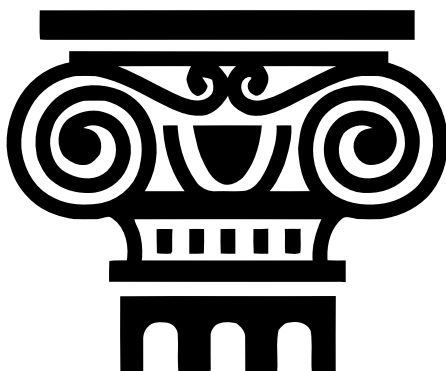


STRUČNÉ
STŘEDOMOŘSKÉ
DĚJINY



JEREMY
BLACK

LEDA
2022

Kapitola první

Moře a pobřeží

Kol každá klesla říš, jen tvoje ne!

Karthago, Hellas, Řím, hle, čím se staly?¹

Lord Byron, *Childe Haroldova pout'*, 1812

Přeliv vod Atlantického oceánu přes západní výběžek Středomoří, jenž se odehrál dávno před příchodem člověka, je nejvýznamnější událostí v historii této oblasti. Po dlouhou dobu bylo Středomoří, vzniklé oddělením Eurasie od Afriky, uzavřeným zmenšujícím se mořem. Pás pevniny, spojující Španělsko s Marokem, jej odřezával od vod Atlantiku, zatímco další bariéra, podobná té, která zůstala mezi Středomořím a Rudým mořem, ho oddělovala od Černého moře. Říční přítoky do Středozevního moře byly omezené, což způsobovalo, že za odpařenou vodu chyběla náhrada. Slanost moře postupně vzrůstala. (Nánosy soli budou hrát později důležitou roli.) V důsledku tohoto procesu, označovaného jako messinská solná krize, která začala asi před šesti miliony let, Středozevní moře z velké části vyschlo.

Ke změně tohoto stavu přispěly geologické tlaky a vzestup mořské hladiny. Vody prolomily zemské bariéry, oddělující Středomoří od Atlantiku a Černého moře. Nejprve, v rámci tzv. pliocénské

záplavy, začala voda pravděpodobně proudit přes Gibraltarskou skálu – jako vodopád, jímž se valilo za vteřinu stokrát více vody než z Viktoriiniých vodopádů. Asi před 5,3 milionu let masy vod skálu prolomily a zaplnily západní část Středozevního moře a později, když praskl sicilský práh, se vodami Atlantiku zaplnila i východní polovina Středozevního moře. Celý tento proces netrval pravděpodobně více než deset let.

V případě Černého moře, původně jezera s pitnou vodou, existuje předpoklad, že vody ze Středozevního moře do něj pronikly asi kolem roku 7200 př. n. l. Někteří odborníci jsou přesvědčeni, že ke změnám z různých důvodů došlo v době mezi 17 000–14 000 či 11 000–8000 let př. n. l. Vztah Černého moře a Středomoří byl nepochybně složitý a důkazy pro obrovskou záplavu Černého moře jsou sporné.

Záplava z Atlantiku do Středomoří vytvořila nový systém přítoků a zdrojů. Voda ze Středozevního moře se dál odpařovala, a jelikož řeky a déšť nedokázaly ztrátu nahradit, nepřestávala do Středomoří proudit voda z Černého moře a (v daleko větším množství) z Atlantiku. O přítoku vody z Černého moře se zmiňuje Shakespeare, opíraje se o fakta, která uvádí Plinius starší v *Naturalis historia* (Dějiny přírody). Podle Plinia stále proudí voda z Černého (Pontského) moře do Marmarského moře (Propontis) a Dardanel (Hellespont), ale nikdy obráceně. V dramatu *Othello* reaguje hlavní postava na Jagovu poznámku, že Maur možná změní názor:

Už nikdy, Jago! Jako Pontské moře,
jehožto ledovatý vítr a proud
odlivu nezná, nýbrž bez ustání

se valí Propontidou k Hellespontu,
mé záští krvavé se řítí vpřed...²

Přítok vody z Atlantického oceánu je o to větší, že slanější a těžší vody Středozemního moře se dostávají pod pronikající vodu z Atlantiku a nebrání tak přívalu z oceánu. Tím vzniká problém pro lodí, ať již veslice či plachetnice, při plavbě na západ. Částečně se jej podařilo překonat využitím spodního proudu podél severního pobřeží, který jim umožnil plout západním směrem. Znali ho již Féničané, kteří s jeho pomocí založili v západní části Gibraltarské úžiny přístav Gades (Cádiz).

