

NEJVĚTŠÍ OMYL FILIPA II.

Porážka španělské Armady, 1588

*Do Anglie můj buben vezměte, na břehu zavěste,
a když střelného prachu namále bude, do něj udeřte.
Kdyby Donové Devon spatřit měli, opustím nebes přístav,
a zvuk bubnu jako dávno kdys, je za Kanál zažene zas.*

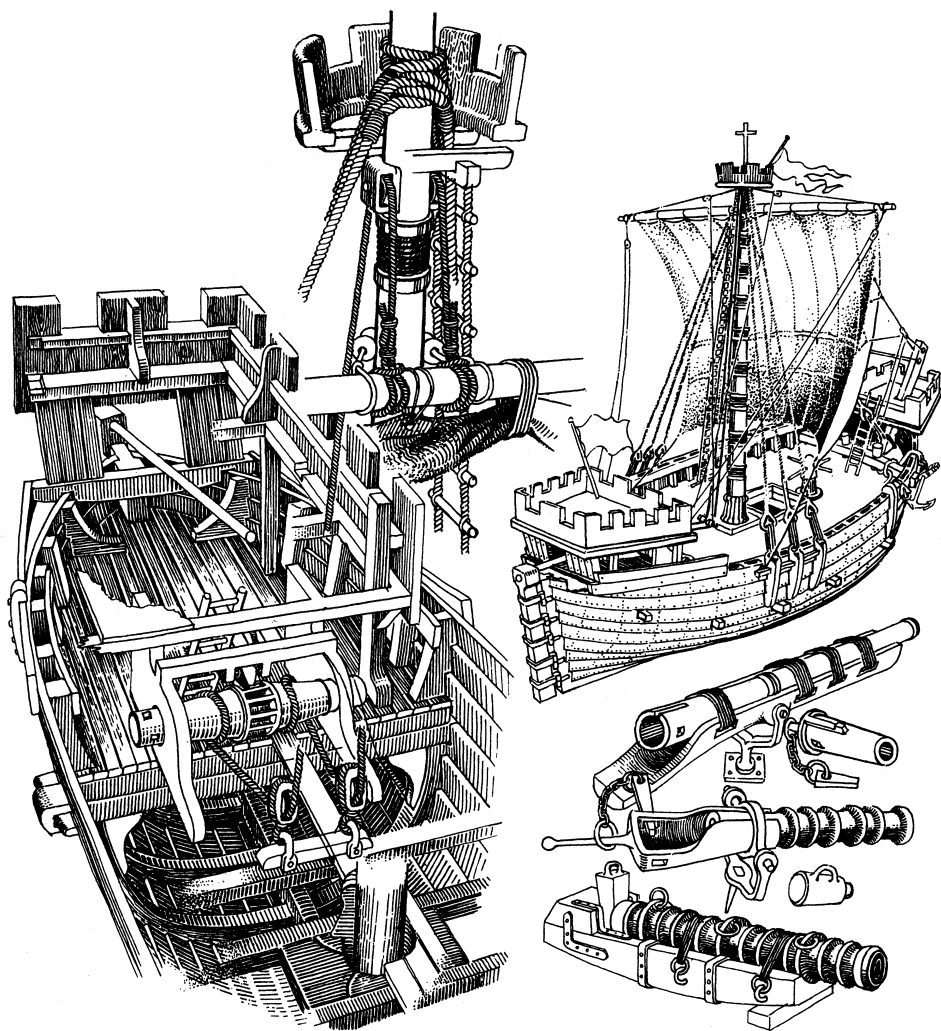
(Z básně *Drakeův buben* sira Henryho Newbolta, 1897)

Ačkoli ve starověku sváděly námořní bitvy výhradně galéry, neznamená to, že by tehdy neexistovala plachetní plavidla. Jak Fénicičané, tak později i Římané používali k obchodu právě plachetnice, neboť žádný rejdař si nemohl dovolit platit armádu veslařů nebo vydávat zákony o jejich verbování. Jednalo se o plavidla s jedním stěžněm, který nesl příčnou plachtu na vodorovném ráhnu, ačkoli u římských **korbit**, lodí pro přepravu obilí, se v podobě **artemonu**, velmi strmého čelenu, objevuje náznak předního stěžně s pomocnou plachtou. Benátčané a Janované pak k obchodu používali koncepčně stejná plavidla, tedy opět jednostěžníky, ačkoli v Číně byly už dávno běžné vícestěžňové **džunky**.

