

OCEÁNSKE DOBRODRUŽSTVO

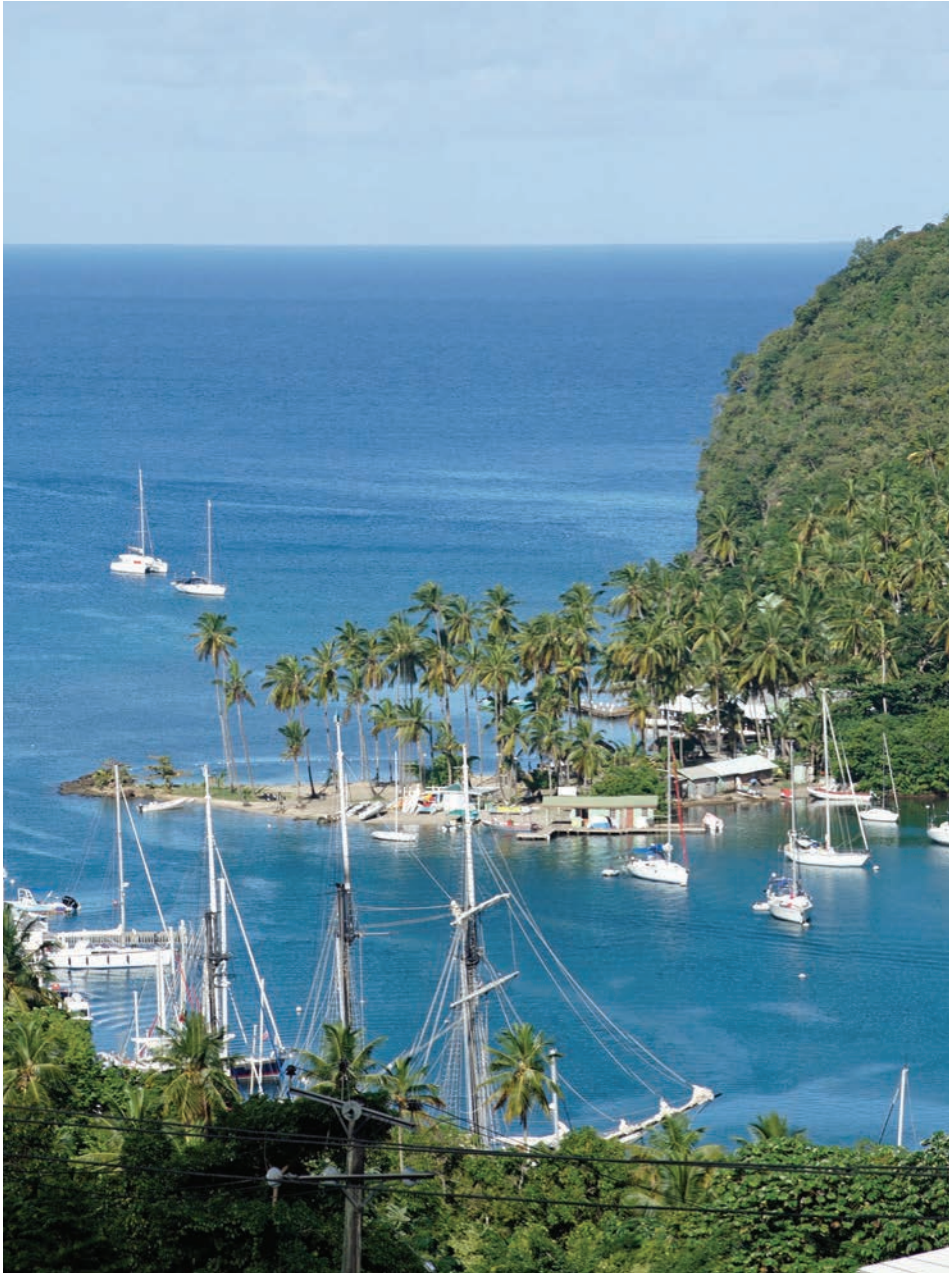
PRÍBEHY VEĽKÝCH PLAVIEB

JAROSLAV COPLÁK




PERFEKT

**OCEÁNSKE
DOBRODRUŽSTVO**



OCEÁNSKE DOBRODRUŽSTVO

Príbehy veľkých plavieb

Jaroslav Coplák





ÚVODOM

Takmer tri štvrtiny povrchu našej Zeme zaberajú moria a oceány. Nám, obyvateľom krajiny ležiacej ďaleko od mora, sa zdá tento nezvratný fakt prinajmenšom prehnaný. Naše suchozemské ponímanie mora sa donedávna zväčša obmedzovalo na zážitky z letných dovolení z azúru Jadranu lemovaného skalnatou scenériou chorvátskeho pobrežia, z piesočnatých pláží Čierneho mora či iných kútov. Pravda, takýto pohľad nebol úplný, lebo ďalej za obzorom, spoza ktorého sa vynárali sťažne a komíny zaoceánskych obrov či trojuholníky plachiet, sa začínali nekonečné morské dialavy.

