V zóně nespojitosti

Vývoj pobřeží Egejského moře

Už tři dny čekáme na lepší počasí. Podzim začal i tady, ve Středomoří. Za silného větru opadávají suché listy subtropických rostlin a to vše dodává pocitu melancholie.

Už tři dny jsme zajatci ostrova Ikaria. Až mi po expedici Monoxylon bude někdo říkat, že se dalo předpokládat překonání Egejského moře na člunu vydlabaném z jednoho kmene, pomyslím si, že je hlupák. Nevěděl jsem to před vyplutím a nevím to ani teď, kdy je část účastníků expedice s pokusným plavidlem a doprovodnou jachtou na ostrově uprostřed Egejského moře.

13. září 1995 Ráno snídáme jen neoblíbený lisovaný chleba. Nic jiného tu nemáme. Auto se zásobami už dávno převezl trajekt na následující ostrov. Dnes nikdo stejně pořádně nespal. Do noci jsme debatovali v kruhu starších o další cestě. Posádku už pálí půda pod nohama, ale televizní předpověď počasí v malé řecké hospůdce nehlásí žádnou změnu k lepšímu. Rybáři už tři dny nevyjíždějí na moře. Domorodci osady Nikolaos s námi cítí. Od našeho příjezdu sice schovali všechny dívky, ale jinak asi poznali, že nejsme obvyklí návštěvníci.

„Jakou lodí se dá dlabaný člun přetáhnout v tomto počasí na další ostrov?", zněla naše otázka. „Ten nejlepší je váš", dostali jsme odpověď a každý si asi vzpomněl, jak maličké nám připadalo naše doprovodné plavidlo, když jsme ho na Samosu uviděli poprvé.

Při ranní kontrole člunu mi jeden z domorodců signalizoval: Dnes jeďte, dnes jsou vhodné podmínky.

Je 7 hodin a 15 minut. Tak zase sedíme v dlabaném člunu, ale dnes poprvé se záchrannými vestami na krku. Jejich okraje dřou do rukou a pádlování je těžší. Ale už nám chybělo. Jak se z těchto kluků stali námořníci tak rychle, to asi nikdy nepochopím. Někteří z nich viděli moře poprvé v životě až tady. Ale rutina v obsluze člunu je velká. Každý zná svoje místo a úkoly. Žádný z jedenácti členů posádky si nemůže ani na chvíli ulevit.

V zátoce je docela klid, ale za majákem na konci ostrova fučí stále stejný vítr. Objevují se větší a větší vlny. Jedeme dál. Dostáváme se mimo zákryt pobřeží ostrova. Sem jsme nedojeli ani s jachtou při průzkumných cestách v minulých dnech. Vlny dosahují asi dvou metrů. Jdou šikmo zprava na příď. Nevěřil bych, co takový člun dokáže. Perioda vlnění se stereotypně opakuje. Je to cesta od hřebenu k dalšímu hřebenu vln, kde dochází ke zlomu a člun padá dolů. Některé vrcholky se pění a tříšť vody padá na posádku. K tomu se přidává voda hnaná nad hladinou větrem. Jsme na otevřeném moři.

Cesta z ostrova Ikaria na Mykonos má mimořádné postavení na trase expedice Monoxylon. Je to největší vzdálenost mezi ostrovy, asi 50 kilometrů. Kolikrát jsme si vlastně představovali jak to bude právě tady vypadat? Za kolik hodin se dá ten úsek ujet? Bude potřeba nocovat na moři? Nebo jet do vyčerpání?

Až dosud jsme vždy viděli další ostrov, další pevninu před sebou. Tentokrát se to podařilo jen první den přistání v Nikolaos, kdy bylo možné na rudém kotouči zapadajícího slunce vidět obrysy nejvyšších vrcholů Mykonu. To tedy byla ta vzdálenost.

Teď před sebou na obzoru nevidíme nic. Jen neklidný horizont rozkomíhaný hřbety vln. Přesto to není cesta do neznáma. Ostrov jsme viděli na vlastní oči před třemi dny.

