

d20 sebrané spisy II.



Na vlnách moří a oceánů

d20 sebrané spisy II.

NA VLNÁCH MOŘÍ A OCEÁNŮ

Editor Rytíř, grafická úprava Alnag

© červen 2007

Obsah

Lodě, plachty, námořníci	4
Co očekávat	5
Starověk - Antika.....	5
Raný středověk	5
Středověk	6
Lodě vzdálených vod	6
Slovník mořského vlka.....	8
Části lodě	8
Činnosti na lodi a s lodí	9
Typy lodí	10
Starověk.....	10
Středověk	12
Závěrem	14
Na palubě triéry.....	15
Konstrukce a vzhled triéry	16
Posádka	17
Plavba	17
Boj.....	17
Poznámka autora	18
Na palubě drakkaru	19
Konstrukce a vzhled drakkaru	20
Posádka	21
Plavba	21
Boj.....	22
Poznámka autora	23
Na palubě karavely	24
Konstrukce a vzhled karavely	25
Posádka	25
Plavba	26
Boj.....	26

Poznámka autora	26
Netradiční zápletky: Na palubě lodi	28
1. Vyplouváme	28
2. Oko bouře	28
3. Chyť mne, jestli to dokážeš.....	29
4. Bludný Holanďan	29
5. Z bláta do louže	30
6. Pomstu je nelépe servírovat za studena	30
7. Kráska a zvíře	31
8. Střetnutí s Armadou	31
9. Černý pasažér	31
10. Pohřeb žehem	31

Lodě, plachty, námořníci

Jan „Rytíř“ Pleskač

Pleskání plachet ve větru, skřípání lanová a šumění vody pod přídí, zatímco se loď pod vašimi nohama žene k neznámým dálavám, cizím národům a novým dobrodružstvím; kdo z nás to kdy netoužil zažít?

Pro nás, suchozemské krysy, má moře takřka neodolatelnou příchut' tajemna a vzrušení. Když už si to v naší zemi uprostřed Evropy nemůžeme užít na vlastní kůži, co může být lepšího než poznat radosti a strasti plavby po mořích a oceánech skrze postavy ve hře? Aby však ten zážitek byl co nejlepší, doporučuji okořenit ho jistou dávkou reálných skutečností. Nemusíte studovat desítky historických knih, abyste věděli, že na palubě galéry se pravděpodobně nepřeplavíte přes divoký oceán v zimní sezóně bouří nebo že třístěžňový škuner bez námahy předhoní jednostěžňovou rybářskou bárku - mnohem méně lidí už ovšem ví, k čemu sloužil na lodích beran, co je to taranování a abordáž, nebo proč se zád' starověkých lodí zvedala vysoko nad hladinu. Hrajete-li kapitána válečné lodi, pár zasvěcených poznámek na toto téma dodá vaší hře příchut' opravdovosti a věřte mi nebo ne, mnohem víc si jí pak užijete i vy sami.

Nežli však vstoupíte kolébavým krokem na palubu své první lodi, měli byste si s hráči a zejména se svým DM ujasnit, v jakém období se zhruba se svými postavami pohybujete. Některá herní prostředí pro d20 mají velmi jasně stanoven technický rozvoj jednotlivých kultur a národů, některá jsou velmi benevolentní a hlavní slovo bude mít DM, respektive jeho okamžitá nálada :) a jeho cit pro dramatičnost a rovnováhu světa. Technologická úroveň civilizace samozřejmě značně ovlivňuje velikost, tvar a schopnosti vaší lodi; nenechte se ovšem zmást, i na relativně primitivních plavidlech se můžete směle vydat na daleké objevné plavby po mořích a oceánech a úspěšně je dokončit. I bez použití magie. Když jsme u magie - v tomto textu se nebudu magií v podstatě vůbec zabývat. Její použití a využití v námořní činnosti a zejména boji je samozřejmě stejně bohaté a účinné, jako kdekoli jinde, nicméně já si kladu za cíl obeznámit vás s reálnými skutečnostmi; magií lze uskutečnit vlastně cokoli, na to potřebujete nespoutanou fantazii, nikoliv představivost založenou na faktech.

Co očekávat

A jak by tedy zhruba mohla vypadat loď a plavba na ní v různých obdobích dosavadní lidské historie?

Starověk - Antika

Už od prvopočátků se oddělují lodě obchodní a válečné. Válečné jsou rychlejší, obvykle menší a ovladatelnější, a samozřejmě smrtonosnější. Méně zdatní kapitáni se nikdy nevzdalují od břehů a plaví se jen přes den, na noc vytahují lodě na břeh. Hlavním pohonem lodí jsou vesla, plachty jsou jen pomocným pohonem. Loď se řídí kormidelním veslem, bývá jedno na každé straně lodi, samozřejmě na zádi. Posádku válečných lodí tvoří zejména veslaři, námořníků je zhruba jen 10% jejich počtu, stejný je i počet vojáků a důstojníků. Nikdo se neplaví podle map, ale jen podle svých odhadů a zkušeností, případně rad někoho jiného, mořeplavce zkušenějšího nebo spíš obeznámenějšího s místními vodami. Rozmary počasí jsou velmi nebezpečné, náhlá bouře dokáže rozhodnout i největší mořské bitvy bez jediného výstřelu.

Jeden sklápěcí stěžeň postupně nahrazuje stěžeň pevný, v pozdním období se objevují i další menší stěžně; každý však stále nese jen jednu jedinou plachtu. Ta byla zpočátku čtvercová, postupně se na úkor výšky rozšiřovala. Později ji zejména u menších lodí nahrazuje plachta trojúhelníková, tzv. latinská, která umožňuje křížovat i proti větru.

Bitvy se rozhodují zejména rychlostí a obratností v manévrování, protože nejtěžší rány je schopna zasadit jen loď sama svým předovým beranem. V závislosti na mentalitě národa je možné lodě uzpůsobit pro boj muže proti muži přímo na palubách, což nemění ani tak vzhled a funkci lodí, jako spíš její taktické použití v bitvě.

Raný středověk

Lodě jsou stále malé, ale hlavním pohonem je nyní plachta, vesla slouží jen k manévrování v přístavech apod. Lepší jsou i plavební schopnosti, ale zejména díky plachtám a nepoměrně menší posádce jsou lodě již schopné i dlouhých zámořských plaveb. Kormidelní veslo nahrazuje kormidlo na zádi, ovládané nejprve pákou, až později kormidelním kolem. Stěžňů není více než v pozdním starověku, ale častěji se využívá latinská plachta, hlavní stěžeň větších lodí může mít případně dvě velké obdélníkové plachty.

Spolu s lepším poznáním světa se zlepšuje navigace, profiluje se příbřežní loďstvo a námořnictvo, a lodě a námořníci pro zaoceánské plavby. Mapy jsou však stále velmi nedokonalé, více než na ně se spoléhá na osobní zkušenosti, případně podrobné popisy plavebních cest; ruku v ruce s tím se

vyvíjí tradice lodních a plavebních deníků a lodivodů.

V tomto období již začínal být znám střelný prach a pomalu se objevovala děla; byla však v mnoha ohledech horší než starověké metací stroje, takže DM, který si je nepřeje, nemusí na nich děla ani jiné takové zbraně zavádět. Tíha boje se z přímého střetu lodí každopádně přesouvá na ostřelování a potom boj posádek a válečníků na palubách lodí.

Středověk

Tak tady to již bez děl v podstatě nejde. Tedy šlo by to, ale DM by se musel dost zamýšlet nad taktikou a vůbec vzhledem válečných korábů, protože ty se již začaly přizpůsobovat své hlavní výzbroji, dělům. Protože děla a střelný prach vůbec valná většina hráčů d20 nemá příliš v oblibě, nebudu se válečnými loděmi a jejich použitím dál zabývat; koneckonců, v magickém fantasy světě není opravdu tak těžké si představit, že děla nebylo třeba vymýšlet, když máte po ruce něco mnohem účinnějšího...

Koráby jsou velké a poměrně spolehlivé, právě na nich leží většina tíhy přepravy nákladů i lidí ze států ležících na břehů moří a oceánů. Je velmi pravděpodobné, že se bohaté státy pouští do kolonizačních snah dalekých pevnin a ostrovů, běžné jsou průzkumné výpravy.

Pokud ovšem vezmeme za vzor Středozemní moře v této době, DM se nemusí bát namíchat v takto příznivém klimatu a prostředí lodě z různých období a epoch - galéry a galeasy tvořily jádro válečných flotil ve Středomoří až do 14. století, ještě v 15. století nebyly žádnou výjimkou, zatímco bachraté kupecké koráby se daleko více přizpůsobovaly technickému pokroku.

Lodě vzdálených vod

Aby byl obraz (a výběr váš i DM) úplný, je třeba zmínit rozdíly, které byly v našem světě ve stejných dobách mezi loďstvem různých národů a zemí. Tytéž rozdíly se totiž samozřejmě mohou bez rozpaků objevit i ve světě herním.

V době na přelomu letopočtu se na čínských džunkách objevuje nejen klasické kormidlo, ale Číňané znají a používají už i primitivní kompas. I díky němu pro ně není problém pořádat velkolepé výpravy do dalekých zemí. Jejich lodě jsou podle soudobých (evropských) měřítek obrovské, několikanásobně je převyšují co do délky, mohutnosti a tonáže. Mají několik stěžňů a na nich velké obdélníkové plachty z rostlinných rohoží. Přes tuto jednoznačnou převahu však Číňané nijak nestojí o nadvládu nad vzdálenými zeměmi a oceány a přenechávají je jiným.