To je svet „ľudí mora“, svet námorníkov, rybárov a jachtárov. Svet odvážnych, drsných a húževnatých moreplavcov. Zatiaľ čo pre námorníkov a rybárov sú moria miestom, kde si zarábajú na svoj každodenný chlebič, motívy jachtárov sú predsa len rozmanitejšie. Prevláda u nich túžba po dobrodružstve, volanie ďalekých končín, ale nechýba ani úsilie podať vrcholný športový výkon či len jednoducho túžba vyskúšať si sily a dokázať sám sebe vlastné schopnosti.

Tvrdí „morský chlebič“ máva nezriedka horkú príchuť neúprosneho zápasu s prírodou vo svete, v ktorom ešte stále platia nemenné prírodné zákony a napriek modernej technike sa človek môže spoliehať najmä na vlastné sily a na svojich druhov. A aj keď je to paradoxné, na moriach a oceánoch sa dnešný človek unavený dobrodeniami modernej civilizácie pokúša nájsť a spoznať sám seba.

Na súši utekáme z preplnených miest ďaleko do lona prírody. Oddýchnuť si, pookriať pohľadom na čistý zurčiaci potôčik, vdychovať ostrý horský vzduch a obdivovať krásu horských veľikánov. Väčšine z nás to stačí. Ale predsa je ešte

jeden zvláštny druh ľudí. Prefrčia popri vás po horskom chodníku zhrbení pod obrovskými plecniakmi a zmiznú kdesi vysoko medzi nadoblačnými štítmi. Horolezci... Každý z nich nosí v sebe svoj Matterhorn, Everest, pól svojho života. Každý bojuje svoj vlastný zápas s prírodou, v ktorom sa za každý chybný krok draho platí. Dobre poznajú cenu života, ale aj priateľstva zo spoločného lana.

Horolezcom sa vari najviac podobajú jachtári. Tí naozajstní, pre ktorých sa dobrodružstvo začína až ďaleko na širom mori, na nekonečnom oceáne. Čaká ich rozkolísaný svet morských vln, zavíjajúcich víchric aj mučivých chvíľ bezvetria. Aj oni majú svoje morské Matterhorny, oceánske Everesty. Severný Atlantik, Mys dobrej nádeje či zlopestný mys Horn. Aj oni poznajú cenu kamarátstva spečateného morom za dlhých bezsenných nocí, keď sa svet krúti v nevypočítateľnom chaose vln, skučiaceho vetra, morskej peny a celkom obyčajného ľudského strachu. A aj medzi nimi sú takí, ktorí musia zdolať vrcholy svojho života sami. Sú to osamelí moreplavci...

Putujú po moriach a oceánoch krížom-krážom. Možno ich stretnúť na severnom Atlantiku, v neúnavnom dychu pasátov, medzi ľadovcami Arktídy či Antarktídy, v ostrovnom raji Oceánie a vôbec všade tam, kam sa dá na lodi dostať. Jachting prežíva obdobie veľkého rozmachu po celom svete a prirodzene, stále stúpa aj počet tých, ktorí sa plavia sami. Ak sa už nabažili dobrodení civilizácie, vidia v moriach a oceánoch posledný kút, v ktorom ešte človek môže nájsť sám seba, pokúsiť sa pochopiť zmysel života.

Jachting zapúšťa svoje korene aj u nás, v krajine bez mora. Z roka na rok čoraz viac našincov trávi voľný čas na mori, a to nielen na Jadrane, ale aj v Karibiku a v iných kútoch sveta. Aj keď nejde o ľudí, ktorí by sa plavili sami, ich príbehy sú často veľmi zaujímavé a majú svoje miesto v tejto knižke.

Písať knihu o oceánskych dobrodružstvách v krajine, ktorú delia od mora stovky kilometrov súše, sa môže zdať opovážlivé. Vo svete je takejto lektúry dostatok, u nás je však rozšírená len veľmi málo. Z dávnejšej minulosti to boli knihy nášho najznámejšieho osamelého moreplavca Richarda Konkolského, zopár prekladov z cudzích jazykov, najmä z poľskej jachtárskej literatúry. Dnes sa možno stretnúť s príbehmi pozoruhodných plavieb Rudolfa Krautschneidera a kde-tu sa nájde ešte niečo iné. O takej atraktívnej téme je to však málo.

Moja kniha by mala aspoň trochu vyplniť túto medzeru a priblížiť osudy ľudí, ktorí svoj život spojili s morom a plachtami. Ich úspechy neboli náhodné a neprišli samé od seba. Vyžadovali si tvrdú prácu, odriekanie, silu na prekonanie zdanlivo neprekonateľných prekážok. Na to by mali pamätať všetci tí, ktorí by sa chceli vydať v ich stopách. Recept je zdanlivo jednoduchý; treba chcieť a – najmä vytrvať.

