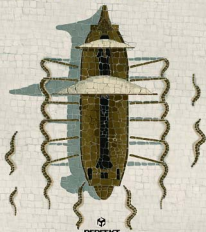




# OBJAVNĚ CESTY STAROVEKU

MICHAL HABAJ



PERFECT



OBJAVNĚCISTY  
STAROVEKU



MICHAL HABAN

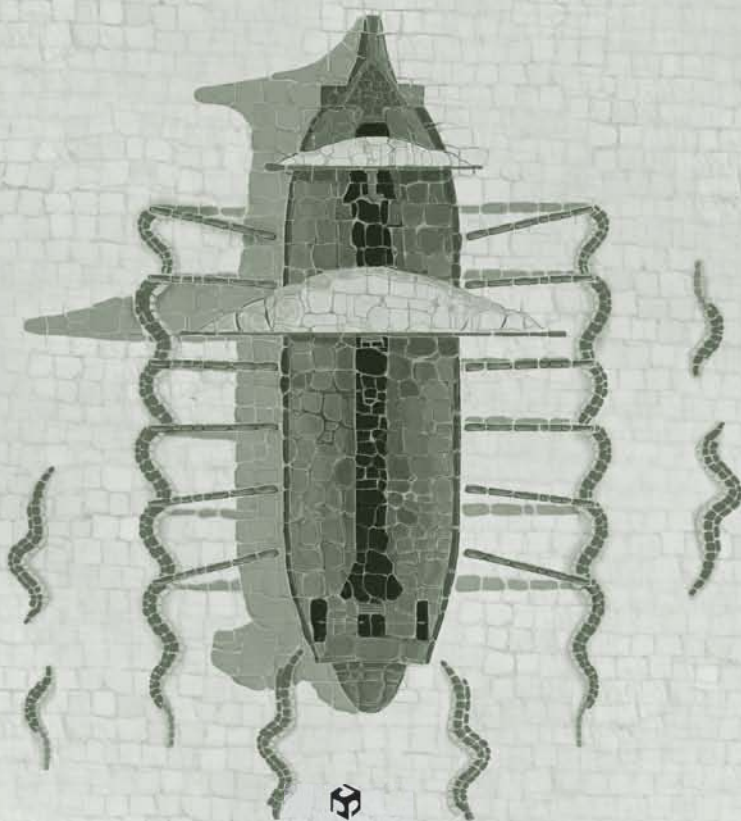






OBJAVNĚ CESTY  
STAROVĚKU

MICHAL HABAN



PERFEKT

Texts © Michal Habaj  
Cover design © František Hříbal  
Design © Pavol Janoško, DTP Perfekt  
Slovak edition © Perfekt 2017

Publikáciu z verejných zdrojov podporil



Knihy vyšla s podporou



## Objavné cesty staroveku

Autor textu: Michal Habaj

Recenzenti: Dr. h. c. prof. PhDr. Václav Furmánek, DrSc., Mgr. Drahošlav Hulínek, PhD.,  
Ilustračný a obrazový materiál: archív autora

Jazyková redaktorka: Katarína Trgová

Návrh obálky: František Hříbal

Grafická úprava a zalomenie: Pavol Janoško, DTP Perfekt

Vydal Perfekt, a. s., Cukrová 14, 811 08 Bratislava,  
ako svoju 778. publikáciu.

Rok vydania 2017

Prvé vydanie

Knihu si môžete objednať vo vydavateľstve PERFEKT, Cukrová 14, 811 08 Bratislava,  
e-mail: [odbyt@perfekt.sk](mailto:odbyt@perfekt.sk) alebo kúpiť v Kníhkupectve Vojtecha Zamarovského, Karpatská 7,  
811 05 Bratislava 1, alebo na [www.perfekt.sk](http://www.perfekt.sk) s 30 % zľavou.

Elektronickú verziu tejto knihy si môžete kúpiť na [www.martinus.sk](http://www.martinus.sk) a [www.dibuk.sk](http://www.dibuk.sk).

Tlač: KASICO, a. s., [www.kasico.sk](http://www.kasico.sk)

ISBN 978-80-8046-828-6



Staroveké prístavy bývali plné lodí, tovaru, obchodníkov, cestovateľov i vojakov, ako je to vidieť i na mozaike z Palestriny

# ÚVOD

---

Obri, kyklopi, bezhlaví muži s tvármi na prsiach, jednorožce, morské príšery a rad ďalších postrachov zhmotnených do predstáv, to všetko sprevádzalo starovekých cestovateľov na ich cestách neznámymi zákutiami tejto farebnej planéty. A to sme iba pri obavách z bájných bytostí stelesňujúcich prírodné úkazy a neznámo. Okrem toho tu boli ešte skutočné nebezpečenstvá: piráti, lupiči, rozbité a nespevnené cesty, rieky bez mostov, lode bez kajút, kone bez sediel, hostince, ktorým sa bolo lepšie ďaleka vyhnúť pre neznesiteľný smrad, a tak by sme mohli pokračovať donekonečna. Svet starovekých cestovateľov sa líšil od dnešného cestovania na nepoznanie. Platí to nielen v podmienkach cestovania, ale i v rýchlosti, ktorou bolo možné sa presunúť z miesta na miesto. Trasy, ktoré dnes zdolávame autom, vlakom alebo lietadlom za niekoľko hodín, zabrali starovekému človeku trmáčajúcemu sa peši, na mulici alebo voze s oslím záprahom týždne a mesiace. Cesta loďou bývala omnoho rýchlejšia a pohodlnejšia, ale keď prišla búrka, často nezostávalo viac ako modliť sa a dúfať v zázrak, veď stroskotania boli bežné a lode i s posádkami sa strácali pravidelne.

Napriek všetkým nástrahám sa vždy znova našli jednotlivci, ktorí vyzbrojení nezlomnou vytrvalosťou a vierou v dobrý osud prešli púšťe, preliezli kopce, splavili rieky, preplavili moria,

a to všetko preto, aby našli kdesi v diaľke niečo nové a opäť zväčšili rozrastajúcu sa predstavu človeka o svete. No expedície sa v staroveku nikdy nekonali iba pre objavy samotné. Objavné cesty mali za cieľ rozšíriť obchodné možnosti, nájsť zdroje surovín alebo súviseli s vojenskými ťaženiami; geografické znalosti boli až na druhom mieste. Až Gréci začali zhŕňať tieto roztratené vedomosti, vytvárali základy deskriptívnej a vedeckej geografie, človeku umožňovali predstaviť si, kde žije a čo ho obklopuje. Možno pre bežného pastiera alebo roľníka tieto poznatky nemali väčší význam, ale pre obchod a s ním spojenú výmenu znalostí boli nedoceneniteľné. Bez odvahy človeka prenikať ďalej a ďalej za horizont

by nemohli vzniknúť veľké ríše, neprišlo by k výmene vedomostí a skúseností, svet by bol iný.

