

Pietkiewicz, Iwona

Strażnicy światła - specyfika profesji latarnika

Colloquium 1, 159-172

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej

STRAŻNICY ŚWIATŁA – SPECYFIKA PROFESJI LATARNIKA

STRESZCZENIE

W opracowaniu przedstawiono jeden z pierwszych zawodów państwowych, które pojawiły się na świecie. A mianowicie zawód latarnika, urzędnika związanego z gospodarką morską. Zawód ten został wpisany na „mapę zawodów” państwowych na początku XIX wieku, ale jego przedstawiciele znani byli już w starożytności. Artykuł ukazuje charakterystykę i specyfikę latarniczej profesji od starożytności do dnia dzisiejszego. Pokazuje, jak niegdyś „ciężka praca” fizyczna wraz z rozwojem i postępowaniem technicznym zmieniła się do tego stopnia, iż obecnie można nazwać ją „pracą lekką”, gdyż polega tylko na nadzorowaniu automatycznie pracującej latarni morskiej. W opracowaniu pokazano również pokrótce, jak wyglądało życie rodzin latarników, wczoraj i dziś. A także na podstawie przeprowadzonych wnikliwych badań zaprezentowano wnioski mówiący o tym, że zawód latarnika powoli znika z „mapy zawodów” świata.

Dostęp do morza zawsze rozwijał aktywność morską i stanowił ważny zasób gospodarki narodowej państw, które dostęp ten posiadały. Z dziedziną tą nierozdzielnie związany był i jest człowiek, nie tylko marynarz przewożący swoimi statkami różne dobra, ale także człowiek do zadań, do którego należało i należy wskazywanie żeglarzom bezpiecznej drogi do portów – latarnik.

Nawigacja w pobliżu lądu nigdy nie była łatwa i bezpieczna. Na statki czyhało zawsze dużo niebezpieczeństw pod postacią mielizn, skał podwodnych, zmieniających prądów morskich, ciasnych przesmyków czy kanałów. W celu ułatwienia żeglarzom trudnych podejść do lądów we wszystkich krajach morskich, na wybrzeżach stawiano i utrzymywano różne znaki i światła nawigacyjne. Do takich znaków wznoszonych na brzegach morskich wzdłuż, których przechodziły ważne szlaki żeglugowe należą latarnie morskie, światła nawigacyjne obsługiwane przez pracowników administracji morskiej zwanych latarnikami.

Służba i życie na latarni ewaluowało wraz z rozwojem i postępowaniem technicznym. Analizując dostępne materiały źródłowe można stwierdzić, iż przez wieki zmieniło się ono radykalnie, a wraz z rozwojem cywilizacyjnym i postępowaniem technicznym stawało się coraz łatwiejsze. Do zadań pierwszych latarników z odległej Aleksandrii należało, oprócz pilnowania palącego się płomienia, również zaopatrywanie znajdującego się na szczycie wieży paleniska w ogromne ilości drewna. Ina-

czej pracował latarnik pilnujący ognia na nieosłoniętej od wiatru, deszczu czy śniegu kamiennej wieży, dostarczający w czasie swojej nocnej wachty na jej szczyt około 2 ton węgla, a jeszcze inaczej pilnujący kopącego się płomienia lampy olejowej. Niejednokrotnie jednymi z pierwszych latarników były osoby duchowne, prowadzące pustelnicze życie i wieczorami zapalające świece na wieżach kościołów. Najczęściej pracowali latarnicy do początków XIX wieku czyli do momentu, kiedy to wynaleziono systemy świetlne zbudowane z soczewek i zwierciadeł, umieszczanych w przeszklonych laternach¹. Rozwój systemów świetlnych pociągał za sobą wzrost wymagań dotyczących kompetencji latarników, ale nigdy nie przekładał się na polepszenie wynagrodzenia za wykonywaną pracę. Do początków XIX wieku duża część latarni morskich znajdowała się w rękach prywatnych właścicieli. Warunki pracy w tych obiektach należały do bardzo trudnych, a latarnicy byli nędznie opłacani, gdyż ich właściciele nastawieni byli na osiągnięcie jak największych zysków. W XIX wieku wraz z rozwojem ruchu transoceanicznego, a co za tym idzie przewożeniem drogą morską coraz większej ilości towarów, nacisk armatorów i kapitanów statków doprowadził do przejęcia odpowiedzialności za nadzór i eksploatację urządzeń ostrzegawczo – nawigacyjnych przez administrację państw. Od tego czasu zawód latarnika stał się służbą państwową, a jego znaczenie i rola znacznie wzrosło². Dzięki temu zwiększyło się bezpieczeństwo żeglugi i poprawiły się warunki pracy w latarniach morskich, a także nastąpił wzrost wynagrodzenia, chociaż nigdy nie było ono zbyt wysokie. Przykładem może być umowa zawarta w 1913 roku pomiędzy starszym latarnikiem z latarni morskiej (LM) Scholpin (Czołpino) określająca jego pensję w wysokości od 1400 do 2000 marek niemieckich³, a także umowa z 1930 roku z latarnikiem LM Kahlberg (Krynica Morska), która opiewała na stawkę godzinową w wysokości 5,50 marek niemieckich w okresie letnim i zimowym, za dyżur pełniony zarówno w dzień jak i w nocy⁴. Oprócz wynagrodzenia, latarnicy w owym okresie otrzymywali mieszkania służbowe znajdujące się w zabudowaniach przy latarniach morskich.

