

obrubě, kde byla spojena nosníky. Ty se skládaly z několika částí, nejprve jeden za druhým. Později byly vždy dva kusy vzájemně propojené. Jednotlivé díly byly spojeny přelátováním na různých místech, aby se po upevnění vzájemně vyztužily. Žebra dodávala lodi charakteristický tvar, jejich prohnutí určovalo výslednou křivku trupu. Žebra byla po vztyčení zevnitř spojena hřebenovitými vaznicemi, aby se zabránilo jejich posouvání vpřed či vzad. Po celé délce trupu pak byla v úrovni palub připojována mírně prohnutá a na konci vyklenutá břevna, která mu dodávala odolnost vůči vnějšímu tlaku ze stran. Složitý systém žebroví tvořil mimořádně odolnou kostru, která byla zevnitř a zvenjšku pokryta obšívkou z planěk, na nichž byly ukotveny paluby. V této éře se užívalo takzvané řezbářské plaňkování, kdy se prkna nepřekrývala, ale byla pevně sražena natupo hranou na hranu. Výsledkem byly ploché

boky lodi (Holanďané ovšem i dál používali klinkerovou, překrývající se obšívku, skýtající vyšší odolnost vůči prosakující vodě). Trup pod čarou ponoru byl poté natřen ochrannou vrstvou dehtu nebo smůly. Později se dřevěná obšívka pokrývala měděnými pláty, které chránily před korozí, mořskými řasami, polypy a hlavně šášněmi – lodními červy. Když byl dokončen trup, byla do podpalubí nasypana zátěž a loď byla spuštěna na vodu. To byl vždy slavnostní okamžik, ačkoli plavidlo bylo ještě daleko před dokončením. Po spuštění dostala loď nástavby a takeláž – stěžně, lanoví a plachty. Děla, drobnější části a předměty denní potřeby byly přidávány až nakonec.

NEJSLAVNĚJŠÍ BLAMÁŽ

Loď jménem Vasa byla postavena na rozkaz švédského krále Gustava Adolfa II. v roce 1625. Měla zajistit posílení Baltské flotily během třicetileté války. Když švédské loďstvo ztratilo v bouři deset plavidel, vydal král nařízení, aby loďaři postavili Vasu co možná nejrychleji. V dopisu král přímo zasahoval do stavebního postupu podrobnými požadavky na rozměry a vzhled lodi. V únoru roku 1626, když už byly poraženy stromy na trup požadovaných rozměrů, si král usmyslel připojit nové nároky na rozměry plavidla. V srpnu pak do-

razil další dopis, požadující 74 čtyřadvacetiliberních děl, kvůli čemuž musely namísto jedné dělové paluby v trupu vestavěny dvě. To vše jen aby král napodobil jinou loď, francouzskou Galion de Guise (Vévoda z Guise), kterou obdivoval.

