

OCEÁNSKE DOBRODRUŽSTVO

PRÍBEHY VEĽKÝCH PLAVIEB

JAROSLAV COPLÁK



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 vynášali sťažne a komíny zaoceánskych obrov či trojuholníky plachiet, sa začínali nekonečné morské dialľavy.

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.

Tvrdý „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. Prefercia 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 zlopoveštný 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, polskej 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 zemeguľu 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. Nájdeme 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 guľôčky 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 výdobytky 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.

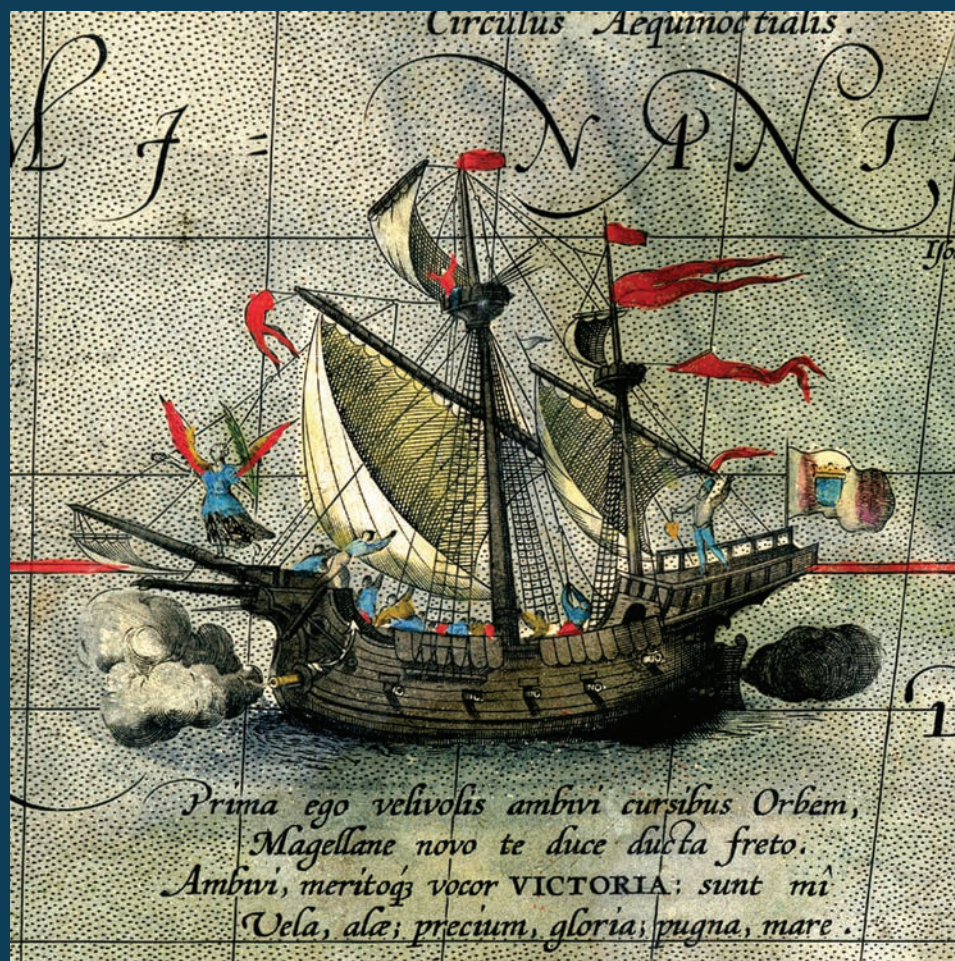
Práve posledná kapitola sa stručne zaoberá výpočtom niektorých významnejších regát, ako OSTAR, Vendée Globe či Jules Verne Trophy a ďalšie. Ide však len o najzákladnejšie informácie, lebo každá regata a plavba každého z jej účastníkov predstavuje samostatný príbeh, ktorý by si zasluhoval vlastnú knihu. 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 za 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.

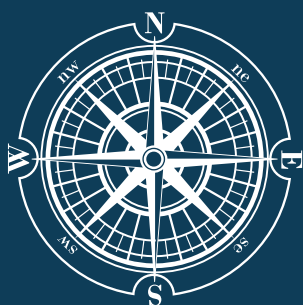
Možno teda nezaškodí trocha spomaliť, zastať a obzrieť sa aj dozadu. A tomu by mala pomôcť aj táto knižka...

Juraj Čopík



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 virohodných 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. „slnečná 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 Egyptania 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 vyhnutou 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 sťažň s veľkou obdĺžnikovou plachtou, ktorú však bolo možno použiť asi len pri zadnom vetre. K iným historickým plavidlám patrili lode, ktorými Egyptania 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 Egyptanov. Je prirodzené, že neskôr z ich skúsenosti čerpali aj ostatné národy, najmä Feničania a Gréci.



SLNEČNÁ LOĎ FARAÓNA CHUFEWA

PLACHTY Z EGJEJSKÉHO MORA

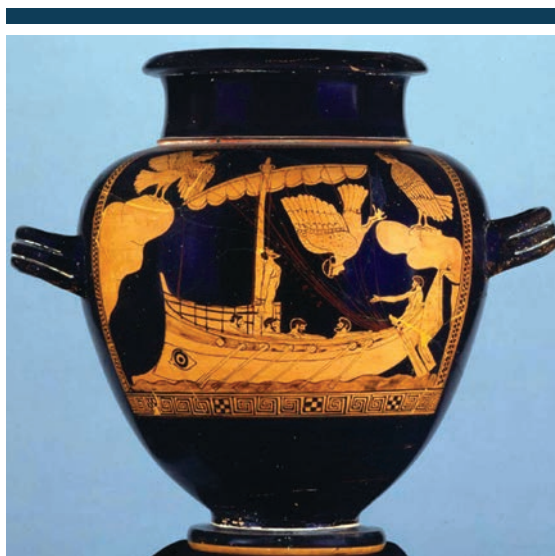
Pre ostrovný svet starovekého Grécka pozostávajúci zo stoviek ostrovov s kolóniami vo východnom a západnom Stredomorí mali lode životný význam. Námorný obchod, ale aj vojenské výboje si vyžadovali silné loďstvo. Vznikli špecializované typy lodí na vojnové a obchodné účely. Zatiaľ čo vojnové lode boli 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 bájny hrdina Jáson doplnil 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 SÍRĚNY 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.

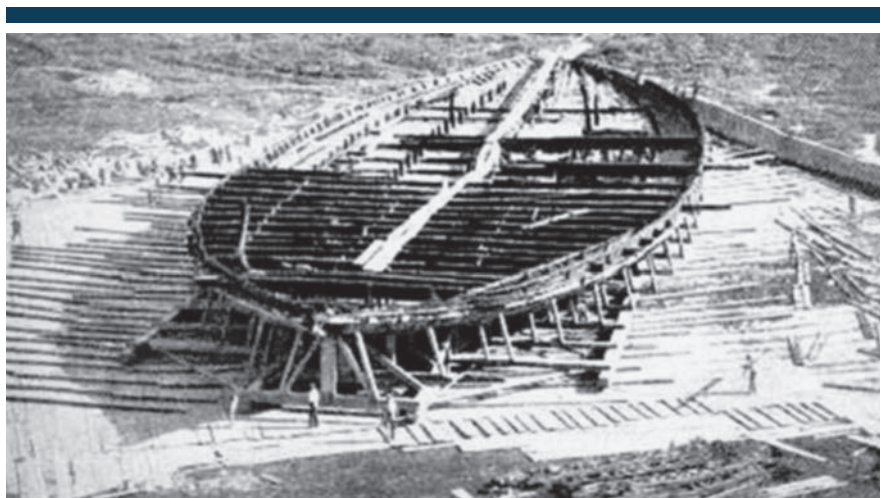


RELIÉF FENICKEJ OBCHODNEJ LODE Z LIBANONSKÉHO PRÍSTAVU SIDON

LODE STAROVEKÉHO RÍMA

Počas púnskych vojen v 3. storočí pred Kr., ktoré sa rozpútali medzi Kartágom a Rímom o nadvládu nad touto časťou Stredozemného mora, Rimania rýchlo zlikvidovali počiatočnú 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 CISÁRA CALIGULU

lode mohli uviesť 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 vysušaní 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. Blízкими 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. Mnísi plávali na lodi s dubovou kostrou potiahnutou zvieracími kožami impregnovanými tukom. Takáto loď

bez paluby, nazývaná *curragh*, mala zvyčajne vpredu pomerne nízky sťažen s malou trojuholníkovou alebo obdĺžnikovou plachtou. Odborníci po podrobnejšom preskúmaní írskych rukopisov došli k záveru, že asi roku 551 vtedy už 66-ročný Brendan vyplával na ďalšiu výpravu, tentoraz na väčšej a mocnejšej lodi nazwanej *An Tríníocht*. Bola asi 18 m dlhá a uprostred trupu niesla sťažen so štvorcovou plachtou. Brendan pravdepodobne tušil, že na západe je väčšia pevnina a preto zamieril priamo na západ. Asi po 40 dňoch dorazil až k pobrežiu Newfoundlandu. Odtiaľ plával na juh, k Bahám a neskôr asi pristál na Floride v miestach, kde sa dnes rozkladá mesto Miami. Odtiaľ sa už vrátil domov, na Aran-Mór v Írsku.