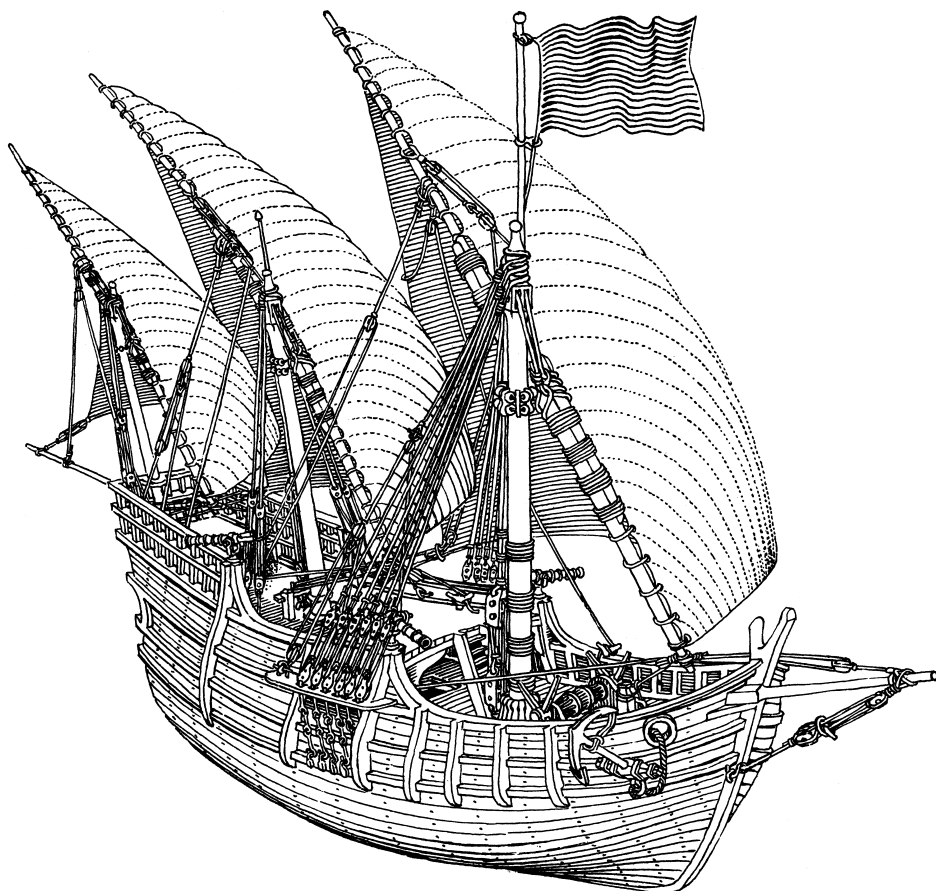
Vody kolem severozápadní Evropy byly natolik bouřlivé, že veslice by v nich těžko obstála, a proto se zde asi ve 12. století vyvinula námořní nákladní plachetnice známá jako **koga**, za jejíž vzor se pokládá vikinský knarr. Bylo to jednostěžňové plavidlo s jedinou příčnou plachtou a trupem, který nesl na přídi a na zádi bojové plošiny k obraně. Tyto plošiny lemovaly předprsne ve tvaru cimbuří a později se propojily s obšívku boků, takže vytvořily uzavřenou příďovou a záďovou nástavbu. Co ale bylo nejpodstatnější, kogy, **hulky** a **oblé lodi**, což byly další typy středověkých obchodních plavidel, měly již místo kormidelního vesla skutečné kormidlo s pákou a listem zavěšeným na pantech na zadním vaz. Tato inovace znamenala převrat v ovládnutí plavidel a umožnila nárůst jejich rozměrů a výtlačku.

Nicméně středověká evropská království nebyla natolik finančně silná, aby si panovník mohl vydržovat vlastní válečné loďstvo. Řešil to tak, že si na dobu války pronajímal obchodní plavidla i s námořnickými posádkami od domácí kopecké gildy, na něž pak umisťoval oddíly vojska pod velením kapitána. Tento zvyk např. dokládá smlouva mezi anglickým králem a anglickou gildou *Cinque Ports* (Pět přístavů). Zde pak má původ dvojkolejnost ve velení válečným lodím, neboť setrvačností se na nich až do napoleonských válek udržely dva štáby – námořní pro řízení plavby, v jehož čele stál plavební mistr (*master*) s pomocníky, a vojenský pro vlastní boj, jemuž velel kapitán (*captain*) s poručíky. V tomto systému pak pro veslice nebylo místo, i kdyby to plavební podmínky dovolovaly.

