

HISTORIA LATARNI MORSKIEJ NA MIERZEI WIŚLANEJ

Atrakcyjność latarni w Krynicy Morskiej zawdzięczamy przede wszystkim Urzędowi Morskiemu w Gdyni, który pozwolił Towarzystwu Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego nie tylko na organizowanie ruchu turystycznego w latarni ale również polepszeniu jej walorów estetycznych.

Latarnie morskie to wdzięczny temat dla fotografów. Z każdego pobytu nad morzem albumy rodzinne zapełniają się licznymi fotografiami, wśród których nie brakuje zdjęć „z latarnią w tle”. Poza wspomnieniami do albumu i pamięci komputera oddajemy ten artykuł, w którym zawarta została nie tylko historia latarni w Krynicy Morskiej ale również informacje dotyczące oznakowania nawigacyjnego na Mierzei i Zalewie Wiślanym.

Świetność żaglowców przypada na wieki XVIII do połowy XX. W okresie tym zbudowano wiele wspaniałych statków napędzanych wiatrem jak również latarni morskich. Akwen Morza Bałtyckiego był niewystarczająco wyposażony w oznakowanie nawigacyjne i dlatego w latach 1871-1914 zbudowano między innymi latarnie: Jastarnia-Bór, Nidden, drugą latarnię w Rozewiu, Czołpino, Oksywie, Darłówko, Gąski, Buk, Dahmeshöved, Westermalkersdorf, Dornbusch, Nowy Port w Gdańsku, Krynica Morska, Warnemünde, Arkona, Staberhuk, Ustka, Stilo i Kołobrzeg. Większość z wymienionych powyżej latarni przeszła pod zarządek Polskiej Administracji Morskiej, najpierw po I, a następnie po II Wojnie Światowej. Wśród latarni, które powstały w tym okresie jest również opisana latarnia morska w miejscowości letniskowej zwanej wówczas Kahlberg-Liep. Decyzją Pruskiej Administracji Morskiej zdecydowano wybudować latarnię morską na Frische Nehrung (obecnie Mierzeja Wiślana, zwana niekiedy Mierzeją Fryjską), tj. na szerokim wale wydmy piaszczystych, które ciągną się wąskim pasem od Westerplatte wzdłuż całej delty Wisły, a w dalszym ciągu przechodzą w wąski półwysep, oddzielający Morze Bałtyckie od Frisches Hoff (obecnie Zalew Wiślany zwany dawniej Zatoką Świeżą). Już w XIII w. mieszkańcami Mierzei byli słowiańscy Pomorzanie i Prusowie. Miejsce, które w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. wybrano pod budowę latarni znajdowało się w połowie drogi pomiędzy zalewem i morzem na 30 m wysokości, zalesionej lasem iglastym wydmy, położonej około 300 m na wschód od wioski, która była już ulubionym kąpieliskiem mieszkańców Elbląga i Gdańska zwanej wówczas Ostseebad Kahlberg. Rozpoczęcie budowy zaplanowano na wiosnę 1894 r. uroczystym położeniem kamienia węgielnego, w którym mieli uczestniczyć cesarz Wilhelm II oraz minister robót publicznych. Z niewiadomych powodów zaproszeni goście nie przybyli na uroczystość, która odbyła się bez specjalnego ceremoniału. Wybudowanie latarni było zadaniem ważnym i zostało podzielone pośród różnych wykonawców. Pierwsze prace

z zakresu robót ciesielskich i murarskich zostały zlecone przez Nadzór Budowlany Zarządu Dróg Wodnych z Neufahrwasser (obecnie Nowy Port) przedsiębiorcy budowlanemu Edwardowi Stachowi z Elbląga, który z początkiem czerwca 1894 r. przystąpił do ich wykonywania. O ważności budowanej latarni świadczą użyte materiały, które zamawiano u znanych wykonawców. Ciesząca się doskonałą opinią cegielnia w Matarni koło Gdańska dostarczyła cegłę licówkę. Do budowy cokołu i gzymśu sprowadzono z Drezna granitowe ciosy. Laterna stanowiąca zwieńczenie wieży została wykonana w Gdańsku. Mechanizmy zegarowe i urządzenia optyczne dostarczyła firma Picht & Co. z Rathenow koło Berlina. Niezakłócony niczym przebieg prac umożliwił oddanie latarni do użytku już 1 maja 1894 roku.

