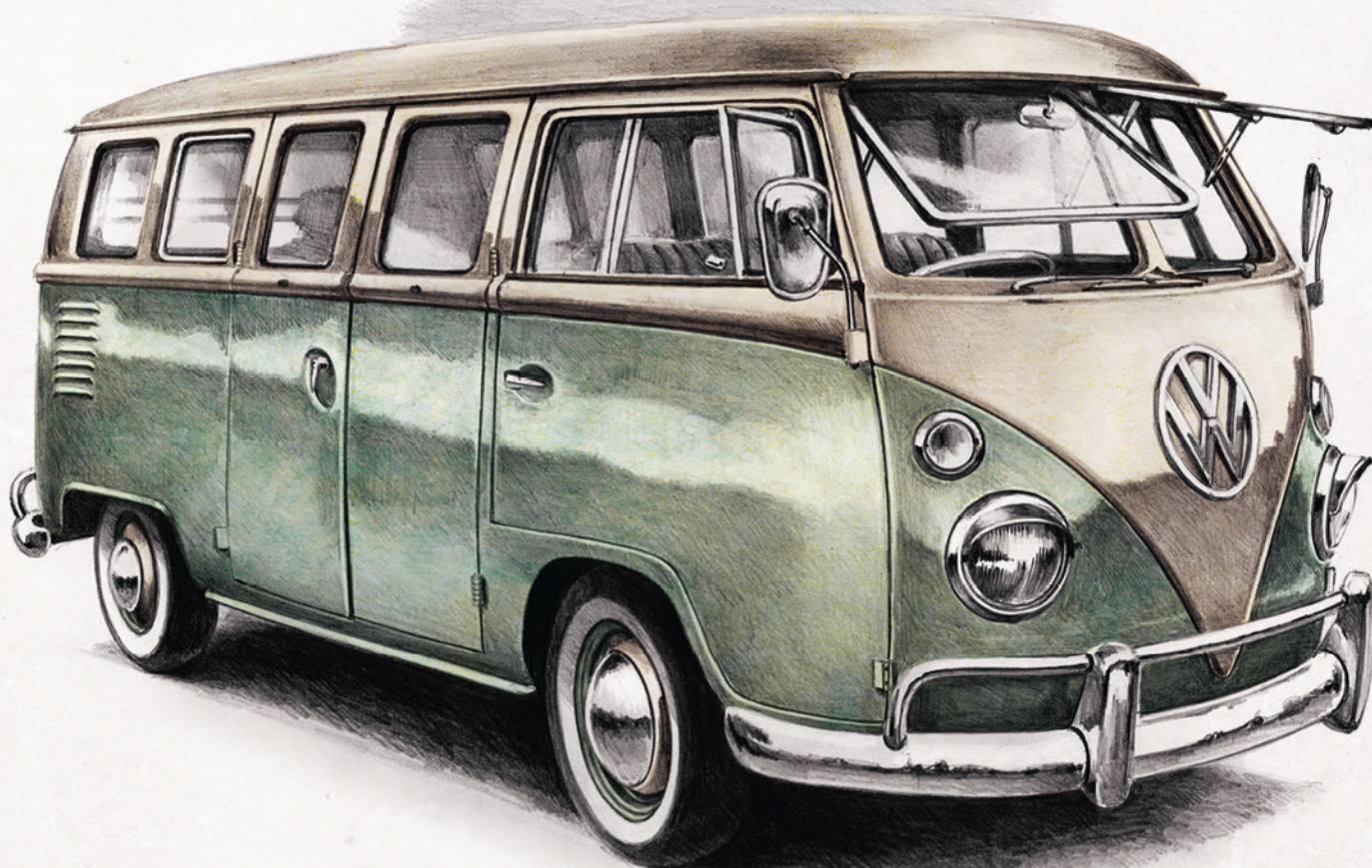




PASAULI PAKEITUSIOS TRANSPORTO PRIEMONĖS



Iliustravo

Martin Sodomka





„TESARAKONTERESAS“

III a. pr. Kr.