W obecnych czasach latarnicy, to technicy pilnujący prawidłowego działania pracujących automatycznie systemów świetlnych oraz urządzeń zasilających. Również i dzisiaj ich praca opłacana jest bardzo nisko. Jak udało się ustalić podczas rozmów z polskimi latarnikami, średnia płaca polskiego latarnika wynosi około 1000 złotych⁵. Jedyną rzeczą, niezależną od okresu jakiego dotyczyła, a wspólną dla wszystkich latarników jest to, że latarnia morska zawsze musi działać niezawodnie, nigdy nie może zabraknąć jej energii i zdolności do wykonywania swoich zadań.

¹ Laterna – górna, przeszklona część latarni morskiej, w której umieszczony jest system świetlny latarni (przyp. autora).

² G. Cedeberg, E. Almqvist, D. Thunman, E. Hillberg, *Latarnie morskie świata*, Muza S. A., Warszawa 2000, s. 109.

³ Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80 – 1888.

⁴ AP Gdańsk sygn. 7/1348, s. 486.

⁵ Autorka w okresie od maja do października 2007 roku, przeprowadziła rozmowy z 41 latarnikami pracującymi na polskich latarniach morskich.

Wiązało się to zarówno przed wiekami, jak i obecnie z tym, iż obsługę latarni musieli i nadal muszą stanowić ludzie odpowiedzialni, obowiązkowi, zdyscyplinowani i sumienni⁶. Jak pisze w swojej noweli „Latarnik” Henryk Sienkiewicz: „(...)Życie na wieży jest nadzwyczaj trudne i nie uśmiecha się(..)ludziom lubiącym swobodną włóczęgę.(..)Latarnik mieszka w latarni(...)Jest niemal jej więźniem(..). utrzymuje ją w porządku; w dzień daje znaki wywieszaniem różnokolorowych flag, wedle wskazówek barometru, w wieczór zaś zapala światło.(...)W ogóle jest to życie klasztorne, a nawet(..).pustelnicze(...)”⁷. Bohater opowiadania traci pracę za chwilę nieuwagi i zadumy, która skutkuje nie zapaleniem światła, co doprowadza do wypadku na morzu. W wielu krajach latarnik, który dopuścił się zaniedbania swoich obowiązków karany był nie tylko wyrzuceniem z pracy, ale w przypadku śmierci załogi statku, także nierzadko dożywotnim więzieniem⁸.

Od latarników i ich rodzin zawsze oczekiwano umiejętności życia w trudnych warunkach. Życie tych ludzi uzależnione było nie tylko od odludnego miejsca, gdzie znajdowała się latarnia morska, ale również od klimatu w jakim przyszło im mieszkać. W rejonach, ciepłych żyło się łatwiej i przyjemniej, natomiast tam gdzie występowały srogie zimy, przez długi czas bywali odcięci od świata zewnętrznego. Na terenach, gdzie było to możliwe latarnicy w czasie wolnym od wachty uprawiali ziemię na wydzierżawionych od administracji państwowej, przylegających do latarni morskich działkach, hodowali zwierzęta, zajmowali się rybołówstwem⁹. Żony ich natomiast prowadziły gospodarstwa domowe i wychowywały dzieci. Pomoc medyczna i akuszerska w wielu miejscach była niemożliwa, dlatego też mieszkańcy musieli radzić sobie sami. Na latarniach morskich były niewielkie biblioteki, w których znajdowały się książki o tematyce morskiej, historycznej, geograficznej i przygodowej. Latarnicy mieli zalecenie od administracji, że po przeczytaniu swoich pozycji mają wymieniać się nimi, z latarnikami z innych latarni¹⁰. Co parę tygodni do wysp i odludnych brzegów, na których stały latarnie morskie, przyływały statki zaopatrzenia albo kutry, tak jak to miało miejsce na przykład na Oksywiu, przywożąc żywność dla latarników i ich rodzin¹¹. Dieta ich składała się przeważnie z: mięsa, ryb, boczku, szynki, kukurydzy, grochu, chleba, mąki, cebuli, a także herbaty i kawy oraz cukru, które otrzymywali od państwa oraz z tego, co im samym w miarę możliwości udało się wyhodować i zebrać.

Badając dostępne materiały można zauważyć, iż życie w odludnych miejscach wymuszało na latarnikach i ich rodzinach pewne, być może nie konieczne chciane zach-

⁶ K. Skrzypek, *Latarnia na Rozewiu*, Wydawnictwo Zachodnie i Morskie, Poznań 1949, s. 4.

