Historia
i aspekt logistyczny latarni morskiej
ROZEWIE II

Towarzystwo Przyjaciół
Narodowego Muzeum Morskiego

Apoloniusz Łysejko
16.04.2015

Przylądek Północny

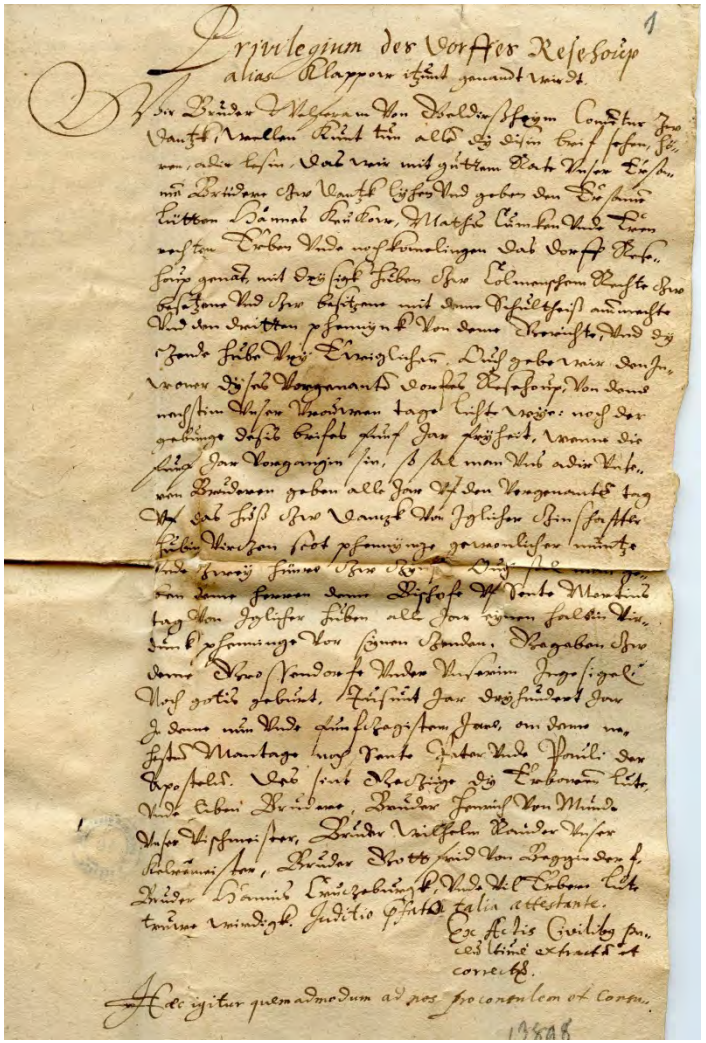
Przylądek Rozewie

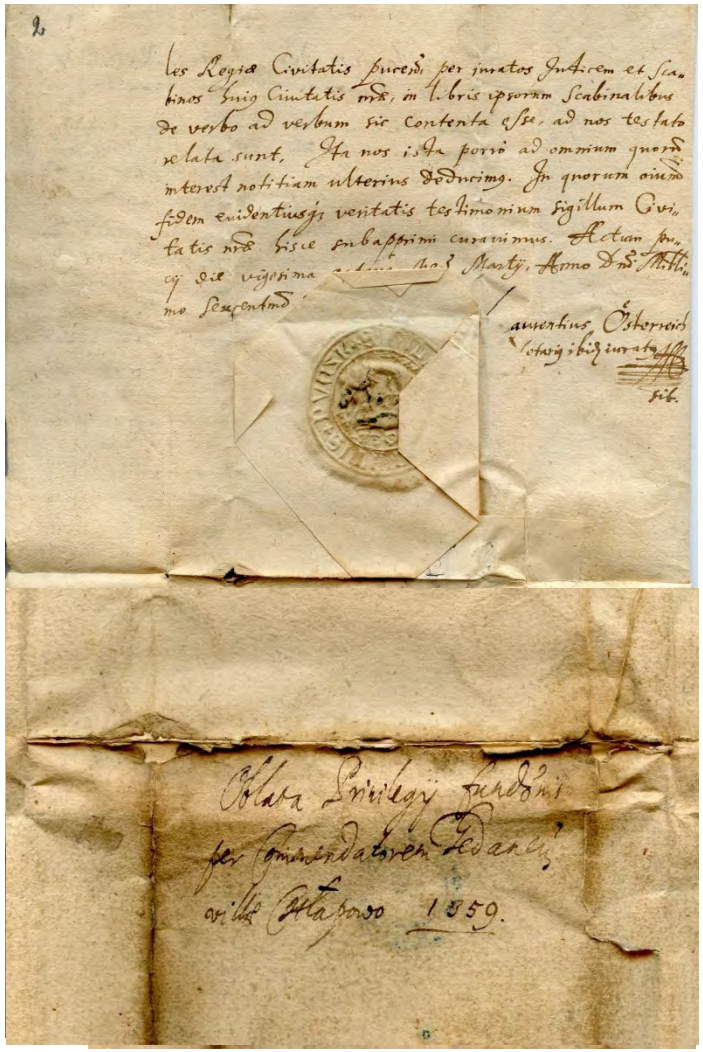
Przylądek Rozewie to charakterystyczne miejsce południowego wybrzeża Bałtyku.

Czym dla Europejczyków jest **North Cape** tym dla Polaków **Rozewie**.

Marynarze spod biało-czerwonej uznają go za najpiękniejszy przylądek świata.

W dzień wypatrują pokrytych zielenią urwisk, nocą zaś obserwują jego promienną gwiazdę poruszającą się po rozgwieżdżonym niebie.





Początki osady można wiązać z nadaniem przywileju lokacyjnego wsi Resehoubt (o trzydziestu włókach) czcigodnym Hansowi Clukowowi i Matthisowi Cunikenowi wraz z godnością sołtysa przez gdańskiego komtura Wolframa von Baldersheima 1 lipca 1359.

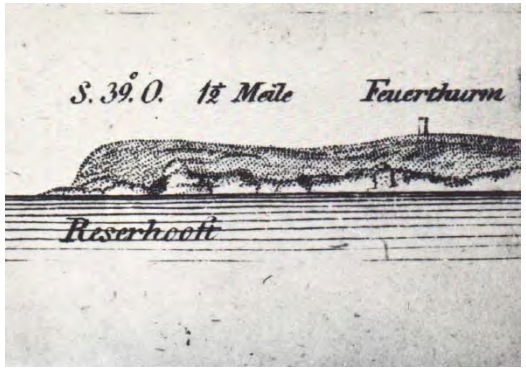
Nazwa Rozewie zanim znalazła się w powszechnym użyciu przeszła długą drogę.
Rozewie odnalezione w holenderskiej locji z XIV wieku i na mapach na przestrzeni wieków. Począwszy od XVII wieku na mapach pojawiają się różne nazwy związane z tym przylądkiem: Reserhooft, Rooshead, Rooshewid, Rosahaupt, Rosehap, Rosehoeft, Rosehöpt, Rösehoub, Rösehoubt.

Dahlberg / Getkant 1637

Pufendorf 1694

Zannoni 1772

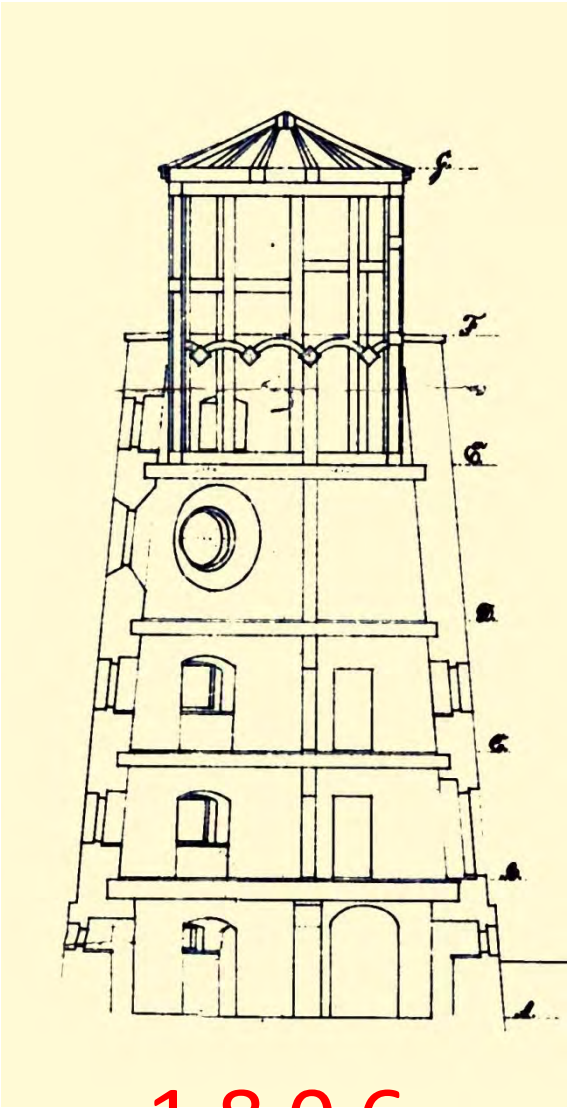
Klint 1815



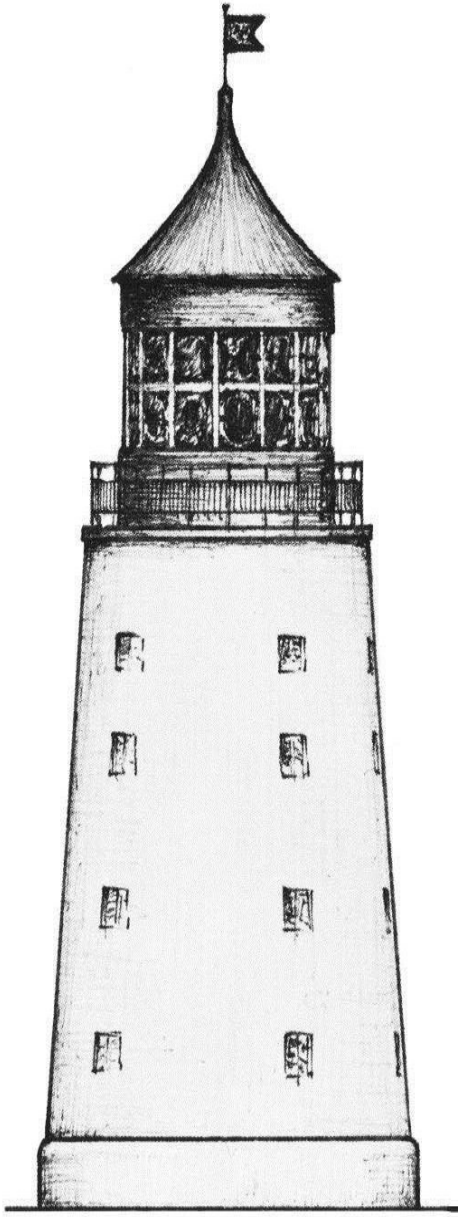
Klint 1822

Bille / Albrecht 1841

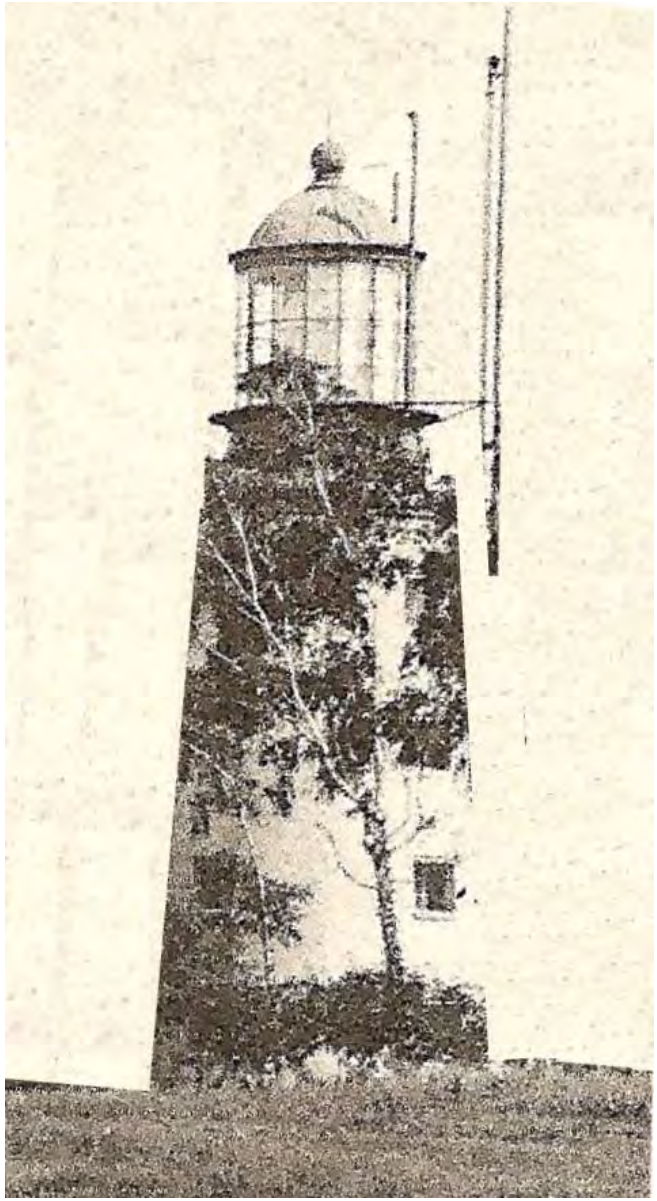
MAP
KROLE
POLSK
WRAZ Z OBWODEM W
KRAKOWA
i częścią pogranicznych Państw
UŁOZONA PRZEZ JULIUSZA COLBERG
wykonana przez Seweryna Oleszczyńskiego
1830
B A L T Y C
M O R Z E
ZATOKA FRYSKA
Nerzeja
GDANSK
Neustadt
Pillau
Braudenburg
TABELLA STATYSTYCZNA
Województwa
I Krakowskie
II Sandomierskie
III Kaliskie
IV Lubelskie
V Płockie



