

# FILATELISTYCZNA HISTORIA SZKUTNICTWA

(CZĘŚĆ PIERWSZA)



Na znaczkach Poczty Polskiej można zapoznać się z dziejami budownictwa statków od czasów zamierzchłych. Dzisiaj cztery znaczki z pasjonującej serii wydanej w 1963 roku oraz związane z nimi treści.

Krzysztof Kozerski

**W** starożytnym Egipcie pierwsze jednostki napędzane siłą wiatru pływały po Nilu. Przedstawiają je zachowane zwoje papirusów z IV wieku p.n.e. Pierwsze łodzie trzcinowe z około 3300 roku p.n.e. przekształciły się w statki drewniane, napędzane wiosłami i żaglami, a te z kolei w żaglowce morskie.

Żegluga starożytnych Egipcjan przeżywała największy rozkwit za panowania królowej Hatszepsut

i Totmesa III. Statki budowano wówczas z bali drzewa cedrowego, sprowadzanego z Libanu. Osiągały długość ponad 30 metrów. Ich kadłuby były wzmocniane poprzecznymi belkami - pokładnikami - przechodzącymi przez kadłub. Rolę masztu pełniła mocna tyka usztywniona linami. Żagiel rejowy mocowany był do dwóch rei - górnej i dolnej. Na każdej z burt znajdowało się po 15 wioseł.

Na takich właśnie jednostkach z rozkazu Hatszepsut około 1480 r. p.n.e. wyruszyła wyprawa złożona z pięciu żaglowców do tajemniczego Puntu (prawdopodobnie dzisiejszej Somalii). Statki przywoziły stamtąd złoto, kość słoniową, mirrę i wiele innych cennych towarów. Przedostały się z Nilu na Morze Czerwone kanałem, który Egipcjanie wykopali w latach około 2000-1700 p.n.e. Kanał ten zniszczony został

dopiero za czasów władzy kalifów w 767 r.

Na statkach, które jeszcze nie miały stępki (rolę usztywnienia wzdłużnego pełniła gruba lina naciągnięta pomiędzy podniesionymi końcami statku), ale wyposażone były w żebra i pokład, Egipcjanie docierali nawet do Indii.

Wrz z rozwojem żeglugi rozwijało się również piractwo. Do ochrony swoich statków handlowych Egipt zbudował w XII w. p.n.e. flotę wojenną. Okręty wojenne miały podwyższone nadbudówki, z których wojownicy ciskali na przeciwnika kamienie, strzelali z łuków i walczyli długimi dzidami. Na wierzchołku masztu znajdowało się bocianie gniazdo, pełniące również rolę stanowiska bojowego. Okręty te, które budowali szkutnicyfenicy, nie miały już liny nadpokładowej, lecz stępkę i żebra. Na takich okrętach około 1190 r. p.n.e wojownicy Ramzesa III wygrali bitwę morską. Starli się wówczas z połączoną flotą „ludów morskich”, czyli z okrętami Filistynów, Achajów i Dana-jów. Była to wszakże jedna z ostatnich kart egipskiej chwaty morskiej. Władzę nad Morzem Śródziemnym przejmowali bowiem Fenicjanie.

Przekazy historyczne mówią o nich jako o świetnych żeglarzach, którzy odbywali regularne rejsy po morzu Śródziemnym, dotarli do Wysp Brytyjskich, na Krym, a nawet według greckiego historyka Herodota, w VI w. p.n.e. opłynęli Afrykę. Fenickie statki znamy z fresków z egipskiego grobu (1500 r. p.n.e.) oraz z asyryjskich reliefów (700 r. p.n.e.).

