

DOI: 10.21005/pif.2022.49.D-01

GEOMETRIC FORMS IN LANDSCAPE – LIGHTHOUSES

GEOMETRYCZNE FORMY W KRAJOBRAZIE – ROLA LATARNI MORSKICH W TYCZENIU LĄDOWYCH SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

Mikołaj Gomółka

mgr inż. arch.

Author's Orcid number: 0000-0002-4829-7777

Politechnika Warszawska, Poland
Wydział Architektury
Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego

ABSTRACT

The subject of this study is the potential of lighthouses located in the West Pomeranian Voivodeship as a leitmotif for the EuroVelo 10 bicycle trail. The study examined from which places on the trail lighthouses can be seen, marked places where panoramic views of the sea open, and suggested activities that could help improve the exposure of lighthouses from the perspective of the trail. It was found that 6 of the 7 surveyed objects are already visible, in some form, from the trail. It was concluded that lighthouse objects are already or could become valuable landmarks for EuroVelo 10 route, but it should be considered how to maintain continuity of visual experience on the sections between lighthouses.

Keywords: scenic analysis, dominants, geometric forms, landscape, lighthouses, Zachodniopomorskie voivodship.

STRESZCZENIE

Przedmiotem badań jest potencjał latarni morskich, znajdujących się na terenie województwa Zachodniopomorskiego, jako motywu przewodniego dla przebiegu szlaku rowerowego EuroVelo 10. Przebadano, z których miejsc na szlaku widać latarnie, oznaczono miejsca te miejsca, oraz zaproponowano działania, które mogłyby pomóc w polepszeniu ekspozycji latarni z perspektywy szlaku. Stwierdzono, że 6 z siedmiu badanych obiektów jest już, w jakiegokolwiek formie, widocznych ze szlaku. Uznano, że obiekty latarni morskich są już lub mogą się stać cennymi motywami przewodnimi dla trasy EuroVelo 10. Należy jednak zastanowić się w jaki sposób zachować ciągłość wrażeń wizualnych na odcinkach między latarniami.

Słowa kluczowe: analiza widokowa, dominanty, formy geometryczne, krajobraz, latarnie morskie, województwo Zachodniopomorskie.

1. "FROM THE OTHER SIDE OF THE BALCONY"

A lighthouse is one of the most recognizable building types - by its distinctive proportions, utilitarian character reflected in the structure of its body, and close association with a particular type of landscape, namely the coastal area. These structures have been among the essential elements of maritime navigation for thousands of years (at least since around 280 BC, when the first documented lighthouse at Pharos was built) (Jones, 2014). They are slowly taking on a complementary function to satellite navigation. In some countries, such as the United States, numerous sites are being taken out of service or demolished (Jones, 2014). Arrangement of deactivated objects for another function also happens (González Macías, 2021). Although in Poland (as well as in most countries with such marine navigation infrastructure) there are no plans yet to exclude, demolish or change the function of lighthouses, there is gradual automation of their functioning, which results in the elimination of the position of a lighthouse keeper in favor of a technical service that performs only periodic inspections of the facility and responds to failures (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020).

At the same time, the tourist attractiveness of Polish lighthouses is increasing. It is worth noting that these objects are so high that in the majority, if they are available for visiting, they play the role of observation towers, offering a view not only to the sea but also towards the land. This not-so-obvious relationship between lighthouse and land was described by Henryk Sienkiewicz in "Latarnik" (Lighthouse keeper – authors translation of the title) (Sienkiewicz, 1882): "From the other side of the balcony, Skawiński could see, as if on his hand, Aspinwall and its busy harbor, and in it a forest of masts, boats, and boathouses; and a little farther on the white houses and turrets of the city" (authors own translation).

With the gradual marginalization of lighthouses in the maritime navigation system, consideration should be given to strengthening their role and function from the land side. However, it is worth considering how at the same time to preserve their signaling character and the fact that these objects were, by definition, perceived in motion - by passing ships.

2. BICYCLES INSTEAD OF SHIPS

In order to "reverse" the effect of the lighthouses on the landward side, it is necessary to find an appropriate reference for the shipping traffic that takes place along the coast. The car cannot be considered a means of transport to experience the lighthouses linearly. The road network does not allow for travel that is nearly parallel to the coast. It is due to several factors, including the numerous protected landscape zones by the sea, which public roads avoid.

The railroad network is even more dense and discontinuous in the coastal zone, and in quite a few cases, one can see the lighthouse from the train window.

It leaves walking and cycling. Traversing the coast on foot is possible in a continuous manner (even along the beach), but the pace of travel in this way precludes, in most cases, seeing more than one lighthouse per day.

On the other hand, cycling offers to travel at speeds more like those at sea. For example, bulk carriers reach speeds of about 15 knots or close to 25 km per hour, and a B25s type fishing boat, present in the Baltic Sea, reaches 10.5 knots, or about 19.44243 km/h (Blady, 2002). When riding on level terrain over a long distance, loaded with equipment, a bicycle can be assumed to reach an average speed of about 20 km per hour. Moreover, this means of transport allows exploring the landscape not only from the perspective of the roadway. More possible perspectives open for bicycles than for cars. Bicycles can be driven along forest paths, boulevards, and many other vectors that are inaccessible for cars. Therefore, the subject of the analysis is the viewing relationship of lighthouses with people moving along the coast by bicycle.

Looking for a particular road route for analysis, one can easily find the international cycling route EuroVelo 10 - Baltic Sea Cycle Route - running around the Baltic Sea basin (Eurovelo). EuroVelo is a network of 19 bicycle tourist routes encircling the whole of Europe. In Poland, 6 of them have sections, two of them - no 10 and no 13, run along the same line. For 11 out of 16 operating Polish

lighthouses, EV trail 10 runs within 500 meters straight from the object (Komoot), which creates a great potential for numerous sightseeing links.

3. CHARACTERISTICS OF POLISH LIGHTHOUSES

There are 16 operating lighthouses in Poland, spaced on average every 33.25 km along the coast. The westernmost lighthouse is in Świnoujście, while the easternmost is in Krynica Morska. In addition to the sixteen lighthouses in operation, there are four other lighthouses that have been taken out of service and can supplement the potential rhythm.

The subject of analysis will be the lighthouses located in the West Pomeranian Voivodeship because, according to available sources, only in this voivodeship the EuroVelo 10 cycling route has already been marked out, and most of it is appropriately marked.

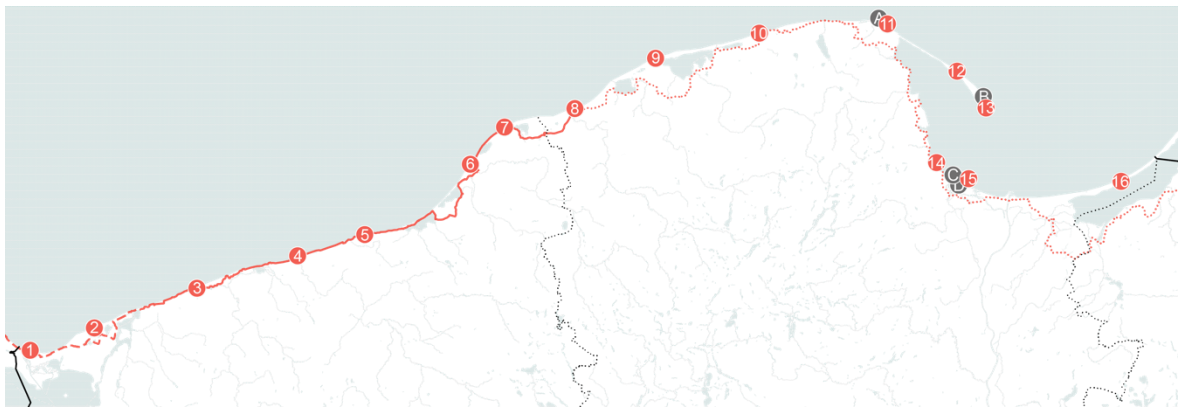


Fig. 1. List of locations of Polish lighthouses (working marked by numbers and non-working marked by letters). Sequentially from the west along the coastline: 1.Świnoujście; 2.Kikut; 3.Niechorze; 4.Kołobrzeg; 5.Gąski; 6.Darłowo; 7.Jarosławiec; 8.Ustka; 9.Człopino; 10.Stilo; A.Rozewie Nowa Latarnia; 11. Rozewie Stara Latarnia; 12.Jastarnia; B.Hel Góra Szwedów; 13.Hel; 14.Sopot; C.Gdańsk Nowy Port; D.Gdańsk Wisłoujście; 15.Gdańsk Port Północny; 16.Krynica Morska. Source: authors' compilation based on data from (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A.) and cartographic data from (OpenStreetMap). Line marks the course of Euro-Velo 10 route, solid line marks the sections where the route is marked, dashed line marks the marked sections and dotted line marks the sections where the route is being marked (Eurovelo)

Ryc. 1. Zestawienie lokalizacji polskich latarni morskich (działających oznaczonych numerami i nie działających oznaczonych literami). Kolejno od zachodu wzdłuż linii brzegowej: 1.Świnoujście; 2.Kikut; 3.Niechorze; 4.Kołobrzeg; 5.Gąski; 6.Darłowo; 7.Jarosławiec; 8.Ustka; 9.Człopino; 10.Stilo; A.Rozewie Nowa Latarnia; 11. Rozewie Stara Latarnia; 12.Jastarnia; B.Hel Góra Szwedów; 13.Hel; 14.Sopot; C.Gdańsk Nowy Port; D.Gdańsk Wisłoujście; 15.Gdańsk Port Północny; 16.Krynica Morska. Źródło: opracowanie autorskie na podstawie danych z (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A.) oraz danych kartograficznych z (OpenStreetMap). Linia oznaczony jest przebieg trasy Euro-Velo 10. Linia ciągłą oznaczone są odcinki, na których szlak ten jest wytyczony i posiada odpowiednie oznaczenia; linią przerywaną oznaczono odcinki wytyczone, natomiast linią kropkowaną oznaczono odcinki, na których przebieg jest dopiero w trakcie wytyczania (Eurovelo)

4. RHYTHMS AND TENSIONS

Due to their relative regularity of distribution, Lighthouses can become the leitmotif of a tourist trail running along the Polish coast, which in turn can help build the drama of the route (Forczek-Bratniec 2008). Notably, despite the assumed dynamic perception of space in a linear fashion, the guiding elements "achieve the status of landmarks not subject to optical illusions resulting from the process of movement" (Forczek-Bratniec 2008) (Forczek-Bratniec 2008). Of course, the positioning of the lighthouses concerning each other precludes their rhythmic reception over a single day, so the creation of a rhythm by them would be somewhat symbolic, while each lighthouse is visible from a certain distance and within a certain radius, its revealing and hiding from the observer can be rhythmic. The analysis of this phenomenon for individual objects will be the subject of the following section. For the analysis, it was decided to use the method developed by Urszula Forczek-Bratniec when

analyzing space seen from the perspective of a car (Forczek-Bratniec 2008). However, in my opinion, this method, considering the relationship between speed and the path of movement, can be applied to the analysis of both cycling and walking.