⁷ H. Sienkiewicz, *Latarnik*, Iskry, Warszawa 1982, s. 5.

⁸ M. Czerner, *Latarnie morskie polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1971, s. 44.

⁹ Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80 – 1923.

¹⁰ Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80 – 1879.

¹¹ I. Pietkiewicz, *Latarnia morska Oksywie 1887-1933*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2007, s. 6.

wania. Do takich czynności należało chociażby wspólne gotowanie i spożywanie posiłków. Prezentowana tabela przedstawia tygodniowy jadłospis latarników i ich rodzin.

Tabela 1. Przykładowy, tygodniowy jadłospis fińskich latarników, pracujących na placówkach znajdujących się z dala od skupisk ludzkich z 1970 roku

Dzień tygodnia	Śniadanie	Obiad (Lunch)	Kolacja
poniedziałek	owsianka, chleb z wędliną i kawa	kotlety mielone, ziemniaki, zupa owocowa	mięso pieczone, sok z jagód
wtorek	owsianka, chleb z wędliną i kawa	ziemniaki z mlekiem, sałatka z ryby, sok z jagód	klopsy, puree ziemniaczane, zupa owocowa
środa	owsianka, chleb z wędliną i kawa	zupa z kapusty z kaszą	smażona ryba, ziemniaki w mundurkach, drożdżówka z mlekiem
czwartek	owsianka, chleb z wędliną i kawa	pieczony śledź, owsianka z żurawiną	smażona wątróbka, ziemniaki puree, zupa z suszonych owoców
piątek	owsianka, chleb z wędliną i kawa	kiełbasa pieczona, puree ziemniaczane, zupa z rodzynek	zupa grochowa, naleśniki
sobota	owsianka, chleb z wędliną i kawa	śledź, ziemniaki z mlekiem, sok z jagód	zupa z mięsem i ryżem
niedziela	owsianka, chleb z wędliną i kawa	kiełbasa, puree ziemniaczane, zupa owocowa	gulasz, zupa owocowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie L. Sepio, *Suomen majakat. Finnish lighthouses. Gummerus Oy, Jyväskylä. Helsinki 2001.*, s. 53.

Analizując zebrany materiał należy stwierdzić, iż dieta załóg obsługujących latarnie morskie na niedostępnych terenach lądowych nie należała do zbyt urozmaiconych.

Życie latarnika to nie tylko niedogodności związane z ciężką pracą i ubogą dietą, lecz także niełatwe życie ich pociech. W państwach, w których istniał obowiązek szkolny zdarzało się tak, że w zajmowanych zabudowaniach oprócz latarników i ich rodzin kwaterowali również nauczyciele. Jednakże, znaczna część dzieci latarników, objęta obowiązkiem szkolnym, zmuszona była do mieszkania w bursach, w miejscowościach znacznie oddalonych od latarni morskich, z dala od swoich rodzin.

Od momentu podporządkowania zwodu latarnika służbie państwowej, jego zadania i obowiązki zostały ujęte w ścisłe reguły, które stały się jednocześnie instrukcją dotyczącą postępowania latarników. Instrukcja z 1847 roku, skierowana do szkockich latarników przedstawia następujące zadania¹²:

- pilnowania światła, aby paliło się od zachodu do wschodu słońca jasnym i czystym płomieniem;
- pierwsza wachta zaczynała się o zachodzie słońca, a każda trwała przez cztery godziny;
- w nocy w latarni zawsze musiał znajdować się latarnik i nie wolno mu było opuszczać latarni pod żadnym pozorem, w razie potrzeby mógł dzwonkiem przywołać wolnego latarnika;
- po porannej wachcie należało wyczyścić knoty lamp, wypolerować reflektory do połysku i wyczyścić szyby laterny;
- latarnik musiał również umyć podłogę, ściany oraz galeryjkę laterny, a także wyczyścić wszystkie części miedziane i mosiężne;
- starszy latarnik będący przełożonym pozostałych latarników odpowiadał za zabezpieczenie i dobry stan zapasów, narzędzi i aparatury świetlnej, a także za to, aby wszystko było używane zgodnie z przeznaczeniem, on również ustalał dyżury wszystkich latarników;
- latarnicy mieli również obowiązek obserwowania awarii statków, które miały miejsce w zasięgu ich latarni i zapisywania ich w dziennikach dyżurów, których prowadzenie także należało do ich obowiązków;
- latarnikom nie wolno było uprawiać handlu ani żadnego innego rzemiosła;
- latarnie mogli opuszczać tylko pojedynczo w celu udania się na przykład po odbiór pensji lub do kościoła;
- musieli być zawsze trzeźwi, czysti i prowadzić porządne życie rodzinne;
- w niedzielę lub podczas wizyty przełożonego wymagano od nich ubioru służbowego, jakim był mundur;
- w latarniach położonych daleko od miejscowości starszy latarnik w niedzielę miał obowiązek odprawienia mszy dla wszystkich mieszkańców latarni morskiej.