1806

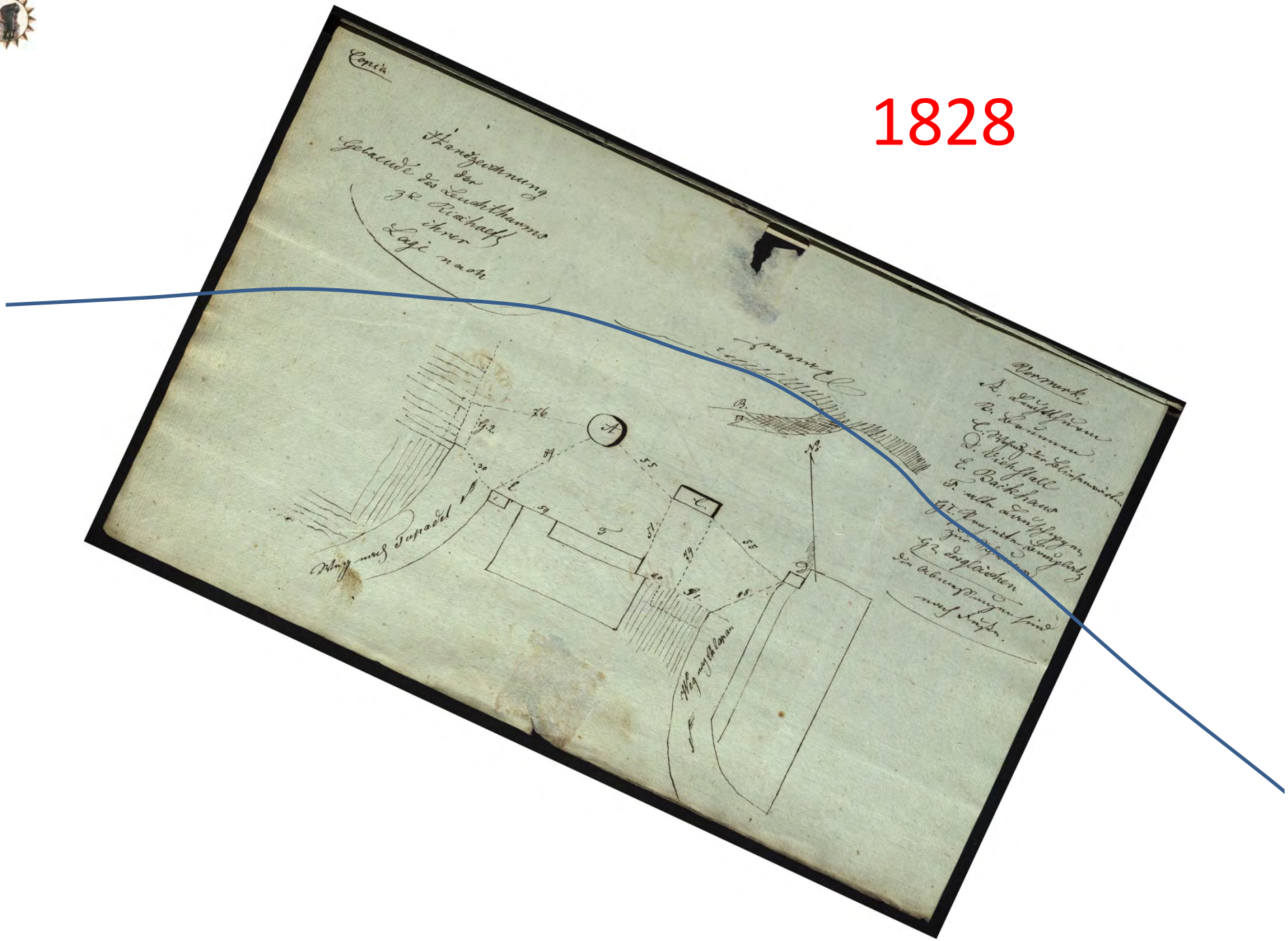


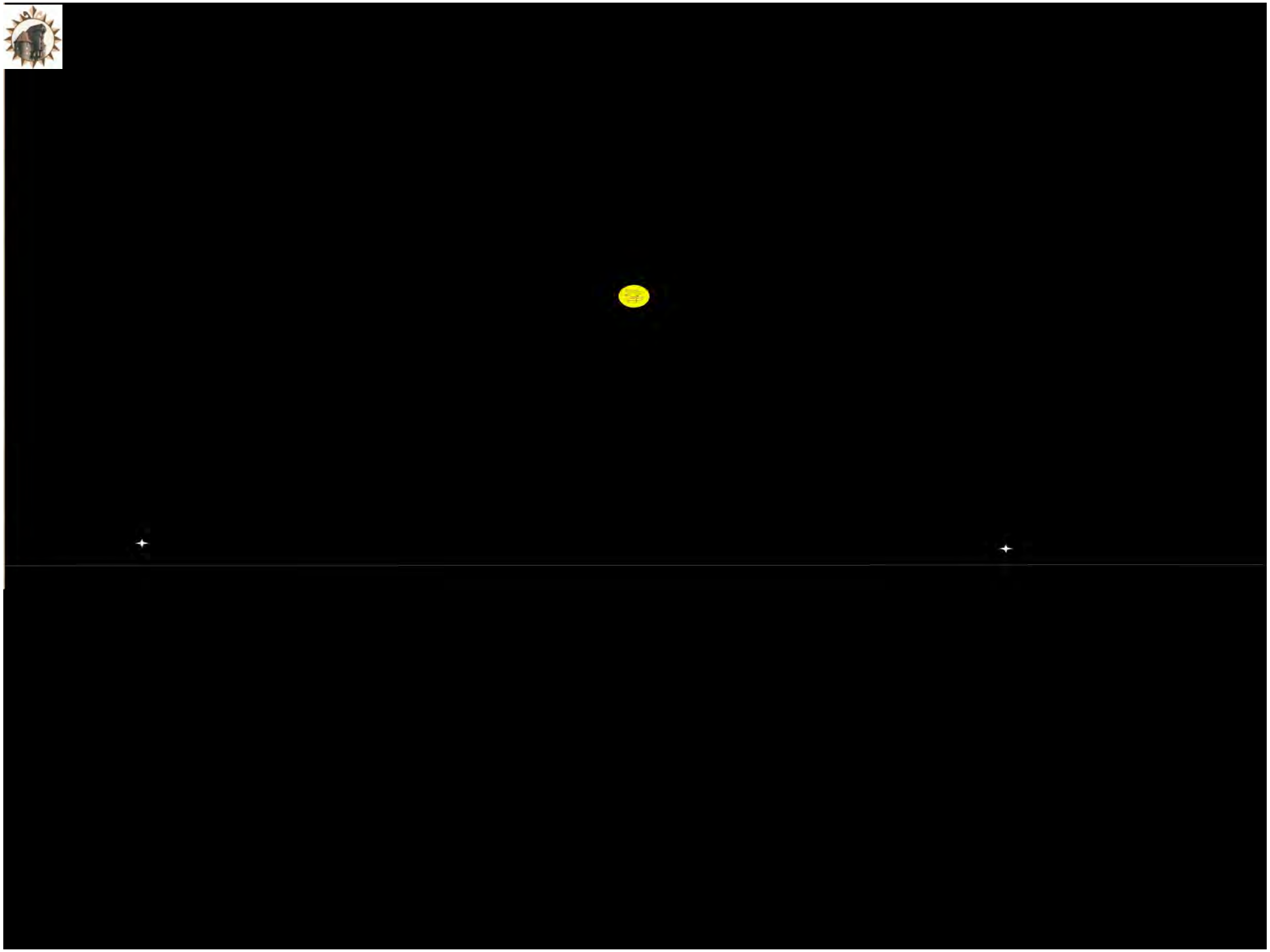
1822



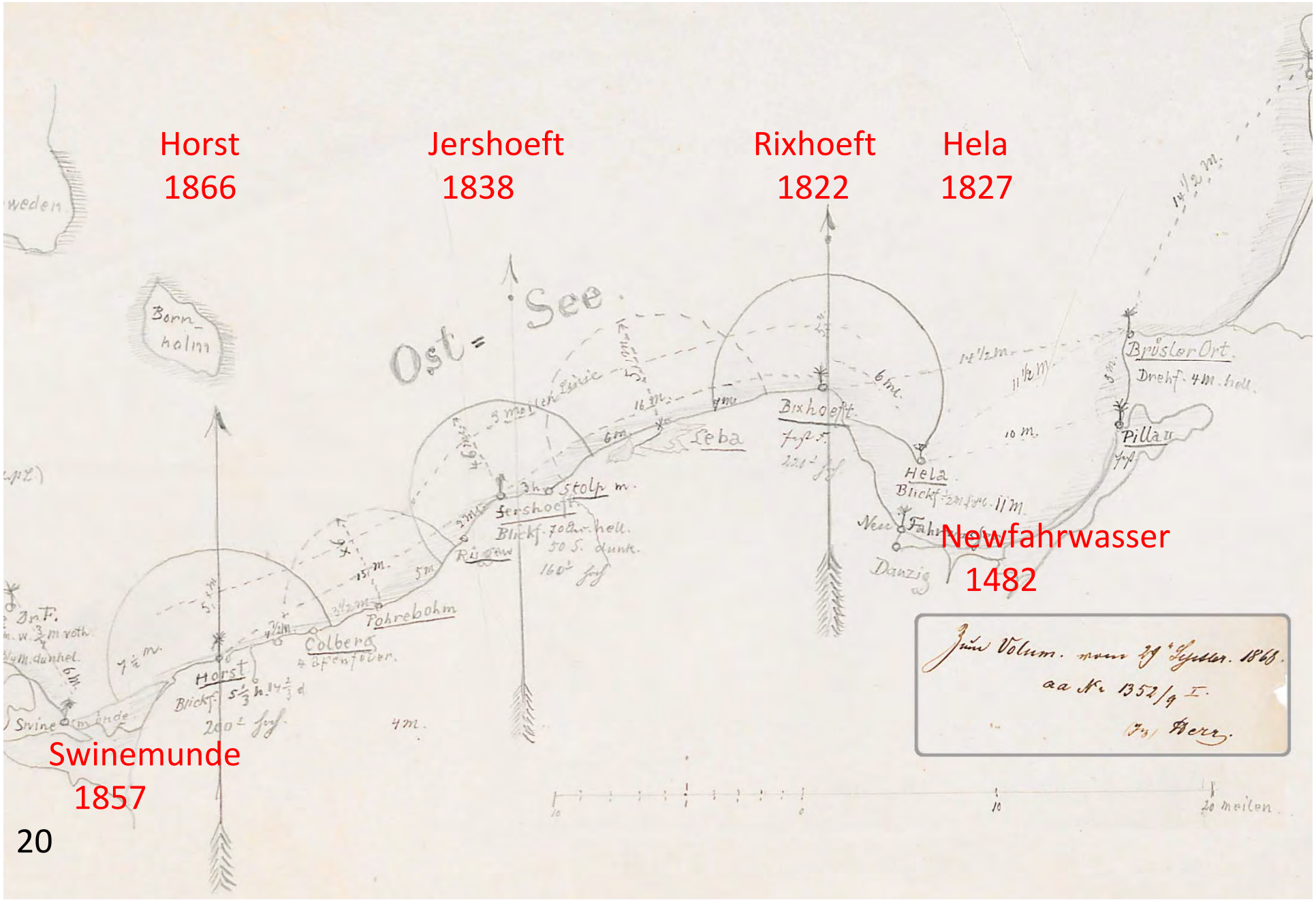
1866 1904

1828


Copia
Hangordnung
der
Gebäude des Leuchtthurms
zu Rixhoft
ihrer
Lage nach
Weg nach Tapadel
Weg nach Oxhöft
Bemerkungen
A. Leuchtthurm
B. Kasernen
C. Wohnung der Leuchtmeister
D. Leichtfall
E. Backhaus
F. alte Einfriedigung
G. Umgebung des Leuchtthurms
G2. desgleichen
die Abmessungen sind
auf Fuß.



29 wrzesień 1868



Latarnie morskie wiążą się ściśle z rozwojem żeglugi i jej bezpieczeństwem.

Za pierwsze latarnie uważa się zbudowane na wyspie Faros k. Aleksandrii i Kolos na wyspie Rodos, a na południowym Bałtyku – Weischelmünde (1482).

Popatrzmy na wiek XIX.

