

# dodatek • ABC • niedzielny

Inż. A. Pauly

## Rozwój okrętu wojennego

### Czasy starożytne

Walka jest treścią historii ludzkości. Celem jej, począwszy od maczug trujących do obecnych gazów trujących i niewiadomej broni przyszłości jest zgładzenie słabszego, opanowanie jego ziemi, jego terenami, oraz niewolnictwo bądź w najprymitywniejszej formie siły roboczej, bądź niewoli ekonomicznej.

Odkąd ludzkość posiadała sztukę pływania zaczęły się walki na wodzie, których pierwowzorem

Pojawienie się w historii dziejów okrętu wyłącznie wojennego datuje się od boju u Salamin Greków z Persami (465 r. przed Chr.), w którym specjalnie pobudowane lekkie i zwrotne okręty greckie odniosły zwycięstwo nad wielkimi promami perskimi, przeładowanymi wojakami. Według taktyki, wprowadzonej przez Atenęczyka Temistoklesa, porwano Persów z ich płaskich promów hakami na długich drągach i wrzucano w morze, łucznicy zaś i pro-

wynosiła około 40.00 m.

Taktyka rzymian polegała na tym by najechać z wiatrem na nieprzyjacielski okręt i „ściąć” mu wiosła, następnie zaczepić abordażowymi hakami burtę przeciwnika, przerzucić pomosty ze swego pokładu i wówczas legionarii prowadzili ręczny bój na połączonych pokładach jak na lądzie. Taktyka rzymskiego abordażu przetrwała do XVIII wieku naszej ery, np. Polacy stosowali abordaż w wygranej bitwie morskiej ze Szwedami w 1627 r. pod Oliwą.

Po bitwie pod Aeguzo (203 r. przed Chr.), która była końcem panowania Kartaginy, rzymianie zaczęli budować „pentery” (pięciopiętrowe galery wojenne), a w bitwie pod Actium (31 r. przed Chr.) tym granicznym słupie w historii stworzenia Cesarstwa Rzymskiego, Oktawian August rozbił połączone floty Antoniusza i Egipskiej Kleopatry, używając ośmio i dziesięcio - rzędowych galer istnych na owe czasy twierdzących pływających, nazwanych „navis longa” dla swej długości dochodzącej do 50 m.

Okręty rzymian miały na przednim i tylnym pomostach ustawione katapulty, miotające w nieprzyjaciela ciężkie kamienie i płonące smolne żagwie. Zastosowanie katapult jako broni zaczepnej na okrętach w bitwach morskich należy uważać jako początek artylerii morskiej.

Niewolnictwo, ten promotor i pod-

stawą bytu ekonomiczno - politycznego oraz socjalnego ustroju antycznego świata, było najpewniejszym napędem, jaki dawała darmowa siła ludzka, do poruszania tych wielkich kadłubów; los galerników przykutych na łańcuchach był straszny: tylko zatonięcie wraz z okrętem podczas katastrofy wyzawało ich z pod biczów dożuru, chorób, wiecznego pragnienia i głodu. Żeglarsstwo natomiast na zamkniętym, krótkokursowym Morzu Śródziemnym, traktowane jako napęd pomocniczy, stosunkowo słabo się rozwijało i dopiero warunki nawigacyjne oceanu i Morza Północnego przeobraziły z czasem wraz z żegluga i taktykę i okręt wojenny.

W pierwszych wiekach ery chrześcijańskiej oraz w dobie wielkiej wędrówki narodów, kiedy ośmiadły ludy Europy były zajęte walkami na kontynencie z napły-

wającymi z północnego wschodu barbarzyńcami nastąpił długotrwały zmierzch ekspansji morskiej.

