



■ Obr. 1 Mořský hřebec míjí mys Wrath na severozápadním cípu Skotska. (Foto Werner Karrasch, The Viking Ship Museum, Denmark)

Mořský hřebec z Glendalough

V lednu 2008 odvysílala BBC v cyklu Timewatch program Viking Voyage o cestě rekonstrukce vikingské válečné lodi Havhigsten fra Glendalough (Mořský hřebec z Glendalough) z Dánska do Irska

■ J. Kateřina DVOŘÁKOVÁ
EuroREA, Velká Británie

Plavba završila dlouhý proces, který začal v roce 1957 nálezem čtyř lodí v Roskildském zálivu. Lodě tam byly potopeny v 70. letech 11. století úmyslně, aby zablokovaly úzký vjezd do přístavu. Největší z nich, označená Skuldelev 2, byla pro archaeology výzvou. Jedná se totiž o vůbec největší nalezenou vikingskou válečnou loď. Zachovaných asi 25% umožnilo rekonstruovat původní velikost i celkový tvar. Dendrochronologická analýza odhalila, že loď byla postavená okolo roku 1042 v dublinské oblasti.

Příprava plavby z Dánska zpět do „domácích vod“ trvala deset let plánování, stavby modelu v měřítku 1:10 a čtyři roky výstavby mořeplavby schopné rekonstrukce. Loď byla postavena nástroji a metodami, které byly k dispozici původním stavitelům, všechny dřevěné části byly pečlivě opracovány sekerami. Zkušební plavba okolo dánského

pobřeží dokázala, že loď je schopna mořské plavby.

Zůstala otázka, zda by Mořský hřebec byl schopný víc než 1600 km dlouhé plavby přes Severní moře z Dánska do Dublinu, kterou původní loď nepochybně vykonala. Výprava byla naplánována na léto 2007 a návrat o rok později. Vikingové se plavili blízko pobřeží a moře přejížděli nejkratším možným směrem. Trasa Mořského hřebce byla naplánována podobně. Z Dánska přejeli do Norska a podél pobřeží do místa nejbližšího Orkneji, z Orkneji pokračovali k severnímu pobřeží Skotska se zastávkou na ostrově Skye přibližně v půli cesty, pak mezi Vnitřními Hebridami a skotským pobřežím a dále k ostrovu Man a odtud už do Irska. Po celé trase se setkávali se stopami pobytu Vikingů.

Před naloděním byl zvážen veškerý náklad včetně členů posádky, aby byla loď vyvážená, ale i jako součást výzkumu. Posádka zaznamenávala všechno, co se po cestě stalo, včetně množství spotřebovaného jídla. Vše bude analyzováno. K dokumentaci plavby a orientaci měli k dispozici satelitní navigaci.

Posádka se musela připravit nejen na náročnou plavbu, ale i na stísněné podmínky. Válečné lodě Vikingů

byli užší než jiné typy jejich lodí, byly stavěny pro rychlost, ne pro pohodlí. Posádka neměla žádnou ochranu před počasím, spala na otevřené palubě. Na každého člena připadalo méně než 1m² a tak stísněné prostředí vyžadovalo dobrou organizaci. Podle skandinávské tradice byla posádka rozdělena do šesti skupin, každá nesla odpovědnost za určitý úsek lodi. První skupina na přídi byla například mimo jiné zodpovědná za hlídky, další za plachtu při křížování, skupina okolo stěžně zodpovídala za lanoví, jiná za pumpování vody a skupina okolo kormidla



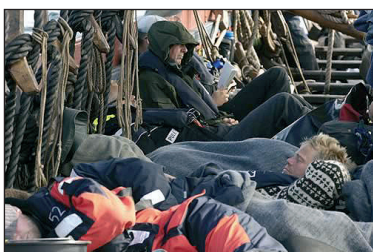
■ Obr. 2 Plavba Mořského hřebce z dánského Roskilde do irského Dublinu v roce 2007 (červeně) a zpět v roce 2008 (modře).



■ **Obr. 3** *Loď byla stavěna v loděnici dánského Viking Ship muzea v letech 2000 až 2004 replikami vikingských nástrojů a pomocí původních dobových postupů.*



■ **Obr. 4** *Mořský hřebec s doprovodnou lodí.*



■ **Obr. 5** *Členové posádky při odpočinku během plavby (všechny obrázky v článku Viking Ship Museum).*

s kapitánem a kormidelníkem byla velitelstvím lodi. Každá skupina tvořila samostatný tým, jejich členové společně přespávali, jedli i odpočívali. Celkově měla posádka 65 členů, z toho 12 žen. Většina byla z Dánska, velkou skupinu tvořili Irové, ale účastnili se i Kanaďané, Novozélandčané a Britové. V posádce byli pracovníci muzea, kde je Skuldelev 2 vystaven, lidé, kteří se podíleli na stavbě lodi, zkušený námořníci i dobrovolníci vybraní s ohledem na jejich profese. Základní tým se na plavbu připravoval několik měsíců.