Jak wyglądał zbudowany obiekt składający się z wieży i budynku, przedstawiają liczne rysunki zamieszczone na kartach pocztowych z tamtego okresu. Budowla składała się z kilku wyróżniających się elementów. Na wysokim, czworokątnym cokole stała okrągła 19 metrowa wieża, zakończona ośmiokątnym granitowym gzymsem, ozdobionym łukowymi dekoracjami umieszczonymi wokół niego. Ponad gzymsem umieszczono również ośmiokątną laternę, kolorystycznie synchronizującą z szarym gzymsem poniżej. Od wschodniej strony stał podpiwniczony budynek służbowy ze skośnym dwuspadowym dachem. Od strony północnej znajdował się bunkier-magazyn. Cały obiekt był dwukolorowy: budynek i wieża z czerwonej cegły oraz laterna pomalowana na szaro pod kolor użytych elementów z granitu.

Uruchomiona w 1895 r. latarnia w Krynicy świeciła światłem błyskowym (charakterystyka: po 2 s świecenia następowały 4 s przerwy), którego widzialność wynosiła 18 mil morskich a poziom świecenia znajdował się na wysokości 48 m ponad powierzchnią morza.

Latarnię wyposażono w aparat Fresnela III klasy. Składał się on z soczewki (o ogniskowej 500 mm) i źródła światła, którym był palnik z pończoszką żarową (o średnicy 60 mm) spalający benzol. Było to urządzenie bardzo kłopotliwe w eksploatacji. Dysze palnika często zatykały się i światło gasło. Te stałe kłopoty z benzolowym światłem żarowym wymagały częstej wymiany głowicy palnika. Takie źródło światła funkcjonowało przez ponad 30 lat. Dopiero 5 grudnia 1928 r. dokonano jego zmiany. Zastosowano dużo prostsze rozwiązanie stosując jako paliwo sprężony gaz, doprowadzony bezpośrednio do palnika. Praca wykonywana przez obsługę latarni wymagała ciągłości wobec czego zatrudniano dodatkowo jednego pomocnika latarnika, do obowiązków którego należało zastępstwo na wypadek choroby, urlopu lub innych nieprzewidzianych wydarzeń.

Instalacja gazowa w latarni została założona przez znaną berlińską firmę Julius Pintsch, która między innymi zainstalowała światło gazowe w latarni Morskiej Stilo w 1926 r. a dzisiaj, jako Pintsch Bamag GmbH w Dinslaken jest dostawcą sprzętu elektro-optycznego mającego zastosowanie w urządzeniach stosowanych w latarniach morskich. Zastosowanie nowych urządzeń spowodowało zmianę charakterystyki światła. Czas świecenia pozostał bez zmian lecz wydłużono do 9,5 s przerwę. Każda latarnia morska wymaga, aby dla niezawodności systemu nawigacyjnego, oprócz światła podstawowego było zainstalowane światło

rezerwowe. Światłem rezerwowym pozostawiono starą lampę benzolową jako rezerwowe źródło światła na wypadek awarii instalacji gazowej.

Już w początkowym okresie eksploatacji światła gazowego wystąpiły niespodziewane kłopoty. Światło latarni przy silnych mrozach było niewidoczne. W okresie zimowym obserwowano zjawisko skraplania pary wodnej na ścianach i szybach laterny. Skroplona para na szybach przy niskiej temperaturze zamarzała powodując tworzenie cienkiej warstwy lodu ograniczającej zasięg świecenia. Zjawisko to było tym silniejsze im mniejsza była laterna i im większa była różnica pomiędzy temperaturą wewnątrz i na zewnątrz laterny. Wprowadzenie centralnego ogrzewania spowodowało zamarzanie szyb laterny już przy temperaturze minus 5° C podczas gdy przed wprowadzeniem centralnego ogrzewania zamarzanie szyb następowało dopiero poniżej minus 15° C. Zjawisko to występowało również na latarniach podległych dyrekcji szczecińskiej, w której prowadzono różne zabiegi zmierzające zapobieganiu temu niebezpiecznemu dla żeglugi zjawisku. Stosowano środki używane przeciw zamarzaniu szyb samochodowych, podwójne szyby z 10. centymetrową warstwą izolacyjną albo prowadzono „przewietrzanie” szyb przez stosowanie specjalnych wietrzników. Najbardziej skuteczne okazały się dwie ostatnie metody jednak instalacja drugiej warstwy szyb była technicznie utrudniona. Zdecydowano się na likwidację wilgoci poprzez silne przewietrzanie latarni wraz z przewietrzaniem pomieszczenia laterny przy jednoczesnym zaprzestaniu ogrzewania latarni. Począwszy od zimy 1931/1932 latarnia była „niedogrzana” i zjawisko zamarzania nie występowało tak intensywnie. Wzgórze latarni morskiej było znacznie oddalone od wsi i dopiero pod koniec 1938 r. dokonano podłączenia do miejscowej sieci elektrycznej służbowego budynku obok latarni wraz z mieszkaniem latarnika. Doprowadzenie zasilania elektrycznego do latarni nie spowodowało zmiany zasilania światła latarni, które nadal pozostało światłem uzyskiwanym z palnika gazowego. Zmianę źródła światła na zasilanie elektryczne przerwała wojna 1939-1945.