Koncepcia knihy a jej základ sa zrodili veľmi dávno, začiatkom 80. rokov mi-

nulého storočia, keď plavby po moriach u nás zo známych dôvodov predstavovali skôr len nesplnené sny ako realizovateľnú skutočnosť. Impulzom bola práca na preklade knižky Krystyny Chojnowskej-Liskiewiczovej, poľskej jachtárky, ktorá ako prvá žena sama oboplávala svet. Nasledovalo zháňanie podkladov o mnohých jachtároch a ich plavbách, rozsiahla korešpondencia s desiatkami jachtárov, v čom mi pomáhalo moje vtedajšie členstvo v prestížnej Slocum Society. Viacerí z nich sa ozvali z palúb svojich lodí, iní zasa už viedli usadlý život na pevnine.

Veľkou pomocou mi v tých rokoch boli knihy mnohých známych moreplavcov, ktoré vychádzali v poľskom preklade vo vydavateľstve Wydawnictwo Morskie z Gdanska. Vďaka tomu, že som preložil viacero kníh vydaných týmto vydavateľstvom, mal som k dispozícii všetky zaujímavé tituly, ktoré vtedy u nás takmer neboli dostupné. V tomto smere mi bol veľmi nápomocný komandér Edmund Kosiarz, jeden z najlepších poľských historikov-marinistov, autor aj u nás známej knihy *Námorné bitky*. Mnoho zaujímavých informácií som získal od dlhoročného priateľa-jachtára Mariana Lenza z Gdanska, ktorý patril k priekopníkom turistických plavieb na Jadrane a v Egejskom mori, ktoré sa vtedy ešte len rozvíjali.

Neustále však pribúdali nové rekordné plavby a ak v rokoch 1968 – 1969 britskému jachtárovi Robin-Knox Johnstonovi prvá nonstop plavba okolo sveta trvala plných 312 dní, dnešné rekordy rádovo len v niekoľkých desiatkach dní zemeľu akoby zmenšili. Ak donedávna na oceáne bolo možné navigovať len podľa Slnka a hviezd, dnes si stačí zapnúť GPS či iné technické zariadenie. Pravda, technika môže aj zlyhať a vtedy sa treba vrátiť ku klasickým osvedčeným spôsobom navigácie. Samotné lode sú bezpečnejšie aj vďaka novým materiálom a technológiám použitým na ich stavbu či modernejšiemu vybaveniu a výstroji, ale základné princípy plavby sú nemenné celé tisícročia. Človek si to najlepšie uvedomí, keď sa dostane do úzkych v nepriaznivom počasí, vo víchrici bičujúcej rozbúrenú hladinu. Človek prírodu nemôže pokoriť, nemôže nad ňou zvíťaziť, ale musí ju rešpektovať a pristupovať k nej s pokorou.

Prirodzene, kniha nemôže vystihnúť osudy všetkých známych moreplavcov, takže sa bolo treba sústrediť na tých, ktorých život a plavby boli čímsi pozoruhodné alebo máme o nich dostatok informácií, lebo nie každý o svojich plavbách napísal knihu. Nájde sa medzi nimi aj odvážne dámy-jachtárky, či juniorov, ale aj seniorov, ktorí sa nezmierili so svojím vekom a môžu byť príkladom aj pre ich nasledovníkov. Nemožno však zabudnúť ani na tých, ktorí oceány prekonávali aj inak ako len pod plachtami. Na motorových lodiach, pltiach, vesliciach či kajakoch. Ich výkony taktiež vzbudzujú rešpekt. Aj keď jachting ako aj rôzne iné činnosti súvisiace s morom a plavbou v posledných desaťročiach zaznamenali obrovský rozvoj, nemožno zabúdať, že úzko nadväzujú na nedávnu minulosť. Úžasné

výkony dnešných jachtárov by neboli možné bez tých odvážlivcov, ktorí brázdili vody morí a oceánov na lodiach a plavidlách, ktoré dnes vyvolávajú len zhovievavý úsmev. Aby čitateľ lepšie pochopil súčasnosť, nezaobíde sa bez stručného náčrtu histórie moreplavby, či éry objavných plavieb. Aj dnešné generácie čerpajú zo skúseností generácií predchádzajúcich a pokračujú v tom, čomu sa zvyčajne hovorí „dobrá námorná prax“. Nemožno zabúdať ani na to, že ak ľudstvo využíva moria a oceány ako dopravnú tepnu už celé stáročia, ba dokonca tisícročia, lode a vlastne všetky plavidlá veľmi dlho poháňal len vietor alebo sila ľudských svalov. Veď strojný pohon lodí od čias prvého parníka *Clermont* amerického vynálezcu Roberta Fultona z roku 1807, má len niečo vyše dve storočia. Dnes si však poriadnu plachetnicu bez motora už pomaly ani nevieme predstaviť.