Např. Arabům. Ti v podstatě nemají válečná plavidla, zaměřují se na obchod, jejich lodě jsou menší, ale velmi spolehlivé a pohyblivé, spoléhají na své latinské plachty a znalost převládajících větrů a proudů, díky nimž mají

vesla jen jako pomocný pohon. Arabská dhau se prakticky beze změn dočkala 20. století; byla vzorem evropským loďářským mistrům při jejich snahách vyvinout větší a stabilnější lodě, posléze se stala i oblíbenou lodí mořských pirátů. Měla klasické kormidlo na zádi, převzaté od Číňanů, ladný tvar trupu, poměrně nízký ponor a výrazný kýl. Několik nízkých stěžňů neslo tzv. latinské plachty - vysoké trojúhelníkové plachty, šikmo zavěšené ráhno se zavěšenou plachtou jedním koncem daleko převyšovalo vlastní stěžeň. Dávaly jim elegantní zjev a na svou dobu výborné plavební vlastnosti.

V Polynésii používaly už v té době tzv. katamarány, čluny, které se od lodí ostatních národů výrazně lišily svým dvoutrupým pojetím - dva kanoím podobné čluny spojovala pevná konstrukce, s plošinou nahoře pro náklad nebo pasažéry. Díky dvěma štíhlým trupům mají při relativně křehké konstrukci jejich katamarány výbornou stabilitu i nosnost. Plachty neměly plátěné, ale spletené z rostlinných rohoží, tedy z jim dostupných materiálů. Tvarem i způsobem použití byly kompromisem mezi čtvercovou a trojúhelníkovou plachtou. Přestože tyto katamarány byly většinou malé, při větším stěhování lidí je známo, že Polynésané dokázali vyrobit lodě, na něž se vešlo několik set lidí se zásobami na dlouhou cestu z jednoho tichomořského ostrůvku na druhý.

Slovník mořského vlka

Sliboval jsem vás seznámit s některými z běžně používaných výrazů námořníků a lodních kapitánů.

V tomto případě nemá myslím cenu se zatěžovat zkoumáním jednotlivých pojmů a názvosloví, příslušejících různým historickým epochám; k navození toho správného pocitu bohatě postačí obecné, zažité výrazy a obraty.

Části lodě

Pokusím se zde stručně uvést a popsat ty pojmy, které snad nemusí být všeobecně známé. Pokud narazíte nebo víte o pojmu či výrazu, který by sem podle vás patřil, neváhejte prosím a sdělte mi to, rád tento speciální slovníček pojmů doplním!

kýl: základ lodi, to, co jí drží pohromadě. Je to mohutný trám nebo trámy pospojované dohromady, zhotovené z nejkvalitnějšího dřeva; leží na samotném spodku lodi.

přední, zadní vaz: prodloužení kýlu lodi směrem nahoru, nad hladinu, na zádi i přídi. Jeho tvar je závislý na typu lodi

žebra: do oblouku zahnuté trámy napojené na kýl, spolu s ním tvoří kostru lodi.

obšívka: silná prkna připevněná zvnějšku na žebra a kýl, spolu s nimi tvoří vlastní trup lodi. Spáry mezi prkny jsou utěsněné koudelí a zalité smolou nebo voskem, toto utěsnění vyžaduje takřka neustálou péči a obnovu

obšívka na sraz: druh upevnění obšívky, prkna jsou přitisknuta hranami k sobě, aby spára mezi nimi byla co nejmenší, zvencí je tak oblý trup lodě jednolitý

klinkerová obšívka: druh upevnění obšívky, prkna opracována a sestavena tak, aby se částečně překrývala, ke kostře trupu jsou připevněny železnými nýty; způsob stavby lodí v raném středověku v bouřlivějších mořích

paluba: utěsněnými prkny uzavřený trup seshora; velké lodě v pozdějších věcích měly i několik palub nad sebou

plachty: co to je ví snad každý; jejich zvláštní názvy, které rozlišovaly umístění každé plachty na jednotlivých stěžních, se objevovaly až v renesanci a později, v době velmi rozvinuté mořeplavby - v drtivé většině her tedy plachta bude prostě jen plachta

ráhno: dřevěné tyče, k nimž byla přivázaná plachta; tyče byly připevněné kolmo ke stěžni tak, aby jimi šlo posunovat a plachtu tak vytáhnout nebo stáhnout

takeláž: souhrnné označení všech lan a provazů, včetně ráhen, díky nimž držely plachty na stěžních

havran, útočná lávka: název přistávacího můstku, který byl v tomto případě upevněn na přídi na otočném podstavci a na konci měl dva velké železné hroty, které se zabodli do paluby nepřátelské lodi a umožnili rychlý přechod vojáků na ní; používal se jen ve starověku, na veslicích, a to ještě jen po jistou dobu - jeho přítomnost totiž velmi narušovala stabilitu lodí, na rozbouřeném moři se pak často potápěly

beran: prodloužení kýlu na přídi v úrovni hladiny, slouží k taranování

pravobok, levobok: označení pro příslušné strany lodi při pohledu směrem k přídi; žádný lodník nikdy neřekne: "pravá strana lodi"!

čelen: začal se používat až u větších středověkých lodí, je to šikmo vpřed vybíhající stěžně různých délek, vždy však mnohem menší než stěžně

Činnosti na lodi a s lodí

abordáž: přímý útok vojáků na palubu nepřátelské lodi

skasat plachty: termín pro úplné sbalení plachet - v případě jedné plachty to znamenalo stáhnout prostě ráhno dolů a dát pryč celou plachtu, na větší lodi s více plachtami se většinou plachty jen vykasaly nahoru k ráhnu a přivázaly k nim

podkasat plachty: termín pro zmenšení plochy plachet při silném větru nebo potřebě menší rychlosti

taranování: útok beranem vlastní lodi do trupu lodi nepřátelské

protáhnutí pod kýlem: středověký trest za neposlušnost, námořník byl hozen do vody, většinou před příď pohybuující se lodi, a potom na zádi vytažen; v té době neuměla drtivá většina (evropských) námořníků plavat

rychlost lodi: ve středověku se měřila počtem uzlíků, které prošly rukama měřícího za stanovený čas; byly uvázané na provázku připevněném k prknu a hozeném do moře. Uzlíky byly v takové vzdálenosti, aby výsledek udával rychlost lodě v námořních mílích

námořní míle: měrná jednotka používaná od středověku, 1852 m.

Vzhledem ke způsobu měření se rychlost lodí udávala v uzlech (nám.mil/hodinu)

zahákování: manévr známý z pirátských filmů byl v lodních bitvách středověku naprosto běžnou praxí - po zahákování nepřátelské lodi následovala abordáž a boj o kontrolu nad oběma plavidly

křížování: plavba pod plachtami částečně proti směru větru; nemožné se čtvercovými plachtami, šlo to jen s latinskými; s vývojem lepšího oplachtění se úhel plavby proti směru větru pod plachtami neustále snižoval, oplachtění ve středověku křížování v podstatě neumožňovalo

vodní kotva: velký pytel, tzv. sak, uvázaný na silném laně a hozený do vody. Lodi na širém moři umožňoval v bouři zpomalovat rychlost, kterou ji vítr hnal; používání známo až někdy v pozdním středověku

Typy lodí

Přestože si každý DM může (a do jisté míry by možná i měl) vymyslet vlastní názvy pro lodě, které se plaví na mořích a oceánech jeho světa, není špatné mít nějaký záchytný bod, inspiraci. Následující seznam názvů a velmi stručných popisů jednotlivých historických typů lodí berte jako takovouto inspiraci. To, jaký národ a zhruba kdy danou loď historicky používal, zde opět uvádím hlavně pro vaši lepší představu toho, jak tento typ případně zařadit ve svém světě.

Pokud uvedu, že nějaký typ lodi vycházel z jiného, nebudu zbytečně uvádět všechny shodné znaky nového typu znovu, ale spíš jen vypíchnu rozdíly. Dokud neuvádím něco jiného, všechny starověké a zpočátku i středověké lodě měly stěžeň zhotovený z jediného kmene.