Szkutnicy fenicy rozpoczęli budowę swoich jednostek od stępki, na-



stępnie mocowali do niej wręgi i stęwy. Na taki szkielet kładzione było poszycie z desek. Do budowy wykorzy-

stywano drewno cedrowe. Fenickie statki o smukłych kadłubach zwane były dromonami (szybko biegnące po wodzie, szybkoobiegcze). Stęwy takich jednostek były proste, a poszycie układane na styk, czyli systemem karawelowym. Sterowano podobnie jak na statkach egipskich - za pomocą długich wiosel. Statki fenickie miały w przybliżeniu 16 m długości i 4,5 m szerokości. Na dziesięciometrowym maszcie stawiano rejowy żagiel o powierzchni 70-80 m<sup>2</sup>. Kunszt żeglarzy fenickich przejęli Grecy i Persowie.

Grecy budowali okręty wojenne nie z drewna cedrowego, lecz dębowego. Po monerach, tj. okrętach zaopatrzonych w jeden rząd wiosel na jednej burcie, w skład floty greckiej weszły w VII w. p.n.e. diery (dwa rzędy wiosel), a w następnym stuleciu także triery. Z reliefu znajdującego się na Akropolu dowiadujemy się, jak wyglądała triera. W górnym rzędzie na każdej burcie siedziało zatem 31 wioslarzy, niżej za nimi znajdował się drugi rząd z 27 wioslarzami oraz trzeci,



tak samo liczny najniższy rząd wewnątrz okrętu. Długość triery mogła dochodzić do 36 m, szerokość do 6 m, a zanurzenie wynosiło 1 m.

Wioslarze potrafili swą pracą nadać okrętowi prędkość 5 węzłów. Żagle na trierach używane były tylko podczas sztormu lub w czasie pokonywania większych odległości. Początkowo triery miały tylko jeden maszt umieszczony na śródokręciu. Później zwłaszcza na trierach attycznych, dodano na dziobie drugi, mniejszy, pochylony do przodu maszt z żaglem rejowym. Poprawiło to zdolności manewrowe okrętu.

Triery pod dowództwem Temistoklesa zaszły w bitwie morskiej pod Salaminą w 480 r. p.n.e., w któ-

rej Grecy zwyciężyli dzięki wspaniałej taktyce, ale także dzięki bardzo szybkim i zwrotnym okrętom.

Rzymski statek handlowy, tzw. oneraria, pojawił się na akwenach Morza Śródziemnego w II w. p.n.e. Jednostki tego typu przewoziły ładunki z podbitych prowincji. Wiadomości o tych statkach pochodzą z reliefów i mozaik odkrytych podczas wykopalisk w dawnym rzymskim porcie Ostia, w Pompejach, a także ze źródeł pisanych. Statki te miały sze-



roki, obły i głęboki kadłub, a przeciętną nośność około 150 ton. Długość tych jednostek wynosiła około 20 m, szerokość 6 m, a zanurzenie 3 m. Największe z nich kursowały pomiędzy Aleksandrią i Ostią, przewożąc głównie zboże, którego zabrać mogły od 300 do 700 ton. Greckie źródła mówią, że długość takiego statku wynosiła 55 m, szerokość 15 m, a wysokość od dna do pokładu ponad 13 m.

Oneraria napędzana była żaglem rejowym, który znajdował się na wysokim maszcie środkowym. Dodatkowym żaglem był trójkątny żagiel topowy, najczęściej w kolorze purpurowym, oraz żagiel rejowy na pochylonym silnie do przodu maszcie przednim, tak zwanym artemonie. Artemon spełniał także zadanie dźwigu ładunkowego. Przedni żagiel ułatwiał manewrowanie i żeglugę półwiatrami. Wiosła pełniły rolę pomocniczą. Badania archeologiczne statku z jeziora Nemi, należącego do cesarza Kaliguli, wykazały, że zanurzona część kadłuba była pokryta cienkimi arkuszami ołowianej blachy, która miała pełnić rolę dodatkowego zabezpieczenia kadłuba.

Redakcja dziękuje panu Ryszardowi Konkol-skemu za udostępnienie zbiorów.