Appropriate framing of the leading elements of a linear composition can positively influence a journey's visual experience by providing the observer with the impression of changing tensions, which helps avoid monotony and increase the impression of anticipation for the following impulses (Wejchert 1984). Kazimierz Wejchert created a method of tension analysis which he called the Impression Curve. This analysis includes a set of different visual stimuli that make up the perception of space in motion, such as openings, closings, the appearance of viewing axes, running the eyes "waiting" for the appearance of a dominant, etc. A similar type of analysis, albeit rather descriptive, was conducted by Kevin Lynch in *Picturing the City*, describing, among other things, the change in a visual experience while driving along the highway from New Jersey to New York (Lynch, 2011).

In the analysis of lighthouse visibility, there is a focus primarily on lighthouses. However, it introduces additional labeling for road sections that open to sea views, which introduces an additional visual effect thematically related to the objects described.

The landscape elements analyzed are point (lighthouses), line (traffic vector - tourist route), and surface (sea). The division, developed by Urszula Forczek-Bratniec (Forczek-Bratniec 2018), organizes the relationship between landscape elements. To summarize: the object of analysis will be the visibility of point and surface elements from the linear element.

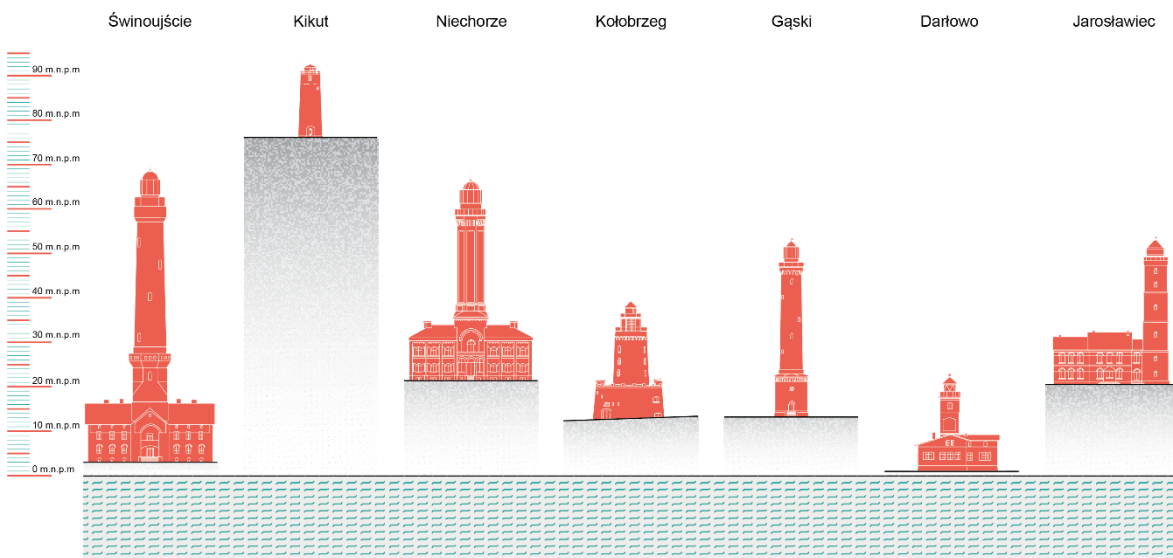


Fig. 2. Elevations of lighthouses located in the West Pomeranian Voivodship, arranged according to their location above sea level. Source: Authors' compilation based on data from (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020)

Ryc. 2. Elewacje latarni znajdujących się w województwie Zachodniopomorskim, rozmieszczone z uwzględnieniem ich położenia nad poziomem morza. Źródło: opracowanie autorskie na podstawie danych z (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020)

During the analysis, there was an assumption that lighthouse visibility is similar in both travel directions (even though sometimes seeing an object requires looking back). It is a certain simplification of the analyses of Urszula Forczek-Bratniec and Kazimierz Wejchert because in both cases, the analyses were conducted in each of the two directions of traffic separately. However, that superimposing

cycling visibility on a single figure is sufficient because usually there is a culminating moment - passing an object (or when the object is closest to us) - and from that point, we can assume that the rest of the analysis already assumes moving in the opposite direction.

5. FIELD REASERCH

During site visits, the study was carried out (all researched objects and their surroundings were visited) by preparing the photographic, film, and drawing documentation based on cartographic sources.

The study was carried out within the framework of four study tours, during which the surveyed route was traveled twice in total. The first trip consisted in cycling the EuroVelo10 route. It took place from 8-16.08.2018. During this phase, preliminary conclusions and observations were made. It was concluded that enough lighthouses are visible from the route, that there is potential to link this typology of facilities with cycling infrastructure.

The second, third, and fourth trips (completed October 2020-July 2021) investigated the visibility of lighthouses in their proximity. Before the trip, a cartographic survey (goggle street view, geoportal) was performed to estimate where the visibility field of the lighthouse could be farthest away. Then, sections of EuroVelo10 in both directions were driven within these radii (for each lighthouse).

Drawing and photographic documentation were made within the sections traveled, showing the most critical frames depicting the visibility variation on the route axis. Moreover, on printed maps, marks indicated which sections of the route the lighthouse was visible.

After local inspections, documentation was unified. Graphically coherent synthetic sketches were created, showing the essential landscape elements (urban and rural) and the lighthouses themselves. In turn, maps with marked visibility were unified inhomogeneous diagrams, attached as illustrations to subsequent chapters.

After completing the analysis for each site in question, conclusions, and suggestions on how the visual relationship of the lighthouses to the trail can be strengthened will be presented.

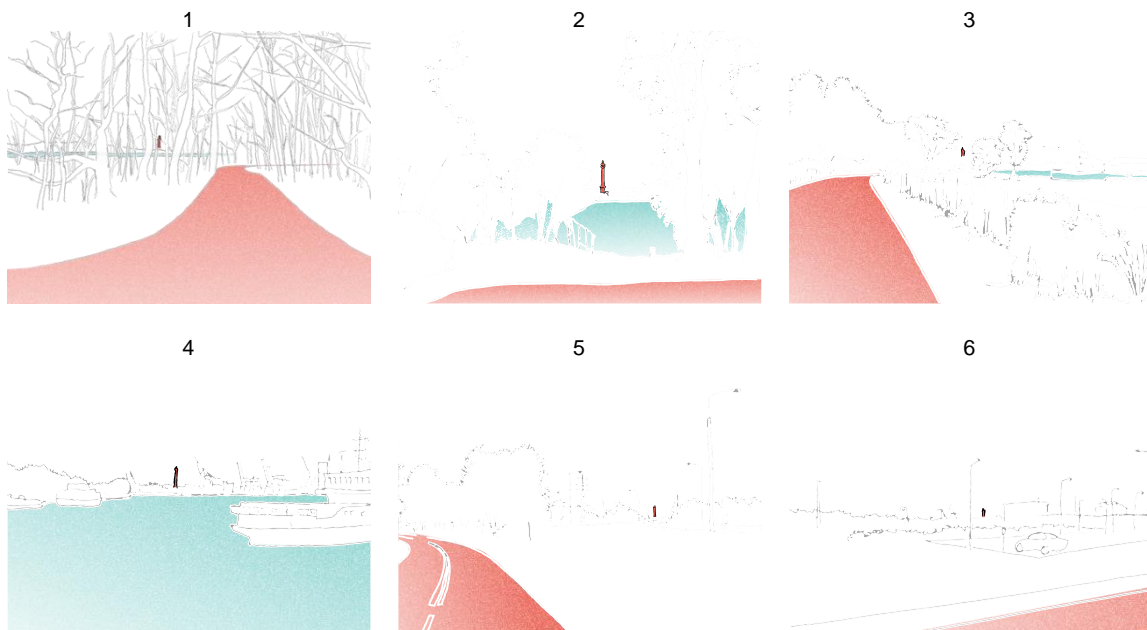
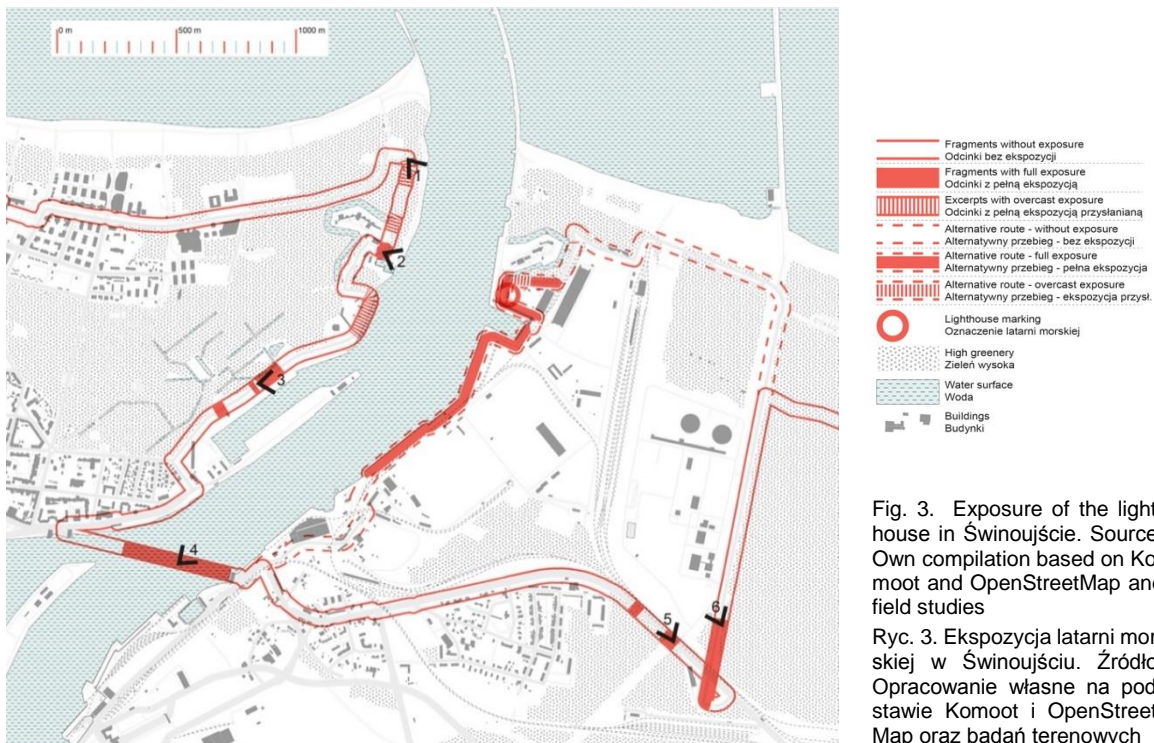
6. ŚWINOUJŚCIE