Przyniósł on kolosalne zmiany w wielu dziedzinach, obfitował w niezwykłe osiągniecia i wynalazki. Trudno wskazać, które z nich można uznać za najważniejsze. Co było bardziej spektakularne: odkrycia w dziedzinie medycyny, czy też w dziedzinie techniki?

W polityce dominacja Rosji stopniowo zmniejszała się na rzecz rosnących w potęgę militarną i gospodarczą Niemiec, które po 1870 opanowały południowo-zachodnią część akwenu. Cesarstwo Niemieckie dominowało w południowej i zachodniej części Bałtyku, Rosja natomiast w części północnej. Stan ten utrzymał się aż do I wojny światowej.

W połowie XIX stulecia dokonano zasadniczych zmian w budownictwie okrętowym. Drewniane dotąd kadłuby okrętów wojennych i statków handlowych zaczęto zastępować stalowymi, a napęd żaglowy – parowym.

Zamontowane w 1822 r. źródło światła zostało zmienione dopiero po ponad 40. latach eksploatacji. W 1866 r. zainstalowano aparat Frasnela I klasy (ogniskowa 920 mm).

Użyty w nim palnik, z czterema koncentrycznymi knotami, spalał 45 gramów oleju rafinowanego w ciągu godziny. Ognisko lampy znajdowało się 16,3 m ponad poziomem terenu i 70,3 m nad średnim poziomem morza.

Światło latarni, podobnie jak przed zmianą, było białe, stałe i widziane - przy dobrej pogodzie – z odległości 21,7 Mm.

W związku z wprowadzonymi zmianami, służba na latarni oraz obsługa aparatu określone zostały w szczegółowej instrukcji, wydanej 4 października 1866 r.

Obsługę latarni stanowiło dwóch latarników i jeden pomocnik, podlegli inspektorowi portowemu z Nowego Portu. Inspektor miał prawo karania latarników karą pieniężną do wysokości trzech talarów, zaś w szczególnych przypadkach mógł ich zwolnić, a nawet oddać pod sąd. Również inspektor brzegowy z Pucka był upoważniony do kontrolowania pracy latarników.

. stycznia 1875 r. w Rozewiu uruchomiono drugą latarnię morską, w sąsiedztwie blizy oznakowującej Przylądek Rozewie co najmniej od XIV wieku, co odnotowano we flamandzkiej locji. Nową latarnię zbudowano 190 m w kierunku zachodnim od dotychczasowej latarni, której uruchomienie ogłoszono dopiero 15 listopada 1822 r.

Nowy obiekt nawigacyjny zbudowano wraz z przylegającymi do niego dwoma budynkami mieszkalnymi dla latarników i ich rodzin. Ceglaną, ośmioboczną wieżę latarni, zwieńczono przeszklonym pomieszczeniem, w którym zainstalowano urządzenie optyczne Fresnela I klasy, złożone ze 185 elementów soczewek i pryzmatów oraz urządzenie z palnikiem. Olej mineralny spalano w pięcioknotowym palniku, którego płomień wytwarzał światło latarni.

Obie wieże górowały nad okolicą, a ich stałe światła paliły się na tej samej wysokości 70 m nad wodą. Po 35 latach pracy latarnię tę wyłączono jednak z eksploatacji, kiedy na starszej latarni zainstalowano nowoczesne urządzenie, umożliwiające emitowanie światła błyskowego.

Na wyłączonej w roku 1910 latarni, w miejsce zdemontowanej laterny i aparatury optycznej, zainstalowano blaszaną barierę o wysokości 1,5 m. Latarnia w takiej postaci przetrwała ponad 100 lat.

Wzrastająca żegluga morska spowodowała zwiększenie wymagań w stosunku do obsługi brzegowych obiektów nawigacyjnych. Pracowników zobowiązywano do sumienności i prowadzenia właściwego trybu życia. Odpowiedzialność za utrzymanie światła, zużycie oleju, utrzymanie w czystości i sprawności sprzętu w jednakowym stopniu spadała na obu latarników. Do nich również należała troska o roślinność wydmową, otaczającą latarnię. Pomocnik raz w tygodniu zastępował latarnika w następujących po sobie wachtach nocnej i dziennej, a w przypadku jego choroby pełnił regularne służby.

Nocne służby dzieliły się na wachtę pierwszą, trwającą od zapalenia lampy do północy, i drugą, od północy do świtu. Służba nocna pełniona była przez dwóch latarników jednocześnie. Podczas gdy pierwszy dyżurował w pomieszczeniu laterny, drugi przebywał w pomieszczeniu służbowym, mieszczącym się poniżej. Do obowiązków pierwszego latarnika należało zapisywanie w dzienniku służbowym dokładnego czasu zapalania i gaszenia światła, zużycia oleju, knotów i cylindrów, obserwacji pracy latarni helskiej oraz szczególnych spostrzeżeń. Spożywanie alkoholu było powodem natychmiastowego zwolnienia z pracy.

O tym, jak ważnym nawigacyjnie obiektem była Latarnia Rozewie, zaświadcza szczegółowa instrukcja służby i obsługi jej urządzeń z 1866 r. Regulowała ona wiele spraw związanych z działaniem i obsługą latarni oraz życiem na obiekcie nawigacyjnym.

Pustelnicze życie latarników oraz same latarnie w Rozewiu i Helu przyciągały przebywających na wybrzeżu - „u wód” - letników.

Zwiedzanie latarni mogło odbywać się tylko w ciągu dnia i zawsze pod opieką latarnika.

Po starannym oczyszczeniu obuwia *(„Gościu drogi, wytrzyj nogi”)* i wpisaniu się do księgi, turyści mogli wejść po stopniach na górę, do pomieszczenia laterny, w którym było zainstalowane źródło światła. Wprowadzanie psów było zabronione, a przed wejściem do wieży należało pozostawić laski i parasole. Przebywanie w latarni, gdy paliła się lampa, wymagało pisemnej zgody inspektora portowego z Nowego Portu.

Przygotowanie latarni do pracy wymagało wielu skomplikowanych czynności. Należało przyciąć knoty równo z górną krawędzią palnika i usunąć zbędne włókna knotów, ponieważ powodowały kopcenie. Zapalanie lampy - w porównaniu z wcześniej stosowanym zespołem lamp Arganda - było skomplikowane i wymagało czynności wykonywanych przez dwóch latarników. Najpierw zapalano kolejno cztery knoty, począwszy od środkowego, i skręcano je możliwie jak najniżej. Po odpowiednim rozpaleniu się knotów osadzano cylinder z regulatorem. Czynność tę wykonywano stopniowo, aby nie dopuścić do nadmiernego nagrzania cylindra, które mogłoby spowodować pęknięcie szkła. Przy opuszczaniu cylindra otwierano regulator dolotu powietrza i jednocześnie powoli podkręcano knot do góry. Pełna jasność płomienia uzyskiwana była dopiero po upływie jednej godziny. Czynność zapalania tego typu lamp podobna jest do zapalania lamp naftowych, które już niemal całkowicie wyszły z użytku. Wachtowy latarnik całą noc obserwował płomień, a poprzez odpowiednie ruchy cylindra i regulatorów, korygował wysokość płomienia, utrzymując ją na wysokości

4 cali, co zapewniało utrzymywanie maksymalnego zasięgu widoczności latarni

Wyposażenie Latarni Rozewie wymagało utrzymywania zapasów zapewniających ciągłość jej pracy. Z sześciu posiadanych palników jeden był w użyciu, drugi - wraz z knotami – przechowywano w pomieszczeniu poniżej laterny, zaś cztery pozostałe przechowywano w magazynie. Zaschnięty olej usuwano z urządzeń poprzez zmiękczanie go gorącą wodą, a następnie palniki czyszczono terpentyną i starannie wycierano.

Zakopcone cylindry czyszczono zwilżonym popiołem, albo gotowano je w ługu. Części zapasowe utrzymywano w nienagannej czynności i chroniono przed wilgocią powodującą rdzę. Używany w palnikach olej wcześniej był oczyszczany. Paliwo przepuszczano przez grubą warstwę czystego piachu, który raz w miesiącu podlegał wymianie.

Innymi elementami aparatu Fresnela były soczewki i pryzmaty.

Czyszczono je codziennie. Plamy olejowe usuwano terpentyną, bądź innymi środkami.

Szkła urządzeń optycznych wymagały specjalnej konserwacji. Co miesiąc obmywano je alkoholem, osuszano i starannie polerowano. Laterna, w której znajdował się aparat Fresnela, musiała mieć uszczelnione kitem wszystkie szyby okien, które codziennie czyszczone były kredą szlamową, bądź wycierane delikatnymi szmatkami.

Zapalanie lampy następowało kwadrans przed zachodem słońca. Wachtowy latarnik przebywał do północy w laternie, natomiast drugi mógł spać w pomieszczeniu służbowym, w którym światło musiało palić się całą noc. Gdy zachodziła konieczność awaryjnego oczyszczenia lampy nocą, czynność tę musieli wykonywać obaj latarnicy wspólnie. Gaszenia lampy dokonywano o świcie. Wygaszanie palnika następowało w odwrotnej kolejności niż zapalanie. Najpierw wygaszano knot zewnętrzny, a później, w pewnych odstępach czasowych, wygaszano kolejno pozostałe. Taka procedura podyktowana była troską o to, aby cylinder nie został gwałtownie schłodzony. Na tym nie kończyła się jednak praca latarnika. W ciągu dnia obaj wachtowi mieli obowiązek oczyścić dokładnie całą aparaturę, przygotować olej i części rezerwowe, a także sprzątnąć laternę i pomieszczenia służbowe.

Okres przed budową latarni (1870-1875) cz. I

Wyciąg

Berlin, 13 października 1870.
III 9601

Do
Królewskiej Rejencji w Gdańsku

(Budowa latarni morskiej)

Poza tym zwracam uwagę na wspomniane polecenie, wysłane do Królewskiej Rejencji w Koszalinie, by zleciła wykonanie projektu i kosztorysu na budowę drugiej latarni morskiej z aparatem świetlnym na Rozewiu, tej samej wysokości i poza tym z takim samym urządzeniem, w odległości około 50 prętów od obecnej, uwzględniając przy tym zbudowanie mieszkania z dodatkami dla czwartego latarnika.

Minister Handlu itd.
podpisał hrabia von Itzenplitz

Berlin, 22 października 1872.
III 16113

Do
Królewskiej Rejencji
w Gdańsku

dot. III 9601 z 1870

Wyżej wymienionej przypomina się o rychłym załatwieniu polecenia wydanego 13 października 1870 roku dotyczącego drugiej latarni morskiej z aparatem świetlnym na Rozewiu. Sprawa wymaga możliwego przyśpieszenia, ponieważ latarnia morska koło Czołpina będzie gotowa następnej jesieni, jednak dla uniknięcia pomyłek nie może być zapalona wcześniej, zanim na Rozewiu będą się paliły dwa światła.

Minister Handlu itd.

Okres przed budową latarni (1870-1875) cz. II

Gdańsk, 30 maja 1873
B. 221/5

Dotyczy
Kosztorysu drugiej latarni morskiej na Rozewiu.
Do reskryptu z 24 marca III 19568

Do
Królewskiego Ministra Stanu
i Ministra ds. Handlu, Rzemiosła i Robót Publicznych w Berlinie
Ekscelencji Pana dr. Achenbacha

Mamy zaszczyt przekazać najposłuszniej Waszej Ekscelencji projekt drugiej latarni morskiej w Rozewiu.

Królewska Rejencja, Wydział Spraw Wewnętrznych.
(-) cztery podpisy nieczytelne

Berlin, 13 listopada 1874

Do
Królewskiego Ministra Stanu
i Ministra ds. Handlu, Rzemiosła i Robót Publicznych w Berlinie
Ekscelencji Pana dr. Achenbacha

W odpowiedzi na łaskawe pisma z 28 sierpnia br. III 13150 i 16727 odsyłając załącznik do tego ostatniego oświadczam najposłuszniej, że całkowicie zgadzam się z zatrudnieniem 2 latarników do nadzoru i obsługi nowego światła nawigacyjnego w Rozewiu i że opłacani będą według średniej stawki 930 marek kwotą 1860 marek.
Na utrzymanie światła nawigacyjnego należy w przyszłorocznym budżecie państwowym przewidzieć 3000 marek.