Soustava proudů ve Středozemním moři je současně jednoduchá i složitá. Jednoduchost tkví v tom, že hlavní proud se pohybuje proti směru hodinových ručiček východně podél pobřeží severní Afriky, dále z jihu na sever podél pobřeží Izraele a Libanonu, načež se stáčí zpět na západ podél severního pobřeží Středomoří až k Gibraltaru. Složitost vyplývá z faktu, že Středomoří je částečně složeno z okrajových moří (od východu k západu z Egejského, Jaderského a Tyrhénského) a také že dochází k významnému narušování proudů v blízkosti velkých ostrovů, jako je Kypr a Sicílie.

Tyto ostrovy jsou výsledkem rozmanité podmořské geologie, která zahrnuje rovinatější oblasti, jako jsou Kyperská či Jónská pánev a Baleárská planina, stejně jako např. Středomořský hřbet. Kombinace těchto faktorů spolu s měnící se úrovní mořské hladiny způsobila, že v minulosti byly některé novodobé ostrovy, např. Euboi a Sicílie, spojeny s pevninou, v těchto případech s Řeckem, resp. Itálií. Naopak jiné tvořily dohromady větší ostrovní celky, jako např. Menorca s Mallorkou či Korsika se Sardinii. Zvířata, která žila

v izolaci na ostrovech, získala specifickou podobu, např. bývala menší či větší. Na Krétě žil slon velikosti psa a dodnes se tu vyskytují zvláštní kozy. Na italském poloostrově Gargano žili v době, kdy byl ostrovem, obrovští dikobrazi, sovy a plši.

Konec doby ledové a tání ledu ovlivnilo výši mořské hladiny, ale podstatnější než tyto změny byla komplexní zeměpisná historie Středomoří. Existenci života v celé oblasti permanentně ohrožovaly sopečné erupce a zemětřesení. K mohutnému výbuchu vulkánu došlo na egejském ostrově Santorini mezi lety 1645–1500 př. n. l. V roce 1343 n. l. zničilo zemětřesení italské město Amalfi, jeho větší část skončila pod vodou. Erupce z roku 1384 usmrtila vévodu a vévodkyni z Lesbosu. Následovala zemětřesení v Kalábrii (1793), na Krétě (1810), v italské Basilicatě (1857), na ostrově Chios (1881), na západním Peloponésu (1886), opět v Kalábrii (1905), v Messině (1908), v Izmiru (1928) nebo v Řecku (1932). Erupce v Alžírsku z roku 1980 zničila 25 000 domů a zemětřesení v Salernu v témže roce těžce poškodilo tamní normanskou katedrálu. Konspirační teoretici nepřestávají tvrdit, že zemětřesení a sopečné erupce jsou vyvolávány nepřátelskými silami. V roce 2017 dokonce Turecko vyrukovalo s oficiálním tvrzením, že zemětřesení způsobují americké a izraelské seismické lodě záměrně. Trvalé ohrožení života lidí v blízkosti sopek je zřejmé, nejmarkantněji ve stínu Vesuvu v Neapolském zálivu a rovněž v blízkosti Etny.

Trvalá sopečná aktivita souvisí se vztahem mezi eurasijskou a africkou tektonickou deskou. (V důsledku pokračujícího posunu africké desky na sever dojde patrně asi za 50 milionů let k zániku Středomoří.) Dobře patrné je to na hoře Etna na Sicílii, jež je velmi aktivní a kde si erupce v roce 2014 vynutila dočasnou uzávěru

letišť v Katánii. Pro turisty byly a nadále zůstávají návštěvy sopek, zvláště Vesuvu, Etny a Santorini, zajímavou součástí jejich středomořského itineráře. Noční plavba na výletní lodi kolem Stromboli, tohoto „majáku Středomoří“ v Liparských ostrovech (severně od Sicílie) ozářeném sopečnými výbuchy, je skutečně dramatická. Sopka na Stromboli vybuchla v roce 2002 a znovu v roce 2019, kdy se ostrov pokryl popelem a jeden výletník při hromadném úprku turistů z pláže do moře zahynul. Blízký ostrov Vulcano je klidnější, i když i on chrlí kouř a šíří siřičný zápach; do jeho velkého kráteru lze sestoupit.

