

Námořní intermezzo

Vítězství z 18. dubna muselo obráncům vlit nový elán do žil. Tím spíše pak musel podobně zapůsobit i další úspěšný střet s obléhateli, ke kterému došlo hned o dva dny později. 20. dubna hlídky obránců Konstantinopole spatřily konvoj lodí blížící se z jihu, tedy z Marmarského moře. Jednalo se o tři janovské lodi, ke kterým se na ostrově Chios navíc připojilo jedno byzantské plavidlo (Tursun Bey hovoří o dvou lodích typu koga,¹⁵⁹ stejně tak Chylkokondyles, jenž hovoří o jedné lodi „řecké“ a druhé janovské,¹⁶⁰ Ca'fer Çelebi mluví o čtyřech kogách,¹⁶¹ jiné prameny o jedné byzantské a třech janovských lodích¹⁶²). Všechny vezly do obleženého města potraviny a válečný materiál – a samozřejmě také měly na svých palubách několik set mužů posádky, což byla posila více než vítaná. Příjezd nepřátelských lodí přirozeně neunikl ani obléhatelům, kteří ho ovšem zaznamenali se značným zpožděním. Musíme se ovšem při tom pozastavit nad tím, že jejich průjezd okolo Galipoli a dalších míst v Dardanelech obsazených osmanskými posádkami unikl pozornosti sultánových vojáků.

Süleyman Paša, velitel námořnictva, ale nelenil a proti nepřátelským plavidlům vytrhl s podstatnou částí svého loďstva. Křesťanské lodě neměly příliš štěstí, neboť právě v tomto kritickém okamžiku polevil vítr, takže se téměř zastavily. Osmanská plavidla, která byla poháněna vesly, toho hodlala využít. Avšak právě při této příležitosti se naplno projevila námořní převaha tradičních „mořských národů“. Jejich lodi byly především výrazně větší. Ploché galéry, se kterými na ně Osmané zaútočili, postavily útočníky do podobné situace, v jaké byli jejich kolegové před Theodosiovými hradbami, neboť na nepřátelské paluby také museli vylézat s pomocí žebříků. Navíc i při větším množství lodí počet útočících námořníků, kteří se reálně mohli účastnit bitvy, nemohl být o mnoho vyšší než počet obránců. Tursun Bey velikost křesťanských lodí líčí opět emotivně a v průměrech doslova biblických: „Totiž z Frankistánu¹⁶³ poslali na pomoc dvě kogy velké jako

¹⁵⁹ TURSUN BEY, *Târih-i Ebü'l Feth*, op. cit., s. 53.

¹⁶⁰ CHALKOKONDYLES, Laonikos, *Poslední zápas Byzance*. Praha 1988, s. 238.

¹⁶¹ PERTUSI, Agostino (ed.), *İstanbul'un Fethi*. C. 2, op. cit., s. 140.

¹⁶² İNALCIK, Halil, Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar, op. cit., s. 127.

¹⁶³ „Země Franků“. Franky byli historicky nazýváni obyvatelé „Západu“ v těchto končinách běžní, tj. Italové.

hory, naplněné až po okraj rozličnými zbraněmi a válečným vybavením. Každá koga pojala posádku tak velkou, jaká se podle vyprávění vešla na archu Noemovu, muže plné hrdinství a bojovnosti i proradnosti a pokleslosti.¹⁶⁴

Bitva nakonec pro osmanské loďstvo nedopadla vůbec dobře. Když se už zdálo, že by Osmané mohli křesťanské lodi přemoci a dobýt, zdvihl se v rozhodujícím okamžiku silný vítr, který křesťanům pomohl se z obklíčení vymanit. Navíc jim také přispěchali na pomoc obránci Konstantinopole, kteří podnikli výpad ze Zlatého rohu. Všechny křesťanské lodě pak zdárně dorazily do přístavu. Na osmanské straně pak neúspěšná bitva stála místo Süleymana Pašu, který tak tak vyvázl holým životem z následné poměrně emotivní výměny názorů se samotným sultánem, kterého rozhněval průběh a výsledek bitvy.¹⁶⁵ Velení loďstva následně přešlo na sultánova oblíbence a také též námořníka Hamzu Beye.¹⁶⁶ Podle Tursuna to ale všechno mělo mít vyšší účel, citaci ze sóry Bakara (Kráva) z Koránu – „vám nepříjemná věc se vám ukáže nakonec být prospěšnou“¹⁶⁷ – ozřejmil čtenářům, že porážka na moři, jakkoliv nemilá, se nakonec z vyšší moci v dobré obrátila a podle autora se naopak „tyto lodi staly příčinou vítězství“.¹⁶⁸

