Fortyfikacja bastionowa o zwartej, masywnej bryle. Laterna drewniano-stalowy pawilon szkieletowy ze stożkowym dachem. Budowla składa się z z części: bastionu i wieży latarni.</p> <p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Detale ceglane i tynkowane: wokół okien opaski geometryczne ze zwornikiem, tynkowany gzyms arkadowy, proste białe balustrady galerii.</p>
<p>FOTOCRAFIA DETALI:</p> 	<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Elewacja z ciemnoczerwonej cegły licowej. Laterna ze stalowych kątowników, słupy i strop żelbetowe, kryta drewnianym dachem obłożonym ocynkowaną blachą stalową, wykończona na biało.</p> <p>BUDYNKI PRZYNALEŻNE:</p> <p>Wieża została centralnie wkomponowana w strukturę fortu, wzniesionego w 1772 r. i usytuowana na jego głównej platformie.</p> <p>OKOLICA, BLISKIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Centrum miejscowości wypoczynkowej; w otoczeniu latarni zieleni skweru, promenada, plaża, zabudowa mieszkalna, port i falochron. Teren w pełni zagospodarowany i utwardzony.</p>

MAPA:



FOTOCRAFIA OGÓLNA:



ROK POWSTANIA:

1863-1866 rok

PROJEKTANT:

-

OCHRONA PRAWNA:

Wpis do rejestru zabytków nr A-1350 z dnia 23.09.1997 r. obejmuje latarnię morską wraz z kompleksem zabudowań.

ADMINISTRATOR:

Urząd Morski w Szczecinie

WYSOKOŚĆ WIEŻY:

45,00 m

FOTOCRAFIA:



STAN TECHNICZNY:

Stan techniczny bardzo dobry; jasne elementy elewacji lekko przybrudzone.

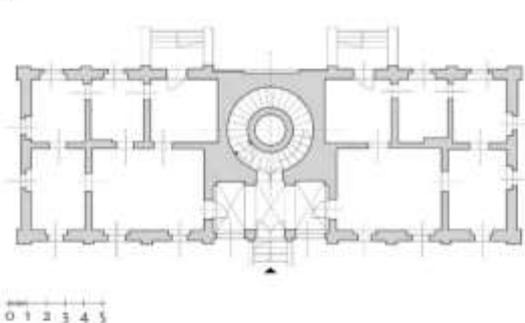
PEŁNIONA FUNKCJA UŻYTKOWA:

Znak nawigacyjny, atrakcja turystyczna: wieża widokowa, sklep z pamiątkami. Latarnia dozorowana, zautomatyzowana. W dawnym budynku mieszkalnym pokoje gościnne Urzędu Morskiego.

OPIS WIELZY:

Wieża wkomponowana w dawny budynek mieszkalny – z przybudówkami po obu stronach. Laterna z półkolistym dachem zakończonym iglicą, otoczona zewnętrzną galerią.

RZUT:



OPIS PLANU:

Budynek mieszkalny na planie podłużnego prostokąta, w środkowej części znajduje się wieża latarni. Podstawa wieży kwadratowa, wyżej przechodząca w ośmiobok.

OPIS BRYŁY:

Wieża smukła, o wyraźnej wertykalnej formie. Budynek mieszkalny dwukondygnacyjny, podpiwniczony. Bryła symetryczna, zwarta, harmonijna, dominująca nad pozostałymi elementami kompleksu.

CECHY SZCZEGÓLNE:

Bogaty detal architektoniczny: głowice pilastrów z motywem liści akantu, łuki nadokienne, zielone okiennice, lizeny, gzyms arkadowy. Po zmroku wieża oświetlona kolorowo od strony lądu.

FOTOCRAFIA DETALU:



MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:

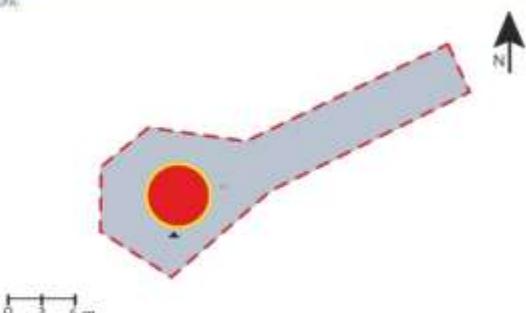
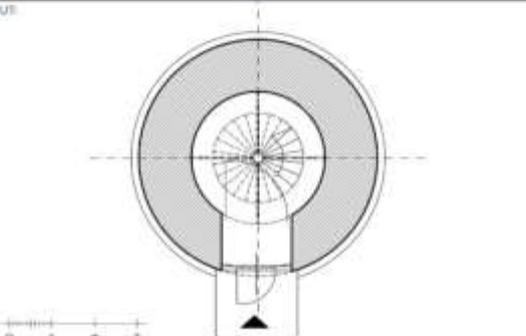
Fundament z kamienia, ściany z czerwonej cegły. Dach pokryty zieloną papą. Detale tynkowane, narożniki z cegły glazurowanej – czerwonej i czarnej. Laterna biała ze stalowych teowników i szkła.

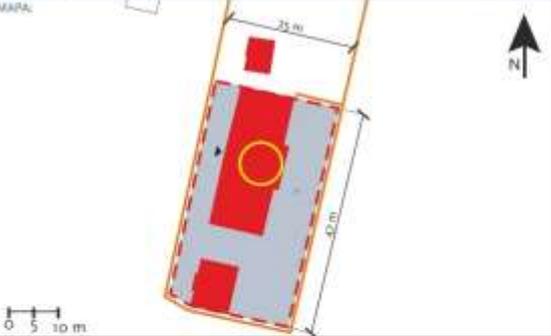
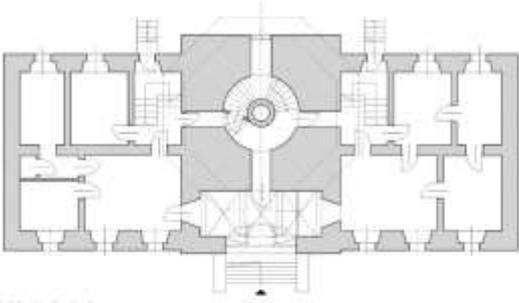
BUDYNKI PRZYNALĘŻNE:

Wieża umieszczona centralnie w dawnym budynku mieszkalnym. Kompleks częściowo ogrodzony murem; na dziedzińcu znajdują się budynki dawnej stodoły, maszynowni i wiata.

ORODKA, BIEŻĄCE SĄSIEDZTWO:

Teren zagospodarowany, atrakcyjny turystycznie, utrzymany w czystości. Od strony południowej duża powierzchnia wybrukowana. W otoczeniu niska zabudowa, tereny zielone: pola, lasy, nieużytki.

<p>MAPA:</p> 		<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>II poł. XIX w./1957-1962</p>		<p>PROJEKTANT:</p> <p>Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku</p>	
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Szczecinie</p>		<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>18,26 m</p>	
<p>FOTOGRAFIA:</p> 		<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Stan techniczny dobry. Pojedyncze niewielkie akty wandalizmu od strony północnej.</p>	
		<p>FUNKCYJNA FUNKCJA UŻYTKOWA:</p> <p>Znak nawigacyjny bez stałego nadzoru, stacja kontrolna monitorująca ruch statków. Obiekt nieudostępniony dla turystów.</p>	
		<p>OPIS WILCZY:</p> <p>Cylindryczna wieża z cegły i kamienia, zakończona latarnią. Szczyt wieży otoczony stalową galerią z prostą balustradą.</p>	
<p>RZUT:</p> 		<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża na planie koła. Wnętrze pozbawione przegród; przestrzeń wypełnia komunikacja pionowa – stalowa spiralna klatka schodowa skoncentrowana wokół stalowego słupa umieszczonego centralnie.</p>	
		<p>OPIS BRYŁY:</p> <p>Bryła zwarta, wertykalna, masywna. Wieża zakończona latarnią w formie niskiego walca, zwieńczoną stożkowym dachem.</p>	
		<p>CECHY SZCZEGÓLNE:</p> <p>Brak zdobień i detali – bryła surowa. Nadproża łukowe. Pod galerią widoczny delikatny gzyms. Masywne, pancerne drzwi wejściowe. W laternie niewielkie otwory okienne.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALI:</p> 		<p>MATERIAŁ I KOLORYSTYKA:</p> <p>Fundament wykonany z ciosanych głazów narzutowych. Ściany murowane z kamienia; najwyższy odcinek wykonany z czerwonej cegły ceramicznej. Laterna biała, metalowa, przeszklona.</p>	
		<p>BUDYNKI PRZYNALEŻNE:</p> <p>Brak. Przy latarni ogólnodostępna drewniana altana.</p>	
		<p>OKOLICA, BLISZIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Latarnia usytuowana na terenie leśnym Wolińskiego Parku Narodowego. Brak infrastruktury. Teren wokół latarni nieogrodzony i nieutwardzony, częściowo zagospodarowany – altana, ławka, tablice informacyjne.</p>	

<p>MAPA:</p> 	<p>FOTOGRAFIA OGÓLNA:</p> 	
<p>ROK POWSTANIA:</p> <p>1854-1857 rok</p>	<p>PROJEKTANT:</p> <p>-</p>	<p>OCHRONA PRABNA:</p> <p>Wpis do rejestru zabytków nr A-1346 z dnia 26.07.1997 r., obejmujący maszynownię oraz budynek inwentarski w zespole latarni morskiej.</p>
<p>ADMINISTRATOR:</p> <p>Urząd Morski w Szczecinie</p>	<p>WYSOKOŚĆ WIEŻY:</p> <p>67,70 m</p>	<p>STAN TECHNICZNY:</p> <p>Latarnia wymaga oczyszczenia i konserwacji. Widoczne są zabrudzenia, liczne ślady wandalizmu, pęknięcia, łuszcząca się farba oraz porosty.</p>
<p>FOTOGRAFIA:</p> 	<p>FUNKCJA PRZEZNACZONA:</p> <p>Znak nawigacyjny emitujący światło w 2 barwach. Atrakcja turystyczna: 2 galerie widokowe, muzeum, sklepik, toalety. Na zewnątrz – niewielki punkt gastronomiczny i dyżurka latarników.</p>	
<p>RYSU:</p>  <p>skala: 0 1 2 3 4 5</p>	<p>OPIS PLANU:</p> <p>Wieża osadzona w budynku o planie wydłużonego prostokąta w jego centralnej części. Układ symetryczny. Plan wieży zróżnicowany: kwadrat, ośmiobok, ośmiobok foremny, koło.</p>	
<p>FOTOGRAFIA DETALU:</p> 	<p>MATERIAL I KOLORYSTYKA:</p> <p>Cegła ceramiczna z żółtą licówką, czerwona cegła klinkierowa, biały tynk, detale z ciosów granitowych, czerwona dachówka ceramiczna. Fundament kamienny.</p>	
	<p>BUDYNEK PRZYNALEŻNI:</p> <p>Latarnia wkomponowana w dawny budynek mieszkalny. Dwa wolnostojące, parterowe budynki spójne stylistycznie z zespołem latarni; jeden z nich znajduje się poza granicami działki zespołu.</p>	
	<p>OKOŁICA, BLISKIE SĄSIEDZTWO:</p> <p>Obszar przemysłowo-portowy, we wschodniej części miasta. W pobliżu rzeka Świna, baza przeładunkowa, dawne obiekty militarne, siedziby firm, serwis statków, terminal paliw, rurociągi.</p>	

4.21. Studia porównawcze

W celu realizacji założeń badawczych zastosowano metodę analizy porównawczej, opartą na studiach przypadków wszystkich latarni morskich w Polsce objętych opracowaniem. Badania terenowe, analizy historyczne i architektoniczno-budowlane, analizy dostępności, kontekstu miejsca, funkcji oraz wnętrza obiektu umożliwiły zidentyfikowanie licznych zależności, punktów wspólnych latarni morskich oraz unikatowych cech każdej z nich. Wyniki badań sklasyfikowano oraz zaprezentowano w sposób opisowy i w tabelach porównawczych.