Brendan už ďalšiu plavbu nepodnikol a kroniky nespomínajú ani jeho prípadných nasledovníkov a tak sa naňho zabudlo. Neprávom, lebo Brendan mohol byť asi prvým Európanom, ktorý uzrel brehy Nového sveta. Dávno pred Vikingami a ešte dávnejšie pred Kolumbom...

Je pozoruhodné, že v Írsku donedávna jestvovali člny stavané rovnakou technikou ako kedysi, len namiesto kože bývali potiahnuté hrubou impregnovanou plachtovinou. To pred časom niekoľkým odvážlivcom vnučilo myšlienku zopakovať Brendanovu plavbu. Najprv sa roku 1969 touto trasou plavil Bill Verity na 6,6 m dlhej lodi *Naomh Brendan* z írskeho Feribu a šťastne doplával až na bahamský ostrov San Salvador, kde mimochodom prvý raz zavítal aj oficiálny objaviteľ Ameriky Krištof Kolumbus. Inou a ťažšou severozápadnou trasou sa roku 1976 vydal už spomínaný Tim Severin so štvorčlennou posádkou na 11 m dlhej lodi nazwanej *Brendan*.



LOĎ BRENDAN TIMA SEVERINA NA SEVERNOM ATLANTIKU

Loď bola postavená klasickou technológiou s drevenou kostrou potiahnutou kožami. Ťažká a namáhavá cesta cez Atlantik so zastávkou na Islande viedla až na Newfoundland. Severin takto nepriamo dokázal, že Brendan pred stáročiami naozaj do Ameriky mohol doplávať.

VÝPRAVY VIKINGOV

Uplynulo mnoho času, kým sa po Grékoch, Feničanoch či Rimanoch objavili ďalší naozajstní moreplavci. Boli to Vikingovia. Títo krutí udatní bojovníci a hľadám ešte lepší moreplavci sa zakrátko stali postrachom celej Európy. Ovládli nielen sever, ale na svojich *knorroch*, *drakaroch* a *langskipoch* prenikli aj do Stredomoria a dokonca ohrozovali aj Byzanciu. Bolo teda len otázkou času, kedy natrafia na svet za oceánom. Asi roku 860 Vikingovia objavili Island a tento ostrov sa stal ich predsunutou základňou na ďalšie výpravy.

O vyše 100 rokov neskôr, roku 984 na Islande pristál Viking Erik, nazývaný Červený, ktorého jeho súkmeňovci kvôli spáchanému zločinu vypovedali z domoviny. Hneď nasledujúceho roka prenikol ku grónskym brehom, oboplával mys Farewell a pristál na západnom pobreží ostrova.

Vikingovia potom v Grónsku založili niekoľko stálych osád, ktoré zanikli až v 15. stor. Erikov syn, Leif Ericsson, asi roku 1001 vyplával z Grónska s cieľom preskúmať oblasť na západ, kde sa dala predvídať existencia veľkej pevniny. Dostal sa k Baffinovmu ostrovu a potom zamieril na juh a napokon pristál na Newfoundlande. Nálezy archeológov nasvedčujú, že sa tieto územia Vikingovia pokúsili kolonizovať, ale ich úsilie sa skončilo neúspechom. Aktivita Vikingov neskôr postupne ochabla a Amerika musela ďalej čakať na svojho objaviteľa. Vikinské lode veľmi dobre poznáme nielen zo starých severských ság, ale najmä z bohatých archeologických nálezov. V Roskilde a Osebergu v Dánsku ako aj v nórskom Gokstade sa zachovali takmer neporušené lode, s ktorými sa po rekonštrukcii možno stretnúť v múzeách..

Langskip, čiže „dlhá loď“, ktorú archeológovia objavili roku 1880 v Gokstade, mala dĺžku 23 m, šírku 5 m a okrem 16 vesiel na každej strane niesla aj sťažň s obdĺžnikovou plachtou. Podľa odborníkov bola určená na vojnové výpravy. *Langskipy* boli štíhle, rýchle a veľmi dobre sa osvedčili aj na ťažkých vodách se-

verného Atlantiku. Naproti tomu loď nájdená v Roskilde bola obchodnou loďou nazývanou *knorr*. Lode tohto typu boli menšie a používali sa najmä na pobrežnú plavbu. Na replike lode z Gokstadu Nór Magnus Andersen so svojimi druhmi roku 1893 preplával Atlantický oceán.



VIKINSKÁ LOĎ Z OSEBERGU OBJAVENÁ ROKU 1904

ZLATÝ VEK OBJAVOV

Éra vikinských výbojov nemala príliš dlhé trvanie. Bojovní Vikingovia sa vybúрили, usadili sa a na dobytých územiach postupne splynuli s domácim obyvateľstvom. Ďalšie výpravy ešte doznievali v severských ságach, ale vikinské lode zmizli z morí. Nahradili ich väčšie, bruchatejšie *nefy* a *kogy*, ktoré slúžili najmä na ob-

chod, ale v čase vojen sa osvedčili aj ako lode použiteľné na boj. Na západe Európy sa však začal formovať početne malý národ, ktorý napomohol zmeniť tvár vtedajšieho sveta. Boli to Portugalci, obyvatelia najzápadnejšieho výbežku starého kontinentu. Ich expanzia však vôbec nebola náhodná. Stálo za ňou šesť storočí bojov proti Maurom, ktorí sa snažili ovládnuť celý Ibérijský polostrov. Tento silný, húževnatý a cielavedomý národ im dokázal vzdorovať a práve takéto vlastnosti si vyžadovali aj objaviteľské cesty.

Zlatý vek objavov sa spája s menom portugalského princa Henricha, nazývaného Moreplavec. Tento významný potomok kráľa Jána I. sám síce nikdy žiadnu objaviteľskú cestu nepodnikol, ale položil základy na premenu svojej krajiny na námornú veľmoc. Roku 1415 sa zúčastnil križiackej výpravy proti severoafrickej Ceute, ktorú vtedy ovládali Mauri. Uvedomoval si, že tak ako je Ceuta kľúčom k celému Stredomoriu, aj ovládnutie severozápadnej Afriky umožní portugalskú expanziu na juh.

Po návrate sa mladý princ dobrovoľne zriekol radovánok života na kráľovskom dvore a usadil sa ako guvernér na zámku Sagres pri Myse svätého Vincenta, ktorý je najzápadnejším výbežkom Európy. V Sagres, kde prežil celých 22 rokov, zhromažďoval najlepších odborníkov na námornú plavbu, navigáciu, astronómiu, matematiku a stavbu lodí. Princ veľmi šikovne usmerňoval a všeobecne podporoval ich úsilie, ktoré malo jediný cieľ – pozdvihnúť moreplavecké umenie na takú úroveň, aby sa portugalské lode mohli odvážiť ďaleko na juh a potom neskôr až do ďalekej bohatej Indie. Námornícke umenie Európanov bolo v tých časoch ešte veľmi nedokonalé. Už síce používali mapy, plavebné príručky, ba aj kompas, ale moreplavci sa naďalej plavili len v blízkosti pobrežia. Naproti tomu Arabi boli v tých časoch v matematike, astronómii a moreplavbe oveľa ďalej. Henrich dokázal ich poznatky nielen využiť, ale aj rozvinúť.

Prvým vstupom Portugalcov na oceány bol pokus ovládnuť Kanárske ostrovy a znovu objaviť Madeiru. Roku 1415 Portugalci vyslali výpravu na Kanárske ostrovy, ale o tie sa veľmi zaujímali aj Španieli. Dlhoročný spor obidvoch mocností sa skončil až roku 1479, keď Kanárske ostrovy definitívne pri-



PORTUGALSKÝ PRINC HENRICH,
NAZÝVANÝ MOREPLAVEC

padli Španielsku. Portugalci mali viac šťastia na Madeire. Ostrov síce už predtým poznali Janovčania, ale až portugalské výpravy v rokoch 1418 a 1420 znamenali jeho kolonizáciu. Madeira mala takto plniť úlohu predsunutej základne ležiacej ďaleko v Atlantiku. Postup na juh bol však oveľa ťažší. Nehostinné púštne pobrežie severozápadnej Afriky moreplavcov príliš nepovzbudzovalo. Psychologickú hranicu predstavoval mys Bojador ležiaci pod Kanárskymi ostrovmi. Podarilo sa ho oboplávať až roku 1434. Výpravy pozdĺž afrického pobrežia prinášali sprvu len skromné nové poznatky, lebo Portugalci sa viac sústredili na obchod s otrokmi ako na samotný odvážnejší prienik na juh. Za Cabo Verde, čiže Zelený mys sa dostal Dinis Dias ako prvý Európan až roku 1445 a otvoril tak bránu k bohatým rovníkovým oblastiam. Benátsky kupec Alvise da Adamosto v Henrichových službách sa roku 1456 dostal ku Kapverdským ostrovmi. Keď princ Henrich roku 1460 zomrel, ďalší postup Portugalcov na juh sa spomalil. Bartolomeo Dias sa napokon roku 1488 dostal k samotnému juhu Afriky a dal mu názov Mys búrok, ktorý výstižne charakterizoval podmienky, aké tam často vládnu. Mys však neskôr dostal optimistickejšie meno, Mys dobrej nádeje, čo lepšie vyhovovalo expanzii na východ od neho. Ubehlo však ešte ďalších 10 rokov, kým sa podarilo uskutočniť sen princa Henricha o nájdení morskej cesty do Indie.