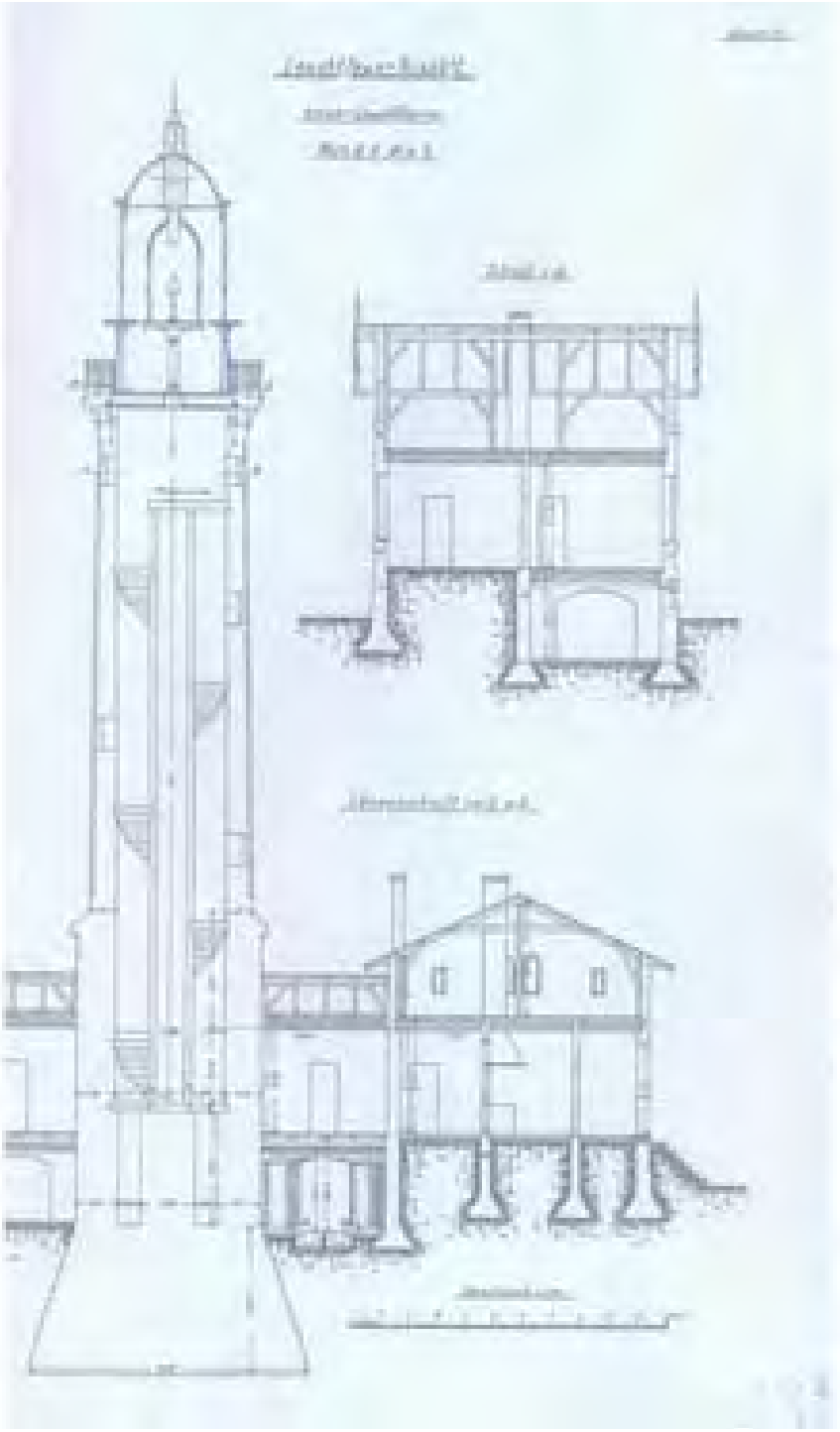
Okres przed budową latarni (1870-1875) cz. III

Gdańsk, 23 grudnia 1873
B. 246/11
Dotyczy nowej budowy drugiej latarni morskiej na Rozewiu.
Referent: nadinspektor budowlany Alsen

Do
Królewskiego Ministra Stanu i Ministra ds. Handlu, Rzemiosła i Robót Publicznych w Berlinie
Ekscelencji Pana dr. Achenbacha

Najposłuszniej pozwalamy sobie powiadomić Waszą Ekscelencję, że druga latarnia morska w Rozewiu ma być, zgodnie z projektem, zbudowana prostopadle do dwusiecznej kąta widoczności pierwszej latarni morskiej albo w kierunku WNW2/4N od niej w odległości 20 do 50 prętów. Kierunek ten jest prawie równoległy do linii drogi statków płynących z Sundu, tak że oba światła, nawet jeśli będzie zapewniony największy odstęp 50 prętów, będą mogły być widziane przez te statki w mniejszej odległości, niż wynosi zasięg widoczności. Biorąc pod uwagę, że podróż ze wschodu jest bardziej zabezpieczona ze względu na światła w Helu i Jastarni, okazuje się być bardziej celowe, by nową latarnię morską przy odstępie 50 prętów wybudować w kierunku leżącego na zachód od latarni wybrzeża albo w kierunku zachód ku północy od starej latarni morskiej, tak jak to przedstawiono na załączonej mapie.
Prosimy Waszą Ekscelencję o przychylne zezwolenie na to odstępstwo od projektu.

Królewska Rejencja, Wydział Spraw Wewnętrznych.
(-) cztery podpisy nieczytelne



Wymiary obiektu 35 x 10,5 m

Latarnia ośmiokątna 28,8 m

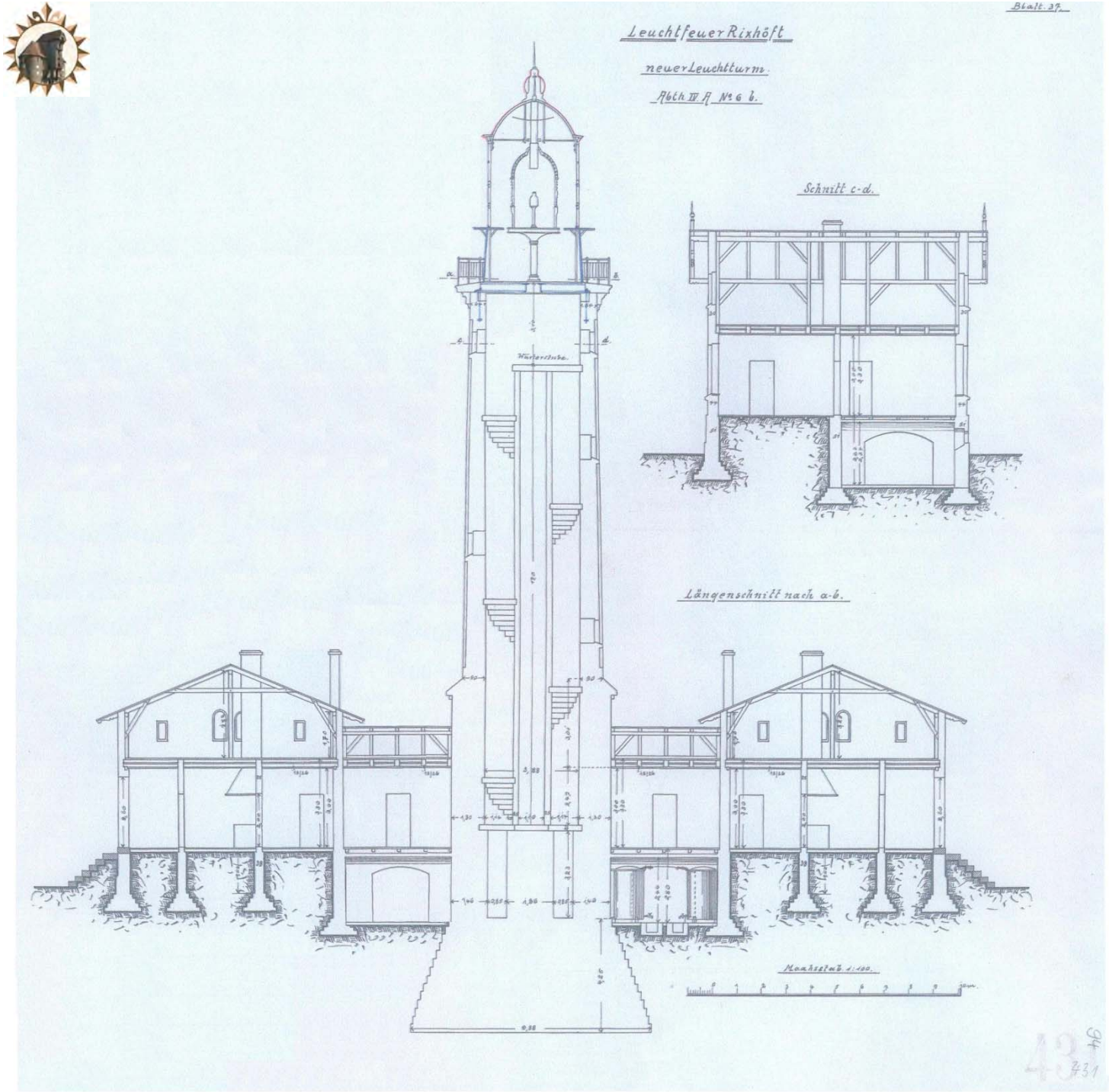
Urządzenie optyczne Fresnela I klasy

Wys. – 2960 mm Śr. – 1840 mm

185 elementów optycznych

Obsługa Rozewia I i Rozewia II
składała się z obserwatorów i pomocnika

Kierownictwo budowy – inż. Veitmeyer



Kierownictwo budowy – inż. Veitmeyer

Wymiary obiektu 35 x 10,5 m

Latarnia ośmiokątna 28,8 m

Urządzenie optyczne Fresnela I klasy

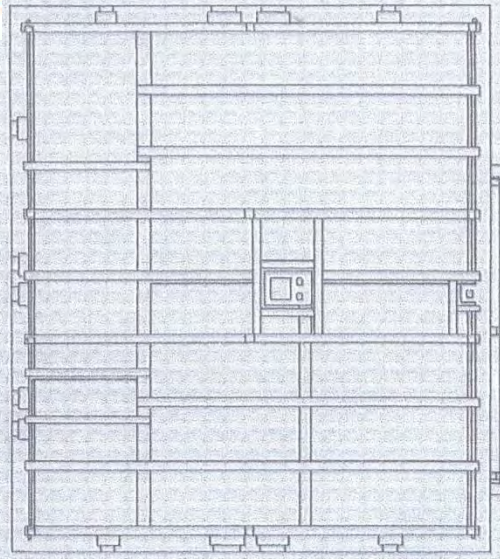
Wys. – 2960 mm Śr. – 1840 mm

185 elementów optycznych

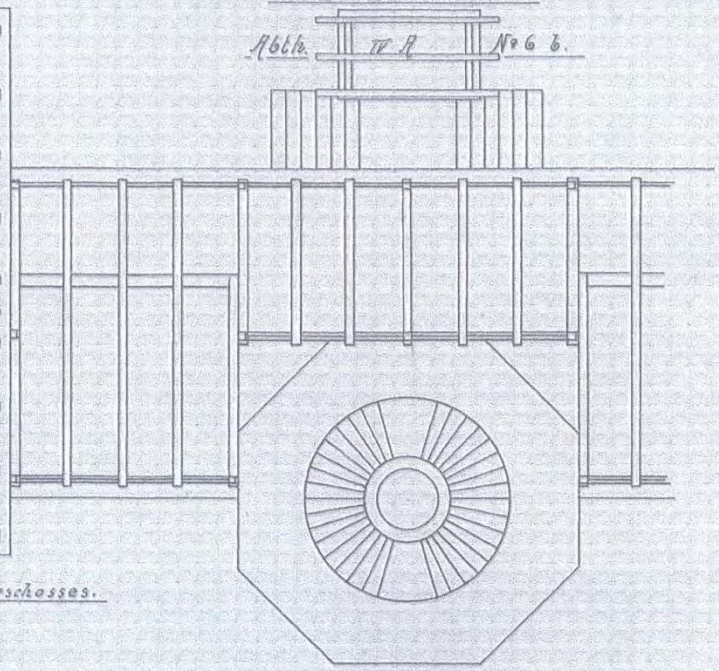
Obsługa Rozewia I i Rozewia II składała się z 4 obserwatorów i pomocnika

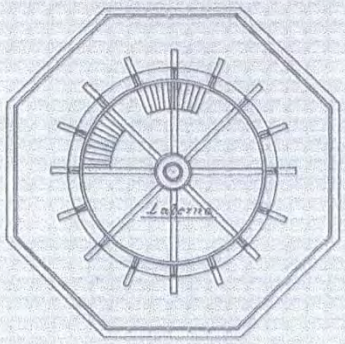
neuer Leuchtturm

Abth. IV A No 6 b.

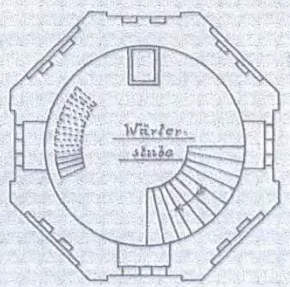


Grundriss des Dachgeschosses.



