

FILATELISTYCZNA HISTORIA SZKUTNICTWA

(CZEŚĆ DRUGA)



Na znaczkach Poczty Polskiej z serii wydanej w 1963 r. możemy prześledzić historię statków morskich od starożytności do średniowiecza - od napędu wiosłowego do żagli. W poprzednim „Rejsie” przedstawiliśmy cztery z ośmiu znaczków tej serii. Dzisiaj prezentujemy kolejne cztery.

Krzysztof Kozerski

Informacje na temat wczesnośredniowiecznych konstrukcji skandynawskich czerpiemy przede wszystkim ze źródeł archeologicznych. Są to znaleziska okrętów bądź ich fragmentów wydobytych z morskiego dna, zwłaszcza w norweskich fiordach. Wiele informacji wnoszą tzw. pochówki łodziowe, których najwięcej, bo około pięciuset odkryto w Norwegii. Były to podkurhano-

we pochówki wodzów normańskich, których zwłoki składane były w łodziach. Skandynawowie wierzyli bowiem, że zmarły żyje w zaświatach. Dlatego też możni lub wodzowie chowani byli z dobytkiem: uzbrojeniem, skarbami, przedmiotami codziennego użytku, często w łodziach.

Także poezja i literatura skandynawska dostarcza wielu informacji,

zwłaszcza jeśli chodzi o okręty wojenne, gdyż skaldowie w swych sagach stawili czyny wojowników.

Taki właśnie okręt przedstawia wydany w 1963 roku znaczek. Jednostki te miały poszycie wykonane z klepek układanych na zakładkę. Najstarszą łodzią klepkową z omawianych terenów była jednostka odkryta na duńskiej wyspie Als, a pochodząca z ok. 300 r. p. n. e.

Budowę tego typu jednostki rozpoczynano od zmontowania dębowego zestawu trzonowego, czyli stępek i stew, a następnie mocowano do nich pasy poszycia. W powstały w ten sposób kadłub wmontowywano denniki i wręgi. Zakładki klepek wiązane były za pomocą żelaznych nitów i uszczelniane sznurami z sierści zwierzęcej, nasączonymi smołą drzewną.

Łodzie z omawianego okresu wyposażone były w napęd wiosłowo-żaglowy, a sterowność zapewniało wiosło sterowe. Na maszcie wysokim na około 11-13 metrów mocowano około 11-metrową reję, niosącą żagiel uszyty z wełnianej tkaniny. Jest to materiał rozciągliwy, żagiel wzmocniano więc naszywając nań dodatkowe pasy tkaniny. Stąd też na ilustracjach żagle jednostek Wikingów są pasiaste.

Jednostka przedstawiona na znaczku jest zbliżona do statku z początku IX w., odkopanego w 1904 roku w kurhanie pod Osebergiem, a obecnie znajdującego się w muzeum morskim w Oslo. Dziobnica i tylnica łodzi z Oseberg, zdobione są spiralą na kształt smoczego ogona. Przybliżone wymiary jednostki to: długość 21,5 m., szerokość 5,1 m.

Typ północnoeuropejskiego żaglowca, zwany kogą, powstał na początku XII wieku. Do końca XIV wieku koga stała się podstawowym typem statku Hanzy, rozpowszechnionym na Bałtyku i Morzu Północnym. Była jednostką jednoma-



sztową, z jednym żaglem rejowym, stosunkowo krótką, o wysokiej burcie. Zbudowana była na prostej stępce, a jej poszycie układano na zakładkę. Charakterystyczną innowacją było wprowadzenie w miej-

sce powszechnie dotąd używanego wiosła sterowego, steru zawiasowego, odchylanego za pomocą rumpla. Wizerunek kogi ze sterem zawiasowym widnieje na pieczęci miejskiej Elbląga z 1242 roku.

Wczesny typ kogi znany jest dość dobrze dzięki odkryciu w Kalmarze wraku, który reprezentuje właśnie taki typ statku, zbudowanego około połowy XIII wieku. Jego wymiary to: długość - 11 m., szerokość - 4,55 m., wysokość boczna - 2 m. Wrak kalmarski należał jednak do mniejszych jednostek tego typu.



Kogi były jednostkami krótkimi, szerokimi i głębokimi, o masywnej konstrukcji. Ich nośność wynosiła około 80-160 ton, w niektórych przypadkach do 200.

Typ kogi XIV-wiecznej znany z odkrycia dokonanego w 1962 na brzegach rzeki Wezery, nieopodal Bremy. Wrak datowany jest na rok 1380, jego długość wynosi 23,5 metra, szerokość 7, a wysokość 7,5 metra. Nośność oceniana jest na 130 ton.

Bardzo istotną rolę w dziejach północnoeuropejskiej żeglugi wielkiej odegrał typ statku określany jako holk. Wizerunek holka przedstawiony na naszym znaczku wzorowany jest na przedstawieniu z pieczęci gdańskiej z około 1400 roku.

Holk był statkiem większym od kogi. Dawne kasztele zrastające się z kadłubem stawały się stopniowo jego organicznymi częściami i zaczęły nabierać nowych funkcji - pomieszczeń dla załogi, na prowiant, nadając jednostce charakterystyczny wygląd.

Poszycie kadłubów układano wówczas jeszcze na zakładkę, co pozwalało zwiększyć rozmiary stat-

ku, a tym samym jego nośność tylko do pewnych granic. Przepuszcza się, że przeciętnie holki miały nośność około 400 ton. Holk wykorzystywany był nie tylko do celów handlowych, ale także jako okręt wojenny. Wyposażony był wówczas w około 14 dział, ustawionych na rufie, śródkręciu i dziobie w ten sposób, że mógł prowadzić ogień we wszystkich kierunkach.

Podczas gdy w żegludze północnoeuropejskiej prym wiodły miasta hanzeatyckie, podobną rolę w basenie Morza Śródziemnego odgrywały miasta włoskie. W tym rejonie stosowano ożaglowanie łaćńskie zapożyczone zapewne od muzułmanów. Kadłuby wznoszono na lekko wygiętej stępce, rufa zaś była wyższa od partii dziobowej i w przeciwieństwie do kogi, która była szpicgatem, kończyła się pawężą. Poszycie kadłuba układano na styk (poszycie karawelowe). Pomieszczenia na rufie narastały nad sobą kondygnacjami, tworząc rodzaj wysokiego kasztele. Regułą były dwa, a czasem trzy maszty.

W 1308 roku (według kronikarza florenckiego Villianiego) koga wprowadzona na Morze Śródziemne przez piratów z Bayonne, wywołała zainteresowanie kupców Barcelony,



Genui i Wenecji. W efekcie tego rozpoczęto nad Morzem Śródziemnym budowę jednostek, które łączyły w sobie zalety statków miejscowych i kogi. W ten sposób zrodził się nowy typ statku - karaka, o której więcej w następnym „klaserze”, przy okazji kolejnej serii znaczków.

Redakcja dziękuje panu Ryszardowi Konkolskiemu za udostępnienie zbiorów.