Během 15. století došlo v evropské mořeplavbě k evolučnímu skoku. Za sto let se evropská plavidla od základu změnila, a tím i jejich možnosti. Jestliže se ještě roku 1400 hansovní kogy a jiné obchodní jednostěžníky jenom ustrašeně ploužily podél evropských břehů od jednoho mysu k druhému, v roce 1434 vypluli Portugalci na Atlantik a začali postupovat podél západního pobřeží Afriky, do konce století pak Kryštof Kolumbus tento Západní oceán překonal smělou plavbou dvou **karavel** a jedné **karaky** a Vasco da Gama našel s pomocí stejných plavidel cestu do Indie kolem Afriky. Byly to již třístěžňové plachetnice, které kombinovaly vše nejlepší ze středomořské a evropské severozápadní tradice stavby lodí, v případě karavel mrštná a obratná plavidla o délce kolem 25 m, buď s příčnými plachtami, nebo s latinským oplachtěním, v případě karaky těžší a vyšší plavidlo se zřetelnými nástavbami na přídi a zádi, které pojalo značný náklad – nebo



Hansovní koga a první typy skutých děl



Karavela (rekonstrukce)

baterii děl. Soudí se, že vznik vícestěžňových lodí podmínila snaha rozložit bodový tlak jediného stěžně do více míst kýlu, a tím zabránit, aby se za silného větru pláňkované trupy v místě paty jediného velkého stěžně otvíraly.

Ruku v ruce s pokrokem ve stavbě lodí šel i pokrok v nautických znalostech a tvorbě námořních map. Při reconquistě padly Španělům a Portugalcům do rukou spisy arabských učenců a překlady antických autorů, na jejichž znalosti se tak mohla konečně rozpomenout i křesťanská Evropa. Pro tento chudý a zaostalý kontinent byl prvotním popudem k vysílání námořních výprav nedostatek koření a luxusního zboží z Východu, neboť tradiční obchodní cestu přes východní Středomoří přerušili osmanští Turci. Ještě mocnějším stimulem pak byl nedostatek drahých kovů, které primitivní evropská ekonomika zoufale postrádala.

První úspěchy v oceánské plavbě naprosto změnil evropské smýšlení. Ještě v roce 1400 nikdo v křesťanské Evropě nepochyboval, že v oceánu žijí obrovité příšery, které jako kraken mohou stáhnout ke dnu celou loď, a že směrem k jihu neustále roste teplota, takže na rovníku každá loď vzplane jako vích. O sto let později a hlavně poté, co se roku 1521 vrátila poslední z Magellanových lodí

po úspěšném obeplutí zeměkoule, svět ztratil svou hrůznost neprozkoumatelného a stal se nejen poznatelný, ale také lákavý k dobytí a osídlení.

Až na malé výjimky, jakou byla např. roku 1497 expedice Johna Cabota za peníze bristolských kupců, nesli finanční náklady těchto výprav panovníci, neboť obchodníci jevíli pramalou chuť riskovat. První portugalské expedice financoval princ Jindřich Mořeplavec z peněz, které mu vynášela funkce velmistra Kristova řádu, a na Kolumbovu plavbu si Ferdinand a Isabela půjčili od soukromých bankéřů, avšak vždy se jednalo o akce se státní zárukou. Teprve později, když už byly obchodní trasy prozkoumány za státní peníze, se zapojil soukromý kapitál, v Holandsku* a v Anglii** ustavením východo- a západoindických kompanií. Ale v Portugalsku a ve Španělsku zůstal zámořský obchod v rukou státních úřadů, což zřejmě bylo příčinou, proč tyto dvě první zámořské mocnosti podlehly evolučně vyspělejším, kapitalističtějším konkurentům ze severu.