W analizach porównawczych, ze względu na obecność w literaturze przedmiotu opracowań dotyczących historii, funkcji nawigacyjnej oraz profesji latarnika, skoncentrowano się na cechach architektonicznych i funkcjonalnych latarni morskich. Stało się to kluczowym punktem wyjścia do dalszych badań, których zadaniem była realizacja zamierzonego celu pracy. W ten sposób uzyskano kompleksowy obraz badanego zagadnienia umożliwiającą dalszą naukową eksplorację tematu.

Analiza architektoniczna stanowiła najistotniejszy i najbardziej złożony element badań porównawczych, koncentrując się na porównaniu m.in. planów wież latarni morskich, ich brył, zastosowanych materiałów oraz detali architektonicznych. Podczas analiz brano pod uwagę same wieże lub latarnie wraz z budynkami przyległymi ze względu na ich integralność z obiektem. Analiza objęła aspekty techniczne i estetyczne, co umożliwiło kompleksowe ujęcie zagadnienia. W kontekście prowadzonych badań szczególną uwagę poświęcono aktualnym funkcjom pełnionym przez latarnie morskie. Istotnym aspektem badania była także ochrona prawna obiektów, która wpływa na zachowanie ich wartości kulturowej i historycznej oraz stanowi ważną wytyczną dla późniejszych potencjalnych zmian architektoniczno-budowlanych.

4.21.1. Studia porównawcze architektury

Dane podstawowe

Forma architektoniczna latarni morskich, podobnie jak w przypadku innych obiektów budowlanych, jest ściśle związana z funkcją, która pełni najważniejszą rolę (Barełkowski 2014), zastosowanymi materiałami budowlanymi oraz okresem powstania. Latarnia morska jest przykładem obiektu, którego funkcja determinuje specyficzny kształt budowli zrealizowany poprzez nałożenie odpowiedniej struktury oraz układu funkcjonalnego (Szubryt 2022). W kontekście historycznym latarnie morskie stanowią świadectwo osiągnięć inżynierskich, a ich ewolucja jest odbiciem zmieniających się potrzeb i możliwości społecznych. Pierwsze budowle były bardzo proste, masywne, zwarte, skupione na funkcji, pozbawione wyszukanej formy architektonicznej. Następnie powstawały formy coraz bardziej zaawansowane, później wyposażone w wewnętrzne klatki schodowe (Sokołowski 2022). Konstrukcje odzwierciedlają nie tylko postęp technologiczny oraz rozwój kultury morskiej, ale również ewolucję stylów architektonicznych, aktualnych trendów w sztuce i wpływów, stając się świadectwem dziedzictwa

kulturowego. Wpływ różnych nurtów architektonicznych na formy latarni morskich jest zauważalny. Na świecie można zaobserwować obiekty o charakterze gotyckim, neorenesansowym, eklektycznym czy zawierające wpływy modernistyczne. Przykładami obiektów ze świata, wzniesionymi w stylu renesansowym jest latarnia morska Cordouan we Francji, drewniana latarnia morska Fort Tompkins II w Stanach Zjednoczonych. Wpływy późnego baroku i neoklasycyzmu są zauważalne w obiektach francuskich i angielskich. Przykładem obiektu zbudowanego w stylu neogotyckim jest latarnia morska w Bremenhaven. Ważnym kamieniem milowym w rozwoju budowy latarni morskich był okres pojawienia się żelaza, stali oraz żelbetu. Modernistycznym przykładem latarni morskiej jest obiekt Coast Waters zlokalizowany w Nowej Gwinei (Sokołowski 2022). W Polsce ze względu na konflikty zbrojne i wiążące się z nimi narażenie na zniszczenia obiektów strategicznych, część historycznych latarni morskich nie zachowała się.

Przedstawiona poniżej tabela porównawcza zawiera chronologiczne zestawienie wszystkich latarni morskich na terytorium obecnej Polski, począwszy od najstarszych obiektów do najnowszych. Warto zaznaczyć, że znaczna część obiektów nie została wzniesiona przez Państwo Polskie, lecz przez Cesarstwo Niemieckie (Hel, Rozewie I, Rozewie II, Stilo, Czołpino, Ustka, Jarosławiec, Darłowo, Gąski, Niechorze, Świnoujście).

Niniejszy rozdział rozprawy doktorskiej koncentruje się na analizie porównawczej architektury latarni morskich w Polsce, prezentując różnorodność form i stylów oraz interpretując ich znaczenie w kontekście historycznym i kulturowym.

Tabela 6: Studia porównawcze czasu powstania latarni morskich, zestawienie chronologiczne

ROK POWSTANIA [przyjęto datę oddania obiektu do użytku]																		
Rozewie I	Jarosławiec	Świnoujście	Niechorze ⁴¹	Rozewie II	Czołpino	Gąski	Darłowo ⁴²	Ustka ⁴³	Gdańsk Nowy Port	Stilo	Góra Szwedów	Hel	Kołobrzeg	Jastarnia	Krynica Morska	Kikut ⁴⁴	Sopot ⁴⁵	Gdańsk Port Płn.
1822	1838	1857	1866	1875	1875	1878	1886	1892	1894	1907	1936	1942	1947	1950	1951	1962	1977	1984

Źródło: opracowanie własne

Niemal wszystkie polskie obiekty morskie są objęte ochroną prawną i zostały wpisane do rejestru lub ewidencji zabytków nieruchomych. Wyjątek stanowią dwa obiekty: latarnia

⁴¹ Rok 1948 – często przyjmowany jako data powstania obiektu ze względu na znaczne zniszczenia. Jest to czas rekonstrukcji znacznej części latarni morskiej, w tym laterny.

⁴² Przyjęto datę ukończenia budowy budynku pilotów, w późniejszych latach przenoszono światło i podwyższano wieżę.

⁴³ Przyjęto datę ukończenia budowy budynku pilotów, w późniejszych latach wprowadzano zmiany w formie architektonicznej.

⁴⁴ Przyjęto datę postania latarni morskiej i dobudowania podwyższenia na istniejącej kamiennej wieży z 1840 r.

⁴⁵ Przyjęto rok adaptacji komina na latarnię morską. Rok zakończenia budowy kompleksu budynków zakładu balneologicznego wraz z kominem to 1904 r.

morska w Jastarni oraz latarnia morska w Gdańsku, które należą do jednych z najnowszych wież na polskim wybrzeżu Bałtyku i nie są objęte ochroną prawną. Trzy obiekty posiadają ochronę konserwatorską w formie wpisu do ewidencji zabytków, są to: Krynica Morska, Góra Szwedów, Kikut, wśród nich w 2 latarniach (Kikut oraz Góra Szwedów) brakuje dokładnych danych dotyczących roku wpisu. Pozostałe latarnie znajdują się w rejestrze zabytków. Często ochrona obejmuje nie tylko same latarnie, lecz także wszystkie obiekty znajdujące się na terenie zespołu, takie jak dawne maszynownie, budynki mieszkalne, inwentarskie, magazyny, piekarnie, wędzarnie, ogrodzenia oraz piwniczki. W niektórych przypadkach ochrona prawna rozciąga się także na układy przestrzenne wewnątrz budynków, a zachowanie pierwotnego wyglądu bryły architektonicznej jest przedmiotem ścisłej ochrony.

Tabela 7: Studia porównawcze okresu objęcia latarni morskich ochroną prawną, zestawienie chronologiczne

ROK WPISU DO REJESTRU LUB EWIDENCJI ZABYTEKÓW ¹⁴⁶																		
Kołobrzeg	Rozewie I	Rozewie II	Sopot	Czołpino	Ustka	Jarostawiec	Świnoujście	Niechorze	Hel	Gdańsk Nowy Port	Stilo	Gąski	Dartowo	Krynica Morska	Kikut	Góra Szwedów	Jastarnia	Gdańsk Port Płn.
1964	1972	1972	1982	1993	1993	1993	1997	1997	2005	2006	2008	2008	2009	2010	*	*	—	—

Legenda: „*” – obiekt ujęty w Gminnej Ewidencji Zabytków, brak daty; podkreślenie – wpis do ewidencji zabytków.
Źródło: opracowanie własne

Analiza latarni morskich w Polsce wykazała, że obiekty charakteryzują się wyjątkowo urozmaiconymi i bogatymi formami architektonicznymi. Używane do ich budowy materiały są niejednolite, a kształty i skale obiektów, nawet w obrębie jednego regionu są różnorodne.

Najczęściej latarnie morskie przybierały formę wysokiej wieży, którą wznoszono na planie centralnym koła, kwadratu lub wielościanu foremego (najczęściej ośmioboku i szesnastokąta). Wynika to z pełnionej funkcji użytkowej i konieczności zapewnienia światła widzialnego ze znacznych odległości. Wieża może być obiektem wolnostojącym lub być wpisana w budynki przynależne o różnorodnych formach architektonicznych. Jednak obecność wysokiej wieży nie jest regułą, co pokazują licznie przeanalizowane obiekty zagraniczne, które swoimi formami odbiegają od tradycyjnych wzorców i czasem przybierają formy tradycyjnej, horyzontalnej architektury.

¹⁴⁶ Podstawowe różnice pomiędzy wpisem do rejestru zabytków a ewidencją zabytków (GEZ – Gminna Ewidencja Zabytków, WEZ – Wojewódzka Ewidencja Zabytków):

Cecha:	Rejestr zabytków:	Ewidencja zabytków:
Obowiązki właściciela:	duże – zgoda WKZ	mniejsze – konsultacja przy inwestycjach
Akt prawny:	decyzja administracyjna	wpis urzędowy
Skutki prawne:	silna ochrona prawna	ograniczona ochrona prawna
Możliwość dotacji:	duża	mała (zależna od programu)

Tabela 8: Studia porównawcze wysokości wież latarni morskich w porządku rosnącym

WYSOKOŚĆ WIEŻY [metry]																		
Jastarnia	Góra Szwedów	Kikut	Ustka	Rozewie II	Darłowo	Człopino	Kołobrzeg	Krynica Morska	Gdańsk Nowy Port	Rozewie I	Jarosławiec	Stilo	Sopot	Hel	Niechorze	Gąski	Gdańsk Port Płn.	Świnoujście
16,3	17,3	18,26	19,5	23,8	22,4	25,2	26	27,1	31,3	32,7	33,3	33,4	36,9	41,5	45	49,8	56	67,7

Źródło: opracowanie własne

Źródła literaturowe zawierają rozbieżności w wysokościach wież, które spowodowane są wieloma czynnikami, m.in. wprowadzanymi na przestrzeni lat zmianami (np. w kopułach, iglicach, urządzeniach montowanych na szczytach wież), pomijaniem w pomiarach fragmentów wież, np. podstawy, kopuły lub iglicy oraz zaokrągleniem wartości. Największe różnice odnotowano w latarni morskiej Jastarnia, gdzie większość źródeł podawała wymiar 13,3 m, wynikający z powielanego przez lata błędu w pomiarze samej kolumny wieży. W tym przypadku za wymiar obowiązujący uznano wysokość 16,30 m, będący wynikiem pomiarów Apoloniusza Łysejko (2019) oraz konfrontacji miary z rysunkiem technicznym. Mniejsze rozbieżności odnotowano także w latarniach: Darłowo, Krynica Morska, Rozewie II, Jarosławiec, Sopot, Gdańsk Port Północny. Wówczas przyjmowano wymiar najczęściej odnotowany oraz pojawiający się w rysunkach technicznych w przypadku ich obecności.