Nieprzestrzeganie zaleceń pociągało za sobą kary w formie: zwolnienia z pracy, kary pieniężnej lub utraty wolności w zależności od wagi przestępstwa. Również w latarniach niemieckich usytuowanych na południowym wybrzeżu Bałtyku, każdy nowo zatrudniany latarnik otrzymywał instrukcję, która zwierzała wskazówki jak ma postępować, co należy do jego obowiązków i komu podlega. Przykładem takiego dokumentu jest pochodząca z 1893 r. instrukcja odkryta w Archiwum Państwowym w Szczecinie, skierowana do latarników pracujących na latarniach, których system świetlny składał się z Aparatu Fresnela zasilanego naftą¹³. Do

¹² M. Czerner, wyd. cyt., s. 45.

¹³ AP Szczecin, Naczelne Prezydium, sygn. od PL-65-73-0-2244-0001 do sygn. PL-65-73-0-2244-0018.

tego typu latarni w owym okresie należała między innymi latarnia morska w Roze-
wiu (Rixhöft). Latarnicy rozewscy podlegali inspektorowi portowemu w Nowym
Porcie, a także inspektorowi brzegowemu z Pucka. Starszym latarnikiem zostawał
zawsze latarnik o dłuższym stażu pracy. Analizując dostępny dokument można za-
uważyć, iż do zadań ogólnych wszystkich latarników należało między innymi:

- przygotowanie do zapalenia i zapalanie lampy latarni;
- regulacja płomienia lampy;
- utrzymanie światła latarni o odpowiedniej charakterystyce od zachodu do wschodu słońca;
- wygaszenie światła latarni;
- dbanie o czystość aparatu, czyszczenie knotów, laterny oraz pomieszczeń służ-
bowych, mieszkań i terenu wokół latarni;
- pełnienie dyżuru w mundurze służbowym;
- dbanie o rzeczy służbowe, zapasy nafty, żywności.

Do zadań starszego latarnika oprócz wyżej wymienionych obowiązków na-
leżało także:

- ustalanie dyżurów wszystkim pracownikom latarni;
- odpowiedzialność za pełnienie służby przez podległych mu pracowników;
- czyszczenie aparatury;
- zabezpieczenie zapasów i odpowiedzialność za ich racjonalne wykorzystanie;
- kontrola jakości, gęstości i czystości nafty oraz prawidłowego jej przechowywania;
- prowadzenie książki inwentarzowej;
- pisanie miesięcznych sprawozdań o zużyciu środków oraz meldunków
o konieczności napraw wraz z terminami ich wykonania;
- utrzymywanie w należytym stanie flag sygnałowych, masztów i lin;
- zapisywanie stanu pogody, opadów deszczu i śniegu;
- meldowanie inspektorowi o nagłych wypadkach i nieprzewidzianych wydarzeniach;
- odnotowywanie przebiegu służby w dziennikach dyżurów;
- szkolenie podległych latarników;
- w przypadku nieobecności lub choroby któregoś z latarników wyznaczanie za-
stępstwa.

Latarnicy podlegli starszemu latarnikowi mieli w swoich obowiązkach za-
warte następujące polecenia:

- podporządkowanie się poleceniom starszego latarnika;
- zakaz opuszczania terenu latarni bez zgody starszego latarnika;
- sprawdzanie ustawień mechanizmów latarni;
- wiosną i jesienią czyszczenie szyb laterny kredą.

Raz w ciągu tygodnia lub w przypadku choroby każdy z latarników zastępowany
był w czasie służby nocnej i następującej po niej służby dziennej przez pomocnika. Pra-
cownicy latarni niemieckich, tak jak i ich koledzy latarnicy w innych krajach, zobowiązani

byli do prowadzenia uczciwego trybu życia, pilności i czujności w czasie pełnionych dyżurów. W przypadku pijaństwa nie zależnie czy było ono przyczyną wystąpienia jakiejś szkody czy nie, latarnik mógł być zwolniony z pracy w trybie natychmiastowym.

Praca latarnika oprócz swojej odpowiedzialności nie była też łatwa ze względu na warunki jakie panowały na latarniach morskich. W znalezionych w berlińskim archiwum sprawozdaniach z kontroli niemieckich latarni morskich z roku 1912 dowiadujemy się, iż ówczesna komisja morska skontrolowała trzy latarnie morskie: Krynice Morską, Rozewie i Jastarnię. Z jej sprawozdania wynika, że warunki pracy latarników w LM Krynica Morska należały do trudnych ze względu na konstrukcję ówczesnej wieży latarni. Pomieszczenie służbowe latarnika znajdujące się na poziomie wieży latarni pod latarną, było bardzo zimne, ciasne z kamienną podłogą. Okrągła konstrukcja klatki schodowej latarni przez, środek której przebiegał tunel do napędzania mechanizmu zegarowego systemu świetlnego latarni, wymuszała ustawienie pieca ogrzewającego latarnię na jednej ze ścian dyżurki. To z kolei powodowało, iż pomieszczenie służbowe latarnika było tak ciasne, że pełniąc dyżur musiał on siedzieć na składanym niewielkim krześle, a na stół potrzebny do pracy nie było już miejsca¹⁴. Większość niemieckich latarni morskich miała podobną konstrukcję jak omawiana LM w Krynicy Morskiej (wówczas Kahlberg), dlatego też z całą odpowiedzialnością można stwierdzić, że warunki pracy ówczesnych latarników nie należały do łatwych.

