



Po souši jako po vodě?

Prehistorická námořní plavba v Egejském moři

Je **8. září 1995**, 4 hodiny ráno. Malý tábor na nejzápadnějším výběžku ostrova Samos se probouzí ve 4 hodiny. Služba připravuje snídani, ostatní nakládají raneček svých osobních věcí na jachtu. Úložný prostor je malý.

Startovací manévry jsme si dobře vyzkoušeli při odjezdu z Pythagorionu. Mezi zvědavci se totiž objevilo i auto pobřežní policie, pro nás zatím neznámý fenomén. Všichni jsme začali mít nepříjemný dojem, že naše plavba může být ohrožena už na počátku. Rozhodnutí zaznělo brzy. Do auta nakládáme většinu potravin a osobních věcí. Menší díl putuje přes řetěz lidských rukou do těsné přední kajuty jachty. Auto, jachta i dlabaný člun opouštějí přístav. Každý sám. Svoji cestu začínám na jachtě. Mimo přístav po dvou hodinách plavby bereme pokusné plavidlo do vleku a hnání motorem jachty míříme podél jižního pobřeží ostrova na západ. Naše cesta začne až od jeho opačného konce. V neolitu byl totiž Samos spojen s tureckou pevninou, takže byl poloostrovem.

Tahle zátoka s malou pláží nám poskytla klid od civilizace a úřadů. Člun přečkal svoji první noc povytažen na břeh. Uprostřed příprav na odplutí režisér Zdeno Zvoněk získává výpovědi členů posádek. Co si myslíte o plavbě? Půjde to? Na tomhle místě nechci zapomenout na jednu důležitou okolnost. Jestli někdo z lidí věděl, že na dlabaném člunu lze překonat Egejské moře, tak byl jasnovidec. Já jsem to nevěděl. Později Milan Škop v jednom rozhovoru vtipně uvedl: „Já jsem věděl, že to dokážeme, říkal to totiž náčelník“. A já si myslím, že před samotným pokusem to byl asi tak jediný důvod.



Mnohé archeologické nálezy, o nichž bude řeč v dalších kapitolách, dokládají šíření zemědělských neolitických kultur do Řecka námořní cestou přes Egejské moře. Poznatky z pevniny jsou evidentní, ale jaké máme znalosti o plavbě na moři z doby před osmi až devíti tisíci lety? Jaká plavidla vůbec byla používána? Kam se na nich člověk mohl odvážit?

Abychom pronikli do tématu, seznámíme se s modely a hypotézami, které vytvořili archeologové. Ukáže se rozdíl mezi teorií a praxí. Praktické výsledky totiž poskytla experimentální archeologie. Je velkým štěstím, že už před expedicí Monoxylon 95 podnikli Řekové v roce 1988 plavbu na rákosovém člunu. To nám poskytlo další možnosti srovnání.

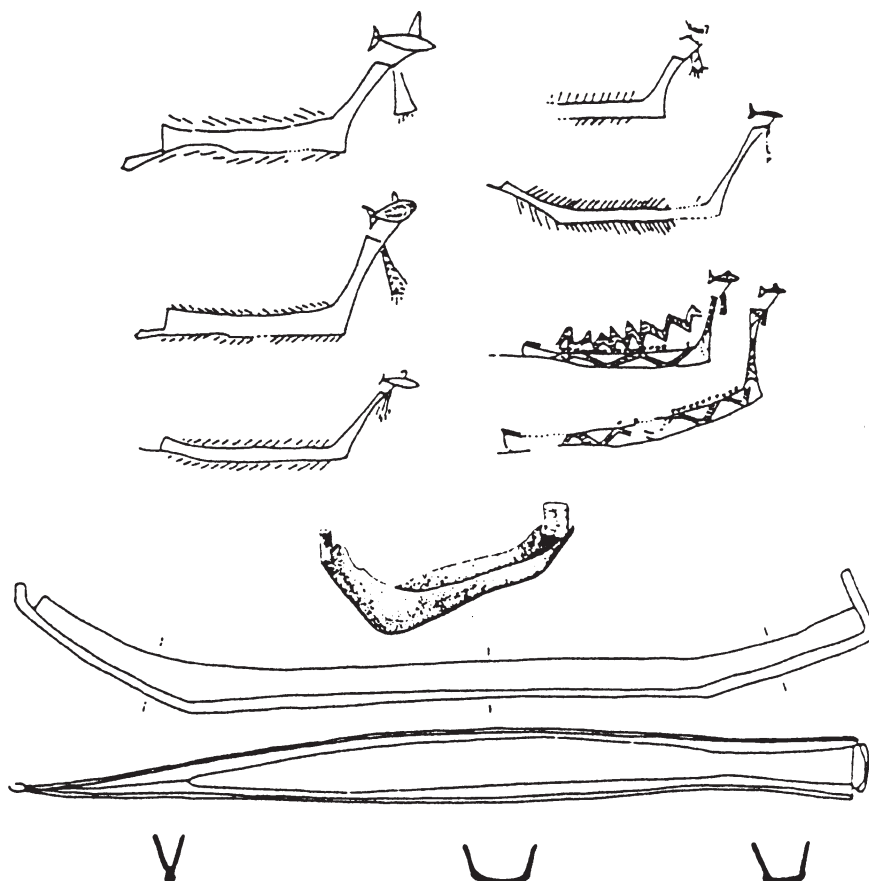
Zastavme se nejdříve u podoby plavidel. Ve stručnosti lze shrnout, že archeologové na přelomu druhého a třetího tisíciletí uvažují pro dané období dvě možnosti - rákosové čluny a čluny dlabané z jednoho kusu kmene. Je to velký pokrok, který nelze brát jako samozřejmost, protože odborníci přestali podceňovat schopnosti prehistorického člověka. Už se nemluví o vorech, svazcích trávy, nafouknutých kožených měšicích a kdo ví o čem ještě.

Rákosový člun je plavidlo s dobrými schopnostmi mořeplavby. Problém je však v jedné okolnosti. Světoznámý badatel norského původu Thor Heyerdahl mu svými skvělými expedicemi vytvořil takovou popularitu, že odborníci i praktici na nějaký čas ztratili schopnost vůbec uvažovat o něčem jiném. I řeckou expedici Papyrella přičítám zčásti tomuto efektu.