Starověk

rákosový člun: přes svůj tvar "člunu" to byl vlastně vor - voda prosakovala skrz pevně svázané otepi rákosu nebo papyru, nad vodou ho držela jen jeho minimální váha; měl na svou velikost mizivou nosnost, ale vydržel i dlouhou plavbu po moři; měl jednu čtvercovou ráhnovou plachtu, kormidelní veslo na boku a několik vesel; bylo to jedno z prvních plavidel, v deltách velkých řek se ale používal celá tisíciletí pro maximální dostupnost materiálu a superlevnou výrobu

gaula: nejstarší fénická obchodní loď, poměr šířky k délce byl veliký, 1:3; měla jedinou velkou čtvercovou ráhnovou plachtu a vesla, řídila se kormidelními vesly po obou bocích lodi na zádi; měla "prohnutý" tvar se

zdviženou a do špičky zúženou přídí i zádi, charakteristický pro všechny první starověké lodě

starověká řecká obchodní loď: byla štíhlejší než gaula, z níž vycházela, poměr šířky k délce trupu byl 1:4; měla též jen jednu obdélníkovou ráhnovou plachtu a jen několik vesel, určených k manévrování v přístavu a v bezvětrí; tvarem se od gauly lišila zejména ostrou přídí sbíhající se v úrovni ponoru do špice v nápodobě útočného beranu řeckých válečných lodí; řídila se kormidelními vesly upevněnými na obou bocích na zádi lodi

monéra: první válečná starověká veslice, s jednou řadou vesel, jednou obdélníkovou ráhnovou plachtou na sklopném stěžni a beranem na přídi v úrovni ponoru; všechny starověké válečné veslice se řídili kormidelními vesly upevněnými na zádi na bocích trupu

diéra: veslice se dvěma řadami vesel, byla rychlá, obratná a na svou pořizovací cenu výkonná, takže se k její koncepci loďaři vraceli po celý starověk

triéra: klasická válečná veslice starověku, se třemi řadami vesel; univerzální bojové plavidlo, na svou velikost rychlé a obratné, přitom už mohlo nést i větší výzbroj a vojsko

pentéra: mohutnější obdoba triéry, nesla více mužů i válečných strojů; uspořádání vesel (a veslařů) není dodnes vyjasněno – já se kloním k názoru, že neměla víc řad vesel než triéra, jak by naznačoval název, ale spíše více veslařů na veslo; nebyla příliš rychlá ani obratná, ale částečně to vynahrazovala nosností a počtem válečných strojů a vojáků na palubě; byla už v loďstvu Kartága, Řekové ji měli ve výzbroji jako doplněk triér, totéž platilo pro Římany

dhau: výborná, velmi rozšířená arabská obchodní loď, prostorná a dobře ovladatelná díky latinským plachtám a pákovému kormidlu; stavěla se v nejrůznějších velikostech, vytvářejících řadu podtypů, stěžně nebo stěžně bývaly poněkud skloněné směrem k přídi

patamar: indická loď odvozená od arabské dhau, od které se lišila hlavně prohnutým kýlem; její oplachtění i kormidlo bylo stejné. Ve vysokých vlnách nevynikal rychlostí ani ovladatelností, používal se proto jen pro příbřežní a říční plavby

proa: indonéský člun s vahadlem, bambusovými stěžni a trojcípými plachtami z lýkových rohoží ve tvaru krabích klepet byl na širém moři naopak výborně ovladatelný, bezpečný a rychlý; k řízení sloužilo kormidelní veslo upevněné na boku na zádi hlavního trupu

obchodní džunka: má typický bachratý tvar, zdviženou přídí a

tupou záď; Číňané na ní asi jako první zavedli pákové kormidlo umístěné vzadu na zádi - mohli díky němu stavět opravdu obří džunky s až pěti stěžni; měla ráhnové obdélníkové nebo lichoběžníkové plachty zhotovené převážně z bambusových rohoží; velké džunky měly už tehdy několik palub

válečná džunka: měly poněkud štíhlejší trup než obchodní džunky a více vesel, ale konstrukce i oplachtění byly stejné

liburna: velmi rozšířená římská válečná loď, vlastně upravená řecká diéra; lišila se od ní zejména oplachtěním latinskými plachtami; byla velmi rychlá a obratná, jako první ji používal národ pirátů Liburnové

korbita: starověká římská obchodní loď, vycházela z řecké obchodní lodi, ale oproti ní mívala vpředu ještě jeden menší, k přídi skloněný stěžně (předchůdce čelenu) s další obdélníkovou ráhnovou plachtou a nad velkou hlavní plachtou byly ve snaze po zajištění větší rychlosti plavby přidávány ještě dvě trojúhelníkové plachty; na zádi měla lehký přístřešek pro kapitána nebo důležité cestující

triréma: přímá následovnice triéry; nebyla tak obratná ani po větru rychlá jako liburna, ale unesla mnohem větší počet válečných strojů a vojáků; v počátečním období byla vybavena otočnou útočnou lávkou (havranem) usnadňující abordáž, protože však způsoboval značnou nestabilitu lodě, po pár stoletích se přestal používat

Středověk

drakkar: dlouhá loď Vikingů, jednořadá válečná veslice s jedním sklopným stěžněm a jednou velkou příčnou ráhnovou plachtou, zaoblenou přídí i zádí, ovládaná kormidelním veslem; poměrně rychlá a na svou dobu výjimečně bezpečná i na volném moři, přestože neměla uzavřenou palubu; trup byl zhotoven klinkerovou obšívkou (s podél přesahujícími prkny)

snekkar: menší varianta dlouhé lodi

knarr: obchodní loď Vikingů, byla menší a širší než jejich válečné lodě, jinak se od nich nelišila

hulk: nákladní, převážně říční loď severní Evropy; měla velmi nízký ponor, ale byla pomalá a na volném moři velmi nestabilní; podle odlišnosti v konstrukci se vyvíjela paralelně s loděmi Vikingů, ne podle nich; trup byl zhotoven klinkerovou obšívkou

nef: tento severoevropský typ lodě vycházel z knarru a dlouhé lodě Vikingů, na přídi už ale měl krátký šikmý stěžně s další menší plachtou a na přídi i zádi měl otevřené kastely, nástavby pro lučištníky; stále se

ovládal kormidelním veslem a trup byl zhotoven klinkerovou obšívku

koga: gdaňská obchodní loď navazující na vikinský knarr a nef, měla ploché dno a poměr šířky k délce 1:3; na jediném stěžni měla jednu obdélníkovou ráhnovou plachtu; jako první evropská loď měla kormidlo na zádi v ose lodi; trup byl zpočátku zhotoven klinkerovou obšívku, potom už klasickou obšívku karvelovou (prkna jsou kladená na sraz)

karavela: měla dva nebo tři stěžně, mohla mít příčné ráhnové nebo latinské plachty; řídila se pákovým kormidlem umístěným v ose lodi; na zádi měla nástavby s kajutami, byla stabilní a celkem rychlá, ale ne příliš velká

karaka: větší a bachratější verze karavely; měla většinou tři stěžně, v pozdějším období už dvoudílné, a obdélníkové ráhnové plachty s výjimkou menšího zadního, kde bývala plachta latinská; u dvoudílných stěžňů už měla dvě patra plachet; řídila se pákovým kormidlem, kormidelník už neviděl na moře, stál v místnosti v zadní nástavbě; měla velkou nosnost, ale byla vratká, pomalá a neohrabaná

galeona: nejlepší loď středověku, následovnice karak a karavel; mívala i čtyři, posléze ale jen tři stěžně, které v posledním stadiu vývoje byly až trojdílné - měla tolik pater plachet, z kolika dílů byl stěžně, jen na krátkém zadním stěžni se stále držela jediná latinská plachta; řídila se ještě pákovým kormidlem; galeony byly obchodní i válečné, lišily se pouze množstvím děl a posádky na palubě; byly spolehlivé a na svou velikost rychlé, přitom měly velikou nosnost

šebeka: velká arabská plachetnice vycházející z dhau; její válečná verze měla beran na přídi v úrovni paluby a více vesel; loď měla tři stěžně, na každém jednu velkou latinskou plachtu; skvělá loď do Středomoří, ale ne na širý oceán

katamaran: polynéský větší bratr proa; tuto loď tvořily dva identické štíhlé trupy, spojené nahoře plošinou; měl jednu nebo dvě plachty stejného typu jako proa; je mimořádně stabilní, rychlý a spolehlivý

dahabíja: jeden ze středně velkých typů klasické dhau, používaný hlavně na řece Nil; obvykle měla dva stěžně

bagala: největší arabská loď, jeden z typů klasické dhau; klasické latinské plachty měla hodně vysoké a široké, obvykle měla jen dva stěžně

dromón: byzantská válečná veslice přímo navazující na starověkou liburnu a trirému; měl dvojí řadu vesel (menší dromóny i jen jednu řadu) a beran, který však už nebyl jeho hlavní zbraní; měl již kormidlo na zádi v ose lodi a jeden nebo dva stěžně s latinskými plachtami; kastel na přídi byl vyzbrojen byzantskými "plamenomety", vrhači tzv. řeckého ohně a

katapulty

galéra: toto jméno je vžité nejvíce pro válečnou veslici italských měst; vycházela konstrukčně z dromónu, měla ale jen jednu řadu vesel, beran byl na úrovni paluby, což po taranování nepřátelské lodi usnadňovalo abordáž; měla obvykle dva stěžně s latinskými plachtami; kastely na přídi i zádi byly vyzbrojeny děly – na rozdíl od válečných galeon měla větší palebnou sílu směrem vpřed a vzad, nikoli do boku

galeasa: vlastně jen hodně velká galéra, s mohutnější výzbrojí, velkým mužstvem na palubě a většinou třemi stěžni, které někdy nesly kombinované plachtoví s alespoň jednou obdélníkovou ráhnovou plachtou

Závěrem

Je až s podivem, jak moc se jednotlivé zdroje v literatuře (neřkuli na internetu) liší v popisu jednotlivých typů lodí. Snažil jsem se volit takový popis, na kterém se shodovalo více zdrojů a který mě osobně pasoval do daného období. Pokud zde najdete faktickou chybu nebo Vám bude chybět oblíbený typ lodě, neváhejte a kontaktujte mě, rád svůj výčet doplním.