Obrovský rozvoj jachtingu, ktorý nastal asi od začiatku 70. rokov minulého storočia, sa niesol najmä v znamení nástupu moderných technológií, nových materiálov, komunikačných a informačných prostriedkov. Veď porovnať necelých 10 m dlhú drevenú loď *Subaili* britského moreplavca Robina Knox-Johnstona, na ktorej v rokoch 1968 – 1969 za 312 dní ako prvý sám bez zastávky oboplával svet, s vysoko sofistikovanou vyše 18 m loďou *Banque Populaire VIII* francúzskeho jachtára Armela Le Cléacha, na ktorej počas regát Vendée Globe 2016 – 2017 podobnú trasu absolvoval za 74 dní, je asi také ako porovnávať drevené počítačové s guľôčkami s počítačom. A to ešte nehovoríme o 30 m trimarane *Macif* Francúza François Gabarta, ktorý to roku 2017 dokázal za necelých 43 dní! A ide o časový rozdiel len necelých piatich desiatok rokov. Možno však konštatovať, že súčasné technické možnosti, ako sú satelitná navigácia, telekomunikačné systémy, pokrok v lodnom staviteľstve, moderné vybavenie, nové materiály a ďalšie výtvarné súčasnosti, potlačili pôvodný charakter morských plavieb, ich podstatu zápasu s prírodou, do ktorého treba pristupovať s veľkou pokorou. Možno aj preto sa časť jachtárov vracia k pôvodným koreňom, o čom napríklad svedčí regata *Golden Globe Race 2018 – 2019*, ktorú usporiadali pri príležitosti 50. výročia slávnych pretekov *Golden Globe Race 1968 – 1969*. V týchto novodobých, možno povedať nostalgických pretekoch súťažili klasické lode, bez GPS, autopilota a ďalších technických vymožeností.

Práve posledná kapitola sa stručne zaoberá výpočtom niektorých významnejších regát, ako OSTAR, Vendée Globe či Jules Verne Trophy a ďalšie. Ide však len o najzákladnejšie informácie, lebo každá regata a plavba každého z jej účastníkov predstavuje samostatný príbeh, ktorý by si zasluhoval vlastnú knihu. Podobne to platí aj pri príbehoch niektorých protagonistov z predchádzajúcich kapitol. Prečo práve ten a nie onen? Ich výber vychádzal najmä z dostupných informácií ako aj z istej výnimočnosti príbehu v danom časovom období.

Nemožno však zabudnúť ani na jachtárov z niekdajšieho Československa a po jeho rozdelení na jachtárov z obidvoch samostatných krajín. Prirodzene, geografické podmienky a najmä dlhé roky izolácie od vtedajšieho slobodného sveta sa podpísali na tom, že námorný jachting mal u nás veľmi skromné podmienky. O to výraznejšie začal rozvíjať po roku 1989, keď každým rokom pribúdali stovky ďalších nadšencov, z ktorých sa postupne stávali skúsení jachtári. Aj keď sa väčšina našich jachtárskych aktivít ešte stále orientuje najmä na Jadran ako najbližšie more, lode pod slovenskou a českou vlajkou nechýbajú ani na svetových oceánoch.

Jachting vo svete stále zažíva obrovský rozvoj. Maríny vychytených jachtárskych destinácií dnes takmer praskajú vo švíkoch, zaujímavých plavieb pribúda priam v geometrickom rade, zemeguľa akoby sa zmenšila. Platí to však najmä o pretekárskom oceánskom jachtingu, ktorý je doménou silných sponzorov. Ich finančná podpora veľmi často rozhoduje o momentálnom úspechu. Nedá sa však nespomenúť aspoň najznámejšie preteky osamelých moreplavcov, ktoré predstavujú akýsi lakmusový papierik jachtárskych výkonov. Rozvoj jachtingu spôsobil, že jachty dnes nechýbajú ani v tých najodľahlejších končinách a tak sa pri sledovaní väčšiny plavieb nezaobídeme bez podrobného atlasu sveta.

Možno teda nezaškodí trocha spomalit', zastať a obzrieť sa aj dozadu. A tomu by mala pomôcť aj táto knižka...

Ján Štefan Čapčák

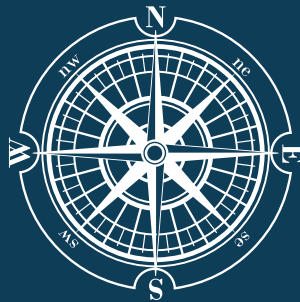
Circulus Aequinoctialis.



Prima ego velivolis ambivi cursibus Orbem,
Magellane novo te duce ducta freto.
Ambivi, meritoq; vocor VICTORIA; sunt mi
Vela, alæ; precium, gloria; pugna, mare.