„Hééj-rup!", zní signál posádky, který má udržet stejné tempo všech pádlujících. Je to důležité, ale někdy těžké, když se voda přiblíží až k okraji člunu a pádlo už nejde zvednout výš a srovnat rytmus s ostatními. Hlasivky křičí do ochraptění. Pak se unaví a nastane ticho až do chvíle, kdy dá nový signál kormidelník nebo někdo z pádlařů. Někdy se výkřiky gentlemansky šíří po jednotlivých sedačkách odzadu dopředu a ve chvíli, kdy už hlas skomírá, jiný převezme štafetu.

Na nikom není nitka suchá a čas od času je třeba vybírat vodu hromadící se u nohou. Je to nepříjemné pomyšlení, stačilo by možná půl hodiny nebo hodinu zapomenout a člun by splynul s hladinou.

Po návratu expedice bude v jednom z televizních šotů cesta na Mykonos označena jako legendární. Často ale uvažuji o tom, zda by nebyla úspěšnější, kdyby se podařilo dodržet termín vyplutí a projet tuto trasu za klidnějšího moře v den příjezdu do Nikolaos. V ten den byla i vynikající viditelnost a mimo Mykonu byly patrné i tři čtyři další ostrovy.

Když jsme se o cestě zmínili Řekům znalým moře, vrtěli nevěřícně hlavami, jak se nám podařilo projet. Trasu Ikaria - Mykonos považovali za zvláště těžkou.

Často si říkám, že vědci by neměli malovat šipky na mapách od stolu své pracovny, ale po zcela jiných zkušenostech. To se týká i námořní neolitizace, to znamená procesu šíření zemědělství do Evropy přes moře před asi devíti tisíci lety. Zda se jednalo o přenos zkušeností lidskými skupinami - kolonizátory, nebo i přepravu nákladů domestikovaných zvířat a rostlin, přesně nevíme.

V prvopočátku posouzení jde o to, zda se vůbec dá navrhovaná trasa přeplout na primitivním plavidle.

Obr. 3.1 Bouře. Plavba Ikaria - Mykonos. ■

A odborníci malují. Ti, které bychom mohli označit za suchozemce, vedou šipky z Předního východu do Evropy přes Bospor a Dardanely. V úžinách je totiž plavby nejméně. Šipky těch odvážnějších vedou podél břehů dnešního Turecka na sever až do severního Řecka. A šipky „plavců" směřují napříč Egejským mořem přímo na Attiku a do středního Řecka. Hlava nehlava. Ale zapomněl jsem ještě na jednu skupinu, která nemaluje vůbec. Říká se jim izolacionisté. Ti předpokládají místní vývoj pravěkých, v našem případě loveckých a sběračských populací, směrem k zemědělství. Nanejvýš uznají některé kulturní výpůjčky od sousedních vyspělejších lidských skupin. Ale jak by měly myšlenky přeskočit přes moře?

V září 1995, v době, kdy expedice Monoxylon směřovala přes Egejské moře, byl v prestižním britském odborném časopise Antiquity publikován článek „Nejstarší zemědělci v Evropě". T.H. van Andel z cambridgeské univerzity a C.N.Runels z bostonské univerzity zde poopravili starší představu vlnového šíření zemědělských kolonistů představou přirozených bariér, které postupu bránily. Byl jsem nadšen. Šipky těchto autorů, malované na základě absolutního datování kalibrované křivky ^{14}C, směřovaly po trase expedice Monoxylon. Také představa přírodních bariér mi byla blízká. Těžko překonatelné

námořní úseky jsem pracovně nazýval jako „zóny nespojitosti". To znamená místa, kde se zřejmě dalo projet, ale jen někdy. Takové úseky zpomalovaly postup zemědělských kolonistů do Evropy. Na takovém úseku se nacházela i expedice Monoxylon 13. září 1995.

„Střídat - střídat!" Od našeho vyplutí uplynuly dvě hodiny. Kapitán doprovodného plavidla hlásí, že jsme urazili asi 11 kilometrů.