„MERGELĒ MARIJA“

1492



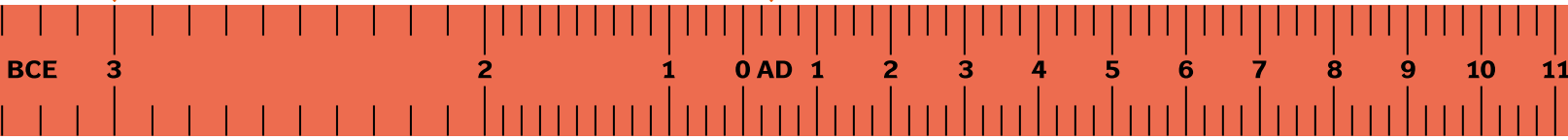
„VIKTORIJA“

1519



LAIVAI NEMIO EŽERE

41



PIRMASIS METRO

1863



DVIAUKŠTIS AUTOBUSAS

1829



LINKOLNO TRANSPORTO PRIEMONĒS

1865



AUKSINĖ KARALIŠKOJI KARIETA

1760



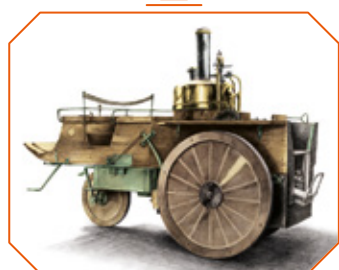
BEBAIMIŲ PILOTUOJAMAS ORO BALIONAS

1783



GARLAVIS „SAVANA“

1818



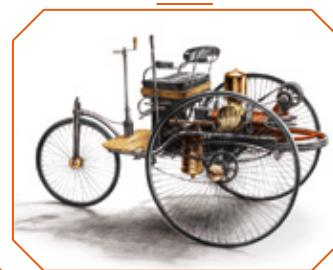
GRENVILIO GARINĖ KARIETA

1875



RYTŲ EKSPRESAS

1883



BENCO PATENTUOTAS VIDAUS DEGIMO VARIKLIS

1886



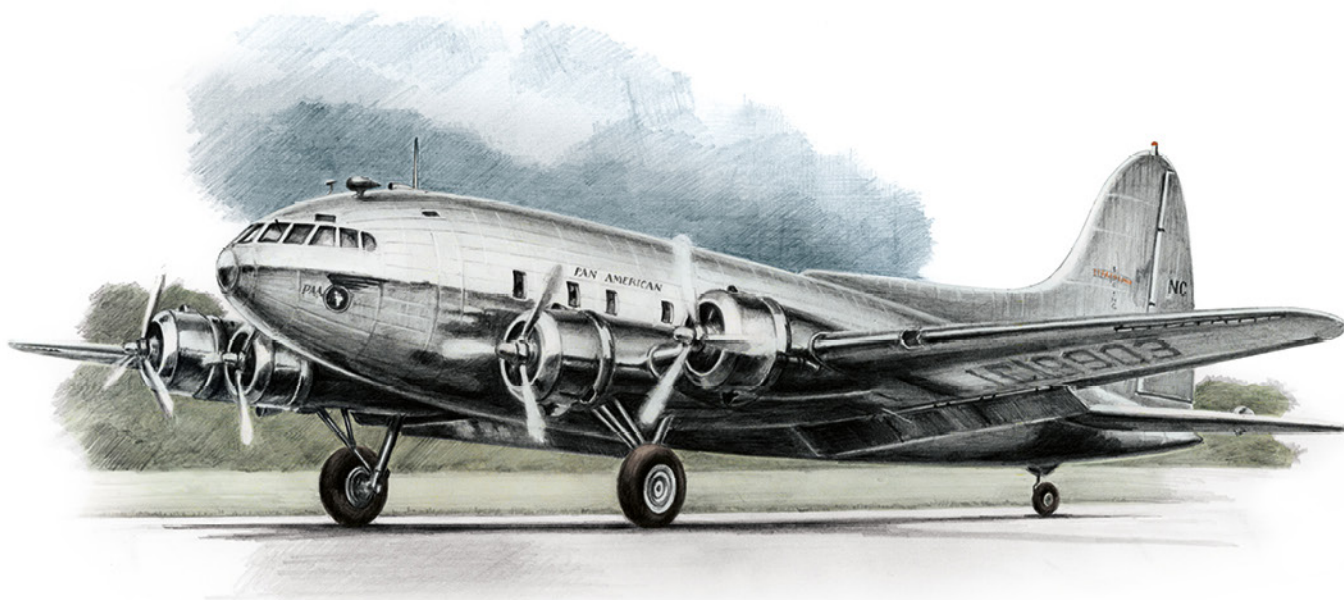
„PIRMYN“

1892

PASAULĮ PAKEITUSIOS TRANSPORTO PRIEMONĖS

Štěpánka Sekaninová ir Tom Velčovský
Iliustravo Martin Sodomka

Iš anglų kalbos vertė Kšištofas Kšivecas



Vilnius
2021



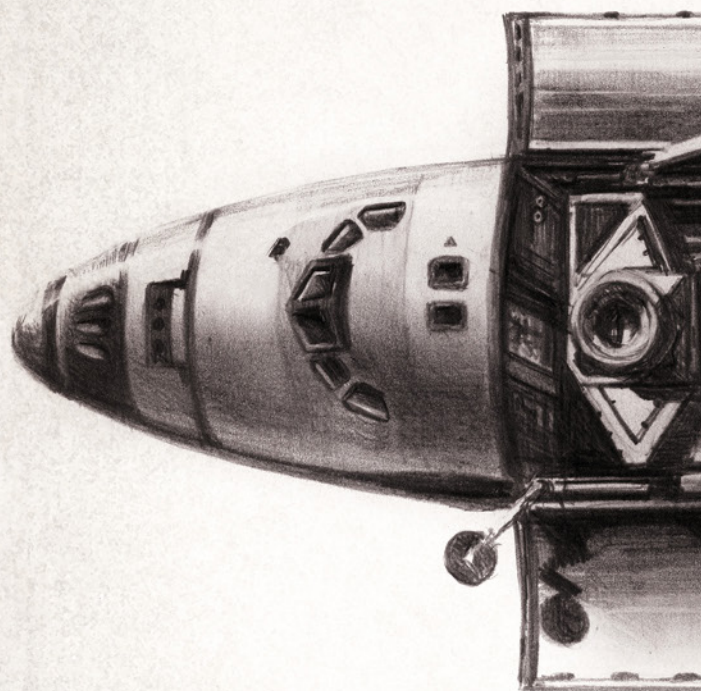
Fleriuso mūšis - 16 psl.