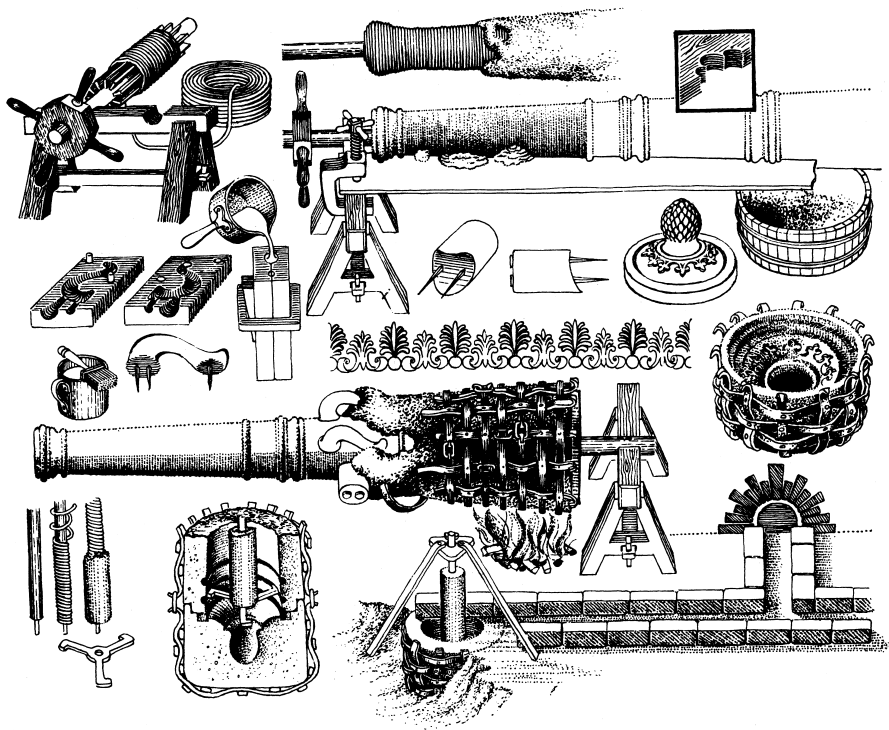
LODI A VÝZBROJ

Portugalci se jako první přesvědčili, že v podobě třístěžňové oceánské plachetnice vyzbrojené děly mají v rukou válečný stroj absolutní převahy. Když portugalský mořeplavec Pedro Alvarez Cabral, který vedl roku 1500 druhou výpravu do Indie, v odvetu za přepad portugalské faktorie v Kalikatu pomocí děl napřed potopil a zapálil všechny indické a arabské lodi v přístavu a pak ostřelováním zapálil celé město, dokázal tím, že vzniku zámořských držav a obchodních faktorií nemohou místní vládcové nijak zabránit. Avšak existence držav v zámoří kladla na vojenskou moc Portugalců a Španělů zcela nové strategické a taktické požadavky. Nyní již opravdu globální obchodní trasy do a z kolonií bylo třeba chránit, především proti chtivým evropským konkurentům, obzvlášť proti Holanďanům a Angličanům. Řešení spočívalo ve vybudování trvalého válečného plachetního loďstva, což vedlo k dalšímu rozvoji plachetnic s dělovými palubami. V tomto úsilí pak byly úspěšnější země kolem Severního moře, neboť přistoupily k věci se svěží myslí nezatíženou balastem středomořské tradice veslových válečných lodí.

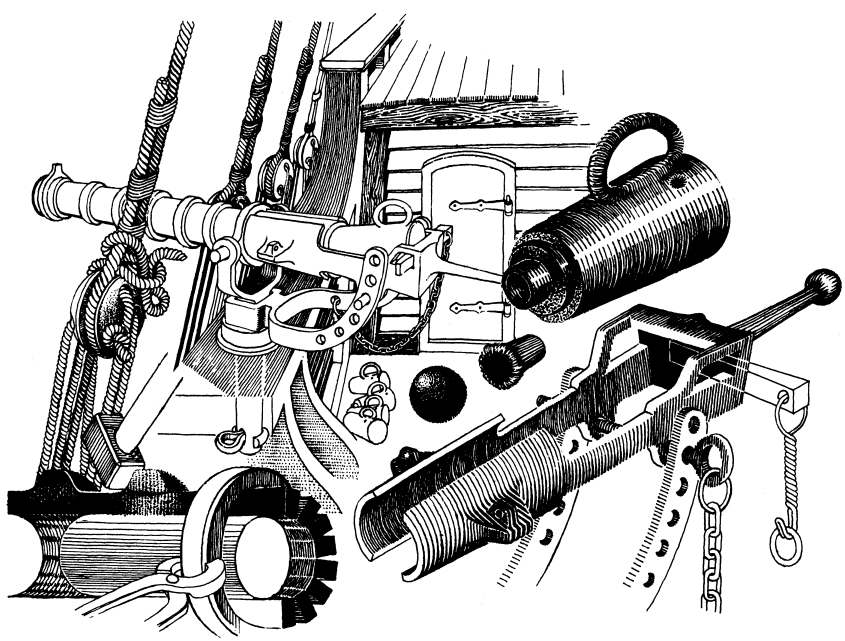
Po úspěšných pokusech Johna Hawkinse vznikla v Anglii na konci 16. století z karaky nová lodní konstrukce, která až o 17 let později pronikla do Španělska, kde dostala název **galeona**, pod nímž ji známe dodnes. Měla relativně nízký trup, který měl ve vodoryse tvar ryby, dokázala lépe stoupat proti větru a její boky – jelikož měla robustní kostru s hustě kladenými žebry – dovolily, aby se do nich mohly vyříznout dělové střílny. Disponovala třemi stěžni, přičemž na předním a hlavním nesla dvojici příčných plachet, dole tzv. plachty **kurzové**