Forma, bryła, plan

W przypadku polskich latarni morskich wszystkie wieże stanowią wertykalne bryły. Latarnią morską o najwyższej wieży jest Świnoujście (wysokość 67,70 m), najniższą natomiast latarnia morska w Jastarni, o wysokości 16,30 m (wieża z podstawą). Wysokość wieży nie jest jednoznaczna z wysokością umieszczonego światła nawigacyjnego nad poziomem morza, ponieważ na wybór miejsca budowy latarni morskich miało wpływ m.in. ukształtowanie terenu. Często wysokie klify były miejscami, na których wznoszono obiekty nawigacyjne. W Polsce najwyżej umieszczone światło względem morza ma latarnia morska Kikut (91,50 m n.p.m.) o wysokości wieży wynoszącej zaledwie 18,26 m. Część wież została wpisana w budynki o zróżnicowanych kształtach, część pozostaje wolnostojąca. Zaobserwowano pewne zależności i cechy wspólne latarni morskich oraz dokonano próby ich klasyfikacji. Obiekty zostały podzielone na 5 grup, spośród których wyróżnia się:

- wolnostojącą wieżę,
- wolnostojącą wieżę posadowioną centralnie na budynku lub zaakcentowanej bazie,
- bryłę symetrycznie wpisaną w budynki przynależne,
- wieżę przyległą asymetrycznie do budynków przynależnych,
- ażurową konstrukcję.

Tabela 9: Studia porównawcze form architektonicznych latarni morskich

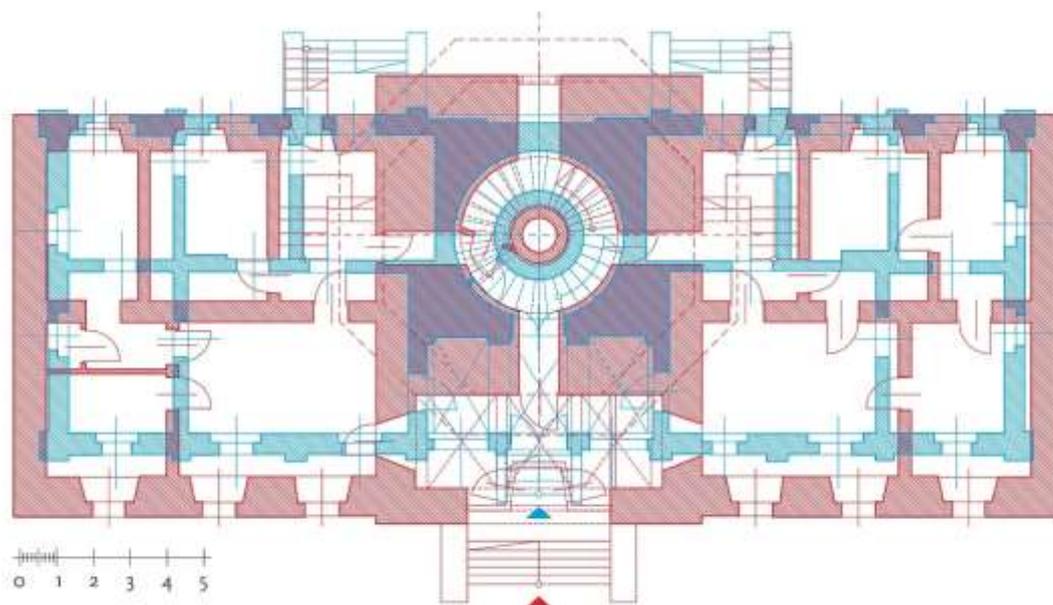
FORMA	Wolnostojąca wieża	Wolnostojąca wieża na bazie lub budynku, wpisana centralnie	Symetryczna bryła	Wieża przyległa asymetrycznie do budynku	Ażurowa konstrukcja
SCHEMAT					
OBIEKT	Krynica Morska	Jastarnia	Rozewie II	Gdańsk Port Płn.	Góra Szwedów
	Gdańsk N. Port	Rozewie I	Niechorze	Sopot	—
	Hel	Gąski	Świnoujście	Ustka	—
	Stilo	Kołobrzeg	—	Jarostawiec	—
	Czołpino	—	—	Darłowo	—
	Kikut	—	—	—	—

Zródło: opracowanie własne

Analiza porównawcza form architektonicznych wykazała, że na polskim wybrzeżu dominują obiekty wolnostojące, które stanowią 31,58% wszystkich latarni morskich (6 obiektów). Na 2 miejscu znajdują się zróżnicowane wieże wpisane asymetrycznie w budynki przynależne, obejmując 5 obiektów, czyli 26,32%. Wolnostojąca wieża posadowiona na budynku lub zaakcentowanej bazie stanowi 21,05% wszystkich latarni morskich. Latarnie wpisane symetrycznie w budynek przynależny stanowią 15,79%, natomiast tylko 1 obiekt, co odpowiada 5,26%, to wolnostojąca wieża o ażurowej konstrukcji. Wieże wpisane symetrycznie w budynek charakteryzują się bardzo wyraźnym podobieństwem bryły, proporcji i detali we wszystkich analizowanych obiektach. Kwerendy archiwalne oraz badania literaturowe wykazały, że projekt latarni morskiej w Niechorzu był wzorowany na latarni morskiej w Świnoujściu. Podobieństwo to można zauważyć w kształcie wieży, jej centralnym wkomponowaniu w budynki mieszkalne oraz podobnym portalowym wejściu.

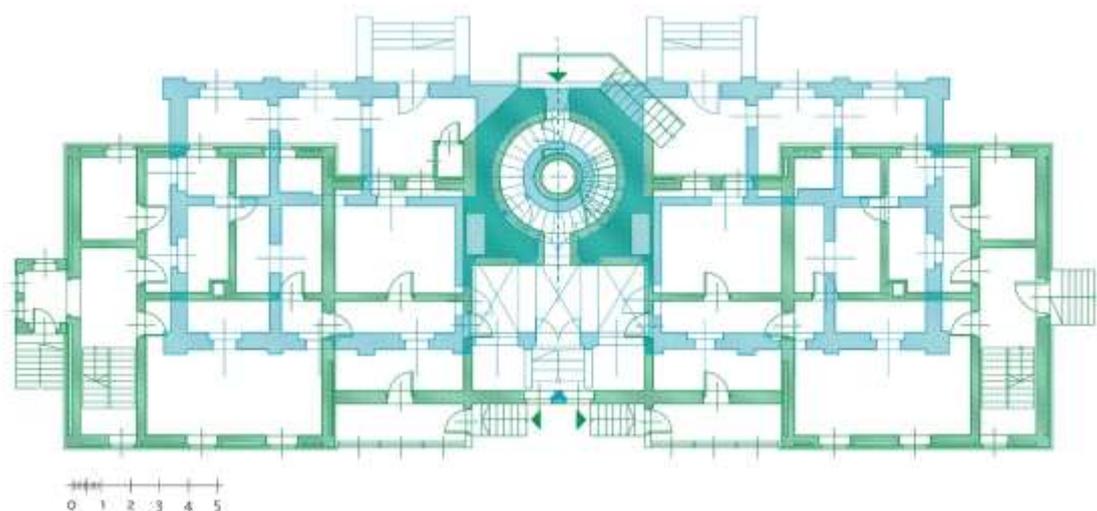
Poniższa ilustracja przedstawia porównanie planów przyziemia latarni morskiej w Niechorzu, zaznaczonej na kolor niebieski oraz latarni morskiej w Świnoujściu (kolor czerwony). Można zauważyć widoczne podobieństwa w obu układach przestrzennych wnętrza i zastosowanych rozwiązaniach architektonicznych obiektów. W przypadku latarni morskiej Rozewie II różnice są już znacznie bardziej dostrzegalne, co pokazuje kolejna ilustracja.

Ilustracja 153: Porównanie rzutów latarni morskiej w Niechorzu (kolor niebieski) oraz latarni morskiej w Świnoujściu (kolor czerwony)



Źródło: opracowanie własne

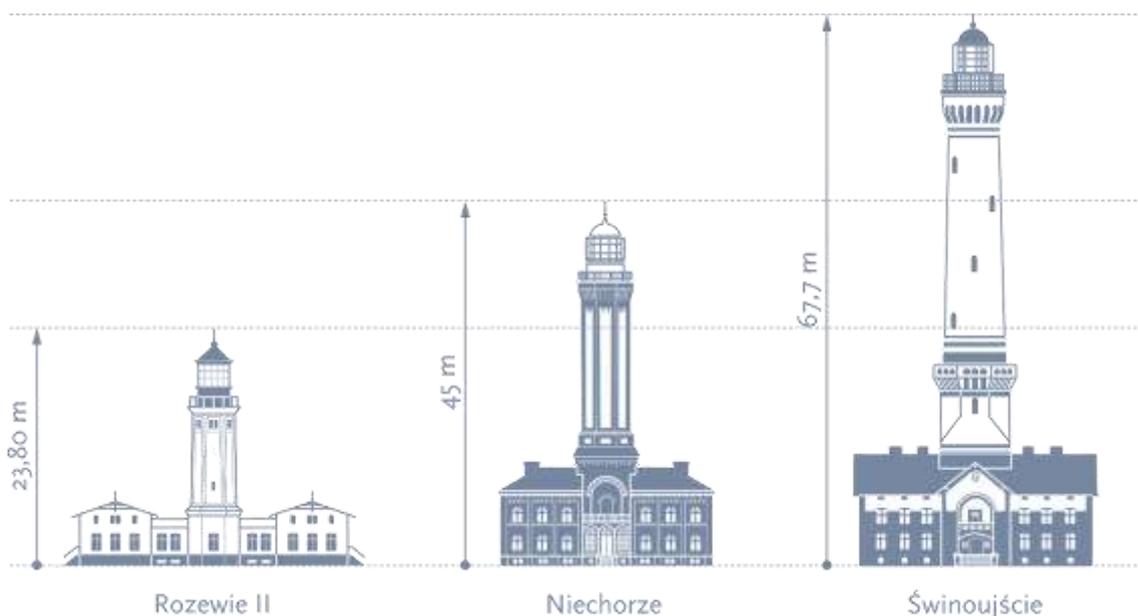
Ilustracja 154: Porównanie rzutów latarni morskiej w Niechorzu (kolor niebieski) oraz latarni morskiej Rozewie II (kolor zielony)



Źródło: opracowanie własne

Pewne cechy wspólne można zauważyć w układach latarni morskich w Darłowie i Ustce wzniesionych na terenach portowych. Oba obiekty historycznie powstały jako budynki stacji pilotów, które służyły do nawigacji portowej, następnie pod wpływem zmieniających się potrzeb, obiekty uzupełniano o przyległe niesymetrycznie wieże. W obu obiektach latarnię morską poprzedzało światło nawigacyjne umieszczone w oknie. Obecnie latarnie stanowią integralną część niewysokich, 2-kondygnacyjnych budynków posiadających poddasze oraz podpiwniczenie. W przypadku latarni morskiej Jarosławiec nietypowa jest niespójność w zastosowanych materiałach wykończeniowych elewacji i detalach architektonicznych wieży oraz budynku przyległego. Fakt ten wynika ze złożonej historii obiektu.