PORTOLÁNOVÁ MAPA Z ROKU 1541

Roku 1497 vyplávala z Portugalska štvorica lodí pod velením Vasca da Gamu. Na rozdiel od predchádzajúcich výprav, ktoré kopírovali africké pobrežie, moreplavec od Kapverdských ostrovov zamieril naprieč celým južným Atlantikom až k Mysu dobrej nádeje. Tri mesiace sa Portugalci plavili bez toho, aby videli pevninu. V tých časoch to bol nevidaný moreplavecký výkon. Vasco da Gama od Mysu dobrej nádeje smeroval na severovýchod a dostal sa až do dnešnej Mombasy. S pomocou miestneho lodivoda pokračoval v plavbe až do Indie. 20. apríla 1498 jeho lode zakotvili v Kalikate na Malabarskom pobreží. Morská cesta do Indie sa stala skutočnosťou...

Ďalšie plavby moreplavcov z Ibérijského poloostrova by neboli možné bez *karavel*, lodí, ktoré boli na svoju dobu veľmi moderné. Boli to nevelké, štíhle a obrátne lode s latinským oplachtením. Portugalci a Španieli ich pôvodne používali na lov rýb na Atlantiku. Zvyčajne mali dva alebo tri sťažne a práve ich trojuholníkové plachty umožňovali plavbu aj ostro proti vetru, čo nedokázali bruchatejšie *kogy* či *karaky* s rahnovými plachtami. Mali rôznu veľkosť a tie väčšie dosahovali dĺžku až 30 m. Koncom 15. stor. ich pôvodné latinské oplachtenie bolo často kombinované s rahnovými plachtami. Takéto karavely mali na prednom sťažni rahnové plachty, zatiaľ čo ostatné sťažne niesli latinské plachty.

Moreplavecké umenie Portugalcov a Španielov sa rozvíjalo zároveň s ich výpravami za hranice dovtedy známeho sveta. Keďže už poznali zákonitosti zemského magnetizmu, používali magnetický kompas, aj keď ešte nebol veľmi presný. Na navigáciu používali tzv. portolánové mapy, ktoré boli celkom iné, ako sú dnešné námorné mapy. Kurzy na portolánoch sa určovali podľa smerov naznačených kompasovými ružicami v rôznych častiach mapy. Horšie to však bolo s navigáciou na širom mori. Až koncom 15. stor. navigátori začali používať astroláb, prístroj na meranie výšky nebeských telies, ktorý bol predchodcom neskoršieho sextantu. Astroláb síce používali už v starovekom Grécku, ale potom upadol do zabudnutia a Európania ho opäť prevzali od Arabov. Pomocou astrolábu sa však dala zistiť len zemepisná šírka, lebo zemepisnú dĺžku moreplavci mohli určovať až po vynáleze chronometra. Vtedajší navigátori si žiarlivo strážili svoje vedomosti, ktoré boli zvyčajne zmesou osobných skúseností, intuície a informácií arabských a benátskych kupcov, ktoré často pochádzali z nie príliš hodnoverných prameňov.

CESTA NA ZÁPAD

KRIŠTOF KOLUMBUS

Po vláde nad svetovými morami sa v tom čase okrem Portugalcov načahovala aj druhá krajina z Ibérijského polostrova, Španielsko. Táto krajina v podobe národného štátu vlastne vznikla postupným zjednocovaním viacerých kráľovstiev až roku 1469 po svadbe kráľovnej Izabely Kastílskej s Ferdinandom Aragónskym. Aj Španieli bojovali s Maurmi a konkurovali Portugalcom v ich morskej expanzii. Veľkú zásluhu na tom mal Krištof Kolumbus, janovský moreplavec v španielskych službách. Iróniou osudu ponúkol svoje služby najprv Portugalcom. Bolo to asi roku 1476 a Kolumbus už mal v tom čase bohaté moreplavecké skúsenosti. S Portugalcami sa dostal ďaleko, pravdepodobne až na Island a tam sa asi dopyčul o plavbách starých Vikingov a o pevnine za oceánom. Bol aj na Madeire a v Guinejskom zálive. Veľa študoval a sníval o ceste do Ázie, ale – západným smerom.

Svoje plány sa viackrát pokúšal predostrieť na kráľovskom dvore v Lisabone, ale nepochodil. Roku 1485 preto odišiel do Španielska. Ani tam sa mu sprvu nevedlo

lepšie. Roky trezlivého úsilia však nakoniec priniesli svoje plody začiatkom roku 1492. Bolo to obdobie ošiaľu nad dobytím Granady, poslednej maurskej pevnosti v Španielsku. Kráľovský pár tentoraz Kolumbovu myšlienku podporil a prisľúbil, že ju bude financovať.

Tentoraz od slov ku skutkom nebolo ďaleko. 3. augusta 1492 z prístavu Palos v južnom Španielsku vyplávali tri lode novovymenovaného admirála Krištofa Kolumba. Najväčšia, karaka *Santa Maria*, bola asi 26 m dlhá a mala nosnosť okolo 240 ton. Druhé dve lode, karavely *Pinta* a *Niña*, boli ešte menšie. Po trojtýždňovej zastávke na Kanárskych ostrovoch, ktorú Kolumbus využil aj na zmenu oplach-



OBJAVITEĽ NOVÉHO SVETA
JANOVČAN KRIŠTOF KOLUMBUS



REPLIKA KOLUMBOVEJ KARAKY SANTA MARIA Z ROKU 1892

tenia na jednej z karavel, 6. septembra lode vyplávali na juhozápad, s pasátovým vetrom v chrbte. Prvé dni plavby ubehli bez ťažkostí, ale neskôr, po dlhých dňoch pustého horizontu a napätého vyčkávania na súš, Kolumbus musel vynaložiť všetko úsilie, aby predišiel vznikajúcej vzbure nespokojnej posádky. Kríza vrcholila po prvom mesiaci plavby od Kanárskych ostrovov, keď už krdle vtákov a iné príznaky naznačovali, že zem je blízko.

Napokon 12. októbra 1492 flotila zakotvila pri brehoch ostrova, ktorý nazval San Salvador (dnes Watling) na Bahamách. Keď Španielov privítali tamojší domorodci, Kolumba to utvrdilo v presvedčení, že je v Indii. Iróniou osudu sa do svojej smrti nedozvedel, že namiesto západnej cesty do Indie vlastne „len“ objavil nový svetadiel. Kolumbus z Bahám zamieril na juhozápad a objavil ostrov Haiti. Ešte predtým sa od neho odpojila *Pinta* a keď *Santa Maria* 24. decembra, teda práve na Vianoce stroskotala na útesoch pri brehoch Haiti, zvyšovala mu už len *Niña*.

Kolumba potom v búrlivej a studenej zime roku 1493 čakala veľmi ťažká cesta domov. Loď šťastne doplávala na Azorské ostrovy, ale najsilnejšia búrka, ktorú odborníci odhadli na 10° B, ich zastihla pri portugalskom pobreží. Kolumbus sa

osvedčil ako znamenitý navigátor a podarilo sa mu bezpečne priviesť loď do Restely neďaleko Lisabonu. Bola to veľmi delikátna situácia, lebo Portugalci upodozrievali Španielov, že porušili dohodu a dostali sa do končín ležiacich v záujmovej sfére Portugalska. Kolumbus diplomaticky podozrenie odvrátil a po oprave poškodenej lode sa bezpečne vrátil do Palosu, kam zanedlho dorazila aj „stratená“ *Pinta*.

O rok neskôr Kolumbus opäť vyplával do Západnej Indie, ako novoobjavený svet nazvali, na čele veľkej výpravy zloženej zo 17 karavel. Z tejto kolonizačnej cesty sa vrátil až roku 1496. Na ďalšej výprave objavil pobrežie Južnej Ameriky v oblasti ústia rieky Orinoko a vrátil sa na Haiti. Intrigy Kolumbových neprajníkov však vtedy už dosiahli vrchol a kalich utrpenia sa naplnil. Kolumba krivo obvinili, zbavili velenia a do Španielska sa vrátil roku 1500 – a v okovách! Nestratil však kráľovskú priazeň, zbavili ho obvinení a roku 1502 vyplával so štyrmi karavelami na ďalšiu cestu. Nebola úspešná, jeho loď stroskotala pri pobreží Jamajky a admirál musel takmer rok čakať na záchranu na pevnine. Dobrodružný život ho však veľmi vyčerpal a do Západnej Indie sa už viac nevrátil. Kolumbus, novoveký objaviteľ Ameriky napokon roku 1506 zomrel v španielskom Vallaloide.

