

kmdr rez. mgr inż. Apoloniusz ŁYSEJKO

Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, SHM RP

LATARNIE MORSKIE W GDAŃSKU

WSTĘP

Latarnie morskie są trwałymi pomnikami historii i techniki. Z uwagi na swój niepowtarzalny charakter, wzbudzają niesłabnące zainteresowanie tych, którzy widzą w nich zarówno piękno architektury jak i pamiątki morskiego dziedzictwa kulturowego. Od stuleci latarnie towarzyszyły szlakom morskim i w dalszym ciągu pomimo wprowadzania nowych technik nawigacyjnych pozostają przydatną pomocą określenia pozycji nawigacyjnej.

Przedstawiam państwu kolejne opracowanie o latarniach morskich polskiego wybrzeża. Tym razem artykuł jest poświęcony latarniom, które bądź wskazywały bądź wskazują drogę do Gdańska.

POCZĄTKI GDAŃSKA – do schyłku XV-stulecia

Kształtujące się na początku II-ego tysiąclecia naszej ery drogi handlowe zadecydowały, że Gdańsk wysunął się na czoło wśród grodów Pomorza Gdańskiego. Wczesnośredniowieczny Gdańsk istniał jako ważny ośrodek portowo handlowy i w obronie przed atakami od strony morza utrzymywał przy ujściu Wisły strażnicę zwaną „Vislae”. Strzegła ona bezpieczeństwa drogi wodnej, będąc także punktem orientacyjnym – latarnią dla statków płynących do Gdańska. Nie zachowały się jednak żadne informacje pozwalające ustalić jej wygląd i dokładne położenie.

W czasach krzyżackich, tam gdzie Wisła wpadała do morza znajdowała się drewniana wartownia. W trakcie oblężenia Gdańska przez wojska Władysława Jagiełły uległa spaleniu we wrześniu 1433 r. Odbudowaną strażnicę zniszczył sztorm jesienią 1465 r.

Zwycięskie zakończenie wojny trzynastoletniej z Zakonem w 1466 roku rozpoczęło złoty okres w dziejach miasta. Nastąpił rozkwit kultury, sztuki i nauki zapewniający miastu ponad 200-letnią epokę dobrobytu. Powstały wspaniałe budowle i dzieła architektury, a jedną z nich była latarnia morska, zwana *die Leuchte* lub *Bliese*, zbudowana w twierdzy Wisłoujście w 1482 r.

LATARNIA WISŁOUJŚCIE 1482-1758

Po zakończeniu ponad półtorawiecznej niewoli krzyżackiej Gdańsk stał się najważniejszym portem Rzeczypospolitej szlacheckiej. Patrząc na leżącą obecnie daleko od brzegu twierdzę – latarnię, dziwi nas jej nazwa: Wisłoujście. Zapominamy, bowiem o rzece, która niosąc masy osadów, odsunęła na przestrzeni wieków morze od murów twierdzy. W 1482 r. w Kronice Gdańska Caspara Weinreicha odnotowano: „*Tego lata budowano przed Ujściem okrągłą*

wieżę-laternię”. Warownię u ujścia Wisły zbudowano z cegły. Posadowiono ją na płytkim fundamencie w piaszczystym podłożu. W przekroju poziomym wieża na zewnątrz miała kształt okrągły, a na jej szczyt prowadziło 60 stopni. Murowaną wieżę, która pełniła też rolę strażnicy kontrolującej ruch statków i chroniącej przed niepożądanym wtargnięciem do portu od strony morza, otoczono drewnianymi umocnieniami. Twierdza zapewniała Gdańskowi bezpieczeństwo od strony wody.

Gdańsk na przestrzeni wieków wielokrotnie walczył o swoją niezależność. Twierdza uległa uszkodzeniu w czasie oblężenia przez wojska polskie, dowodzone przez Stefana Batorego. Gdańszczanie odbudowali twierdzę, wewnątrz której pobudowano 11. metrową wieżę zwieńczoną hełmem renesansowym. Wokół wieńca otaczającego wieżę, w latach 1586-1602 wzniesiono 4. bastionowy fort. Fortecę zbliżoną do kwadratu nazywano „Fort Carre”.

Wygląd twierdzy z latarnią został zamieszczony na obrazie *Apoteoza Gdańska* – Izaaka van den Blocke z 1608 r., znajdującym się obecnie na suficie Czerwonej Sali w Ratuszu Głównomiejskim. Przedstawiony fragment na ilustracji nr 1 ukazuje ujście Wisły, twierdzę z wieżą zakończoną hełmem koloru zielonego, statki na redzie i część ślicznej tęczy.



Rys. 1. *Apoteoza Gdańska* – 1608 r. [ze zbiorów autora]

Nie tylko z rysunków i planów znany jest wygląd latarni. Jedną z najwcześniejszych relacji opisującej latarnię jest zapis dokonany w 1616 r. przez M. Csombora. W wydanej „*Podróży po Polsce*” autor zanotował „*W fortezcy [...] na wieży jest tak olbrzymia lampa, że pomieściło się nas w niej naraz ośmiu. Widziałem tam imię dzielnego księcia Gabora Batorego (król Polski – uwaga autora), wyryte diamentem na szkłe*”. Autor zauważył również nabieżnik, który tworzyły dwa wysokie drewniane maszty z umieszczonymi na nich metalowymi pojemnikami z oliwą, zapalonymi po zmierzchu, „*aby okręty nie zblądziły na morzu i aby mogły zawinąć prosto do portu.*”