Za takových podmínek jsme ještě posádku neměnili. Vlny se vysoko zdvihají a doprovodná jachta se při zpomalení značně kývá. Dohodnuto. Pokusíme se. Jsem v pětici, která bude vystřídána. Z doprovodného plavidla začali povolovat lano s gumovým člunem. Je třeba ještě řádně zabrat pádly, aby jsme ho chytili. Podařilo se a část posádky se neobratně souká do gumového plavidla. Odraženo. V monoxylu zůstává pět pádlařů a kormidelník. Teď se musí hodně snažit. Vlny je okamžitě odnášejí.

Svaly na jachtě přitahují co nejrychleji gumový člun. Dereme se na palubu a čerstvé síly nás střídají. Ale ani na jachtě není situace růžová. Kývání je široké, nedá se stát, proto se jen posouváme po lavicích a bortech. Hrozí zde daleko silněji mořská nemoc.

Střídací gumový člun se podařilo trefit na monoxyl. Posádka je zase celá. Na jachtě však dochází k vážné diskusi. Máme před sebou nejméně čtyřicet kilometrů a doba pokročila. Vítr a vlny sílí. Začíná být neúnosné takto pokračovat v cestě.

Teprve teď se mi naskytl pohled z druhé strany. Sedím opřen zády o kajutu, vedle mne leží bezvládně Saša vklíněn mezi lana malého zábradlí. Má silnou mořskou nemoc. Ten stav těžko popsatelné nevolnosti, který nejde překonat. Někdo zvrací, někdo ne. V našem případě máme teď na jachtě mořskou nemoc všichni mimo kapitána. Jen její průběh se liší. Naskýtá se mi pohled zpátky na Ikarii. Její vrcholky jsou zahaleny v mlze. Nezdá se být daleko, ale už víme, že vzdálenost klame. Monoxyl nám v pravidelných periodách vlnění mizí z očí a zase se vynořuje. Teď se nesmíme za nic na světě rozdělit.

„Šlo by vzít člun do vleku?"

„Snad ano."

Zatím pokus probíhal velmi dobře a všem je jasné, že nechat se táhnout znamená ustoupit od cílů. Nakonec jsem svolil a sotva se podařilo uvázat monoxyl do vleku, bylo jasné, že není jiná možnost naší záchrany. Vlečné lano se vynoří jen když jsou obě plavidla na hřebenech vln. Po každém napnutí lana se monoxyl nepříjemně nakloní. Je těžké ho řídit. Posádka stále ještě pádluje, aby lépe udržovala stabilitu. Plovák se někdy celý vynořuje z vody. Nejtěžší pozici má kormidelník. Nemá odpočinku, protože z boku jdoucí vlny by člun převrátily. Je jediná možnost. Nasměrovat příď šikmo na přicházející vlnu a teprve za hřebenem opět směr srovnat za vlečným lanem jachty. Znova a znova.

Držím se paluby a přemýšlím. V situaci nebezpečí a ohrožení životů mi spousta myšlenek znovu probíhá hlavou. Vděčnost za pocit stát na pevné zemi. Vděčnost za každý den života, na který za normálních podmínek skuhráme. Vděčnost a pokora - před NĚČÍM - přírodou, bohem, vůlí...? Nejsilněji se vkrádá pocit odpovědnosti za posádku,

všechny studenty. Jasně cítím, že jejich bezpečí je pro mne důležitější než výsledek pokusu, na který jsem sice čekal několik let... Už nikdy žádnou takovou akci, jen ať jsou všichni v pořádku! Kolem rozbouřené moře. Všude voda. Také Ikaria za námi mizí.

Vlečné lano se zdá být jako nitka na jejímž konci se třepotá tunový člun a jedenáct lidí posádky. Všichni jsou hrdinové. Vyzkoušeli jsme si pocit, který vídáme ve filmu či televizi, a kterému jsme si odvykli dávat váhu. Jde nám jen o formu, ne o obsah. A tady se v obsahu topíme.