Existuje však i možnost vývoje dřevěných plavidel. Od počátku devadesátých let minulého století jsem ji viděl v mnoha nepřímých důkazech. Především paleobotanici už od sedmdesátých let určili jednu z mála lesnatých oblastí Středomoří právě na jeho pobřeží. I počátkem neolitu tu tedy mohly růst stromy nutné k výrobě dlabaných člunů. Broušené sekery ke zpracování dřeva byly přítomny ve výbavě raných zemědělců. Na lokalitě Tybrind Vig v Dánsku byly dva dlabané čluny nalezeny v osmdesátých letech minulého století na dnes už bývalém prehistorickém pobřeží moře. To dokládalo jejich používání k námořní plavbě v severní Evropě. Středomořský nálezy na sebe nechal odborníky čekat ještě desítku let. Stál však za to. V roce 1994 našli italští archeologové dlabaný člun z raného neolitu v jezeře Bracciano u Říma. Důležité je, že v prehistorii byla vodní nádrž řekou připojena k nedalekému Tyrhénskému moři. Italové sami předpokládají, že takové čluny mohly tedy sloužit i k námořní plavbě.

Problémem oblasti Egejského moře však je, že odtud podobně starý nálezy nemáme. Můžeme si dovolit přenést analogii ze západního Středomoří? Snad ano, protože další nepřímé důkazy by mohly potvrzovat dlouhou tradici výroby dřevěných lodí. Jde o nejstarší vyobrazení námořních plavidel v Egejském moři. Známe je dokonce z více způsobů provedení. Jako rytiny člunů na keramických pánvích

znázorněných s ostře lomenou zvednutou přídílí a obarvených čarami zpodobňujícími pravděpodobně vesla nebo pádla. Dále jako hliněný model člunu z Palaikastro na Krétě, skalní kresba z Korphi t'Arioniou a především nejrealističtěji provedený olověný model z ostrova Naxos. Jeho dokonale proudnicový tvar dosvědčuje již vyspělou stavbu lodí.



Obr. 2.1 Zobrazení kykládských plavidel rané doby bronzové (podle Broodbank 1989). ■

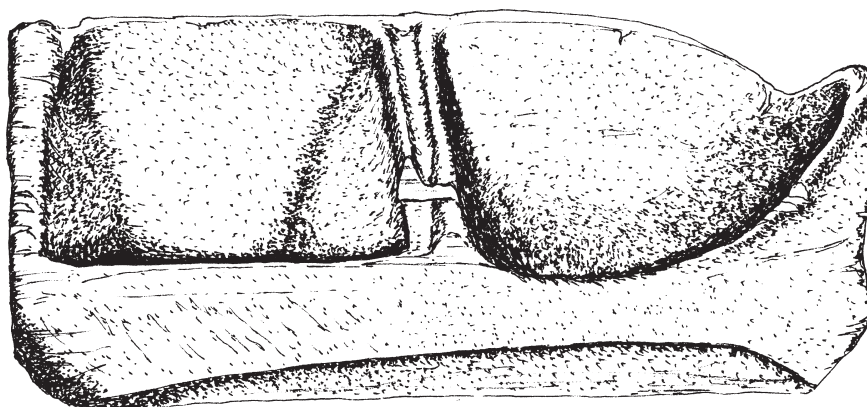
Tato zobrazení pochází až z rané doby bronzové. Kulturu nazýváme jako kykládskou podle jejího rozšíření na stejnojmenných ostrovech. Právě tato geografická pozice svědčí o velkém významu námořní plavby, která zde musela mít dávnější tradici. Ostře lomené tvary zobrazených lodí však zřetelně naznačují, že muselo jít o jiné než rákosové čluny známé z egyptských nebo mezopotamských a jiných zobrazení. Ty mají tvar půlměsíce, jak na to upozornil Thor Heyerdahl. Existuje však možnost, že se oblasti lišily použitím typu plavidel. V Mezopotámii a Egyptě mohlo jít alespoň do počátku historického období o rákosové čluny, ale jinde musela začít tradice lodí dřevěných. Mohla jí být oblast severního Středomoří včetně Egejského moře. Proto lze už plavidla z nejstarších vyobrazení zde považovat za dřevěná. Tuto tradici by mohl naznačovat i ještě starší model člunu z řecké lokality Tsangli. Je starý snad 7 tisíc let a pochází tedy ze středního neolitu. Pozoruhodný na něm je naznačený tvar kýlu. Představoval už typ plaňkové lodi? Pak by tradice stavby těchto lodí musela být skutečně velmi dávná a svými kořeny sahát až do dob, které sledujeme. Vraťme se proto k nim, abychom se snažili pochopit důvody tak velmi rané mořeplavby.

Problematikou se intenzivně zabýval T. Jacobsen. Tento archeolog dlouhá léta vedl výzkum významné řecké lokality Franchthi v Argolidě. Jeskynní sídliště je známé použitím sopečného skla zvaného obsidián. Surovina pochází z ostrova Mélos v souostroví Kyklády. Nález paleolitického pěstního klínu z obsidiánu ve Franchthi považuje T. Jacobsen za nejstarší doklad použití obsidiánu v oblasti pevninského Řecka. Získání této suroviny se nemohlo obejít bez překonání moře prehistorickým člověkem.