Powróćmy jednak do historii twierdzy. Z kolejnym opisem wisłoujskiej twierdzy i latarni z I-iej poł. XVII wieku, spotykamy się w „*Dzienniku podróży do Polski*” spisany przez Charlesa Ogiera, sekretarza poselstwa francuskiego na rokowania pokojowe. Cytat zawarty w zapiskach wspomina, że 29 maja 1636 r.: „*[...] dwaj rajcy zaprowadzili najdosłojniejszego pana do fortalicji przy ujściu Wisły. Doskonała to bez ochyby warownia, pod której ochroną spokojnie leży całe miasto Gdańsk, albowiem bez zezwolenia owej fortalicji nie może nic ani Wisłą w morze spłynąć, ani z morza spłynąć do Wisły. Otaczają tę fortalicję liczne kanały i fosy, liczne obwałowania najdokładniej wedle przepisów nowej sztuki fortalicijnej wykonane. Rozstawionych tam sto lub więcej dział wojennych, mieszka wraz z żonami i dziećmi tysiąc żołnierzy, [...] Aby zaś nic nie pozostało, czego byśmy tam nie spróbowali lub czego nie zobaczyli, na szczyt fortalicji musieliśmy się wdrapywać po wąziutkich schodach. Dostaliśmy się w ten sposób do strażnicy, gdzie w nocy ustawiają latarnię dla wygody żeglarzy i stąd widzieć można morze i ziemię, niebo i światło niebieskie [...]*”. Autor podał, że w latarni widniało imię ostatniego Zygmunta (króla Zygmunta III Wazy).

W licznych relacjach gości odwiedzających Gdańsk nie znajdujemy zbyt wiele rycin i opisów dotyczących Twierdzy. Szytych pokazany na ilustracji nr 2, przedstawia ujście Wisły widziane od strony morza. Podróżnik G. Fantuzzi w *Diariuszu podróży po Europie (1652)* naszkicował, między innymi twierdzę z wieżą i rzekę z umocnieniami po obydwu stronach ujścia oraz trzy wysokie słupy z umieszczonymi na szczycie znakami stanowiącymi nabieżniki wskazujące kierunki bezpieczne dla statków do podejścia w nurt rzeki. Oprócz rysunku w kronice mieści się ciekawy opis: „*Pośrodku owej twierdzy wejść można na wysoką wieżę, na której szczycie znajduje się latarnia dokładnie otoczona i zamknięta szybami przedniej jakości, a w niej, co wieczór zapala się cztery wielkie światła albo lampy, by w nocy dawać znać żeglarzom*” Rysunek i opis stanowią pierwszą połączoną informację o szczegółach technicznych wisłoujskiej latarni.



Rys. 2. Wisłoujście w drugiej połowie XVII w. [Według: G. Fantuzzi, *Diariusz podróży po Europie (1652)*, Warszawa 1990]

Miasto udoskonalało swój system obronny. Tragicznym dniem dla przebudowywanego i rozbudowywanego fortu był 11 października 1709 roku. Pożar strawił wnętrze wieży i ozdobny hełm. Po zakończeniu odbudowy w 1721 r., nad wejściem do niej umieszczono w dekoracyjnej oprawie tablicę z łacińskim napisem, który w tłumaczeniu na język polski brzmi następująco: „*Gwoli szczęścia i pomyślności, za rządów króla Polaków Kazimierza IV w roku 1482 senat i lud gdański pod przewodem Marcina Bucka tę oto wieżę, niby czuwającą nocami gwiazdę wznosił i umocnieniami opasał. Za panowania Augusta II króla Polaków, w roku 1709, dnia 12 października przybytek ów splanął. W roku 1721 dzięki zapobiegliwej opiece ojców ojczyzny: burmistrza Jana Gotfryda z Düsseldorfu oraz kamlarza Salomona Gabriela Schumanna w ten nowy świetniejszy kształt znów obieczona, została zaopatrzona w ozdoby, podwójny wieniec blanków, a także zegar z kampańskiego spiżu. Zwróciła ku brzegowi zalewanego (falami) Bałtyckiego Morza swe jaśniejące czoło, aby widok ten był dla żeglarzy faryjską latarnią ocalenia, a także wskazywał im bezpieczną drogę do portu. Módl się ziemio Pruska, by po zdjęciu złożonej przez Wulkana żaloby twierdza ta trwała w blasku wiecznie*”

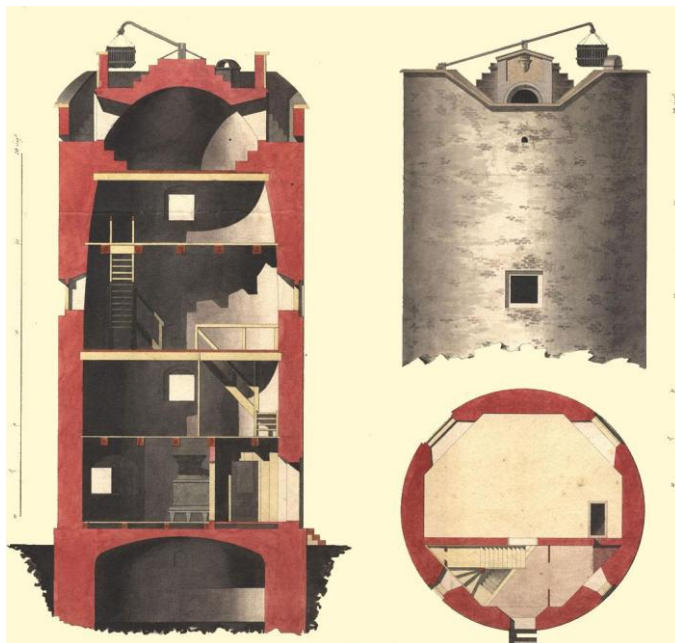
Odbudowa zniszczeń latarni po pożarze trwała do 1724 r. Przywrócono jej dawną świetność, podwyższono o jedną kondygnację, umieszczono barokowy hełm, a od strony Wisły zamontowano na niej zegar. Po odbudowaniu latarni po pożarze, źródłem światła nowej latarni zostały świece, które palono w okresie od 24 września do 24 marca.