Na vojáky z nově přípluvších lodí ale v Konstantinopoli nečekalo příliš vřelé přivítání, z kontextu lze usoudit, že chladně je přijali především Řekové, kteří nakonec měli prohlásit, že jim nemohou věřit („nemůžeme věřit nikomu kromě nás samotných“), jelikož na rozdíl od nich nebojují za své domovy, které v městě nestojí. Odpověď byla celkem britká a svým způsobem i logická: „My jsme opustili naše domovy a šli bojovat, dát všanc své hlavy a duše. Proč se tedy setkáváme s takovou nepřátelskou odpovědí?... Jestli nám nepřidělíte místo, vrátíme se na naše lodě a budeme [vše] zpovzdálí sledovat. A tak se mezi sebou pohádali a navzájem se znepřátelili.“

¹⁶⁴ TURSUN BEY, *Târih-i Ebû'l Feth*, op. cit., s. 53.

¹⁶⁵ Pro pitoreskní líčení této rozmluvy, ač asi jen velmi zhruba pravděpodobné, viz BARBARO, Nicolò, *Kostantiniye Muhâsarası*, op. cit., s. 39.

¹⁶⁶ KRITVOULOS, *History of Mehmed the Conqueror*, op. cit., s. 53–55.

¹⁶⁷ TURSUN BEY, *Târih-i Ebû'l Feth*, op. cit., s. 53. Korán, súra II, verš 216. *Kur'ân-ı Kerîm ve Açıklamalı Meâli*. Medine-i Münevvere 1407/1987, s. 33. HRBEK, Jaroslav, *Korán*. Praha 1972, s. 466. V Hrbkově překladu: „Je však možné, že je vám nepříjemné něco, co je pro vás dobré,...“

¹⁶⁸ TURSUN BEY, *Târih-i Ebû'l Feth*, op. cit., s. 54.

Podle Tursuna vojáci *kapikulu* vybudovali „cesty v hlubokých příkopech“, aby se „zničením hradu dostali do srdce nevěřících“ – v této pasáži má zřejmě na mysli budování podkopů pod hradbami. Tursun také tvrdí, že císař, ač prý popřádal sluchu pochybnostem obránců, nakonec všechny uchlácholil a s tím, že „tonoucí se i stěbla chytá“, poslal obranné oddíly bojovat proti kutajícím *kapikulu*. „Proč pak istanbulští nevěřící křičeli, že to je chyba, nedává smysl.“¹⁶⁹

Na první pohled ale nedává smysl ani to, že Tursun přímo vydává příjezd lodí a chování vůči jejich posádkám ze strany obránců za důvod konečného vítězství Osmanů. Nicméně jak jsme již uvedli, problematická koheze obránců byla jedním z nejslabších míst celé obrany – a v tom má osmanský kronikář bezpochyby pravdu. Příjezd lodí skutečně mohl vnést do jejich již tak nesourodých řad další nelad. Posádky lodí nakonec byly vycvičeny ke všemu jinému, jen ne k plazení se istanbulským podložím, kde – ač třeba odborně vedeny Johannem Grantem –, přesto proti novobrdským horníkům a sultánovým minérům musely tahat za kratší konec. Přitom jejich bojový potenciál, spočívající v jiných schopnostech, byl sotva dostatečně využit, zejména s ohledem na to, co mělo následovat.

Námořní vítězství křesťanů a dosavadní průběh obléhání totiž posléze vyústily v akci, jejímž cílem bylo dostat osmanské lodě do zálivu jinudy než po vodě. Jednalo se o vynucený průlom do Zlatého rohu, kterýžto původně záložní plán měl Osmanům pomoci dokonat započaté dílo.

„A v tento čas bylo poručeno dokončit obležení Města.“¹⁷⁰

Na Zlatém rohu

Námořní porážka ukázala poměrně jasně, že po vodě se Osmané do Zlatého rohu nedostanou. Stala se tak impulsem k tomu – a výše uvedený citát z Tursuna Beye tomu napovídá –, aby v době, kdy se Byzantinci hádali s nově dorazivšími námořníky, sultán vydal pokyn ke spuštění konečné fáze akce, která měla „dokončit obležení Města“.

Jak jsme již předeslali, nedostatečná velikost osmanských lodí byla objektivně nevýhodou v bitvě na otevřeném moři, ale za určitých

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ Ibid.

okolností se naopak mohla stát i výhodou, což se ostatně mělo záhy za poněkud bizarních okolností ukázat. Neúspěch u vjezdu do Zlatého rohu a následné ztráty v boji s křesťanskými posilami Osmanům ukázaly, že se jim vstupu do zálivu nepodaří dosáhnout „konvenčními“ prostředky. Není známo, či to byl nápad, ale velikost lodí, z níž vyplývala jejich snadná transportovatelnost, přivedla osmanské vedení na myšlenku provést neobvyklou akci, jež měla z této zřejmě taktické nevýhody malých rozměrů učinit strategickou výhodou.