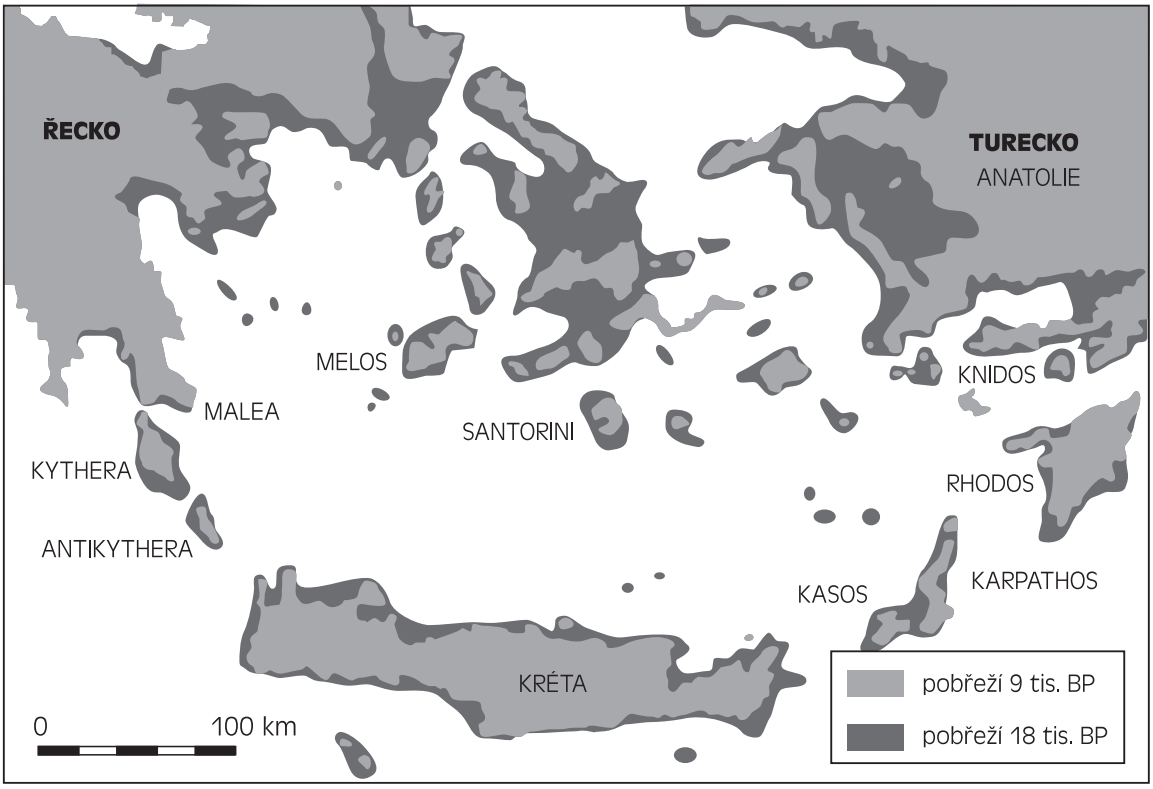
Nemohu to vypětí pohledu unést a plížím se do kajuty. Je prázdná, protože tady působí mořská nemoc nejvíce. Uzavřený prostor a kývání. Instinkt nechává člověka padnout na zem. Ve vodorovné poloze je to lepší. Ale jaká poloha je tady vodorovná? Vmáčknul jsem se na lavici a jednou rukou se držím, abych z ní nespadnul. Cítím vyčerpání a usínám...

Koncem poslední doby ledové, asi před 18 000 lety, vázaly ledovce ohromné množství vody. Hladina oceánu byla o více než sto metrů níže než dnes. V důsledku toho se vynořily některé mělčiny a pobřeží pevnin mělo jiný tvar. Některé ostrovy byly součástí pevniny. Na tehdejší pomyslné mapě světa došlo i k výrazným změnám. Například v Mexickém zálivu byla vytvořena nížina několik set kilometrů široká.

Změny pobřežní konfigurace měly velké geologické, klimatologické a archeologické důsledky. Mezi nejznámějšími je třeba připomenout spojení Britských ostrovů s Evropou nebo vytvoření pevninského mostu v Beringově moři, který umožnil migraci člověka z Asie do Severní Ameriky. Jen na méně než 100 kilometrů byla vzdálena vynořená země Sundaland od kontinentu Nová Guinea - Arafura - Austrálie.