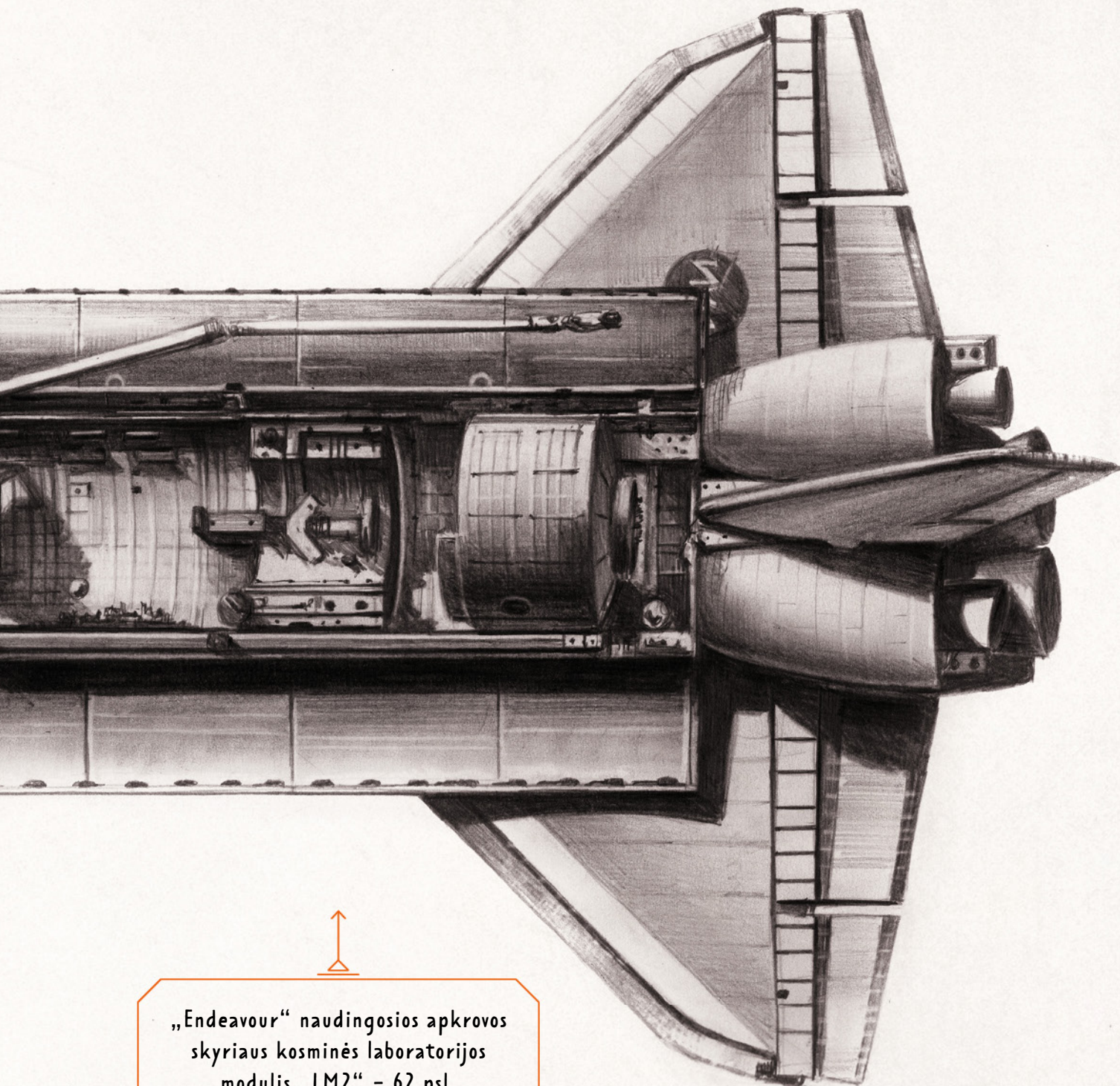
TURINYS

	IŽANGA	4
III A. PR. KR.	„TESSARAKONTORES“ („TESARAKONTERESAS“)	6
41	LAIVAI NEMIO EŽERE	8
1492	„SANTA MARÍA“ („MERGELĖ MARIJA“)	10
1519	„VICTORIA“ („VIKTORIJA“)	12
1760	AUKSINĖ KARALIŠKOJI KARIETA	14
1783	BEBAIMIŲ PILOTUOJAMAS ORO BALIONAS	16
1818	„SS SAVANNAH“ (GARLAIVIS „SAVANA“)	18
1829	DVIAUKŠTIS AUTOBUSAS	20
1863	PIRMASIS METRO	22
1865	LINKOLNO TRANSPORTO PRIEMONĖS	24
1875	GRENVILO GARINĖ KARIETA	26
1883	RYTŲ EKSPRESAS	28
1886	BENCO PATENTUOTAS VIDAUS DEGIMO VARIKLIS	30
1892	„FRAM“ („PIRMYN“)	32
1908	„FORD MODEL T“ (T MODELIO „FORD“)	34
1911	GRÄF & STIFT	36
1912	„TITANIC“ („TITANIKAS“)	38
1916	„BOEING“	40
1920	BERTO MONRO SUKONSTRUOTAS „INDIAN SCOUT“ („INDĖNAS ŽVALGAS“)	42
1937	TATRA 87	44
1937	„HINDENBURG“ („HINDENBURGAS“)	46
1946	„BELL 47“ („VARPAS 47“)	48
	„VOLKSWAGEN TRANSPORTER“ („VOLKSWAGEN TRANSPORTERIS“)	50
1953	BATISKAFAS „TRIESTE“ („TRIESTAS“)	52
1959	„CAPTAIN AMERICA“ („KAPITONAS AMERIKA“)	54
1964	(„SHINKANSEN“, „NAUJA PAGRINDINĖ LINIJA“)	56
1969	„APOLLO 11“ IR „SATURN V“	58
1969	„CONCORDE“ („KONKORDAS“)	60
1981	ERDVĖLAIVIS „COLUMBIA“ („KOLUMBIJA“)	62

ĮŽANGA