Od starého přístavu na Bosporu zvaného Diplokion, který teď nese název Beşiktaş, byla směrem k nejnižšímu předělu na vrchu za Galatou vybudována cesta z dřevěných polen, která pak pokračovala přes celý kopec až ke střední části Zlatého rohu, mimo dosah obránců města. Ústila zhruba v místech, kde se později nacházely osmanské loděnice neboli v tehdejší terminologii arzenál. Vyústění cesty za ohybem bylo skryto před zraky posádek bojových lodí obránců, jež kotvily poblíž vjezdu do zálivu. Obráncům protějších hradeb Feneru a Balgatu musel být účel celé akce, kterou na ně Osmané chystali, dosti nejasný. K tomu všemu i tam zakotvená plavidla byla především loděmi obchodními, bez větší válečné hodnoty, a tudíž proti osmanskému počínání jen stěží využitelná.

Po této improvizované šupně Osmané následně na kolébkách, podkládaných dřevěnými poleny, cvičně vytáhli nahoru a spustili na hladinu Zlatého rohu první menší loď typu *fusta*. Právě tato plavidla tvořila jádro osmanské námořní (bez)moci. Jednalo se o menší lodě vybavené 15–22 vesly na každé straně. Všechny disponovaly malým ponorem, což jim umožňovalo manévrovat i v úzkém a mělkém zakončení zálivu, mimo dosah mocnějších italských lodí. Osmanský kronikář Tursun Bey iniciativu připisuje, jak jinak, samotnému sultánovi a celou akci expresivně líčí takto:

„Jelikož byl vjezd do přístavu zcela zablokován, nebylo možné se z této strany s nevěřícími utkat. Ale pádišáhovi přišla na mysl vznešená vzpomínka ze zaprášených knih. Navzdory tomu prachu se svým smyslem pro řešení problémů poručil pracovat. Nařídil, aby se celá řada galér a výborných člunů přepravila po souši zpoza hradu Galata z vod Bosporu do vod přístavu tak, aby dokonala obležení ze všech stran a byla důvodem roztržštění [obranu] nepřítelů... Podle záměru vládce islámu jeho lodě opatřené rozličnými a barevnými vlajkami vytáhly plachty. Zpoza

galatského hradu pluly vzduchem, snad letěly... A z každé lodi mohutný zvuk bubnů a kapel a křik lodních osádek, zvuk nárazů vln z moře; ... S tímto lomozem a výbornou zbrojí vtrhly do přístavu.¹⁷¹

Po prvním úspěšném pokusu Osmané ve svém konání zdárně pokračovali, až posléze na hladinu Zlatého rohu přepravili údajně všechny své *fusty*. Nicolò Barbaro tvrdí, že jich bylo 72, Kritovoulos že 67, Neşri uvádí, že jejich počet čítal 70 – stačí si vybrat. Navzdory téměř dojemné shodě kronikářů, kteří každý stáli na jiné straně – Nesri a Barbaro proti sobě a Kritovoulos tak trochu stranou –, se uvedená čísla zdají být přece jen poněkud vysoká, nejen s ohledem na omezenou vodní plochu, na které měla plavidla operovat, ale také s ohledem na to, že Osmané museli část svého loďstva přece jen ponechat v Bosporu, přičemž *fusty* představovaly jeho nejdůležitější část.

Připomeňme si na tomto místě Kritovoulovo líčení celé akce, které – podobně jako v případě Tursuna Beye – nepomíjí ani důležité technické detaily, ani úsměvné momenty:

„Nařídil [sultán Mehmed] velitelům lodí, aby vybudovali co nejrychleji cestu vedoucí od vnějšího moře k vnitřnímu, od zálivu k Rohu, poblíž místa zvaného Diplokion, a pokryli ji poleny. Tato cesta, měřena od moře k moři, je okolo 8 stadií dlouhá. Je velmi příkrá po více než polovinu cesty, dokud se nedostane na vrchol, odkud se opět spouští dolů k moři. Díky velkému počtu dělníků byla cesta hotova dříve, než se čekalo. Potom [sultán Mehmed] nechal přivést lodi a podložit pod ně kolébky s protiběžnými úvazy, které je držely vzpřímené. Poté co je důkladně podvázali provazy, nechal k jejich rohům připevnit dlouhá lana, za která tahali vojáci. Někteří táhli rukama, zatímco další jistými stroji a navijáky.