PRVÁ PLAVBA OKOLO SVETA

FERNÃO DE MAGALHÃES

Po úspešných objavných plavbách na východ a západ sa začalo dobývanie novoobjavených území, ktoré vyvrcholilo rozvrátením dávnych civilizácií, najmä v Strednej Amerike. Veľmocenské záujmy Španielska a Portugalska sa však už natoľko krížili, že bolo nevyhnutné rozdeliť si „sféry vplyvu“. Arbitrom sa stal pápež Alexander VI., ktorý už roku 1493 Španielom priznal právo na územia, ktoré na západe objavil Kolumbus. Podľa zmluvy z Tordesillas z roku 1494 deliaca čiara prebiehala asi 480 km západne od Kapverdských ostrovov. Objavené územia ležiace na východe mali patriť Portugalcom, územia na západe Španielom. Sporné však boli Moluky, „ostrovy korenia“ ležiace v Tichom oceáne, ktoré boli jedným z hlavných motívov objavných plavieb.

V tom čase už bolo všeobecne známe, že Zem je guľatá a bolo teda pravdepodobné, že Moluky by sa dali dosiahnuť aj cestou na západ, ak je takáto cesta vôbec možná. Na túto ťažkú úlohu sa podujal Fernão de Magalhães, jeden z najvynikajúcejších moreplavcov „zlatého veku“ objavov. Na prvú plavbu okolo sveta sa však Portugalec Magalhães nevydal pod vlajkou svojej vlasti, ale iróniou osudu v službách španielskeho kráľa Karola V. Magalhães sa narodil asi roku 1480 v rodine schudobneného šľachtica. Vo svojich 15 rokoch vstúpil do vojska. Roku 1505 sa už ako vojnový veterán dostal až do Indie. Zúčastnil sa bojov pri Malake, kde zachránil život priateľovi Franciscovi Serrãovi, ktorý sa potom usadil na Molukách. Serrão priateľovi písal o bohatstvách tejto pre Európanov takmer neznámej ríše. Myšlienka dostať sa na Moluky Magalhãesovi vrtala v hlave aj potom, keď po návrate roku 1512 bojoval proti Maurom v Maroku. Odtiaľ si odniesol ťažké zranenie a sklamanie z vrtošivej kráľovskej priazne. Keď sa totiž pokúšal predostrieť svoj molucký plán kráľovi Manuelovi, nepochodil.

Roku 1517 sklamaný Magalhães opustil Portugalsko a odišiel do susedného Španielska. S pomocou vplyvných priateľov sa mu už na jar budúceho roka podarilo presvedčiť mladého španielskeho kráľa Karola V. o reálnosti svojho plánu. Kráľ sa zaviazal, že mu na výpravu na Moluky dá k dispozícii päť vystrojených lodí. Magalhães, vtedy vlastne už Fernão de Magalhães, v Seville začal prípravu na cestu. Jeho flotila pozostávala z päťice starých neveľkých karavel *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria*, *Trinidad* a *Santiago*. Najväčšia mala nosnosť asi 120 t, najmenšia sotva 70. Ich posádky tvorilo 270 osôb, z ktorých väčšinu tvorili Španieli, asi 40 Portugalcov a zopár Talianov a Francúzov. Medzi nimi bol mladý Talian Antonio Pigafetta, ktorý sa stal kronikárom výpravy a vďaka jeho pohotovému peru poznáme osudy výpravy z prvej ruky.

Lodstvo vyplávalo z prístavu Sanlúcar de Barrameda. Smerovalo obvyklou trasou okolo Kanárskych ostrovov a pásom pasátových vetrov na juhozápad. Po dvojmesačnej plavbe flotila dosiahla brazílske pobrežie v blízkosti dnešného prístavu Recife. Potom nastali dni a týždne nekonečného hľadania vysnívaného priechodu. Mohol ním byť každý záliv, ústie ktorejkoľvek rieky. Smerom na juh



FERNÃO DE MAGALHÃES,
PORTUGALEC V ŠPANIELSKYCH SLUŽBÁCH

bolo čoraz chladnejšie a Magalhães sa rozhodol, že zimu prečká v zálive San Julian, asi na 49° južnej šírky. Päť mesiacov nečinnosti vyústilo do vzbury španielskych dôstojníkov proti nenávidenému Portugalcovi a jeho spoločníkom. S hŕstkou verných sa mu však podarilo situáciu zvládnuť a s vodcami tvrdo zúčtoval.

Zanedlho po vyplávaní stroskotala *Santiago*, ale jej posádku sa podarilo zachrániť. Nekonečné hľadanie priechodu napokon prinieslo úspech vtedy, keď už o tom pochyboval aj Magalhães. Výprava 21. októbra 1520 doplávala ku vchodu do vytúženého prielivu, ktorý odvtedy nesie meno svojho objaviteľa. Plavba neznámym prielivom húževnatému Portugalcovi trvala 38 dní a bola veľmi náročná. Napokon, aj pre dnešných moreplavcov má mnoho nebezpečných nástrah. Silné nárazové vetry nazývané *williwaws*, premenlivé morské prúdy, plytčiny a chlad dokážu zamotať hlavu aj tým najskúsenejším. Magalhães v prielive prišiel o ďalšiu loď, lebo kapitán Gómez zo *San Antonia* odmietol poslušnosť a zamieril späť do Španielska.

Zvyšné tri lode v stredu 28. novembra 1520 vplávali do tajomného „Južného mora“, ktoré admirál nazval El Mar Pacífico, čiže tiché, pokojné. Ukázalo sa však najmä nekonečné, lebo akoby nemalo konca-kraja. Magalhães síce sprvu plával na sever pozdĺž pobrežia, ale v takej vzdialenosti, že ho nemohol spozorovať a nevdojak sa vyhol všetkým ostrovom, kde by si mohol doplniť zásoby. Plavba cez Pacifik bola nekonečnou reťazou strádania, hladu, smädu, chorôb a utrpenia. „... *Keď už nebolo čo jesť, na rad prišla koža, ktorou boli obité rahná a – živé potkany...*“ napísal Pigafetta.

Začiatkom marca 1521 konečne zúbožené loďstvo dorazilo k Mariánskym ostrovom a po doplnení zásob potravín a vody pokračovali v plavbe k Filipínam. O mesiac neskôr pristáli na ostrove Cebu, odkiaľ bolo na Moluky už len na skok. Osud však chcel, aby tam Magalhães nikdy nedorazil. Miestny vládca požiadal Magalhãesa, aby mu pomohol na trestnej výprave proti susednému ostrovu Mactan. Španieli sa teda 27. apríla 1521 vylodili na ostrove, ale proti mnohonásobnej presile nič nez mohli. Boli odrazení a samotný Magalhães padol v boji. Zhodou okolností to bolo neďaleko miest, kde už bol pred desaťročím a tak sa tento tvrdohlavý, ale cieľavedomý Portugalec stal prvým človekom, ktorý oboplával zemeguľu.

Po porážke trestnej výpravy sa však domorodci spojili proti prišelcom a povraždili väčšinu dôstojníkov. Výprava sa ocitla v kritickej situácii. Vtedy prevzal velenie nad jej žalostnými zvyškami energický Bask Juan Sebastian del Cano. Zubom času nahľodanú *Conception*, ktorá už nebola schopná ďalšej plavby dal spáliť a jej posádku rozdelil medzi dve zostávajúce lode. Lode potom 8. novembra 1521 šťastne pristáli na ostrove Tidore na Molukách. Teraz nastal čas naplniť obchodné poslanie výpravy, nakúpiť a naložiť vzácne korenie. Koncom decembra sa mohli vydať na spiatočnú cestu. Ťažko naložená *Victoria* zamierila na západ, ale *Trinidad*



MAGALHÃESOVA VICTORIA, DETAIL MAPY Z ROKU 1590

bola natoľko zúbožená, že si na cestu domov nemohla trúfať. Mala sa pokúsiť doplávať do Panamy, ale napokon padla do rúk Portugalcov. Spiatočná plavba *Victorie* predstavovala pozoruhodný výkon. Del Cano nechcel riskovať opätovnú plavbu naprieč Pacifikom a cez Magalhãesov prieliv a radšej si vybral západnú trasu. Plával k brehom Timoru, krížom cez Indický oceán, okolo Mysu dobrej nádeje a na sever k európskym brehom.

Musel sa vyhýbať Portugalcom, ktorí si žiarlivo strážili svoj monopol na obchod s Východom. S pribúdajúcimi míľami ubúdali nielen zásoby a voda, ale aj ľudské sily. Ľudia chorľaveli na skorbut a iné choroby. Smrť si vyberala svoju krutú daň. V máji 1522 *Victoria* doplávala na Kapverdské ostrovy, ktoré však patrili Portugalcom. Del Cano nemal na výber, lebo na lodi už okrem korenia nebolo žiadne jedlo, chýbala aj sladká voda. Nemohol priznať odkiaľ plávajú a podarilo sa mu Portugalcov presvedčiť, že sa vracajú zo Západnej Indie a tak dostal všetko, čo potreboval.