Na základě bathymetrických dat a přísného využití průběhu pokleslých mořských pobřeží byly podrobně rekonstruovány i tvary prehistorických pobřežních linií pro oblast severovýchodního Středomoří. Mapy jsou vytvořeny pro dvě zlomová období. Před 18 tisíci lety vrcholílo zalednění a došlo k maximálnímu poklesu mořské hladiny a vynoření pevnin. Před 9 tisíci lety se hladina po tání ledovců ustálila přibližně do dnešní podoby. Ne však docela. Toto období je zároveň dobou, kdy se v Evropě mohly objevovat počátky zemědělství. Hladina moře ležela o 25 až 40 metrů níže než dnes.

Jak tedy vypadalo pobřeží Egejského moře v pozdním paleolitu a mezolitu? Řecko bylo zcela odlišnou zemí. Pobřežní nížiny byly daleko rozsáhlejší. Peloponés a ostrov Euboia se staly téměř součástí pevniny, kterou bychom mohli nazvat jako Kykládský ostrov. Na řecké pevnině existovalo několik velkých jezer a v severní Egejdě rozsáhlá pobřežní nížina, táhnoucí se od severní Anatolie po současnou Thessálii. Součástí této nížiny byly i ostrovy Thasos a Samothráké. Pobřeží pohltilo i ostrůvky u dnešní Malé Asie až po ostrov Kos. Tuto nížinu křížily velké řeky, které zmizely až před 9000 lety. V průběhu největšího zalednění byl Peloponés spojen se středním Řeckem na severozápadě i severovýchodě a dnešní Korintský záliv tvořil jezero.



Obr. 3.2 Pobřeží Egejského moře v době maximálního zalednění (18 000 BP) a v mezolitu-neolitu (9000 BP) (podle Broodbank-Strasser 1991). ■

Obr. 3.3 Prehistorická úroveň pobřeží 9000 BP s vyznačením trasy expedice Monoxylon (podle van Andel-Shackleton, 1982). ■

Nížina existovala i mezi Attikou a jihovýchodní Argolidou a rovněž Euboia byla spojena s pevninou. Stručně řečeno, Řecko bylo větší a méně členité než dnes. Existující jezera měla značnou hloubku, protože chybělo jejich spojení s mořem. Nejhlubší bylo Marmarské jezero (1400 m), dále jezero v dnešním Korintském zálivu (l000 m) a jezero na jihu Attiky (150-200 m). Mnohem mělčí byla jezera při jónském pobřeží.

Mnoho egejských ostrovů se spojilo dohromady. Dnešní Sporady, mimo ostrova Skiros, vytvářely dlouhý poloostrov, i když jen několik málo kilometrů široký. Mnoho ostrovů v Kykládách se spojilo ve velký celek oddělený od pevniny jen asi 10 km moře.

Před 15 tisíci lety se táním ledovců začala hladina moří postupně zvedat a před 9 tisíci lety bylo pobřeží Egejdy už jen o málo větší než dnes a ostrovy byly už většinou od sebe odděleny. To mělo svoje archeologické důsledky. V jeskyni Franchthi na Peloponésu nalezené obsidiánové nástroje staré 10 tisíc let dokládají námořní plavbu v mezolitu. Tehdy už byl ostrov Mélos, odkud jedině mohl obsidián pocházet, oddělen výrazně od pevniny a dalších ostrovů. Naproti tomu ostrov Sámos zůstával ještě součástí pevniny. Proto i trasa expedice Monoxylon začala až zde. Samos byl navíc od severu chráněn ještě výraznějším poloostrovem, který clonil možnou trasu mořeplavby až na Ikarii. Tínos a Andros byly ještě spojeny v jeden celek a Euboia zůstávala poloostrovem chránícím plavební trasu na Attiku před severními větry, které jsou v Egejdě nejvýraznější. I my jsme poznali, co znamenají.

Řetězce ostrovů a poloostrovů kryly rozsáhlé zátoky u maloasijského pobřeží a vytvářely jistě místa ideální pro rybolov a vznik námořní plavby. Lidé museli vědět, že směrem na západ je za několika ostrovy další velká pevnina.