Produktem sopečné činnosti je obsidián, tvrdý materiál podobný sklu, který je možné štípat a vyrábět z něj ostří; pro staré lidské kultury představoval důležitý pracovní nástroj. Velké zásoby obsidiánu, významného obchodního artiklu, se nacházely na Liparských ostrovech a na ostrovech Pantelleria a Milos.

V minulosti si lidé vznik ostrovů vysvětlovali působením geologických změn. Strabón, řecký zeměpisec s rozsáhlým odborným záběrem (asi 63 př. n. l. – 23 n. l.), popisoval ve své *Geografii* (7 př. n. l.) Sicílii jako:

...kus pevniny odtržený od kontinentu zemětřesením ... oheň, jenž hořel pod povrchem, spolu s větrem způsobil ničivé zemětřesení, jelikož všechny průchody k zemi byly uzavřeny. Oblasti se tudíž zahřály tak, že podlehly silným poryvům větrů, byly roztrženy ve dvě a poté zaplaveny ... Je pravděpodobnější, že ostrovy uprostřed rozlehlých moří byly vyzdviženy z hlubin, zatímco ty, jež se nacházejí u mysů a jsou odděleny od pevniny pouze úžinou, byly od ní odtrženy.

Velmi odlišně Strabón popisuje jev, který bychom považovali za tsunami poblíž Tyru v Libanonu:

Mořská vlna, podobná přílivové vlně ... Když odliv obnažil pobřeží, objevila se lidská těla ležící mezi mrtvými rybami. Podobné události se dějí v sousedství Mount Casius nedaleko Egypta, kde dochází k občasným prudkým záchvěvům, takže půda se propadá nebo se zvedá. Výsledkem je, že zvýšená část moře odráží a snížená část ho přijímá. Ale země prochází opačným pohybem a místo obnovuje svou původní podobu.

Tsunami vysokou až 30 metrů vyvolalo mohutné zemětřesení u ostrova Amorgos na Kykladském souostroví v Egejském moři v roce 1956.

Kromě mořských proudů hrají důležitou roli větry, které se značně mění v závislosti na ročním období a podnebních systémech. Letní větry ve východním Středomoří vanou zpravidla od severozápadu. Jižní větry, jako je mistrál, které narážejí na pobřeží Provence, zvyšují význam chráněných přístavů. Dříve než si všiml, že „většina italského pobřeží žádné přístavy nemá“, zaměřil se Strabón na místa, poskytující dobrou ochranu před vlnami. Patřilo k nim Brindisi, klíčové přístavní město na cestě přes jižní Jadran do Řecka, kde bylo pobřeží zformované do tvaru jeleních parohů. Zato nedaleké Tarento „není vůbec kvůli své velké rozloze chráněno před vlnami, a navíc ve vnitřním přístavu se nacházejí mělčiny.“ Tato pozorování se ukázala jako obdivuhodně přesná.

Cesty na primitivních plavidlech byly v minulosti velmi nebezpečné. Paluby galér se nacházely velmi nízko nad vodou, takže je za

špatného počasí zaplavovaly vlny. Zejména na podzim a v zimě byli námořníci vystaveni vysokému riziku. Např. Turci údajně ztratili v bouři koncem roku 1538 šedesát lodí. Na mořeplavce číhalo nebezpečí po celý rok, v neposlední řadě hrozilo ztroskotání na mělčině. V květnu 1698 chtěl britský cestovatel Robert Clayton plout z Neapole na Sicílii:

Najali jsme si na tuto cestu feluku s osmi vesly za sebou ... Šestnáctého ráno jsme měli velmi jasnou oblohu a naprostý klid. Zdálo se, že se na nás všechno směje, pobízí nás k cestě a slibuje bezpečnou a rychlou cestu do Messiny. A tak jsme se v devět vydali na moře ... Veslovali jsme přímo přes záliv na ostrov Capri. Byli jsme asi třicet dva kilometrů od Neapole, když jsme ucítili lehkou brízu. Moře se začalo vzdouvat, takže kormidelník stočil loď přímo k Masse, městu na blízkém mysu a nejbližšímu místu na pevnině, k němuž jsme se mohli dostat. Veslovali jsme necelou hodinu, když se nebe zatáhlo, začal foukat velmi silný vítr a moře se vzdouvalo tak vysoko, že jsme se raději obrátili k Neapoli, než abychom pokračovali k Masse. Naše vesla byla k ničemu, takže jsme byli nuceni natáhnout plachtu a zamířili jsme ke Capri. Skoro hodinu jsme bojovali proti stále sílícímu větru a bouřlivému moři. Naše loď se tak naklonila, že část plachet byla neustále pod vodou, voda se valila přes palubu a hrozilo, že nás každá příští vlna může zahubit. Byli jsme stále ještě skoro deset kilometrů od Capri, pokročili jsme jen nepatrně, přičemž jsme čelili velkému nebezpečí. Nakonec jsme shledali jako nejjistější ukryt se před větrem v Neapoli ... Počasí nadále zuří ... Pomíjím vše ostatní, co se na této cestě odehrálo.