Mes visi kartais keliaujame – į mokyklą, pasimatyti su draugu iš kito miesto, o galbūt net atostogų į svečią šalį. Ar kada susimąstei, kaip žmonės keliavo prieš amžių amžius ir ką turėjo padaryti ankstesnių kartų atstovai, kad nuvyktų iš vienos vietos į kitą? Šiandien automobiliaus laikome savaime suprantamu dalyku, tačiau anksčiau mašina buvo svajonė, geriausiu atveju – idėja. Visgi visi didingi projektai prasideda nuo idėjos. Kažkada kažkam kilo mintis perplaukti atvirą jūrą siekiant atrasti Naująjį pasaulį – pasitelkiant tik vėją, irklus ir kelias tonas medienos. Šiandien laivai, kovoję su vandenyno bangomis, yra muziejuje arba jūros dugne. Šiuolaikiniai šių dienų laivai jūros nebijo: jie kur kas didesni už savo pirmtakus ir gali judėti nepučiant vėjui – ką pirmieji jūrininkai būtų laikę fantastika. O kas, jei mūsų protėviai būtų sužinoję, kad paukščiai nėra vieninteliai padarai, galintys skristi, nes mes, Žemės dvikojai, galime nugabenti tūkstančius žmonių iš vieno planetos pakraščio į kitą? Be to, netgi galime nuskristi už savo pasaulio ribų, lankytis kosmose... Gal vieną iš mūsų jaunųjų skaitytojų šie puslapiai įkvėps išmąstyti tokią didingą idėją, kad apie ją rašys ateities žmonės. Kas ten žino?