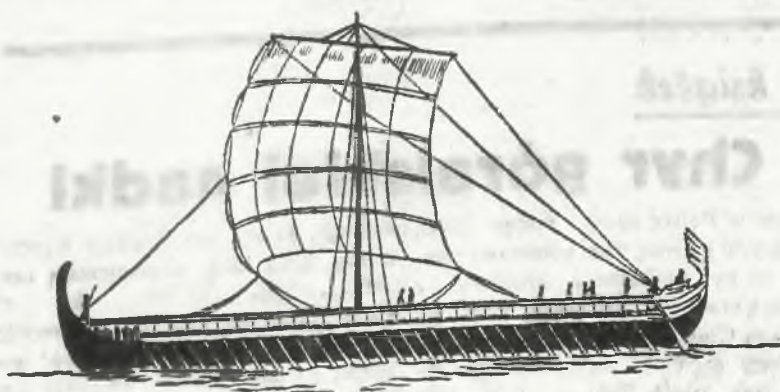
Ciemnota i obskurantyzm wieków średnich zahamowały rozwój cywilizacji we wszystkich dziedzinach ludzkiego życia. Sztuka żeglarska i budowa okrętów wskutek nieuctwa tych czasów nie tylko że nie poczyniły żadnych postępów, lecz nawet cofnęły się wstecz do prymitywnych wzorów greckich galer o jednym rzędzie wiosel, a rzymskie zdobycze wiedzy morskiej poszły w zupełne zapomnienie.

Nierozumienie znaczenia morza przez przybyłą nad Morze Śródziemne leśną i stepową barbarę oraz mauro - arabów przybyłych z pustyni Afryki odbiło się przede wszystkim na budowie okrętów. W szeregu drobnych morskich po-

tyczek jak pod Ceutą w 760 r. oraz Gibraltarem w 800 r. spotyka się okręt wojenny zwany „Drakkar”, Rys. 3, który był gorszą edycją dawnej jednorzędowej galery greckiej o długości ok. 30.00 m. „Drakar” nie miał wcale pokładu a tylko namiot jako ochrona przed słońcem i deszczem. Ponieważ na drakarze wiosłowali wojownicy, których tarcze były umocowane na zewnątrz burty jako zasłona przed strzałami, zwiększało to stosunku do całoci na drakarze żagiel w celu rozwinięcia szybkości i ulgi dla wiosłujących wolnych ludzi.

Bardzo podobnym do drakaru był okręt wojenny Wikingów, zbudowali oni dziobnicę rzeźbioną wilczą głową i tak samo umieszczali swe tarcze nad burtą. Ponieważ okręt Wikingów powstał z dłubanego pnia, a nie z tratwy, jak okręty fenickie, był on inaczej budowany. Fenickie oburtowanie stosowane na Morzu Śródziemnym było t. zw. „do czoła” czyli gładkie F. i dawało okręt płaskodenny, Wikingowie natomiast burtowali „na zakład” W. i budowali okręty skośnodenne, dające możność lawirowania i korzystania nawet z pół boczego wiatru.

Dzięki Wikingom skutecznie borykającym się na swych okrętach z wichrami Morza Północnego i Oceanu podczas ich sławnych wypraw zdobywczych powstało żeglarsstwo i stopniowo zarzucono wiosła jako napęd podstawowy.



Galeria grecka

był rozbój morski, przekształcający się stopniowo w morskie wojny ekonomiczno - polityczne.

Z rozwojem „cywilizacji” doskonalili się środki napadu i obrony: budowano coraz potężniejsze pływające jednostki wyłącznie bojowe, mające za zadanie niszczenie sił przeciwnika.

Bitwy morskie, były próbami generalnymi i etapami zwrotnymi zarówno w dziedzinie taktyki morskiej, jak i — budowy okrętów; były one pozatem na przestrzeni historii zwycięstwami strategicznymi t. j. ustalającymi ostatecznie przewagę polityczną stron zwycięskiej, niekiedy po całowiekowych zmaganiach, w których zwycięstwa lądowe miały tylko znaczenie taktyczne tj. ograniczone co do czasu i miejsca.