Písal sa 6. september 1522, bola sobota, keď ťažko skúšaná *Victoria* doplávala do prístavu Sanlúcar de Marrameda, odkiaľ pred tromi rokmi vyplávalo päť lodí s 270 mužmi. Vrátila sa jediná, na jej palube bolo len 18 na smrť vyčerpaných moreplavcov. Tých, čo prežili, mohlo hriať vedomie, že pred nimi sa to ešte nikomu nepodarilo. A či vtedy stál tento pocit za nesmiernu cenu, ktorú bolo treba zaň zaplatiť? Nevedno, o tom kroniky mlčia...

CESTY NA SEVEROZÁPAD

Po Kolumbovej a Magalhãesovej plavbe Portugalci a Španieli so zvýšeným úsilím pokračovali v dobývaní novoobjavených končín. Zanedlho sa však malo ukázať, že ich veľmocenské postavenie nie je neotrasiteľné, lebo sa objavili silní konkurenti, ktorí mali čoskoro prelomiť ich námorný monopol, Anglicko a Holandsko. Pozornosť Anglicka sa zamerala na hľadanie cesty na severozápad, do tajomných krajín Ďalekého východu, Číny a Japonska. Bohatí kupci šípili dobré obchody a boli teda ochotní financovať nákladné objavné plavby. Najviac podnikavosti ukázali obchodníci z Bristolu, ktorý v tom čase prežíval prvé obdobie rozkvetu. Z Bristolu vyplávalo niekoľko výprav. Prvú viedol John Cabot, pôvodne Kolumbov krajan z Janova, ktorý sa ako obchodník usadil v Bristole. Cabot žil niekoľko rokov aj v Španielsku a bol teda dobre informovaný o Kolumbovej plavbe.

Vyplával z Bristolu 2. apríla 1497 na palube 50-tonovej lode *Matthew* a koncom júna dosiahol americké pobrežie v oblasti dnešného Nového Škótska a odtiaľ pokračoval k južnému pobrežiu Newfoundlandu. Cabot bol od čias Vikingov pravdepodobne prvým Európanom, ktorý vkročil priamo na americký kontinent, lebo Kolumbovi sa to podarilo až o rok neskôr. Priebeh pravdaže nenašiel, ale už nasledujúceho roku Bristolčania s Cabotom vyslali novú výpravu s piatimi loďami. Bez ťažkostí sa dostali k južnému pobrežiu Grónska a potom k Labradoru, ba možno ešte ďalej na juh až k mysu Hatteras. Potom Cabotovi prichodilo vrátiť sa do Anglicka, takže cesta sa z obchodnej stránky skončila fiaskom. Severná cesta do Kathaju a Cipangu, čiže do Číny a Japonska, bola rovnako vzdialená ako aj predtým. V jeho stopách pokračoval syn Sebastian. Roku 1508 sa vydal na svoju prvú samostatnú výpravu. Nie je celkom jasné, kam sa dostal, ale možno predpokladať, že prenikol až do Hudsonovho zálivu. Tam ho zastavili ľady a musel sa vrátiť. Ochladol aj záujem bristolských kupcov a Cabot potom vstúpil do španielskych služieb a do Anglicka sa vrátil až na sklonku života.

Angličania sa vrátili k myšlienke hľadania severnej cesty až po dlhých rokoch. Roku 1576 z ústia Temže vyplávala trojica lodí Martina Frobishera. Dostal sa k západnému pobrežiu Grónska a aj keď sa mu jedna z lodí potopila, nedal sa odradiť a na maličkej, sotva 25-tonovej lodi *Gabriel* prenikol ďaleko na sever až k Baffinovmu ostrovu.

Objavil široký prieliv, o ktorom sa domnieval, že vedie priamo do Číny. Na Baffinovom ostrove našiel kamene so zlatistými zrnkami a vzal ich do Anglicka. Jeho nález vzbudil v Anglicku veľký rozruch, takže o rok skúšal šťastie znova



REPLIKA KARAVELY MATTHEW JOHNA CABOTA

s cieľom robiť prieskum predpokladaných nálezísk zlata. Zlatá horúčka vyvrcholila treťou Frobisherovou plavbou s flotilou pozostávajúcou z 15 lodí. Dostali sa však len do dnešného Frobisherovho prielivu, ktorý bol celý zamrznutý a museli sa vrátiť. V Anglicku sa napokon ukázalo, že údajná zlatonosná ruda obsahuje len pyrit, takže výprava znamenala úplné finančné fiasko.

Predpokladaná existencia severozápadnej cesty však mala naďalej svojich prívržencov a roku 1585 vyslali do tých končín jedného z najschopnejších anglických moreplavcov tých čias, Johna Davisa. Tak ako jeho predchodcovia, aj on mal za úlohu hľadať priechodnú cestu na severozápad. Davis oboplával južné pobrežie Grónska a prenikol na sever k Baffinovmu ostrovu, ale ďalší postup mu zahatali ľady. Nasledujúceho roku počas druhej výpravy boli na severe ľadové podmienky ešte horšie a Davis sa radšej vrátil na východ a našiel prieliv medzi Grónskom a Islandom, ktorý dnes nesie jeho meno. Na tretej výprave prenikol asi na 73° severnej šírky, ale ľady ho zastavili aj do tretice. Obrátil sa na juh a preskúmal aspoň pobrežie Labradoru. Davis sa už na sever nevrátil, lebo vypukla vojna so Španielskom a Anglicko potrebovalo jeho schopnosti na odrazenie španielskeho loďstva. Neskôr sa zúčastnil výprav do Indie a roku 1605 pri Sumatre zahynul v boji proti pirátom.

Pozornosť Holanďanov, ktorí vtedy úspešne konkurovali Angličanom, sa však sústredila na východnú cestu cez hľadaný Severovýchodný priechod. Holanďania mali záujem aj o rozvoj obchodu s Ruskom. Veľký podiel na holandskom prieskume severských morí mal Willem Barents. Roku 1594 sa zúčastnil výpravy, ktorá prenikla až k severnému pobrežiu ostrova Novaja Zemlja. O rok neskôr bol už na čele flotily siedmich lodí, ktorá mala namierené do Karského mora, kde však jej ďalší postup zastavili ľady. Barents sa musel vrátiť. Na svoju najväčšiu a zároveň poslednú výpravu vyplával roku 1596. Výprava najprv objavila Medvedí ostrov a Západný Špicberg a potom pokračovala v plavbe k Novej Zemlji. Neďaleko pobrežia loď zovreli ľady a výprava musela prezimovať na suši. Bolo to prvé zimovanie Európanov v Arktíde vôbec. Na jar sa výprava na člnoch dostala na polostrov Kola, ale už bez Barentsa, ktorý cestou zomrel. Veľmi zaujímavé podrobnosti sú známe najmä vďaka tomu, že roku 1871 nórske veľrybár Elling Carlsen objavil na Novej Zemlji takmer nepoškodený zrub, v ktorom Barents prezimoval. V zrubu sa zachovali denníky, rôzne dokumenty a množstvo ďalších predmetov.

Hľadať obidva priechody sa v rokoch 1607 – 1611 neúspešne pokúšal anglický moreplavec Henry Hudson. Na prvej plavbe pozdĺž východného pobrežia Grónska prenikol až na 80° severnej šírky, kým ho ľady neprinútili na ústup. Pri druhej výprave roku 1608 zamieril na východ a pokúšal sa hľadať Severovýchodný priechod, ale podarilo sa mu dostať len k Novej Zemlji. Jeho tretia cesta, už v holandských službách, viedla k východnému pobrežiu Severnej Ameriky. Štvrtú



SIR FRANCIS DRAKE,
KORZÁR KRÁLOVNEJ ALŽBETY I.

a poslednú výpravu na lodi *Discovery* uskutočnil roku 1610. Hudson okolo juhozápadného pobrežia Grónska prenikol do veľkého zálivu, ktorý dnes nesie jeho meno. Ľady ho prinútili prezimovať, ale keď chcel potom pokračovať v hľadaní priechodu, posádka sa vzbúrila a Hudsona s malým synom a niekoľkými námorníkmi, ktorí sa k vzbure nepripojili, vysadili do člna. Hudsona a jeho druhov už nikto viac nevidel.

O polstoročie neskôr po Magalhãesovi cestu okolo sveta zopakoval niekdajší korzár v službách kráľovnej Alžbety I., sir Francis Drake. Pravda, táto plavba mala v tom čase celkom prozaické poslanie zodpovedajúce jeho kvalifikácii – zlikvidovať špa-

nielsky obchod v Tichom oceáne. Drake vyplával z Anglicka v decembri 1577 s piatimi loďami smerom k Magalhãesovmu prielivu. Na svojej admirálskej lodi *Golden Hind* preplával prieliv veľmi rýchlo za 16 dní, ale potom ho víchrica zniesla ďaleko na juh až pod Ohňovú zem, kde Drake namiesto pevniny našiel len šire more. Drake sa potom pustil na sever cez Tichý oceán a dostal sa až k ostrovu Vancouver. Späť do Anglicka sa chcel vrátiť cez hľadaný Severozápadný priechod, ale zima ho prinútila vzdať sa tohto plánu a domov radšej zamieril už klasickou trasou okolo Mysu dobrej nádeje. Roku 1588 bol jedným z veliteľov anglického loďstva, ktoré porazilo španielsku „neporazitelnú“ Armadu podnikajúcu inváziu na Britské ostrovy. Nebol to koniec jeho dobrodružstiev, ale napokon v januári 1596 pri útoku na Portoriko podľahol nečakanému „protivníkovi“ – dyzentérii.