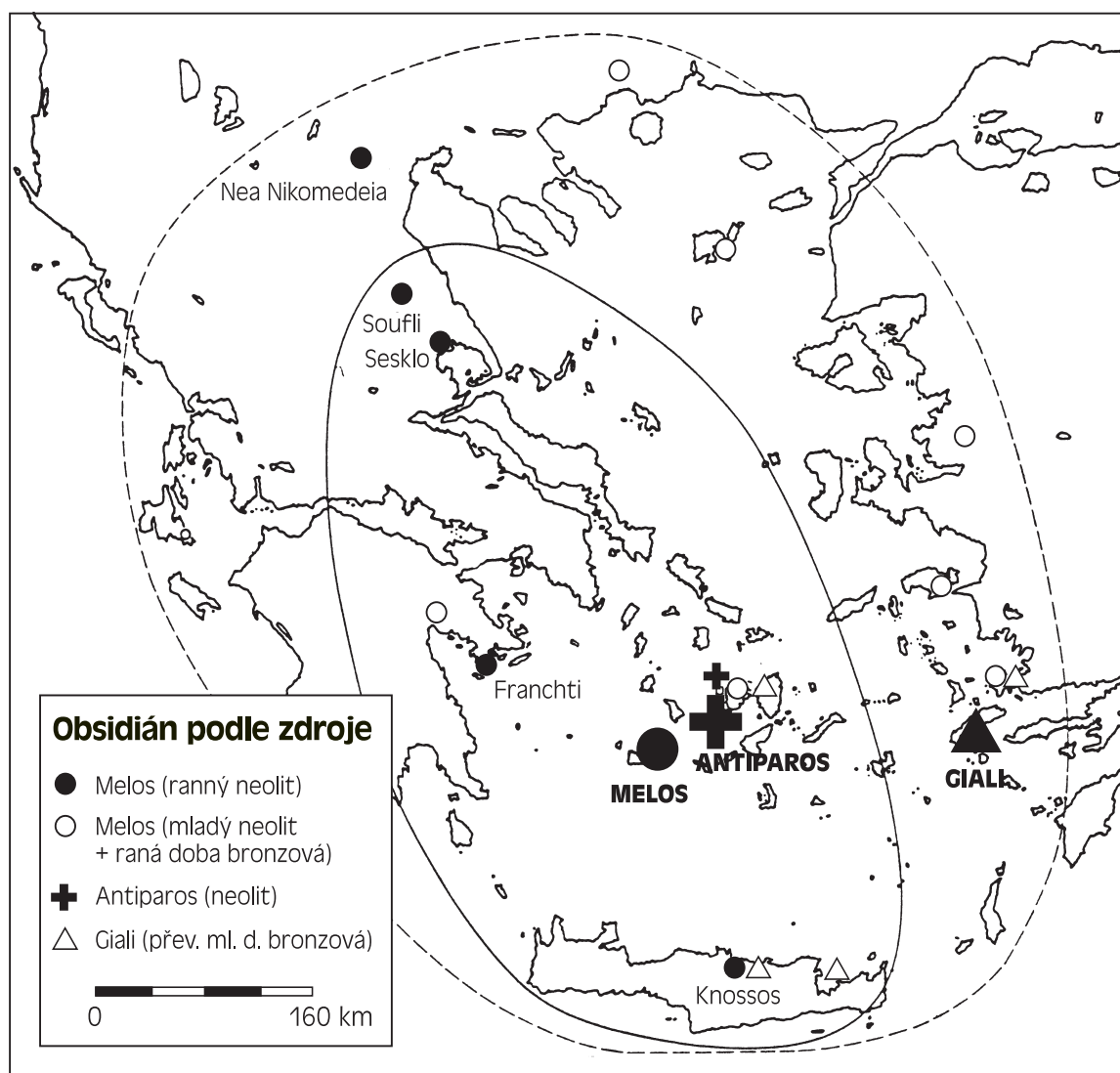
Znovu je obsidián ve Franchthi doložen v pozdním paleolitu, asi před 11 tisíci lety. Jeho malé množství nalezené v sídlištních vrstvách naznačuje, že nebyl hlavním důvodem námořních cest. Tím byl spíš lov ryb doložený četnými kostmi několika druhů. Snad právě při lovu byl navštíven i Mélos. Úroveň mořské hladiny byla v tomto období stále ještě níže než dnes, takže při cestě na ostrov stačilo překonat vzdálenosti do 15 kilometrů.

Ke změně došlo v průběhu střední doby kamenné (před 10 až 8000 lety). Ještě ve starším mezolitu se situace jen málo liší od předchozího období. Na konci rychlého zvedání mořské hladiny před 9000 lety v sídlištních vrstvách náhle narůstá množství kostí velkého tuňáka, jehož hmotnost mohla dosahovat až 200 kilogramů. To signalizuje daleko větší využívání mořských zdrojů než dříve. Narůstá však i množství obsidiánu mezi ostatními surovinami k výrobě štípaných nástrojů (3 %). Analýzy prokázaly, že sopečné sklo bylo dováženo v neupravených valounech a lidé ho zpracovávali až na místě. Tato činnost se však stále jeví jako druhotná v porovnání s rybolovem.

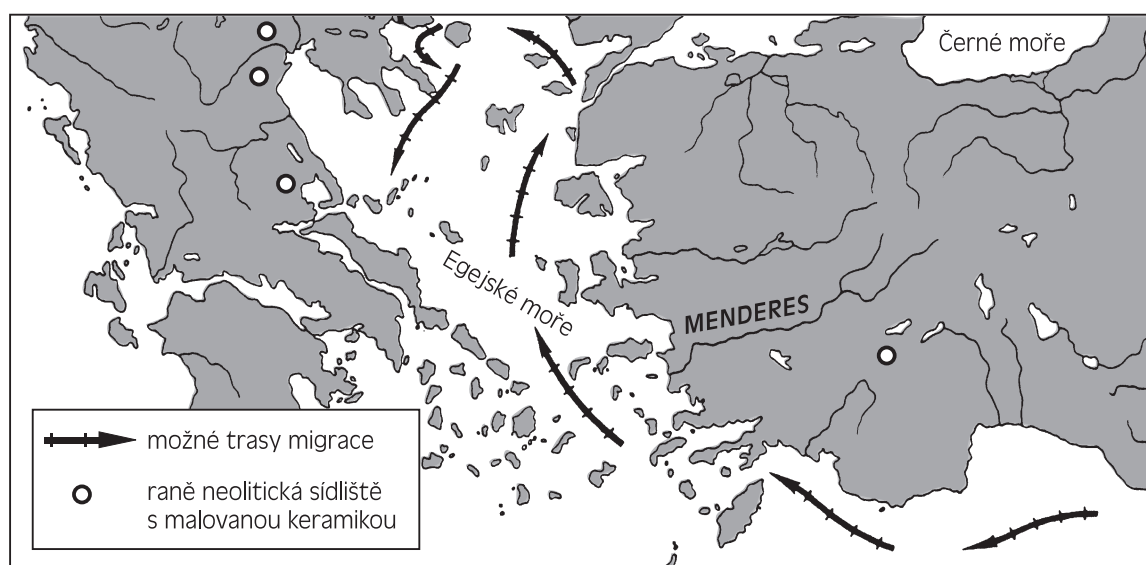
Počátek neolitu nejpozději před 8000 lety musel přinést i vyšší nároky na námořní plavbu. V tomto období se v Řecku objevují poprvé některé druhy domestikovaných zvířat a rostlin, jako ovce, kozy a pšenice, které zde nemají své předchůdce v divokých formách. Musel je tedy přes moře dopravit člověk. S jistotou musela být kolonizována Kréta, kde se rovněž dříve nevyskytovali předchůdci domestikovaných ovcí, koz, prasat, hovězího dobytka, pšenice a ječmene. Ve dvou vlnách byl zřejmě kolonizován i Kypr, ale menší ostrovy zůstaly neosídleny. Na pobřežních sídlištích bylo rybářství stále ještě důležitým zdrojem obživy. Začal se rozvíjet i ostrovní obchod (s mramorem, andezitem a obsidiánem), často i na velké vzdálenosti.