Koniec lat trzydziestych to okres ekspansji Niemców również w stosunku do II Rzeczypospolitej. Nawet w odniesieniu do latarni morskiej, tak mało znaczącej strategicznie placówki przygotowano zalecenia na wypadek „szczególnych okoliczności”. W tym celu do latarnika skierowano pismo dnia 25 stycznia 1939 r., w którym czytamy: „ Od pewnego czasu Wydział „Y” Dyrekcji Wodnej poruczył latarni morskiej doniosłe zadania w związku ze szczególnymi okolicznościami. Przy wykonywaniu wymienionych wyżej zadań szczególnych latarnik musi w nocy, w jak najkrótszym czasie, ze swojego mieszkania dostać się do latarni [...]”. Latarnik otrzymał w ten sposób do wykonania rozkazy niczym żołnierz. Wszystko było zrozumiałe. Zbliżała się wojna...

Okres wojny latarnia przetrwała bez zniszczeń. Rok 1945 przyniósł duże zmiany nie tylko na Mierzei Wiślanej. Niemcy opuścili uzdrowisko, ale nie zapomnieli dokonać zaminowania latarni morskiej. 3 maja 1945 r. wojska radzieckie zajęły tę miejscowość wypoczynkową, walcząc z ustępującymi oddziałami hitlerowskimi podążały przez mierzeję ku zachodowi. W trakcie działań wojennych zniszczeniu uległo wiele pensjonatów, w tym również latarnia morska. Detonacja

ładunku wybuchowego nastąpiła dopiero wówczas, gdy żołnierze weszli na wieżę. Zginęli pod gruzami żołnierze wojsk radzieckich, którzy pochowani są na cmentarzyku sąsiadującym z odbudowaną latarnią.

Po zakończeniu działań wojennych w 1945 r. życie wracało normy. Na terenach wokół zalewu i na mierzei zaczęli osiedlać się nowi mieszkańcy, z których wielu wykonywało zawód rybaka. Południowo-wschodnia część Zatoki Gdańskiej i Zalew Wiślany pozostały bez latarni morskiej jednak decyzją Urzędu Morskiego w Gdyni postanowiono zainstalować tymczasowe światło nawigacyjne. Na lokalizację światła wybrano wysoki budynek w Łysicy. Światło elektryczne umieszczono na wysokości 45 m n.p.m. we wieżycze wzniesionej na dachu werandy domu wczasowego „Bałtyk” oddalonego około 6 kabli w kierunku zachodnim od dawnej latarni w miejscowości, która od zakończenia wojny nazywała się Łysica. Światło miało widzialność 10 Mm (około 18 km) i było widoczne z wód Zatoki jak również z miejscowości położonych po drugiej stronie Zalewu: Tolkmicko, Suchacz i Frombork. Wydział Nawigacyjny Głównego Urzędu Morskiego w Gdyni dążył do reaktywowania wszystkich latarni na wybrzeżu uzyskanych w wyniku znacznego poszerzenia dostępu do morza. Program objął między innymi budowę latarni w Jastarni i Łysicy oraz utworzenia łańcucha radiolatarni umożliwiającą określenie pozycji nawigacyjnej w odległościach pozachoryzontalnych. Rozpatrzono kilka wariantów budowy latarni i wybrano koncepcję przedstawioną przez Zakład Budownictwa Politechniki Gdańskiej pod kierownictwem prof. Stanisława Puzyny (1883-1955). Ze względu na małe zróżnicowanie wysokościowe Mierzei Wiślanej decyzja lokalizacji nowej latarni nie była skomplikowana. Zdecydowano o budowie nowej latarni obok istniejącej wcześniej. Projekt obejmował zbudowanie 26,5 m wysokości wieży o średnicy 6 m u dołu i 4,5 m u góry z umieszczoną ponad nią laterną przykrytą stożkowym dachem. Do budowy wieży użyto wcześniej prefabrykowanych bloczków betonowych o wymiarach 42 cm długości, 35 cm wysokości i 40 szerokości. Dla usztywnienia wznoszonej konstrukcji bloczki łączono pionowymi wkładkami ze stali zbrojeniowej natomiast poziome wzmocnienie uzyskano poprzez wykonywanie zbrojonego wieńca co szóstą warstwę bloczków. W celu obsługi światła pobudowano schody, które wspornikowo przylegają do wewnętrznej ściany wieży i spiralnie wnoszą się do góry. W laternie umieszczono urządzenie optyczno-światłne na wysokości 53 m n.p.m., składające się z cylindrycznej soczewki o średnicy 1000 mm i dwupozycyjnego zmieniacza z 2 żarówkami o mocy 1000 W każda. Widzialność światła przy dobrej pogodzie ma zasięg 19,5 Mm. Wraz z budową latarni wybudowano parterowy budynek techniczny oddalony w kierunku północnym o 15 metrów od niej. W budynku tym umieszczono dyżurkę latarników i agregat prądowłórczy służący jako rezerwowe zasilanie światła i urządzeń latarni w związku z częstymi przerwami w dostawie prądu.