K BREHOM „JUŽNEJ ZEME“

O tajomnú „Južnú zem“, nazývanú Terra Australis Incognita, sa zaujímali najmä holandskí obchodníci. Holandská Východoindická spoločnosť, ktorá veľmi čulo obchodovala s juhovýchodnou Áziou, zorganizovala viacero výskumných plavieb. Roku 1605 sa Willem Janszoon dostal z Batávie až do Torresovho prielivu a objavil severné pobrežie Austrálie. O 10 rokov neskôr z holandského Hoornu vyplávali lode *Eendracht* a *Hoorn* s Jacobom Le Mairom a Wilhelmom Corneliom Schoutenom. Dostali za úlohu nájsť a preskúmať Južnú zem. Obidve lode plávali klasickou trasou od afrických brehov na juhozápad k pobrežiu Patagónie. Tam ich prikváčilo nešťastie, lebo *Hoorn* zhorela, ale jej posádka sa, našťastie, zachránila a na druhej lodi pokračovala v plavbe. Síce nie cez Magalhãesov prieliv, ale v januári 1616 loď vplávala do prielivu medzi pevninou a novoobjaveným ostrovom, ktorý nazvali Staaten Landt (dnes Staaten Island). Schouten predpokladal, že ostrov je severným okrajom hľadanej Južnej zeme. Výprava prenikla ešte ďalej na juh a *Eendracht* ako prvá loď obopĺačila ostrov, ktorý je najjužnejším výbežkom amerického kontinentu. Na počesť nešťastnej stratenej lode, ktorá niesla meno rovnomenného mesta, dostal názov mys Hoorn. Neskôr sa pre mys vžila anglická podoba Horn.

Nájsť Južnú zem chcela aj výprava Abela Janszoonu Tasmana, ktorá vyplávala z Batávie roku 1642. Tasman sa plavil v pásme „revúcich štyridsiatok“ a obopĺa-



OBÁVANÝ MYS HORN DOSTAL MENO PO HOLANDSKEJ LODI HOORN

val najjužnejší výbežok Tasmánie, ktorú pokladal za súčasť Austrálie. Pokračoval v plavbe na východ a dostal sa až k západnému pobrežiu Nového Zélandu. Cestou späť objavil ostrovy Tonga a Fidži a ešte pred návratom preskúmal rozsiahlu časť Tichého oceána.

Po Holanďanoch sa v južných moriach objavil anglický moreplavec, pirát, dobrodruh a učenec v jednej osobe William Dampier a na lodi *Roebuck* preskúmal severozápadné pobrežie Austrálie.

Holanďania sa vrátili na scénu ešte roku 1721, keď podnikli svoju poslednú veľkú výpravu v Tichomorí. Na jej čele stál Jacob Roggeveen. Objavil Veľkonočný ostrov a cez súostrovie Tuamotu a Samoa sa vrátil do Batávie. Východoindická spoločnosť však s chabými obchodnými výsledkami prieskumných plavieb nebola spokojná a Holanďania sa ich napokon definitívne vzdali.

Záujem o Južnú zem prejavili aj Francúzi. V decembri 1776 z Brestu vyplával Louis Antoine de Bougainville s dvojicou lodí. Od Malouinských ostrovov, ktoré dnes poznáme ako Falklandy alebo Malvíny, zamieril cez Magalhãesov prieliv do Pacifiku, kde znovuobjavil „perlu Polynézie“, čiže ostrov Tahiti, preskúmal Šalamúnove ostrovy a ďalšie kúty Tichomoria. Po vyše dvojročnej plavbe sa okolo Mysu dobrej nádeje vrátil do Francúzska.

CESTY JAMESA COOKA

Rastúca námorná sila Anglicka sa v tomto období spájala najmä s menom Jamesa Cooka. Skvelý navigátor, húževnatý a cieľavedomý moreplavec, to boli len niektoré prívlastky, ktoré si vyslúžil od súčasníkov. Ako jedného z najschopnejších dôstojníkov anglického loďstva ho roku 1768 Admiralita vyslala s loďou *Endeavour* na Tahiti, kde mala výprava vykonať astronomické pozorovania Venuše a pri tejto príležitosti preskúmať aj južné moria.

Cook z Tahiti zamieril k Novému Zélandu, kde takmer pol roka skúmal jeho pobrežie. V apríli 1770 prvý raz uvidel východné pobrežie Austrálie, ktoré ešte vtedy nebolo známe a zakotvil v zátok, v ktorej dnes leží Sydney. Potom plával na sever pozdĺž Veľkej útesovej bariéry až k mysu York pri vchode do Torresovho prielivu. Odtiaľ zamieril cez Arafurské more do Batávie a v júli 1771 sa okolo Mysu dobrej nádeje vrátil do Anglicka.

Dlho doma nepobudol, lebo hneď nasledujúci rok ho vyslali skúmať „Južný oceán“, aby bolo možné zaujať definitívne stanovisko k existencii „Južnej zeme“. Z Anglicka sa tentoraz plavil na juhovýchod a na úrovni Kapského Mesta sa pustil hlboko na juh, až do oblasti plávajúcich ľadovcov. Tam zmenil kurz na východ a po oboplávaní mysu Horn objavil súostrovie Južná Georgia. Plavba v oblasti „šesťdesiatok“ bola veľmi ťažká a vyžadovala si neustále napätie. Od Južnej Georgie zamieril domov a v júli 1775 sa vrátil do Anglicka. Bola to prvá plavba okolo sveta východným smerom. Ani Cook však nenašiel Južnú zem, hoci bol presvedčený, že kdesi na juhu naozaj jestvuje. Roku 1776 ho Admiralita vyslala s loďami *Resolution* a *Discovery* do Tichomoria, aby sa odtiaľ pokúsil nájsť Severozápadný priechod. Znova zamieril na východ okolo Mysu dobrej nádeje a potom cez Indický oceán na vody Pacifiku. Pokračoval v plavbe oko-



KAPITÁN JAMES COOK,
MOREPLAVEC A OBJAVITEĽ



COOKOVE LODE RESOLUTION A DISCOVERY NA TAHITI

lo pobrežia Nového Zélandu na ostrovy Tonga a na Tahiti. V januári 1778 objavil Havajské ostrovy, odkiaľ zamieril k západnému pobrežiu Severnej Ameriky a pozdĺž neho smeroval na sever. Oboplával Aljašku a cez Beringov prieliv sa dostal ďaleko na sever, až nad 70° severnej šírky, kde ho však zastavili ľady. Pustil sa znova na juh a vrátil sa na Havajské ostrovy. Ukázalo sa, že to bolo tragické rozhodnutie, lebo 14. februára 1779 Cook zahynul pri zrážke s domorodcami. Cookov osud bol v mnohom podobný osudu jeho predchodcu Magalhãesu, ktorý zahynul v Tichomorí poldruha storočia predtým. Jeho nástupca, kapitán Charles Clerke sa ešte raz pokúsil splniť úlohu výpravy a zamieril znova do Beringovho prielivu, ale ľady ho prinútili na ústup. Obidve lode sa okolo Mysu dobrej nádeje v októbri 1780 vrátili do Anglicka.

Prínos Cookových výskumných plavieb bol veľmi široký. Cook ako prvý zmapoval západné pobrežie Severnej Ameriky až po Beringov prieliv, preskúmal východné pobrežie Austrálie a dokázal, že neznámu Južnú zem treba hľadať ešte južnejšie.

OKOLO ANTARKTÍDY

O Tichomorie malo stále záujem aj Francúzsko a preto v auguste 1785 z Brestu vyplávali pod velením kapitána Lapérousea fregaty *Astrolabe* a *Boussole*. Ich úlohou bol prieskum Tichomoria. Francúzske lode zamierili k mysu Horn a potom plávali okolo juhoamerického pobrežia ďalej na sever na Havajské ostrovy. Potom pokračovali v plavbe na sever až k Aljaške, ale ďalej sa už kvôli ľadom nedostali. Vrátili sa na juhozápad, preplávali okolo japonských ostrovov a zamierili k východnému pobrežiu Austrálie. Lapérouse poslal poslednú správu z Portu Jacksonu (dnešné Sydney) a od tých čias nebolo po výprave dlhé roky ani stopy. Nepochodili ani viaceré záchranné expedície a Tichomorie si uchránilo svoje tajomstvo až do roku 1828, kedy francúzska výprava Dumonta d'Urvillea zistila, že obidve lode stroskotali na útesoch ostrova Vanikoro.

Začiatkom 19. stor. sa v Tichomorí objavilo Rusko, ktoré tak chcelo zvýrazniť svoje veľmocenské ambície. Roku 1819 z Kronštadtu vyplávali lode *Vostok* a *Mirnyj* pod velením admirálov Bellinghausena a Lazareva. Cieľom výpravy bol prieskum Južného oceána. Obvyklou západnou trasou sa lode dostali až k Južnej



ZÁCHRANA LODE V POLÁRNOM MORI

Georgii a pustili sa ďalej na juh. Prekročili 69° južnej šírky, ale tam ich postup zastavil šelfový ľad. Lode plávali v tesnej blízkosti ľadov, ale k samotnému pobrežiu Antarktídy sa im preniknúť nepodarilo. Po krátkom lete lode odplávali do Austrálie a do antarktických vôd sa vrátili v novembri. V januári 1821 prenikli až na 70° južnej šírky, oboplávali celú Antarktídu a cez južný Atlantik sa v auguste 1821 vrátili do Kronštadt.