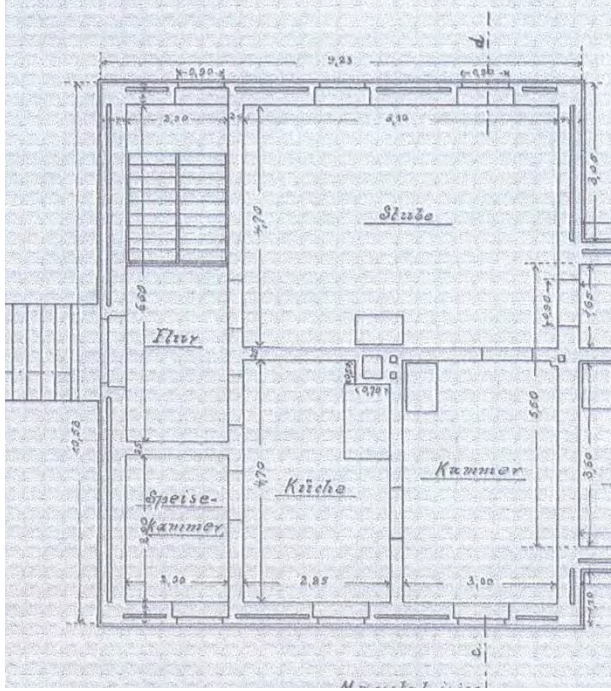


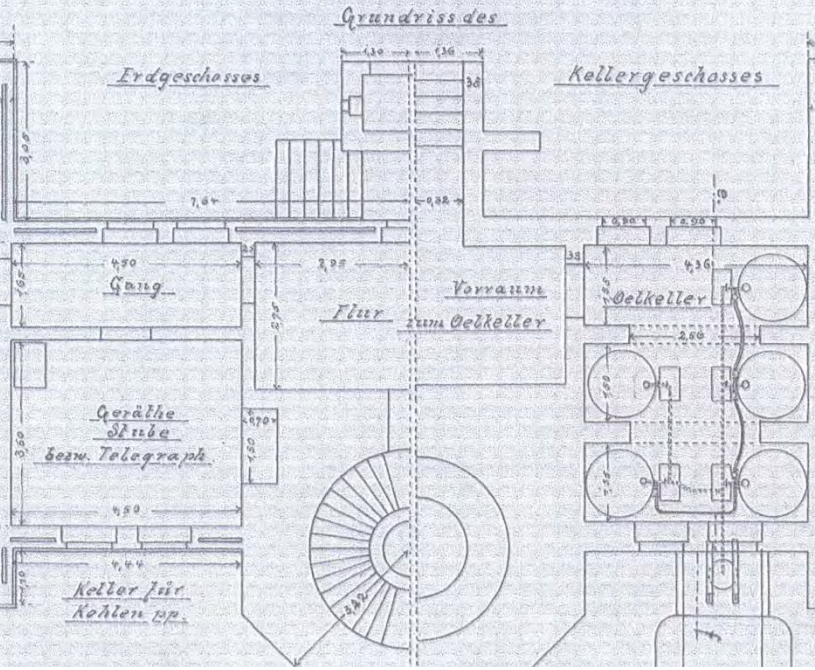
Schnitt A-B.



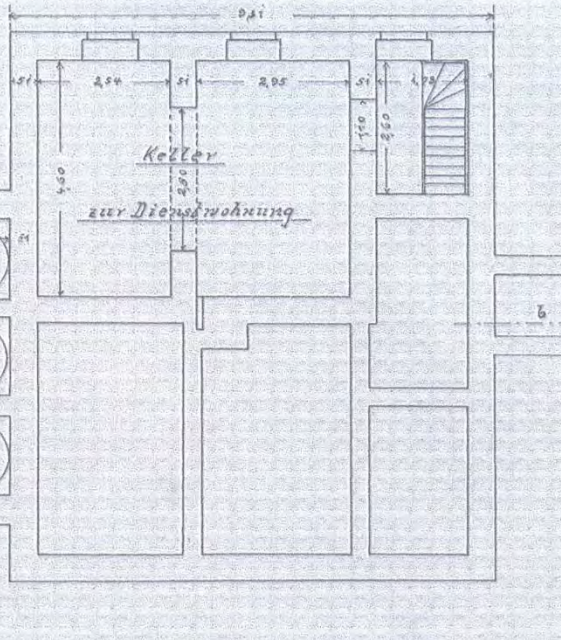
Schnitt C-D.

Grundriss des Erdgeschosses





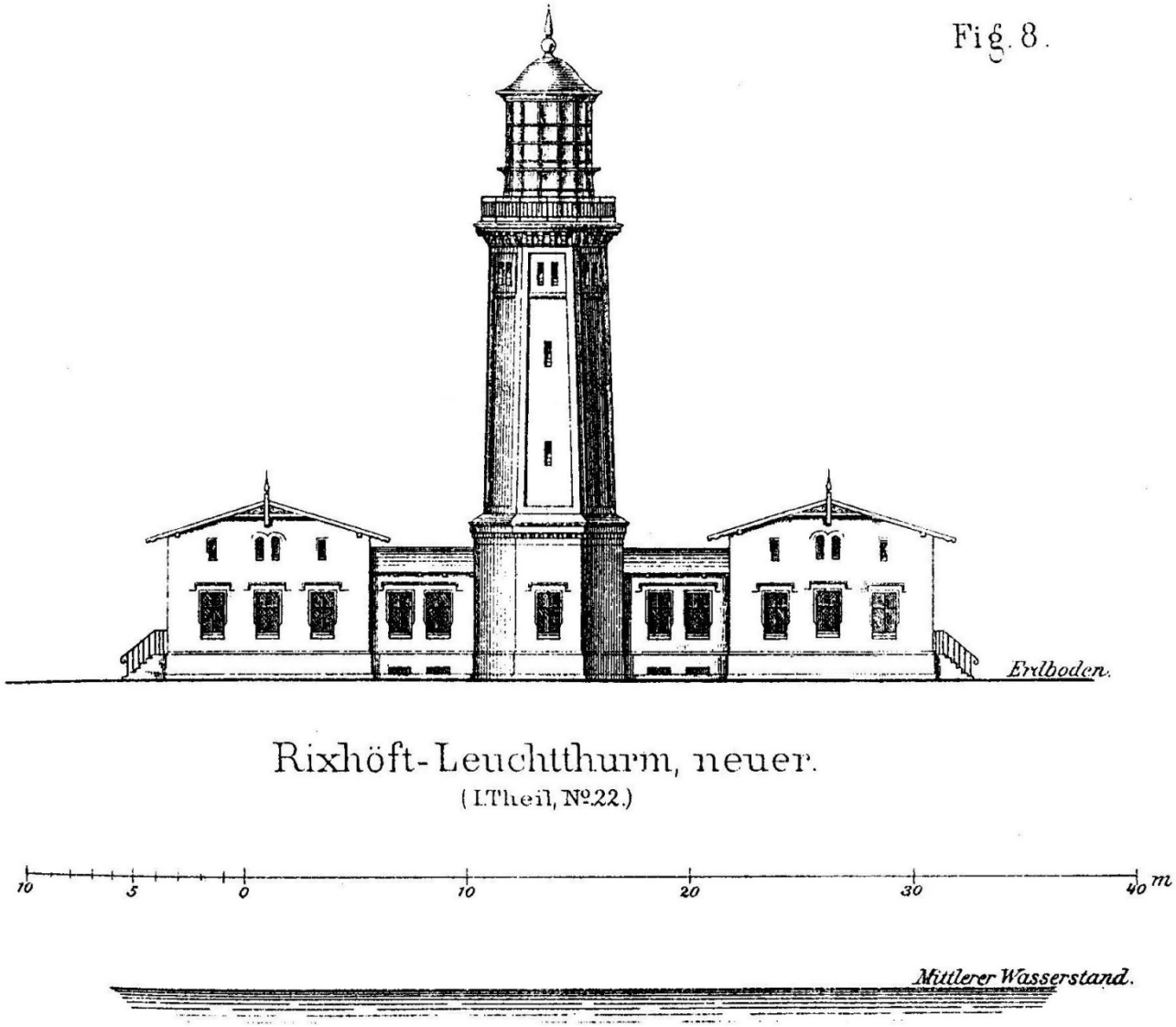
Kellergeschosses



III. Theil, 1. Abschnitt - Abbildungen.

Maasstab 1:400.

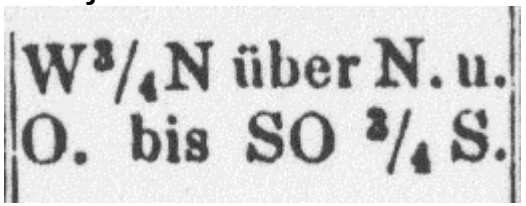
Fig. 8.



Rixhöft-Leuchtthurm, neuer.

(I. Theil, №22.)

1. Nazwa i położenie: Rozewie (Rixhoeft), 190 m od pierwszej latarni w kierunku zachodnim – północno - zachodnim



2. Kolor, rodzaj i długość świecenia: światło białe, stałe. Oświetla 225° horyzontu. Światło lekko zabarwione na czerwono-żółty kolor.

3. Opis aparatu świetlnego: Aparat Fresnela I klasy z 5 koncentrycznymi knotami,

4. Rodzaj materiału świetlnego: nafta (olej mineralny).

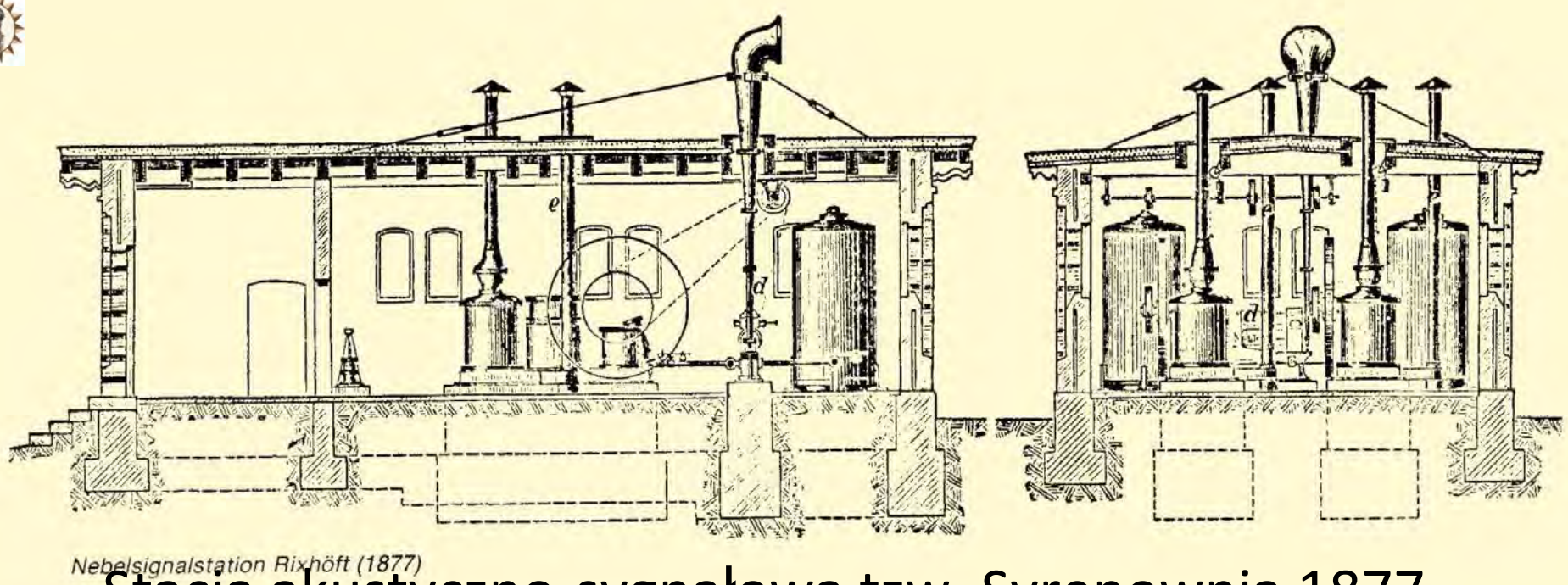
Zużycie w gramach na godzinę: ok. 910, w kilogramach na rok: ok. 4000

5. Wysokość płomienia na średnim stanem wody - 70,3 m, od gruntu - 23,8 m

6. Widzialność (w milach morskich): 21,75 m

7. Opis budynku latarni : ośmiokątna wieża z cegły, tynkowana; wsparta na konsolach wysunięta galeryjka otacza zwężający się ku górze żelazny, czerwono-brązowy bęben; nad nim 16-kątna ciemnozielona laterna pokryta dachem miedzianym. Między bębnem a laterną wąskie obejście bez balustrady, wsparte na konsolach. Z wieżą łączą się dwa murowane budynki pokryte dachami z papy.