Uroczystego zaświecenia światła latarni i oddania całego obiektu do eksploatacji dokonał dyrektor Gdańskiego Urzędu Morskiego kpt. ż. w. Waldemar Wallas o godz. 18.57 w dniu 25 sierpnia 1951 r. Mechanizmy i urządzenia zamontowane w 1951 roku do dzisiaj funkcjonują w latarni. Bez zmian pozostała cylindryczna soczewka.

Od zakończenia wojny Łysica przez długi czas nie mogła odzyskać znaczącej pozycji wśród kąpielisk nadmorskich i była traktowana jako osada rybacka. Dopiero w styczniu 1958 r. osada uzyskała prawa osiedlowe i zaistniała jako kąpielisko morskie przy jednoczesnej zmianie nazwy na Krynica Morska.

Administracja Morska dbała o techniczny rozwój w zakresie bezpieczeństwa żeglugi. Oprócz systemów optycznych określenia pozycji wprowadzono systemy radiowe. Latarnia morska w Krynicy była jedną z wielu, na której zainstalowana była radiolarnia. W roku 1956 zainstalowano przy latarni urządzenia radiowe i dokonano przebudowy budynku technicznego zakładając dwuspadowy dach na podwyższonym o piętro budynku. Radiolarnia Krynica Morska funkcjonowała w latach 1957 - 1997, wysyłając w eter rozpoznawczy sygnał „KM” wg alfabetu Morse’a. Czas nadawania sygnału podczas pogody wynosił cztery razy na godzinę, a mianowicie o 02, 08, 32 i 38 minucie każdej godziny, a podczas mgły co 6 min. zaczynając od 02 minuty każdej godziny. Nawigatorzy z łatwością rozpoznawali ten sygnał radiowy: „-.-.-”, (kreska, kropka, trzy kreski). To Krynica Morska. Wraz z zaprzestaniem wykorzystywania radiolarni do celów nawigacyjnych, zastąpionych systemem GPS, radiolarnię w Krynicy zdemontowano, a urządzenia przeniesiono do Muzeum Latarnictwa w Rozewiu. Maszt radiolarni został także przeniesiony do Rozewia i zainstalowano na nim urządzenia pierwszej z dwu stacji GPS działających w Polsce.

Zgodnie z zaleceniami IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania i Pomocy Nawigacyjnych z siedzibą w Paryżu), latarnie morskie powinny zachowywać niezmiennie taki sam wygląd zewnętrzny, utrzymując kolorystykę wieży i charakterystykę światła opublikowane w pomocach nawigacyjnych dla marynarzy (Locja, Spis świateł). W celu poprawy kolorystyki zewnętrznej latarni, mniej więcej co 15 lat, przeprowadzane są prace malarskie. Prace konserwacyjne zewnątrz i wewnątrz wieży przeprowadzono w 1996 r. Czynność tę wykonano ze stałych rusztowań wokół wieży. Wykonano także prace remontowe latarny. Zachowano dotychczasową kolorystykę, malując wieżę na kolor czerwony a laternę na białe. Jednocześnie z pracami wokół wieży wykonano remont budynku maszynowni sąsiadującej z latarnią. Prace wykonywano w okresie letnim. Na mierzei występują zmienne warunki meteorologiczne. W trakcie wykonywania remontu obserwowano występowanie mgieł, które ustępowały w południe. Potwierdzały się wyniki prowadzonych obserwacji nasłonecznienia, że Krynica Morska należy do uzdrowisk szczytujących się jedną z największych ilości dni słonecznych w ciągu roku.