Má však ešte i dnes nejaký význam vedieť, kam až sa starovek pri objavovaní pevniny a oceánov dostal? Čo pritom staroveký človek zažil, videl a ako si vlastne svet predstavoval? Má, pokiaľ chceme hlbšie porozumieť vlastnej identite, kultúre a civilizácii. Staroveké predstavy o svete sú často tak samozrejmom súčasťou našich kultúrnych zvyklostí, že si ich už ani nevedomujeme. Predstavy starovekých objaviteľov a geografov sprevádzali novoveké plavby Portugalcov, Španielov, Britov, spoluvytvárali vývoj modernej kartografie a dodnes zostávajú súčasťou našej symboliky, spôsobu myslenia

*Lode a karavány  
prvých odvážlivcov  
prerazili cestu  
veľkým civilizáciám.*

a vyjadrovania. Kultúrno-geografické pojmy ako Thule či Atlantída patria do nášho slovníka i do kultúrnej mapy; staroveké názvy ako Dunaj, Karpaty či Británia nám slúžia i dnes pri pomenovávaní okolitého sveta; do súčasnosti sprevádzajú našu fantáziu obri, bezhlaví muži či jednorožce. My, tak ako i staroveký človek, často veríme, že kdesi v diaľke nájdeme zasľúbenú zem a pritom dúfame, že nenarazíme na Skylu a Charybdu... Kniha teda nie je iba o tom, čo sa už stalo, ale čo trvá. Rozpráva príbeh nášho vlastného myslenia a poodhaľuje skryté kúty našich mentalít.

Knihu som písal z pozície Európana a prináša príbehy výprav, ktoré rozširovali poznanie stredomorského človeka od najstarších čias do konca 3. storočia nášho letopočtu. Čínske a indické správy o cestách sa tak v knihe objavujú iba v súvislosti s helenistickými a rímskymi diplomatmi a obchodníkmi. Vyrozprával som iba príbehy konkrétnych výprav, veľké sťahovania národov či kmeňové pohyby, ktoré neraz priviedli celé masy obyvateľstva do odľahlých kútov Zeme, som ponechal bokom.

Nanešťastie nebolo možné venovať všetkých výpravám rovnaký priestor. Niektoré cesty zostali totiž v prameňoch uchované iba v podobe dvoch slov či riadkov. Iné, napríklad putovanie Xenofóna alebo Alexandra Veľkého, predstavujú priam romány. Tisíce ďalších výprav tiež zostali úplne neznáme a o tom, že prebehli, sa dozvedáme iba z roztratených archeologických nálezov po celom svete.

Výpravy som začlenil do širšieho vývoja, aby bolo jasné ich miesto v dobovom živote a vyšli na povrch motivácie, pre ktoré sa uskutočnili. Nemenej dôležité pre mňa bolo poukázať na to, ako rozšírili obraz starovekého človeka o svete. No takmer pri každej výprave



*Skyla a Charybda v jednom zo svojich neskorších kontextov. Britský satirický plagát znázorňuje ministerského predsedu Pitta, ako kormidluje malú loďku, na ktorej sa vezie Británia pomedzi morské príšery, 18. storočie.*

platí, že existuje viacero možností kam a kadiaľ mohli viesť. Konečný cieľ alebo trasu niektorých výprav som preto nechal otvorené.

V poslednej kapitole som zhrnul obraz starovekého človeka o okolitom svete a reč som priviedol i na technické otázky spojené s cestovaním v staroveku. To, ako sa cestovalo, aké boli cesty či hostince, ako využíval cestovateľ mapy či ako vyzerala loď, asi najlepšie poodhaľuje, aké náročné bolo rozširovať znalosti o okolitom svete v časoch, keď človek ešte plne nevyužíval ani len konskú silu.

Rozprávanie o objavných cestách, cestovateľoch, cestovaní a starovekej geografii na záver dopĺňa veľmi cenný preklad Pseudo-Skylakovho periplusu. Periplus preložil Pavol Valachovič zo starogréčtiny a ide vôbec o prvý preklad tohto textu do slovenčiny. Každému, kto knihu otvorí, poskytne jedinečnú možnosť nahliadnúť do starovekých zápiskov, ktoré čítalo a používalo množstvo starovekých lodných kapitánov a cestovateľov.

*Hlavajnička*



## Egyptania opäť objavujú Punt

Keď v roku 2004 pred n. l. nastúpil Mentuhotep III. na trón, musel mať neustále pred očami vládu svojho slávneho otca. Mentuhotep II. spojil roztrieštený Egypt, ktorému prinavrátil pokoj, prosperitu a medzinárodný rešpekt. Vymenovať jeho vojenské úspechy, administratívne reformy a náboženské či architektonické inovácie by zaplnilo dlhý zoznam. Stačí, keď povieme, že svojou vládou zadal smer vývoju, ktorý v rámci dejín starovekého Egypta predstavuje vlastnú niekoľkostoročnú éru označovanú ako obdobie Strednej ríše. Zaskvieť sa po takomto otcovi nebolo vôbec ľahké.

Mentuhotep III. nastúpil na trón v zrelom veku. Ak sa chcel zapísať medzi dôležitých panovníkov, musel konať rýchlo. Pokúsil sa o chrámovú výstavbu, ale chrám v Dér el-Báhrí zostal nedokončený a v západných Thébach, kde postavil tehlový chrám zasvätený bohu vojny Moncuovi, bol iba o čosi úspešnejší, lebo chrám prežil jeho panovanie iba o pár rokov.

Bola ešte jedna cesta, ako sa zapísať do dejín. Egyptania vedeli, že niekde na východnom pobreží Afriky leží Punt, legendárna krajina zlata. *Ta netjer*, čo znamená Krajina boha, ako Egyptania Punt volali, sa objavuje v egyptských prameňoch od piatej dynastie. Jeden z pisárov textu kráľovských análov zachova-

ných na slávnej Palermskej doske nás informuje, že za čias faraóna Sahureho, začiatkom 25. storočia pred n. l., prišli z Puntu lode naložené myrhou a elektrom. Zlato z Puntu sa v Egypte pohybovalo ešte o storočie skôr, keď ho máme doložené už za Chufuovej vlády. Na prelome 25. a 24. storočia sa objavil puntský tovar i na dvore Džedkareho Iseho.

Správy o puntskom obchode Egyptom síce kolovali, ale obnoviť obchod po dlhej odmlke nebolo jednoduché. Na rozdiel od nás však mali doboví Egyptania jednu podstatnú výhodu: vedeli, kde Punt leží. To my už bezpečne nevieme, čas je neúprosný a ako sa z dejín postupne vytra-

til starý Egypt, zmizol i Punt. Na základe tovaru privážaného z Puntu, ktorý tvorilo zlato, korenie, kadidlo, myrha, ebenové drevo, slonovina, žirafy, paviány, leopardy a nosorožce, sa dlho súdilo, že Punt ležal buď na pobreží východnej Afriky, alebo na juhozápadnom pobreží Arabského polostrova. Slonovina a zlato naznačujú hlavne africké pobrežie. Nedávne testy vykonané na mumifikovaných zostatkoch paviánov z Puntu uložených v Britskom múzeu hovoria o pobrežných oblastiach Eritreye, Etiópie a východného Somálska.