Obowiązki i znaczenie latarników dla gospodarki morskiej przez lata nie uległy zasadniczym zmianom. Zawsze związane były ze zmianami technicznymi, jakie następowały na latarniach, jak również z postępem ekonomicznym i rozwojem społeczeństw. Wówczas to do głównych niezmiennych obowiązków latarników, takich jak chociażby dbanie o światło latarni i porządek, dochodziły obowiązki nowe, do których z całą pewnością można zaliczyć oprowadzanie wczasowiczów po latarni morskiej. Ten ty obowiązków został już wymieniony w przytaczanej wcześniej instrukcji z 1893 r. skierowanej do latarników niemieckich obsługujących latarnie z Aparaturą Fresnela zasilaną naftą. Zapisane tam zostało, że odwiedzający latarnię muszą podać swoje dane starszemu latarnikowi, który odnotowuje je w księdze. Oprowadzający wycieczkę latarnik ma obowiązek natomiast przypilnować, aby turyści otrzepali odzież, wyczyścili obuwie i pozostawili poza latarnią laski i parasole¹⁵. Pierwsze notatki zawierające dane na temat zwiedzania latarni, udało się odkryć w dokumentach dotyczących latarni morskich: Stilo, Funkenhagen, Jershöft, Scholpin, które już w 1906 roku odwiedzane były przez liczne wycieczki turystów (około 8 grup zwiedzających latarnię dziennie). Uzyskane pieniądze przekazywano niemieckiej administracji morskiej, która dla tego rejonu miała swoją siedzibę w Koszalinie, gdyż latarnikom nie wolno było dodatkowo zarabiać¹⁶. Przykładem

¹⁴ Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin, Signaturen: Gsta PK, I. HA Rep. 93 B Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr 4812, s.155; Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80 – 1878.

¹⁵ AP Szczecin, sygn. PL-65-73-0-2244-0016.

¹⁶ AP Gdańsk, sygn. 7/1347 s. 497.

jeszcze innych obowiązków latarnika związanych z ciągle postępującym rozwojem, mogą być zadania latarnika z LM Kahlberg z 1930 roku, które obejmowały:

- prowadzenie zapisów urzędów meteorologicznych;
- wieczorem uruchamianie napędu latarni i zapalenie światła LM;
- kontrolę światła i obserwacja sąsiednich LM;
- w czasie burzy obserwację morza z wieży latarni;
- rano gaszenie światła, zatrzymanie napędu, czyszczenie optyki i uzupełnienie zapasów;
- zimą obsługa podgrzewacza wody;
- odśnieżenie dojścia do latarni i terenu wokół;
- co tydzień sprzątanie otoczenia latarni;
- co miesiąc udział w kontroli latarni;
- co pół roku czyszczenie kotła gazowego¹⁷.

Pomimo tego, że już w XIX wieku zawód latarnika był służbą państwową, dopiero w latach 20-tych XX wieku zaczęto rozważać możliwość wyrównania czasu pracy latarników z czasem pracy pozostałych urzędników państwowych, którzy w tym okresie pracowali już 8 godzin dziennie. Prace niemieckiej administracji państwowej sprawującej nadzór nad niemieckimi latarniami morskimi, a dotyczące skrócenia godzin służby latarników trwały długo. Związane to było zapewne z tym, iż skrócenie czasu pracy zatrudnionych latarników, wymagało zatrudnienia dodatkowych pracowników na latarniach morskich. Przykładem na poparcie tej tezy są dokumenty znalezione w niemieckim archiwum w Greifswaldzie, mówiące o konieczności zatrudnienia trzeciego latarnika (w związku ze skróceniem do 8 godzin czasu pracy) na latarniach morskich Funkenhagen (Gąski), Jershöft (Jarosławiec) oraz Scholpin (Czołpino)¹⁸. Jednak nie na wszystkich niemieckich latarniach na początku XX wieku wprowadzono 8 godzinne służby latarników. W Archiwum Państwowym w Gdańsku po wielu poszukiwaniach udało się odkryć niemieckie dokumenty z 1930 roku, które pracę latarników regulowały w inny sposób. Analizując omawiane dokumenty można zauważyć, że niemiecka administracja morska jeszcze w latach trzydziestych XX wieku miała takie latarnie morskie, na których latarnik, urzędnik państwowy, był zobowiązany przepracować w ciągu tygodnia 71 godzin, składały się na to wachty nocne po 10 godzin i wachty dzienne 12 godzinne.