* Jelikož látka této knihy se týká minulých staletí, používá se v ní k označení státu, jenž se vytvořil ze sedmi protestantských provincií původního Španělského Nizozemí a roku 1581 vyhlásil nezávislost na Španělsku, název Holandsko, který je v češtině původnější než dnes používané Nizozemsko.

** Jelikož název Velká Británie vznikl až roku 1707 po vyhlášení úplné unie mezi Anglií a Skotskem, používají se v knize při popisu událostí před tímto rokem výrazy Anglie, Angličané, anglický, a teprve po tomto datu výrazy Velká Británie, Britové, britský.



Výroba modelu pro lité dělo pomocí vinutí lana



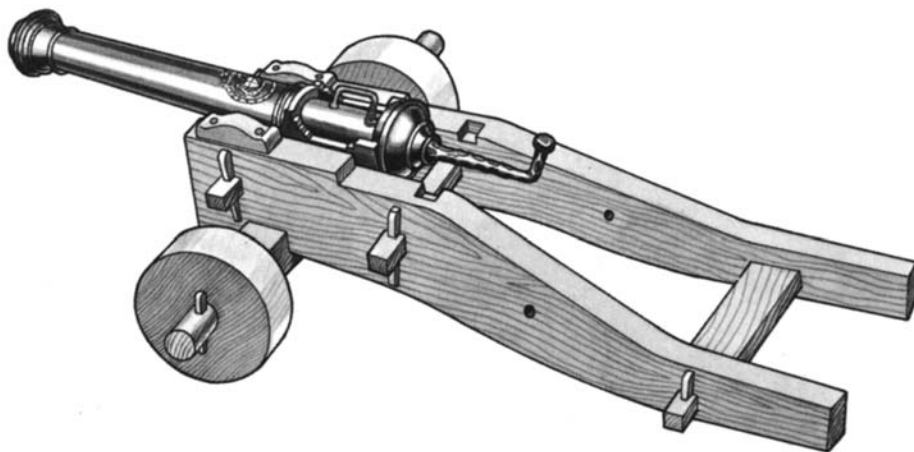
Otočné dělo s vložným závěrem

a nad nimi plachty **košové**. Zadní stěžeň, zvaný **bezan**, byl oplachtěn jedinou plachtou **latinskou**.