Tak można by zakończyć historię latarni morskiej w Krynicy. Jednak latarnia istniała i funkcjonowała razem z latarnikami, którzy poświęcili jej większą część swojego życia. Nie byłoby latarni morskiej w Krynicy Morskiej bez ludzi – bez latarników. Ludzie tworzą historię, są jej duszą. Latarnia od początku swojego istnienia była obsługiwana przez latarników, którzy pełnili dyżury po to, aby nigdy nie zgasła.

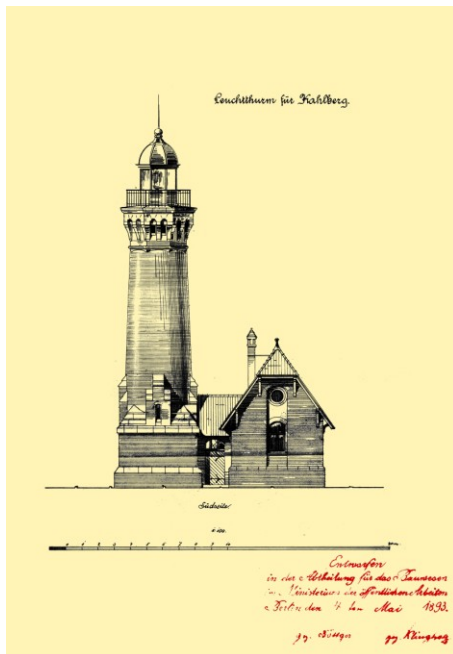
Poniżej zamieszczony jest wykaz pracowników zatrudnionych do obsługi znaków nawigacyjnych w Krynicy Morskiej. Ze znanych powodów brak dokumentacji umożliwiającej odtworzenie listy latarników 1895-1945 obsługujących poprzedniczkę obecnej latarni.

LATARNICY		
Lp.	Nazwisko i imię	Okres pracy
1	Śmigielski Jan	18.03.1950 r. – 07.08.1954 r.
2	Demond Hipolit	21.05.1951 r. – 14.03.1953 r.
3	Pakulski Krzysztof	01.07.1951 r. – 24.04.1954 r.
4	Makowski Michał	22.03.1952 r. – 15.10.1952 r.
5	Miller Franciszek	20.06.1952 r. – 15.09.1960 r.
6	Kryszczuk Konstanty	15.10.1952 r. – 30.11.1956 r.
7	Kurowski Edmund	20.01.1955 r. – 25.05.1964 r.
8	Piotrowski Henryk	21.07.1956 r. – 05.02.1959 r.
9	Gambusch Jan	01.05.1957 r. – 21.09.1961 r.
10	Fornalik Zbigniew	21.08.1959 r. – 21.03.1985 r.
11	<i>Marczyk Andrzej</i>	<i>20.04.1961 r. - nadal</i>
12	Janczyszyn Józef	16.06.1961 r. – 31.12.1981 r.
13	Banaszak Kazimierz	07.09.1964 r. – 01.10.1964 r.
14	Kacpura Jan	01.04.1964 r. – 31.01.1992 r.
15	Broniszewski Milan	01.02.1982 r. – 13.09.1987 r.
16	Fornalik Jerzy	02.05.1985 r. – 31.07.1985 r.
17	<i>Włoch Andrzej</i>	<i>01.11.1985 r. - nadal</i>
18	Serafin Mirosław	02.06.1989 r. – 30.12.1991 r.

Warto wyjść na galeryjkę, skąd roztacza się niezapomniany, wspaniały widok na błękitne morze, złociste piaski wydmy i zielone po horyzont wybrzeże porośnięte lasem. Przy dobrej pogodzie widać: Gdańsk, Gdynię Oksywie i Babie Doły, otwartą przestrzeń Zatoki Gdańskiej z jednej strony oraz Zalew Wiślany od Katedry we Fromborku, przez Tolkmicko do Wzgórz Wysoczyzny Elbląskiej z drugiej. W nocy można dostrzec światła latarni w Helu, ale to jest przywilejem tylko latarników. Podróżując wokół Zalewu, z jego południowych brzegów możemy dostrzec, że latarnia zwana czasami „Strażniczką mierzei” jest pomalowana na czerwono.

Administratorem latarni w Krynicy Morskiej jest Urząd Morski w Gdyni. Latarnię udostępniono do zwiedzania dla ruchu turystycznego przez Biuro Hydrograficzne Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni od 1 czerwca 1992 r.

Miarą zainteresowania latarnią w Krynicy Morskiej mogą być liczni turyści odwiedzający w okresie letnim Mierzeję Wiślaną i docierający do niej. Świadczą oni o ogromnej potrzebie udostępniania obiektów dziedzictwa morskiego.



Fot. 1. Latarnia Krynica Morska dawniej i dziś [Ze zbiorów autora]