V této vcelku příznivé situaci však existovaly přinejmenším dva úseky vzdálené stejně na dnešní i pomyslné prehistorické mapě. Jsou to vzdálenosti Ikaria-Mykonos a Andros-Euboia. První z nich je relativně dlouhá (přibližně 50 km po moři) a druhá je neklidná mořským proudem. Obě jsou navíc otevřené severním větrům, které se mohou rozběhnout přes stovky kilometrů Egejského moře. Ty jsem popsal jako zóny nespojitosti.

Změny úrovně mořské hladiny v minulosti mají zřejmě i obrovský vliv na naše poznání osídlení pobřeží v mezolitu a neolitu. Výborným příkladem je izraelská lokalita Atlit-Yam.

Otevřel jsem oči. Richard, technik a kameraman v jedné osobě, se spouští za mnou do kajuty. Posádka potřebuje vidět Náčelníka, tvrdí. Funkce Náčelník, Kormidelník, Doktor získaly zde velká počáteční písmena. Místo jmen. Zapochyboval jsem o významu jeho slov, ale také se zastyděl, že se schovávám v podpalubí.

Vyplížil jsem se po schůdcích ven. Není překvapením, že se situace nezlepšila. Posádka monoxylu je máčená vodou. Ani po stovkách vln se při pádlování nevytvořil stereotyp.

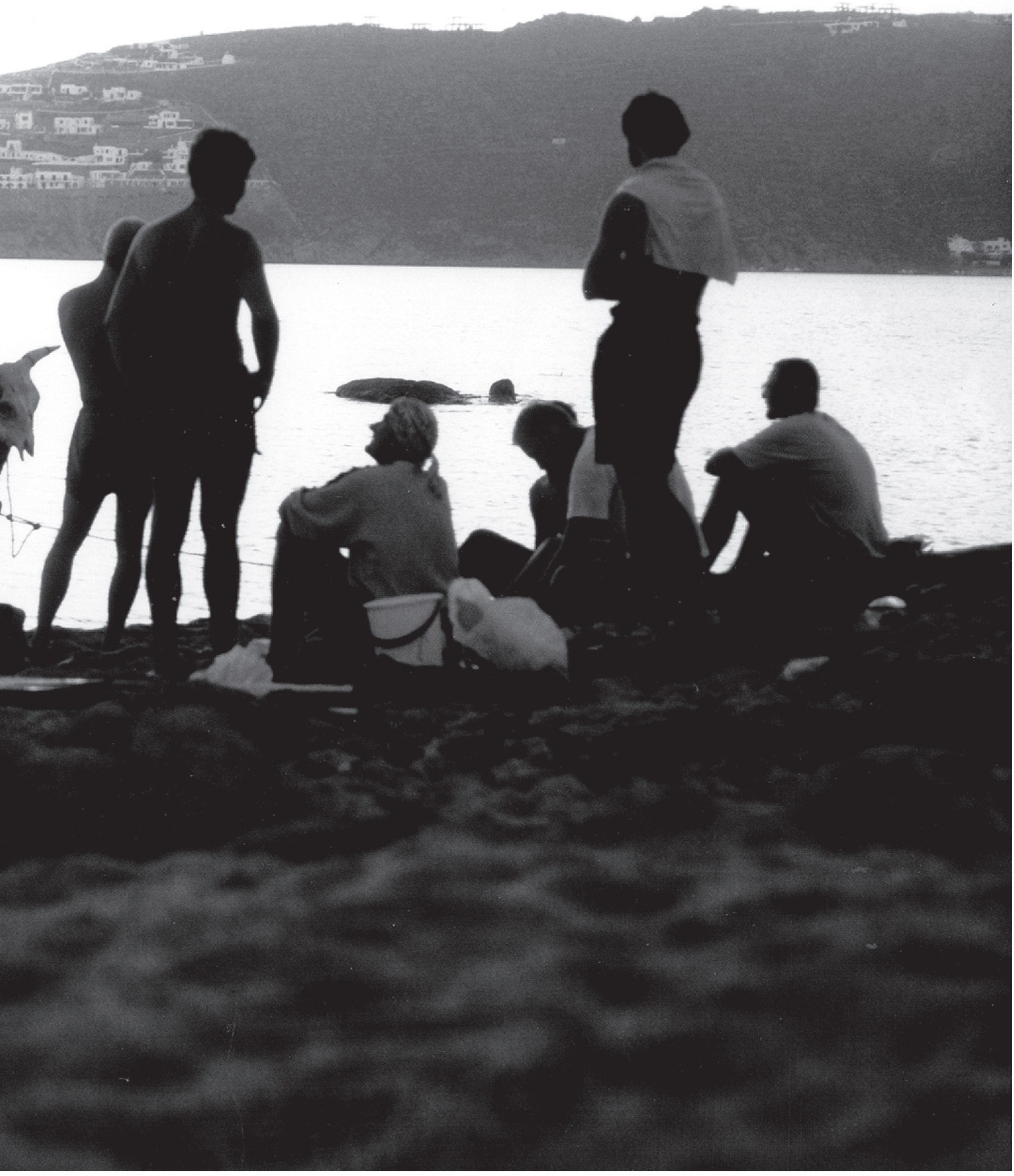
Vysoko nad hlavami nám zakroužil vrtulník. Asi vojenská či policejní hlídka. Malý kontakt se světem.