The lighthouse in Świnoujście is the second tallest among those in Poland. At the same time, it is the tallest brick structure of its kind, like the lighthouse in Port Północny in Gdańsk is made of reinforced concrete and steel (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020).

The facility is located near the mouth of the Świna River to the Baltic Sea, but across the river from the city center. The bike trail does not run directly by the facility but offers a variety of exposures at various intervals. The section running along the western bank of the Świna River is exciting visually. There are several viewpoints on the lighthouse from among the tall greenery, further enhanced by meandering paths among the greenery.

For this section of EV 10 there is relatively no possibility of changing the route, improving the site's visibility. The only solution would be to run the route along the Świna river on both sides. It would allow one to get to the lighthouse itself while providing great continuous exposure while driving along the waterfront at midnight. The problem with implementing such an option is that the route would have to run through the currently operating loading dock area. The port should not be assumed to be out of service soon. However, in Belgium, in the Flanders region, cycling routes along the canals through the port areas take place regularly (e.g., in Ouden-Molen, where the cycling route runs under the functioning cranes unloading goods from cargo barges).

A solution that would be easier to implement and would not require altering the trail route would be to trim the wildly growing shrubs on the western bank of the Świna River to achieve a more regular rhythm of uncovering and covering the lighthouse exposure.



7. KIKUT

Kikut lighthouse is located outside the built-up areas. It is one of the lowest lighthouses in Poland but is located at a record height to sea level. The reason is, it stands on a moraine range (Pasma Wolinskie), on a hill 75 meters above sea level. It is a stone-brick structure, originally built as an observation tower (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020). The building received the function of a lighthouse only after World War II. Currently, it is fully automated and without permanent staff. It is the only lighthouse in the Western Pomeranian Province that is unavailable for tourist traffic.

For this reason, the need for a bicycle trail running directly by the building is less than in the case of the other investigated objects. The trail runs relatively far from the building, and the building is not visible from any point on the route. Although it is located high on a hill, it is surrounded by dense forest, which makes it difficult to see even from close.



The only possibility to establish a vantage point of a bicycle trail with the lighthouse is to lead the trail directly by the object. However, terrain conditions make it almost impossible because the hill on which the lighthouse is located descends so steeply in the western direction that the path leading to it runs on terrain steps. For this reason, this variant is unrealistic unless one decides to lay new paths more circularly surrounding the hill. It, in turn, would relate to probable tree-felling and field works, which in the conditions of the national park is complex and connected with numerous agreements with authorities responsible for landscape protection.

8. NIECHORZE

The lighthouse in Niechorze is attractive in terms of architecture because, like the one in Świnoujście, it is founded on a two-story pedestal containing rooms for the staff. It stands on a steep dune (about 21 meters above sea level), but at the same time, it is close to the coastline (95 meters measured perpendicularly to the coast). The bicycle trail runs along the sea in this section, approaching the site at 142 meters. The lighthouse in Niechorze is better exposed among the surveyed ones. Although,

when cycling from the west, we have tall greenery around us almost to the very end, which obscures the building, after passing the grove, we get total exposure, which lasts until we reach the parking lot in front of the lighthouse. On the other hand, there is a rhythm of view openings from the east with increasing frequency, which increases the tension and impression of anticipation.

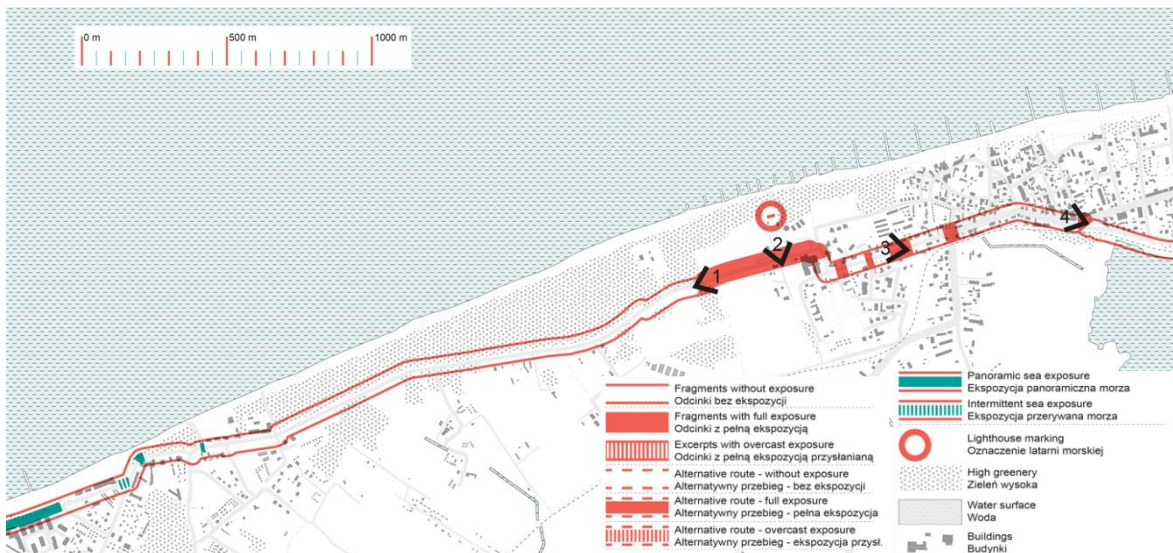


Fig. 6. Exposure of the lighthouse in Niechorze. Source: Own compilation based on Komoot and OpenStreetMap and field studies

Ryc. 6. Ekspozycja latarni morskiej w Niechorzu. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komoot i OpenStreetMap oraz badań terenowych

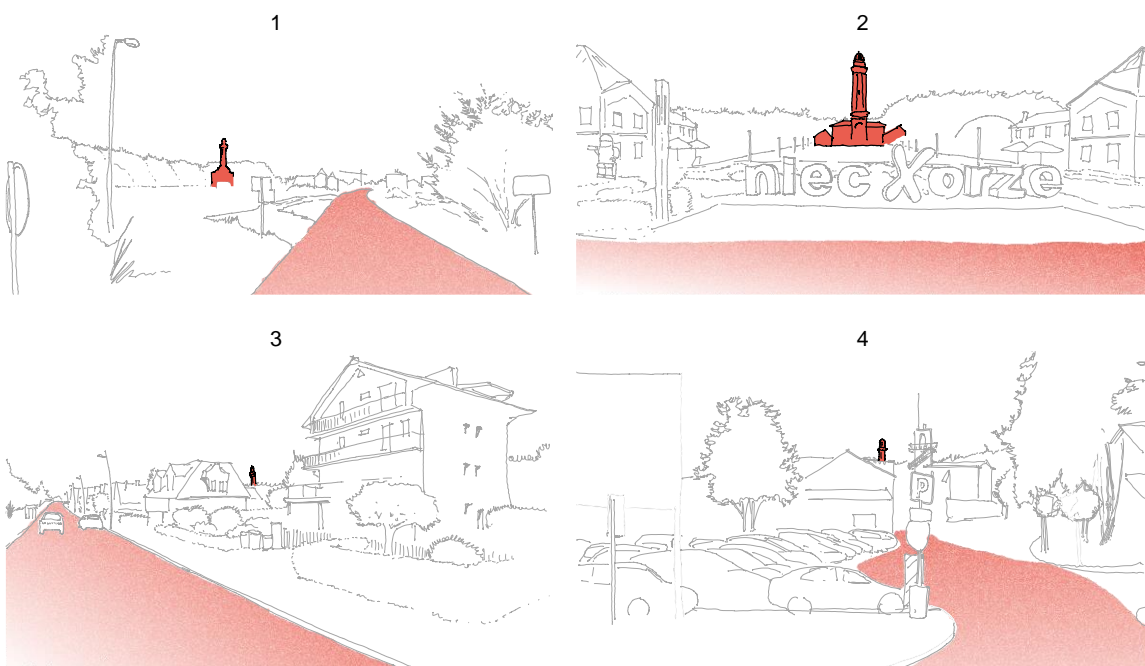


Fig. 7. Views of the lighthouse from EV10 (numbers correspond to the numbering on the map). Source: own compilation based on own documentation and materials from Google Street View

Ryc. 7. Widoki na latarnię z EV10 (numery odpowiadają numeracji na mapie). Źródło: Opracowanie własne na podstawie własnej dokumentacji oraz materiałów z Google Street View

On the one hand, the exposure of the lighthouse in Niechorze from the EV 10 trail is optimal, but on the other hand, the existing network of paths and roads does not create any potential for change. Therefore, we should not introduce any activities to correct the course of the trail.