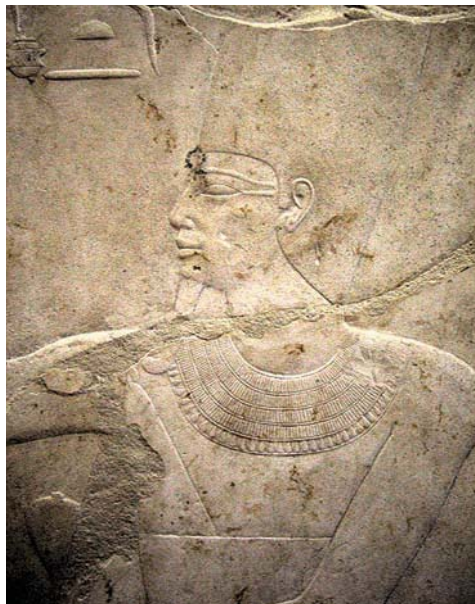
Punt teda ležal na pobreží severovýchodnej Afriky. Lenže z jeho prístaviska odchádzal tovar, ktorý rozhodne nepochádzal iba z miest-

*Prvé historické objavné plavby patrili Feničanom a Egyptanom.*

neho kráľovstva. Na tejto križovatke národov sa dal získať najbizarnejší tovar z rôznych kútov Afriky a Ázie. Zo starovekých správ vieme, že egyptskí faraóni si nadovšetko cenili pygmejov, príslušníkov rôznych afrických kmeňov typických svojím malým vzrastom. Jeden taký pygmej sa objavil i na dvore Džedkareho Isešeho. Išlo o veľkú vzácnosť, ktorú si kráľovský dvor pripomínal ešte i po dvoch storočiach, lebo presne tak dlho trvalo, kým sa na dvore faraóna objavil ďalší. Faraón Pepi II. si podľa svojich slov cenil pygmeja nad všetky dary zo Sinaja či z Puntu. *Keď s tebou bude vychádzať (pygmej) na loď, určí tých najlepších ľudí, aby sedeli na lodi po jeho bokoch, a dávaj pozor, aby nepadol do vody. Keď bude v noci spať, určí tých najlepších ľudí, ktorí budú spať v jeho stane, a dohliadni na to desaťkrát za noc.* Týmito slovami Pepi inštruoval Harchufa, svojho miestodržiteľa v hornom Egypte a jeho slová prezrádzajú nesmierne odhodlanie nejakého pygmeja získať.

Obnoviť spojenie a obchod s krajinou, odiaľ bolo možné všetky spomenuté tovary vrátať pygmejov priviezť, by Mentuhotepovi III. prinieslo prestíž, po ktorej túžil. Aby zámer vyšiel, musel nájsť schopného a dostatočne neochvejného muža, ktorý expedíciu povedie. Voľba padla na Henua, vznešeného Egyptana a kráľovského majordóma. Henu pre nás zostáva do veľkej miery iba záhadnou postavou, čo je dané tým, ako málo o ňom vieme. Niekedy býva stotožňovaný so svojím predchodcom v úrade kráľovského majordóma Henuom, ale podľa všetkého ide o dve postavy, ktoré spájajú podobné mená a úlohy. Henu, ktorý slúžil na dvore Mentuhotepa II., podnikol za svojho úradovania cestu do Libanonu, kde mal zaopatriť cédrové drevo. Zatiaľ čo obchodná cesta medzi Egyptom a Libanonom prakticky nikdy úplne nevyschla, cesta, pred ktorou stál Henu, znamenala krok do neznáma.

Obchod s Puntom patril v Henuových časoch už iba k dávnym legendám. Sľuboval bohatstvo a uznanie, ale mohol priniesť i skazu



Mentuhotep III.

a smrť. Na Henua čakali mnohé prekážky a dlhé prípravy. Egyptania v tých časoch ešte nemali na pobreží Červeného mora prístav a tiež v tom čase neexistovala žiadna egyptská červenomorská flotila. Prístav i loďstvo mali vzniknúť až neskôr práve ako dôsledok spojenia s Puntom. Bez prístavu a loďstva musel Henu počítať na výprave s mnohými tesármi, remeselníkmi a s celým zástupom nosičov. Ďalší ľudia sa k výprave pridali v Kopte. Ako tvrdí Henu, *tí, čo boli v meste, i tí, čo boli na poliach, všetci spoločne ma nasledovali.* Nakoniec sa jeho expedícia rozrástla na tritisíc ľudí. Nebolo to veľa ani málo, lebo loď bolo treba po kusoch preniesť východnou púšťou, na pobreží opäť postaviť, časť mužov nalodiť a vyslať do Puntu a so zvyškom nalámať na spiatkovej ceste kvalitný kameň na kráľovské stavby.

Keď Henu všetko pripravil, vydal sa v ôsmy rok Mentuhotepovej vlády konečne do púšte. Cieľom bolo pobrežie Červeného mora a následne Punt. Prostredníctvom Henuovho opisu cesty k Červenému moru, ktorý dal vytesať

do skalnej steny Vádí Hamamátu, vieme, že prechod púšťou so sebou prinášal mnohé riziká. Výprava niesla drahý náklad a množstvo zásob. Musela čeliť nástrahám zo strany banditov i kočovníkov. *Vojsko pred nami vyčistilo cestu, zlikvidovalo tých, ktorí boli nepriateľskí voči kráľovi, lovci a horali boli na mieste, aby sa starali o bezpečie mojich končatín,* hovorí Henu. I bez prepadov výprava napredovala pomaly. *Cestou som vykopal dvanásť studní, dopĺňa Egypťan.* Zá-

stup sa teda viackrát zastavil, aby vykopal studne a doplnil zásoby vody do kožených mechov. Voda a jedlo teda členom výpravy nechýbali. Henu ubezpečuje, že *každý deň som dal každému jednému z nich koženú fľašu, dva džbány vody, dvadsať bochníkov chleba.* Iba cesta k moru musela zabrať minimálne mesiac, takže pokiaľ Henu prerozdelil 60-tisíc bochníkov denne, výprava ich musela spotrebovať niekoľko miliónov. Po viac ako mesiaci muži konečne uvideli more. *Keď som dorazil k Červenému moru, postavil som loď a potom, čo som obetoval barany, býky a gazely, vyslal som ju na vodu.*

V Henuovej správe sa nehovorí nič o type lode, ktorú Egypťania na juh vyslali, ani o jej veľkosti. V Egypte sa stavali viaceré typy lodí. Riečne lode rôznych veľkostí sa premávali dennodenne po Níle. Patrili k bežnému životu, lebo plavba po rieke bola najľahším spôsobom prepravy v krajine. Plavba na morskej hladine sa však s plavbou po rieke nedala porovnať. Na otvorenej vodnej ploche dorážali na lode vetry, morské prúdy, lode sa často bezmocne otriasali pod nárazmi vln a do toho z času na čas priburácali i silné smršte. Egypťania do týchto podmienok dlho posielali riečne lode používané na Níle. Boli to lode bez kýlu, teda práve bez tej časti trupu, ktorá by im prepožičala po-



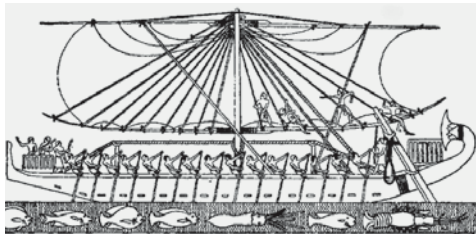
Egypťania na ceste do Puntu. Reliéf z Dér el-Bahrí.

trebnú pevnosť a stabilitu. Stroskotanie sa za týchto okolností nepovažovalo za nič výnimočné. Situácia sa zmenila až s prebratím lodí bybloského typu, známych v Egypte z obchodu s Levantou. Byblos ležal na kanaánskom pobreží, na úpätí libanonského pohoria. Oblasť priťahovala pozornosť Egypťanov od 3. tisícročia pre svoje rezervoáre cédrového dreva. Byblania vedeli stavať kvalitné lode, ktoré vydržali podmienky plavby v Stredomorí, a ako sa časom ukázalo, i kdekoľvek inde. Práve od nich Egypťania prebrali konštrukciu morských lodí a jednu z nich dal zrejme postaviť Henu na pobreží. Nález najstaršej egyptskej morskej lode, ktorá je zároveň najstaršou nájdenou morskou loďou vôbec, sa datuje do obdobia vlády Amenemheta III. (asi 1831 – asi 1786 pred n. l.) a pochádza z náleziska Vádí Gavis, kde niekoľko desaťročí po Henuovej výprave vznikol prvý egyptský prístav na pobreží Červeného mora. Nájdená morská loď síce pochádza z obdobia asi stopäťdesiat rokov po uskutočnenej výprave, ale bezpochyby zodpovedá typu lode, ktorú Henu použil. Loď už mala kýl a bola asi dvadsať metrov dlhá.