Ilustracja 155: Porównanie form 3 wież latarni morskich wpisanych symetrycznie w budynek przynależny



Źródło: opracowanie własne

Plan samej wieży we wszystkich polskich obiektach jest centralny, oparty na planie koła, kwadratu lub wielokąta foremego. Najczęściej występuje plan koła, który odnotowano w 9 obiektach, następnie ośmiobok foremny, na którego planie wzniesiono 5 obiektów. Cztery obiekty mają plan kwadratu, natomiast tylko jeden został wzniesiony na planie szesnastobocznym.

Tabela 10: Studia porównawcze planów architektonicznych wieży latarni morskich

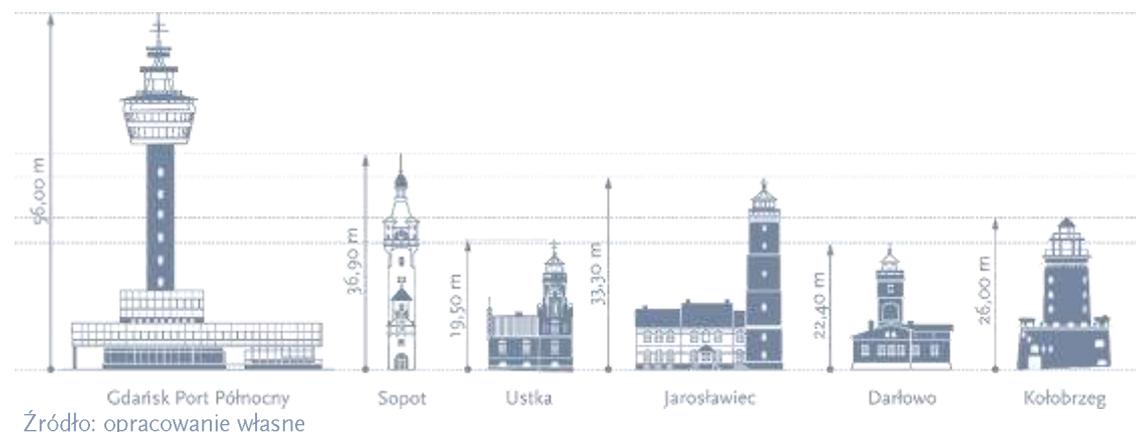
PLAN	Okrągły	Ośmioboczny	Kwadratowy	Szesnastoboczny
SCHEMAT				
OBIEKT	Krynica Morska	Gdańsk N. Port	Gdańsk Port Płn.	Stilo
	Jastarnia	Hel	Sopot	—
	Rozewie I	Rozewie II	Góra Szwedów	—
	Czołpino	Ustka	Darłowo	—
	Jarosławiec	Niechorze	—	—
	Gąski	—	—	—
	Kołobrzeg	—	—	—
	Kikut	—	—	—
	Świnoujście	—	—	—

Źródło: opracowanie własne

Ilustracja 156: Porównanie wolnostojących latarni morskich i latarni morskich na zaakcentowanej bazie

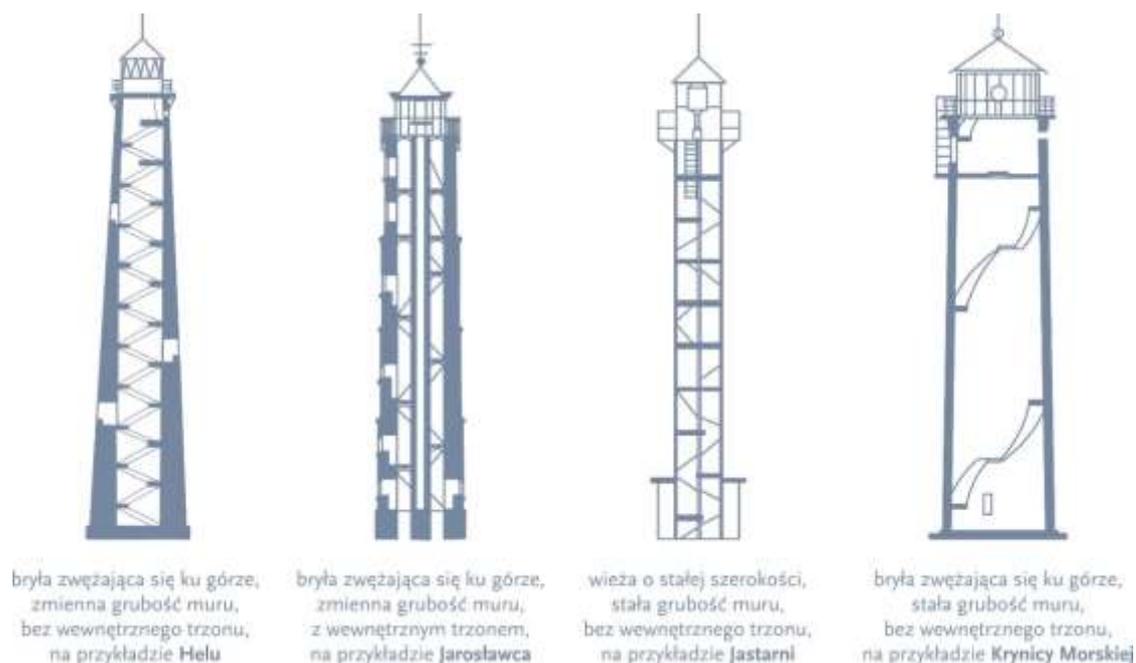


Ilustracja 157: Porównanie form pozostałych latarni morskich



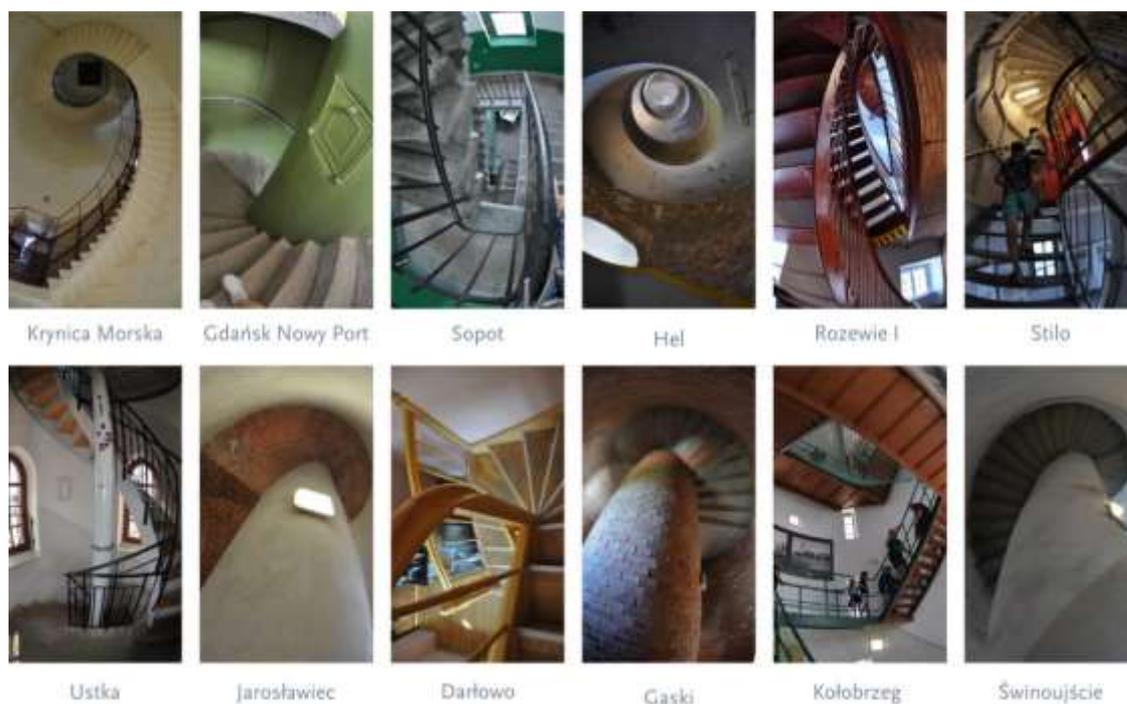
Oprócz ogólnej bryły i planu latarni morskich warto również zwrócić uwagę na inne cechy charakterystyczne wież oraz budynków przyległych. Zaobserwowano, że niektóre wieże mają stałą szerokość na całej wysokości, podczas gdy inne charakteryzują się zmienną szerokością, co uzyskuje się poprzez zmienną średnicę wnętrza, bądź zmienną grubość ścian. W niektórych przypadkach, jak np. w latarni morskiej w Świnoujściu, plan wieży zmienia się z kwadratowego na okrągły. Większość wież wyposażona jest w wewnętrzny trzon, który pierwotnie służył m.in. funkcjom transportowym (przenoszenie paliwa z dolnej partii wieży do górnego paleniska za pomocą wyciągarek), choć istnieją również obiekty puste na całej wysokości. W polskich latarniach morskich dominują kręte, spiralne schody, lecz można spotkać również wieże z innymi rozwiązaniami komunikacyjnymi. Jedyna latarnia morska w Polsce, która posiada windę to latarnia morska Gdańsk Nowy Port, jednak obiekt jest niedostępny dla turystów. Konstrukcje różnią się także pod względem materiałów użytych do budowy oraz detali architektonicznych. Wewnętrzny układ pomieszczeń i korytarzy, choć często zbliżony, może wykazywać pewne różnice wynikające ze specyfiki danej latarni i faktu obecności budynków przynależnych. Zmieniające się wymagania techniczne i użytkowe na przestrzeni lat prowadziły do licznych przekształceń obiektów.