Wisłoujska latarnia dla potrzeb żeglarzy przestała świecić 24 marca 1758 r. Wieża nie utraciła swojego znaczenia jako punkt orientacyjny dla statków zbliżających się do portu gdańskiego. Zastąpiły ją od jesieni tego roku 2 blizy ustawione około 1000 metrów od początku głębi zachodniej (toru zachodniego). Tak skończyła się historia latarni morskiej w Twierdzy Wisłoujście, która przez, bez mała, trzysta lat wskazywała drogę do portu w Gdańsku.

Wieża w Twierdzy w niezmienionym stanie przetrwała do 1889 r. Późnobarokowy hełm latarni spłonął wskutek pożaru wywołanego uderzeniem pioruna. Z całego kompleksu twierdzy w trakcie II Wojny Światowej najbardziej ucierpiała wieża. Pocisk przeciął ją wzdłuż, po czym spadła mniejsza jej część, a huragan w lutym 1953 r. zawalił znaczną ilość ruin powstałych w trakcie działań wojennych.

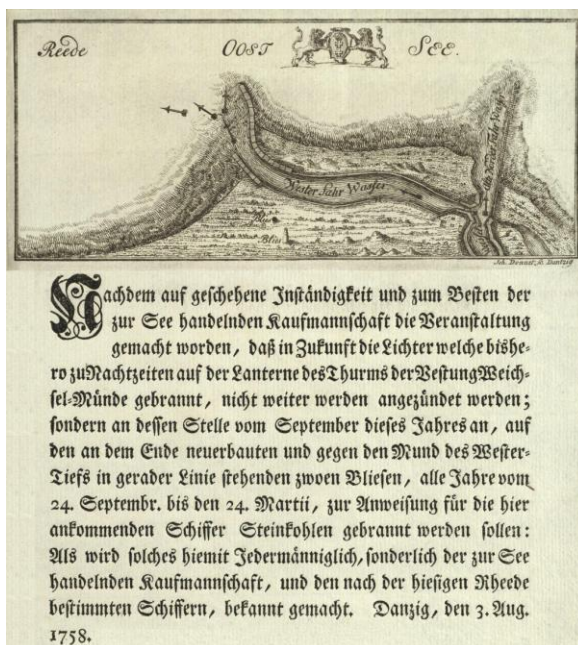
BLIZA – Nowa Latarnia z okresu 1758-1894

Kształtujący się od półtora wieku pomiędzy starym brzegiem a wyspą tor zachodni, podlegał w o wiele mniejszym stopniu zamuleniu niż stare wejście poprzez tor północny. Po pogłębieniu w latach dwudziestych XVIII w. zaczął pełnić rolę właściwego wejścia do portu gdańskiego. Latarnia w Twierdzy Wisłoujście, położona około półtora kilometra na wschód od początku toru, swoim położeniem wprowadzała szyprow w błąd. Bardziej wskazywała położenie redy niż początek głębi. Przewoźnicy począwszy od 1731 r. sugerowali gdańskiej administracji portowej zmianę jej lokalizacji w dogodniejsze położenie. Dopiero w 1756 r. władze miejskie uznały konieczność wybudowania nowej latarni. Propozycja ustawienia pojedynczej latarni, a nie dwóch świateł, co sugerowali szyprowie statków przyplływających do Gdańska, nie znalazła jednak ich uznania. Sugerowali, że należy wybudować nad morzem przy wejściu w głębię koło Brzeźna dwóch bliz, jednej za drugą, większej i mniejszej. Blizy miały działać na zasadzie nabieżnika, tj. pokrycie się obu znaków lub zlanie świateł w jedną całość miało wskazywać statkom dokładną linię wejścia do portu. Argumenty kupców Rada Miasta uznała za słuszne i wysłała do Holandii swojego przedstawiciela w celu pozyskania projektu dla zrealizowania budowy odpowiedniego nabieżnika, złożonego z dwóch znaków. W przysłanym przez niego piśmie z Amsterdamu w 1757 r. gdańszczanie otrzymali dokładne opisy i rysunki wspomnianych znaków i źródeł światła. Budowę obydwu bliz ukończono w następnym roku. Na niewielkim wzniesieniu zbudowano większy znak. Stała tam murowana wieża. Wysokość jej wynosiła 20 m, a szerokość u podstawy około 9 m. Wieża podzielona była na kilka kondygnacji, z których najniższą wykorzystywano do przechowywania węgla, środkowa kondygnacja była mieszkaniem latarnika, powyżej pomieszczenia służbowe, a płaski dach wieży posłużył do umieszczenia na nim metalowego żurawia zakończonego koszem. Wygląd i przekroje wybudowanej większej blizy w różnych płaszczyznach ukazuje ilustracja nr 3.