Obr. 2.2 Model člunu z Tsangli (podle Fugazzola Delpino - Mineo 1995, kresba M. Slezák). ■



Obr. 2.3 Rozšíření obsidiánu v oblasti Egejského moře (podle Theocharis 1973). ■



Obr. 2.4 Šíření malované keramiky v kultuře raných zemědělců z Anatólie do jihovýchodní Evropy s využitím mořských proudů podle V. Nikolova (1990). ■

Způsob získávání obsidiánu se měnil. Pro raný neolit před 9 až 8 tisíci lety byla jeho distribuce asi v rukou „potulných specialistů“, kteří přepravovali již valouny sopečného skla upravené v jádra. V mladém neolitu před 7 až 6 tisíci lety se předpokládá zhroucení dřívějších monopolů. Byly totiž osídleny i ostrovy a obsidián byl převážen většinou opět v podobě celých valounů. Z toho se dá usuzovat, že se námořní doprava v Egejském moři koncem neolitu velmi rozšířila a zevšeobecněla. Tento rozvoj může dosvědčovat i vyspělá konstrukce zmíněného modelu člunu z Tsangli. T. Jacobsen dokonce předpokládá i existenci „specialistů“ na stavbu lodí, kteří mohli žít v rybářských a obchodních osadách.

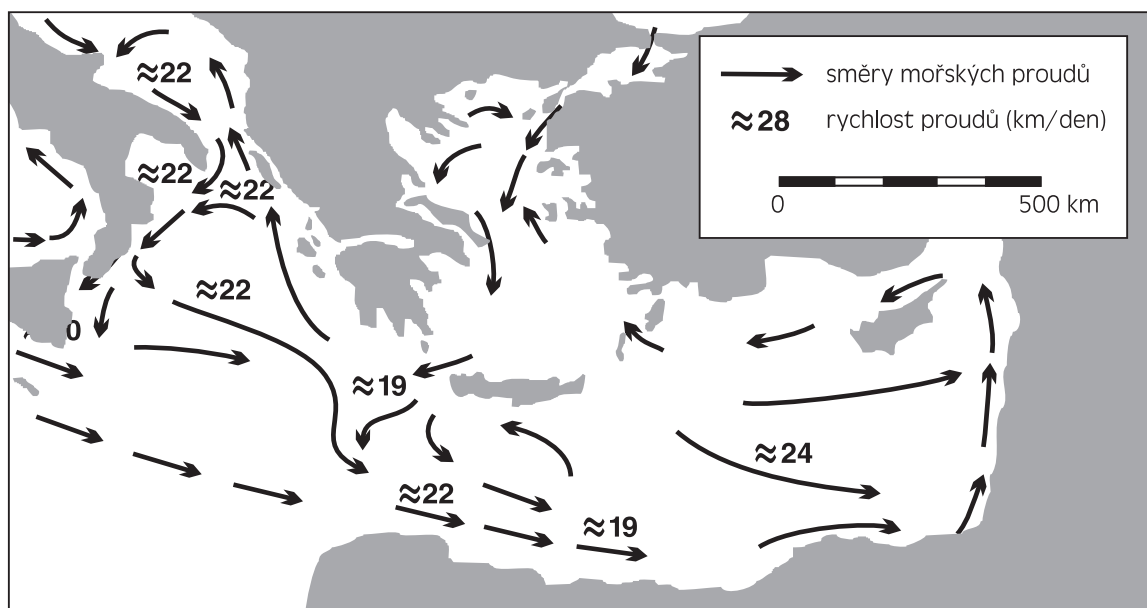
C. Runnels a T. H. van Andel zdůrazňují význam obchodu v procesech vzniku a šíření zemědělství ve východním Středomoří. Už od počátku 7. tis. BC se podle nich zemědělství šířilo pronikáním nepočetných skupin zemědělských kolonistů do Evropy. Ti byli přitahováni prázdnými oblastmi v Řecku a původní faunu a flóru nahradili domestikovanými druhy z Anatolie. Přebytek produkce používali k obchodu s domácími lovci a sběrači. Potřebovali především suroviny. Místní intenzivní produkce potravin mohla přispět ke stavbě lodí. Řecko bylo ve spojení s jihovýchodní Evropou i Anatólií. Výměna mohla být oboustranná, např. hovězí dobytek se mohl dostat z Řecka do Anatolie. Obchodu se účastnili usedlíci v okrajových oblastech, kde se nenacházely všechny podstatné zdroje. Šlo však také o nepotravinové zboží, služby, informace a technologie přípravy půdy, sázení, sklizení, skladování a vytváření nového prostředí.

Ještě větší význam mělo překonání moře pro kolonizaci velkých ostrovů. Z těch nejdříve osídlených jde především o Krétu. Model její zemědělské kolonizace vytvořili C. Broodbank a T. Strasser. V prostředí pravděpodobně bez předneolitického osídlení byla jako biologicky životaschopná označena skupina 40 lidí s obdobně nutným minimálním počtem domácích zvířat a plodin (10-20 prasat, 10-20 ovcí/koz, 10-20 kusů hovězího dobytka, 250 kg obilí) s celkovou hmotností 15,5 až 18,9 tuny! Náklad by muselo vézt 10-15 lodí, z nichž každá by přepravovala 1-2 tuny. Odjezd podle předpokladu musel následovat po letní sklizni. Náklad byl velmi zranitelný, např. hovězí dobytek se po dvou dnech stává neovladatelný. Tomu muselo být uzpůsobeno i plavidlo, autoři uvažují o kožených nebo dlabaných člunech.