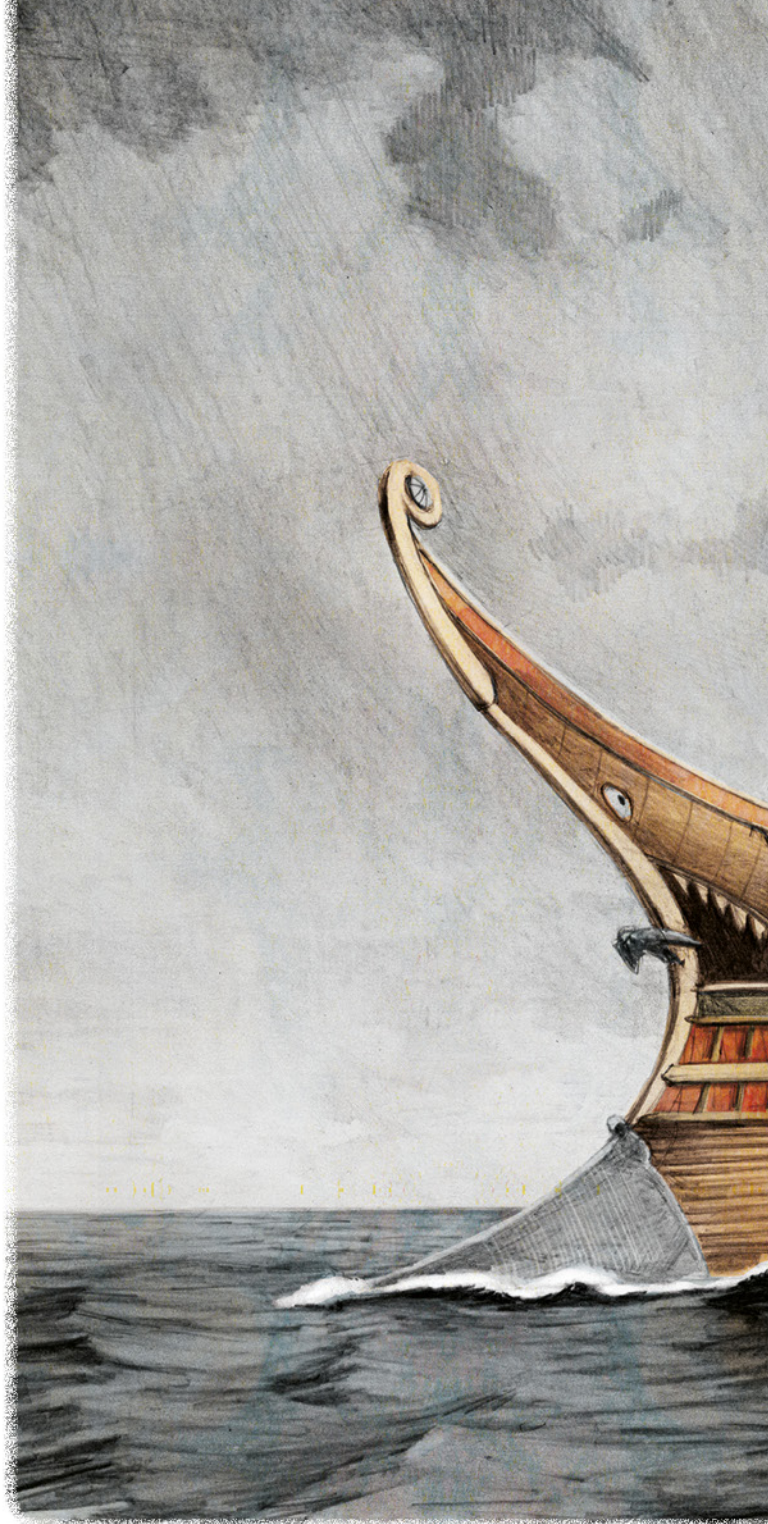
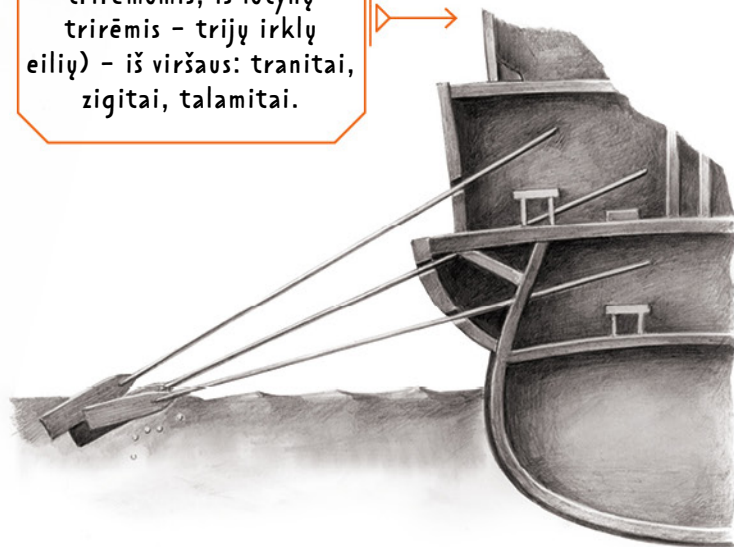