Vráťme sa však k Henuovi. Egypťania dokončili obety a Henu vyslal loď smerom na juh. Plavby sa nezúčastnil a vrátil sa k Nílu. Faraóna musela jeho výprava prinajmenšom

uspokojiť. Loď vyplávala úspešne do Puntu a jeho služobník mu nalámal na spiatočnej ceste kusy kameňa na výstavbu chrámov.

O lodi smerujúcej na juh toho viac nevieme, lebo Henu o nej nič viac nezaznamenal. Posádku lode čakala približne 1 300-kilometrová plavba. Egypťania vyplávali koncom leta, takže do plachiet im dul výhodný severovýchodný vietor. Loď sa držala pri pobreží, kde ju okrem vetra poháňali i prúdy, ktorých smer v Červenom mori určuje prúdenie vetra. Cestou na juh Egypťania mohli počítať pri pobreží s lagúnami, kde sa dalo skryť pred búrkou alebo doplniť zásoby. Pristáť pri pobreží mohlo byť však často nebezpečné z iného dôvodu. Filostratos opisuje, že ak námorníci na pobreží ukoristili tigrie mláďatá, čo bol tovar, o ktorý bol na faraónovom dvore vždy záujem, museli počítať s útokom tigrice: *A o tigrici, najnebezpečnejšom zvierati zo všetkých, sa hovorí, že sa v krajine okolo Červeného mora vrhá na lode a domáha sa svojich mláďat. Keď ich dostane, veselo odchádza, keď však plavci nedbajú a od-*



Vyobrazenie egyptskej lode zo zádušného chrámu kráľovnej Hatšepsut. Podobnú loď vyslal do Puntu Henu.

plávajú, jej rev sa na brehu mora rozlieha do diaľky a ona niekedy hynie.

Loď po niekoľkých týždňoch plavby dorazila do Puntu. Posádka naložila myrhu, po ktorú ju faraón vyslal, a v zimných mesiacoch vyplávala na sever. Cestou naspäť sa zrejme držala arabského pobrežia, kde ju poháňali prúdy i vetry tiahnuce z juhu. Plavba však bezpochyby nebola jednoduchá. Na loď pri arabskom pobreží čakala vyprahnutá oblasť dlhých pasáží bez osídlenia, lokálne prúdy a silné vetry.

Máme viacero dobrých dôvodov sa domnievať, že Henuova loď sa úspešne vrátila k egyptskému pobrežiu i s vytúženým nákladom. Henu by sa iba ťažko chválil vo svojom nápise z Vádí Hamammátu vyslaním lode, ak by loď skončila na morskom dne. Čo je však ešte dôležitejšie, neúspech Henuovej misie by na dlhšie obdobie zatvoril dvere ďalším pokusom, čo je presný opak toho, ako sa situácia nakoniec vyvinula. Ukázalo sa, že Henuova expedícia otvorila Egypťanom nový svet a ďalšie výpravy mali zakrátko nasledovať. Egypťania dokonca na pobreží Červeného mora vybudovali za panovania dvanástej dynastie



Kráľa Puntu Pareha (vpravo) sprevádza jeho manželka Ati (vľavo) na egyptskom reliéfe z 15. storočia pred n. l.



Možná trasa Henuovej výpravy

prístav pri dnešnom mestečku Vádi Gavasis. Archeológovia v posledných rokoch identifikovali v lagúne starovekého prístavu dlhé prístavisko vytesané do koralového útesu. Hneď medzi prvými nálezmi sa našli čepele kormidlového vesla, kamenné kotvy či cédrové lodné dosky prevrátané činnosťou morských červov.

Henuov pokus vyšiel, ale s posádkami mnohých lodí sa osud nepekne pohral. Lode stroskotávali celkom bežne a keď sa po Henuovom úspechu začalo objavovať v Červenom mori čoraz viac egyptských lodí, počet nešťastí narastal. Ak sa na niektorých členov posádky usmialo šťastie, tak stroskotanie prežili, ale ešte nemali vyhrané. Mohli sa ocitnúť na nehostinnom mieste bez vody a jedla alebo mohli naraziť na nepriateľských domorodcov. Príbehy námorníkov, ktorí prežili, sa šírili prístavmi i vnútrozemím. Jeden z nich prepísal v období Strednej ríše istý Amena. Napriek tomu, že príbeh vznikol pred viac ako tritisíc päťsto rokmi, poznáme ho vďaka ruskému egyptológovi Vladimirovi Semionovičovi Goleniščevovi (1856 – 1947) dodnes. Tento muž obetoval svoj život egyptskej archeológii a na svojich asi tridsiatich expedíciách po Egypte zozbieral niečo okolo šesťtisíc staroegyptských

artefaktov, ktoré sa stali základom kolekcie Puškinovho múzea v Moskve. Práve Goleniščev v roku 1881 získal papyrus s Amenaovým textom. Príbeh nás v prvej osobe vtáhuje do predstáv Egyptanov dávnej minulosti, pohráva sa s našou fantáziou, prehádza, symbolizuje a zároveň zostáva našou najstaršou správou o stroskotaní. *Vyrazil som ku kráľovským baniam na lodi dlhej devätnásť metrov a päť a pol metra širokej; mali sme posádku stovadsiatich mužov vybraných v Egypte. Keď sme boli na mori, vypukla búrka a utekali sme pred vetrom. Lod' sa potopila so všetkými na palube, prežil som iba ja. Vyvrhlo ma to na nejaký ostrov, kde som strávil tri dni v samote. Zostával som v tieni. Potom som sa vybral hľadať čosi na jedenie. Našiel som figy, hrozno, rôzne druhy chutných rastlín, ovocie a uhorky. Našli sa tam aj ryby, hydina, bolo tam všetkého dostatok. Najedol som sa a ešte tam zostalo. Keď som urobil ohnisko, zapálil som oheň a obetoval bohom. Po chvíli som započul dunenie, ktoré znelo ako vlnobitie; stromy sa lámali a zem praskala. Odkryl som si tvár a zbadal som približujúceho sa hada. Meral trinásť metrov na dĺžku a mal fúzy dlhé takmer pol metra. Telo mu pokrývalo zlato a obočie mal z lapis lazuli.*

### Prvý známy pokus o oboplávanie Afriky

Koncom 7. storočia pred n. l. sa museli obyvatelia Predného východu popasovať s nejednou krízou. Rozsiahlymi oblasťami severnej Mezopotámie, Sýrie a Malej Ázie sa premávali hordy kočovných Kimerijcov a Skýtov. Egypt sa však všeobecnému chaosu vyhol, za čo mohol ďakovať viac ako prezieravej vláde Psammetika I. (664 – 610 pred n. l.), ktorý Kimerijcov útočiacich na východné hranice Egypta podplatil. Egypt pokoj potreboval. Mal za sebou roky asýrskych zásahov, politickej roztrieštenosti a vnútorných kríz. Psammetik krajinu zjednotil, prinavrátil jej nezávislosť a oživil hospodárstvo. V dejinách sa však neraz objavili pa-

novníci, ktorých úspechy neprežili ich vládu, v lepšom prípade ju presiahli iba o pár rokov. No to nebol Psammetikov prípad. Založil životaschopnú dynastiu, ktorá ovládala Egypt i nasledujúce desaťročia.