8. Obsługa latarń: 4 latarników (obserwatorów) i 1 pomocnik (łącznie z latarnią Rozewie I)



Stacja akustyczno-sygnałowa tzw. Syrenownia 1877

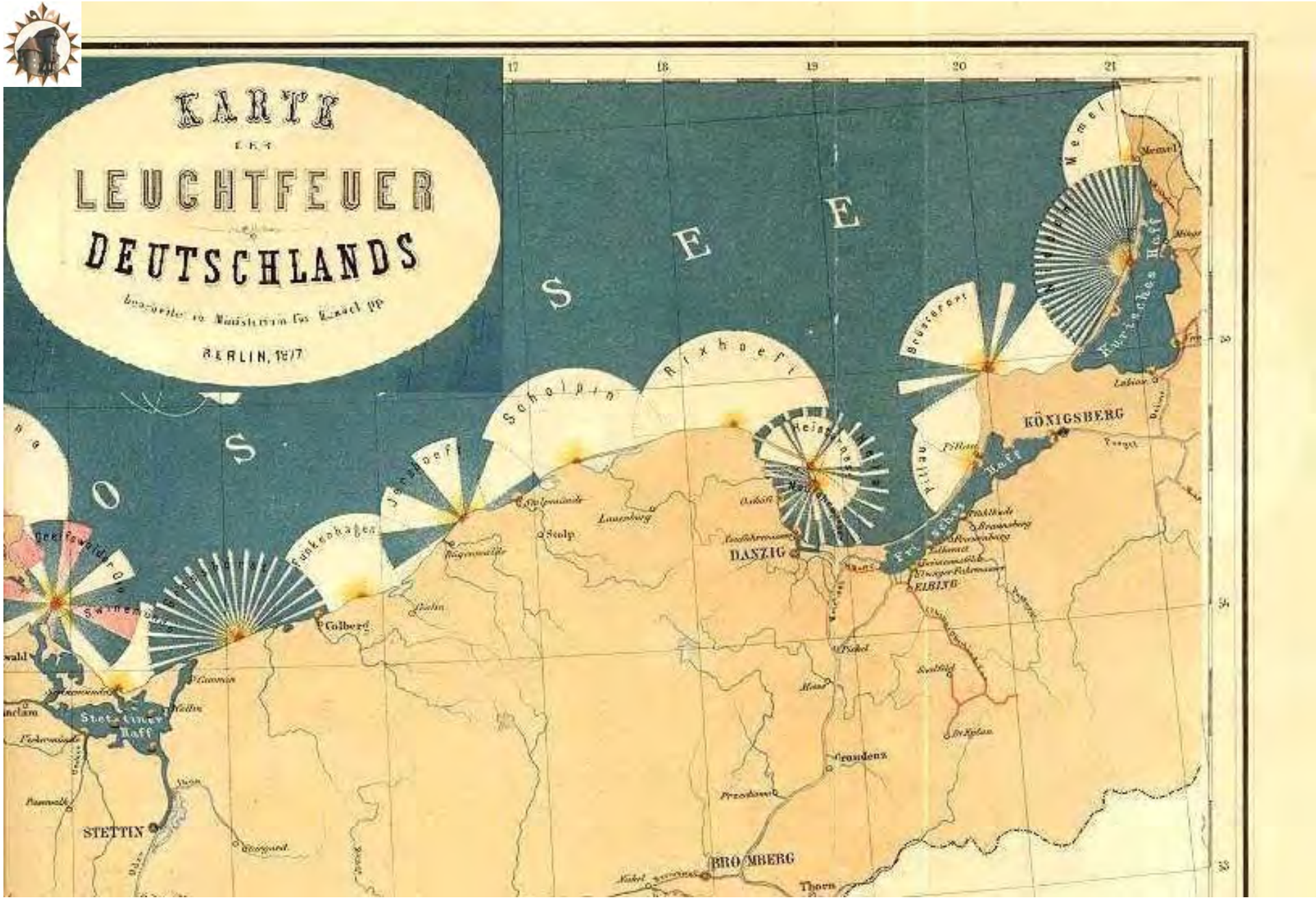
1029

W Rozewiu, gdzie znajdują się dwa białe stałe światła pierwszej klasy, zostanie zbudowana stacja sygnałów mgłowych, która ma zostać uruchomiona późną jesienią br. Wydający dźwięki instrument jest syreną pierwszej klasy, uruchamianą przez sprężone powietrze, dającą 5 sekund trwający dźwięk i 55 sekund przerwy.

Sygnały będą wysyłane przy mglistej pogodzie i powinny być słyszane nawet w najbardziej niekorzystnych warunkach na odległość 3 mil morskich.

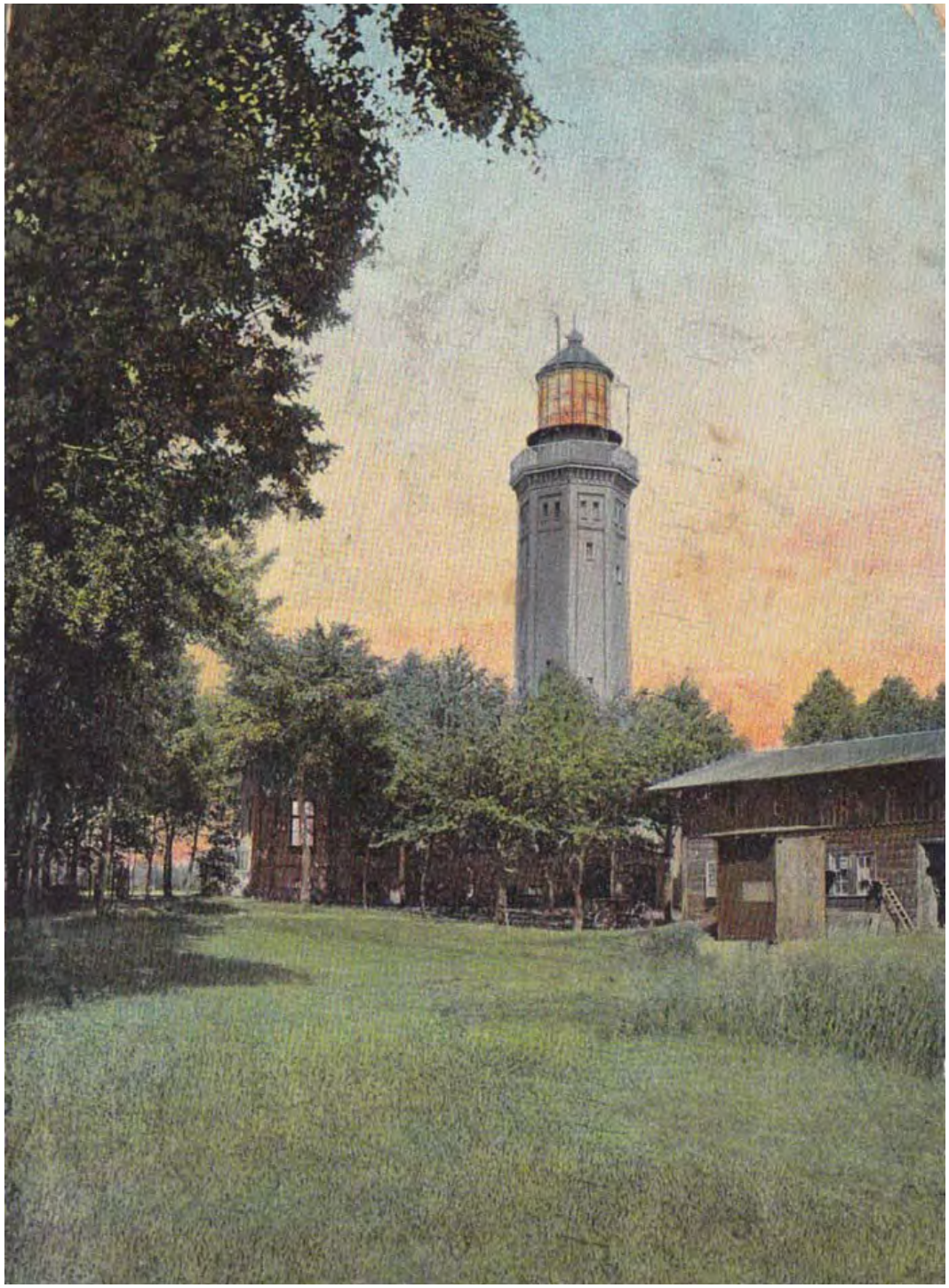
Gdańsk, 8 sierpnia 1877.

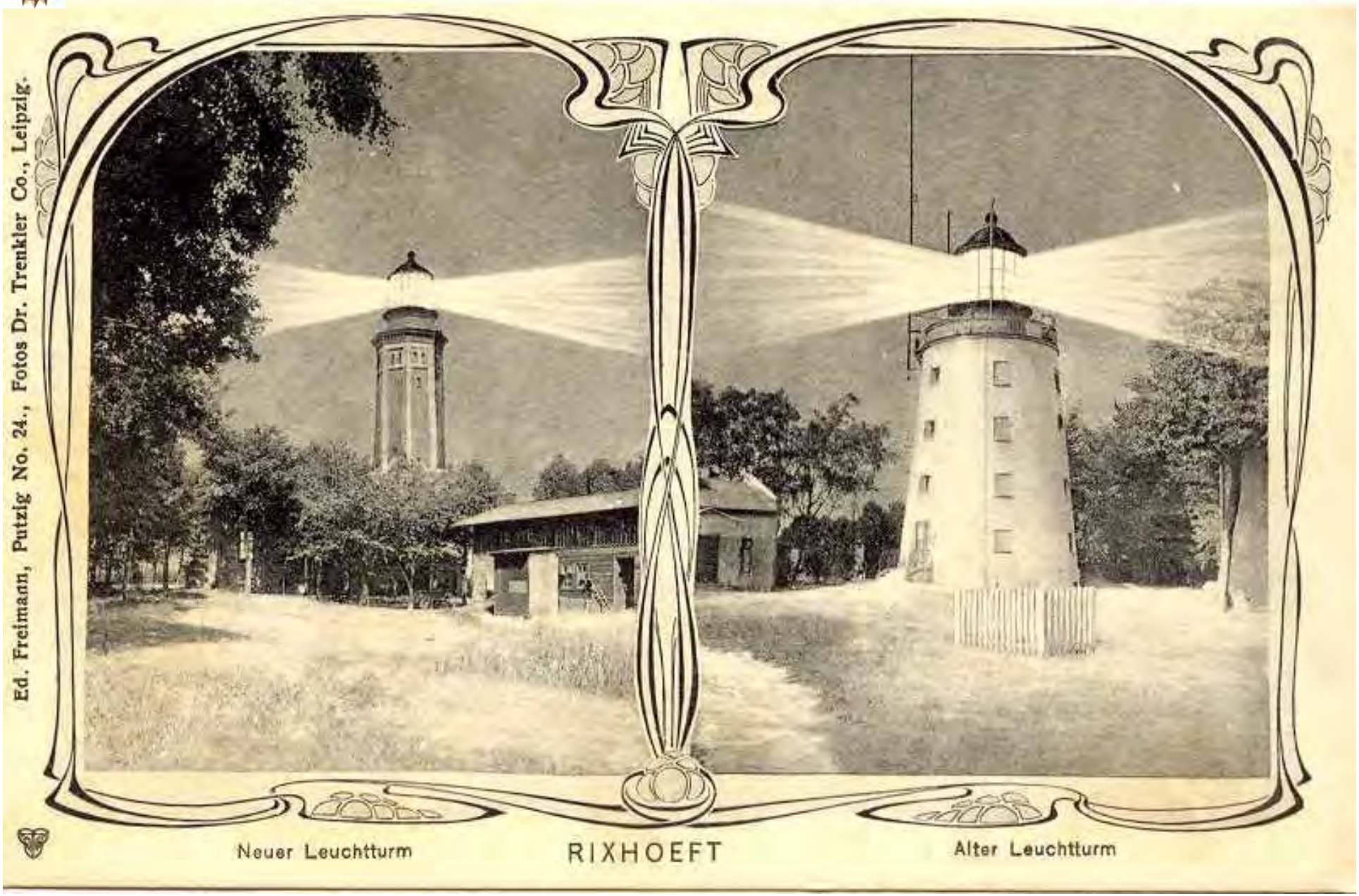
Rejencja Królewska. Wydział Spraw Wewnętrznych



Mapa latarń morskich południowego Bałtyku - 1877

Latarnie morskie po 1880 (Meyers Konv. Lexikon)




Ed. Freimann, Putzig No. 24., Fotos Dr. Trenkler Co., Leipzig.
Neuer Leuchtturm
RIXHOEFT
Alter Leuchtturm

1910 – 2015

Traktat Wersalski zagwarantował Polsce dostęp do morza. Obejmując we władanie wybrzeże morskie Polska podjęła obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na przyległych akwenach. W tym celu, w dniach 14 i 15 kwietnia 1920 r. przejęto cztery latarnie morskie: Hel, Bór, Oksywie i Rozewie, wraz z niemiecką obsługą.

W okresie międzywojennym nieczynna latarnia w Rozewiu wykorzystywana była jako punkt obserwacyjny przez Bazę Lotnictwa Morskiego z Pucka. Również po 1945 roku była punktem obserwacji wzrokowej, a od roku 1991 została stacją przekaźnikową morskiego systemu łączności.

W 2014 r. Towarzystwo Przyjaciół NMM dokonało rewaloryzacji byłej latarni morskiej Rozewie II, wraz z odtworzeniem laterny. Dzięki temu obiekt, któremu przywrócono historyczny wygląd, stanowi dla turystów kolejny, atrakcyjny zabytkowy element Rozewskiego Blizarium.

ROŻEWIE — Ogólny widok.

dz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej 1926 Rozewie

dz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej : opracowany na podstawie wyników pierwszego powszechnego spisu ludności z dn. 30 września 1921 r. i innych źródeł urzędowych. T. 11, Województwo pomorskie, Warszawa : Główny Urząd Statystyczny, 1926, s. 40.