Ilustracja 158: Porównanie przekrojów podłużnych wybranych latarni morskich



Źródło: opracowanie własne

Ilustracja 159: Porównanie wewnętrznych rozwiązań komunikacyjnych wybranych latarni morskich

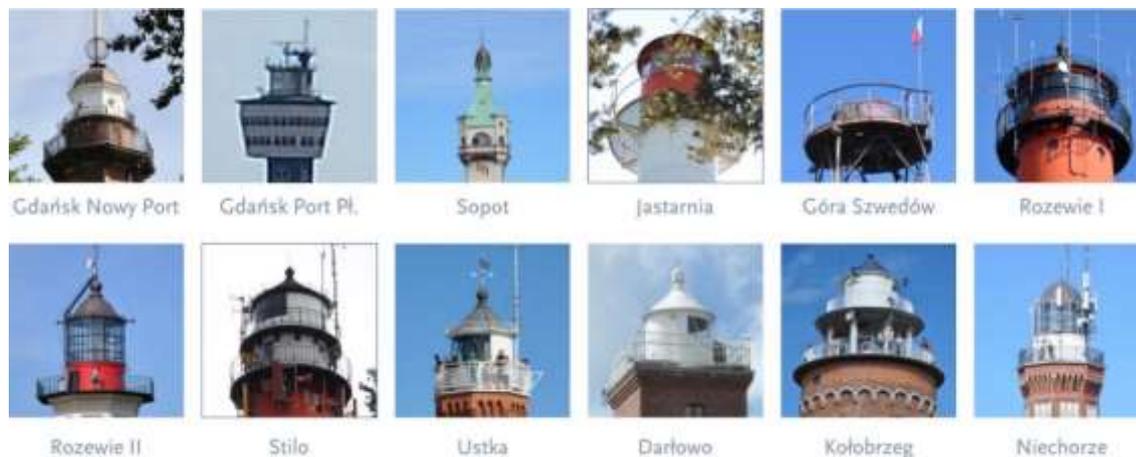


Źródło: opracowanie własne

Niemal wszystkie obiekty posiadają zewnętrzną galerię (17 obiektów – około 89,5%), wyjątek stanowi najnowsza latarnia morska Gdańsk Nowy Port, gdzie występuje podwójna galeria wewnętrzna oraz latarnia morska Sopot, która nie stanowiła obiektu nawigacyjnego od początku swojego istnienia. Galeria występuje w większości pojedynczo, podwójna umieszczona zewnętrznie galeria pojawia się w 4 obiektach, potrójna tylko w latarni morskiej Stilo i latarni

morskiej Rozewie I. W 15 obiektach laternę wybudowano w typie pawilonu, a w 9 latarniach morskich ograniczono sektor emitowanego światła nawigacyjnego za sprawą wprowadzenia przeszklenia jedynie od strony morza.

Ilustracja 16o: Porównanie latern wybranych latarni morskich



Źródło: opracowanie własne

Historycznie istotne dla prawidłowego funkcjonowania latarni morskiej były pomieszczenia magazynowe i piwniczki, gdzie magazynowano opał. Część latarni morskich lub budynków przyległych jest podpiwniczona (10 latarni morskich), pozostałe obiekty są pozbawione piwnic lub są one zlokalizowane w przynależnych budynkach wolnostojących, bądź jako osobno funkcjonujące piwniczki. Budynki przynależne, które przylegają do wieży, są najczęściej 2-kondygnacyjne, wyposażone w poddasza użytkowe. Duża część obiektów posiada zaakcentowaną i tym samym czytelną strefę wejściową, w postaci dekoracyjnego portalu, ozdobnych drzwi wejściowych często dwuskrzydłowych, wyposażonych w płyciny, czy dekoracyjne okucia.

Ilustracja 161: Porównanie stref wejściowych do wież wybranych latarni morskich pozbawionych schodów zewnętrznych



Źródło: opracowanie własne

Do większości obiektów prowadzą zewnętrzne schody wejściowe – aż 12 obiektów (ok. 63%) – co stanowi istotną barierę dla osób z niepełnosprawnością. W przypadku 8 obiektów wejście do wieży prowadzi przez budynek przynależny. Interesującym przykładem jest latarnia morska Rozewie II, gdzie na historycznych rycinach zauważa się, że wejście do wieży również

prowadziło przez budynek mieszkalny, obecnie obiekt posiada niezależne wejście na elewacji północnej prowadzące bezpośrednio do wieży latarni.

Tabela 11: Studia porównawcze cech planu i bryły latarni morskich

CECHY PLANU i BRYŁY WIEŻY i BUDYNKÓW PRZYLEGŁYCH ¹⁴⁷	LATARNIA MORSKA																		
	Krynica Morska	Gdańsk Nowy Port	Gdańsk Port Płn.	Sopot	Jastarnia	Góra Szwedów	Hel	Rozewie I	Rozewie II	Stilo	Czopino	Ustka	Jarosławiec	Dartowo	Gąski	Kołobrzeg	Niechorze	Kikut	Świnoujście
Zmienny kształt planu wieży wraz z latarnią		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓	✓		✓	✓	✓
Wieża o stałej średnicy, szerokości			✓	✓	✓							✓		✓					
Bryła zwężająca się ku górze	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Wieża o zmiennej grubości murów		✓				✓				✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓
Wieża o zmiennej szerokości wnętrza	✓					✓	✓	✓	✓							✓			
Złożona, rozczłonkowana bryła			✓	✓															
Podpiwniczenie wieży i/lub bud. przyległego				✓		✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓		✓
Bud. przyległy 1-2 kondygnacyjny ¹⁴⁸									✓			✓	✓	✓			✓		✓
Bud. przyległy kilkukondygnacyjny			✓	✓												✓			
Wejście do wieży przez budynek przyległy			✓						✓			✓	✓	✓		✓	✓		✓
Zaakcentowana strefa wejściowa wieży	✓	✓			✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
Schody zewnętrzne, wejściowe do wieży	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓		✓		✓
Loggia, balkon																		✓	✓
Wewnętrzny trzon/komin wieży		✓		✓					✓	✓	✓		✓		✓		✓		✓
Puste wnętrze wieży	✓					✓	✓												
Spiralne schody	✓	✓			✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
Inne schody			✓	✓		✓		✓						✓		✓			
Winda			✓																
Spiralnie rozmieszczone otwory					✓				✓	✓					✓				✓
Zewnętrzna galeria	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Podwójna galeria		✓	✓							✓						✓			✓
Potrójna galeria								✓		✓									
Laterna w typie pawilonu	✓				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Laterna o ograniczonym polu światła		✓	✓	✓						✓		✓	✓	✓		✓		✓	
Trójkątne okna laterny						✓	✓			✓		✓	✓	✓					
Laterna z kopulastym dachem		✓		✓					✓		✓				✓		✓		✓
Laterna ze stożkowym dachem	✓				✓		✓		✓		✓	✓	✓		✓		✓		
Ganek									✓				✓						
Wykusze			✓	✓															

Zródło: opracowanie własne

¹⁴⁷ Nie dotyczy wolnostojących budynków zespołu.

¹⁴⁸ Nie dotyczy podpiwniczenia i poddasza.

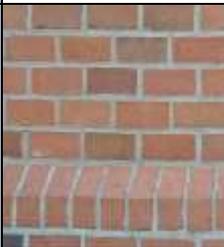
Ilustracja 162: Porównanie stref wejściowych do wież wybranych latarni posiadających schody zewnętrzne



Źródło: opracowanie własne

Materiał i kolor

Tabela 12: Studia porównawcze materiałów budowlanych latarni morskich

MATERIAŁ	Cegła	Kamień	Metal	Beton
FOTOGRAFIA				
OBIEKT	Gdańsk N. Port	Kikut	Jastarnia	Krynica Morska
	Sopot	Rozewie I	Góra Szwedów	Gdańsk Port Płn.
	Hel	—	Rozewie I	—
	Rozewie II	—	Stilo	—
	Czołpino	—	—	—
	Ustka	—	—	—
	Jarosławiec	—	—	—
	Darłowo	—	—	—
	Gąski	—	—	—
	Kołobrzeg	—	—	—
	Niechorze	—	—	—
	Świnoujście	—	—	—

Źródło: opracowanie własne

Charakterystyczny i niepowtarzalny wygląd wież latarni morskich, umożliwiający bezbłędną identyfikację obiektu za dnia, jest kluczowy z punktu widzenia nawigacyjnego. Istotnymi cechami są nie tylko kształt wieży, ale również kolory, materiały, wzory oraz inne szczegóły, w tym także kolor laterny. W literaturze często spotykamy opisy „czerwona, stożkowa wieża na białym podmurowaniu z dwiema galeriami i laterną” (Komorowski i in. 2020). Na świecie występują liczne przykłady wież malowanych w pasy pionowe, poziome, ukośne oraz kratę. W Polsce dominują obiekty jednobarwne, tynkowane lub zachowujące naturalny materiał, choć

istnieją też 2 przykłady wież w poziome pasy. Pierwszym z nich jest latarnia morska Stilo, malowana w 3 poziome, szerokie pasy, a drugim latarnia morska w Jastarni, zbudowana z dawnego buczka mgłowego i pomalowana na przemienne w szerokie czerwono-białe pasy.

Tabela 13: Studia porównawcze kolorystyki i wykończenia latarni morskich

TYP WYKOŃCZENIA, KOLOR, WZÓR WIEŻY ¹⁴⁹	LATARNIA MORSKA																		
	Krynica Morska	Gdańsk Nowy Port	Gdańsk Port Płn.	Sopot	Jastarnia	Góra Szwedów	Hel	Rozewie I	Rozewie II	Stilo	Czopino	Ustka	Jarosławiec	Dartowo	Gąski	Kołobrzeg	Niechorze	Kikut	Świnoujście
Tynkowana	✓		✓	✓				✓	✓								✓		
Malowana	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓									
Naturalny materiał		✓				✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Jednobarwna	✓	✓		✓		✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Dwubarwna			✓		✓			✓									✓	✓	✓
Trójbarwna										✓									
Czerwona	✓				✓		✓	✓		✓									
Biała					✓			✓		✓							✓		
Czarna										✓									
Kremowa				✓					✓										
Niebieska			✓																
Czerwona cegła naturalna											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Brunatna cegła naturalna		✓									✓								
Kamień naturalny																		✓	
Stal						✓													
Cegła z żółtą licówką																			✓
Biała laterna	✓	✓	✓							✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Czarna laterna									✓	✓	✓				✓				✓
Czerwona laterna					✓		✓	✓	✓										
Laterna w wykończeniu wieży				✓		✓													
Stalowa laterna	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Żeliwna laterna		✓																	
Betonowa laterna			✓																
Podmurowana/murowana laterna				✓							✓				✓		✓		✓

Źródło: opracowanie własne

Analizę rozpoczęto od materiałów wykorzystanych do budowy wież, przedstawionych w załączonej tabeli, a następnie omówiono kolorystykę i wzory. Przy ocenie materiału budowlanego uwzględniono głównie dominujący materiał użyty w wieży, pomijając konstrukcje laterny, fundament, cokół oraz inne fragmenty wieży. Wyjątek stanowi latarnia morska Rozewie I, składająca się z części zbudowanych w różnych okresach historii, wykonanych z 2 różnych materiałów w proporcji bliskiej 1/2, gdzie dolna część to kamień polny z dodatkiem cegły, a górna stal. Zdecydowano o uwzględnieniu obiektu w 2 rubrykach tabeli, ze względu na złożoną historię i specyfikę konstrukcji.

¹⁴⁹ Dotyczy dominujących w wieży materiałów, wykończeń i kolorów, nie są brane pod uwagę nieduże elementy dekoracyjne, laterna i budynku przynależne.