Použitá literatura:

Václav Patočka: Válečníci pod plachtami korábů

Václav Patočka: Plachty objevují svět

Technické atlasy ABC

[History and archaeology of the ship](#)

[Wikipedia](#)

[SeaPlanet](#) - pozor, některé zde uvedené údaje jsou opravdu zcestné

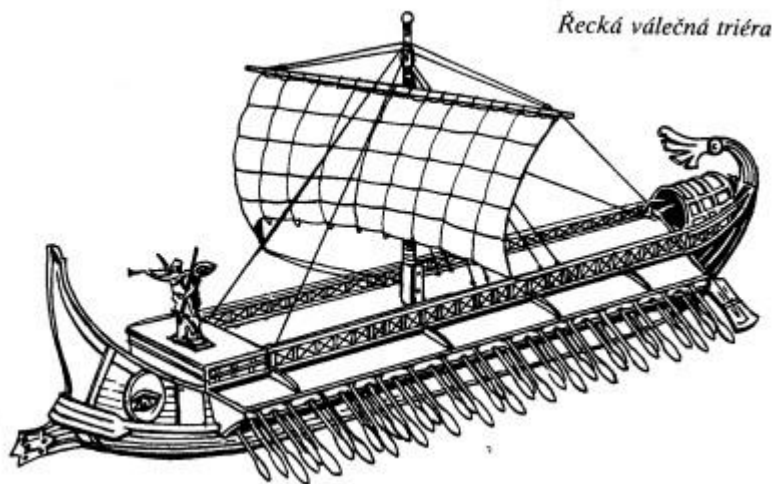
Na palubě triéry

Vycházející slunce se zatřpytilo na kování plošiny pro lučištníky, pohladilo vesla zvedající se v pravidelném rytmu pomalého zpěvu galejníků a konečně ze tmy vykrojilo celou majestátní, dravou krásu tvé válečné lodi. Táhlý skřípot vesel a šumění vody pod přídí prozrazuje, že za velitelskou lodí se ženou další. Schyluje se k pořádné námořní bitvě...

V kapitole Lodě, plachty, námořníci jsem radil všem, kdo mají chuť zahrát si dobrodružství na moři, aby si nejprve ujasnili, v jakém období technického rozvoje se jejich postavy nacházejí nebo nacházet budou. Vyplývá z toho nezaměnitelná atmosféra celé hry - a já budu v tuto chvíli předpokládat, že jste si vybrali období starověku, období, které dává vyniknout talentu jednotlivce, jeho odvaze a také síle vlastních paží.

Starověké válečné lodě byly veslice, jejich hlavní pohon tvořila dlouhá vesla a početní veslaři. Jediná velká pravoúhlá ráhnová plachta sloužila pro přesun lodě v příznivém větru, neumožňovala jí příliš velké manévrování a před bojem byla vždy stahována. Hlavním požadavkem na válečnou loď byla odjakživa rychlost, pohyblivost a pevnost. Rychlost se u veslic dala zvyšovat pouze zvýšením počtu veslařů, jenže to se při klasickém uspořádání veslařů dalo jen prodloužením trupu. A tady naráželi starověcí loďaři na hranice svých dovedností; příliš dlouhé lodě se na rozbouřeném moři snadno lámaly a potápěly. Řešením bylo změnit rozsazení veslařů do řad vedle sebe, u větších lodí i v řadě nad sebou. Pokud bylo v důsledku toho nejvýše položené veslo příliš dlouhé, ovládalo ho i více mužů.

V jeho vrcholném období tvořila jádro řeckého válečného loďstva tzv. triéra, veslice se třemi řadami vesel. Veslaři ukrytí ve štíhlém trupu seděli patrně ve dvou řadách nad sebou. V horní řadě dva vedle sebe, každý ovládal jedno veslo, ve spodní řadě seděl na lavici vždy jen jeden veslař. Vesla měly zapřená ve výložnicích, dřevěných nástavcích prodlužujících nad čarou ponoru trup do stran, aby umožnily snazší ovládání vesel. Trup pevně uzavírala prkenná paluba, na níž operovali vojáci a námořníci.



Konstrukce a vzhled triéry

Triéra byla dlouhá 25 - 40 metrů, široká byla asi jednu šestinu až osminu délky. Trup tvořila konstrukce kýlu a žeber, který překrývala obšívka ze silných prken kladených na sraz a dobře utěsněných koudelí a smolou. Zád' se zdvíhala v oblouku vysoko nad vodou, až ke zdobnému konci čnicímu nad vlastní palubou. Tento tvar umožňoval vytáhnout loď zádí na břeh, aby mohla posádka přenocovat. Na přídi tomu totiž bránil beran, v úrovni ponoru daleko před palubu prodloužený kýl, určený k prorážení boků jiných lodí. Nad beranem se zdvíhal menší kloun, vyústění předního vazu v oblouku napodobujícím zád', ale ne tak přetaženému. Pro ochranu před nepřátelskými berany se boky lodí na čáře ponoru někdy pobíjely olověnými plechy.

Triéra měla jediný stěžeň, většinou napevno vsazený do jejího trupu, vysoký byl zhruba polovinu délky lodě. Mohl však ještě být i sklápěcí; pokud byl pevný, objevoval se na jeho vrcholu už i strážný koš, v bitvě obsazený lukostřelci. Na stěžeň se vytahovala jediná velká, čtvercová plachta na horním ráhnu. Lanoví bylo minimální a jednoduché. Na každém boku lodě bylo na zádí jedno velké kormidelní veslo. U nich stál na palubě jednoduchý přístřešek pro kapitána a jeho důstojníky. Na přídi stávala u větších triér vyvýšená krytá plošina pro lukostřelce a malé válečné stroje. S tím jak se zvyšovala důležitost oplachtění a znalosti jeho využití se na přídích některých triér mohl začít objevovat dopředu skloněný druhý stěžeň, opatřený menší ráhnovou plachtou, taktéž pravoúhlou.

Kotvy triér byly zpočátku kamenné, později dřevěné, s bronzem okovanými hroty. Železné kotvy se začaly používat až v pozdější době, pokud ovšem má národ dostatek železa, není myslím důvod jimi nevyzbrojit i triéry. Mějte ovšem na paměti, že tyto lodě kotvily jen v případě nutnosti, jejich posádka je raději na noc vytahovala na břeh. Na palubě byl ještě přistávací můstek, spíš široký žebřík, po němž nastupovala posádka na loď.

Posádka

Na obsluhu celé lodi stačilo 10-15 námořníků, včetně dvou kormidelníků. Běžná triéra však vezla celkem kolem 200 mužů; důstojníků s velitelem, vojáků a dozorců byla jen asi desetina celkového počtu, zbytek tvořili veslaři. Zpočátku to byli za velmi skromný žold najatí chudáci a svobodní muži, čím víc však bylo lodí a jejich potřeba veslařů, tím častěji se sahalo k opravdovým galejníkům - válečným zajatcům, odsouzeným zločincům a otrokům. V období triér však to nebylo pravidlem a službu na lodi tak nutně nemuselo provázet svištění bičů a zápach nemytých těl galejníků, přikovaných bezmocně ke své lavici a veslu.

Největší triéry měly jen veslařů 200, asi 15 členů posádky, které bychom dnes nazvali námořníky, a maximálně 20 vojáků a důstojníků. Takové množství lidí potřebovalo mnoho zásob; v této době si je ještě válečné lodi vozili s sebou, což omezovalo jak jejich rychlost kvůli naložení, tak i operační dosah, protože se na ně zásob přirozeně mnoho nevešlo. Začlenit do válečných loďstev i nákladní, nevyzbrojené lodě vezoucí zásoby, napadlo až Římany, nic ovšem DM nebrání vymyslet si na svých světech podobnou strategii i u národů používajících tato plavidla.

Plavba

Triéry zvládly i dlouhé plavby po širém moři. Problémem bylo nepříznivé počasí - díky uzavřené palubě sice nehrozilo okamžité potopení, ale na rozbouřeném moři nešlo použít vesla a jediná plachta v kombinaci s kormidelními vesly nedávala příliš prostoru k manévrování. Dalším problémem byla samozřejmě navigace, bouře mohla zanést loď daleko na širé moře nebo naopak na útesy a posádka o tom do poslední chvíle neměla tušení. Proto se kapitáni drželi spíše u pobřeží, kde mohli přistát, vytáhnout loď na břeh a špatné počasí v bezpečí přečkat.

Během dlouhých plaveb a přesunů se maximálně využívaly plachty, vesla přicházela ke slovu zejména v boji. Tehdy byla naopak plachta úplně stahována, aby se zachovala maximální manévrovatelnost. Ovšem přes jejich štíhlost a malý ponor nedosahovaly podle všeho v boji triéry větší rychlosti, než 10 km za hodinu. Vždyť také vážily i přes 100 tun; obraty a manévry byly velmi pomalé, trvaly desítky vteřin, možná i minuty. Nejdůležitější při nich byla souhra veslařů a kormidelníků.

Boj

Souboj triér (a ostatních starověkých lodí) probíhal ve dne a takřka vždy u pobřeží, v mělkých a bezpečných vodách, v nichž se dalo bez větších potíží rovnoměrně veslovat. Každý kapitán a velitel loďstva se pokoušel využít místních podmínek k vlastnímu užitku - taktické schopnosti a rozmístění lodí

hrály zásadní roli v určování výsledku bitvy většího počtu lodí.