„Endeavour“ naudingosios apkrovos
skyriaus kosminės laboratorijos
modulis „LM2“ – 62 psl.

„TESSARAKONTORES“ („TESARAKONTERESAS“)

Galera „Tesarakonteresas“, be abejonės, yra didžiausias nemotorinis visų laikų laivas. Nors ir užsakytas faraono Ptolemėjaus IV, valdžiusio Egiptą nuo 221 iki 204 m. pr. Kr., šis milžiniškas laivas – ilgis siekė 128 metrus – buvo pastatytas ne Egipte. Ptolemėjus jį pastatydino ir pakrikštydino senovės Graikijoje. Pavadinimą galima laisvai išversti kaip *turintis keturiasdešimt irklų* arba *varomas keturiasdešimties irkluotojų*. „Keturiasdešimt irklų? – pasakysi. – Ne tiek ir daug!“ Negalėtum klysti labiau! Šio didžiulio laivo irklai tikrai nebuvo paprasti – lengvi ar vidutinio svorio; tai buvo didžiuliai rąstai, kuriems irkluoti reikėjo aštuonių stiprių vyrų! Kadangi iš viso buvo aštuoniasdešimt irklų (po keturiasdešimt iš abiejų pusių), laivui varyti reikėjo šešių šimtų keturiasdešimties irkluotojų, kurių dauguma buvo kaliniai.

Irklai trimis eilėmis (tokios galeros vadintos triremomis; iš lotynų trirēmis – trijų irklų eilių) – iš viršaus: tranitai, zigitai, talamitai.



Laivas galėjo atrodyti taip. Dėl istorinių įrodymų trūkumo jo dizainą tegalime nuspėti.



Vienam reisui 640 irkluotojų vis dėlto nepakako. Kad galėtų pavalgyti, išsimiegoti, pailsėti ir atgauti jėgas, turėjo irkluoti pakaitomis. Padauginęs 640 iš šešių gausi kone keturis tūkstančius – tiek irkluotojų buvo laive. Tada pridėk prie šio skaičiaus 400 įgulos narių ir dar 2 850 – tiek kareivių galėjo gabenti galera „Tesarakonteresas“. Iš tiesų laivas buvo skirtas kareiviams perkelti

iš vienos vietos į kitą. Kaip jau supratai, šis irklinis laivas buvo gana masyvus.

Kaip būtų puiku jį išvysti ir pereiti deniu! Galėtum įsi-vaizduoti, kad esi plaukiojančiame mieste. Deja, tokios galimybės niekada neturėsime! „Tesarakontereso“, šio Ptolemėjaus galios įrodymo, su mumis nebėra. Tiesą sakant, neaišku, ar jis kada nors egzistavo...

LAIVAI NEMIO EŽERE

Iš esmės tai buvo marmuru puošti plaukiojantys rūmai su meno kūriniais, mozaikų grindimis, santechnika, žildymu, sodais ir vonios kambariais. Galėtum įtarti, kad dalis laivo patogumų atkeliavo iš paskesnių amžių.