Zestawienie wskazuje na wyraźną przewagę stosowania cegły w budowie polskich latarni morskich, która została wykorzystana jako podstawowy budulec w 12 obiektach. W licznych źródłach historycznych można znaleźć informacje o użyciu cegieł pochodzących z pobliskich cegielni. Wykorzystywano różnorodne typy i barwy cegieł, czasem z oblicówką lub glazurą. W przypadku obiektów takich jak Kikut i dolna część latarni morskiej Rozewie I zastosowano kamień jako główny materiał budowlany. Oba te obiekty, zrealizowano w I poł. XIX w. i są jednymi z najstarszych zachowanych polskich latarni morskich. Beton zarówno w postaci bloczków betonowych, jak i betonu zbrojonego, wykorzystano w budowie latarni morskiej Gdańsk Port Północny oraz w Krynicy Morskiej, które są jednymi z najnowszych konstrukcji, wybudowanymi po 1950 r. Beton zastosowano również do budowy cokołów wykonanych ze stali latarni morskich w Jastarni i na Górze Szwedów. Stali użyto także do budowy modułów latarni morskiej Rozewie II, służących do podwyższenia wieży latarni. Interesującą i nowatorską konstrukcją jak na owe czasy jest latarnia morska Stilo, wykonana w 1906 r. z żeliwnych tubingów uszczelnianych ołowiem, o industrialnym charakterze. Oprócz podstawowych materiałów budowlanych, takich jak cegła i beton, wykorzystywano również piaskowiec i kamień do wybranych fragmentów konstrukcji i detali. Laterny wykonano przeważnie ze stali i szkła, choć w niektórych przypadkach były one częściowo murowane.

Powyższa analiza pokazuje, że zdecydowaną większość na polskim wybrzeżu stanowią latarnie morskie pozostawione w naturalnym materiale. Jest to 11 obiektów, co stanowi w przybliżeniu 58% wszystkich latarni morskich. Wśród nich wszystkie obiekty z wyjątkiem latarni morskiej Kikut (zbudowany w większości z kamienia) zostały wzniesione z cegły w kolorze czerwonym lub brązowym. Można zauważyć zależność, która pokazuje, iż są to głównie obiekty zlokalizowane, zaczynając od zachodniego wybrzeża do latarni morskiej Czołpino – w okolicach punktu środkowego linii brzegowej Polski. Latarnie morskie zlokalizowane bliżej wschodniej granicy częściej są tynkowane i malowane w kolorach czerwonym (najczęściej występującym samodzielnie lub w części wieży), kremowym, a także są malowane w pasy z wykorzystaniem barwy: czerwonej, białej, czarnej. Popularność koloru czerwonego może być spowodowana faktem kontrastowania barwy z naturalną zielenią i tym samym zapewnienia widoczności wieży latarni ze znacznych odległości. Zwrótywszy na ten fakt, zaskoczeniem może być najnowsza latarnia morska (Gdańsk Nowy Port), która została pomalowana na kolory: niebieski i biały. Jeden z obiektów (latarnia morska Hel) jest malowany, jednak pozbawiony tynku z widoczną strukturą cegły wykorzystanej do budowy. Przeważająca część wież latarni morskich jest jednobarwna, jest to aż 12 obiektów (około 63%), występują także obiekty dwubarwne i trójbarwne. Dwie latarnie morskie zostały pomalowane w poziome pasy, a mianowicie latarnia morska w Jastarni (dwubarwna) oraz Stilo (trójbarwna). Na polskim wybrzeżu nie występują obiekty wielobarwne, posiadające złożone wzory, pionowe lub ukośne pasy, czy kratę. Najbardziej popularnym kolorem stosowanym w laternie jest kolor biały

(11 obiektów), następnie kolor czarny (5 obiektów) i czerwony (4 obiekty)¹⁵⁰. W przypadku nieczynnej latarni morskiej na Górze Szwedów pozostałości galerii i laterny są wykonane ze stali i posiadają liczne ślady korozji, natomiast latarnia morska w Sopocie jest pozbawiona typowej laterny, a urządzenie optyczne umieszczono na zewnątrz.

Detal architektoniczny

Ilustracja 163: Porównanie gzymsów arkadowych i lizen wybranych latarni morskich



Źródło: opracowanie własne

Architektura latarni morskich nie ograniczała się wyłącznie do aspektów praktycznych, jak utrzymanie sprawności technicznej i eksploatacyjnej, trwałości konstrukcji, funkcjonalności, lecz również uwzględniała kwestie estetyczne. Na polskim wybrzeżu można znaleźć latarnie o bogato zdobionych elewacjach, w których występują liczne detale architektoniczne, takie jak zróżnicowane gzymsy, lizeny, dekoracyjne wsporniki, blendy i pilastry. W wybranych obiektach pojawiają się także okiennice oraz zdobione kapitele kolumn. Wiele latarni posiada również dekoracyjne, zaakcentowane portale. Do najbardziej bogato zdobionych latarni morskich należą obiekty w Ustce, Niechorzu oraz nieczynna już latarnia w Gdańsku. Można zauważyć, że powstały one w podobnym okresie, tj. w II połowie XIX w., jednak nie jest to zasadą, ponieważ w tym czasie budowano także obiekty o bardziej ograniczonym detalu. Na szczególną uwagę zasługuje latarnia w Ustce, która wyróżnia się zarówno nietypową formą, jak i zdobieniami w postaci licznych gzymsów, ślepych łuków, zróżnicowanych nadproży, w tym o łuku ostrym i schodkowym, a także dekoracyjną attyką i zróżnicowanym kolorem cegły. Bogate secesyjne zdobienia posiada komin w Sopocie wraz z pozostałą, złożoną zabudową. Fakt ten wynika z jego pierwotnego przeznaczenia oraz przynależności do złożonego, reprezentatywnego budynku zakładu balneologicznego.

¹⁵⁰ Jeden z obiektów (latarnia morska w Gąskach) posiada laternę w 2 kolorach.

Tabela 14: Studia porównawcze detali architektonicznych latarni morskich

NAZWA DETALU ARCHITEKTONICZNEGO LUB ZDOBIENIA OBECNEGO NA WIEŻY i BUDYNKACH PRZYLEGŁYCH ¹⁵¹	LATARNIA MORSKA																			
	Krynica Morska	Gdańsk Nowy Port	Gdańsk Port Pn.	Sopot	Jastarnia	Góra Szwedów	Hel	Rozewie I	Rozewie II	Stilo	Czołpino	Ustka	Jarostawiec	Darłowo	Gąski	Kołobrzeg	Niechorze	Kikut	Świnoujście	
Gzyms wieńczący		✓		✓				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Gzyms arkadowy											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Gzyms międzykondygnacyjny											✓	✓	✓	✓						
Gzyms cokołowy		✓		✓				✓	✓		✓							✓		
Gzyms nad/podootworowy				✓							✓	✓						✓		
Inny gzyms		✓		✓					✓		✓	✓								
Lizeny									✓										✓	
Płycina/ślepy łuk		✓		✓							✓			✓				✓		
Attyka				✓							✓									
Fryz (arkadowy, ciągły, zębaty)											✓	✓	✓			✓	✓			✓
Wsporniki proste lub dekoracyjne (konsole, kroksztyny)	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓										
Podkreślenie narożników												✓						✓		
Podkreślony cokół	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
Dekoracyjne opracowanie lica muru (boniowanie, groszkowanie)		✓						✓				✓								
Pilastry, kolumny lub półkolumny		✓		✓														✓		
Stylizowane głowice kolumn																		✓		
Naczótek		✓																		
Widoczne deski szczytowe									✓					✓						✓
Urna				✓																
Blanki																				
Kartusz, medalion				✓													✓			
Zwornik				✓													✓			
Płaskorzeźba, rzeźba				✓													✓			
Opaska otworu lub jej fragment				✓				✓				✓				✓	✓			✓
Dekoracyjny portal/drzwi do wieży		✓					✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Glif zewnętrzny							✓		✓											
Blendy							✓		✓			✓	✓	✓		✓				✓
Zróznicowane otwory okienne		✓	✓	✓				✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Nadproża w formie łuku pełnego				✓			✓				✓		✓	✓	✓	✓	✓			✓
Nadproża w formie łuku odcinkowego		✓						✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓			✓
Nadproża proste	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓		✓
Inne nadproża (łuk ostry, schodkowe)												✓								
Okiennice														✓				✓		
Szprosy lub inne dzielenia w oknach		✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Okrągłe, półokrągłe okna		✓		✓	✓			✓							✓					✓
Witraże				✓																
Dekoracyjna balustrada galerii		✓																		✓
Makowiczka				✓																
Latarnia pozorną				✓																
Dekoracyjny szczyt, iglica		✓		✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓
Kula czasu		✓																		
Industrialne detale					✓	✓			✓	✓										✓
Inne		✓	✓	✓			✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓

Źródło: opracowanie własne

¹⁵¹ Ibidem.

Najmniej detali posiadają latarnie powstałe lub adaptowane w późniejszym okresie, takie jak Kikut, Jastarnia, Krynica Morska i Hel. Najbardziej nietypową formę posiada dawna latarnia na Górze Szwedów oraz najnowszy obiekt w Gdańsku, charakteryzujący się nowoczesną, funkcjonalną bryłą pozbawioną historycznych detali.

Stan techniczny

Stan techniczny latarni morskich w przeważającej liczbie obiektów jest dobry. Zaobserwowano, że znacznie gorszym stanem technicznym charakteryzują się wnętrza obiektów, gdzie w niemal każdym obiekcie odnotowano zniszczenia spowodowane użytkowaniem, akty wandalizmu, zawilgocenia, spękania, korozje czy liczne zabrudzenia. Najlepszy stan techniczny w czasie przeprowadzania badań (sierpień 2022) wykazały latarnia morska Nowy Port, która jako jedyna w Polsce znajduje się w rękach prywatnego właściciela oraz wieża latarni morskiej Rozewie II, która była wówczas obiektem niedawno uruchomionym dla turystów. W przypadku tych obiektów zarówno stan zewnętrzny wieży, jak i wnętrza pozostawały dobrze utrzymane, pozbawione zniszczeń. Najgorszy stan techniczny wykazuje opuszczona latarnia morska na Górze Szwedów, która ze względu na brak opieki i odludną lokalizację jest dewastowana, a jej budynek przynależny pozostaje w fazie rozpadu. Wnętrze wieży latarni morskiej w Świnoujściu posiada liczne zabrudzenia, pajęczyny, spękania oraz ślady wandalizmu, także na poziomach zewnętrznych galerii. Wnętrze wieży latarni morskiej w Niechorzu, nazywanej najpiękniejszą latarnią morską w Polsce, bardzo wyraźnie wyróżnia się gorszym stanem technicznym w porównaniu do pozostałej części kompleksu, tj. wewnątrz budynku przyległego oraz zewnętrznej części kompleksu.

Ilustracja 164: Stan techniczny i zniszczenia w wybranych latarniach morskich, stan na sierpień 2022



Źródło: opracowanie własne

Zaobserwowano również w wielu przypadkach większą dbałość o zachowanie dobrego stanu wież latarni morskich, niż budynków przynależnych, w tym również budynków przyległych, które stanowią nieodłączną część wieży – przykładem mogą być latarnia morska

Rozewie II oraz latarnia morska w Jarosławcu. W przypadku latarni morskiej w Jarosławcu wejście główne do wieży prowadzi poprzez łącznik wieży i dawnego budynku mieszkalnego, który także pozostaje w gorszym stanie technicznym.