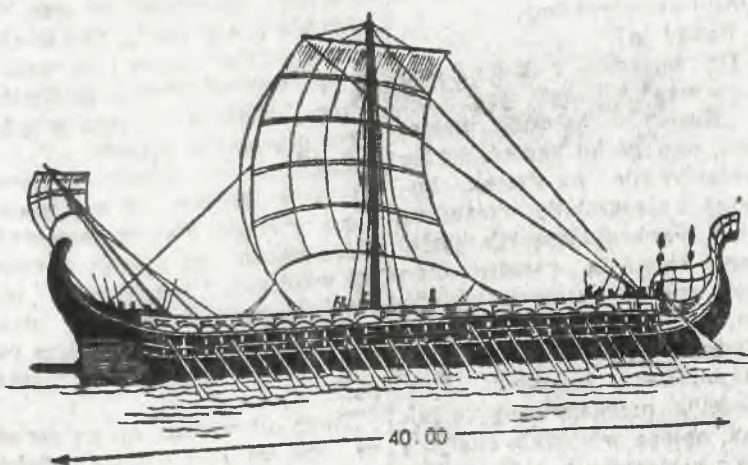
Jednocześnie wpływ rozwoju technik, przeobrażał ustrój duchowy narodów, ustroje ekonomiczne i polityczne państw, nareszcie przekształcał oblicze ziemi, kompas i proch dały możność odkrycia i zdobycia Ameryki oraz ustaliły supremat masy białej na globie ziemskim; maszyna parowa zastosowana w żegludze ustaliła dogmat, że godności każdego obywatela brytyjskiego broni wobec całego świata jego flota wojenna swymi armatami; — przekopanie kanałów Sueskiego i Panamskiego poróżdziło zwarte kontynenty i jednocześnie zbliżyło inne zbyt odległe.

Za najdawniejszych czasów żeglugi Fenicjan, okręt ich był jed-

carze greccy, stojący na środkowym wzniesieniu okrętu, razili wroga zgóry strzałami z łuków i niewielkimi kamieniami z proc. Zwycięstwo u Salamin powstrzymało najście azjatów na Europę, zapewniło niepodległość Grecji, i przygotowało późniejszą zdobyczą wyprawę Aleksandra Wielkiego do Indii.

Wojennej Galerze greckiej Rys. 1, prototypowi wszystkich następnych okrętów wyłącznie bojowych, jako zasadniczy napęd służyły wiosła w jednym rzędzie po każdej stronie, a następnie czworokątny „fenicki” żagiel rozpięty na prostej poziomej rei, umocowanej na pojedynczym maszcie, stojącym pośrodku galery, której długość była ok. 35.000 metrów; galeria była sterowana przy pomocy dwóch tylnych dużych wiosel umocowanych po obu stronach pomostu sterniczego.

W ewolucyjnym rozwoju galer grecka została uzbrojona ostroga, okutą blachą miedzianą, którą starano się przedziurawić, czyli zatopić okręt nieprzyjacielski, a następnie dodano jej drugi rząd wiosel. Na okrętach tego typu Rys. 2. zwanych „biremami” Rzymianie odnieśli (256 przed Chr.) zwycięstwo u Eknemos, podwalnie morskiej potęgi Rzymu, poczem zaczęli dodawać trzeci rząd wiosel, tworząc „triremę”, na której wiosłarce siedzieli między pokładami, na górnym zaś stali wojownicy. Oprócz zachowanego głównego „fenickiego” prostokątnego żagla na maszcie stojącym pośrodku okrętu, Rzymianie doda-



„Birema” rzymska

nostką handlowo - wojenną, na której dokonywali śmiałych wypraw kupieckich, mając jednocześnie możność bronięcia się przed piratami.

li triremie na przodzie również czworokątny mały żagiel, na krótkim pochyłym maszcie. Żagiel ten zachował się konstrukcyjnie do XVIII wieku. Długość triremy

### Z PRZESZŁOŚCI ŚWIĘTOUJŚCIA

Naród litewski nie zalał się jednak pod ciosem i zabrał się do budowania portu przy ujściu rzeki Świętej. Miejsce na budowę portu nie zostało wybrane przypadkowo, gdyż jeszcze za czasów Rzeczypospolitej Polskiej istniał tutaj port, jeden z większych na Bałtyku, którego obroty przewyższały obroty Kłajpedy.