Rys. 3. Większa „bliza” z 1758 r. [Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

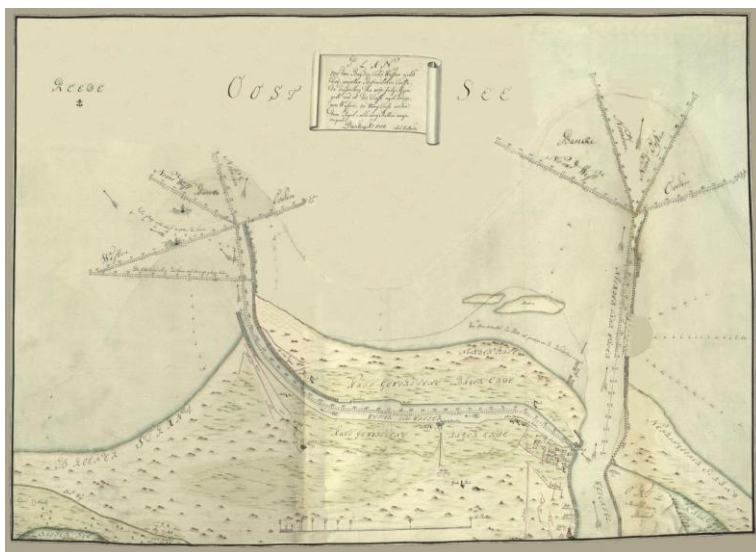
Ustawienie bliz ogłoszono w dniu 3.8.1758 r., wydając plan z dołączonym opisem. Ilustracja nr 4 ukazuje wspólnie umieszczony plan i rozporządzenie.



Rys. 4. Mapka i rozporządzenie o wprowadzeniu w miejsce latarni w Twierdzy Wisłoujście dwóch bliz wskazujących wejście do Głębi Zachodniej z dnia 3.8.1758 r. [Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

Rozporządzenie zawierało następującą treść: „W odpowiedzi na petycję i dla korzyści działającego na morzu kupiectwa przedsięwzięto, iż na przyszłość światła, które się dotąd nocną porą paliły w latarni na wieży twierdzy Wisłoujście, nie będą już zapalane tylko zamiast nich poczwąwszy od września bieżącego roku na wybudowanych na końcu i na wprost wejścia do Głębi Zachodniej w prostej linii stojących dwóch blizach, co roku od 24 września do 24 marca dla wskazywania (drogi) zawijającym szyprom ma być palony węgiel kamienny”. Dokument ten można uznać za pierwszą wiadomość żeglarską ogłoszoną przez polską administrację.

Wejście do portu poprzez głębię zachodnią wskazywały teraz żeglarzom dwie latarnie morskie zwane blizami, położone w Brzeźnie. Pierwszą zachowaną mapą, na której przedstawiono nowe rozwiązanie oznakowania wejścia do głębi zachodniej jest szkic przedstawiony na ilustracji 5. Blizy: wielka i mała (Grosse Bliese i Kleine Bliese) usytuowane były około 100 m od kanału, a odległość pomiędzy nimi wynosiła 78 m.

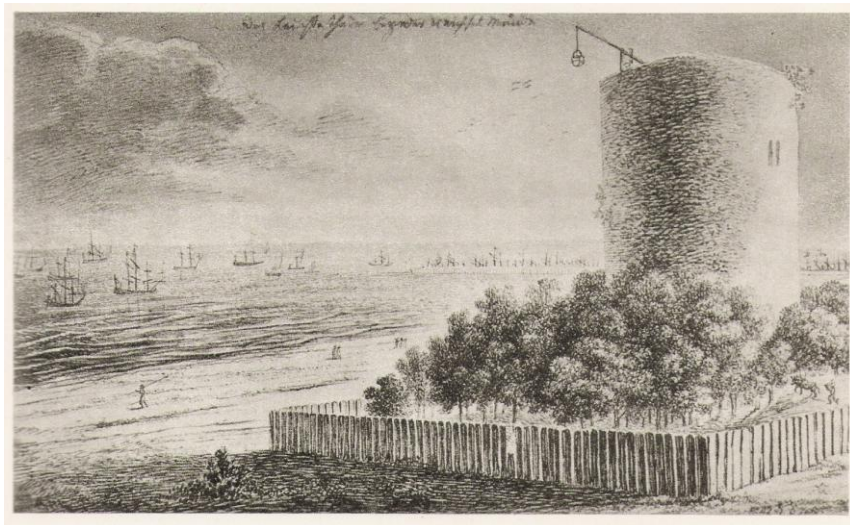


Rys. 5. Mapa z 1763 r. z zaznaczonymi *Kleine Bliese* i *Grosse Bliese* oraz *alte Sand Zäune* (stare płoty piaskowe), wyznaczające teren wokół dzisiejszej ulicy Przemysłowej
[Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

Jak z mapy wynika, blizy były tak ustawione, że statek znajdował się w prawidłowej pozycji wejściowej do głębi zachodniej, gdy dla obserwatora ze statku oba znaki dniem były widziane w linii pionowej, albo w nocy światła zlewały się w jedną całość.

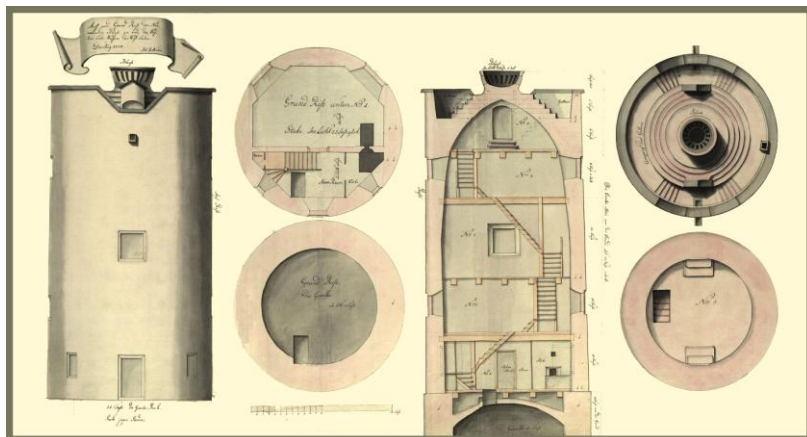
Znany gdański grafik i ilustrator Daniel Chodowiecki, dokumentujący życie Gdańszczan, odwiedził większą blizę w 1773 r. Efektem jej zwiedzenia są: obraz pokazany na ilustracji 6 i opis zamieszczony w dzienniku malarza: „[...] 5 lipca oglądałem również latarnię morską, która posiada znaczną wysokość, jest stosunkowo szeroka, a górę ma płaską. Pomurowana z cegły

i otynkowana wapnem. Na górze znajduje się żelazny dźwig. Wieża otoczona jest drzewami i palisadowym płotem. Stojąc na małym wzniesieniu, latarnia ma całkiem przyjemny wygląd”.