Vlastní střet začínal již na velkou vzdálenost ostřelováním lučištníků a palubních válečných strojů. Starověké válečné stroje byly schopny vrhat velké šípovité střely nebo kamenné koule s poměrně vysokou přesností na vzdálenost 100 až 300 metrů, velké stroje až na 400 m. Přesto však bylo střelbou jen velmi zřídka dosaženo rozhodující převahy, protože válečné stroje na palubách lodí neměly dostatečnou sílu na to, aby nepřátelskou loď skutečně poškodily - sloužily spíše k ostřelování její posádky. Střelba proto probíhala během přibližování na kontaktní vzdálenost.

Hlavním útočným prostředkem triér byl beran. Každý kapitán se snažil manévrovat lodí tak, aby plul kolmo na bok nepřátelské lodi a zasáhl ji svým beranem, zatímco se snažil vyhnout podobně uvažujícím protivníkům. Při takovémto manévrování se velmi výrazně projevovala souhra a výcvik veslařů s kormidelníky. Zkušenější posádka měla při tom jednoznačně navrch, zejména při souboji dvou lodí; ve skrumáži velké bitvy už to tak jednoznačné asi nebylo. Krom taranu přímo do trupu nepřítele se provozoval i útok na vesla - loď s jednou řadou vesel polámaných byla v podstatě ochromená a vydaná na milost nepříteli. Nemluvě o masakru mezi veslaři, který takový nájezd beranem a trupem lodi do jejich vesel udělal... Tento manévr nájezdu na vesla nepřítele se také předem cvičil: na dohodnuté znamení veslaři na patřičné straně lodi zatáhli vesla do nitra trupu, aby o ně při útoku nepřišli. Veslaři na straně oběti ovšem mohli udělat totéž, a pokud byli dostatečně vycvičení, také tak činili. Výsledkem pak bylo těsné míjení obou lodí bok po boku, které většinou končilo pokusem o tzv. abordáž, neboli připoutání slabší lodi kotvicemi a háky na provazech k boku lodi útočníka, s následným útokem vojáků na jeho palubu.

Při taranování nepřítele hrozilo, že beran uvízne v trupu zasažené lodi tak pevně, že pak útočníka potopená loď stáhne s sebou do hlubin. Jakmile to zjistili, loďařští mistři se tomu snažili zabránit osazením příčky zhruba v polovině beranu, která měla zastavit jeho průnik příliš hluboko dovnitř nepřátelské lodě.

Poznámka autora

Přestože tento článek připomíná spíš historickou studii nebo snad dokonce hodinu dějepisu, nenechte se jím zbytečně omezovat. Přečtěte si ho a vstřebejte. A potom přizpůsobte a upravte všechny zde zmíněné prvky tak, aby odpovídaly vašim představám o světě oplývajícím nejen obchodníky, vojáky a námořníky, ale též hrdiny s nadlidskými schopnostmi, obřími nestvůrami, magií a svéhlavými bohy...

Na palubě drakkaru

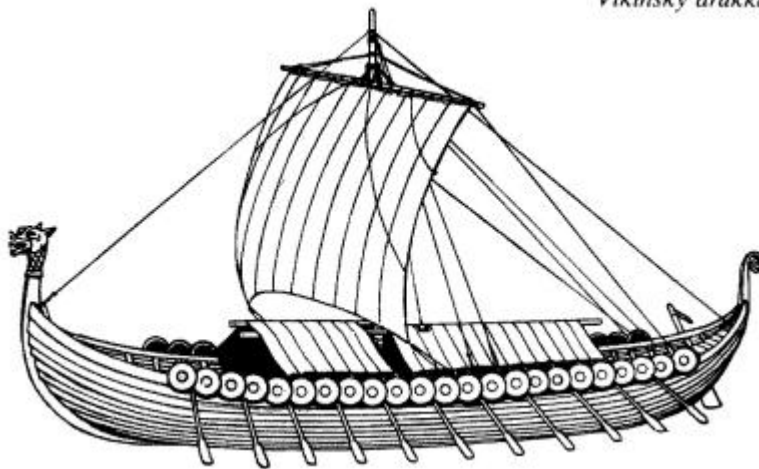
Blesk osvítil záliv vyklizený přicházející bouří. Na vrcholku jedné z vysokých vln, bušících do kamenného mola přístavu, se na okamžik zaleskla vysoká příď cizí lodi. V tomhle počasí by se ale plavil jen šílenec... pokud ovšem ta loď není drakkar, dračí loď pirátů a mořských válečníků!

Není snad nikdo, kdo by u nás neznal pověst o divokých severských válečnících a mořeplavcích. Vikingové. Při vyslovení tohoto slova se ve středověku třásla pobřeží celé západní Evropy. Pokud toužíte přenést se do časů odvážných plavců a drsných dobovačných bojovníků, nebude jistě na škodu vědět něco málo o lodích, které tvořili nedílnou součást jejich pověsti. Lodích, které je provázely celý život, byly mistrným a nejlepším výdobytkem jejich techniky, řemesla a umění. O dračích lodích, o drakkarech.

Vzhledem k obecně nepříznivějšímu podnebí a mnohem nepokojnějšímu oceánu, který Vikingové na svých lodích brázdili, se konstrukce vikinských lodí značně odlišovala od starověkých lodí, přestože z nich bezesporu vycházela. Po započetí dobovačných výprav na pobřeží Evropy se i u Vikingů začalo oddělovat loďstvo obchodní, zejména tedy rybářské, a válečné. Hlavním požadavkem na válečnou loď Vikingů nebyla jen obligátní rychlost a manévrovatelnost, ale též maximálně mělký ponor i při plném zatížení naloděným vojskem - to jim umožňovalo plavit se jak podél pobřeží, tak i hluboko do vnitrozemí osídlených oblastí na hladinách velkých řek a přepadávat nic netušící města a osady. Ovšem od rybářských a obchodních lodí se válečná plavidla lišila především svou velikostí, která byla až dvojnásobná.

Drakkar neboli dračí loď nebyl vlastně konkrétní typ lodi. Vikinské lodě se tak nazývali podle zdobených přídů, které byly vyřezávané do podoby dračí hlavy. Některé lodě, většinou menší, měly příď ozdobenou vyřezávanou hadí hlavou; ty se podle toho někdy nazývaly snekkar, známy jsou též pod názvem karv. V dalším textu budu drakkar pro jednoduchost představovat v jeho nejobjevlejší podobě jako typickou válečnou loď Vikingů.

Vikinský drakkar



Konstrukce a vzhled drakkaru

Drakkar měl různou délku, nejčastější byla od 30 do 40 metrů, i když jsou známy drakkary menší i ještě delší. Loď této délky však byla relativně standardním válečným plavidlem Vikingů, oni sami ji nazývali prostě „dlouhá loď“ (langskip). Drakkary měly šířku zhruba šestiny délky. Trup tvořila konstrukce kýlu, žeber, přední a zadní vaz, okrajové obrubnice a plášť sestavený tzv. klinkerovou obšívkou (viz Slovník mořského vlka). Kýl byl z jednoho kusu dubového dřeva, stejně jako obě vaznice. Ty se v oblouku vypínaly vysoko nad boky trupu a jejich zakončení se stávalo uměleckou výzvou severských řezbářů, právě zde vznikaly ony proslulé dračí a hadí hlavy. Dračí lodě byly otevřené, neměly trup uzavřený palubou.

Stěžeň Vikingové upevňovali do mohutného dubového bloku ležícího uprostřed na dně lodi; býval borový, dlouhý polovinu až dvě třetiny délky lodě a v případě potřeby se dal sklopit. Vztyčený stěžeň byl lany upevněn k přednímu i zadnímu vazu a také k obrubnicím. Plachtu používali jen jednu, obdélníkovou nebo čtvercovou, zhotovenou z vlněné látky; připevňovali ji na horní ráhno.

Kromě plachet měl drakkar i vesla, vždy však jen v jedné řadě. Bývala dlouhá maximálně 6 metrů, vyráběli je nejčastěji z borového dřeva. Uchyceny byly v obšívce vždy mezi jednotlivými žeby, v otvoru pro ně vyvrtném. Zatékání vody do lodi kolem otvoru bránila kožená manžeta, která byla kolem vesla upnuta. Otvory byly rozšířeny tak, aby se jimi protáhl i list vesla, když bylo třeba ho uložit do lodě. U otvorů s vesly nebyly žádné pevné lavice, takže veslaři si buď přinesli malé stoličky či bedny, nebo museli stát v předklonu a veslo při záběru tlačit od sebe místo táhnout k sobě. Počet vesel se lišil podle délky, u typického drakkaru jich bylo 30. K řízení směru plavby sloužilo kormidelní veslo. Bylo vždy jen jedno, na zádi na pravém boku lodi. Vikingové upravili jeho uchycení k trupu a poněkud vyvýšili stanoviště kormidelníka, díky čemuž bylo velmi lehce ovladatelné i na rozbouřeném

moři a loď na něj výborně reagovala; podle dochovaných zpráv mnohem lépe než starověké veslice.

Na obrubnicích lemující trup drakkaru byly úchyty, na které Vikingové během plavby věšeli své štíty. Jednak se jim nepletly v lodi a jednak tím navyšovali vlastní boky lodě a chránili se tak před vysokými vlnami i střelami nepřátel.

I Vikingové používali kotvy, zpočátku římské s vyvažujícím dřevěným břevnem na konci, které zajišťovalo zabodnutí jednoho z háků do dna. Velmi záhy však vyvinuli svou vlastní kotvu, tzv. normanskou, se čtyřmi i více háky na konci, které zajistily, že se kotva vždy alespoň jedním hákem někde zachytila; příčné břevno pak už bylo zbytečné. Ostatně tuto jejich kotvu používáme v podstatě nezměněné podobě dodnes...