1. KAPITOLA

VÝPRAVY DO NEZNÁMA



PRVÉ PLACHTY

Plachty na moriach a oceánoch vládli niekoľko tisícročí. Takmer od úsvitu dejín ľudstva až do nedávnych čias plavidlá poháňané plachtami patrili k najdôležitejším dopravným prostriedkom, aké kedy človek vynášiel. Súmrak plachiet, ktorý predznamenal nástup parného stroja v polovici 19. storočia, potom dovŕšila prvá svetová vojna. Počas nej veľké, bezbranné plachetnice, zdecimované pirátskymi útokmi nemeckých ponoriek, takmer vymizli z morí. Posledné zvyšky tejto niekdajšej „bielej flotily“ horko-ťažko prežili ešte ďalší svetový vojnový konflikt, ale to už zostalo sotva niekoľko desiatok veľkých plachetníc slúžiacich na výcvik budúcich námorných dôstojníkov. Plachetnice sú však aj v dobe neuveriteľného rozvoja počítačových technológií či vesmírnych letov mimoriadne vhodné na výcvikové účely a tomu nasvedčuje aj stavba nových, veľkých lodí poháňaných plachtami.

Budúce energetické problémy ľudstva asi moderné obchodné plachetnice nevyriešia, aj keď sa o to niektoré projekty pokúšali, ale oveľa väčšie možnosti poskytuje využitie plachiet na rekreačné a športové účely. Ekologicky čistá a nevyčerpatelná energia vetra si získava čoraz viac priaznivcov, o čom svedčí priam búrlivý rozvoj jachtingu v ostatných desaťročiach. Státisíce, či skôr milióny plachetníc všetkých druhov a veľkostí brázdí moria, oceány, alebo „len“ jazerá a rieky celého sveta. Paleta týchto lodí a plavidiel je veľmi široká, od malých športových lodí až po veľké luxusné plachetnice na výletné plavby. Napriek odlišnostiam vyplývajúcich z ich veľkosti, konštrukcie či účelu však majú jedno spoločné – plachtu. Vo svojej pôvodnej, prostej a predsa veľmi dômyselnej podobe. Úlohu plachty v dejinách ľudstva možno bez zveličovania prirovnať k takej epochálnej myšlienke, akou bol vynález kolesa. To, čo pre ľudstvo na súši znamenalo koleso, na vode predstavovala plachta. Jej využitie v moreplavbe ovplyvnilo vývoj ľudstva v oveľa väčšej miere ako si vôbec uvedomujeme. Bez plachty by sa ľudstvo vo svojich počiatkoch len veľmi ťažko dokázalo zbaviť odvekej závislosti na zemi, človek by sa neodvážil prekročiť hranicu neznáma. Celkom zákonito sa teda natíska otázka, kedy, kde a ako sa zrodila myšlienka využiť vietor na pohon lodí?

PLACHTY STARÝCH EGYPTĀNOV

Plachta sa nesporne objavila na viacerých miestach nezávisle na sebe, ale nie vždy máme o tom dostatok vierohodných informácií. V staroveku máme jej vývoj najlepšie zdokumentovaný v krajine pyramíd, v Egypte. Obdivuhodná kultúra a technická vyspelosť starých Egyptānov sa prejavila aj v stavbe lodí a na moreplaveckom umení. Najstaršie vyobrazenia egyptských plavidiel pochádzajú z obdobia piatej dynastie Starej ríše (asi 2500 – 2600 rokov pred Kr.) a nachádzame ich na reliéfoch chrámov v Abúsíre. Znázorňujú návrat lodí z výpravy do Byblosu (v dnešnom Libanone). Z toho možno usudzovať, že tieto lode už boli schopné plavby po mori. Iným, presvedčivejším a najmä hmatateľnejším dôkazom je tzv. „slnčná loď“ faraóna Chufewa, ktorú v 50. rokoch 20. storočia archeológovia objavili v takmer neporušenom stave priamo vedľa pyramíd. Toto 40,5 m dlhé a 7,9 m široké plavidlo malo asi faraóna sprevádzať na jeho púti do záhrobia, takže nebolo určené na plavbu na mori. Loď bola postavená z cédrového dreva pochádzajúceho z libanonských hôr. Trup mal ploché dno bez kýlu, ktorý nahrádzalo hrubé výstužné lano napnuté na podperách nad palubou. Podobnú konštrukciu, ale so sťažňom a plachtou mali aj lode používané na Níle ako aj plavidlá postavené z papyrusu, ponášajúce sa na neskoršie trstinové lode juhoamerických Indiānov. Papyrusové lode mali prekvapujúco dobré plavebné vlastnosti a plavili sa nielen na Níle, ale aj po celom východnom Stredomorí a v Červenom mori. Napriek tomu, že takéto lode bolo možné použiť aj na ďaleké výpravy, ubehlo ešte celé tisícročie, kým sa starí Egyptānia odvážili podniknúť veľkú námornú výpravu. Hodnoverné pramene uvádzajú, že okolo roku 1500 pred Kr. sa kráľovná Hatšepsovet vydala po mori do tajomnej krajiny Punt. Lode pravdepodobne vyplávali z niektorého egyptského prístavu v Červenom mori. Cieľ výpravy, krajinu nazývanú Punt, sa dodnes nepodarilo spoľahlivo identifikovať a podľa názoru archeológov by to mohlo byť pobrežie dnešnej Eritrey, Somálska alebo južnej časti Arabského polostrova. Napokon to nie je podstatné, lebo dôležitejší je fakt, že práve vďaka tejto veľkolepej výprave si zo zachovaných reliéfov v Tébach môžeme utvoriť presnejší obraz egyptského plavidla z tohto obdobia.