Zrejme v sídelnom meste dynastie v Sais sa v druhej polovici 7. storočia Psammetikovi narodil syn a následník trónu Neko. Okrem otcovej prezieravosti dostal do vienka ďalekozrakosť v štátnických rozhodnutiach, vďaka ktorej mal v budúcnosti nemalou mierou prispieť k obrazu moderných historikov, ktorí sa



*Psammetik I. na egyptskom reliéfe*

pozerajú na vládu sajskej dynastie ako na obdobie renesancie egyptského štátu i egyptskej kultúry.

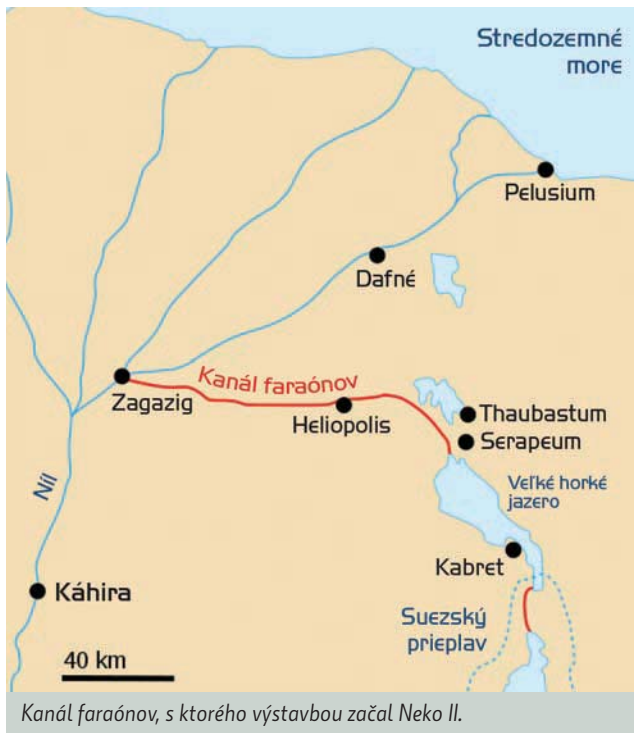
Psammetikov syn nastúpil na trón ako Neko II. (Neko I. bol Psammetikovým otcom) a veľmi rýchlo mal zistiť, že roky pokoja si Egypt nevykúpil iba peniazmi, ale hlavne silou svojich zbraní. Medzinárodná situácia vtahovala Egypt do stále nových konfliktov. Kime-

rijcov nahradila iná, oveľa väčšia hrozba, keď sa zrodila na juhu Mezopotámie pod vládou Chaldejca Nabopolassara (asi 658 – 605 pred n. l.) Novobabylonská ríša. Nabopolassar vytrelol Babylon spod dovtedajšej asýrskej nadvlády a kus po kuse si ukrajoval z okolitých území. Chaldejská expanzia poriadne premiešala karty a Egyptanov strašila do tej miery, že sa nezdráhali uzavrieť spojenectvo s Asýřčanmi, dovtedy ich úhlavnými nepriateľmi. Na jar 616 sa tak stretávame s egyptským vojskom po asýrskom boku až pri Eufrate. No ani uzavretie aliancie spojencom nepomohlo.

Asýřčania už v tom čase nedokázali postaviť také silné vojská ako naposledy za čias Aššurbanipala. Asýřsku moc podryvali suchá, neúroda, sociálne búrky, demografická kríza. K tomuto zástupu problémov sa pridružil ďalší, keď z Iránskej náhornej plošiny zostúpili k Tigrisu polokočovné kmene Médov. Asýřčania ich dobre poznali, lebo vzájomné konflikty patrili od druhej polovice 9. storočia ku koloritu života na severovýchodných hraniciach. Asýřčania nemali koho proti Médom postaviť do zbrane a hordy iránskych jazdcov sa dostali v roku 614 až k Ninive. Metropola odolala, ale neďaleký Aššur, starodávne asýrske mesto, padol. Blížiaci sa pád Asýrie visel vo vzduchu. Asýřskí nepriatelia, Babylončania a Médovia, sa spojili a uštedrili Asýřčanom ďalšie rany. V roku 612 bolo dobyté Ninive a o dva roky neskôr i Charrán, kam utiekli posledné asýrske jednotky vedené Aššurballitom II. (612 – 609).

Posledný asýrsky kráľ Aššurballit prišiel o mesto navzdory egyptskej pomoci. V priebehu týchto udalostí zomrel Psammetik I. a nahradil ho Neko II. Hneď začiatkom jari sa Neko postavil do čela početného vojska a vytiahol Aššurballitovi na pomoc. Egyptania tiahli po pobrežnej ceste Via Maris, známej odpradávná spojením Egypta s Mezopotámiou. Cestou porazili judského kráľa Joziáša a pri rieke Orontes sa zmocnili Kadešu. Už v tej chvíli si musel byť Neko vedomý, že vedie výpravu, ktorá preko-

náva svojimi úspechmi všetky egyptské výpravy posledných storočí. Korunoval ju prechodom cez rieku Eufrat, pri ktorej sa egyptské zbrane neobjavili od čias slávneho dobyvateľa Thutmosa III. Pri Eufrate sa k Egyptanom pripojili Asýrcania a spoločne oblahli Charrán.



Dobytie Charránu by bolo čerešničkou na torte, ale Neko neuspel. Napriek tomu výprava demonštrovala egyptskú renesanciu. Egyptania sa na pár rokov usadili pri Eufrate a v Levante obnovili zdanie svojej dávnej slávy. Podľa dnešného kalendára sa písal rok 609 pred n. l.