Rys. 6. Wielka Bliza w/g D. Chodowieckiego z 1773 r. [Ze zbiorów autora]

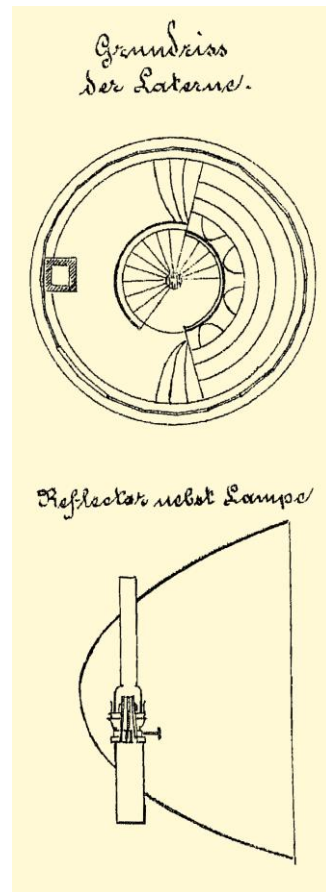
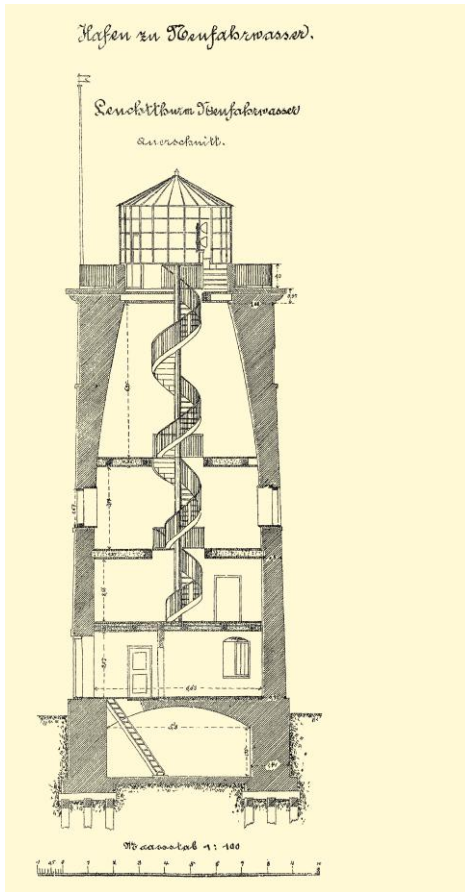
Warunki meteorologiczne (wiatr i deszcz) wpływały na spalanie węgla w koszach zainstalowanych na blizach. Z tego powodu żuraw z koszem na murowanej wieży zastąpiono paleniskiem zwanym „garnkiem Wulkana” w roku 1806. Ilustracja nr 7 ukazuje wieżę z umieszczonym paleniskiem na jej szczycie.



Rys. 7. Wygląd zewnętrzny i przekrój pionowy blizy z garnkiem Wulkana [Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

Odkryte palenisko przy słabym wietrze dawało mały płomień, a przy silnym spalało zbyt dużo węgla. Światło było słabe i zależne od kapryśków natury. Jesienią 1817 r. wprowadzono jako źródło światła świece woskowe. Dostarczanie opału stanowiło dużą uciążliwość w utrzymywaniu światła na niższej blizie. Na miejscu znaku przedniego, w miejsce żurawia z koszem, postawiono nowe drewniane rusztowanie wysokości około 14 m, z latarną wysokości 3 metrów, a na wieży tylnej dobudowano laternę, w której świece paliły się na wysokości 21 m n.p.m. W obydwu znakach palono po 3 świece, a w laternie na górnym znaku płomień dodatkowo wzmacniano umieszczonymi w niej 3 reflektorami. Poczynione zmiany pozwoliły obniżyć koszty eksploatacji, lecz światło było w dalszym ciągu niewystarczająco silne, a dozorowanie utrudnione. Wobec zaistniałej sytuacji zarząd miasta w Gdańsku zaproponował, żeby wprowadzić światło gazowe zamiast od dwóch lat używanych świec woskowych. Wniosek uzyskał akceptację i od 1 stycznia 1819 wprowadzono na obydwu znakach oświetlenie gazowe, instalując po trzy palniki na każdym z nich. Dla tych dwóch świateł urządzono małą gazownię. Dla poprawy widzialności światło z każdego palnika wzmacniano zwierciadłem parabolicznym. Była to druga na świecie gazowa latarnia morska (po Salvatore k. Triestu nad Morzem Adriatyckim). Rozpoczęta rozbudowa kanału portowego spowodowała, że w roku 1826, gdy molo wschodnie uległo przedłużeniu, zmienił się kierunek wejścia do portu. Dotychczasowe blizy nie wskazywały już linii nabieżnika, po którym można było bezpiecznie wpływać do kanału portowego. Likwidacji uległo więc dolne światło nabieżnikowe. Brak nabieżnika wywoływał protesty ze strony żeglarzy i już od 1829 r. powróciło światło przednie wyznaczające linię nabieżnika: na „starej blizie” na wysokości 21 m i na nowo zbudowanej „latarni morskiej” na wysokości 18,5 m. Ta nowa latarnia, będąca światłem przednim nabieżnika, uległa likwidacji po ustawieniu eleganckiej żelaznej latarni (obecnie pomalowanej na kolor czerwony), która do dzisiaj stoi na końcu falochronu wschodniego.