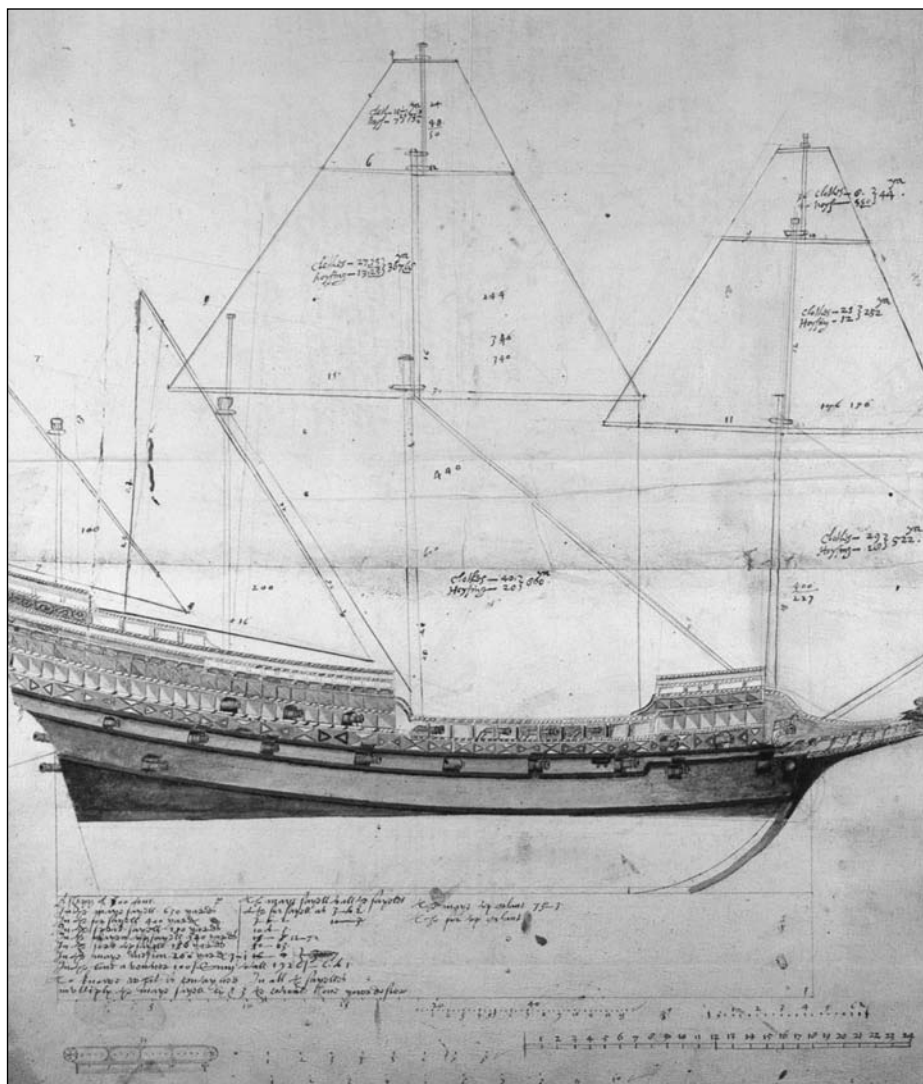
Galeona je první typ válečné plachetnice, u níž se dá hovořit o **dělové palubě**, tj. palubě, která procházela celou délkou lodi a sloužila jako dělostřelecká platforma. Děla byla přisunuta k bokům a páčila skrze dělové střílny, jež byly vyříznuty do lodních boků a zakrývaly se poklopy. Při nabíjení se děla pomocí vratných kladkostrojů odtahovala ke středu plavidla a poté se dvěma kladkostroji po stranách vozíkové lafety přitáhla zpět ke střílnám, aby jimi mohla pálit na nepřítel. Nejoblíbenějším lodním dělem na konci 16. století byl **kulverin**.

TYPY DĚL POUŽÍVANÉ NA PŘELOMU 16. A 17. STOLETÍ

Název děla	Ráže (1" = 2,54 cm)	Délka (m)	Hmotnost střely (1 libra = 0,454 kg)	Dostřel (m)
Kanon	7"	3,3	50 lb	
Demikanon	6"	3,3	32 lb	1 600
Kulverin	5"	4 (stíhací); 2,7 (boční)	17 lb	2 250
Demikulverin	4"	3,3	9 lb	
Saker	3"	2,7	5 lb	
Minion	3"	2,7	4 lb	
Falkon	3"-2"			
Falkonet	2"-1"			
Periér, kanon-periér	8"	1,5	24 lb (kamenná střela)	1 450



Bronzový falkonet s vložným závěrem
na anglické lodní lafetě, 1570



Původní náčrt anglické galeony z 16. století (Mathew Baker)

Jak pro stavbu lodí, tak pro lití děl měla Evropa ty nejlepší podmínky. Kontinent byl dostatečně zalesněn, aby poskytoval nejen kvalitní lodní dříví, ale také dřevo na pálení dřevěného uhlí, které bylo nutné k tavení kovů a jako složka do střelného prachu. Nechyběla ani naleziště měděných, cínových a železných rud pro výrobu děl, nejprve skovaných ze železných prutů a s vložnou nábojovou komorou, později z bronzu a nakonec ze železa odlévaných kusů nabíjených ústím hlavně. Z tohoto hlediska zajímavě přispěla ke zbrojnímu rozvoji Evropy katolická církev, neboť lití zvonů, které vyžadovala pro své kostely, představovalo znamenitou průpravu pro lití bronzových děl, protože technologický postup byl stejný.