Był to port naturalny i Władysław IV pragnął go rozwinąć oddał go w dzierżawę Anglikom pod warunkiem, że zbudują odpowiednie urządzenia portowe. Lecz synowie Albionu nie mieli widocznie interesu w budowie portu dla Polski i nie tylko go nie rozbudowali, ale doprowadzili do

upadku, kierując ruch okrętów do innych portów, a ujście rzeki Świętej zaważając kamieniami i czyniąc ją przez to niespławną.

### W R. 1925

Od tego czasu nikt nie słyszał o porcie w Świętokuju i tylko rybacy korzystali z dogodnego położenia ujścia rzeki. Litwini na miejscu starego portu, przyznane początkowo Łotwie i na zasadzie arbitrażu oddanego przez koalicję Litwie, postanowili wybudować nowoczesny port rybacki i przystąpili do realizacji tego projektu w roku 1925.

Wybudowano wówczas dwa mola na głębokość 3 metrów, nadbrzeża i przeprowadzono prace pogłębiania. Jednakże w tej części Bałtyku istnieje prąd idący z południa na północ, który to prąd

nanosi wielkie ilości piasku i szybko zamula baseny.

### PORT RYBACKI

Rozbudowa portu rybackiego została włączona do szerokiego programu budowy portu handlowego. Twórca planu tego portu i kierownik jego budowy, inż. Losinskis, korzystał tutaj z doświadczeń polskich, a zwłaszcza przy budowie portu w Władysławowie, gdzie warunki są zbliżone.

Według tego planu falochrony zostaną doprowadzone do dziewięciu metrów głębokości, co będzie stanowiło długość 1.200 metrów. Awanport będzie posiadał 63 ha powierzchni i oddzielne wejście do portu rybackiego i handlowego.

Port rybacki jest obliczony na 200 kutrów. Stana tutaj fabryki

konserw, wędzarnie, chłodnie i t. p. zakłady przetwórcze dla przemysłu rybackiego. Budowa ich rozpocznie się w roku bieżącym.

### PORT HANDLOWY

Port handlowy będzie się rozwinął w miarę konieczności a razem z nim miasto, które zaczyna już powstawać na nadmorskich wydmach. Praca w chwili obecnej idzie wolnym tempem, gdyż Świętokuju nie posiada połączenia kolejowego z zapleczem. To połączenie jednak jest szybko budowane przez Obóz Pracy, instytucję skupiającą młodzież inteligentną, która własną pracą pragnie się przyczynić do budowy nowego wejścia na morze.

Linia kolejowa jest przeprowadzana od odległej o kilkanaście kilometrów Kretynki, przez którą przechodziła magistrala do Kłajpedy. Oczywiście, że z chwilą rozpoczęcia funkcjonowania tej linii zostanie ułatwiony dowóz materiałów budowlanych z wnętrza kraju i praca pójdzie szybkim tempem.

### DO PORTU ZAWIAJĄ STATKI

Już obecnie odwiedzają Świętokuju statki handlowe, posiadające zanurzenie nie przekraczające 3 metrów. Lecz prace nad pogłębianiem odbywają się nieustannie i wielkie barki wywożą poza port wydobytą przez pogłębiarkę ziemię z dna basenu. W porcie stoi jedyna jednostka floty wojennej litewskiej, trawler „Prezidentas Smetona” i kilka kutrów motorowych. Urządzeń do ładowania, które stanowią charakterystyczne motywy każdego portu jeszcze tutaj nie ma. Wszystko jest na razie na papierze.

Lecz przecież i w Gdyni na początku nie było inaczej.

## Przy ujściu rzeki Świętej Powstaje nowy port litewski

### PIĘKNO ZAOLZIA



Wśród miast i miasteczek Śląska Zaulziańskiego najpiękniej położony jest Jabłonków. Na zdjęciu: widok ogólny Jabłonkowa.