Oświetlenie gazowe blizy utrzymało się aż do 1860 r. pomimo wysokich kosztów wynikających z wymiany, co 4 miesiące żelaznych retort w urządzeniach wytwarzających gaz. Zmodernizowana latarnia, świeciła stałym, białym światłem, wytwarzanym przez siedem lamp naftowych Arganda i wzmacnianym zwierciadłami o średnicy 0,53 m. Do zasilania lamp używano początkowo olej rzepakowy, a od 1870 r. olej mineralny. Roczne zużycie nafty wynosiło 1157 kg. Wieża wysokości 21,7 m była pomalowana białą farbą. W 1878 r. obsługę latarni sprawowała kobieta, co w owym czasie było przypadkiem bez precedensu. W *Die Schifffahrtszeichen an der deutschen Küste* (Spis znaków nawigacyjnych na niemieckim wybrzeżu) wydany w Berlinie w 1878 r. oprócz opublikowanych, szczegółowych informacji o wieży, źródle światła i urządzeniach optycznych znalazły się współrzędne geograficzne latarni: 54°24'18"N i 18°40'10"E. Ilustracja nr 8 ukazuje wieżę po rozbudowie pomieszczenia mieszczącego urządzenie świetlne.



Rys. 8. Widok wieży po modernizacji
[Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

W XIX w. tereny na południe od kanału portowego zaczęły być zasiedlane przez osoby pracujące w powstającym porcie. Tereny te jak również port otrzymały nazwę Neufahrwasser. W drugiej połowie XIX wieku stał się on ważnym miejscem przeładunku towarów, a od 1867 r. posiadał połączenie kolejowe z Gdańskiem. Teren na północ od „większej blizy” stanowił już obszary portowe. Na Wzgórzu Pilotów, leżącym na północny zachód od latarni, znajdowała się, od co najmniej 1849 r. stacja pilotów, stacja sygnałów sztormowych oraz stacja kuli czasu uruchomiona w lipcu 1876 r.

Światło latarni ledwie widoczne z Helu wywoływało wielokrotnie życzenie, by wieżę podwyższyć i zainstalować na niej mocniejsze źródło światła wyposażone w soczewki Fresnela. W roku 1888 r., na razie na próbę, zainstalowano lampę elektryczną z metalowym reflektorem. Energię dla niej wytwarzał generator uruchamiany silnikiem parowym, zainstalowany w sąsiedztwie latarni. Próby na pierwszej elektrycznej latarni morskiej nad Bałtykiem wypadły zadawalająco, lecz aby można było ujrzeć światło zza Helu

należało umieścić je, co najmniej o siedem metrów wyżej. Ilustracja nr 9 przedstawia „większą blizę” z zainstalowaną powyżej laterny lampą elektryczną.



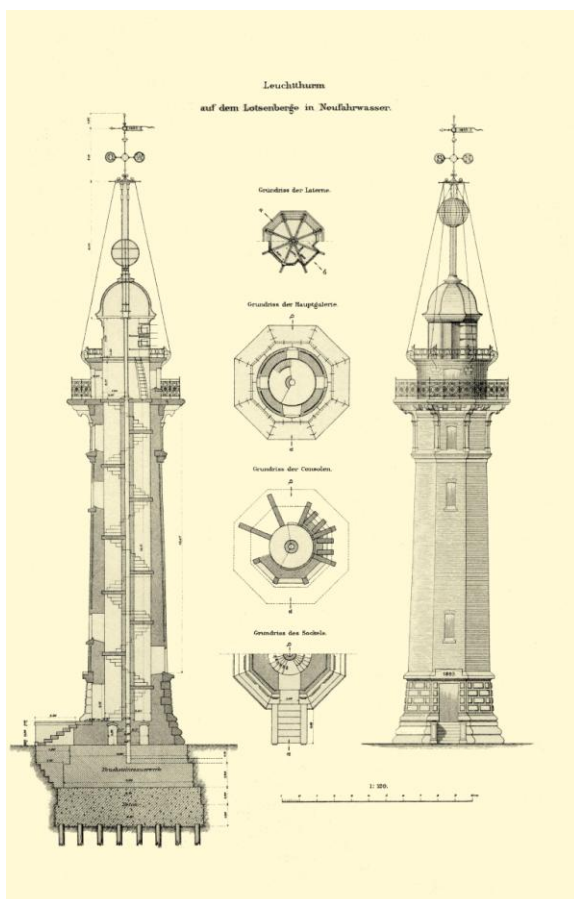
Rys. 9. Lampa elektryczna na „Większej blizie” – pomiędzy rokiem 1888 a 1894.
Ze zbiorów Biblioteki Gdańskiej PAN (intuicyjna kolorystyka komputerowa)

Po wybudowaniu na Wzgórzu Pilotów nowej latarni i przeniesieniu na nią kuli czasu, „większa bliza” przy ulicy *Bliesenstrasse* Blizowej (obecnie ul. Wysoka) niedaleko dworca kolejowego, usytuowana na lewym brzegu kanału portowego w odległości ok. 1500 m od główki mola północnego stała się niepotrzebna i została rozebrana w 1896 r.