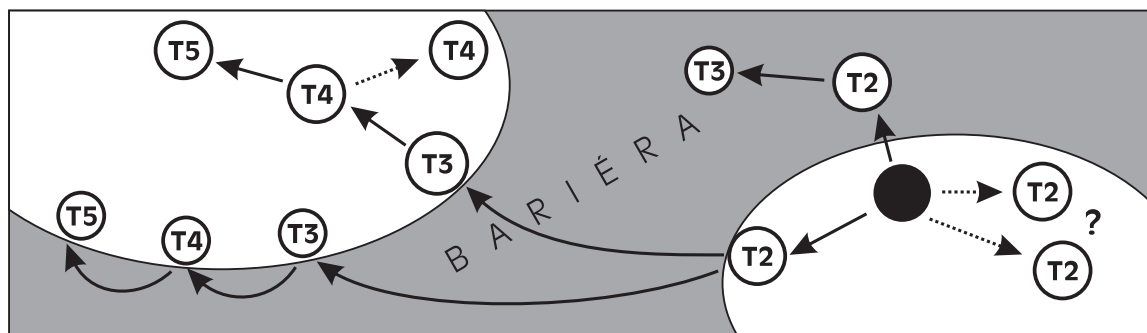
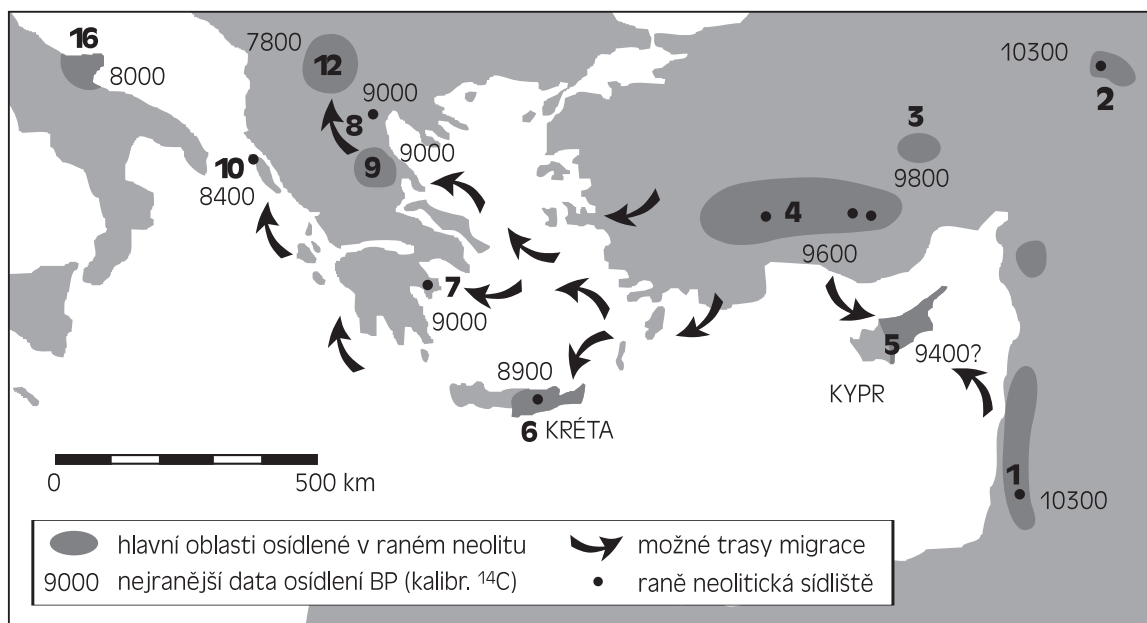
Jak konkrétněji však mohlo k plavbě docházet?

Jednu z představ publikoval M. Korfmann v teorii o vztazích mezi východním a západním Středomořím. Základní myšlenkou je shoda převládajících mořských proudů ve Středomoří s předpokládaným směrem šíření raně zemědělských kultur, které používaly keramické nádoby zdobené otiskem mušle *cardium*. Nápadná je koncentrace těchto lokalit při severním pobřeží Středomoří. To mohlo být dáno využitím mořských proudů pravidelných během léta ve směru východ-západ právě při severním pobřeží Středomoří. Od jejich denní rychlosti odvozuje tento autor i denní rychlost neolitických plavidel. Ta nepřekračuje 22 kilometrů denně.

Podobně počítal s účinkem mořských proudů v Egejském moři i V. Nikolov. Protože v Egejdě a Anatólii převládá v raném neolitu malovaná keramika, pokusil



Obr. 2.5 Šíření raně zemědělských kultur v severním Středomoří ve směru převládajících mořských proudů (podle Korfmann 1988, fig. 1). ■



Obr. 2.6 Šíření raného zemědělství do Evropy na základě kalibrovaného datování ^{14}C (1 Jericho, 2 Çayönü, 3 Asikli Hüyük, 4 Hacilar, Çatal Hüyük, Can Hasan, 5 Khirrokia, Kalavassos Tenta, 6 Knossos, 7 Franchthi, 8 Nea Nikomedeia, 9 Larisská pánev, 10 Sidari, 12 Makedonie, 16 Tavoliere) a model bariér šíření (podle van Andel - Runnels 1995, fig. 11). ■

se vysvětlit šíření jejich nositelů z jižní Anatolie do Egejského moře a na Balkán. Podstatnou roli zde sehrály mořské proudy, které v převládajících případech směřují od jižního směrem k západnímu pobřeží dnešního Turecka, kde se stáčí podél řeckého pobřeží opět k jihu. Podle autorova teoretického předpokladu by mohly být vory dávných mořeplavců i bez vlastního pohonu hnány rychlostí 22 km denně. Celá cesta do severního Řecka by pak trvala 40 - 45 dnů. I taková přeprava by byla podle Nikolova možná.

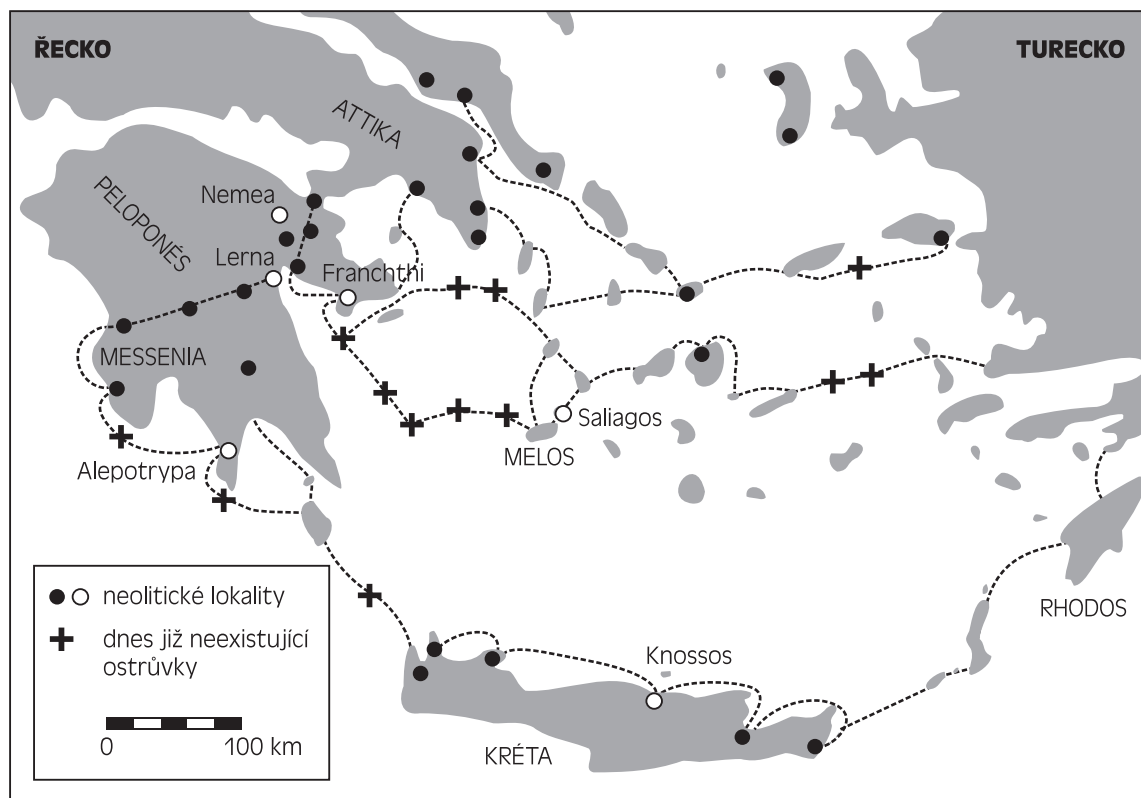
Jinou trasu publikovali T.H. van Andel a C.N. Runnels. Trasu posunu prvních zemědělců do Evropy vytvořili na základě údajů kalibrovaného datování ¹⁴C. Jejich šipky vyznačující směr šíření procházejí napříč Egejským mořem. Autoři upravili původní teorii vlnového šíření zemědělců o teorii bariér, které zpomalovaly pohyb prvních zemědělců. Těmito překážkami měly být oblasti méně vhodné k zemědělskému osídlení nebo plocha moří.