Imperatorius Kaligula – viena žinomiausių ir prieštaringiausių senovės Romos figūrų. Tai imperatorius, kuris savo žirgą paskyrė senatoriumi, ilgai diskutuodavo su Mėnuliu ir mėgo okultinius ritualus. Jis taip žavėjosi medžioklės, Mėnulio ir skaistybės deive Diana, kad nutarė pastatyti du didžiulius laivus prie Nemio ežero ir paaukoti jai. Tam tikru metu ežeras atspindi mėnulį, kad net gniaužia kvapą, o tai paaiškina, kodėl jis garsėjo kaip Dianos veidrodis. Bėda buvo ta, kad į ežerą neįteka jokia upė, taigi jo nepasieksi vandens transportu. Iki šiol nežinoma, kaip Kaligulos laivus nugabeno prie ežero.

Iš nuolaužų, kurios atsidūrė ežero dugne, pamirštos kaip ir imperatoriaus pamišėlio valdymas, žinome,



kad tai buvo nuostabūs plūdrieji rūmai, verti vieno iš pasaulio stebuklų vardo. Juos gausiai puošė iš tauriųjų metalų nulietos statulos, juose buvo įrengtos drenažo bei vandentiekio sistemos ir sveikatinimo erdvės. Žvejai šimtmečius traukė ir traukė lobius iš ežero; net ir šiaudien archeologai svajoja išgauti neįtikėtinų bepročio Kaligulos laivų fragmentus. 1446 m. jaunas kardinolas Prosperas Kolona, popiežiaus sūnėnas, bandė virvėmis ištraukti vieną iš laivų į krantą, tačiau jam pavyko išlupti tik keletą supuvusių sijų.

1535 m. italų išradėjams Guljelmui de Lorenai ir Frančeskui de Markiui pasisekė labiau: jie drąsiai ėmėsi

tyrinėti paskendusius laivus pasitelkę išradimą, vadinamą nardomuoju varpu. Savo veiksmis šiedu drąsuoliai nesąmoningai padėjo šiuolaikinio nardymo pamatus. Visgi milžiniški (beveik 74 metrų ilgio) laivai tik Antrojo pasaulio karo metais pagaliau buvo ištraukti iš ežero, kai Italijos diktatorius Benitas Musolinis įsakė ežerą nusausti. Laivus išgabeno į Romą, kur jie per paskutinių karo dienų Italijos sostinės bombardavimą sulaukė apgailėtinos dalios. Puikybė apima prieš žūtį (Pat 16, 18 – *vert. past.*) – du despotiški Italijos valdovai turėtų ką apie tai paliudyti.



Nemio ežeras, telkšantis Albano kalvose, maždaug 30 km piečiau Romos, yra vulkaninės kilmės.

Astronomas Edmondas Halis, kurio garbei pavadinta Halio kometa, išrado nardomąjį varpą su deguonies pripildytomis statinėmis.



„SANTA MARÍA“ („MERGELĖ MARIJA“)

Santa Marijos nosis įsiriarė į Naujojo pasaulio smėlį. Peršokusi bortą įgula palietė žemę. Ekspedicijos vadovas, žymusis Kristupas Kolumbas, ruošėsi kalbai.

– Vyrai, – pareiškė jis, – mes pasiekėme Rytų Indijos krantus, esu tuo tikras. Be to, esu įsitikinęs, kad esame pirmieji visų laikų žmonės, pasiekę šį žemyną.