Neúspech pri Charráne znamenal hneď niekoľko koncov. Asýrska ríša prestala existovať, Aššuruballit, možno zlikvidovaný Egyptanmi, sa vytratil z dejín a Neko sa vrátil do Egypta. Chaldejská hrozba však nepominula. Nabopolassar sa so svojimi vojskami pohyboval na oboch stranách Eufratu a babylonské

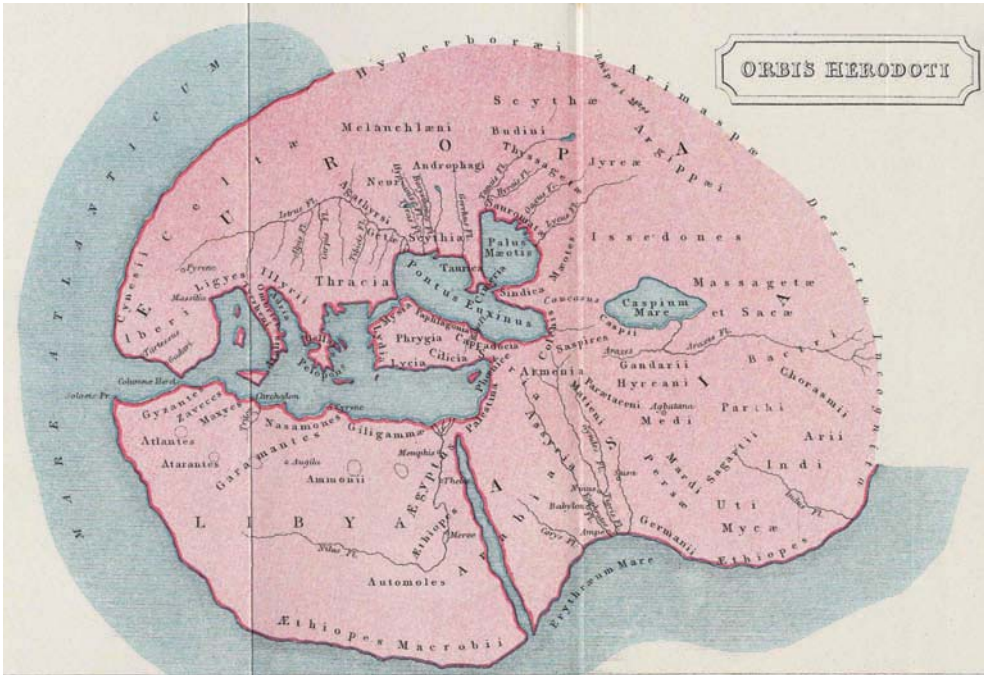
územie sa povážlivo rozširovalo. V tú chvíľu sa ešte mohlo zdať, že Egyptania by mohli udržať Chaldejcov aspoň mimo Levantu, ale čas ukázal, že Egypt na to nemá silu. Úpadok egyptskej bojaskopnosti bol celkom zrejmý už po roku 606, keď chorého a nie práve vitálneho

Nabopolassara nahradil vo velení za Eufratom jeho syn Nabukadnezar (605 – 562). Tento legendárny biblický Nabuchodonozor rozprášil Egyptanov a ich spojencov hneď nasledujúci rok pri Karchemiši. Nekove plány na vládu v Levante sa rozplynuli. Iba z posledných síl odrazil babylonský útok na svoje východné hranice v roku 601.

Navzdory vývoju v Levante sa Egyptania po dlhých rokoch opäť raz prejavili ako veľmoc, s ktorou treba počítať. Za obnovením egyptskej vojenskej prestíže stála zodpovedná a inteligentná hospodárska politika Psammetika I a Neka. Často sa spomína, že Neko sa po neúspechu v Levante zamerl na obchod vo východnom Stredomorí. No on pokračoval v otcovej politike od počiatku svojej

vlády. Iba dostatok prostriedkov plynúcich zo starostlivosti o úrodu a obchod mu umožnil užiť levantské výpravy.

Okrem podpory tradičných odvetví egyptského hospodárstva sa Neko nebál riskovať. Z dnešného pohľadu sa zdá, že videl o krok ďalej ako jeho súčasníci. Ako prvý prišiel s myšlienkou výstavby kanála spájajúceho Stredozemné more s Červeným. Kanál, ktorý mal viesť z pelúsijského ramena Nílu, by uľahčil a zrýchlil obchodovanie medzi Stredomorím a Áziou. Nekovi sa ho síce nepodarilo dokončiť, ale ideou predišiel o niekoľko tisícročí konštrukciu Suezského prielavu.



Herodotos vôbec netušil o podstatnej časti Afriky, trasa Feničanov sa mu tak zdala omnoho kratšia

Hoci sa Nekovej vláde pripisujú i ďalšie inovácie, ako sú výstavba egyptského loďstva či konštrukcia nového typu vojnových lodí, pričom niekedy sa hovorí v tejto súvislosti priamo o trojvesliciach, jeho najviac diskutovaným rozhodnutím je vyslanie fenickej výpravy okolo Afriky. Feničania mali vyplávať z Červeného mora a v smere hodinových ručičiek sa okolo Mysu dobrej nádeje vrátiť cez Heraklove stĺpy (dnešný Gibraltár) do Stredozemného mora. Celá plavba mala zabrať fenickej posádke tri roky. Zmienka o takej náročnej a dlhej výprave dnes pôsobí nielen dobrodružne, ale hlavne nepravdepodobne, preto si našla mnohých odporcov. O výprave sa dozvedáme z tejto antickej správy:

*Divím sa tým, ktorí stanovili hranice a oddelili od seba Líbyu, Áziu a Európu; rozdiely medzi nimi sú nemalé. Na dĺžku sa Európa rozkladá pozdĺž oboch ostatných, jej šírku sa však s nimi nepatrí ani zrovnávať. O Líbyi je známe, že ju obteká voda okrem miesta, kde hraničí*

*s Áziou. Ako prvý to dokázal, pokiaľ vieme, egyptský kráľ Neko. Keď zastavil kopanie kanálu z Nílu do Arabského zálivu, vyslal na lodiach Feničanov a nariadil im, aby naspäť preplávali Heraklovými stĺpmi až do Severného mora a teda aby sa vrátili do Egypta. Feničania teda vyrazili z Červeného mora a plavili sa morom južným. Kedykoľvek nastala neskorá jeseň, pristáli a osievali pôdu v Líbyi na tom mieste, kam sa práve plavbou dostali. Počkali na úrodu a potom, čo ju zožali, plavili sa ďalej. Uplynuli dva roky a v treťom roku zahli okolo Heraklových stĺpov a priplávali do Egypta. Rozprávali, čomu ja neverím, hoci iní áno, že mali pri oboplávaní Líbye slnko po pravej ruke.*

Toľko a nič viac vieme o výprave od gréckeho historika Herodota. Grék sa o výprave dozvedel buď v Egypte, alebo od Feničanov niekedy v druhej polovici 5. storočia. Od vyplávania Feničanov v tom čase ubehlo už dobrých stopäťdesiat rokov, preto nie je správa obšírnejšia. Nehovorí sa v nej, kto výpravu viedol,





*Fenická loď, detail zo sarkofágu z 2. storočia pred n. l.*

kde sa posádka zastavila ani neuvádza podrobnosti o obyvateľstve. Hovorí iba toľko, že lode vyplávali z Indického oceánu (Južné more) a vplávali na konci do Stredozemného mora (Severné more). Feničania sa teda plavili v opačnom smere ako o dvetisíc rokov neskôr Bartolomeo Dias, ktorý ako prvý v renesančnej ére objavom oboplával v roku 1488 najjužnejší cíp Afriky a vplával do vôd Indického oceánu.