Oba autoři trasy mezi ostrovy uvažovali již dříve. Možné cesty vytvořili na základě předpokladu, že ještě v pozdním neolitu, kdy je poprvé doloženo osídlení menších ostrovů, byla úroveň mořské hladiny níže než dnes. Tím přibyla řada malých ostrůvků jako orientačních bodů. Povšimli si také pravidelných rozestupů mezi známými lokalitami na pobřeží a považovali je za obchodní osady, které zajišťovaly přísun surovin do vnitrozemí.

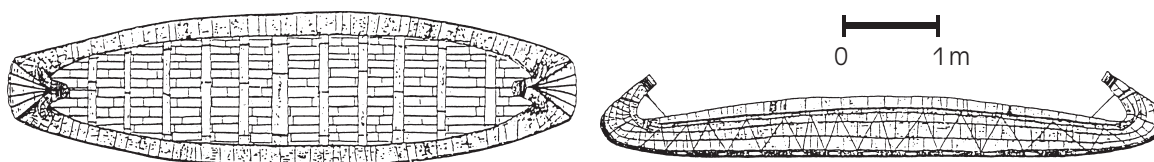
Znalec problematiky prvního osídlení středomořských ostrovů J. F. Cherry se domnívá, že k dosažení ostrovů byly nutným předpokladem dobré námořní znalosti a plavidla složitější než čluny z kmene nebo jednoduché vory. Šíření domestikovaných druhů na ostrovy nemůže být spojováno s obtížemi transportu velkých zvířat, protože ty byly překonány ve stejné době i na Krétě a Kypru. Řecká papyrella z roku 1988 podle něj dokázala relativně snadný, i když ne rychlý, převoz rodiny na ostrovy už v epipaleolitu. Za hlavní obtíže při osídlování ostrovů pokládá vítr a proud, plavební schopnosti kolonistů však také mohly sehrát pozitivní nebo negativní roli.

Co si tedy máme myslet o schopnostech plavidel v tomto období? Je šťastnou shodou okolností, že v Egejském moři proběhly dvě expedice na odlišných typech raných plavidel. Expedice Papyrella 1988 a expedice Monoxylon 1995. Díky tomu lze porovnat možnost dvou základních typů plavidel - rákosového a dlabaného člunu.

Pro expedici Papyrella zkoušeli Řekové od roku 1987 menší třímetrový model. Teprve potom bylo z rákosu svázáno 5,45 metrů dlouhé plavidlo pro posádku 5 až 6 mužů a náklad. Cílem pokusu bylo prověřit možnosti přepravy obsidiánu z ostrova Mélos na pevninu v období mezolitu. K tomu účelu vybrali trasu z Lavrionu na Attice na ostrov Mélos. Důvodem k užití rákosového plavidla byly nejstarší egyptská zobrazení, etnografické údaje (dodnes je výroba známa na ostrově Kerkýra), klimatické a geografické podmínky a jednoduchá výrobní technologie možná už v mezolitu. Podle autorů expedice by jiné plavidlo ani cestu v agresivním Egejském moři nevydrželo.



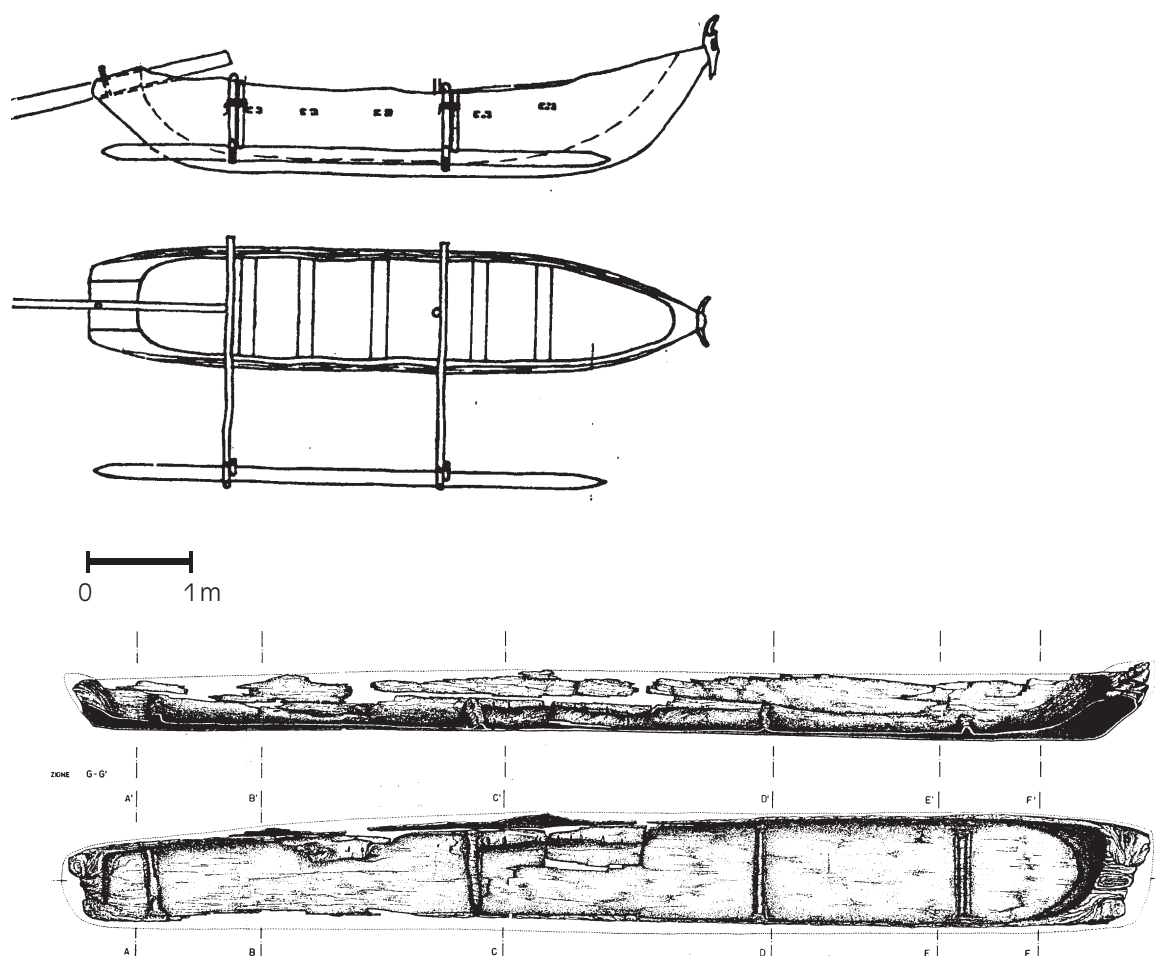
Obr. 2.7 Hlavní neolitické lokality v jižní Egejdě a potenciální obchodní cesty. Křížky vyznačují dnes již neexistující ostrůvky (podle van Andel - Runnels 1988, fig. 1). ■