O 16 rokov neskôr k brehom Antarktídy zamierila už spomínaná expedícia Dumonta d'Urville, ktorá mala za úlohu preniknúť čo najďalej na juh. Cieľ sa splniť nepodarilo, lebo ľady umožnili dostať sa len na 63° južnej šírky. Neskôr, po odpočinku v čílskych prístavoch, sa lode vrátili k Tasmánii, odkiaľ zamierili na juh a dostali sa až k pobrežiu ľadového kontinentu.

V takmer rovnakom období, od roku 1839 pôsobila v Tichomorí veľká americká výprava zložená zo šiestich lodí pod vedením Charlesa Wilkesa. Zo základne Orange Harbor na Ohňovej zemi jedna z lodí vo februári 1839 prenikla až na 70° južnej šírky. Zimu bolo však treba prečkať v teplejších vodách Pacifiku a po návrate do Antarktídy Wilkes preskúmal asi 1 600 míľový úsek, kým v marci 1840 výprava priplávala do Sydney.

Vo výskume Antarktídy pokračoval britský polárny bádateľ sir James Clark Ross, ktorý v septembri 1839 vyplával z Anglicka s loďami *Erebus* a *Terror*. Po zastávke na Tasmánii lode zamierili na juhozápad a v hlbokom zálive, nazvanom Rossovým morom, prenikli rekordne ďaleko na juh až na 74° južnej šírky. Po prezimovaní na Tasmánii sa Ross vrátil späť a preskúmal šelfový ľad, ktorý potom dostal názov Veľká Rossova bariéra. Vo februári 1842 lode dosiahli dokonca 78° južnej šírky, čo bol rekord, ktorý odolával celých 60 rokov. Po ďalšom prezimovaní na Falklandských ostrov sa Ross ešte raz vrátil do Antarktídy, ale poveternostné podmienky mu nepriali a rozhodol sa vrátiť do Anglicka. Rossove výskumy znamenali veľké obohatenie dovtedajších poznatkov o Antarktíde.



ASTROLÁB MERCATORA

TRAGÉDIA MEDZI ARKTICKÝMI ĽADMI

SIR JOHN FRANKLIN

S obidvomi Rossovými loďami sa stretávame o dva roky neskôr, avšak na opačnom konci sveta. *Erebus* a *Terror* sa po prestavbe a inštalácii prevratnej novinky – pomocného parného stroja – zúčastnili na tragickej výprave sira Johna Franklina.

Britská admirálita roku 1845 poverila tohto skúseného polárneho bádatela vedením výpravy, ktorá mala definitívne vyriešiť otázku existencie Severozápadného priechodu. Franklinove lode sa v júli 1845 v poriadku dostali do Melvillovho zálivu vysoko na severe, ale odvtedy po výprave nebolo ani stopy a jej tragický koniec bol dlho zahalený tajomstvom. O tri roky neskôr britská vláda vypísala za jej nájdenie odmenu 20-tisíc libier. Jedna z prvých záchranných výprav pod vedením sira Jamesa Clarka Rossa prenikla k západnému pobrežiu Baffinovho ostrova a počas zimovania preskúmala okolie až do vzdialenosti 300 km, ale bez úspechu. Rovnako sa skončili aj mnohé ďalšie výpravy. Bolo však zrejmé, že ľady lode rozdrvili a ich posádky zahynuli. Prvé stopy po stroskotancoch našiel roku 1854 John Rae, ktorý pátral peši z pevniny. Miestni Eskymáci mu potvrdili správy o veľkej skupine bielych mužov, ktorých našli mŕtvych neďaleko ústia malej riečky.

Roku 1857 vdova po Franklinovi zorganizovala ďalšiu expedíciu kapitána Leopolda McClintocka na malom parníku *Fox*. Loď musela v Lancasterskom prielive prezimovať a ďalej mohla pokračovať až v lete nasledujúceho roka. Keď parník znova uviazol v ľadoch, bolo treba ďalej pátrať po ľade. McClintock napokon na myse Viktória našiel prvé



SIR JOHN FRANKLIN, NEÚSPEŠNÝ PRIESKUM-
NÍK SEVEROZÁPADNÉHO PRIECHODU

stopy v skalnej pyramíde. Bola to listina podpísaná kapitánom Crozierom a svedčila o záhube obidvoch lodí a o Franklinovej smrti v júni 1847. Poslední zo 134 členov výpravy pravdepodobne zomreli následkom skorbutu a vyčerpaním. Neskoršie expedície našli na rôznych miestach ostrova kráľa Williama množstvo zachovaných tiel. Vedecké expedície s účasťou antropológov v rokoch 1981 – 1986 preskúmali nájdené telesné pozostatky. Odborníci zistili, že obsahovali mnohonásobne vyšší obsah olova, ako je pre ľudský organizmus únosné. Ďalej sa zistilo, že väčšina konzervovaných potravín bola zabalená v olovených fóliách, takže nešťastné fólie pravdepodobne spôsobili otravu olovom. V rokoch 1992 – 1995 a 1997 – 2010 sa odborníci s využitím najmodernejšej techniky pokúšali nájsť vraky obidvoch lodí, ale kvôli ľadom sa ich nájsť nepodarilo. Úspešnejší boli až v septembri 2014, keď našli vrak lode *Erebus*. Je paradoxné, že práve 150-ročné pátranie desiatok záchranárnych výprav sa výrazne pričínilo o prebádanie týchto končín. Severozápadný príchod však ešte dlho po Franklinovej výprave čakal na svojho objaviteľa...

POLÁRNA CESTA NA VÝCHOD



NORDENSKIÖLDOVA LOĎ VEGA V ARKTICKÝCH VODÁCH

Dlhoročné márne hľadanie Severozápadného príchodu akoby odčerpávalo sily moreplavcov od pokusov nájsť druhú morskú cestu na Ďaleký východ, a to východným smerom. Severovýchodný príchod trasu medzi západnou Európou a Japonskom, Čínou či Kóreou skraca o 3 500 míľ oproti klasickej ceste vedúcej cez Suezský prielav, nehovoriac o oveľa dlhšej vzdialenosti okolo Mysu dobrej nádeje. Túto ces-

tu medzi Barentsovým morom a Beringovým prielivom pozdĺž sibírskeho pobrežia hľadalo oveľa menej výprav, aj keď plavebné podmienky sú tam veľmi podobné ako v kanadskej Arktíde.

Plavby Willema Barentsa, Vitusa Beringa a iných smerujúce na východ, ale aj Jamesa Cooka z opačného smeru, neboli úspešné. Napokon došiel rad na švédskeho polárneho bádateľa Nilsa Adolfa Erika Nordenskiölda. Nebol v týchto vodách žiadnym nováčikom, lebo mal za sebou už niekoľko polárnych výprav. Roku 1867 sa na parníku *Sofia* dostal až na 81° severnej šírky a v rokoch 1875 a 1876 podnikol na tuleniarskom škuneri dve plavby až do ústia sibírskeho veľtoku Jenisej.

Na svoju najdlhšiu výpravu Nordenskiöld roku 1878 vyplával na veľrybárskej lodi *Vega* vybavenej pomocným parným strojom. Loď napredovala mimoriadne úspešne a veľa nechýbalo, bola by preplávala celú trasu počas jedinej plavebnej sezóny. Lady ju však napokon uväznili koncom septembra len asi 100 míľ od Beringovho prielivu. Výprava musela prezimovať v ľadoch a celé podujatie úspešne dokončila v lete roku 1879.

Tajomných miest na mape sveta, kam sa dalo doplávať loďou, ubúdalo. Dobu poznačil aj technický pokrok a éra plachetníc a veľkých námorných objavov sa chýlila k svojmu koncu...

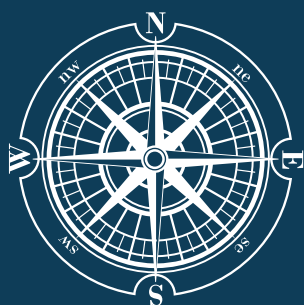


FRAM v SEVERNOM ĽADOVOM OCEÁNE



2. KAPITOLA

ZO ZAČIATKOV JACHTINGU



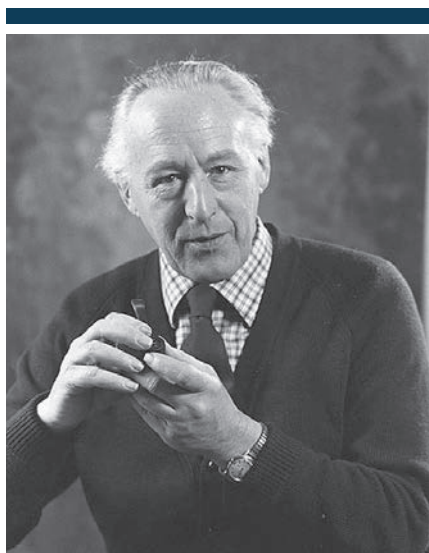
PRVÉ JACHTY

Doba objavných plavieb, vlastne ciest do neznáma, sa končila v časoch, keď sa v moreplavectvebe výraznejšie presadil technický pokrok. Plachty v druhej polovici 19. storočia najprv zmizli z osobných, potom z vojnových a napokon aj z obchodných lodí. Definitívnu bodku za svetom veľkých plachiet dala prvá svetová vojna. Napriek tomu však plachty z morí celkom nezmizli, naopak, stretávame sa s nimi veľmi často na jachtách všetkých možných typov a veľkostí. Pravda, jachta nie je výplodom 20. storočia, ako by sa zdalo, ale jej história je oveľa staršia.