Posádka

Od starověkých lodí se vikinské odlišovaly v jednom velmi důležitém bodě - nebylo na nich místo pro otroky. Vikingové se na svých lodích vydávali dobývat kořist a slávu, otrok nemohl mít ani jedno. Veslaři byli proto normálními členy jejich družiny a po dosažení cíle se chápali zbraní a vrhali do boje jako všichni ostatní. Totéž platí o ostatních lodnících - život Vikingů byl natolik těsně spjat s mořem a plavbou po něm, že námořnická zručnost u nich nebyla ničím výjimečným a musel ji zvládat každý válečník.

Samozřejmě že i u nich se postupem času vyvinula jakási specializace, každý nemůže umět všechno. Krom veslařů měli např. muže pravidelně stojící na přídi na hlídce, když proplouvali mělkými vodami, aby je varoval před útesy a mělčinami. Další předem určení muži se starali o plachtu. Hned po veliteli lodě byl ctěn kormidelník (někdy to bývala jedna osoba); kormidlo Vikingové nesvěřili do ruky jen tak někomu, vždyť právě na jeho zručnosti a umu často závisel život všech lidí na lodi.

Nejmohutnější dlouhé lodě (na délku měřící 45 metrů) uvezly krom veslařů ještě asi 200 dalších válečníků. Vikingové žili v rodové společnosti, posádku jedné nebo i více lodí proto až na výjimky tvořili navzájem spříznění bojovníci.

Plavba

Ve svých drakkarech se Vikingové beze strachu vydávali i na dlouhé plavby po širém moři. Tyto lodě měly tak výborné plavební vlastnosti, že byly bezpečné i na dost rozbouřeném moři. Je známo, že Vikingové byly velmi zruční a odvážní mořeplavci. Mnohem více než lidé na starověkých veslicích také využívali plachtu, která také co do plochy byla větší než na středomořských galérách - její šířka byla obvykle rovna polovině celé délky lodě.

Díky velké plachtě dosahovaly drakkary za příznivého větru běžně cestovní rychlosti 10-12 uzlů (cca 18,5 - 22 km/h), za bezvětří pouze pod vesly prý až 5 uzlů (cca 9 km/h). Vzhledem ke konstrukci a profilu trupu nepřesáhl ponor drakkaru 2 metry.

Při svých plavbách se orientovali zejména podle pobřeží, podle zdaleka viditelných orientačních bodů, které znali buďto z vlastní zkušenosti, nebo z vyprávění jiných mořeplavců. Není známo, že by využívali nějaké navigační mapy nebo plavební deníky. Přesto znali převládající směry větrů a proudů široko daleko kolem své země a dokonale je při svých plavbách využívali. Podle barvy moře a druhu mořských chaluh a řas dokázali určit oblast, kde se nacházejí, i na volném moři. Při plavbě přes oceán s sebou brávali mořské ptáky. Ty pak vypouštěli, a když se pták rozlétl nějakým směrem, následovali ho, protože věděli, že tam leží země. Když se vrátil zpět na loď, věděli, že země je ještě daleko.

Boj

Na rozdíl od starověkých veslic drakkary nikdy neměly beran. Boje severských válečníků se totiž zpočátku jen zřídka odehrávaly na palubách lodí. Jejich taktikou byl rychlý, pokud možno nepozorovaný nájezd na zem a usedlost nepřítele a jeho přepadení po souši. Právě z tohoto pojetí boje vycházela konstrukce jejich lodí. V době, kdy měli Vikingové již dost lodí na to, aby se mezi nimi mohly odehrát větší námořní boje, už měli dávno mnohem snazší cíl než vlastní sousedy - bohaté pobřežní státy na západě a jihu Evropy.

Vikingové byli ovšem i neblaze proslulí piráti. Při střetu plně obsazeného pirátského drakkaru s obchodní lodí boj rozhodli lučištníci a kormidelníci svým manévrováním. Pokud piráti svou kořist dostihli, boj ukončila abordáž, při níž musel nutně zvítězit útočník, protože obchodník namísto vojska vezl svůj náklad. Když se střetla loďstva složená z drakkarů, boj probíhal obdobně - nejprve intenzivní ostřelování šípů a oštěpů, následované abordáží. Snahou velitelů bylo dosáhnout při ní početní převahy tím, že jednu loď napadlo zároveň několik spojeneckých lodí. Materiální ztráty byly při tomto způsobu boje v podstatě minimální, narozdíl od lidských, což Vikingům vyhovovalo.

Těžko říci, jak by dopadl střet drakkaru se středomořskou galérou - výhoda by podle mého názoru byla spíše na straně drakkaru, protože ten byl pod plachtou buď stejně rychlý nebo rychlejší, než soudobá víceřadá veslice s beranem, a pod vesly byl zase obratnější, takže by bylo velmi obtížné ho úspěšně taranovat. Navíc měl na palubě v podstatě jen samé válečníky, narozdíl od starověkých veslic s otroky u vesel, takže abordáž by jednoznačně vyznívala v jeho prospěch. Výhodou galér by ovšem byla přítomnost válečných strojů na palubě a také využití ohně v boji - ani jednu z těchto zbraní na svých lodích Vikingové nepoužívali.

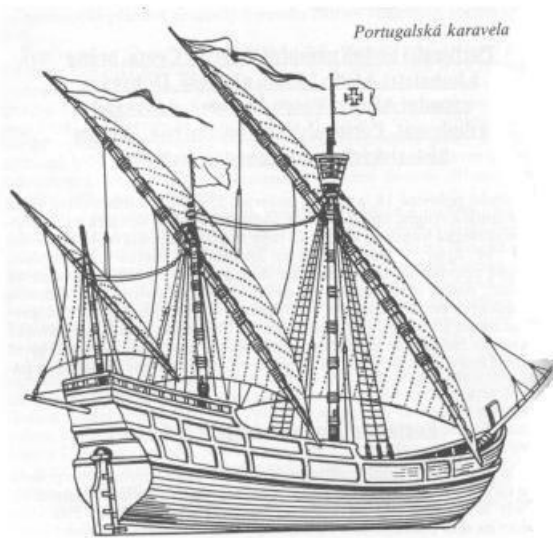
Poznámka autora

Národ rybářů, pirátů a krvelačných válečníků má snad každý fantasy svět. Vikingové jsou pro ně opravdu skvělým vzorem; pokud se chcete se svými postavami plavit na drakkarech vstříc slávě dobyvatelů a objevitelů, najděte si čas a přečtěte si i něco málo o jejich kultuře a výzbroji. Věřte, že pro vás pak už nebude problém propadnout kouzlu jejich drsného, dobrodružného života.

Na palubě karavely

Celá posádka na chvíli strnula, když od přídi zazněl ten vytoužený výkřik: "Země!" Nikdo už nevěřil, že to dokáží; jen plavčík Kiros vytrvale stál na přídi a hlídal obzor. Všichni se nahrnuli k němu a s dojetím sledovali, jak se z vln pomalu noří škvátnatá zeleň neznámého ostrova. "Tak jsi to přece dokázala," pomyslel si kapitán a maně pohladil zábradlí jejich lodi. Přestála kruté bouře i úmorné bezvětří, vyhnula se zrádným útesům a bezpečně je dovezla až sem, kde ještě noha člověka nestanula. Jejich malá, neochvějná družka, nejlepší loď jakou kdy člověk vyrobil, jejich karavela.

Ve středověku se evropští loďaři poučili a na základě znalostí konstrukce severoevropské kogy (ta zase vycházela z proslulého vikinského drakkaru), středomořských veslic a zejména arabské plachetnice dhau postavili malou, nečekaně bytelnou a dobře ovladatelnou plachetnici, která ve své době neměla sobě rovna - karavelu. Zpočátku sloužila jako rybářská loď, postupně však pronikla i do dalších oblastí. V obchodě vynikala rychlostí, s jakou mohla dovážet hodnotnější zboží, ve vojenství zase jako průzkumné a doprovodné plavidlo neohrabaných válečných korábů. Průzkum jim byl ostatně nejvlastnější; jakmile posádky a kapitáni zjistili, že tato loď dokáže celkem spolehlivě odolávat všem rozmarům širého moře, vydávali se na palubách těchto lodí na daleké plavby přes celé moře a oceány, do míst, která v Evropě nikdo neznal.



Na její konstrukci evropští loďaři v podstatě navazovali při stavbě velkých plachetnic ještě celá staletí, byť se postupně měnilo oplachtění, velikost i tvar trupu (zejména pod čarou ponoru). Základ však byl položen, karavela své kvality mnohokrát osvědčila při neuvěřitelných výkonech

tehdejších mořeplavců.