LATARNIA MORSKA w Gdańsku Nowym Porcie 1894-1984

Pomyślne próby z nowym oświetleniem przyśpieszyły decyzję o zastosowaniu światła elektrycznego. Korzystne wyniki pomiarów z morza potwierdziły przydatność nowej technologii. Wykorzystanie do tego celu dotychczasowej blizy okazało się nieopłacalne. Koszt budowy nowej wieży, maszynowni i pomieszczeń służbowych oszacowano na 60 tysięcy marek.

Na miejsce pobudowania nowej latarni morskiej wybrano Wzgórze Pilotów. Oddano ją do użytku w połowie 1894 r. Zachowana do naszych czasów ośmiokątna 20-metrowa wieża zakończona galerią i latarną z miedzianą kopułą sięga do wysokości 27,3 m, a szczyt masztu do wysokości 46,86 m n.p.m. Źródłem światła była łukowa lampa elektryczna, stosowana wcześniej na wyłączonej blizie. Lampa zasilana prądem dawała zasięg 16 Mm. Spis latarni morskich i światel nawigacyjnych wydany w Berlinie w 1899 r. odnotowuje dane nowo zbudowanej latarni: szerokość geograficzną $54^{\circ}24'28''\text{N}$ i długość geograficzną $18^{\circ}39'50''\text{E}$, zasięg 16 Mm i charakterystykę światła – 1 błysk elektryczny, wysokość instalacji światła – 31,3 m i wysokość wieży 27,3 m i inne dane niezbędne dla nawigatorów, np. sektor świecenia, który wynosił 230° od 107° do 337° .



Rys. 10. Projekt latarni w Neufahrwasser
[Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku]

Koszt budowy wyniósł w sumie 156 tysięcy marek. Urządzenie optyczne latarni wykonała firma Barbier & Fenestre z Paryża zgodnie z patentem francuskiego fizyka Augustina Fresnela. Ze względu na zainstalowanie kuli czasu ponad kopułą, aparatura świetlno-optyczna nie była zainstalowana centralnie lecz przesunięta ponad metr od osi pionowej wieży. Na wniosek organów wojskowych zwiedzanie latarni możliwe było tylko po uzyskaniu zgody od prezydenta rejencji gdańskiej.

Stałe światło jakim świeciła latarnia było trudno rozpoznawalne nocą na tle innych jaśniejących w Gdańsku i Nowym Porcie. Usunięcie tego mankamentu nastąpiło poprzez zamontowanie nowej aparatury przygotowanej przez firmę „Julius Pintsch” z Berlina. Zainstalowane urządzenia umożliwiły wprowadzenie światła przerywanego o następującej charakterystyce: 1 sekunda światła i 4 sekundy przerwy. Kąt świecenia obejmujący 180° podzielono na 5 sektorów. W sektorze środkowym było światło białe, widziane w odległości do 20 Mm na kierunku od Helu do latarni Brjusterort, leżącej na przylądku Taran na Półwyspie Sambijskim. W sektorach bocznych paliło się też światło białe, lecz tylko do 14,7 Mm, a w zewnętrznych światło czerwone o zasięgu 11 Mm. W czasie działań wojennych I Wojny Światowej, w styczniu 1915 roku, spełniono żądania cesarskiej marynarki wojennej i zainstalowano na wieży lampę topową (szczytową) oraz nieduży reflektor na galerii. W okresie międzywojennym podstawowym źródłem światła była żarówka zamontowana w aparaturze optycznej, a rezerwowym światło gazowe, co odnotowane zostało w Spisie Latarni i Sygnałów Nawigacyjnych wydany przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w 1932 r. Ustawione na początku XX wieku nabieżniki pilotujące drogę do portu zachowane są do dzisiaj i w dalszym ciągu spełniają taką samą funkcję. Ponadto w latarni w okresie międzywojennym większych zmian nie wprowadzono

Zanim 1 września padły strzały na Westerplatte, 11 minut wcześniej, o godz. 04.34 niemieckie lotnictwo zbombardowało Tczew (dworzec PKP, zachodni przyczółek mostu i koszary wojskowe) a około 5 minut przed strzałami na Westerplatte, koło godziny 04.40, Luftwaffe rozpoczęła atak bombowy na położone wówczas blisko granicy piętnastotysięczne, pozbawione znaczenia militarne, oddalone ponad 400 km od Gdańska, miasteczko Wieluń. Na Westerplatte rozpoczęła się walka między nierównomiernymi siłami, w której uczestniczyła też latarnia morska. W odpowiedzi na atak polska załoga Westerplatte skierowała ogień armaty na latarnię, likwidując umieszczony w niej niemiecki karabin maszynowy i poważnie uszkadzając wieżę samej latarni (ślady zniszczeń fasady są widoczne gołym okiem do dziś). Zniszczoną fasadę latarni odbudowano jeszcze we wrześniu 1939 roku, a dalszy ciąg wojny szczęśliwie nie spowodował innych strat.

Po zakończeniu wojny administrację nad większością latarni przejął Urząd Morski w Gdyni. Wiadomość o uruchomieniu latarni morskiej została opublikowana w Spisie Latarni i Sygnałów Nawigacyjnych z 1947 r. wydanym przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Podano w nim, że światło

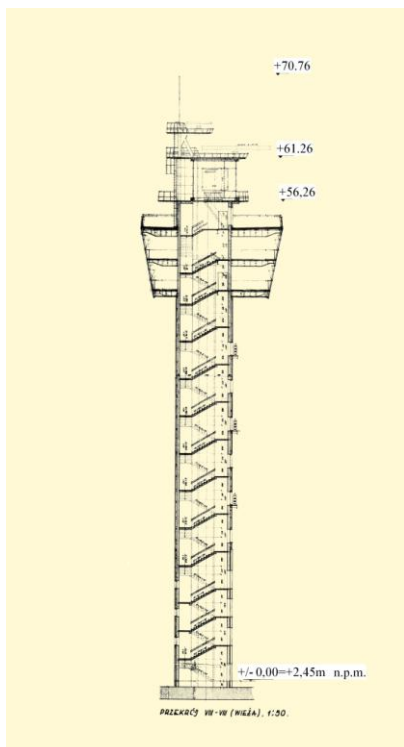
zainstalowano na wysokości 30,3 m n.p.m. i nową, zmienioną charakterystykę światła blaskowego: 2 sekundy błysk i 3 sekundy przerwa. Kąt świecenia latarni i zasięgi widzialności pozostały bez zmian.