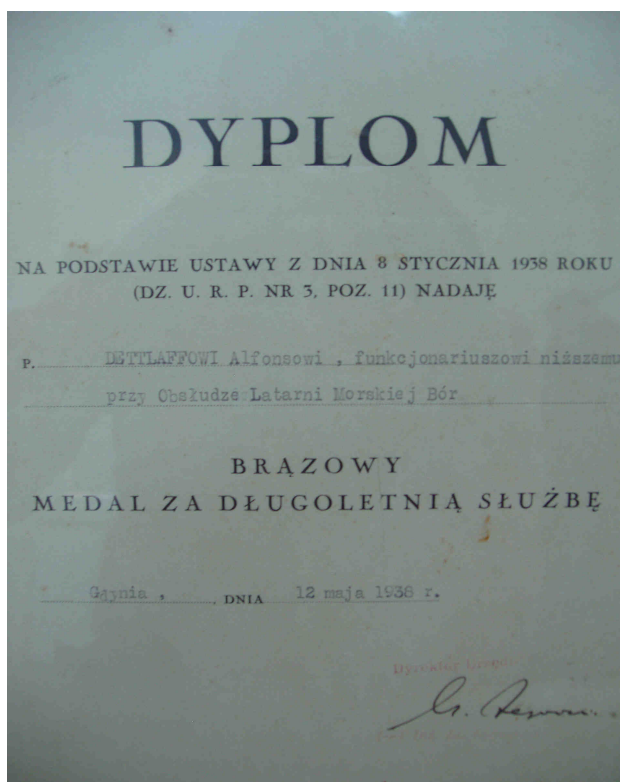
Zawód latarnika wykonywali głównie mężczyźni. Były to osoby cywilne, które miały ukończone 18 lat. W historii znane są jednak przypadki odstępstwa od tej reguły, przykładem może być latarnia morska w Gdańsku, a dokładnie w Wisłoujściu świecąca w latach 1482-1758, którą stanowiła wieża znajdująca się w centrum twierdzy, obsługiwana przez wojsko czy latarnia w Nowym Porcie, gdzie latarnikiem około roku 1878 była kobieta.

¹⁷ Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80 – 1888.

¹⁸ Tamże, Rep.80 – 1888.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku, na ówczesnym polskim wybrzeżu świeciły cztery latarnie morskie: Rozewie, Jastarnia Bór, Hel i Oksywie. Pracujący w nich latarnicy, tak jak i ich koledzy na całym świecie, mieli status pracownika państwowego. W pracy obowiązywał ich mundur, a niskie zarobki rekompensowane były mieszkaniami służbowymi. Mięli oni również, tak jak i latarnicy niemieccy, możliwość korzystania z zabudowań znajdujących się przy latarni oraz uprawiania przydzielonych przez państwo działek. Za swoją wzorową i wieloletnią służbę latarnicy odznaczani byli medalami i dyplomami uznania, co przedstawia zamieszczony poniżej rysunek.

Rys.2. Dyplom Dettlaffa Alfonsa za długoletnią pracę w LM Heisternest (Jastarnia Bór)



Źródło: Zbiory rodzinne, rodziny Dettlaff.

Służba obecnych polskich latarników regulowana jest przez instrukcje wydane przez dyrektorów trzech Urzędów Morskich: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Na ich podstawie bezpośrednim przełożonym latarników jest starszy latarnik, który podlega inspektorowi latarni morskich. Kwalifikacje zawodowe latarników określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 marca 2007 roku, w sprawie zasad

wynagradzania pracowników niebędących członkami korpusu służby cywilnej zatrudnionych w urzędach administracji rządowej i pracowników innych jednostek¹⁹.

Zgodnie z tym rozporządzeniem kierownikiem latarni może być osoba posiadająca średnie wykształcenie techniczne i dwuletnią praktykę zawodową. Latarnicy rekrutują się najczęściej spośród mężczyzn wykonujących rzemieślnicze zawody, takie jak mechanicy i elektrycy. Tutaj również w dzisiejszej dobie zauważyć możemy odstępstwa od reguły, gdyż wśród polskich latarników w 2007 r. znajdowały się cztery kobiety. Panie miały co prawda średnie wykształcenie, ale było to wykształcenie typowo kobiece. Między innymi pani Weronika Łozińska, która była latarnikiem w Latarni Morskiej Stilo, ma ukończoną średnią szkołę medyczną i legitymuje się zawodem opiekunki dziecięcej²⁰. Wszyscy latarnicy przed podjęciem pracy musieli przejść kursy latarnika, kursy elektryczne i obsługi radiostacji UKF oraz kurs BHP, organizowane przez urzędy morskie. Jeszcze w połowie XX wieku polscy latarnicy pełniący służbę byli umundurowani. Dzisiaj jest już bardzo trudno spotkać latarnika na służbie ubranego w mundur. Zazwyczaj chodzą oni w ubraniach prywatnych, a w mundurze można ich zobaczyć na specjalne życzenie, na przykład robiąc pamiątkowe zdjęcie. Poparciem tej tezy jest przedstawiony poniżej rys. 3 przedstawiający latarnika z Latarni Morskiej Czołpino, Bogusława Laskowskiego w mundurze służbowym, pozującego do zdjęcia pamiątkowego na prośbę autorki artykułu.