Należy dodać, że przeprowadzone podczas badań terenowych swobodne wywiady naracyjne wykazały, iż dla wielu obiektów planowane były prace remontowe lub starano się o pozyskanie funduszy na przeprowadzenie robót. Niektóre z remontów zaplanowano po zakończeniu sezonu wakacyjnego 2022 r. Od tego czasu wykonano modernizację latarni morskich w: Sopocie, Rozewiu, Kołobrzegu. Zakończono także prace remontowe i adaptacyjne wewnątrz mieszkalnych w budynku przyległym do latarni morskiej w Świnoujściu na przestrzenie ekspozycyjne.

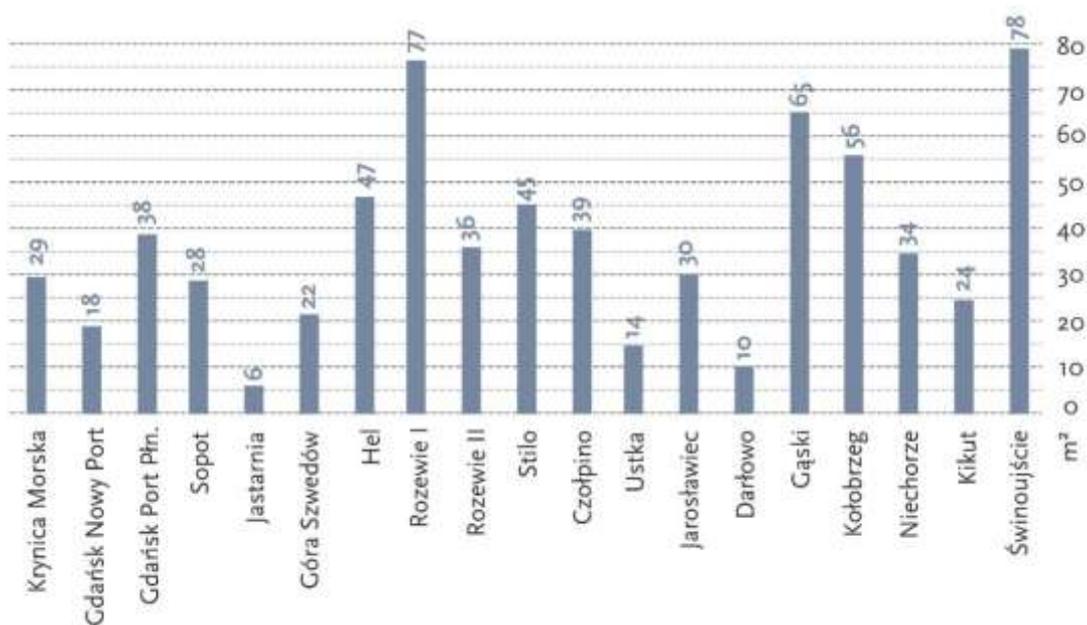
Ilustracja 165: Porównanie stanu technicznego latarni morskiej Jarosławiec i Rozewie II, stan na sierpień 2022



Źródło: opracowanie własne

Powierzchnia

Schemat 3: Porównanie powierzchni zabudowy wież latarni morskich

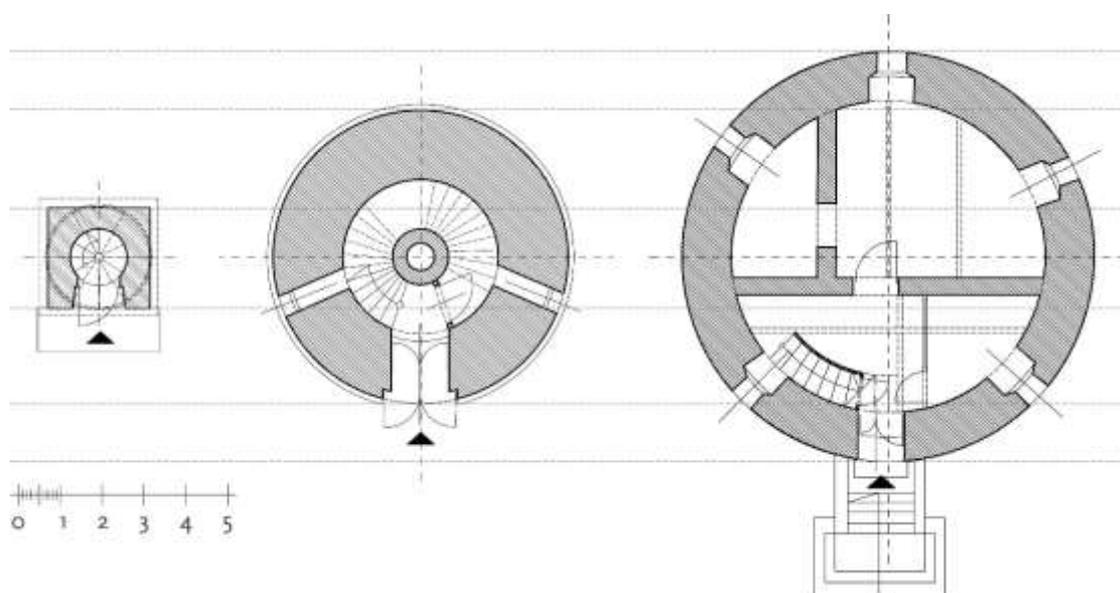


Źródło: opracowanie własne

W celu określenia możliwości adaptacyjnych zespołów zabudowy niezbędne jest przeprowadzenie analizy powierzchni poszczególnych obiektów wraz z budynkami towarzyszącymi. Dokładna analiza powierzchni zabudowy oraz obszarów terenów przynależnych ma wpływ na ocenę potencjału funkcjonalnego, identyfikację ograniczeń przestrzennych, możliwości przekształceń, modernizacji bądź zmiany sposobu użytkowania. Poniżej zaprezentowano analizę porównawczą powierzchni zabudowy samych wież latarni morskich.

Wykres pokazuje, że największą powierzchnię zabudowy samej wieży ma latarnia morska w Świnoujściu, natomiast wśród wolnostojących wież jest to latarnia morska Rozewie I. Najmniejszą wieżą latarni morskiej jest Jastarnia oraz Darłowo.

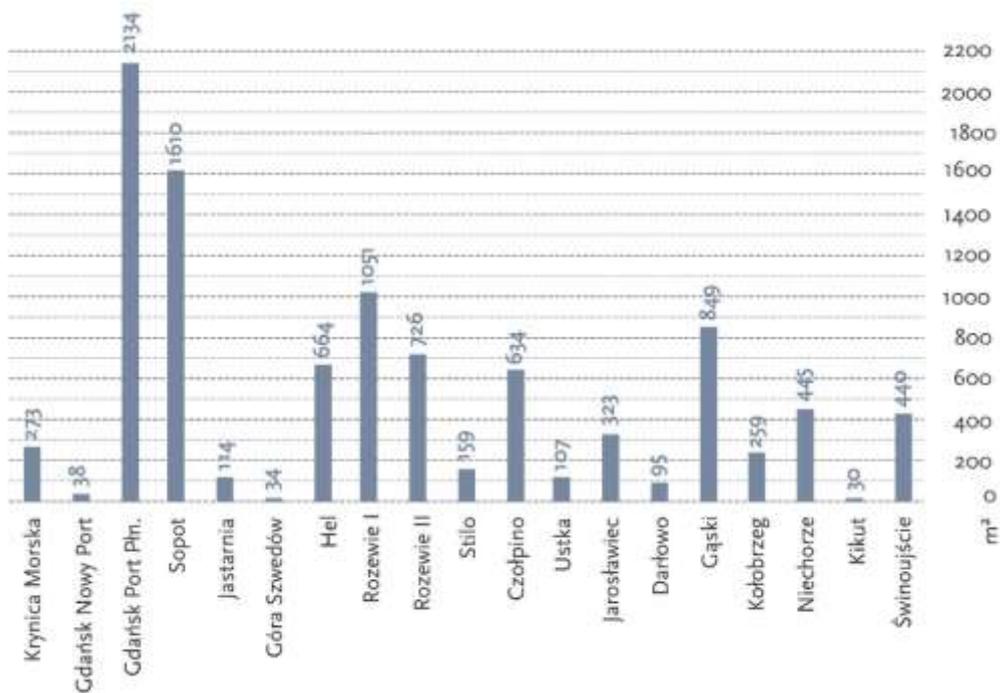
Ilustracja 166: Porównanie planów najmniejszej, średniej oraz największej wolnostojącej wieży latarni morskiej
Od lewej: latarnia morska w Jastarni, latarnia morska Czołpino, latarnia morska Rozewie I



Źródło: opracowanie własne

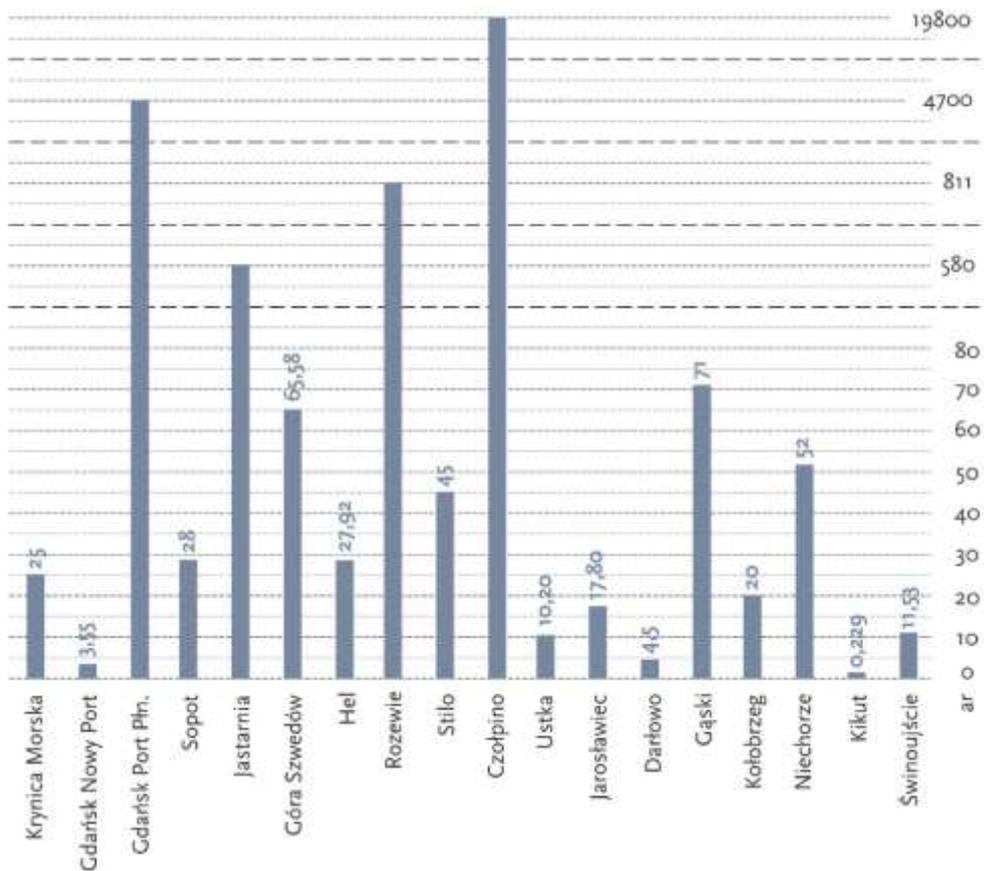
Następnie porównano powierzchnię zabudowy wszystkich budynków kompleksów latarni morskich oraz powierzchnię działek. Najmniejszą powierzchnię zabudowy odnotowano w latarni morskiej Kikut oraz latarni morskiej Góra Szwedów, natomiast największą w latarni morskiej Gdańsk Port Północny.