Loď s vyhnutosť provou a kormou mala dĺžku asi 30 m a jej kýl nahrádzalo výstužné lano napnuté nad palubou. Poháňali ju veslá, na každej strane ich bolo 15

a na korme bola dvojica kormidlových vesiel. Loď niesla sťažeň s veľkou obdĺžnikovou plachtou, ktorú však bolo možno použiť asi len pri zadnom vetre. K iným historickým plavidlám patrili lode, ktorými Egypťania mohutné 350 t a takmer 30 m vysoké žulové obelisky previezli z Asuánu do Luxoru. Loď viezla dva obelisky naraz a podľa výpočtu odborníkov bola asi 65 m dlhá, 18 m široká a mala nosnosť vyše 700 t. Lodiárstvo bolo v starovekom Egypte na vysokej úrovni a to isté možno povedať aj o moreplaveckom umení starých Egypťanov. Je prirodzené, že neskôr z ich skúsenosti čerpali aj ostatné národy, najmä Feničania a Gréci.



SLNEČNÁ LOĎ FARAÓNA CHUFEWA

PLACHTY Z EGEJSKÉHO MORA

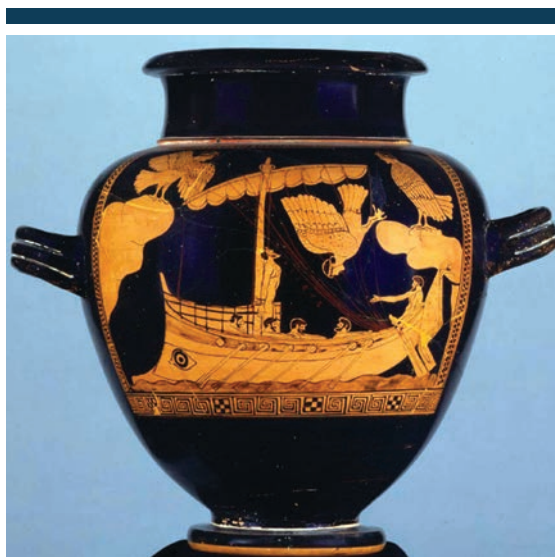
Pre ostrovný svet starovekého Grécka pozostávajúci zo stoviek ostrovov s kolóniami vo východnom a západnom Stredomorí mali lode životný význam. Námorný obchod, ale aj vojenské výboje si vyžadovali silné loďstvo. Vznikli špecializované typy lodí na vojnové a obchodné účely. Zatiaľ čo vojnové lode boli poháňané veslami a plachty používali len zriedkavo pri zadnom vetre, aby zvýšili rýchlosť, či ušetrili sily otrokov-veslárov, obchodné lode plávali takmer výlučne s plachtami a veslá im slúžili len na uľahčenie manévrovania. Na ostrove Santorini, ktorý odborníci niekedy stotožňujú s bájnou Platónovou Atlantídou, sa z čias rozkvetu minojskej civilizácie asi z roku 1500 pred Kr. zachovali krásne fresky zobrazujúce skupinu veľkých veslovo-plachtových lodí s napnutými plachtami. V tom čase celé východné Stredomorie ovládalo krétske loďstvo a jeho nadvláda sa skončila až po obrovskom výbuchu sopky na Santorini.

Pravda, mnoho podrobností o lodiach poznáme aj zo skoršieho obdobia z Homérovej Iliady a Odysey. Podľa Homéra k Tróji zamierila obrovská flotila zložená z asi 1200 lodí s vojskom a výzbrojou z celého gréckeho sveta. Po zničení mesta jednému z hlavných hrdinov eposov, itackému kráľovi Odyseovi, vraj bohovia prisúdili, že jeho návrat domov bude viac ako zložitý. Odyseus pri mnohých dobrodružstvách stratil všetkých spolubojovníkov a napokon sa vraj domov vracal sám, na plti ako prvý známy osamelý moreplavec.

Grécke staroveké lode však nepoznáme len z dávnych eposov či starých fresiek, ale aj z podmorských archeologických nálezísk. Pri myse Gelidonya na juhozápadnom pobreží Turecka odborníci objavili a preskúmali vrak obchodnej lode pochádzajúcej z obdobia okolo roku 1200 pred Kr. Loď prevážala bronzové a cínové ingoty a závažia pre kupecké váhy. Ešte zachovalejší vrak sa podarilo nájsť neďaleko cyperského prístavu Kyrénia. Loď sa potopila asi okolo roku 400 pred Kr. a zvyšky vraku sa podarilo vyzdvihnúť a rekonštruovať na súši. Niektoré sporne poznatky o konštrukcii starovekých gréckych lodí, najmä veslových, sa potom odborníci pokúsili overiť v praxi.