Kromě plavby z Roskilde do Dublinu měli za úkol také otestovat plavební schopnosti lodi. Pro testy využili poměrně klidné oblasti mezi Vnitřní-

mi Hebridami a Skotskem. Tři dny věnovali opakovanému překonávání stále stejné trasy s různým nastavením plachty. Tato část plavby, nutná z hlediska archeologie, se nezamlouvala některým dobrovolníkům, kteří se účastnili celé výpravy kvůli dobrodružství. Díky těmto testům teď ale víme, že veslování proti větru je až dvakrát rychlejší než křižování a to přesto, že užívali jen polovinu vesel, aby se veslaři mohli střídát a plavba byla plynulá.

Výprava otestovala loď i posádku. Po cestě se museli vypořádat s bezvětřím i prudkým větrem, chladem a skoro neustálým deštěm, protože léto 2007 bylo mimořádně mokré. Rozhodujícím faktorem plavby bylo jednoznačně počasí. Ze ság je známe, že Vikingové na příznivé počasí čekali týdny, někdy měsíce i přes celou zimu. Mořský hřebec si užil více než týden nepříznivého počasí u pobřeží Norska. Dlouhé čekání v malém přístavu, kde se toho nedá moc podnikat, nepříznivě ovlivnilo morálku posádky, zvláště když se odjezd postupně odkládal. Někteří členové posádky tvrdili, že plně chápou, proč Vikingové plenili a drancovali. Při předpovědi počasí slibující příznivý vítr na otevřeném moři mu proto vyjeli vstříc. Tam je ale bohužel čekalo bezvětří a změna předpovědi. Vítr se obracel a u pobřeží Norska byly očekávány bouře. Kapitán se musel rozhodnout, zda se vrátí zpět a budou dále čekat, nebo jestli využijí doprovodné lodi a nechají se táhnout. Moderní lidé bohužel nemají k dispozici tolik času jako Vikingové a proto se nakonec s těžkým srdcem rozhodli pro doprovodnou loď. Dále na otevřeném moři se dostali do oblasti s příznivým větrem a tak nakonec značnou část z 300mílového přejezdu Severního moře překonali pod vlastní plachtou.

Většina konstrukčních prvků lodi fungovala po celou plavbu dobře, objevily se pouze dva problémy. Několik z kolíků, které upevňovaly lana ukotvující stožár, prasklo. Jeden z nejzkušenějších námořníků na palubě se domníval, že se jedná o konstrukční chybu, protože kolíky byly přetíženy, a obával se domínového efektu, kdy by postupně popraskaly všechny kolíky na jedné straně. Mnohem větším a potenciálně nebezpečným problémem bylo upevnění kormidla. Nikdo neví,

jak přesně Vikingové svá kormidla přidělávali. Kormidlo Mořského hřebce bylo připevněno řemenem, který v průběhu plavby dvakrát praskl. Po celou dobu opravy byla loď neovladatelná a stažení plachty jí jen ubralo na stabilitě, protože stabilita a ovládání úzké lodi závisí na rychlosti. To se prokázalo několikrát, kdy Mořský hřebec zvládal plavbu rychlostí 12 uzlů s podporou příznivého větru, 12,5 uzlů s pomocí příznivých proudů, a především, když zastížení bouří čelili větru stupně 7 Beaufortovy stupnice (50-61 km/hod). S plachtou skasanou na šestinu původní plochy se Mořský hřebec dobře ovládal a plul bezpečně rychlostí 9 uzlů.

Program Viking Voyage přiblížil celou plavbu pomocí mozaiky rozhovorů a doprovodného slova. Zatímco členové posádky popisovali své pocity, užívali se role expertů a vysvětlovali různé činnosti nebo historická fakta, doprovodné slovo popisovalo plavbu. Autoři scénáře se bohužel domnívali, že samotná plavba nebyla dost zajímavá, a tak opakovaně vytvářeli umělé napětí výroky typu „aniž to posádka tušila, v nejbližší chvíli měl prasknout důležitý díl“, „a zatím jiný díl lodi může způsobit skutečně nebezpečnou situaci“ a „to ještě nevěděli, že...“ atd. Celkově byl program informativní a poměrně dobře vyvážený, nepříjemné bylo jen zbytečné dramatinizování.

Cestu bylo možné sledovat na internetu, kde BBC na svých stránkách zveřejňovala deník www.bbc.co.uk/history/programmes/vikingvoyage/index.shtml. Skuldelev 2 je společně s ostatními vikingskými loděmi potopenými v Roskildském fjordu vystaven ve specializovaném muzeu viz www.vikingskibsmuseet.dk. Na návrat do Dánska, který proběhl v létě 2008 je možné se podívat na www.havhingsten.dk.

Summary

Sea Stallion from Glendalough

In January 2008 BBC broadcast, as a part of the Timewatch series, a programme called "Viking Voyage" about the journey of a reconstruction of a Viking warship Havgingsten from Glendalough from Denmark to Ireland. The voyage from Denmark to Dublin was planned for the summer 2007 with return a year later in which the crew aimed to test seafaring qualities of the ship. Viking Voyage presented the whole journey through a mosaic of interviews and accompanying narratives.