Obr. 2.8 Trasa expedice Papyrella v roce 1988 a použité rákosové plavidlo (podle Tzalas 1989). ■

Rákosové plavidlo vyplulo 8. října 1988 a vzdálenost 125 kilometrů mezi ostrovy překonalo za 7 dní. Do tohoto výsledku však nejsou započítány dny se špatným počasím, kdy plavba nebyla možná. V průběhu pokusu muselo být vyměněno 7 % provazů a 5 % papyru. Každý z neprofesionálních pádlařů denně spotřeboval litr tekutin, které byly uchovávány ve dvou vacích z kozí kůže o objemu 12 litrů a hmotnosti 12,5 kg. Náklad však mohly tvořit čtyři takové vaky, což by představovalo vodu na týdenní plavbu. Denní dávka jídla pro posádku představovala hmotnost 4 kilogramů. Náklad by však musel být uschován ve zvířecích kůžích, protože vlny máčely celý člun.

I před naší expedicí Monoxylon jsme postavili nejdříve tři menší dlabané čluny. Až třetí z nich měl průměr přes 1 m a představoval náznak námořního plavidla. Expediční člun byl dlouhý 6,2 metru, široký maximálně 1,2 metru s ponorem 0,35 metru a hmotností 800 kilogramů. Cílem plavby bylo ověřit možnosti přepravy raně neolitického obyvatelstva a jeho kultury z Anatolie na řeckou pevninu. Za tímto účelem byla vybrána trasa mezi ostrovy napříč Egejským mořem. Nepřímé důkazy o užívání takových plavidel v Egejdě a nález dlabaného člunu z jezera Bracciano byly zmíněny již výše.



Obr. 2.9 Srovnání plavidla expedice Monoxylon 1995 a originálního nálezu z jezera Bracciano (podle Fugazzolo Delpino-Mineo, 1995). ■



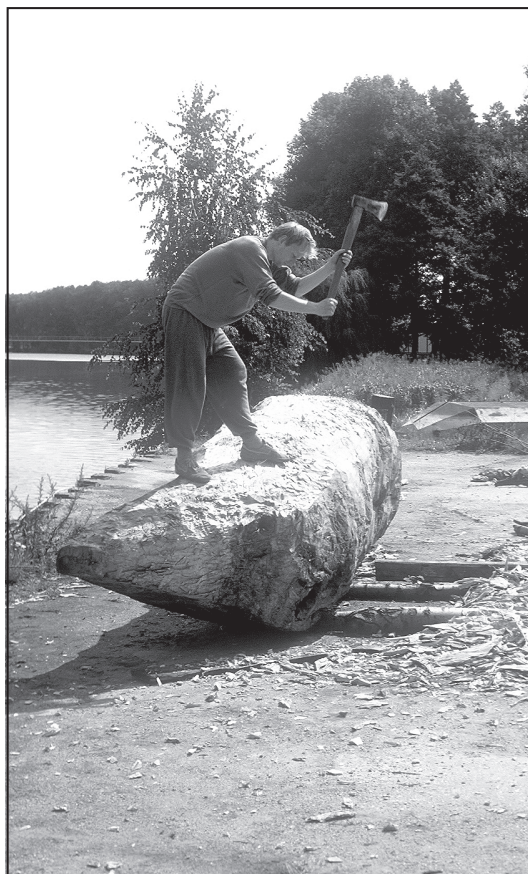
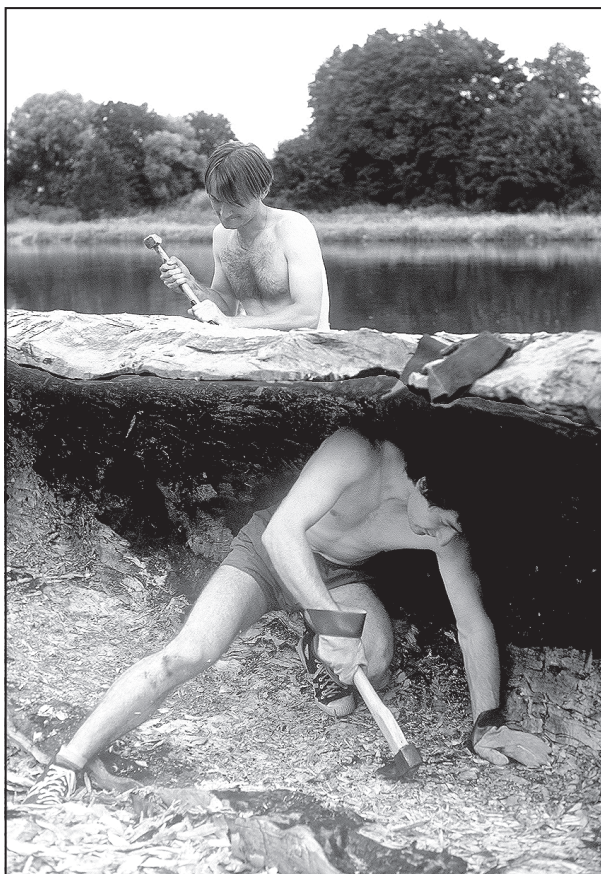
Obr. 2.10 Na trase Samos - Ikaria. ■

V září 1995 plavidlo překonalo trasu 290 kilometrů za 10 dnů během 70 hodin. Na dvou úsecích se však expedice setkala s extrémně náročným počasím. Člun nebyl v průběhu plavby upravován, byla jen odstraněna nepoužitelná plachta. Neprofesionální posádka 11 pádlařů s kormidelníkem spotřebovala různou denní dávku vody. Náklad bylo možné bez problémů umístit na dno člunu v předpokládané hmotnosti několika set kilogramů. Vnitřní prostor plavidla byl rovněž máčen vodou a její vylévání bylo nutné.