Správa zachytáva ešte tri podstatné detaily týkajúce sa dĺžky výpravy, spôsobu zásobovania a astronomických úkazov. Výprava mala trvať tri roky a tu sa musíme mať na pozore. Číslo sa spoločne so sedmičkou objavuje v antickej literatúre stereotypne. Patrí k tradičným prvkom ľudového rozprávačstva a u gréckych autorov znamená často asi toľko, že skutočný počet je neznámy, ale tri by to mohli byť. Ak by boli tri málo, tak sedem alebo ich násobky. V tomto prípade sú tri roky v porovnaní so siedmimi pri vzdialenosti 20-tisíc kilometrov,

ktorú museli Feničania prekonať, oveľa pravdepodobnejšie. Pri dobrých plavebných podmienkach mohli lode za deň zvládnuť zhruba štyridsať kilometrov. Bez zastávok a za ideálnych podmienok by tak výprava prebehla za rok a pol, ale ideálne podmienky zďaleka nie sú tým, s čím námorníci mohli počítať. Číhali na nich búrky, prúdy, vetry, lode bolo nutné v pravidelných intervaloch vytiahnuť na pobrežie, vysušiť a zbaviť červov.

K dlhšej expedícii patrili i ďalšie prekážky. Starovekých výprav do vzdialených a neznámych oblastí sa zúčastňovali tisíce osôb. Na Hannových lodiach cestovalo za Heraklove stĺpy vraj až 30-tisíc mužov, žien a detí. Pri egyptských plavbách do Puntu bolo na palube vyše tritisíc ľudí. Ktokoľvek výpravu viedol, musel neustále uvažovať nad logistikou. O zásobovaní Nekovej výpravy Herodotos tvrdí, že Feničania každoročne zakotvili, zasiali a zožali. O niekoľko storočí neskôr, okolo roku 100 pred

n. l., uvádza podobný postup zásobovania svojej výpravy Eudoxos z Kyziku. No napriek tomu vyvoláva tento spôsob logistiky pochybnosti. Satie a žatie predpokladá, že Feničania boli schopní každý rok nájsť vhodnú poľnohospodársku oblasť a dohodnúť sa s domorodcami. S tým býval často problém a flotily neraz nezakotvili i celé týždne. Ťažko si predstaviť, že by Feničania mali v tomto prípade omnoho viac šťastia.

Paradoxne najviac utvrdzuje moderných bádateľov o reálnosti výpravy z celej Herodotovej správy informácia, ktorú sám Herodotos spochybňoval najviac. Správa uvádza, že Feničania mali pri oboplávaní Afriky slnko po pravej strane a tento jav sa zdal gréckemu historikovi, ktorý nikdy neopustil severnú hemisféru, doslova neuveriteľný. Zatiaľ čo na severnej pologuli svieta vždy slnko na pravé poľudnie z juhu, na južnej pologuli je to naopak. Slnko tu svieta na severe, preto keď Feničania zahli na západ okolo južného pobrežia Afriky alebo keď sa plavili popri pobreží Guinejského zálivu, mali slnko po pravej ruke. Tento jav si jednoducho nemohol žiaden Herodotov informátor vymyslieť. Ani tento detail však definitívne nepotvrdzuje úspech výpravy. Gréci síce o rozdieloch v postavení slnka na pologuliach v tom čase ešte nechyrovali, ale Egypťania a Feničania o nich mohli vedieť a i správa dokumentuje, že vedeli. Na samotnom juhu starovekého Egypta, v trópech Elefantíny, dopadajú slnečné lúče kolmo a ktokoľvek cestoval popri Níle ďalej na juh do Núbie, mohol tento jav pozorovať. Podobne Feničania, ktorí na svojich obchodných plavbách Červeným morom pravidelne prekračovali Obratník Raka, o rozdielnej pozícii slnka vedeli. Preto pokiaľ by sa človek žijúci v Egypte rozhodol správu vyfabulovať, nemal problém do nej tento fenomén vložiť.

Pochybnosti o správe umocňuje i kurz výpravy v smere hodinových ručičiek. O storočie neskôr istý Kartáginiec Magón vyhlasoval na dvore syrakúzskeho tyrana Gelóna, že oboplá-

val Afriku. Síce sa nespomína, ktorým smerom, ale pokiaľ výprava vychádzala z Kartága, tak musela smerovať zo západu na východ. Tu sa však musíme pristaviť chvíľu pri postave samotného Magóna, lebo pokiaľ ide o toho istého Magóna, ktorý sa chválil podľa Athenaiatým, že trikrát prešiel Saharu bez kvapky vody, tak môžeme jeho oboplávanie Afriky rovno zamietnuť.

Oboplávanie afrického kontinentu spomínajú ešte dva zdroje. Prvým je Pseudo-Skylakov periplus (základný tvar mena je Skylax), ktorý zaznamenáva cestu zo západu na východ. O plavbe v tom istom smere hovorí i Plínius v prípade výpravy Kartáginca Hanna.

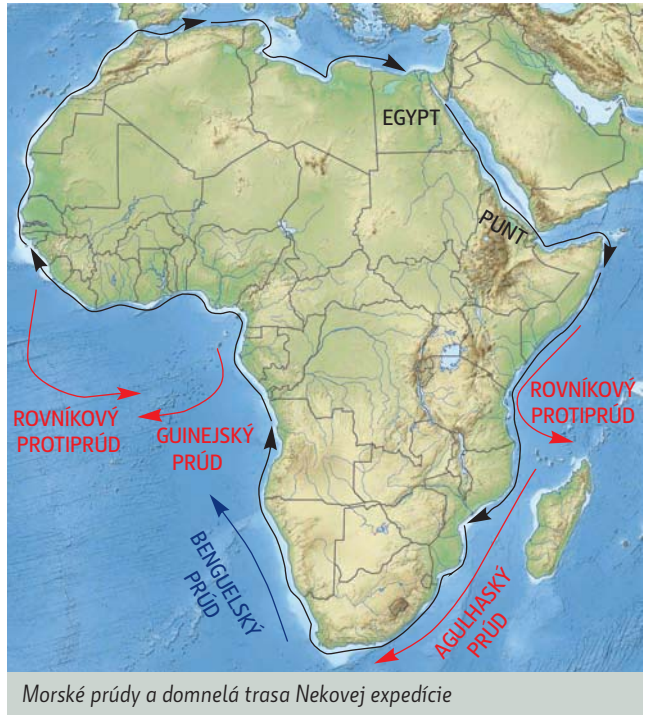
Herodotova správa vysiela teda výpravu okolo Afriky z východu na západ ako jedinú. Prečo by sa však Feničania plavili opačným smerom ako ostatné výpravy? Tento ťah pôsobí nelogicky. V západnom Stredomorí či za Heraklovými stĺpmi by sa lode mohli zásobiť vo fenických osadách a od Feničanov žijúcich na atlantickom pobreží sa mohli prezvedieť čosi o plavbe v Atlantiku. Prečo by fenická posádka tieto výhody nevyužila?

Napriek tomu nie je výprava v smere hodinových ručičiek úplný geografický nezmysel. Vetry a prúdy smerujú zvyčajne v Červenom mori zo severu na juh a za mysom Guardafui, najvýchodnejším výbežkom africkej pevniny, ešte zosilňujú. Výprava by sa mohla nechať unášať v rýchlom tempe severovýchodným monzúnom do Mozambického prielivu. Odtiaľ by ich Agulhaský prúd potiahol. Hneď za juhozápadným ohybom Afriky by ich na sever vyviezol Benguelský prúd, ale ďalej na sever by si už museli poradiť sami. Tento itinerár zďaleka nepôsobí nereálne.