However, it is worth noticing that in the vicinity of the lighthouse, there is a dynamic and chaotic process of creating tourist objects, which introduce not only aesthetic dissonance but also, in subsequent places, obscure the object. In addition, a significant problem is the accumulation of wild advertisements standing along Polna and Kolejowa streets, which makes the lighthouse, even if visible, dominated by the accumulation of flashy colors and slogans. It is, therefore, necessary, both at the level of local spatial development plans (miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego) and landscape resolutions (uchwała krajobrazowa), to take care of adequate protection of the view of the lighthouse in Niechorze. In particular, the area north of Polna Street and east of the lighthouse should be protected from dense development. The development of dense buildings there will destroy the linear exposition of the lighthouse, which can be seen among the dense greenery after driving along the dirt road from the west.

9. KOŁOBRZEG

The Kołobrzeg lighthouse is not visible from most of the EV 10 routes. Paradoxically, the only place where the exposure is linear (as opposed to a single point opening south of the site) is at 2.9 km from the site itself. It is the section where the trail follows the dune along the curve of the coast. There are no obscuring structures, making the lighthouse visible from the road. However, because it is a low building, it does not stand out from the city's silhouette. Simultaneously with the exposure of the lighthouse, there is a panoramic exposure of the sea surface, which strengthens the visual attractiveness of the ride.

The proposal of an alternative route assumes reaching the facility itself and not – as it is now – detouring the seaside quarter along Mickiewiczza Street to the south. Thanks to this, there will be an opportunity to see the facility up close, visit it, and drive along the attractive waterfront, where ships moor. Apart from this section, there is no possibility of changing the route observed.

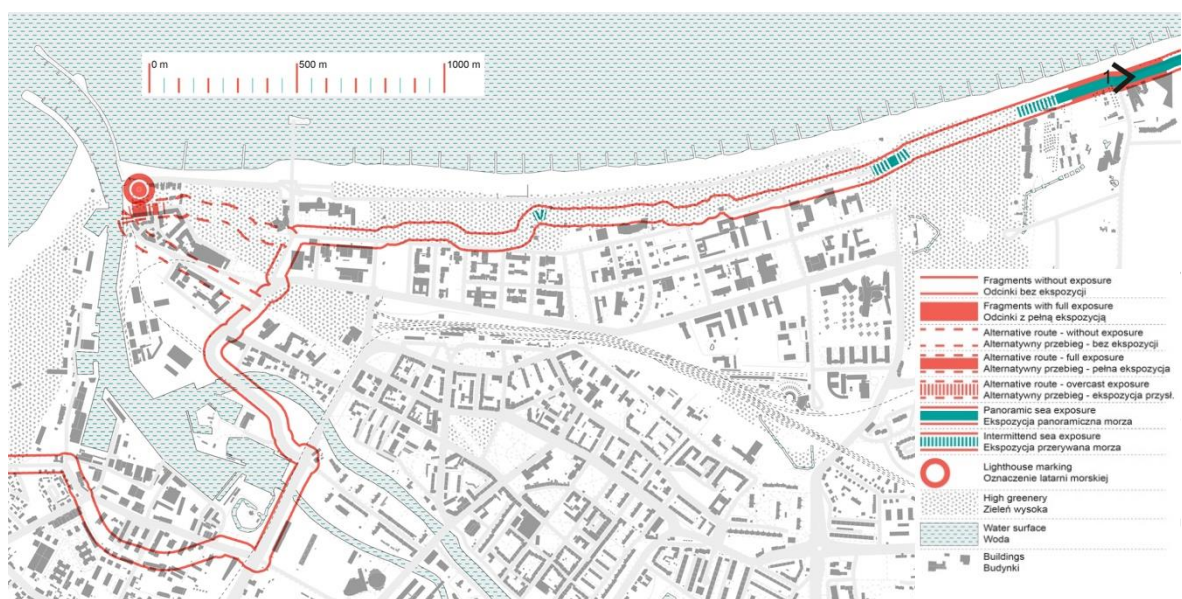


Fig. 8. Exposure of the lighthouse in Kołobrzeg. Source: Own compilation based on Komoot and OpenStreetMap and field studies

Ryc. 8. Ekspozycja latarni morskiej w Kołobrzegu. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komoot i OpenStreetMap oraz badań terenowych

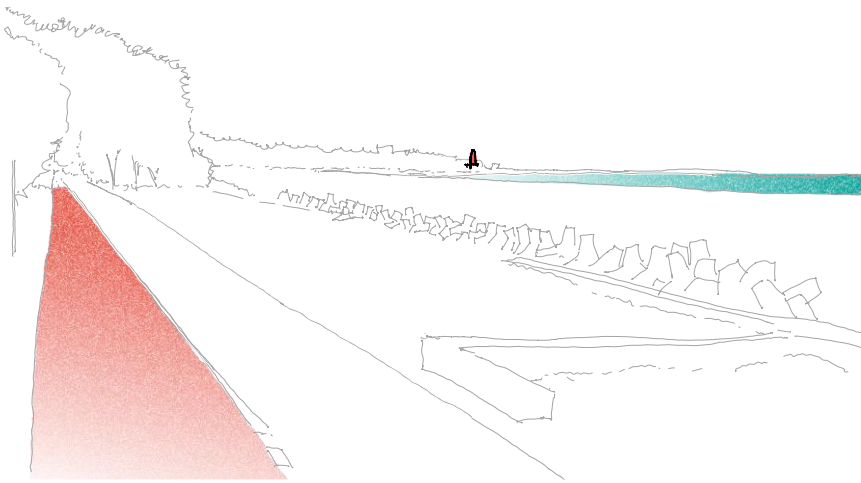


Fig. 9. View of the lighthouse from EV10 (number corresponds to the numbering on the map). Source: own compilation based on own documentation and materials from Google Street View

Ryc. 9. Widok na latarnię z EV10 (numer odpowiadaj numeracji na mapie). Źródło: Opracowanie własne na podstawie własnej dokumentacji oraz materiałów z Google Street View

10. GAŚKI

Based on the analysis, the lighthouse in Gaški is the best-exposed object among those surveyed. There are both linear and punctual openings, rhythms of varying intensity, and panoramic openings to the sea.

Like Niechorze, the western exposure is overshadowed by tall greenery for a long time, while the eastern exposure of the lighthouse is varied and reaches a record distance - the object is visible from the bike trail from 3.6 km. This is possible thanks to its height - 51.2 m from the base and the fact that the landscape to the east of the facility is open and has no obscuring objects. In addition, the visual attractiveness of the road towards the lighthouse is enhanced by the fact that the lighthouse and the sea surface are exposed alternately at certain sections. This creates a rhythm that enhances the visual experience while allowing cyclists to make visual contact with the natural direction of the lighthouse, which is the Baltic Sea.



Fig. 10. Exposure of the lighthouse in Gaški. Source: Own compilation based on Komoot and OpenStreetMap and field studies

Ryc. 10. Ekspozycja latarni morskiej w Gaśkach. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komoot i OpenStreetMap oraz badań terenowych

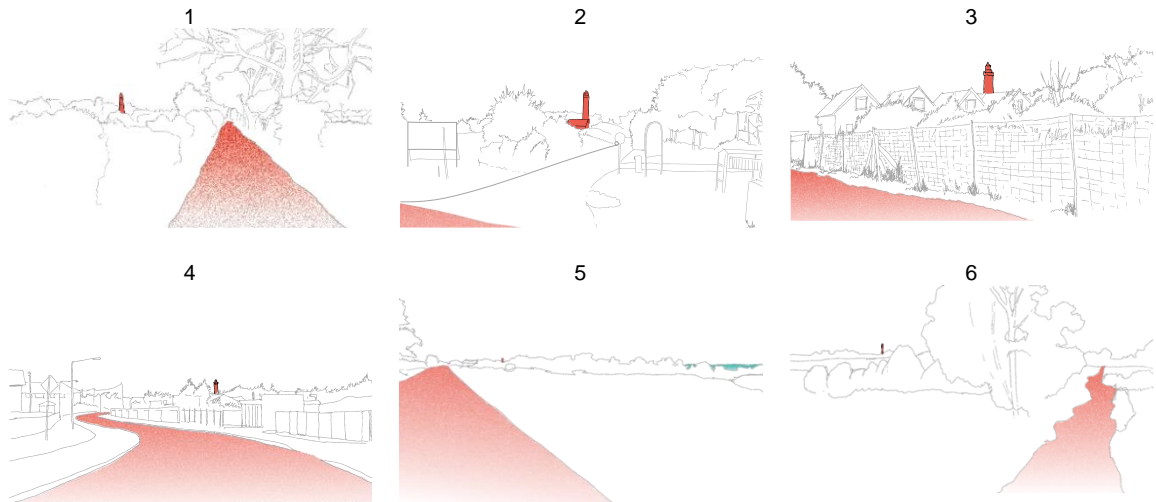


Fig. 11. Views of the lighthouse from EV10 (numbers correspond to the numbering on the map). Source: own compilation based on own documentation and materials from Google Street View

Ryc. 11. Widoki na latarnię z EV10 (numery odpowiadają numeracji na mapie). Źródło: Opracowanie własne na podstawie własnej dokumentacji oraz materiałów z Google Street View

Also, in the case of this object, like the one in Niechorze, there is relatively no need to change the trail's route. However, the high greenery shading the lighthouse from the southwest should be cleaned up. The greenery growing along Nadbrzeżna Street is often unplanned, haphazardly overgrown, and in places with no aesthetic value, it should be reduced so that it rhythmically exposes the lighthouse.

Planning protection of the lighthouse exposition is also an additional postulate. New tourist objects are created along the coast, whose dimensions and architectural features are random. Another problem is the appearance of wild advertising, which, if it does not cover the lighthouse, distracts attention from it with its flashy colors. Therefore, it is necessary, both on the level of local spatial development plans (miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego) and landscape resolution (uchwała krajobrazowa), to take care of appropriate protection of views of the lighthouse in Gaski.

11. DARŁOWO

The lighthouse in Darłowo (in the part of town called Darłówko), like the one in Kołobrzeg, is visible from the trail only from a great distance. Also, in this case, the trail runs across a dune, which allows for broad exposure of Darłówko harbor (including the lighthouse) on one side and total linear exposure of the sea on the other.

The problem, however, is the potential for close-up exposure. After approaching about 350 meters from the building, the bike trail turns south toward the historic center of Darłowo. The lighthouse is too low in emerging above the roofs of the neighboring buildings. Also analogous to the Koszalin example, running the trail to the building itself would allow it to pass along the picturesque harbor waterfront on the Wieprza River.