Zvykli sme si na výraz jachta, ktorý je takmer univerzálny v mnohých jazykoch. Najznámejšia je nepochybne anglická podoba „yacht“, s ktorou sa stretávame veľmi dávno. Ako uvádza britský historik D. H. „Nobby“ Clarke (bývalý stíhací pilot RAF za druhej svetovej vojny, ktorý sa venoval histórii jachtingu a najmä osamelých plavieb), už vo Falconerovom námornom slovníku z roku 1771 je pod heslom jachta uvedené: „... *jachta je plachetnica v štátnych službách, ktorá prepravuje princov, vyslancov a iné dôležité osoby z jednej krajiny do druhej...*“ Ide teda o trochu odlišný pojem, pod akým jachtu poznáme dnes. Tento príklad a napokon aj tradície

jachtingu v anglosaských krajinách by nasvedčovali tomu, že kolískou tohto športu bolo Anglicko. Tento názor je správny len sčasti. Jachting ako šport má síce najhlbšie korene na Britských ostrovoch, ale jachta sa zrodila ešte dávnejšie a na inom mieste.

Anglická podoba slova „yacht“ má totiž svoj pôvod v holandskom výraze „jaght“, ktorým bola pôvodne označovaná malá, rýchla plachetnica. Takéto lode oddávna používali holandské úrady pre potreby colnej stráže, ale obľubovali ich aj obchodníci na rýchlu prepravu osôb a nákladov po kanáloch a v pobrežných vodách. Pôvodná holandská jachta, s akou sa stretávame už v 16. storočí, bola masívna, široká loď



D. H. CLARKE, BRITSKÝ HISTORIK

s malým ponorom, zvyčajne vybavená jedným sťažňom s kutrovým oplachtením a dvomi sklopnými plutvami po bokoch trupu. Napriek zdanlivo neohrabanému výzoru to bola rýchla loď s veľmi dobrými plavebnými vlastnosťami, ktorú si Holanďania vysoko cenili najmä na plavbu v kanáloch a v plytkých, väčšinou nepokojných vodách Severného mora.

KRÁĽOVSKÉ PRETEKY

Ako uvádza už spomínaný historik Nobby Clarke, jeden z prvých zachovaných dokumentov vzťahujúcich sa k moreplavbe ako záľube, pochádza z roku 1601 z Holandska. Ide o žiadosť istého Henryho de Vooghta – povoláním chirurga – o vydanie cestovného pasu na plavbu z holandského Vlissingenu do Londýna. De Vooght v tomto dokumente adresovanom princovi z Arembergu spomína „... *plavbu na malom člne... a celkom sám...*“ Z toho možno usudzovať, že žiadateľ už musel mať isté moreplavecké skúsenosti, aby si na takúto vtedy nepochybne náročnú plavbu mohol trúfať. Žiaľ, história už nič nehovorí o tom, či de Vooght cestovný pas dostal a či doplával aj do Londýna, alebo či len zostalo pri jeho nesplnenom želaní.

Zásluhy na rozvoji jachtingu má anglický kráľ Charles II. Keď bol ešte len následníkom trónu, žil istý čas v Amsterdame. Roku 1660 sa stal anglickým panovníkom a amsterdamský starosta mu preto poskytol svoju vlastnú loď, aby mohol rýchlo a pohodlne odcestovať domov. Takto sa do Anglicka dostala prvá jachta, nazvaná *Mary*. Bola asi 17 m dlhá, 6 m široká a jej výtlak bol asi 100 t. Jej posádku tvorilo 22 osôb a niesla aj osem diel. O rok neskôr na jar 1661 podľa tejto jachty v Anglicku postavili druhú loď nazvanú *Anne*, ktorú si objednal kráľov brat, vojvoda z Yorku. Ďalšiu jachtu, *Catherine*, si dal postaviť sám panovník, ktorý moreplavectvubeprišiel na chuť. Keď sa v Holandsku dozvedeli, aký úspech mala v Anglicku holandská loď, v návale nadšenia im poslali ešte jednu, nazvanú *Bezan*. Keď už teda boli v Anglicku štyri lode podobného typu a veľkosti, športovo založení Angličania mohli vypísať prvé preteky. Už v jeseni 1661 sa kráľ stavil s vojvodom z Yorku, že jeho loď je rýchlejšia. Od slov nebolo ďaleko k činom a prvé preteky sa odohrali na trase z Greenwichu do Gravesendu a späť. Kráľ osobne riadil *Catherine*, ale úspešný bol len napoly. Prvú etapu prehrál, vyhral však druhú. Prvé jachtárske preteky sveta sa teda skončili nerozhodne.



JACHTU MARY CHARLESA II. SPREVÁDZALO DO ANGLICKA ĎALŠÍCH 13 LODÍ

Ich repríza sa na rovnakej trati odohrala o rok neskôr, 22. septembra 1662, a zúčastnila sa ich aj ďalšia jachta, ktorú podľa vlastného projektu postavil sir William Petty. Jachta *Simon and Jude* mala dĺžku len asi 10 m, ale rýchlosťou a obratnosťou prekonala svoje predchodkyne. Možno povedať, že to bola jedna z prvých lodí, ktorá bola postavená špeciálne na preteky. Mimochodom, Charles II. zostal zapáleným jachtárom aj neskôr a vlastnil asi dvadsať rôznych malých lodí. Nepochybne už v tých časoch sa začali rodiť neskoršie bohaté tradície jachtárov z Britských ostrovov, čo nesporne podporil aj fakt, že Anglicko sa postupne vypracovalo na najsilnejšiu námornú veľmoc sveta.

Jachting ako šport bol v tejto krajine dlhé roky najmä doménou „korunovaných hláv“. Ubegli viac ako dve storočia, kým sa aspoň trochu zbavil svojho snobského pôvodu. Napriek tomu, že prvé jachtárske kluby vznikli v Anglicku, k určitej demokratizácii tohto športu, a tým aj k jeho sprístupneniu širším vrstvám, došlo až začiatkom minulého storočia na opačnej strane oceánu, v Severnej Amerike.

PLAVBY BEZ ZÁRUKY

Jedna z prvých osamelých plavieb sa údajne mala uskutočniť asi roku 1800. Známy historik Jean Merrien a ďalší autori uvádzajú, že v tom čase istý kapitán Cleveland zo Salemu v americkom štáte Massachusetts podnikol plavbu, ktorá by si ešte prednedávnom našla dôstojné miesto nielen v jachtárskych análoch, ale vari aj v Guinnessovej knihe rekordov. Kapitán Cleveland údajne plával na 5 m otvorenej lodi z juhoafrického Kapského Mesta až kdesi na Aljašku. Plavil sa vraj na východ a musel by prekonať Indický a Tichý oceán, teda asi 13-tisíc míľ a to na dôvažok sám. Najmä severná časť Tichého oceánu so svojimi nekonečnými búrkami by bola pre otvorenú loď veľmi ťažkým orieškom. Nie je ani známy prípadný motív tejto plavby, veď Cleveland sa ako námorník mohol na Aljašku dostať aj inak. A tak sme o jeho plavbe nútení pochybovať, lebo ju nemôžeme podporiť reálnymi faktami.

Vari trochu hodnovernejšie sú správy o plavbe jeho krajana J. M. Crenstona. Ten údajne roku 1849 vyplával z New Bedfordu neďaleko Bostonu na východnom pobreží USA. Cieľom jeho asi tiež 13-tisíc míľovej plavby na vyše 13 m dlhom kutri *Tocca* bolo San Francisco. V Kalifornii vtedy vrcholila zlatá horúčka a zlato-kopovia sa tam hrnuli zo všetkých strán. Najschodnejšia trasa viedla po mori, okolo mysu Horn alebo cez Magalhãesov prieliv. Z veľmi kusých informácií vyplýva, že plavba mala trvať 226 dní, ale nevieme, či sa Crenston plavil sám alebo s posádkou. Taktiež sme na rozpakoch, či ho možno považovať za prvého jachtárskeho premožiteľa Hornu, alebo či volil predsa len ľahšiu trasu cez Magalhãesov prieliv. Ak sa nám Clevelandova cesta na Aljašku zdá málo pravdepodobná, Crenstonova plavba je predsa len reálnejšia, aj keď o nej tiež chýbajú hodnovernejšie dôkazy.



LADY NA POBŘEŽÍ ALJAŠKY