Konstrukce a vzhled karavely

Karavely měly na délku pouhých 15-25 metrů, šířku měly zhruba třetinu délky. Trup tvořila nejčastěji dubová konstrukce kýlu, žeber, přední a zadní vaznice, uzavřená paluba a plášť sestavený na sraz po vzoru středomořských lodí. Prkna se spojovala převážně dřevěnými kolíky, pouze u předního a zadního vazy železnými hřeby (důvod byl jak ekonomický, tak patrně i pověřivý - Arabové od pradávna věřili, že na dně moří existují jakési "magnetové hory", které stáhnou pod vodu každou loď, kde je příliš mnoho železa. Svě lodě proto stavěli zcela bez jeho použití a karavela do značné míry vycházela z konstrukce jejich nejrozšířenějšího typu lodi, dhau. Je tedy pravděpodobné, že spolu s konstrukcí byly přejaty i zvyky a pověry spojené s její výrobou.) Spáry mezi prkny se utěšňovaly konopím, dehtem a lojem. Přední vaznice se v krátkém, mírném oblouku vynořovala nad vodu, zadní vaz nebyl zaoblený a mířil šikmo vzhůru, do mnohem větší výše než přední vaz. Bylo na něm totiž na čepch zavěšeno kormidlo ovládané jednoduchým pákovým převodem. Paluba byla mírně klenutá, na zádi přecházela v nástavbu přesahující boky lodi, kde byla i menší kajuta pro kapitána. Pod touto vyvýšenou zadní palubou stál na můstku kormidelník, který tím pádem ani neviděl na moře (kormidelní kolo se začalo používat až někdy v 18. století).

Karavela měla původně dva stěžně, poměrně záhy ovšem přibyl ještě třetí; bývaly borové, vždy z jednoho kmene, dlouhé alespoň 20 metrů (celkem, usazené byly na dně lodi u samotného kýlu, takže nad palubu čnělo zhruba 15 metrů), u paty měly průměr kolem půl metru a na vrcholku čtvrt metru. Druhem oplachtění se karavely dělily na dvě hlavní větve, tzv. latinky a redondy. Latinka měla všechny plachty výhradně latinské, redonda měla latinskou plachtu jen na zadním stěžni, na předním a hlavním stěžni měla obdélníkové ráhnové plachty.

Rané karavely měly několik vesel pro manévrování v přístavu, ale i ta postupně zmizela.

Karavely se na mořích udržely hodně dlouho. U pozdějších karavel se na zádi objevilo tzv. zrcadlo, tupé zakončení trupu, a na přídi zase čelen, sloužící nejprve jen k uchycení lanoví, potom i k upevnění další malé ráhnové plachty, tzv. blindy. Tyto pozdní karavely už mívaly i přední nástavby, ty však vždy byly mnohem menší než ty zadní.

Posádka

Základní posádka karavel tvořilo 20-40 mužů. Tyto malé, spolehlivé plachetnice získali záhy oblibu i mezi piráty, kteří číhali na obchodních trasách námořních velmocí a přepadávali na nich pomalé, neohrabané obchodní

koráby. Aby je dokázali přemoci (obchodní karaky byly většinou dvou až trojnásobně velké než jejich karavely), jejich vlastní posádky museli být větší, než bylo u této lodi běžné. Přesto se jich ani na palubách větších karavel nemohlo podle mého názoru po delší dobu plavit více než 100.

Plavba

Karavela byla stavěna pro plavbu na širém, bouřlivějším moři. Její oplachtění jí umožňovalo křížovat do jisté míry i proti větru a díky malé velikosti se plavila po velkých vlnách, místo aby se o ně lámala, takže její trup nebyl za bouřlivého počasí tolik namáhán. Navíc díky tomu, že jí mohla ovládat i poměrně malá posádka, mohla navzdory své menší velikosti nést zásoby i na dlouhou cestu.

Plně naložená karavela měla ponor pouhé 2-3 metry. Její nosnost byla mezi 50 až 100 tunami. Přestože její trup nebyl nejštíhlejší, karavela byla díky kvalitnímu a bohatému oplachtění (na svou dobu) rychlá plachetnice; při příznivém větru dosahovala plavební rychlosti 20 km/h. Díky tomu byla ideální jako obchodní a průzkumné plavidlo u neznámých pobřeží. Námořníci této doby se stále ještě spoléhali převážně na osobní nebo zprostředkované zkušenosti z plavby, přesto ovšem už se rozmáhala navigace pomocí primitivních přístrojů a vznikaly již poměrně dobré mapy, použitelné i jako navigační, zejména ve spojení s plavebními deníky lodivodů.

Boj

Posádky karavel byly v námořním boji odkázané v podstatě jen na jeden jediný účinný způsob boje - abordáž. Karavela vznikla v době, kdy se již začala běžně používat děla, mohla jich však nést jen několik a malé ráže, takže o výsledku boje rozhodla pouhá dělostřelba jen málokdy a spíše se štěstím. Byly to ovšem obratné a rychlé lodě, což jim při boji s karakami, tehdejšími velkými obchodními a válečnými koráby, dávalo v boji nemalou výhodu. Odvážné posádky karavel dokázaly při soustředěném útoku a abordáži z více stran obsadit i velkou válečnou karaku s mnohem silnější výzbrojí.

Ovšem s tím, jak se neustále posilovala a zpřesňovala střelba válečných lodí, byly všechny malé lodě při klasickém střetu s nimi postupně stále jistěji odsouzené k záhubě. Proto se karavela ve válečném loďstvu neuplatnila nikdy ve větší míře, než jako doprovodné a zejména průzkumné plavidlo; na této pozici ovšem byla nezastupitelná.

Poznámka autora

Karavela byla ve své době nejrozšířenějším plavidlem v Atlantském

oceánu. Její stavba nebyla finančně tak náročná jako stavba soudobých větších lodí a přitom byla na otevřeném spolehlivější a rychlejší než ony. Byla proto logickou volbou mnoha kapitánů i chudších obchodníků a společností. Je to ideální plavidlo pro movitější družiny, které chtějí jen s několika muži na palubě obeplout svět či prozkoumat neznámé souostroví.

Použitá literatura:

Václav Patočka: Válečníci pod plachtami korábů

Karl-Heinz Wieland: Plachetnice

[Jim Cornish: Viking ships](#)

Netradiční zápletky: Na palubě lodi

Alek „Alnag“ Lačev

Nabízíme vám několik nápadů pro vedení námořního dobrodružství nebo tažení, kde jistě využijete všechny výše uvedené informace...

Postavy se k dobrodružství na moři dostanou nejspíše ve dvou možných případech:

1) Potřebují se někam (za někým, pro něco) přepravit a loď je nejjednodušším nebo jediným řešením. V takovém případě bude jejich slané dobrodružství zřejmě krátké a jednorázové.

2) Pohybují se trvale v oblasti pobřeží či ostrovů. Nebo jsou majiteli či veliteli lodi nebo loďstva. Cílem je vlastní plavba, družina je spojena okolo lodi a loď je spojnicí dobrodružství. Zde vám nabízíme možný scénář celého tažení. Ne proto, abyste ho použili jak je. Vezměte si z něj jakýkoliv nápad, jenž se vám zalíbí. Tuto kompozici jsme sepsali proto, abychom vám ukázali, jak se nápady dají například pospojovat do sebe. Pokud se však rozhodnete hrát na moři celé tažení, pak máte příležitost to vyzkoušet.

1. Vyplováme

Postavy zpočátku vůbec netuší, že se celá kampaň bude odehrávat na moři. Ve skutečnosti se vydávají na oceán jen proto, aby se dostali na jistý ostrov. Jejich cílem je černokněžník, který se tam ukryl a hrozí zatopit jejich zemi obrovskou přílivovou vlnou, jen co se mu podaří dokončit obtížný rituál. Jejich posláním coby družiníků krále této země je černokněžníka zastavit za každou cenu. Mají dobrý důvod to udělat. V sázce jsou jejich rodiny a jejich panství.

Jediná dostupná loď, ochotná vzít je na palubu a dopravit je na místo určení, vetchá bárka, která sotva vypadá, že je schopná odrazit. Co je však větší problém - loď postrádá posádku. Přístavem nedávno prošla černá smrt. Většina schopných námořníků je mrtvá, nebo už dávno odplula. Je potřeba najmout a přesvědčit každou schopnou ruku. Nebo i méně schopnou, opilou, či šílenou. A zároveň se vyhnout tomu, aby si postavy nezverbovali na palubu pirátskou čeládku. Jak to udělají je na nich.

2. Oko bouře

Před odplutím je ještě varuje starý vysloužilý námořník, že se blíží silná bouře. Někteří námořníci projevují silné sklony tomu věřit a velmi se vzpírají odplout. Posléze kapitán vleče na palubu černého kozla, kterého společně

obětují sošce zasazené do kýlu, kterou celou skrápějí krví. Poté se posádka vcelku uklidní. Nenápadná bríza ženoucí loď kýženým směrem však postupně zesiluje. Bouřková mračna rozepnou svá křídla od obzoru k obzoru. Jeden námořník je stržen z lanoví a spadne do moře. Loď je nesena pryč tak rychle, že mu není pomoci. Námořníci spílají kapitánovi, že kozel byl moc starý, že měli radši prolít lidskou krev. Někteří se potměšile dívají po postavách...

Nakonec se loď podaří provést bouří do jejího nitra, do oka cyklónu, který se točí kolem dokola, ale tady je klid. Všude kolem lodi však plavou břichem vzhůru stovky ryb a vzduch je naplněn sirným zápachem. Zplihlé plachty neumožňují stejně žádnou další plavbu, ale nedaleko je malý ostrov. Je pokryt nánosem bahna, řas a slizu a jeví všechny známky nedávného vynoření. Je také plný podivných staveb velmi neestetického a neznámého slohu. A tomu všemu dominuje podivný chrám...

Postavy musí provést v chrámu obřad, který by uklidnil bouři a umožnil jim další plavbu, ale ten může být komplikovaný různými dalšími okolnostmi. Například tím, že by posádka raději provedla obřad s jednou z postav a to u jejich idolu v kýlu lodi. A to ani nemluvíme o obrovských kamenných dveřích zapečetěných sedmi zlatými závorami, které vedou do nitra země...