An alternative variant could lead from the northeast to the lighthouse itself and, after passing along the Wieprza riverfront, return to the current course towards the historic city center. However, it is possible to lead the trail to the other side of the Wieprza river by a sliding bridge, which can be an additional attraction. However, this variant is not recommended because it does not extend the exposure of the lighthouse and additionally lengthens and complicates the trial course unnecessarily.



Fig. 12. Exposure of the lighthouse in Darłowo. Source: Own compilation based on Komoot and OpenStreetMap and field studies

Ryc. 12. Ekspozycja latarni morskiej w Darłowie (Darłówwku). Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komoot i OpenStreetMap oraz badań terenowych

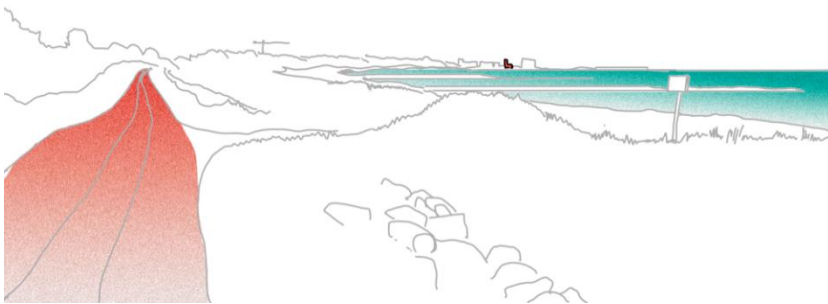


Fig. 13. View of the lighthouse from EV10 (number corresponds to the numbering on the map). Source: own compilation based on own documentation and materials from Google Street View

Ryc. 13. Widok na latarnię z EV10 (numer odpowiadaj numeracji na mapie). Źródło: Opracowanie własne na podstawie własnej dokumentacji oraz materiałów z Google Street View

As in the case of Niechorze and Gąsek, the problem is the chaotic development of tourist infrastructure near the lighthouse, which results not only in an aesthetic cacophony of flashy temporary objects serving tourists also in the emergence of objects that obscure the lighthouse from other directions. Steps should be taken to protect the lighthouse environment from further aesthetic devastation. As far as obscuring the object is concerned, new objects are already covering the lighthouse from most directions, so we can say that it is too late to intervene in this field.

12. JAROSŁAWIEC

The lighthouse in Jarosławiec is exceptionally attractive as a lookout tower. It offers views in every direction, not only to the sea but also to the nearby Wicko Lake.

The course of EV 10 trail is not entirely unfavorable in terms of exposure to the lighthouse, but it is visible only from the immediate vicinity. However, the lighthouse is visible only from the immediate vicinity of the lake. Very soon after moving away from the lighthouse, the observer can no longer see

it due to numerous objects that obscure it (primarily buildings). However, the advantage of the route is getting closer to the sea, and the attractive panorama of the Baltic Sea opened from Leśna Street.

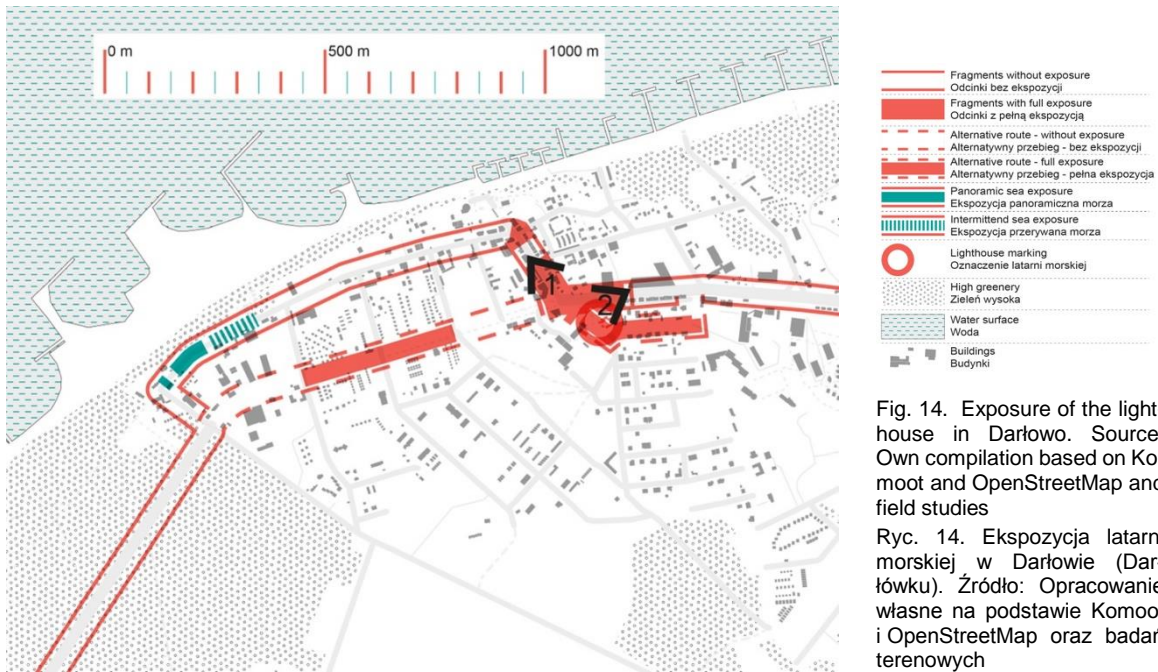


Fig. 14. Exposure of the lighthouse in Darłowo. Source: Own compilation based on Komoot and OpenStreetMap and field studies

Ryc. 14. Ekspozycja latarni morskiej w Darłowie (Darłótku). Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komoot i OpenStreetMap oraz badań terenowych

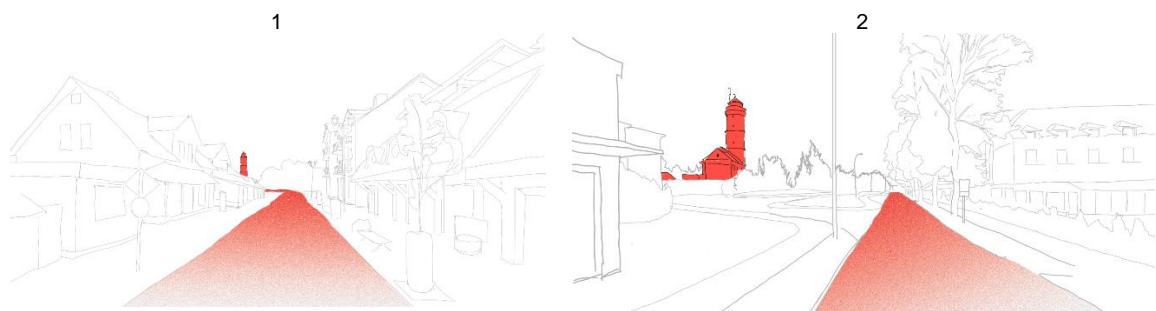


Fig. 15. Views of the lighthouse from EV10 (numbers correspond to the numbering on the map). Source: own compilation based on own documentation and materials from Google Street View

Ryc. 16. Widoki na latarnię z EV10 (numery odpowiadają numeracji na mapie). Źródło: Opracowanie własne na podstawie własnej dokumentacji oraz materiałów z Google Street View

A proposal for an alternative trail route consists of running the route along Bałtycka Street, thus omitting the exit towards the seashore. In this way, driving from the west, we will obtain a linear axial exposure to the approaching lighthouse. From the east, on the other hand, the route can be routed further south of the current alignment so that similar exposure will occur when approaching the site from the east (via Wczasowa Street instead of Bałtycka Street). While the approach from the east would be much more exciting and would not sacrifice the already existing scenic qualities, changing

the route to the west of the lighthouse would sacrifice the sea panorama and the quite attractive approach to the lighthouse from the north up Nadmorska Street. Consideration should be given to which of these options should ultimately be used.

13.SUMMARY AND CONCLUSIONS

Six of the seven surveyed lighthouses (except Kikut) are already visible from EV Route 10. Two of them - have exposures so good that there is no need to change the route. The lighthouse in Gąski, which is currently not visible from the trail, does not have much chance to be routed in a way that allows for a scenic opening. For the other four lighthouses, route changes are proposed - ranging from minor to significant - to improve the scenic linkage of the structure to the trail.

Tab. 1. The table shows the degree of lighthouse visibility current and potential after implementation of the proposed changes. Numbering: 0-lighthouse not visible from the trail; 1-lighthouse visible from one/two locations; 2-lighthouse visible from several locations; 3-lighthouse very well exposed. Source: own elaboration

Tab. 1. Tabela pokazuje stopień widoczności latarni morskiej aktualny i potencjalny po wprowadzeniu proponowanych zmian. Numeracja: 0-latarnia niewidoczna ze szlaku; 1-latarnia widoczna z jednego/dwóch miejsc; 2-latarnia widoczna z kilku miejsc; 3-latarnia bardzo dobrze eksponowana. Źródło: opracowanie własne

Name of the lighthouse	Świnoujście	Kikut	Niechorze	Kołobrzeg	Gąski	Darłowo	Jarosławiec
Visibility current	2	0	3	1	3	1	1
Visibility potential	3	0	3	2	3	2	2

Except for one, the lighthouses in the West Pomeranian Province have a role as crucial objects for the linear composition of the EV 10 route. However, it is necessary to apply local corrections to the course of the route and local opening of views by cutting down wild, unplanned vegetation and introducing appropriate provisions in planning documents, which could protect the exposure of the lighthouses from being obscured.

A topic for further study may be:

- An analogous analysis for lighthouses located in Pomeranian Province. This analysis could help in developing a target route for EV 10 because so far, the route is only suggested.
- An attempt to develop a sense of continuity among travelers and EV 10 between lighthouses. It should be ensured that the scenic contact with the lighthouses is the culmination of individual sections of the trail. Therefore, it is worth considering what it means to maintain the appropriate visual tension and the impression of waiting for the lighthouses to appear in sight.