Loďe byly taženy velmi rychle. A jejich posádky, které je následovaly, se z toho nemálo radovaly. Obsadily loďe na souši, jako by byly na moři. Někteří vytáhli plachty s křikem, jako by vytahovali plachty na moři, a bríza se jich zmocnila a naplnila je. Další si zase sedli na lavice, popadli vesla a pohybovali jimi, jako by veslovali. A velitelé běhali mezi nimi, křičeli a pískali a jejich

¹⁷¹ Ibid., s. 52.

pomahači tloukli veslaře na lavicích a přikazovali jim veslovat. Lodě byly nesený po zemi, jako by byly na moři. Některé ještě byly taženy do kopce, zatímco jiné již byly spouštěny po svahu dolů do zálivu s křikem a velkým hlukem.

Byla to podívaná podivná a neuvěřitelná, s výjimkou těch, kdo ji skutečně viděli – lodě přepravované po souši jako by se plavily po moři i se svými posádkami a vybavením. Myslím, že to byla mnohem větší podívaná než kanál vykopaný přes Athos Xerxem... Navíc, tato událost včerejška, která se stala před našima očima, nám umožňuje věřit tomu, že se skutečně staly i další, které by bez této zněly jako mýtus nebo hloupý žvást.¹⁷²

Kdo se jen jednou pěšky plahočil zhruba touto cestou, ten si dokáže představit, co to bylo za výkon. Při sjezdu – zřejmě jakýmsi tobogánem – přitom očividně námořníci nemohli mít nouzi o přebytek adrenalinu v krvi. Kdo ale tuto akci skutečně vymyslel, bez ohledu na nevyhnutelné štrapáce, dnes již bohužel přesně nevíme. Doboví kronikáři totiž samozřejmě veškeré dění koncentrovali okolo sultánovy osoby. Nejdále v tomto směru vedle Tursuna Beye pokročil zřejmě Kritovoulos, který psal svou kroniku o sultánovi a – což je ještě důležitější – pro sultána. Bez nadsázky lze říci, že v Kritovoulově pojetí nenajdeme událost, která by se obešla bez sultánovy přítomnosti a osobního zásahu, prakticky vše se pod Konstantinopolí odehrává jen kvůli tomu, že sultán „učinil moudré rozhodnutí“. Navíc ta paralela s perským králem Xerxem! Trochu zlomyslně by bylo možné poznamenat, že Xerxes také prohrál námořní bitvu, která ale byla daleko důležitější než ta, kterou v Marmarském moři svedl s křesťanskými loděmi Süleyman Baltaoğlu Paša. Xerxes ale nakonec válku nevyhrál, ba naopak. Ač o něco méně explicitně, na dávné inspirace sultánova génia odkazuje i Tursun Bey („zaprášené knihy“). Tato přirovnání jsou v kontextu tehdejší literatury ovšem venkonce běžná a příběhy Xerxa a především Alexandra Velikého jako prototypů velkých vládců velkých říší byly v orientálních kronikách a poémách opěvujících panovníky téměř povinnou figurou.

Není přirozeně vyloučené, že to byl právě sultán, kdo přišel s touto myšlenkou, ač se jako pravděpodobnější jeví, že pocházela od něko- ho, kdo byl obeznámen s přetahováním obchodních lodí mezi Volhou

¹⁷² KRITOVOULOS, *History of Mehmed the Conqueror*, op. cit., s. 56–57.

a Donem. Vzhledem k čilé obchodní aktivitě Benátčanů a především Janovanů v této části Evropy a také vzhledem k tomu, že odtud pocházela řada otroků (což byl také jeden z nejdůležitějších artiklů, na němž zmínění italští obchodníci vydělávali nemalé jmění), nemluvě o dalších osmanských kontaktech s krymským chanátem, muselo povědomí o dopravě lodí mezi oběma veletoky v Mehmedově okolí existovat.¹⁷³ K jeho tvůrčí adaptaci na místní podmínky pak scházel již jenom krůček. Stejně tak ale nelze z uvažování zcela vyloučit inspiraci antickými vzory. Koneckonců se tyto dvě inspirace navzájem nevyklučují. A to, že Mehmed II. byl v četbě antických autorů zběhlý, ba dokonce je snad četl i v řeckých originálech, se všeobecně považuje za nepochybné.

¹⁷³ Pravda, ani na Rusi neprobíhalo přetahování lodí po souši bez problémů. V době – pro Osmany nakonec neúspěšného – soupeření mezi Ruskem a Osmanskou říší o dominanci nad kazaňským a astrachaňským chanátem v 60. letech 16. století, za vlády za Suleymana I. a Selima II., proto Osmané plánovali výstavbu kanálu mezi oběma řekami, což by dopravu (v jejich úvahách samozřejmě především vojska) z Černého do Kaspického moře výrazně usnadnilo a zrychlilo. Z logistických a dalších důvodů k tomu ale nakonec nedošlo a Rusko naopak opanováním zmíněných chanátů položilo základy svého dalšího mocenského růstu. Srv. AGOSTON, Gábor, *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç [Vojenská strategie a moc v Osmanské říši]*. İstanbul 2012, s. 102–103.