Ako však vysvetliť ďalšiu vec. Herodotova správa je jedinou zmienkou o takej významnej výprave vôbec. Snaha nájsť ďalšie dôkazy síce nechýbala, ale vyšla naprázdno. V Kapskom Meste boli nájdené údajné fragmenty fenických lodí, ale tieto dôkazy boli presvedčivo zamietnuté. Podvrhmi sa nakoniec ukázali

i egyptské texty hovoriace o oboplávaní Afriky nájdené vo Francúzsku či na egyptských skarabeoch v bruselskom múzeu. Absenciu ďalších dôkazov sa snažili niektorí autori vysvetliť tým, že Neko vyslal expedíciu na konci svojej vlády a Feničania sa vrátili do Egypta až po jeho smrti. Neko preto výpravu vo svojich nápisoch nespomína a jeho nasledovníci sa k nej nehlásili. Ani toto vysvetlenie však nepresvedčilo a pochybnosti sa tiahli už starovekom. Polybios, ktorý sondoval v 2. storočí pred n. l. pri západnom pobreží Afriky, akékoľvek oboplávanie kontinentu rázne odmietol. Poseidónios správu považoval za nedoloženú a Strabón priamo za bizarnú. Nedôvera k výprave utužovala i mylná predstava, rozšírená od 1. storočia pred n. l., ktorá tvrdila, že Afrika je na juhu spojená s Áziou a Indický oceán je uzavretý pevninou, oboplávanie kontinentu by tak nepripadalo do úvahy. Herodotos v správe tvrdí, že to tak nie je, ale ani Herodotos nemal predstavu o skutočnej veľkosti Afriky a predpokladal, že sa niekde za Červeným morom stáča na západ. Je zjavné, že nevedel o polovici kontinentu. Ak by sa oboplávanie uskutočnilo, vedel by on, ako i ďalší starovekí autori o veľkosti Afriky omnoho viac. Jeho presvedčenie (hoci správne), že Afrika nie je na juhu spojená s Áziou, tak bolo iba špekuláciou, pre ktorú hľadal a v Nekovej výprave našiel potvrdenie.

Dokázať oboplávanie Afriky iba na základe Herodotovej správy teda nevieme, ale s výpravou do Červeného mora pozdĺž východného pobrežia Afriky môžeme počítať. Egypťania zúžitkovali vo východnej púšti zdroje nerastov a obchod na pobreží už neležal ďaleko. V tomto kontexte možno rozumieť i Herodotovej



Morské prúdy a domnelá trasa Nekovej expedície

správe o fenickom oboplávaní Afriky. Zjavne vznikla v časoch perzskej nadvlády nad Egyptom a zaznieva z nej nostalgia za obdobím sajskej vlády. Za érou, keď sa Egypt nemusel potáčať pod vládou perzských satrapov a Neko II. sa nebál postaviť najsilnejším veľmociam na Prednom východe. Zašlé obdobie slávy zostalo uchované v kolektívnej pamäti Egypťanov, ktorým musela minulosť pripadať oveľa väčšia a slávnejšia, ako v skutočnosti bola. Nekove obchodné záujmy na východoafrickom pobreží sa tak mohli ľahko stať zdrojom povesti o oboplávaní celého kontinentu. Na povrch mohli vyvrieť tieto povesti vo chvíli, keď v 5. storočí pred n. l. stroskotal perzský projekt oboplávania Afriky zo západu na východ.

### Himilkon sa plaví okolo západnej Európy

Starý antický príbeh o založení Kartága nás prenáša do východného Stredomoria, do prí-

stavu fenického mesta Tyros. Niekedy okolo roku 800 pred n. l. sa tu v jednu pokojnú noc naložila časť obyvateľstva na lode a vyplávala smerom na západ. Lode neodchádzali za zvyčajným obchodom do Egypta či na Cyprus a posádka sa neskladala ako obvykle z obchodníkov. Tvoril ju aristokratický výkvet obce a podľa legendy výpravu viedla princezná Dido.

Lode opúšťali prístav tajne a na more sa púšťali v noci, čo bolo samo osebe nebezpečné. Posádka však nemala na výber. V Tyre zúril kráľ Pygmalion, ktorý ohrozoval mesto i svoju rodinu. Princeznú Dido, svoju vlastnú sestru, pripravil o manžela a ona teraz jeho na oplátku o poklad. Utečenci sa plavili okolo Cypru k africkému pobrežiu až na východ od dnešného zálivu Veľká Syrta. Výprava pristála v Tuniskom zálive na mieste s výborným prírodným prístavom, ľahko obrániteľným návrším nad pobrežím, úrodným zázemím a s napojením na morské cesty vedúce k Sicílii, Sardínii a Hispánii. Tu malo vzniknúť Kartágo.

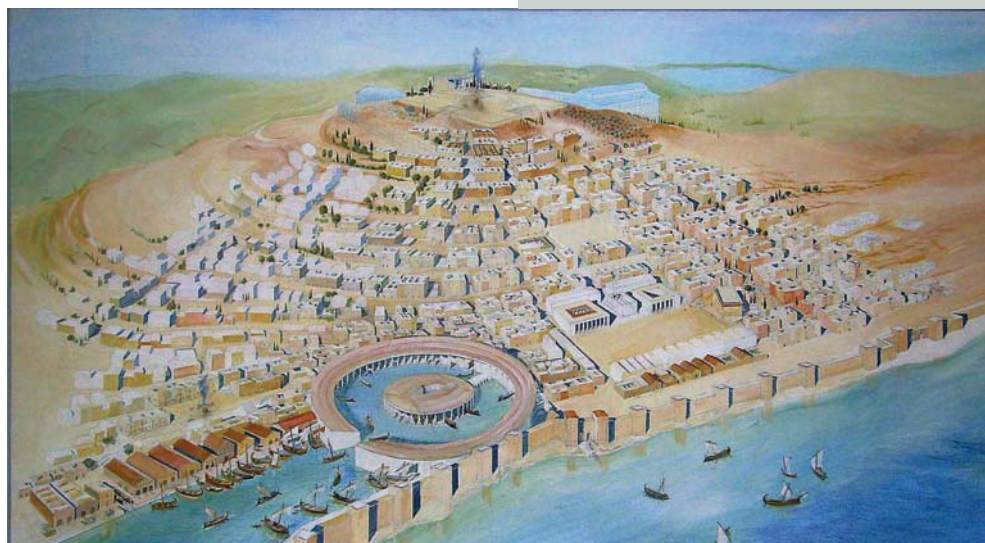
Miesto dokonale splňalo fenické predstavy, ale nebolo zadarmo. V oblasti žili Numidania a Feničania s nimi museli vyjednávať. Možno by prišlo i ku konfliktu, ale Dido sa vynasla

a ubezpečila numidského kráľa, že jej ľuďom postačí priestor, ktorý pokryje jedna volská koža. Numidania s takouto požiadavkou súhlasili, no ako sa tvárili, keď Feničania rozrezali volskú kožu na tenúlinké vlákna a ohraničili nimi kus pobrežia a návršie, už príbeh nespomína.

Zanechajme legendy a pozrime sa bližšie na osudy Kartága. Mesto založili Feničania z Tyru v centrálnom Stredomorí ako súčasť rozširovania tyrského obchodného impéria smerom na západ. Miesto si vybrali úmyselne, lebo vzhľadom na svoju polohu a smer morských prúdov ležalo na strategickom mieste. Pri plavbe z Kartága sa lode mohli oprieť o morské prúdy smerujúce na sever i na vý-



*Dnešný pohľad na kartáginský prístav*



*Ideové stvárnenie Kartága pod pevnosťou Byrsa*