GEOMETRYCZNE FORMY W KRAJOBRAZIE – ROLA LATARNI MORSKICH W TYCZENIU LĄDOWYCH SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

1. „Z DRUGIEJ STRONY BALKONU”

Latarnia morska jest jednym z najbardziej rozpoznawanych typów budynku - przez swoje charakterystyczne proporcje, utylitarny charakter odzwierciedlający się w strukturze bryły, oraz ściśle powiązanie z konkretnym typem krajobrazu, czyli terenem nadmorskim. Obiekty te od tysięcy lat (przynajmniej od ok 280 r.p.n.e, kiedy zbudowano pierwszą udokumentowaną latarnię w Pharos) były jednymi z najistotniejszych elementów nawigacji żeglugi morskiej (Jones, 2014). Powoli przyjmują funkcję uzupełniającą wobec nawigacji satelitarnej. W niektórych krajach, jak np. w USA, dochodzi do wyłączenia licznych obiektów z użycia, a nawet ich burzenia (Jones, 2014). Zdarza się też aranżacja wyłączonych z użytkowania obiektów na inną funkcję (González Macías, 2021). W Polsce (jak i w większości państw posiadających taką infrastrukturę nawigacji morskiej) nie ma co prawda jeszcze planów wyłączenia, rozbiórki bądź zmiany funkcji latarni, jednak następuje stopniowa automatyzacja ich funkcjonowania, co skutkuje likwidowaniem stanowiska latarnika na rzecz obsługi technicznej, dokonującej wyłącznie okresowych przeglądów obiektu i reagującej na wypadek awarii (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020).

Jednocześnie wzrasta atrakcyjność turystyczna polskich latarni morskich. Warto zauważyć, że są to obiekty na tyle wysokie, że w większości, o ile są dostępne do zwiedzania, pełnią rolę wież widokowych, oferujących widok nie tylko na morze, ale też w stronę lądu. Tą nieoczywistą relacją latarni morskiej z lądem opisał Henryk Sienkiewicz w „Latarniku” (Sienkiewicz, 1882): *„Z drugiej strony balkonu widział Skawiński, jak na dłoni, Aspinwall i jego ruchliwy port, a w nim las masztów, łodzie i łódki; nieco zaś dalej białe domy i wieżyczki miasta.”*

W związku ze stopniową marginalizacją latarni morskich w systemie nawigacji morskiej, należy rozważyć wzmocnienie ich roli i funkcji od strony lądowej. Warto jednak zastanowić się, jak jednocześnie zachować ich sygnalizacyjny charakter oraz fakt, że obiekty te były z założenia odbierane w ruchu – przez płynące statki.

2. ROWERY ZAMIAST STATKÓW

Chcąc „odwrócić” działanie latarni morskich na stronę lądową, należy znaleźć odpowiednie odniesienie dla ruchu żeglugi morskiej, odbywającego się wzdłuż wybrzeża. Za środek transportu pozwalający w sposób linearny doświadczać kontaktu z latarniami nie można uznać samochodu. Spowodowane jest to tym, że sieć drogowa nie pozwala na przemieszczanie się w sposób zbliżony do równoległego w stosunku do wybrzeża. Wynika to z wielu czynników, między innymi z licznych występujących nad morzem stref chronionego krajobrazu, które drogi publiczne omijają.

Sieć kolejowa jest jeszcze bardziej rozgęszczona i nie-ciągła w strefie nadmorskiej i w sporadycznych zaledwie przypadkach z okna pociągu można zobaczyć latarnię morską.

Pozostaje więc ruch pieszy i rowerowy. Przemierzanie wybrzeża pieszo jest możliwe w sposób ciągły (choćby plażą), jednak tempo przemieszczania się w ten sposób wyklucza, w większości przypadków, zobaczenie więcej niż jednej latarni dziennie.

Ruch rowerowy z kolei oferuje przemieszczanie się z prędkością bardziej zbliżoną do prędkości osiągniętej na morzu. Dla przykładu masowce osiągają prędkość około 15 węzłów, czyli zbliżoną do 25 km na godzinę, a kuter rybacki typu B25s, obecny na Bałtyku, 10,5 węzłów, czyli ok 19,44243 km/h (Błady, 2002). Można założyć, że rower podczas jazdy po równym terenie, na długim dystansie, obciążony ekwipunkiem, osiąga średnią prędkość około 20 km na godzinę. Ponadto, środek transportu ten pozwala na poznawanie krajobrazu nie tylko z perspektywy jezdni. Dla rowerów otwiera się więcej możliwych perspektyw niż dla samochodów. Rowerem można wjechać leśną ścieżką, bulwarem oraz wieloma innymi wektorami, które dla samochodów są niedostępne. Przedmiotem analizy

jest więc relacja widokowa latarni morskich z osobami przemieszczającymi się wzdłuż wybrzeża na rowerze.

Szukając konkretnego przebiegu drogi do analizy, można łatwo trafić na międzynarodową trasę rowerowej EuroVelo 10 - Baltic Sea Cycle Route - biegnącą wokół basenu morza Bałtyckiego (Eurovelo). EuroVelo to sieć 19 rowerowych szlaków turystycznych oplatająca całą Europę. W Polsce swoje odcinki ma 6 z nich, z czego dwa – nr 10 i nr 13, biegną po tej samej linii. Dla 11 z 16 działających polskich latarni trasa szlaku EV 10 przebiega w zasięgu 500 metrów w linii prostej od obiektu (Komoot), co tworzy duży potencjał wyjściowy do licznych powiązań widokowych.

3. CHARAKTERYSTYKA POLSKICH LATARNI MORSKICH

W Polsce znajduje się 16 działających latarni morskich, rozmieszczonych średnio co 33,25 km wzdłuż wybrzeża. Latarnią wysuniętą najbardziej na zachód jest ta w Świnoujściu, natomiast ostatnią na wschodzie jest ta w Krynicy Morskiej. Oprócz działających szesnastu, istnieją jeszcze cztery wyłączone z użytkowania latarnie, uzupełniające potencjalny rytm.

Przedmiotem analizy będą latarnie zlokalizowane na terenie województwa zachodniopomorskiego, ponieważ, jak wynika z dostępnych źródeł, tylko w tym województwie szlak rowerowy EuroVelo 10 ma już wyznaczony przebieg, w dodatku w większości odpowiednio oznaczony.

4. RYTMY I NAPIĘCIA

Latarnie morskie, przez swoją względną regularność rozmieszczenia, mogą stać się motywem przewodnim szlaku turystycznego biegnącego wzdłuż polskiego wybrzeża, co z kolei może pomóc w zbudowaniu dramaturgii przebiegu drogi (Forczek-Bratniec 2008). Co istotne, mimo założonego dynamicznego odbierania przestrzeni w sposób linearny, elementy przewodnie „osiągają rangę punktów orientacyjnych nie podlegających złudzeniom optycznym wynikającym z procesu ruchu” (Forczek-Bratniec 2008). Oczywiście rozmieszczenie latarni względem siebie wyklucza ich rytmiczny odbiór na przestrzeni jednego dnia, więc utworzenie przez nie rytmu miałoby raczej charakter symboliczny, natomiast każda z latarni jest widoczna z określonego dystansu i w określonym promieniu jej odślanianie się i chowanie przed obserwatorem może mieć charakter rytmiczny. Analiza tego zjawiska dla poszczególnych obiektów będzie przedmiotem dalszej części artykułu. Do analizy wykorzystałem metodę wypracowaną przez Urszulę Forczek-Bratniec przy analizie przestrzeni widzianej z perspektywy samochodu (Forczek-Bratniec 2008), jednak w mojej ocenie metoda ta, uwzględniając relację między prędkością a torem ruchu, może być zastosowana zarówno do analizy podróży rowerem, jak i przemieszczania się pieszo.

Odpowiednie kadrowanie elementów przewodnich kompozycji linearnej może pozytywnie wpłynąć na wrażenia wizualne podczas podróży, dostarczając obserwatorowi wrażenia o zmiennych napięciach, co pomaga uniknąć monotonii i zwiększyć wrażenie wyczekiwania na kolejne bodźce (Wejchert 1984). Kazimierz Wejchert stworzył metodę analizy napięć którą nazwał Krzywą Wrażenia. Analiza ta zawiera zbiór różnych bodźców wizualnych, składających się na odbiór przestrzeni w ruchu, takich jak otwarcia, zamknięcia, pojawienie się osi widokowych, prowadzenie wzroku „wyczekującego” pojawienia się dominanty itp. Podobny typ analizy, choć o charakterze raczej opisowym, prowadził Kevin Lynch w *Obrazie Miasta*, opisując min. zmianę wrażeń wizualnych podczas drogi autostradą z New Jersey do Nowego Jorku (Lynch, 2011).

W mojej analizie widoczności latarni morskich skupiam się przede wszystkim na nich. Wprowadzam jednak dodatkowe oznaczenie dla odcinków drogi, z których otwiera się widok na morze, co wprowadza dodatkowy efekt wizualny, związany tematycznie z opisywanymi obiektami.

Analizowane elementy krajobrazu mają charakter: punktowy (latarnie morskie), liniowy (wektor ruchu – szlak turystyczny), oraz powierzchniowy (morze). Podział, wypracowany przez Urszulę Forczek-Bratniec (Forczek-Bratniec 2018), porządkuje relację między elementami krajobrazu. Podsumowując: przedmiotem analizy będzie widoczność elementów punktowych i powierzchniowych z elementu liniowego.

Podczas analizy założyłem, że widoczność latarni jest podobna w obydwu kierunkach jazdy (mimo że czasem zobaczenie obiektu wymaga obejrzenia się za siebie). Jest to pewne uproszczenie względem analiz Urszuli Forczek-Bratniewicz i Kazimierza Wejcherta, bowiem w obydwu przypadkach analizy te były prowadzone w każdym z dwóch kierunków ruchu osobno. Uważam jednak, że nałożenie na siebie widoczności dla ruchu rowerowego na jednym rysunku jest wystarczające, ponieważ zazwyczaj następuje moment kulminacyjny – minięcia obiektu (lub taki, kiedy obiekt jest najbliżej nas) – i od tego punktu możemy założyć, że dalsza część analizy zakłada już poruszanie się w kierunku przeciwnym.

5. BADANIE TERENOWE

Badanie było wykonane podczas wizyt studyjnych (odwiedzono wszystkie obiekty i ich otoczenie) przez sporządzenie dokumentacji fotograficznej, filmowej i rysunkowej oraz na podstawie źródeł kartograficznych.