Rys. 3. Latarnik z Czołpina – Bogusław Laskowski



Fot. Agnieszka Bemowska, 2007 rok (w zbiorach autorki).

¹⁹ Dziennik Ustaw nr 45 z 2007 r., poz. 290.

²⁰ Relacja Weroniki Łozińskiej z dnia 01.05.2007 r.

W dobie coraz pełniejszej automatyzacji polskich latarni morskich, praca latarników stała się dużo łatwiejsza i mniej absorbująca. Jeszcze kilkanaście lat temu pełnili oni 12 godzinne dyżury w dzień i w nocy. Obecnie dzienny 12 godzinny dyżur latarnika można spotkać głównie na dwóch polskich latarniach morskich: w Świnoujściu i Gdańsku Porcie Północnym. Związane jest to z tym, iż do zadań latarników tam pracujących oprócz nadzoru nad światłem latarni morskiej, należy jeszcze nadzór i kontrola nad dużą ilością światła portowych i pław znajdujących się w tych dwóch, dużych polskich portach. W latarniach morskich stojących samotnie na wybrzeżu (Gąski) lub w małych portach takich jak, na przykład Darłowo czy Ustka, latarnicy co prawda mają zaplanowane w grafikach 12 godzinne dyżury dzienne i nocne, ale na dyżurze można ich spotkać głównie w nocy. Dzieje się tak dlatego, iż najbardziej niebezpiecznymi godzinami pracy latarni morskiej są chwile zaświecenia się światła. W tym czasie zdarza się najwięcej awarii i wtedy latarnik jest najbardziej potrzebny. W dzień dzięki systemom zdalnej kontroli latarnia często stoi samotnie, a latarnik nadzoruje ją z domu.

Przebieg służby i wykonane w czasie jej trwania zadania, każdorazowo latarnicy odnotowują w dziennikach latarnika. Podstawowe zadania latarników nie zmieniły się od wieków, natomiast ich elementy podlegają ciągłej ewolucji na skutek zmian zachodzących w technice i technologii. Można tu wymienić następujące czynności:

- sprawdzanie i konserwacja agregatu prądotwórczego lub baterii akumulatorów;
- kontrola stanu naładowania baterii akumulatorów zasilających światła portowe;
- kontrola i konserwacja połączeń instalacji elektrycznej w latarni i w całej latarni;
- kontrola umocowania anten znajdujących się na wieży latarni morskiej;
- kontrola charakterystyki światła nawigacyjnego wysyłanego przez latarnię;
- kontrola stanu technicznego tablicy rozdzielczej latarni znajdującej się w dyżurce latarników;
- kontrola stanu wyeksploatowania żarówek i w razie potrzeby wymiana przepalonych żarówek światła latarni i światła portowych.

Część latarników w wolnych od dyżuru chwilach sprzedaje bilety wstępu do latarni i oprowadza po jej terenie, opowiadając turystom na czym polega ich praca i jak w XXI wieku wygląda życie latarnika²¹.

Na podstawie przeprowadzonych badań udało się ustalić, że w Polsce w roku 2007 było zatrudnionych czterdziestu jeden latarników, w tym cztery kobiety. Analizując osiągnięte wyniki badań nie można nie zauważyć, że z roku na rok za przyczyną postępu technicznego i coraz pełniejszej automatyzacji latarni morskich, liczba latarników stale maleje. Są latarnie, gdzie obsługę stanowi pięciu nawet sześciu latarników (Świnoujście i Port Północny), ale są i takie, gdzie pracuje tylko dwóch lub jeden latarnik (Niechorze, Darłowo). Mimo trudnych warunków życia

²¹ Relacje latarników, wyd. cyt.

i pracy, zawód latarnika często przechodził i nadal przechodzi z ojca na syna. Jego entuzjastami najczęściej są ludzie urodzeni na wybrzeżu i związani z morzem. Ambicją każdego latarnika jest, aby pracę w latarni wykonywali przedstawiciele jednego rodu.