„Malá jachta táhne dřevěný člun plný lidí", zní úřední zpráva ministerstvu řeckého obchodního námořnictva. Ale to se dozvíme až následujícího dne.

Na levoboku se objevil ostrůvek Chtapodia. Víme, co to znamená. Je to zhruba čtyřicátý osmý kilometr cesty na Mykonos. V mlžném oparu před námi se dokonce objevily obrysy ostrova. Ale bouře zuří stále více. Podle ostrých stěn ostrůvku teprve teď vidíme, jak pomalu ubíhá cesta a kam nás vítr a vlny ženou. Později Kapitán vypočítá rychlost větru padesát kilometrů v hodině. Ten malý kus pevné země vidíme snad ze všech stran. Podle toho, jak motor jachty táhnoucí obě plavidla zápasí s vodním živlem. Vidíme jak naivní byla představa o nouzovém přistání zde, na kusu skály bez kousku rovné plošiny. Strmé stěny rozrážejí ženoucí se vodu. Tažné lano nesmí povolit!

Zíráme na tu děsivou krásu až do setmění. Znovu jsem se probudil až za tmy. U Kapitána je živo. Moderní navigační přístroje signalizují blízkost ostrova. Děsivost moře tomu však nenapovídá. Je stále stejné, jen jedeme čelem proti vlnám. Je to pomalejší, ale bezpečnější. Tažený monoxyl nevidíme, ani jeho posádku. Vystřídat se nepodařilo za celou další cestu.

Svištící vítr se začal pomalu uklidňovat závětřím ostrova. Poznali jsme to už při průzkumných plavbách na Ikarii. V jedné chvíli se zdá, že vichr loď roztrhá a za chvíli nastupuje netušený klid. Svítíme před sebou do vody světlem i baterkami. Hloubkoměr ukazuje mělčinu. V dálce před sebou vidím zelené světlo lodi. Vyměnilo se za červené. To znamená, že nějaký člun vyjíždí do zátoky ostrova. Navigační přístroje a Kapitán nás tedy dovedli do přístavu. Vlny mizí. Svítíme do vody jako o závod. Rozeznáváme obrys pevniny. Úzkým vjezdem vplouváme do nevelké, ale dobře chráněné zátoky. Začínám vnímat zimu. Tak takhle se tedy ke břehu dostávají trosečníci.

Po dávno nacvičených vyloďovacích manévrech jsme se po skupinkách rozprchli se zavazadly po pláži. Je 22 hodin. Zhasla světla exkluzivního hotelu na skále nad pobřežím. Ostrov Mykonos je místem turistů. Obsadili jsme plážová lehátka a zahrabali se do spacáků. Zima z prokřehlosti, ale závětří. Vděčnost za záchranu životů, ale zklamání z trasy, kterou jsme neprojeli vlastními silami. Člověk je krásná potvora.

Zóna nespojitosti je místo, které se dá projet. Ale jen někdy.