Schemat 4: Porównanie powierzchni zabudowy zespołów latarni morskich



Źródło: opracowanie własne

Schemat 5: Porównanie powierzchni terenów działek, na których znajdują się latarnie morskie



Źródło: opracowanie własne

4.21.2. Studia porównawcze funkcja

Podstawową funkcją latarni morskiej jest przesyłanie sygnału świetlnego, który jest widzialny ze znacznej odległości (sygnał o dalekim zasięgu). Emitowanie światła nawigacyjnego jest obowiązkowym zadaniem latarni morskiej, bez którego obiekt nie może zostać nazwany „latarnią morską”. Jednak, poza podstawową rolą obiektów, jednocześnie należy wspomnieć o złożonych funkcjach towarzyszących całym kompleksom zabudowań, które ulegają modyfikacjom w czasie i wymagają adaptacji do bieżących potrzeb oraz kontekstu społeczno-kulturowego. Często przesyłaniu sygnału towarzyszy 1 lub więcej funkcji dodatkowych (Sokołowski 2022). Ważnym aspektem, który należy brać pod uwagę przy wprowadzaniu zmian funkcjonalnych, jest ochrona zabytków, która powinna uwzględniać zachowanie ich materialnej substancji, ale także zapewnienie aktywnego uczestnictwa obiektu w życiu społecznym (Barełkowski 2014). Opisując obecnie pełnione funkcje użytkowe, nie sposób nie wspomnieć o dawnym przeznaczeniu obiektów. Do prawidłowego funkcjonowania obiektu niezbędne były powierzchnie magazynowe, pomieszczenia biurowe, warsztaty naprawcze, maszynownie oraz inne pomieszczenia pracownicze. Dawniej były to w większości obiekty zamieszkiwane przez latarnika bądź załogę latarników, często z rodzinami. Funkcję mieszkalną uzupełniały budynki gospodarcze, stodoły, budynki inwentarskie, piekarnie, wędzarnie, inne pomieszczenia magazynowe. Zdarzało się, że obiekty skupiały okoliczną ludność, powstawały w miejscach strategicznych i były powiązane z funkcją obronną (nieistniejąca latarnia morska Santo Antonino w twierdzy, obecna Brazylia), stanowiły monumenty upamiętniające ważne wydarzenia historyczne (np. latarnia Tour d’Ordre, Francja), a nawet były miejscami kultu religijnego (kaplica w latarni morskiej Cordouan, Francja) (Sokołowski 2022).

Tabela 15: Porównanie wysokości i zasięgu światła latarni morskich

ŚWIATŁO NAWIGACYJNE	LATARNIA MORSKA																			
	Krynica Morska	Gdańsk Nowy Port	Gdańsk Port Płn.	Sopot	Jastarnia	Góra Szwedów	Hel	Rozewie I	Rozewie II	Stilo	Czopino	Ustka	Jarosławiec	Darłowo	Gąski	Kołobrzeg	Niechorze	Kikut	Świnoujście	
Światło nawigacyjne	✓	—	✓	✓ ¹⁵²	✓	—	✓	✓	—	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Wysokość wieży [m]	27,1	31,3	56	36,9	16,3	17,3	41,5	32,7	23,8	33,4	25,2	19,5	33,3	22,4	49,8	26	45	18,26	67,7	
Wys. światła [m n.p.m.]	53	27,3	61	25	22	34,4	40,8	83,2	72,2	75	75	22,2	50,2	19,7	51,1	36,5	62,8	91,5	64,8	
Zasięg światła [Mm] ¹⁵³	18	(17)	25	(7)	15	(14)	17	26	(21,7)	23,5	21	18	23	15	23,5	16	20	16	27 ¹⁵⁴	

Zródło: opracowanie własne

¹⁵² Światło nawigacyjne w Sopocie stanowi jedynie światło symboliczne, obiekt nie jest latarnią morską.

¹⁵³ Dotyczy latarni morskich wpisanych do spisu światła i locji, światła symbolicznego i części obiektów wygaszonych – opis zasięgu w nawiasie oznacza historyczny zasięg światła.

¹⁵⁴ Latarnia morska w Świnoujściu przesyła światło w dwóch kolorach: białe od strony morza o zasięgu 27 Mm oraz czerwone od strony portu u zasięgu 9 Mm.

Aby przyrzeć się funkcjom pełnionym przez poszczególne obiekty w Polsce należy najpierw przedstawić budynki wchodzące w skład poszczególnych zespołów, co zostało zaprezentowane w poniższej tabeli.

Tabela 16: Zestawienie porównawcze obiektów przynależnych do zespołów latarni morskich

LATARNIA MORSKA	OBIEKTY PRZYNALEŻNE						
	Wolnostojąca wieża	Wieża wpisana w budynek	Przynależne obiekty wolnostojące	Liczba obiektów wolnostojących (z pominięciem wieży)	Historyczny mur będący częścią zespołu	Istniejące obiekty historyczne należące do latarni, poza obszarem	Współczesna zabudowa na terenie zespołu
Krynica Morska	✓		✓	1		✓	
Gdańsk Nowy Port	✓			0			
Gdańsk Port Płn.		✓	✓	* 155			✓
Sopot		✓		0			
Jastarnia	✓		✓	1			
Góra Szwedów	✓		✓	1			
Hel	✓		✓	2		✓	
Rozewie I	✓		✓	9			✓
Rozewie II		✓	✓	2			
Stilo	✓		✓	1		✓	
Czołpino	✓			0		✓	
Ustka		✓		0			
Jarosławiec		✓	✓	3	✓		
Darłowo		✓		0			
Gąski	✓		✓	5	✓		✓
Kołobrzeg		✓		0	✓		
Niechorze		✓	✓	2	✓		
Kikut	✓			0			
Świnoujście		✓	✓	1		✓	

Zródło: opracowanie własne

Dokładne określenie liczby budynków wolnostojących w przypadku niektórych obiektów napotyka istotne trudności badawcze. Wynikają one z kilku czynników, wśród których należy wymienić zmienność historyczną układów, ograniczoną dostępność terenów dla inwentaryzacji, rozległość obszarów, zabudowania o odmiennym charakterze i funkcji. W związku z powyższym, w niniejszym zestawieniu przyjęto ujednolicone kryteria klasyfikacji: za budynki wolnostojące uznawano jedynie te, które znajdują się w granicach działki oraz pozostają w bezpośrednim związku funkcjonalnym z analizowanym obiektem. Każdy przypadek wymagał indywidualnego podejścia, uwzględniającego specyfikę układu. Przy powyższym zestawieniu w przypadku liczby obiektów wolnostojących brano pod uwagę zarówno historyczną, zachowaną zabudowę, jak i nowopowstałe obiekty.

¹⁵⁵ Obszar latarni morskiej Gdańsk Port Płn. Jest niedostępny, zajmuje znaczny obszar z licznymi budynkami (np. Portowa Straż Pożarna „Florian”, Siedziba firmy Solid Port Sp. z o.o., Inter Balt Sp. z o.o., inne. W bezpośrednim sąsiedztwie latarni niewielkie budynki wolnostojące.

Najbardziej rozbudowane kompleksy posiadają latarnie morskie Rozewiu oraz Gąski. Szczególny przypadek stanowią latarnie morskie w Rozewiu, które usytuowane są na jednej, wspólnej działce ewidencyjnej. Oprócz 2 zespołów latarni w południowo-wschodniej części działki znajduje się także wydzielony, nieujęty w opracowaniu zespół sześciu, ogrodzonych budynków. Trzy latarnie morskie posiadają spójny architektonicznie mur otaczający całość bądź fragment kompleksu, są to: Jarosławiec, Gąski i Niechorze. Latarnia morska w Kołobrzegu ze względu na zabudowę o charakterze bastionowym i umiejscowieniu na platformie fortu również została ujęta we wspomnianym kryterium oceny. Część zabudów towarzyszących latarniom morskim, pierwotnie związanych funkcjonalnie z ich działalnością, obecnie znajduje się poza obszarem wież i pełni odmienne funkcje użytkowe. Budynki te nie zostały ujęte w powyższym zestawieniu. Przykładem jest latarnia morska w Krynicy Morskiej, gdzie dawny budynek latarników, zachowany jeszcze po poprzedniej, zniszczonej latarni, pełni obecnie funkcję mieszkalną wielorodzinną. W przypadku latarni morskiej Hel, w historycznej zabudowie, w ramach działalności gospodarczej, urządzono pokoje gościnne do wynajęcia. Podobna sytuacja występuje w dawnym budynku przynależącym do latarni morskiej Stilo, gdzie oferowane jest zakwaterowanie przez osobę prywatną. Dawny kompleks latarni morskiej Czołpino został przekształcony na Muzeum Słowińskiego Parku Narodowego. W Świnoujściu jeden z mniejszych obiektów wolnostojących, spójny stylistycznie z zespołem, zaadaptowany na małą gastronomię i usytuowany blisko wieży, znajduje się poza obszarem działki latarni. Stanowi to wyjątek, który został odpowiednio zaznaczony w tabeli. Obecnie w przypadku polskich obiektów objętych opracowaniem (19 latarni) większość stanowi czynne znaki nawigacyjne o dalekim zasięgu (latarnie morskie) – jest to 15 obiektów. Obiektami wyłączonymi z nawigacji są: zabytkowa latarnia morska Gdańsk Nowy Port, opuszczona latarnia morska na Górze Szwedów, wyłączona latarnia morska Rozewie II. Wieża w Sopocie od momentu zmniejszenia zasięgu światła nawigacyjnego w 1999 r. zgodnie z obowiązującymi przepisami nie jest już oficjalnie latarnią morską, jednak przesyła ona symboliczne światło nawigacyjne o mniejszym zasięgu, dlatego też została oznaczona w tabeli gwiazdką oraz nie została ujęta w ogólnym podsumowaniu liczby czynnych latarni morskich.

Część obiektów nawigacyjnych jest udostępniona dla turystów, w ciągu dnia umożliwiając zwiedzanie wnętrza wieży wraz z latarną lub galerią widokową, natomiast nocą emitując sygnał świetlny. Są to: Krynica Morska, Sopot, Hel, Rozewie I, Stilo, Czołpino, Ustka, Jarosławiec, Darłowo, Gąski, Kołobrzeg, Niechorze i Świnoujście. Jak podaje Chylińska (2019, s. 323) powołując się na Urząd Morski w Szczecinie i Gdyni najczęściej odwiedzanymi polskimi latarniami morskimi w 2017 r. są Rozewie (114 tys. osób) oraz Niechorze (71 tys. turystów).