Pomimo nowoczesnych systemów nawigacyjnych i automatyzacji nawigacji praca latarnika nadal jest potrzebna. Marynarze pływający na dużych statkach posiadają co prawda nowoczesne urządzenia nawigacyjne i mogą nie korzystać z latarni, ale są jeszcze małe kutry rybackie, jachty. Zawsze też zdarzyć się może nieprzewidziana awaria, kiedy systemy statku przestaną działać, a dzięki światłu latarni morskiej, statki i znajdujący się na nich ludzie szczęśliwie dołyną do portu. Praca latarnika w dzisiejszej dobie jest bardzo monotonna, dzięki automatyce latarnik na dyżurze ma dużo czasu na przemyślenia. Jedni, jak pani Alina Żuchowska z LM Jarosławiec, w wolnej chwili rozwiązują krzyżówki, czy czytają książki inni natomiast, jak Karol Kłos - z latarni w Jastarni, piszą wiersze²². Analizując dzienniki latarników, gdzie przez wiele lat zapisywane są nazwiska wykonujących ten zawód ludzi, można wysnuć wnioski, iż nie wszyscy nadają się do tej pracy, nie każdy który próbował wykonywać ten trudny i odpowiedzialny zawód, sprostał wymaganiom stawianym przed nim. Część nie poradziła sobie na pewno z samotnością towarzyszącą latarnikom na dyżurach i „zaczęła zaglądać do kieliszka”, co poskutkowało usunięciem z pracy, inni przepracowali tylko kilka miesięcy, gdyż nie odpowiadały im bardzo skromne zarobki. Lecz wśród tej liczby latarników, jacy byli zatrudnieni na polskich latarniach po II wojnie światowej są i tacy jak, chociażby pan Romuald Łozicki – starszy latarnik ze Stilo, który pracę tę wykonuje już 30 lat, czy Aleksander Krężałek – starszy latarnik z Rozewia, pracujący 38 lat. Obydwaj panowie jak na razie nie wybierają się na emeryturę.

Latarnicy mieszkający w zabudowaniach znajdujących się przy latarniach morskich, które wcześniej były mieszkaniami służbowymi, a obecnie zgodnie z duchem nowych czasów są prywatnymi mieszkaniami latarników, stanowią hermetycznie zamknięte niewielkie społeczności. W Polsce nie ma jednej organizacji, która skupiałaby ludzi wykonujących ten specyficzny zawód. Prawdą jest, że tych czterdziestu jeden latarników, rozsianych po polskim wybrzeżu właściwie się nie zna i nie utrzymuje ze sobą żadnych kontaktów służbowych i towarzyskich. Co prawda część z nich należy do działających stowarzyszeń Miłośników Latarni Morskich, ale w Polsce jest tych organizacji aż trzy i niestety specjalnie nie współpracują one ze sobą. Działalność ich sprowadza się głównie do sprzedaży biletów wstępu na latarnie. Dzięki temu, w wolnej chwili latarnicy obsługujący latem ruch turystyczny mogą dorobić do swoich skromnych pensji.

²² Tamże.

PODSUMOWANIE

Wiek XX to dalszy rozwój gospodarki morskiej na świecie i w Europie. W krajach nadbałtyckich zanotowano zwiększenie ilości linii żeglugowych, wybudowanie nowych portów (Gdynia), wzrost morskiej, bałtyckiej wymiany handlowej. Spowodowało to rozbudowanie i unowocześnienie systemów oznakowania i sygnalizacji nawigacyjnej. Postęp techniczny umożliwił wprowadzenie automatycznych systemów nawigacyjnych, jednocześnie przyczyniając się do schyłku latarniczej profesji. Kiedyś rola latarnika i jego znaczenie w gospodarce morskiej było bardzo duże. W okresie kiedy nastąpił znaczny rozwój techniczny i gospodarczy wielu państw, doszło do zmniejszenia liczby latarni żałogowych na świecie. W Polsce również nowych latarni nie przybywa, a istniejące stają się coraz bardziej zautomatyzowane i obsługiwane przez pojedynczych latarników. Ostatecznie można stwierdzić, że zniknięcie tego zawodu – związanego z morzem i żeglugą od tysięcy lat – jest nieuniknione. Osiągnięcia satelitarnej techniki nawigacyjnej powodują zmniejszenie roli latarnika i nieuchronnie prowadzą do wyłączenia latarni morskich. Pomału one i ludzie w nich pracujący, stają się bardziej symbolem, elementem tradycji morskiej, aniżeli niezbędną częścią marynarskiej nawigacji.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygn. 7/1347 s. 497, 7/1348.
- [2] Archiwum Państwowe w Szczecinie, Naczelne Prezydium, sygn. od PL-65-73-0-2244-0001 do sygn. PL-65-73-0-2244-0018.
- [3] Cedeberg G., Almqvist E., Thunman D., Hillberg E., *Latarnie morskie świata*, Muza S. A., Warszawa 2000.
- [4] Czerner M., *Latarnie morskie polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1971.
- [5] Dziennik Ustaw nr 45 z 2007 r., poz. 290.
- [6] Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin, Signaturen: GStA PK, I. HA Rep. 93 B Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr 4812.
- [7] Landesarchiv Greifswald, Wasserbaudirection Stettin Rep. 80-1923, 1878, 1879, 1888.
- [8] Pietkiewicz I., *Latarnia morska Oksywie 1887-1933*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2007.
- [9] Sepio L., *Suomen majakat. Finnish lighthouses*, Gummerus Oy, Jyväskylä. Helsinki 2001.

- [10] Sienkiewicz H., *Latarnik*, Iskry, Warszawa 1982.
- [11] Skrzypek K., *Latarnia na Rozewiu*, Wydawnictwo Zachodnie i Morskie, Poznań 1949.
- [12] Relacje latarników polskich latarni morskich, zebrane przez autorkę od maja do października 2007 r.