Miasta, Gminy, Obszary dworski, Miejscowości	Budynki		Ludność obecna w dniu 30 września 1921 r. (bez objętej spisem wojskowym)												
						W tej liczbie było wyznania						Podało narodowość			
	z przeznaczeniem mieszkalne	inne zamieszkałe	Ogółem	Mężczyzn	Kobiet	rzymsko-katolick.	ewangelickiego	innego chrześc.	mojżeszowego	innego	niewiadomego	polską	niemiecką	inną	niewiadomą
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
50. Tupadła	63	—	416	200	216	414	2	—	—	—	—	416	—	—	—
Rozewie, I. mor.	1	—	5	2	3	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Rozewie, osada	3	—	6	1	5	5	1	—	—	—	—	6	—	—	—
Tupadła, wieś	59	—	405	197	208	404	1	—	—	—	—	405	—	—	—

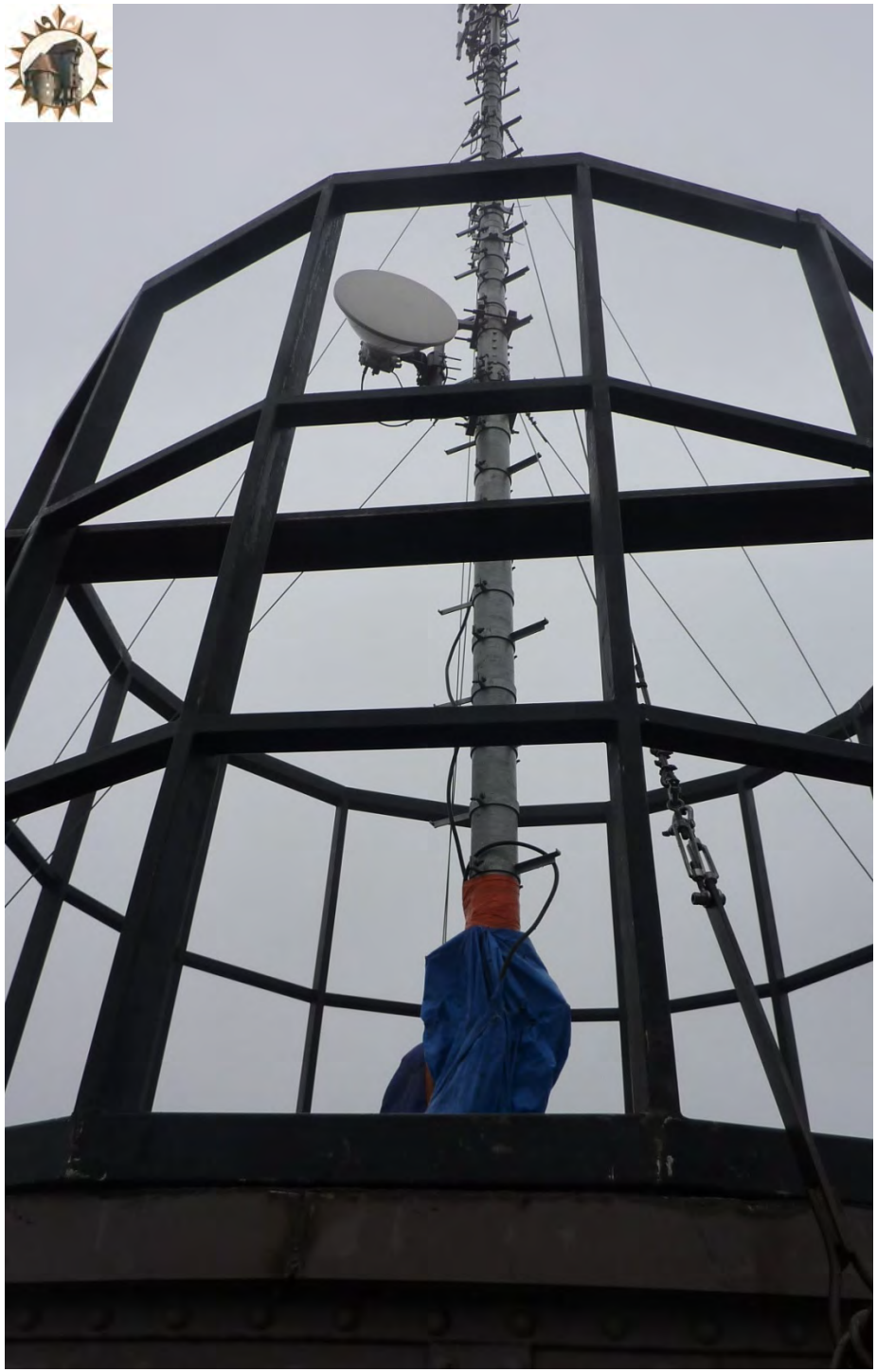
höft (Ostsee) Leuchttürme aus 700 m Höhe

Rozewie al. *Rozeft* i *Rozyft*, niem. *Rixhoeft*, dok. 1359 *Resehubt* i *Resehoupt*, wyb. do Tupadeł należące, pow. pucki, st. p. Starzyn, par. kat. Strzelno odl. 1 milę, 1885 r. 8 dm., 38 mk. R. leży na Kaszubach, na t. zw. Swarzewskiej Kępie, tuż nad Baltykiem. Stoi tu latarnia morska, sięgająca światłem nieomal do Helu. Ławy morskie dochodzą 200 stóp wysokości.

Niemcy wywodzą nazwę tutejszej osady od Riesenhaupt; na mapie Pufendorfa z r. 1729 zowie się ona Resehoeft. Znaleziono tu groby przedhistoryczne (ob. Preuss. Prov. Bl., 1855, II, str. 43) i pokłady węgla brunatnego (ob. Landkreis Danzig v. Brandstaeter, str. 124). *Kś. Fr.*

02.08.2014

13.03.2015



GEDA

Projekt koncepcyjny windy dla niepełnosprawnych

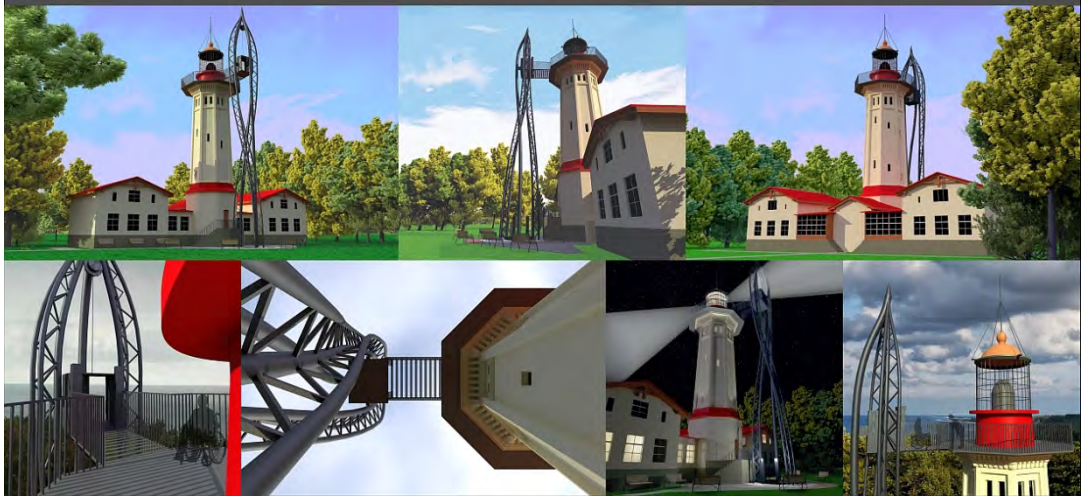
ELEWACJA PÓŁNOCNA SKALA 1:100

ELEWACJA WSCHODNIA SKALA 1:100

RZUT - POZIOM WEJŚCIA SKALA 1:100

RZUT - PLATFORMA SKALA 1:100

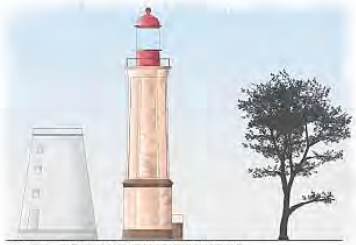
AKSONOMETRIA



LATARNIA MORSKA ROZEWIE

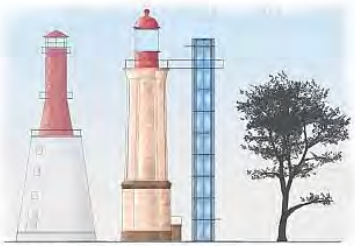
PROJEKT KONCEPCYJNY WINDY

1. 1822 - BUDOWA STAREJ LATARNI ROZEWIE



2. 1875 - BUDOWA NOWEJ LATARNI ROZEWIE - PODWOJENIE ŚWIATŁA

3. 1910 - ROZBUDOWA STAREJ LATARNI WYŁĄCZENIE NOWEJ LATARNI Z UŻYTKU



4. PROPOZYCJA NAWIĄZANIA DO HISTORII - DOBUDOWA WINDY JAKO NOWEJ WIEŻY

Przylądek Rozewie od dawna stanowił ważny punkt nawigacyjny na mapach południowego Bałtyku. W XV wieku w Locji wspominane jest Rozewie pod nazwą Pasehoned. Latarnia na przylądku Rozewie pierwszy raz umieszczona została na szwedzkiej mapie Zatoki Puckiej z 1696 roku.

Decyzję o budowie nowoczesnej latarni podjęto w 1807 r., gdy statki francuskie płynące z zaopatrzeniem dla Wielkiej Armii do portu w Gdańsku, myliły w nocy Rozewie z Helem, zmieniając kurs na Zatokę Gdańską za Rozewiem, a następnie kończąc rejs na mieliznach przy plażach Mierzei Helskiej.

W 1821 roku rozpoczęto budowę latarni murowanej, o wysokości 21,3 m. Wzrost intensywności żeglugi w drugiej połowie XIX w., skutkował częstymi pomyłkami nawigacyjnymi przechodzących w nocy koło Rozewia statków, kierujących się na Zatokę Gdańską, a mylących Rozewie z Helem, czego efektem było utknięcie na mieliznach między Chałupami a Jastarnią. By temu zapobiec, zbudowano drugą latarnię, czyli zdublowano światła latarni na Rozewiu w celu łatwego odróżnienia świateł latarni rozewskich od sąsiednich latarni druga latarnia na Rozewiu, świeciła od 1875 r. do 1910 r. Nowa latarnia przestała być potrzebna po modernizacji pierwszej latarni.

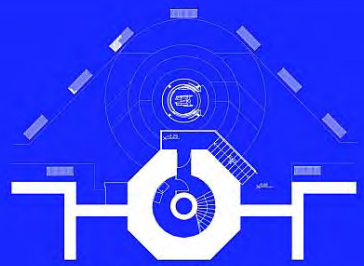
LOKALIZACJA

PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU 1:500

- GRANICE OPRACOWANIA
- KRAWĘDZIE DROGI
- BUDYNEK ISTNIEJĄCY
- KRZEWY ISTNIEJĄCE
- ZIELEŃ WYSOKA ISTNIEJĄCA
- PROJEKTOWANE ŁAWKI
- PROJEKTOWANE STOJAKI WYSTAWOWE
- POWIERZCHNIA ZIELONA
- ISTNIEJĄCA DROGA GRUNTOWA
- PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA POKRYTA GRYSEM
- PROJEKTOWANA NAWIERZCHNIA BRUKOWA