Badanie było wykonywane w ramach czterech wyjazdów studyjnych, w ramach, których łącznie dwa razy przejechana została badana trasa. Pierwszy wyjazd polegał na przejechaniu trasy EuroVelo10 rowerem. Obył się w dniach 8-16.08.2018. W ramach tego etapu dokonano wstępnych wniosków i obserwacji. Stwierdzono, że wystarczająco dużo latarni jest widocznych ze szlaku, że istnieje potencjał powiązania tej typologii obiektów z infrastrukturą rowerową.

Wyjazd drugi, trzeci i czwarty (zrealizowane w okresie październik 2020-lipiec 2021) polegały na zbadaniu widoczności latarni w ich bliskim sąsiedztwie. Przed wyjazdem dokonano rozeznania kartograficznego (google street view, geoportal), w celu oszacowania, gdzie najdalej może sięgać pole widoczności latarni morskiej. Następnie w tych promieniach (dla każdej latarni) przejechano odcinki EuroVelo10 w obydwu kierunkach.

W ramach przebycia odcinków wykonano dokumentację rysunkową i fotograficzną, obrazującą najważniejsze kadry obrazujące zmienność widoczności na osi szlaku. Ponadto naniesiono na wydrukowanych mapach oznaczenia pokazujące w na jakich odcinkach przebytego szlaku latarnia była widoczna.

Po odbyciu wizji lokalnych ujednolicono dokumentację. Stworzono spójne graficznie syntetyczne szkice, obrazujące najważniejsze elementy krajobrazu (zarówno miejskiego jak i wiejskiego) wraz z samymi latarniami. Z kolei mapy z oznaczoną widocznością ujednolicono w postaci jednorodnych schematów, dołączonych jako ilustracje do kolejnych rozdziałów.

Po przedstawieniu analizy widoczności dla każdego omawianego obiektu, przedstawione zostaną wnioski i sugestie, w jaki sposób można wzmocnić relację wizualną latarni z przebiegiem szlaku.

6. ŚWINOUJŚCIE

Latarnia w Świnoujściu jest drugą najwyższą spośród znajdujących się w Polsce. Jednocześnie jest najwyższą ceglana budowla tego typu, ponieważ latarnia w Porcie Północnym w Gdańsku jest wykonana z żelbetu i stali (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020).

Obiekt znajduje się blisko ujścia Świny do Bałtyku, jednak po drugiej stronie rzeki od centrum miasta. Szlak rowerowy nie przebiega bezpośrednio przy obiekcie, jednak oferuje różnorodne ekspozycje w różnorodnych odstępach. Szczególnie ciekawy pod względem ekspozycji jest odcinek biegnący wzdłuż zachodniego brzegu rzeki Świny. Ma tam miejsce szereg otwartych widokowych na latarnię pomiędzy pasmami zieleni wysokiej, wzmocniony dodatkowo meandrowaniem ścieżki wśród tej zieleni.

W mojej ocenie, dla tego odcinka szlaku EV 10 nie ma możliwości zmiany przebiegu, która mogłaby poprawić widoczność obiektu. Jedynym rozwiązaniem byłoby przeprowadzenie przebiegu trasy wzdłuż Świny po obydwu jej stronach. Pozwoliłoby to na dojechanie do samej latarni, a jednocześnie zapewniłoby świetną ekspozycję ciągłą podczas jazdy wzdłuż nabrzeża na północ. Problemem w realizacji takiego wariantu jest konieczność przeprowadzenia przebiegu przez teren obecnie działają-

cego portu przeładunkowego. W najbliższym czasie nie należy zakładać wyłączenia portu z użytkowania. Należy jednak wskazać, że w Belgii, w rejonie Flandrii, regularnie mają miejsce przejazdy szlaków rowerowych wzdłuż kanałów przez tereny portowe (np. w miejscowości Ouden-Molen, gdzie szlak rowerowy przebiega pod funkcjonującymi suwnicami rozładowującymi towary z barek transportowych).

Rozwiązaniem łatwiejszym do wprowadzenia, dodatkowo niewymagającym zmiany przebiegu szlaku, byłoby przystrzyżenie dziko rosnących krzewów na zachodnim nabrzeżu Świny, tak aby uzyskać bardziej regularny rytm odkrywania i zakrywania się ekspozycji na latarnię morską.

7. KIKUT

Latarnia morska Kikut znajduje się poza terenami zabudowanymi. Jest jedną z najniższych latarni w Polsce, natomiast znajduje się na rekordowej wysokości w stosunku do poziomu morza. Wynika to z tego, że jest zlokalizowana na paśmie wzniesień moreny czołowej (Pasma Wolińskie), na wzgórzu o wysokości 75 m.n.p.m. Jest obiektem o konstrukcji kamiennie-ceglanej, zbudowanym pierwotnie jako wieża obserwacyjna (Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., 2020). Funkcję latarni budynek otrzymał dopiero po II Wojnie Światowej. Obecnie jest w pełni zautomatyzowany i pozbawiony stałej obsługi. Jest to jedyna latarnia w województwie Zachodniopomorskim nieudostępniona dla ruchu turystycznego. Z tego powodu potrzeba przebiegu szlaku rowerowego bezpośrednio przy budynku jest mniejsza niż w przypadku pozostałych badanych obiektów. Szlak biegnie zresztą stosunkowo daleko od obiektu i z żadnego punktu na trasie obiekt nie jest widoczny. Mimo, że leży wysoko na wzgórzu, otoczony jest gęstym lasem, co powoduje, że nawet z bliska trudno go dojrzeć.

Jedyną możliwością, aby nawiązać relację widokową szlaku rowerowego z latarnią, jest przeprowadzenie trasy szlaku bezpośrednio przy obiekcie. Uwarunkowania terenowe sprawiają jednak, że jest to prawie niemożliwe, albowiem wzgórze, na którym znajduje się latarnia, w kierunku zachodnim opada tak stromo, że ścieżka na nie prowadząca biegnie po schodach terenowych. Z tego powodu wariant ten jest mało realistyczny, chyba że zdecydowano by się na wytyczenie nowych ścieżek, bardziej kolistych otaczających wzgórze. To z kolei wiązałoby się z prawdopodobną wycinką drzew i pracami terenowymi, co w warunkach parku narodowego jest utrudnione i związane z licznymi uzgodnieniami z organami odpowiedzialnymi za ochronę krajobrazu.

8. NIECHORZE

Latarnia w Niechorzu jest obiektem ciekawym architektonicznie, ponieważ, podobnie jak ta w Świnoujściu, jest posadowiona na dwukondygnacyjnym cokole, mieszczącym pomieszczenia dla obsługi. Obiekt stoi na stromej wydmie (ok 21 m.n.p.m), jednocześnie znajduje się blisko linii brzegowej (95 m mierząc prostopadle do brzegu morza). Szlak rowerowy na tym odcinku przebiega wzdłuż morza, zbliżając się na 142 metry do obiektu. Latarnia w Niechorzu jest jedną z lepiej eksponowanych spośród badanych. Wprawdzie gdy jedziemy od strony zachodniej, prawie do ostatniego momentu mamy wokół siebie wysoką zieleń, zasłaniającą budynek, jednak po minięciu zagajnika otrzymujemy pełną ekspozycję, która trwa aż do momentu, gdy dojeżdżamy do samego parkingu przed latarnią. Z drugiej strony, od wschodu, mamy do czynienia z rytmem otwarć widokowych o narastającej częstotliwości, co zwiększa napięcie i wrażenie wyczekiwania.

W mojej ocenie z jednej strony ekspozycja latarni w Niechorzu ze szlaku EV 10 jest optymalna, z drugiej zaś strony istniejąca sieć ścieżek i dróg nie stwarza żadnego potencjału do zmiany. Nie należy zatem wprowadzać żadnych działań mających na celu korektę przebiegu szlaku.

Warto jednak zaznaczyć, że w otoczeniu latarni następuje dynamiczny i chaotyczny proces powstawania obiektów turystycznych, które nie tylko wprowadzają dysonanse estetyczne, ale też w kolejnych miejscach zasłaniają obiekt. Oprócz tego istotnym problemem jest nagromadzenie dzikich reklam stojących wzdłuż ulicy Polnej i Kolejowej, co sprawia, że latarnia, nawet jeśli widoczna, jest zdominowana widokowo przez nagromadzenie krzykliwych kolorów i sloganów. Należy więc, za-

równy na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, jak i uchwały krajobrazowej, zadbać o odpowiednie zabezpieczenie widoków na latarnię w Niechorzu. Szczególnie zaś należy zabezpieczyć przed gęstą zabudową teren na północ od ul. Polnej i na wschód od latarni morskiej. Powstanie tam gęstej zabudowy całkowicie zniszczy linearną ekspozycję latarni odbieraną po wyjechaniu ulicą polną od zachodu, spośród gęstej zieleni.

9. KOŁOBRZEG

Latarnia w Kołobrzegu jest niewidoczna z większości przebiegu trasy EV 10. Paradoksalnie, jedyne miejsce, gdzie ekspozycja przebiega w sposób liniowy (w przeciwieństwie do jednego punktowego otwarcia na południe od obiektu), znajduje się dopiero 2,9 km od samego obiektu. Jest to odcinek, na którym szlak przebiega po wydmie, wzdłuż łuku wybrzeża. Nie ma tam obiektów przysłaniających, dzięki czemu latarnia jest widoczna z drogi. Jednak przez to, że jest to budynek niski, nie wyodrębnia się z sylwety miasta. Co istotne, równocześnie z ekspozycją latarni, ma miejsce panoramiczna ekspozycja powierzchni morza, co wzmacnia atrakcyjność wizualną przejazdu.

Propozycja alternatywnego przebiegu trasy zakłada dojazd do samego obiektu, nie zaś – jak to ma miejsce obecnie – objazd nadmorskiego kwartału ulicą Mickiewicza na południe. Dzięki temu pojawi się możliwość zobaczenia obiektu z bliska, zwiedzenia go oraz przejazdu atrakcyjnym nabrzeżem, przy którym cumują statki. Poza tym odcinkiem, nie dostrzegam możliwości zmiany trasy szlaku.

