

Czerner, Marian

Latarnia morska Faros. Prawda czy legenda?

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 26/3-4, 689-692

1981

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Marian Czerner
(Koszalin)

LATARNIA MORSKA FAROS PRAWDA CZY LEGENDA?

Mówiąc o Kolosie Rodyjskim, mamy utrwalony w pamięci posąg mężczyzny stojącego okrakiem nad wejściem do portu. W prawej ręce, uniesionej do góry, trzyma on naczynie, w którym pali się ogień, wskazujący żeglarzom wejście do bezpiecznej przystani. Mit o Kolosie Rodyjskim upadł — wyjaśniono, że nie stał on na główkach falochronu i nie służył jako latarnia morska¹.

Na Chełmskiej Górze koło Koszalina, na szczycie kaplicy pod wezwaniem NMPanny, noc w noc paliły się świece, których światło koncentrowane w metalowym zwierciadle wskazywało drogę morskim statkom. Tak informowano w każdej pracy popularnej, czy naukowej, mówiącej o tej średnio-wiecznej kaplicy. Po szczegółowym zapoznaniu się z zagadnieniem stwierdzono, że nie ma ani technicznych możliwości, ani też żadnych dokumentów, które potwierdziłyby istnienie tej latarni morskiej².

W IX-wiecznym słowiańskim porcie Wineta (Jomsborg), miała stać jakoby latarnia morska zwana Garnkiem Wulkana (Olla Vulcani)³. Któż to jednak sprawdzi?

Zastanówmy się teraz, czy zbudowana w III w. p.n.e. słynna wieża aleksandryjska na wyspie Faros, zaliczana do siedmiu cudów świata starożytnego, rzeczywiście była latarnią morską⁴, zestawiając w tym celu wszystkie informacje źródłowe jakimi dysponujemy.

Najstarszą wzmianką na ten temat znajdujemy u greckiego geografę Strabona (65 r.p.n.e. — 20 r.n.e.), w jego dziele *Geographika*, w księdze XVII.

¹ L. Sprague de Camp: *Wielcy i mali twórcy cywilizacji*. Warszawa 1968 s. 173.

² Marian Czerner: *Der Leuchtturm auf dem Gollen — Wahrheit oder Legende?* W: *Baltische Studien* NF 61 Hamburg 1975 s. 44.

³ R. Kieranowski: *Legenda Winety*. Kraków 1950 s. 3.

⁴ Wieża na Faros nie od razu trafiła na listę siedmiu cudów świata. Według Łanowskiego, pierwsza lista ułożona została w II w. p.n.e., a Aleksandryjska latarnia znajduje się dopiero na trzynastej liście, zestawionej przez biskupa Grzegorza z Tours w VI w. n.e., *nota bene* razem z Arką Noego. (Jerzy Łanowski: *Antyczne listy „Siedmiu cudów świata”*. „Sprawozdania Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego” 1964 T. 17A s. 14).

Wieża, którą on oglądał, była do połowy zrujnowana, jej najwyższe piętro leżało jako bezkształtana kupa gruzu, miała prowizoryczny drewniany dach i zamieszkiwało ją tylko niewielu strażników. Wieża, zadziwiająca, wielopiętrowa, potrzebna jest — pisał Strabon — jako wysoki, dobrze widoczny z morza znak dla żeglarzy. O jakimkolwiek świetle Strabon jednakże nic nie wspomina⁵.

Następny z kolei, Pliniusz Starszy (23—79), pisarz rzymski, podaje (w czasie przeszłym!): „Zastosowanie wieży polegało na tym, że statkom podczas nocnej żeglugi sygnalizowała światłem, gdzie znajdują się mielizny, a gdzie wejście do portu”⁶.

Józef Flawiusz (37—103), historyk żydowski podaje, że ogromna wieża „rzuca żeglarzom światło w morze na odległość trzystu stajni”⁷.

Grecki satyryk, Lukian z Samosaty (120—180) wzmiankuje, że Sokrates budował latarnię na Faros, „z zamiarem, żeby z niej strzelały ogniste znaki dla żeglarzy pozostających na przestworzu morza”⁸.

Podróżnik arabski, Maur z Hiszpanii, al-Idrisi, który około 1115 r. przebywał we wschodniej części Morza Śródziemnego, pisał: „Jest ona wielce pożyteczna, ponieważ pali się na niej dzień i noc ogień przewodni dla żeglarzy przez cały sezon żeglugi. Marynarze znają ten ogień i biorą nań kurs, ponieważ jest on widoczny z odległości dnia drogi (100 mil). Nocą światło to wygląda jak błyszcząca gwiazda, w dzień można dostrzec jego dym”⁹.

Kiedy Jusuf ibn-asz-Szeik, inny Maur hiszpański, oglądał wieżę w 1165 r., nie używano jej już jako latarni morskiej, a miejsce sygnału świetlnego na wierzchołku wieży zajął niewielki meczet¹⁰.

W 1326 r. kronikarz arabski Ibn Battuta, dotarł w swojej podróży do Aleksandrii. W dzienniku opisuje on stan zniszczenia wieży używając określeń (tak w tłumaczeniu na język polski) „latarnia” i „latarnia morska”. O świetle, czy też o świeceniu nie pisze nic¹¹.

I to byłoby chyba wszystko! Niewiele, jak na obiekt takiej rangi.