ELEWACJA PÓŁNOCNA SKALA 1:100

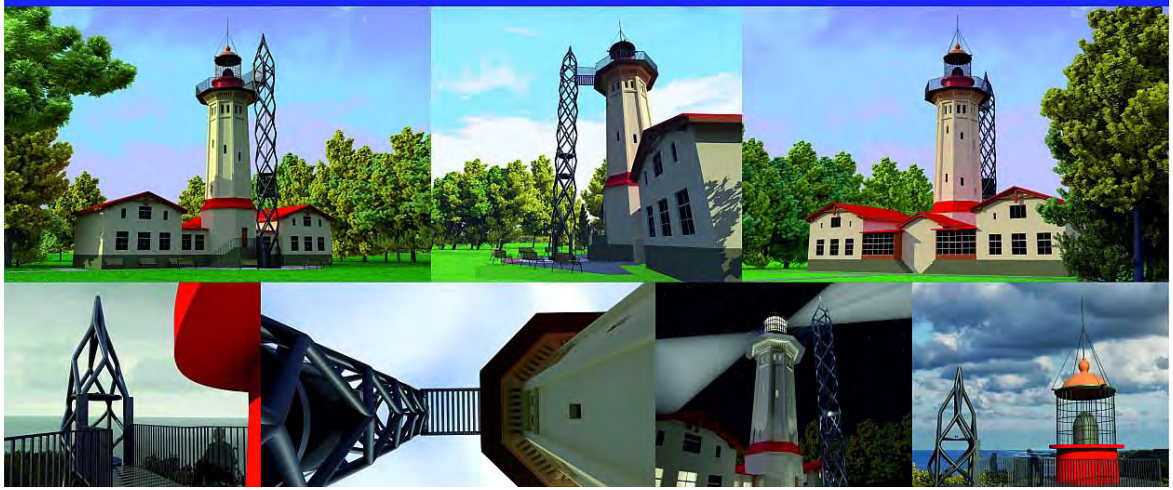
ELEWACJA WSCHODNIA SKALA 1:100



RZUT - POZIOM WEJŚCIA SKALA 1:100

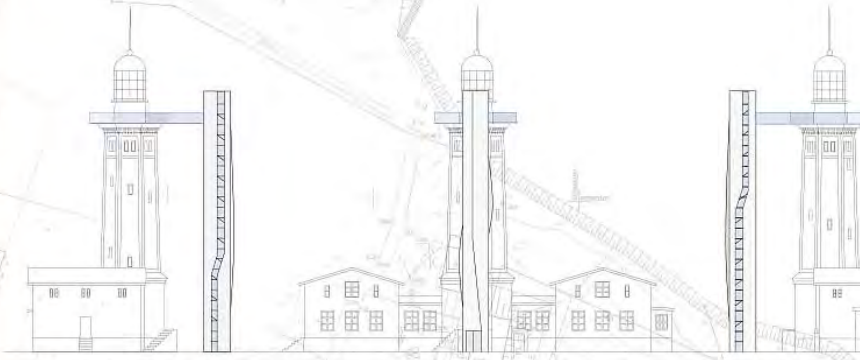
RZUT - PLATFORMA SKALA 1:100

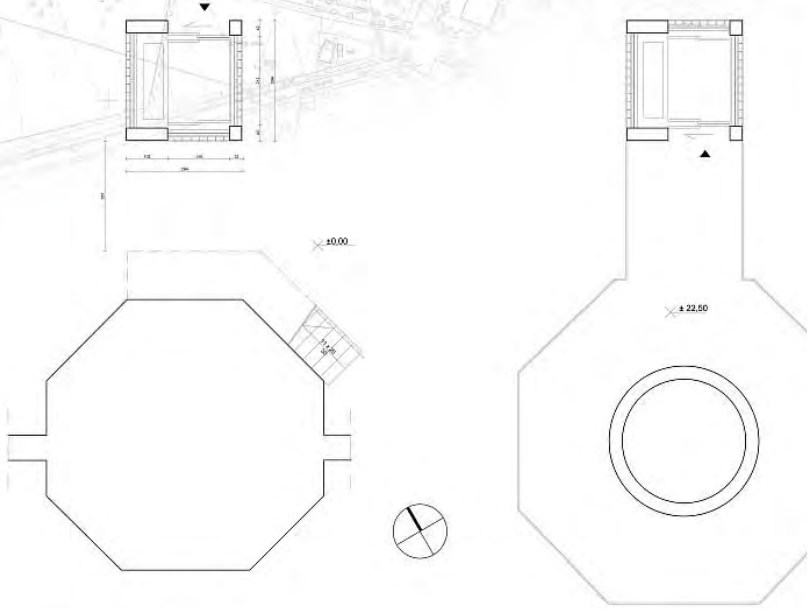
AKSONOMETRIA



JEKT KONCEPCYJNY DOBUDOWY WINDY
DO WIEŻY LATARNI MORSKIEJ ROZEWIE

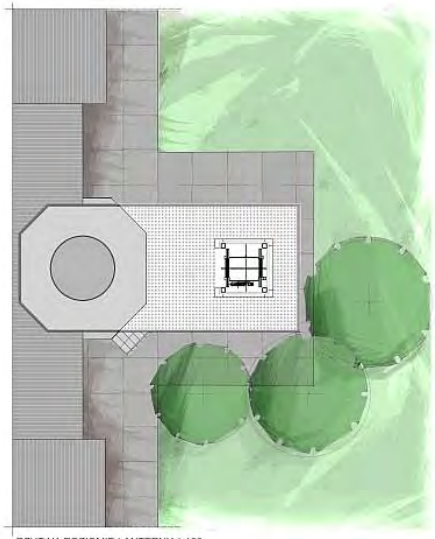
ELEWACJE, SKALA 1 : 200



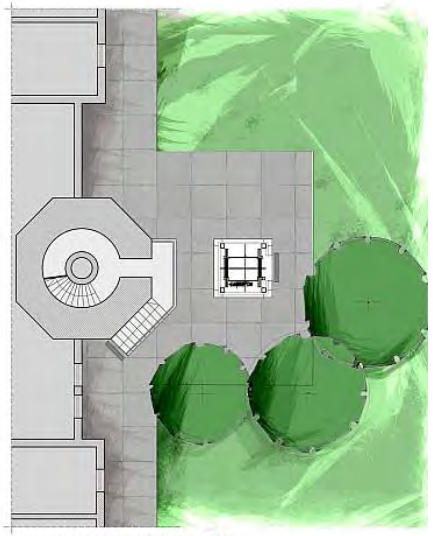


RZUT PRZYZIEMIA, SKALA 1 : 50

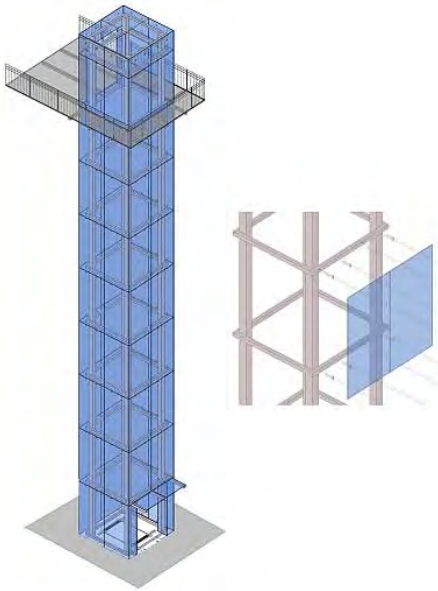
RZUT PODESTU, SKALA 1 :



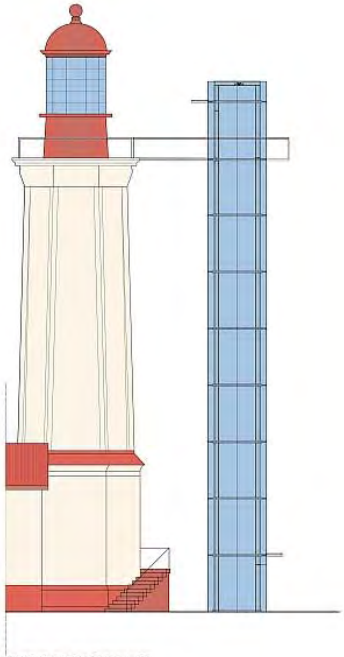
RZUT NA POZIOMIE LANTERNY 1:100



RZUT NA POZIOMIE WEJŚCIA DO LATARNI



AKSONOMETRIA OBUDOWY WINDY Z DETALEM MOCOWANIA SZKŁA



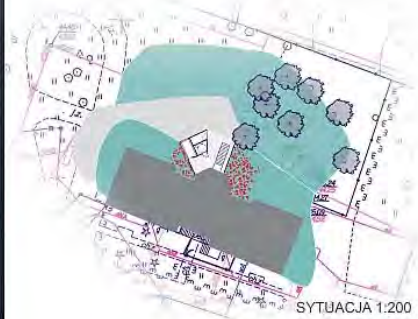
ELEWACJA WINDY SKALA 1:100

DOBUDOWY WINDY
ARNI MORSKIEJ
OZEWIE II

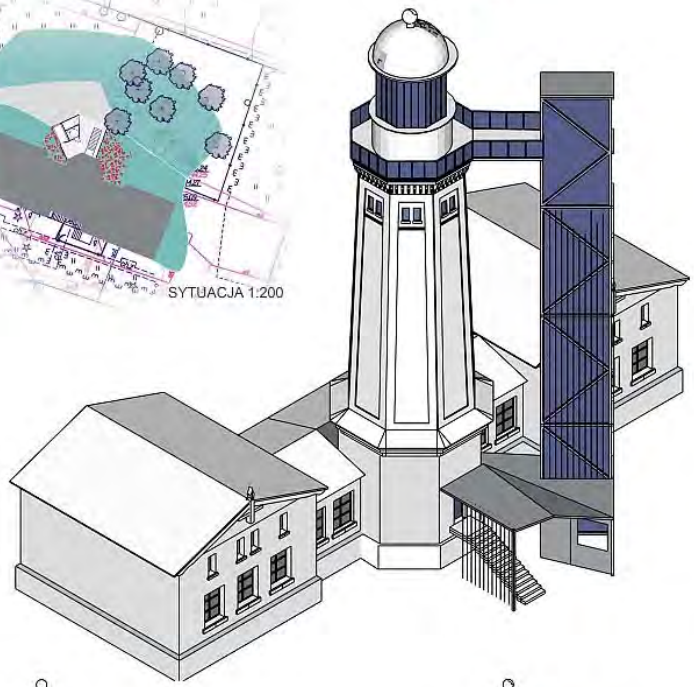
142090

LATARNIA
MORSKA ROZEWIE II

GŁÓWNĄ IDEĄ JEST POKRYCIE ELEGANCKIEJ STALOWO-SZKLANEJ KONSTRUKCJI ROŚLINNOŚCIĄ W CELU NADANIA CAŁOŚCI PRZYJAZNEGO I EKOLOGICZNEGO WYDŹWIĘKU.
W EFEKCIE NOWOCZESNA WINDA BĘDZIE SPRAWIAŁA WRAŻENIE WYRASTAJĄCEJ Z BOGATEGO KRAJOBRAZU PRZYRODNICZEGO.
ROŚLINNOŚĆ BĘDZIE DZIAŁAŁA JAKO ORNAMENT NA TLE PROSTEGO SZYBU ZMIENIAJĄC SIĘ NA PRZESTRZENI PÓR ROKU.



SYTUACJA 1:200



WIDOK NA GÓRNY WYJAZD Z W
KŁADKA ŁĄCZĄCA WINDĘ Z TAR
WIDOKOWYM ZOSTAŁA POSZE
DO 150cm ABY DAĆ MOŻLIWOŚ
OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM
BODNEGO ZAWRACANIA.

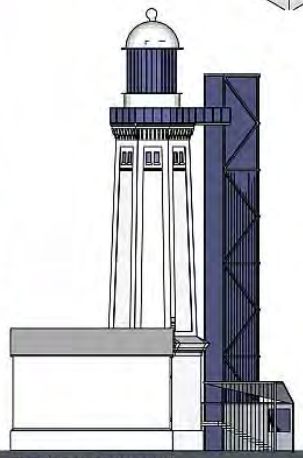
SZEROKA KŁADKA BĘDZIE DOD
KOWYM TARASEM UMOŻLIWIAJ
OGLĄDANIE PANORAMY.

ZAPROJEKTOWANE ZOSTAŁY NOWE BARIERKI NA SZCZY
LATARNI. POLEPSZĄ ONE BEZPIECZEŃSTWO WŚRÓD
NAJMŁODSZYCH TURYSTÓW I ESTETYKĘ OBIEKTU

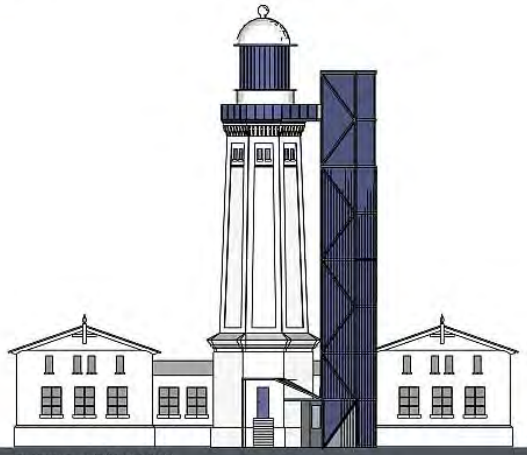
PRZY WINDZIE ZOSTAŁY ZAPLANOWANE: TOALETA DLA
NIEPEŁNOSPRAWNYCH I BUDKA DO SPRZEDAŻY
BILETÓW ORAZ PAMIĄTEK.

PRZEPROJEKTOWANE ZOSTAŁY SCHODY WEJŚCIOWE. T
POSIADAJĄ WYGODNIEJSZE PARAMETRY I ZNAJDUJĄ SI
ZADASZENIEM.
DODATKOWYM ATUTEM NOWEGO USTAWIENIA JEST
ŁATWIEJSZE UMOŻLIWIENIE KONTROLI OBU WEJŚĆ DO
LATARNI Z PERSPEKTYWY KASY.

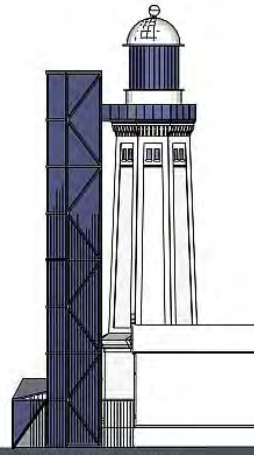
WINDA SKŁADA SIĘ Z METALOWEJ KRATOWNICY ORAZ
NEGO SZKŁA (ZAPOBIEGAJĄCEGO PRZEGRZANIU SIĘ K
STRUKCJI LATEM).
DO PEWNEJ WYSOKOŚCI SZYB MA BYĆ POROŚNIĘTA BI
ZEM. BĘDZIE ON CHRONIŁ PRZED SŁOŃCEM ORAZ
DEKOROWAŁ CAŁY OBIEKT.



ELEWACJA ZACHODNIA
SKALA 1:200



ELEWACJA PÓŁNOCNA
SKALA 1:200



ELEWACJA WSCHODNIA
SKALA 1:200

POLSKA
2,35 zł
PWPW SA 2015
J.KONARZEWSKI
Rozewie
Świnoujście
Jastarnia
Kikut
Gdańsk Port Północny
PORT OF GDAŃSK AUTHORITY SA
LATARNIE MORSKIE
archiwum
A. Łyszko

D Z I Ę K U J Ę

za uwagę

Łysejko