W okresie powojennym zaszła jedna bardzo istotna zmiana w jej wyglądzie zewnętrznym, bowiem w latach sześćdziesiątych maszt, na którym podnoszono kulę czasu został zdjęty. Latarnię w Nowym Porcie wyłączono z eksploatacji o godzinie 4.10 w dniu 18 czerwca 1984 r. Po wyłączeniu rano latarni, po 90 latach funkcjonowania, światło o mocy 40 tys. kandelil zgasło na niej po raz ostatni. Dwa lata później została wpisana do rejestru zabytków ówczesnego województwa gdańskiego, a w 2006 r. wpisano ją do krajowego rejestru zabytków.

Po 80. latach, ku wielkiej radości i satysfakcji Gdańszczan i turystów, kula czasu wróciła na swoje miejsce. Jej uroczysta inauguracja miała miejsce 21 maja 2008 roku o godzinie 12.00. Czynność wskazania czasu, przebiega obecnie podobnie jak podnoszenie bandery na okrętach:

- na 5 minut przed kulę podnosi się do połowy masztu,
- na 2 minuty przed do topu masztu,
- o godzinie 12.00 wraz z ostatnim dźwiękiem kula spada na swoje miejsce, zajmowane przed 5 minutami.

LATARNIA na wieży Kapitanatu – 1984



Nieustanny rozwój portu wywołał konieczność postawienia latarni w innym miejscu. Zanim wyłączono z eksploatacji latarnię w Nowym Porcie przystąpiono do budowy, na terenie powstającego Portu Północnego w Gdańsku, nowoczesnego kompleksu zarządzania portem. Zbudowano kapitanat portu, a na szczycie jego wieży umieszczono latarnię morską, zgodnie z projektem zamieszczonym na ilustracji nr 11. Latarnię, jako światło nawigacyjne włączono w dniu 18 czerwca. Wysokość zainstalowania światła wynosi 61 m n.p.m. a sygnał świetlny wysyłany z urządzenia pokazanego na ilustracji ma zasięg 25 Mm. Do portu Gdańsk Port Północny prowadzi również nabieżnik.

Rys. 11. Projekt wieży kapitanatu i latarni w Gdańsku Porcie Północnym

Z wieży Kapitanatu Portu widać całą panoramę Zatoki Gdańskiej: od Gdyni, przez Cypel Helski, do Mierzei Wiślanej. Jej nowoczesna konstrukcja – niebieska, czworokątna wieża z przeszkloną galerią pokazana, zupełnie nie przypomina typowej latarni morskiej. Dopiero o zmierzchu, kiedy fotokomórka zapala lampy, wieża zaczyna nabierać charakteru latarni morskiej. Wysyłane z niej sygnały świetlne są łatwe do zidentyfikowania i pozwalają odróżnić ją od innych latarni mrugających nad zatoką.

Gdańskie latarnie morskie przez wieki coraz bardziej „oddalają się” od miasta, ale jedna z nich, latarnia morska w Gdańsku Nowym Porcie, stała się wielkim magnesem przyciągającym turystów. Ciekawa architektura, historia i wystawa przypominająca dawne gdańskie latarnie morskie oraz uroczę położenie przy ujściu Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej, wzbudzają zachwyt zwiedzających. Tym bardziej, że port gdański jest jednym z nielicznych na świecie, który zachował swoje stare latarnie morskie (brakuje tylko bliżej z lat 1758-1894). Ponieważ latarni w Porcie Północnym z różnych względów nie można zwiedzać, to zachwycającą rekompensatą jest latarnia morska w Nowym Porcie. Imponująca i piękna panorama rozpościerająca się z jej szczytu na całą Zatokę Gdańską od Sopotu przez Gdynię, Półwysep Hel, aż po Mierzę Wiślaną nie ma sobie równych. Nigdzie nie ma tak pięknych bursztynowo-żółtych plaż, zieleni lasów i granatu morza. Wielki uczonec, przyrodnik i podróżnik baron Alexander von Humboldt (1767-1835) zachwycony tym widokiem Zatoki Gdańskiej nazwał ją jednym z trzech najpiękniejszych wybrzeży Europy.

BIBLIOGRAFIA

1. Biernat C., *Życie portowe Gdańska w XVII-XVIII w.*, Warszawa 1959.
2. Czerner M., *Latarnie morskie polskiego wybrzeża*, Poznań 1986.
3. Podgórski M., *Dzieje ośrodka portowego w Gdańsku przy dawnym ujściu Wisły (do 1945 roku)*, Gdańsk 1998.
4. Stankiewicz J., *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki – Nadmorska twierdza w Wisłoujściu*, Warszawa 1956.
5. Spis Latarni i Sygnałów Nawigacyjnych – 1899, 1932, 1936, 1947, 1985.

Źródła ilustracji:

1. Archiwum Państwowe w Gdańsku.
2. Archiwum Państwowe w Toruniu.
3. Biblioteka Gdańska PAN.
4. Muzeum Okręgowe w Toruniu.
5. Apoloniusz Łysejko.

Recenzował prof. dr hab. Andrzej Felski