3. Chyť mne, jestli to dokážeš...

Zdržení na ostrově dalo černokněžníkovi potřebný čas, aby se dozvěděl o jejich výpravě a uprchl. Když dorazí do původního cíle své cesty, je už dávno pryč a je jasné, že s tak pomalou lodí, jakou připluli, nemají nikdy šanci ho chytit. Nicméně mají štěstí v neštěstí. Jejich trampot si všimne majitel úchvatné štíhlé karavely, která by prý byla schopná dostihnout černokněžníka ještě na moři. Kapitán je svolný okamžitě vyrazit a skoro nic za to nechce.

Záhy po vyplutí se však do lodi začíná valit voda. Námořníci se střídají u čerpadel. V nestřežené chvíli se vzpurná část posádky, která zrovna nepumpuje, pokusí zmocnit lodi, což je přesně to, čeho se kapitán obával. Od postav očekává, že mu pomohou. Ale i vzbouřenci je lákají na svou stranu a slibují, že jim pomůžou černokněžníka dopadnout. Navíc naznačují, že kapitán je s černokněžníkem domluven a veze je na úplně opačnou stranu. Kde je pravda? Komu pomoci? To už musejí postavy rozhodnout samy.

4. Bludný Holanďan

Konečně! Po všech útrapách je vysněný cíl na dohled. Loď zlého černokněžníka pluje nedaleko od nich. Leč se zplihlými a potřhanými plachtami a navíc přímo proti větru. Když se přiblíží, spatří, že loď obsluhují sami nemrtví. Ale co je horší, ze samotného černokněžníka se vyklubou mocný a velmi vyhládlý upír. Nejenže proti němu postavy neuspějí a musí se vrátit

na svou loď. Situace se nyní obrací. Loď duchů pronásleduje je...

Když se setmí, loď duchů je dostihne. Upír svými kouzly rozpoutá na palubě požár. Do podpalubí se nedávno zaláтанou dírou začne znovu řinout voda. Do toho se na palubu derou nemrtví z lodi duchů. Zmatené postavy bloumají podpalubím po pás ve vodě a shromažďují svůj majetek nebo se snaží vybojovat lodi ještě několik málo chvil - ať už u pump, hašením ohně nebo bojem s nemrtvými. Zkáza je ale neodvratná. Nastává zápas o holý život. Doposud spolupracující členové posádky nyní zápasí o místa ve člunech či alespoň u plovoucích ráhen a vybavení...

5. Z bláta do louže

Přeživší postavy mají i nadále štěstí v neštěstí. Nebo to tak alespoň vypadá. Nad ránem je zahlédne jiné plavidlo a vyloví je. Přátelský kapitán a spořádaná posádka je zavedou do excelentně vybavených komnat a postarají se o jejich všemožné pohodlí. Loď je obchodním plavidlem na pravidelné trase a na lodi jsou i další cestující, kteří se živě zajímají o osud námořníků. Celý den probíhá na palubě bujaré veselí, ale s blížícím se soumrakem začínají být lidé zamlklí a zasmušilí. Postavy si mohou všimnout, že se někteří cestující zabeďňují ve svých kajutách. Nikdo však nechce prozradit, co se děje.

Vše vyjde na světlo až krátce po půlnoci, kdy všichni opět ožijí. Všichni až na jednoho ze zachráněných členů posádky předchozí lodi. Ten byl totiž podivně, rituálně, zavražděn. Vychází najevo, že se to děje noc co noc, vždy úderem půlnoci. Upřímná radost, kterou všichni projevovali při jejich záchraně, byla dána tím, že se tak snížila pravděpodobnost, že budou dalšími oběťmi. A že alespoň někdo dopluje do cíle. Už dříve byly podniknuty pokusy vraha chytit, ale nepodařilo se. Prostá matematika však naznačuje, že je potřeba učinit další pokus, neboť příště by obětí mohla být některá z postav.

6. Pomstu je nelépe servírovat za studena

Postavy nakonec úspěšně dorazí na palubě obchodního plavidla zpět do své domoviny. Ale jejich posláním se nezdařilo. Nížiny jsou zaplaveny mořem, z výše položených míst se stávají ostrovy. Vzdálenější části země jsou obsazeny armádami okolních států, které byly doposud považovány za sprátelené nebo alespoň neutrální.

Vydávají se na břeh, jen aby zjistily, že jejich domovy byly vypleněny, jejich rodiny povražděny či zotročeny. A jediné co zbývá, jediné, co má ještě smysl, je pomsta. Král, který nyní vládne již jen několika ostrůvkům, dává postavám k dispozici svou vlastní loď a dekret, který jim dává právo plnit lodě zrádných okolních království a hlavně stíhat černokněžníka, pokud opět narazí na jeho stopu.

7. Kráska a zvíře

Královská plachetnice s dobře proškolenou posádkou a figurou krásné mořské panny se tak vydává na honbu za zlatem naloženým konvojem, který má proplouvat nedaleko. Aby jej dostihla, krátí si cestu přes nechvalně proslulou úžinu, což se nelíbí zde spícímu obřímú krakenovi. Ten se pokusí loď sevřít ve svých chapadlech a rozdrtit jako vlašský ořech. Postavy budou muset usilovat o to, aby jej zahnalý nebo přesekaly jeho chapadla. Zabít jej se ale asi nepodaří, raněná bestie se stáhne do hlubiny.

Posléze se jim podaří zachytit stopu konvoje a vpadnout na jeho palubu. Zlato se ukáže být až druhořadou kořistí, neboť na palubě je též krásná, leč nemá dívka. Co tam dělá, nedokáže nikdo kloudně vysvětlit, ale v lodních denících narazí postavy znovu na stopu černokněžníka.

8. Sřetnutí s Armadou

Nalezení místa, kde se nalézá předmět jejich pomsty, je jedna věc. Dostat se k němu druhá. Ostrov zvaný Jehla je chráněn dřevěnými hradbami - obrovskou flotilou řízenou nemrtvými. Aby se postavy dostaly na ostrov, musí se probít skrz. Naštěstí mají zlato z konvoje a mohou si najmout žoldněře. To je úkol sám o sobě. Mezi piráty, bukanýry a korzáry ještě nemají moc dobrou pověst, ale připusťme, že se jim to podaří. Postavy tak stojí před nelehkým úkolem, kdy musí zároveň vést loď do bitvy i proniknout na ostrov. A nepřítel tomu jen pasivně nepřihlíží. V noci před bitvou pošle proti jejich flotile zápalnou loď. Není jediná, další zápalná loď je přichystaná v přístavišti. Hrozí nebezpečí, že když budou postavy váhat a černokněžník vysílat další zápalné lodě, nepřiliš loajální pirátští kapitáni dezertují. A proto VPŘED!

9. Černý pasažér

Při vpádu na ostrov se ukáže, že na palubě lodi se ukryla i nemá dívka. Přes všechno přesvědčování trvá (výmluvnými gesty) na tom, že půjde s nimi. Závěrečná konfrontace se odehrává v prastarém a mírně pobořeném majáku, zatímco na moři možná ještě doutnají poslední zbytky bojů mezi Armadou nemrtvých a žoldněřskou flotilou. Černokněžník se na svoje pronásledovatele dobře připravil, ale s jedním nepočítal. S němou mstitelkou, která přichází s nimi. Svou obětí v tu nejtěžší chvíli otevře postavám přístup přímo k samotnému zlosynovi a pak už je to na nich.

10. Pohřeb žehem

Černokněžníka není však tak jednoduché zabít. I když je mrtvý, jeho rány se zcelují. A dá poměrně dost práce udržet jej mrtvého. Možná by pomohl oheň... a jediná dřevěná věc široko daleko je loď. Jako nejlepší volba se hodí smolou naložená zápalná loď v přístavišti. Když jej na ni naloží, zapálí a

vypustí, zdá se, že to účinkuje.

Když celá shoří, najednou z dýmů a plamenů vypluje úplně černá (jakoby ohořelá loď) na jejíž palubě nikdo není a zmizí ve tmě. Nějakou dobu se nic neděje, postavy se vrátí domů a jsou oslavovány jako hrdinové. Až pak se rozšíří zpráva, že byla černá loď spatřena v přístavu, který byl posléze vypleněn...

A další příběhy už si vymyslete sami. :)



Autor děkuje tvůrčímu týmu z RPGfóra, který dodal řadu nápadů. Jmenovitě zejména Dalcorovi, Rytířovi, Bifimu, Tůma's Revenge, Jersonovi a všem dalším, co přispěli. Pokračovat v diskusi můžete [právě tam, kde byl tento článek ukován](#).

d20 sebrané spisy II.

Na vlnách moří a oceánů

Vydejte se s námi v druhém svazku sebraných spisů na čistě vydrhnutou lodní palubu. Nechte čerstvou mořskou brízu čechrat vaše vlasy a za křiku rozkazů a neurvalých námořnických poznámek o suchozemských krysách se vydejte vstříc svému osudu. Poznejte loď od kýlu až po nejvyšší ráhna tak dobře, jako je znají jen jejich kapitáni.

Využijte jedinečné příležitosti nechat na sebe působit omamnou vůni tajuplných dálek. Přineste do své hry postavy prostých lodníků nebo krvelačných pirátů.

Anebo se sami staňte jedním z nich...



www.d20.cz