Ale nepředvídatelnost se mohla stát pro cestovatele i výhodou. V dubnu 1792 si Thomas Brand, domácí učitel a vychovatel na Sicílii, poznamenal, že jeho svěřenec, lord Charles Bruce:

...podnikl nanejvýš užitečnou plavbu přes moře Hesperidek z Neapole do Palerma, trvající čtyři noci a tři a půl dne ... Byl skoro naprostý klid – vskutku panovalo počasí mnohem vhodnější pro radovánky Afrodity a jejích počestných panen než pro jakoukoli výpravu obyčejných smrtelníků ... Sicilské lodi pro osobní dopravu jsou nejšíkovnější věcí, jakou si lze představit. Každý pasažér má svou kajutu. Lodi jsou vybaveny dobrou jídelnou a kapitáni plavidel mají anglické námořní vzdělání.

Ale nakonec se ještě v dubnu Brand zdržoval v Messině, poněvadž:

...vítr vane opačným směrem. Původně jsme zamýšleli vrátit se do Palerma a najmout si tam sicilskou osobní loď, ale jsme již unaveni ze sicilských cest a hostinců a navíc severní strana ostrova nenabízí nic pozoruhodného. Proto jsme se rozhodli využít možnosti a nastoupit na dobrou neapolskou brigu v naději, že budeme v Neapoli skoro tak brzy jako tento dopis.

Brandova přirovnání, využívající antické náměty, v této době zcela běžná, jsou svědectvím o světě, který nenávratně zmizel. Totéž platí o odkazech k bouřím ve Středomoří. Je zřejmé, že Homérovy básně *Ílias* a *Odysea* tvořily důležitou a samozřejmou součást kulturního povědomí soudobé elity. Jejich vliv je patrný v Mozartově klasické

opeře *Idomeneo* (1781), popisující návrat Řeků z Trojské války domů. Součástí děje jsou krutý mořský bůh Neptun, hrůzné bouře na smrtelně nebezpečném moři a mořské obludy. Středozemní moře jistě nebylo výlučně poklidným pozadím pro obrazy přístavů a pobřežních scén zalitých sluncem, jak je malovali např. Francouz Claude Lorraine v 17. století nebo Brit Richard Wilson o století později. Muzeum vraků v Kyrenii na severním Kypru, jež vystavuje pozůstatky řeckých plavidel ze 4. století př. n. l., je názornou ukázkou nebezpečí, které tehdejší mořeplavci a obchodníci podstupovali. Podobně je zaměřeno archeologické muzeum v Lipari na Liparských ostrovech, uchovávající náklady z lodí ztroskotaných ve starověku. Bouře se ale vyskytují i dnes.

Nevyzpytatelný vítr představoval pro námořníky stálou hrozbu. Nepřekvapuje tudíž, že v kostelech se setkáváme s vyjádřením díky za přežití. Katedrála v Cefalù na Sicílii, vybudovaná Rogerem II. Sicilským, je údajně vyjádřením jeho díky za záchranu, kterou mu před divokou bouří poskytl zdejší přístav. Z podobných příčin vznikl poutní kostel Santa María di Bonaria poblíž Cagliari na Sardinii, který v roce 1325 založili Aragonce. Je v něm uložen obraz Panny Marie. Obraz měli na palubě španělské obchodníky na cestě do Itálie. Během bouře loď ztroskotala, ale obraz se neutopil, moře ho vyplavilo na břeh a stal se symbolem ochrany námořníků, jako tomu bylo v případě mnoha dalších pobřežních chrámů antiky.