10. GĄSKI

Latarnia w Gąskach jest, moim zdaniem, najlepiej eksponowanym obiektem spośród badanych. Mają miejsce zarówno otwarcia liniowe, jak i punktowe, rytmy o zmiennym natężeniu, oraz otwarcie panoramiczne na morze.

Podobnie jak w Niechorzu, najazd od zachodniej strony jest przez długi czas przysłaniany przez wysoką zieleń, z kolei od wschodu ekspozycja latarni jest zróżnicowana i sięga rekordowo daleko – obiekt jest widoczny ze szlaku rowerowego z odległości 3,6 km. Możliwe jest to dzięki jego wysokości – 51,2 m od podstawy, oraz dzięki temu, że krajobraz na wschód od obiektu jest otwarty i nie posiada obiektów przysłaniających. Dodatkowo atrakcyjność wizualną drogi ku latarni wzmacnia naprzemienne na pewnym odcinku odsłanianie się latarni i powierzchni morza. Buduje to rytm wzmacniający wrażenia wizualne, jednocześnie pozwalający nawiązać rowerzystom kontakt wizualny z naturalnym kierunkiem dla latarni, jakim jest Bałtyk.

Również w przypadku tego obiektu, podobnie do tego w Niechorzu, nie widzę potrzeby zmiany przebiegu trasy szlaku. Powinny być podjęte jednak zabiegi porządkujące wobec zieleni wysokiej przysłaniającej latarnię od południowego zachodu. Zieleń rosnąca wzdłuż ulicy Nadbrzeżnej często jest nieplanowana, przypadkowo narośnięta i w miejscach, gdzie nie ma walorów estetycznych, należy ją zredukować tak, aby rytmicznie odsłaniała latarnię.

Dodatkowym postulatem jest również ochrona planistyczna ekspozycji latarni. Wzdłuż wybrzeża powstają, nowe obiekty turystyczne, których gabaryty i cechy architektoniczne mają charakter przypadkowy. Osobnym problemem jest występowanie dzikich reklam, które, jeśli nie zasłaniają latarni, to swoją krzykliwą kolorystyką odwracają od niej uwagę. Należy więc, zarówno na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, jak i uchwały krajobrazowej, zadbać o odpowiednie zabezpieczenie widoków na latarnię w Gąskach.

11. DARŁOWO

Latarnia w Darłowie (a w zasadzie w części miasta o nazwie Darłówko), podobnie jak w Kołobrzegu, widoczna jest ze szlaku tylko z dużej odległości. Również w tym przypadku szlak przebiega po wydmie, co pozwala z jednej strony na szeroką ekspozycję portu w Darłówku (łącznie z latarnią), jak i nałożenie na to pełnej, liniowej ekspozycji morza.

Problemem jest jednak potencjał ekspozycyjny z bliska. Szlak rowerowy, po zbliżeniu się na odległość ok 350 metrów od budynku, skręca na południe w stronę historycznego centrum Darłowa. Latarnia jest zbyt niska, żeby wyłonić się ponad dachami sąsiednich budynków. Również analogicznie do przykładu Koszalina, przeprowadzenie szlaku do samego obiektu pozwoliłoby na przejazd wzdłuż malowniczego nabrzeża portowego nad rzeką Wieprzą.

Alternatywny wariant mógłby prowadzić, patrząc od północnego wschodu, do samej latarni, po czym – po przejechaniu wzdłuż nabrzeża rzeki Wieprzy - wrócić na istniejący przebieg w stronę historycznego centrum miasta. Możliwe jest jednak przeprowadzenie szlaku na drugą stronę Wieprzy, mostem rozsuwanym, który stanowić może dodatkową atrakcję. Wariant ten jednak nie jest rekomendowany, ponieważ nie wydłuża ekspozycji latarni, a dodatkowo wydłuża i niepotrzebnie komplikuje przebieg szlaku.

Tak samo jak w przypadku Niechorza i Gąsek, problemem jest chaotyczny rozwój infrastruktury turystycznej w bezpośrednim sąsiedztwie latarni, co skutkuje nie tylko kakofonią estetyczną tymczasowych krzykliwych obiektów służących turystom, lecz też powstawaniem obiektów zasłaniających latarnię z kolejnych stron. Należy przedsięwziąć kroki mające na celu ochronę otoczenia latarni przed dalszą dewastacją estetyczną. Jeśli chodzi o przysłanianie obiektu, nowe obiekty skutecznie zasłaniają już latarnię z większości kierunków, więc można powiedzieć, że na interwencję na tym polu jest już za późno.

12. JAROSŁAWIEC

Latarnia w Jarosławcu jest niezwykle atrakcyjna jako wieża widokowa. Oferuje widoki na każdą stronę, nie tylko na morze, ale też na pobliskie jezioro Wicko.

Przebieg szlaku EV 10 nie jest zupełnie niekorzystny, jeśli chodzi o ekspozycję latarni, natomiast jest ona widoczna tylko z bezpośredniego sąsiedztwa. Bardzo szybko po oddaleniu się od niej obserwator przestaje ją widzieć z powodu licznych obiektów przysłaniających (w większości budynków). Walorem przebiegu trasy jest natomiast zbliżenie się do morza i atrakcyjne panoramy widokowe na Bałtyk otwarte z ulicy Leśnej.

Propozycja alternatywnego przebiegu szlaku polega na przeprowadzeniu trasy wzdłuż ul. Bałtyckiej, więc z pominięciem zjazdu w stronę brzegu morza. W ten sposób, jadąc od zachodu, uzyskamy linearną ekspozycję osiową na zbliżającą się latarnię. Z kolei od strony wschodniej można przeprowadzić trasę bardziej na południe od obecnego przebiegu, dzięki czemu podobna ekspozycja pojawi się przy najeździe na obiekt od strony wschodniej (ulicą Wczasową zamiast Bałtycką). O ile najazd od wschodu byłby dużo ciekawszy i nie wiązałby się z rezygnacją z już istniejących walorów widokowych, to zmiana przebiegu trasy na zachód od latarni wiązałaby się z rezygnacją z panoramy morskiej oraz z dość atrakcyjnego najazdu na latarnię od północy pod górę ulicą Nadmorską. Należy rozważyć, który z tych wariantów powinien docelowo zostać wykorzystany.

13. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Sześć z siedmiu badanych latarni (poza Kikutem) jest już widocznych z trasy EV 10. Dwie z nich - mają ekspozycję tak dobrą, że nie ma potrzeby zmiany przebiegu trasy. Latarnia w Gąskach, która obecnie nie jest widoczna ze szlaku, nie ma dużej szansy na przeprowadzenie trasy w sposób umożliwiający otwarcie widokowe. Dla pozostałych czterech latarni proponuję zmiany przebiegu trasy – od nieznaczących do istotnych – w celu poprawienia powiązań widokowych obiektu ze szlakiem.

Latarnie w województwie Zachodniopomorskim, z wyjątkiem jednej, posiadają lub mogą posiadać rolę obiektów kluczowych dla kompozycji linearnej jaką jest trasa EV 10. Należy jednak zastosować miejscowe korekty przebiegu szlaku, a także miejscowo otworzyć widoki przez wycięcie dzikiej, niezaplanowanej roślinności oraz wprowadzenie odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych, które mogłyby zabezpieczyć ekspozycję latarni przed zasłonięciem.

Tematem do dalszych badań może być:

- Analogiczna analiza dla latarni znajdujących się w województwie Pomorskim. Ta analiza mogłaby pomóc w wypracowaniu docelowego przebiegu trasy EV 10, ponieważ dotychczas przebieg jest tylko sugerowany;
- Próba wypracowania poczucia ciągłości wśród podróżujących szlakiem EV 10 na odcinkach między latarniami morskimi. Należy zadbać o to, żeby kontakt widokowy z latarniami był kulminacją poszczególnych odcinków szlaku. Warto w związku z tym zastanowić się jakimi środkami można utrzymywać odpowiednie napięcie wizualne i wrażenie oczekiwania na pojawienie się latarni w zasięgu wzroku.

BIBLIOGRAPHY

- Blady W., *Polska flota rybacka w latach 2021-2001*, Gdynia, Morski Instytut Rybacki, 2002, 83-908885-9-9.
- Jones R., *The Lighthouse encyclopedia, The Definitive Reference, Second Edition*, Guilford, GPP, 2014, 978-0-7627-8670-1.
- Forczek-Bratnec U., *Przestrzeń Widziana – analiza widokowa w planowaniu i projektowaniu krajobrazu*, Kraków, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2018, 978-83-7242-997-1.
- Forczek-Bratnec U., *Widok z Drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*, Kraków, Elamed Media Group, 2008, 978-83-925162-3-1.
- González Macías J.L., *Światło na krańcach świata. Mały atlas latarni morskich*, Warszawa, Wielka Litera, 2021, 978-83-8032-676-7.
- Komorowski A. F., Pietkiewicz I., Szulczewski A., *Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża*, Gdańsk, Oficyna Morska, 2020, 978-83-60584-87-3.
- Lynch K., *Obraz Miasta*, Kraków, Wydawnictwo Archivolta, 2011, 978-83-931118-0-0.
- Sienkiewicz, H., *Latarnik*, Kraków, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1968.
- Wejchert K., *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, Warszawa, Arkady, 1984, 978-83-213-4494-2.
- Eurovelo, www.en.eurovelo.com/ev10/poland, dostęp/access 2021-11-20.
- Geoportal, www.mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp_2.html?gpmmap=gp0, dostęp/access 2021-11-20.
- Komoot, www.komoot.com, dostęp/access 2021-11-20.
- OpenStreetMap, www.openstreetmap.org, dostęp/access 2021-11-20.

AUTHOR'S NOTE

Mikołaj Gomółka is an architect and urban planner who researches the depopulation of cities in Poland, the use of abandoned building structures for new functions, and of which this article is a part, the relationship between architectural forms and the natural landscape.

O AUTORZE

Mikołaj Gomółka jest architektem i urbanistą prowadzącym badania nad wyludnianiem się miast w Polsce, wykorzystaniem struktur opuszczonych budynków do nowych funkcji oraz, czego częścią jest niniejszy artykuł, relacjami między formami architektonicznymi a krajobrazem naturalnym.

Contact | Kontakt: mikolaj.gomolka@pw.edu.pl, mikolaj.jakub.gomolka@gmail.com