V Grécku roku 1984 po takmer trojročnej práci postavili rekonštrukciu starovekej galéry *Argó*, na akej sa vraj bájnny hrdina Jáson doplavil do Kolchidy, krajiny na úpätí kaukazských veľikánov. Na tejto lodi sa v Jásonových stopách s hrstkou

odvážlivcov vydal írsky moreplavec Tim Severin, ktorý mal už predtým za sebou aj dobrodružnú plavbu cez Atlantik na replike plavidla írskeho mnícha Brendana. V lete roku 1987 si zasa v Pireu vyskúšali repliku gréckej trirémy, čiže lode s tromi radmi vesiel, nad ktorou si odborníci dlho lámali hlavu. Tieto praktické skúšky dokázali dobré plavebné vlastnosti starovekých lodí, ale aj tak treba obdivovať odvahu dávnych moreplavcov, ktorí si na nich trúfali na cesty do neznámych končín.



ODYSEUS A SIRÉNY NA ANTICKEJ VÁZE

PLAVBY FENIČANOV

Po Egypťanoch žezlo najlepších moreplavcov spolu s Grékmi prevzali Feničania, národ podnikavých obchodníkov obývajúcich najmä územie dnešného Libanonu. Aj oni rozlišovali vojnové a obchodné lode. Ich podobu poznáme z archeologických nálezov v Egypte a z niekdajších najdôležitejších fenických prístavov v Týre a Sidóne. Feničania rozlišovali dva typy obchodných lodí. Menší typ, nazývaný *gaulus*, používali na kratšie plavby najmä v oblasti Egejského mora. Väčší typ, *hippo*, tvarom a typom oplachtenia dokonca pripomínal skôr lode zo začiatku novoveku. Feničania sa pri svojich výbojoch dostali cez Gibraltársky prieliv na Kanárske ostrovy a na sever prenikli až na Britské ostrovy. Na ochranu vlastných obchodných lodí mali vojnové loďstvo zložené z lodí poháňaných najmä veslami. Služby Feničanov využívali aj Egypťania. Za vlády faraóna Necha (610 – 594 pred Kr.) na jeho príkaz podnikli veľkú námornú výpravu, cieľom ktorej malo

byť oboplávanie Líbye (pod týmto názvom sa v staroveku rozumela celá Afrika). O tejto výprave podal svedectvo grécky historik Hérodotos, ktorý Egypt navštívil asi o 150 rokov neskôr. Podľa Hérodota fenické lode vo faraónových službách preplávali cez kanál, ktorý v tom čase spájal Níl s Červeným morom, oboplávali celý africký kontinent a vrátili sa späť do Egypta cez Herkulove stĺpy (dnešný Gibraltársky prieliv). Výprava trvala asi tri roky, lebo moreplavci sa plavili pozdĺž pobrežia po etapách. Na príhodnom mieste zasiali obilie a v plavbe pokračovali až potom, keď ho zožali. Hérodotos dokladá svoje tvrdenie faktom, že počas plavby mali moreplavci slnko po pravej strane, čo by mohlo byť dostatočným astronomickým dôkazom o reálnosti takejto cesty.

Za Feničanmi svojho času príliš nezaostávali ani moreplavci z Kartága. Toto mesto ležiace v dnešnom Tunisku založili práve Feničania ako svoju kolóniu a neskôr sa stalo obávaným protivníkom Ríma. Asi roku 480 pred Kr. Kartáginčania pod velením vojvodu Hanóna vyplávali zo svojej základne na Malte a vydali sa na západ. Preplávali cez Herkulove stĺpy a potom pozdĺž afrického pobrežia zamierili na juhozápad. Bola to veľkolepá výprava, lebo ak máme veriť číslam, Hanón mal až 60 lodí a na ich palubách niekoľko tisíc ľudí. Výprava mala kolonizačný charakter. Cestou zakladala osady na západoafrickom pobreží a dostala sa až do Guinejského zálivu, odkiaľ ju napokon nedostatok potravín prinútil vrátiť sa späť.