Katedrální muzeum v Cagliari uchovává sbírku předmětů, ukradených papeži Klementu VII. během vyplenění Říma roku 1527. Drancující žoldnéři tak protestovali proti nevyplacení mezd. Předměty patřily katalánským mořeplavcům, které zastihla na moři divoká bouře. Z vděčnosti za svou záchranu je věnovali místnímu

arcibiskupovi. Motiv bezpečné cesty neztrácel na významu, jak dokládají malby na mramorových stěnách baziliky de la Garde v Marseille z poloviny 19. století.

Problémy se nevyhýbaly ani individuálním cestovatelům za poznáním. V lednu 1760 mnoho nechybělo a Edward Tucker, který v předchozím roce připlul z Anglie do Janova, málem padl u břehů Korsiky do rukou Francouzů. (Bylo to v době sedmileté války, 1756–1763.) Tucker chtěl strávit čtyři nebo pět dní v Leghornu (Livorn) „...plavbou na některé z feluk, které (pokud to počasí dovoluje) denně pendlují sem a tam mezi Korsikou a Leghornem. Minulý měsíc se pořád čekalo, až vyplují, ale neustálý déšť a prudké nárazy větru tomu bránily. Konečně mohla jedna vyplout a na ní jsem se sem dostal.“

V roce 1785 se Charles Sloane přeplavil ze Sicílie na Maltu rychleji, ale cesta nebyla jednoduchá: „Trvalo nám to dvanáct hodin, přičemž po většinu cesty zuřila bouře. Těžce jsem onemocněl a jen proto jsem nepropadl panice; vždyt jsme byli ve člunu pro šest veslařů nazývaném *sparonara*.“

Ve věku galér a plachetnic závisely námořní operace namnoze na počasí. Mnoho lodí bylo v bouřích těžce poškozeno. Týká se to např. perské flotily, jež ztroskotala v Egejském moři v bouři u hory Athos v roce 492 př. n. l., loďstva osmé křižácké výpravy, které při návratu v roce 1270 zastihly živly u Trapani na Sicílii, či loďstva Karla V. u Alžíru v roce 1541, kdy si ničivé důsledky bouře vynutily ukončení výpravy. V roce 1800 psal viceadmirál britského námořnictva William Young své ženě z Tetuánského zálivu v Maroku: „Můžeme se skutečně považovat za putující armádu, vydanou napospas větřům a vlnám. Gibraltar jsme opustili pouze na základě zprávy, že pro

velké loďstvo je zdejší kotviště v případě západní vichřice nebezpečné. A kdyby nás zastihl levantský čili východní vítr, museli bychom zvednout kotvy a vydat se k Úžinám [tj. Bosporu a Dardanelám].“

Život na lodi byl zpravidla velmi těžký. V prosinci 1801 psal John Hill z jednotky královských waleských střelců, jenž sloužil u britské armády v Egyptě, z Gibraltaru své matce: „Na palubě trpí vojáci často mnohem více než v boji s nepřítelem.“ Ubytovací prostory byly přecpané a nezdravé, vojáci byli neustále vystaveni rozmarům počasí a báli se, že se loď potopí nebo že spadnou přes palubu; plavat uměli jen nemnozí.

Ale cesta mohla být nepříjemná i na klidném moři. Jistý britský cestovatel se vypravil v září 1778 z Janova do Livorna: „Nevědouce, jaký bude příštího rána vítr, strávili jsme velmi nepříjemnou noc v kočáře, který zabral na palubě tolik místa, že tam nebylo možno udělat ani dva kroky. Ráno jsme vypluli z přístavu La Spezia a přistáli v Lerici.“ Tehdy bývalo běžné nalodit kočár na loď – jednak kvůli vlastní přepravě, jednak jako ubytovací prostor.

Ale lidé se nevydávali na moře jen proto, že se potřebovali přepravit mezi Severní Afrikou a Evropou nebo se chtěli dostat na ostrovy. Příčinou byla také obtížná dostupnost značné části pobřeží po souši, zaviněná nedostatkem cest podél mnoha pobřežních linií. Z moře bylo často možné se snáze dostat na nepřístupná místa na pobřeží. Lodní přeprava měla také výhodu větší kapacity nákladu a vyšší rychlosti. Zvláště špatnými cestami se vyznačovalo dlouhé, většinou hornaté pobřeží Maroka a Alžírsko (ovšem nevyskytovala se tam často ani dobrá kotviště) a podobné to bylo i jinde. Na evropském pobřeží Středomořího byly nejhorší cesty v Albánii, Dalmácii, Kalábrii a na Sardinii. Např. až do 19. století se prakticky