Pisarze arabscy, opisując wieżę na wyspie Faros, określają ją jako „*el manara min Iskanderije*” czyli minaret z Aleksandrii. Z kolei minaret oznacza miejsce, gdzie pali się ogień. Nie każde jednak miejsce, gdzie pali się ogień, musi być latarnią morską. Z równym powodzeniem można założyć, że wieża na Faros była punktem początkowym łańcucha stacji telegrafu ogniowego, który ciągnął się wzdłuż wybrzeży północnej Afryki aż do Oceanu Atlantyckiego.

⁵ Vojtech Zamarovsky: *Tropami siedmiu cudów świata*. Katowice 1980 s. 221.

⁶ Cyt. wg. wyd. Pliniusz: *Historia Naturalna*. Wrocław 1961 s. 473.

⁷ Cyt. wg. wyd. Józef Flawiusz: *Dawne dzieje Izraela*. Poznań 1962 s. 335.

⁸ Cyt. wg. wyd. Lukian: *Pisma wybrane*. Warszawa 1957 s. 429.

⁹ de Camp, dz. cyt. s. 160, powołując się na: Idrisi: *Opisanie Afryki i Hiszpanii*, III, 4.

¹⁰ de Camp, dz. cyt. s. 160.

¹¹ Ibn Battuta: *Osobliwości miast i dziwy podróży*. Warszawa 1962 s. 8.

Z materiałów ikonograficznych wymienić należy przede wszystkim monety. Niestety, nie widzimy na nich tak charakterystycznych dla latarni morskich wyobrażeń jak płomień lub dym.

W świetle przytoczonych źródeł nie budzi wątpliwości fakt że wieża na Faros istniała i że była imponującym znakiem nawigacyjnym dla żeglarzy w ciągu dnia. Budzi natomiast wątpliwość twierdzenie, że paliło się tam światło nawigacyjne.

Flawiusz informuje, że światło było widoczne na odległość 300 stająg, to jest około 30 mil morskich¹². Z wykresu zamieszczonego w spisie światel nawigacyjnych wydawanym przez Admiralicję Brytyjską¹³ wynika, że aby światło było widoczne na tę odległość, przy dobrej widoczności, potrzebne jest światło o intensywności 50 000 kandel (1 kandela odpowiada w przybliżeniu jasności świecy stearynowej). Dla porównania dodajmy jeszcze, że widzialność elektrycznego światła latarni Rozewie, skoncentrowanego pryzmatami i soczewkami w jedną wiązkę, wynosi 23 mile morskie.

Indrisi podaje, że na wieży Faros ogień palił się dzień i noc przez cały sezon żeglugi (od kwietnia do listopada). Co jednakże palono na platformie wieży? Odpowiadając sobie na to pytanie, odpowiemy jednocześnie na pytanie, czy Aleksandryjska wieża była latarnią morską.

W Egipcie nie było (i nie ma) lasów. Duże ilości drewna dla celów budownictwa i szkutnictwa musiano importować z gór Libanu oraz z Nubii. Drewno spala się szybko i co za tym idzie, zapotrzebowanie jest bardzo duże. Uważa się np. że zanik lasów na duńskiej wyspie Anholt spowodowany został właśnie przez tamtejszą latarnię morską na której palono drewno.

Na użytek domowy stosowano lampki w kształcie miseczek, z knotem, w których palono olej rycynowy bądź oliwę. Wiemy, że oliwę z oliwek importowano. A może palono inne oleje? Olej skalny? Może tran z ryb? Tłuszcze zwierzęce?

Węgla kamiennego nie ma ani w Egipcie, ani też w krajach sąsiednich. Smołę importowano. Więc może palono trzcinę? Chyba też nie, bo się jeszcze szybciej pali niż drewno.

Ogólnie znany jest na terenie Egiptu ówczesny niedobór paliwa w produkcji szkła, wytopie metali, i wypalaniu ceramiki. Pamiętajmy przy tym, że nie chodzi tu o jakiś krótki okres świecenia, lecz o setki lat! Pamiętajmy też, że nie chodzi tu o jakiś mały ogieniek, lecz o silne światło, które widoczne było z bardzo daleka. Stąd też zaplecze dostarczające świetliwo musiało być niewyczerpane zasobne.

Skąpe przekazy historyczne oraz powyższe rozważania co do materiału używanego jako ewentualne źródło światła każdą przypuszczają, że wieża na Faros mogła być punktem obserwacyjnym statków podchodzących do portu, punktem wartowniczym dla ostrzegania przed zbliżającym się wrogiem,

¹² Mm — mila morska = 1852 m.

¹³ *The Admiralty List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signal*. T. 100 London 1961 s. XVI.

obserwatorium astronomicznym, obiektem sakralnym, stacją telegrafu ogniowego. Najprawdopodobniej był to obiekt wielofunkcyjny, jednak nie latarnia morska, a jedynie dzienny znak nawigacyjny. Latarnia morska musi bowiem spełniać podstawowy warunek: musi świecić co noc, nieprzerwanie od zachodu do wschodu słońca i wszyscy żeglarze nawigujący na tym akwenie muszą być tego absolutnie pewni. Taki jest bowiem sens istnienia świateł nawigacyjnych¹⁴.

Recenzował: Tadeusz M. Nowak

¹⁴ Marian Czerner: *Latarnie morskie polskiego wybrzeża*. Poznań 1971 s. 9.