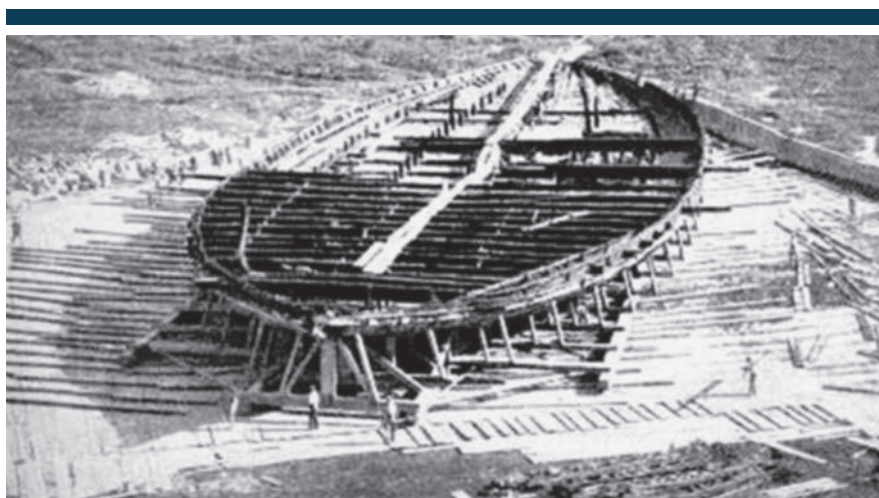


RELIÉF FENICKEJ OBCHODNEJ LODE Z LIBANONSKÉHO PRÍSTAVU SIDON

LODE STAROVEKÉHO RÍMA

Počas púnských vojen v 3. storočí pred Kr., ktoré sa rozpúťali medzi Kartágom a Rímom o nadvládu nad touto časťou Stredozemného mora, Rimania rýchlo zlikvidovali počítačnú námornú prevahu protivníka a ich galéry napomohli Kartágo zničiť. Aj rímske vojnové lode boli poháňané veslami, zatiaľ čo na obchodných lodiach sa bežne používali plachty. Príčina tohto stavu, aký v Stredomorí vlastne pretrval až do sklonku staroveku, tkvie najmä v meteorologických podmienkach. V Stredomorí sa smer a sila vetra menia veľmi často a nedokonalé plachty starovekých lodí neboli príliš spoľahlivým pomocníkom. Dali sa použiť pri plavbe so zadným vetrom, ale pri iných kurzoch neboli dostatočne účinné, ťažko sa s nimi narábalo, takže lode v boji s protivníkom nemali dostatočné manévrovacie schopnosti. Pravda, v priaznivom vetre plachty používali aj rímske vojnové lode.

Rímske lode vychádzali z pôvodných gréckych a fenických typov, ale boli podstatne väčšie. Výraznejšie sa prejavovali aj rozdiely medzi obchodnými a vojnovými loďami. Obchodné loďstvo bolo pre Rím veľmi dôležité, lebo zabezpečovalo zásobovanie metropoly poľnohospodárskymi produktmi. Najväčšie rímske obilné



RÍMSKA LOĎ Z JAZERA NEMI POSTAVENÁ ZA VLÁDY CÍSÁRA CALIGULU

lode mohli uviezt' asi až 600 t. Zvyčajne mali v strede trupu jeden vysoký sťažeň s obdĺžnikovou rahnovou plachtou a na prove bola na malom šikmom čeleni aj druhá, menšia plachta. Takéto lode poznáme aj archeologických nálezov. Roku 1932 pri vysúšaní jazera Nemi neďaleko Ríma boli nájdené dve veľmi dobre zachované rímske lode. Odborníci zistili, že jedna z nich je triréma, teda vojnová veslová loď, zatiaľ čo druhú identifikovali ako obchodnú plachetnicu. Lode mali dĺžku asi 72 – 73 m a predstavovali názornú ukážku rímskeho lodiarskeho umenia. Pochádzali z obdobia vlády cisára Caligulu z polovice 1. storočia po Kr. Žiaľ, počas druhej svetovej vojny boli obidve lode zničené pri požiari.

Po rozpade Rímskej ríše v 5. storočí sa námorné aktivity postupne presunuli do jej východnej časti, neskoršej Byzancie. Tamojšie *liburny*, či väčšie *dromóny*, ktoré sa od svojich rímskych vzorov príliš nelíšili, vydržali bez väčších zmien až do pádu Byzantskej ríše. Blízkymi príbuznými týchto lodí boli aj stredoveké benátske a janovské *galéry*.

PRVÉ OBJAVENIE AMERIKY?

NAOMH BRENDAN

Doba po rozpade Rímskej ríše ďalekým námorným výpravám príliš nepriala. Obchod, hybná sila pokroku stagnoval a prevahu získali bojovné kočovné kmene, ktoré rozvrátili starý spoločenský systém vtedajšieho sveta. Germáni, Góti a ďalšie vtedajšie barbarské kmene bojovali len na súši a aj to bol jeden z dôvodov, prečo sa ďalší naozajstní moreplavci, Vikingovia, objavili až neskôr. Pravda, ešte predtým sa na ďalekú výpravu cez Atlantický oceán vybral írsky mních Naomh Brendan so svojimi druhmi. Podľa britského historika D. H. Clarkea staré írské rukopisy uvádzajú, že roku 545 biskup Brendan vyplával z osady Kerry smerom na západ. Osudy výpravy zachytil jej kronikár Fionn-Barre. Moreplavci vraj boli na cestách niekoľko rokov a prebrázdili takmer celý severný Atlantik a cez Hebridy, Shetlandské a Faerské ostrovy sa dostali až na Island. Mnisi plávali na lodi s dubovou kostrou potiahnutou zvieracími kožami impregnovanými tukom. Takáto loď