nedalo přejet podél pobřeží z Marseille do Janova, částečně i kvůli absenci dobrých cest v okolí Nice, jež tehdy patřilo království savojsko-piemontskému. V roce 1754 překročil neznámý britský cestovatel řeku Var mezi Antibes a Nice: „Ale museli jsme si s sebou vzít průvodce, kteří byli vždy schopni najít nejlepší cestu, znali nejlepší brody pro náš kočár a byli ochotni zatlačit, pokud to bylo nutné; jsou tu pohyblivé písky, které činí cestování krajně nebezpečným.“

Někdy v letech 1776–1777 si jiný anonymní britský cestovatel poznamenal: „Tyto říční toky jsou dopravními cestami a na některých místech jedinými cestami v zemi ... Z Nice do Montalbanu byla vybudována komunikace, jen tak tak sjízdná pro kočár, tak prudká a primitivní, že se dá těžko mluvit o bezpečné jízdě; vozy jsou na ní vidět jen zřídka ... Cestu do Monaka zvládnou prakticky jen muly, osli a horští koně, ale na některých místech je sotva bezpečná i pro ně.“ Cesta byla tak špatná, že autor oněch řádek raději slezl z muly a šel pěšky.

Východně od Monaka spadají Ligurské Alpy prudce k moři, takže dostat se odtud do Janova po souši nebylo prakticky možné. Cesta Grande Corniche na Riviéře mezi Nice a Mentonem vznikla až v Napoleonově době. Její výstavba prozrazovala vojevůdcův politický a strategický zájem o lepší propojení Francie a Itálie a o kontrolu nad Apeninským poloostrovem, jež ovládal pevněji než jakýkoli jiný dřívější francouzský vládce, Karla Velikého nevyjímaje. (Oba muži si na hlavu posadili italskou královskou korunu, což byl vrchol dlouhotrvajícího francouzského zájmu o Itálii – dlouhodobějšího a intenzivnějšího než byl zájem španělský).

Při putování z Francie do Itálie si cestovatelé museli vybrat mezi Alpami, konkrétně průsmykem Mont Cenis, a Středozezemním

mořem. Obě cesty měly svá rizika a nepohodlí a každou výrazně ovlivňovalo počasí. Feluky – místní plachetní lodi – byly malé, v bouřích málo bezpečné a závislé na větru. V roce 1723 si John Molesworth poznamenal: „Žádní námořníci na světě nejsou tak zbabělí jako Italové všeobecně, ale zvláště Janované. Při sebemenším náznaku rozbouřeného moře prchají do nejbližší zátoky, kde jsou jejich feluky uvězněny někdy i celý měsíc.“ Roku 1734 byl Andrew Mitchell „...uvězněn v Janově o několik týdnů déle než jsem zamýšlel, a to kvůli špatnému počasí, protože když byt jen trochu zahřmí nebo se cokoli jiného děje na moři, feluky nevyplují.“ Dne 1. listopadu vyplul do Savony, ale následný vítr v protisměru donutil jeho loď zamířit do Loana, kde nechali feluku vytáhnout na břeh, protože tam nebyl žádný přístav: „Celý den jsem tam trčel kvůli lenosti italských námořníků, kteří se raději povalovali v přístavu a čekali na příhodný vítr, než aby se pustili na moře v celkem přijatelném počasí. Pokud se moře sebemeně vzdouvá, za žádných okolností nevyplují.“

Situace se zlepšila teprve s příchodem století páry. Přetrvávající problémy s cestami po moři nicméně kontrastovaly s postupným zlepšováním pozemní přepravy, tak jak se budovaly a zdokonalovaly silnice. S nepohodlím na lodi se cestující dokázali vyrovnat, ale podstatný problém znamenalo časté nedodržení cestovního harmonogramu, způsobované bouřemi, větry vanoucími v protisměru nebo naopak bezvětřím. Řešení tedy přineslo až 19. století s vynálezem spolehlivých a efektivních parních lodí. V roce 1778 se plavila nezámožná lady Philippa Knightová s dcerou Cornelií na plachetnici z Marseille do Civitavecchia: „Naše cesta byla poněkud nudná, jelikož jsme po opakovaných čekáních na příhodný vítr již třicet dní na