Jak vyplývá z výše uvedených údajů, mnohé parametry a vlastnosti obou plavidel byly stejné nebo velmi podobné. Z plavebních výsledků nemůžeme usuzovat na četnější užívání jednoho nebo druhého typu. Ale dlabaný člun se jeví jako rychlejší plavidlo s větší nákladní kapacitou. Ani jeho výroba nebyla o tolik časově náročnější. Základním prostředkem tvarování byl oheň, který hořel nepřetržitě 10 dnů. Bylo však nutné použít i sekery, protože čtyřikrát se zahlubování do kmene neobešlo bez prosekávání úzkého žlabu, v němž se oheň rozšířil na celý průměr kmene. Rovněž před a zad bylo nutné tvarovat osekáváním. I tak by výroba plavidla neměla v několika osobách přesáhnout 20 dnů.

Konečné rozhodnutí v užívaných typech plavidel může přinést jediné archeologie. Mohlo jich být i více najednou, ale neměli bychom zapomenout na tradici stavby dřevěných lodí, které hrály důležitou roli v dějinách Egejdy asi už od rané doby bronzové. K reálnosti výše uvedených hypotéz se vrátíme ještě v závěru knihy.





Obr. 2.11 Výroba člunu expedice Monoxylon 1995, dosekávání vypáleného kmene. ■



Obr. 2.12 Naše dopravní prostředky - avie, dlabaný člun a doprovodná jachta v přístavu Kirikos. ■

Ostrov Samos opouštíme až v 6.15. Brzy vychází Slunce. Mimo zákryt ostrova začínají vlny a vítr. Loď se kymácí. Vahadlo se čas od času ocitá nad hladinou. Není to zcela příjemný pocit, ale člověk si za několik hodin může zvyknout. Problémem je náš stěžeň s plachtou. Působí jako páka, která zvedá naše těžiště výš nad hladinu. Navíc pro pohon člunu nic nepřináší. Plachta je skasaná na jednoduchém ráhnu, protože fouká předobochní vítr. A plachta je pouze na zadní a zadobochní.

Vítr však vytváří necelý metr vysoké vlny. Poprvé se ukazuje, že nezáleží jen na jejich výšce, ale i rychlosti. Posádka si navyká na občasné šplouchnutí vody dovnitř člunu. Borty jsou tu a tam na úrovni zvlněné mořské hladiny. Na dně plavidla se přelévá voda, která vniká i drobnými prasklinami staletého těla topolu. Je jí tak po kotníky. Pokud stoupne výš, vyčerpává ji některý z členů posádky kbelíkem.

Nepravidelné vlny brání i pravidelnosti pádlování. Už na tomto úseku se zrodil systém předávání hlasového signálu „Hop!, Hop!“, kterým si posádka udává rytmus. I tak se pádla občas střetnou. Jedinou možností je zvedat jejich listy vysoko nad hladinu, což je zase namáhavé pro paže.

Po čtyřech hodinách poprvé střídáme. Dlabaný člun se přiblíží k jachtě a ve směru vln se od ní na laně třepotá nafukovací plavidlo. Na jedno přitáhnutí lana se daří převést pět pádlařů. Na monoxylu začíná více práce. Oslabená posádka drží směr vydatným pádlováním. Bez pohonu by se plavidlo i přes kormidelníkové dlouhé pádlo stalo neovladatelné. Připlouvá však gumový člun s novou pěticí posádky a za chvíli plavba pokračuje.

Z našeho pohledu je dobře vidět na všechny ostrovy. Skutečná vzdálenost je matoucí. Plavba trvá déle než by se očím zdálo. V dalších čtyřech hodinách se vlny zmenšují. Zajíždíme do vlnového stínu dalšího ostrova. Základní strategií naší plavby je cesta podél jižního pobřeží ostrovů. To je vždy kryté před převládajícím severním nebo severovýchodním větrem. Právě tento směr bude důvodem toho, že už po tomto úseku plachtu i stěžen sundáme. Jsou nepoužitelné pro náš směr plavby.

Po levé straně mjíme mohutné souostroví Fournoi. Právě odtud přijíždí větší rybářský člun. Mimo rybářů je na palubě jediný policista v bílé košili. Jsem právě na jachtě. Jde o počty účastníků expedice a naše pasy. Neobvyklé dlabané plavidlo budí nejen uznání, ale i obavy, zda se na něm neplaví uprchlíci z Turecka. Tento syndrom provází všechny ostrovní Řeky. Proto ta ochota rybářů zavést policistu kamkoli.

Ten vstoupil na naši jachtu a prohlíží i podpalubí. Komunikaci zahájil kapitán Parchomenko. Řecky neumí nikdo z nás, a tak vysvětlování jde ztuha. Vystřídali jsme posádku dlabaného člunu, aby všichni mohli ukázat svoje pasy. Sepisujeme seznam posádky a identifikačních čísel. Napjatá atmosféra takové situace je stejná asi na všech mořích světa. Pochopení je vzácný dar, který nemá každý z úředníků.

Mladý policista je nakonec spokojen. Jeho návštěvu u nás však do poslední chvíle provázejí vážné tváře rybářů. V průběhu kontroly mimo nás pokračuje monoxyl v cestě. Pokus stále pokračuje. Konečně rybáři mizí zpět směr Fournoi.

Plavba je snadnější, protože se blížíme k ostrovu Ikaria. Po dvou hodinách odtud připlouvá vstříc naší podivné flotile policejní člun se silnými motory. Několik policistů vyžaduje jména a čísla pasů. Tentokrát je seznam již připravený. Jak přišli, tak i odešli. Silné motory je odvály k Ikarii.

Třicet kilometrů mezi prvními ostrovy jsme překonali za devět a čtvrt hodiny. V malém přístavu Kirikos nás vítá plno zvědavců. Jsou to turisté. Z domorodců jsou přítomni jen dva policisté se služebním vozem. I při neznalost řečtiny v takové situaci velmi rychle pochopíte, o co jde. S Říšou Močkem nastupujeme na projížďku ostrovem. Průvodci se však netváří nepřátelsky ani podezřívavě. Člověk se rychle naučí rozlišovat nezkušené tváře mladých policistů od nadhledu těch starších. Auto kličkuje horskou pěšinou. Pevně se držíme. Po příjezdu k policejní stanici nás čeká rychlé pořízení. Ukázalo se, že patříme ke skupině zkontrolované na moři. Alespoň něco funguje.

V přístavu se setkáváme s naším autem. Zase na chvíli jsme všichni pohromadě. Je možné naložit na jachtu další dávku potravin na příští úsek. Kdo by v tuto chvíli tušil, jak se budou hodit. Pokud dnes skončila vláda civilizace zastoupená pobřežní policií, pak v příštích dnech začne vláda přírody.



Podrobná trasa Expedice Monoxylon 1995