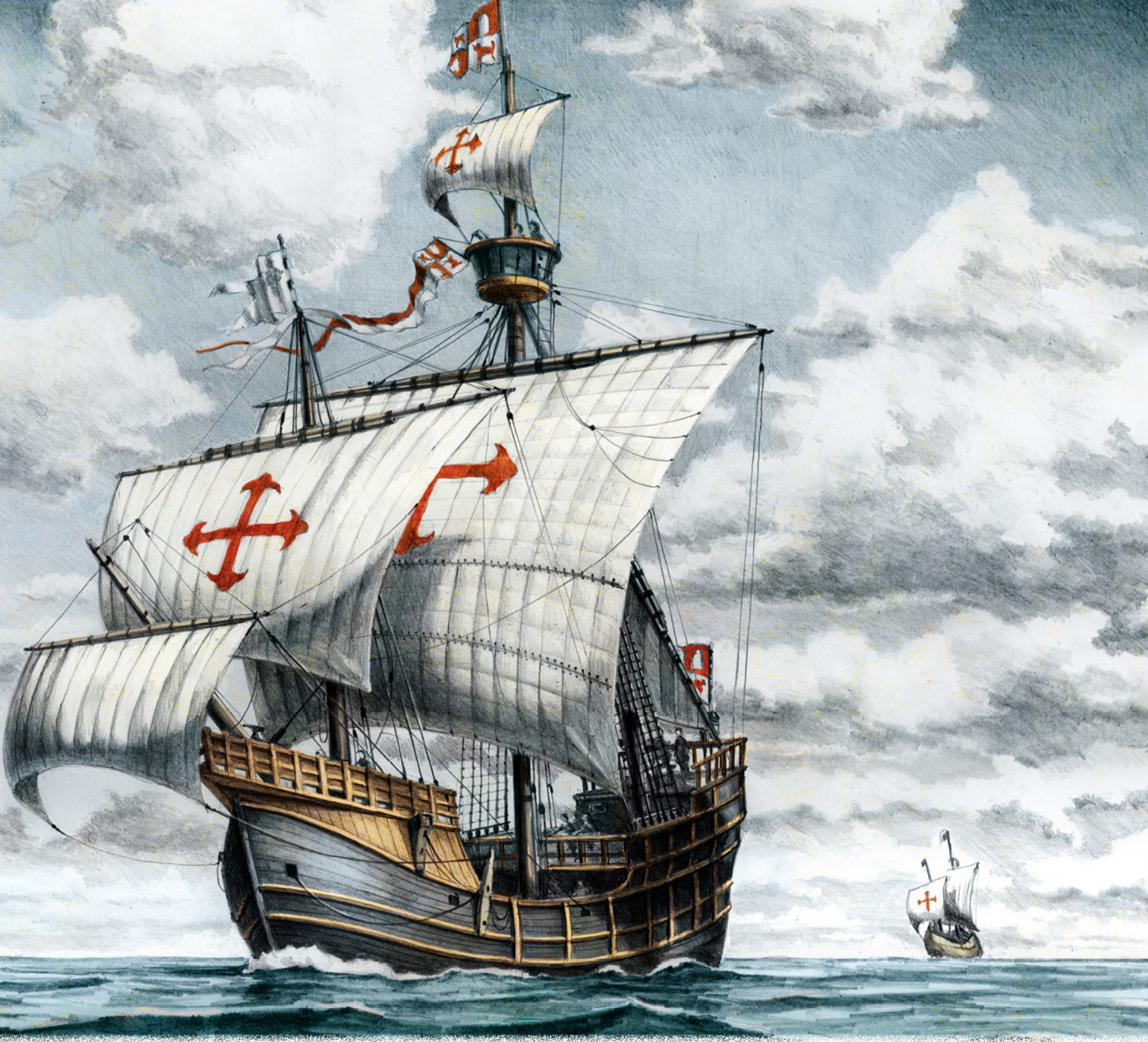
Galbūt tai nėra tikslūs Kolumbo žodžiai, tačiau jų turinys atitinka esmę. Visgi – tiesą sakant – „Santa María“, „Pinta“ („Nudažytasis“) ir „Niña“ („Mergaitė“) atrado ne Azijos, o Pietų Amerikos krantus. Tai paaiškina, kodėl Kolumbas vietinius gyventojus klaidingai vadino indėnais. Pavadinimo klaida ištaisyta nepraėjus nė trisdešimčiai metų – žemė pavadinta Amerika ne ką mažiau žinomo laivavedžio Amerigo Vespučio vardu. Neteisingas ir antrasis Kolumbo teiginys. Prieš gerus penkis šimtmečius į Šiaurės Amerikos krantus koją įkėlė vikingų būrys, vadovaujamas Leifo Eriksono. Vikingai buvo gerai žinomi dėl tvirtų ilgųjų laivų (senąja skandinavų kalba ilgieji laivai vadinti langskip – *vert. past.*) drakarų, kurie kadaise buvo itin pažangūs.

Pagrindinė jų varomoji jėga buvo vėjas, papildoma – irkluotojų darbas.



Iš kairės: NUDAŽYTASIS, MERGELĖ
MARIJA ir MERGAITĖ

Ilgasis laivas drakaras



Unikalus drakaro korpusas buvo gaminamas iš šlapios medienos, išlenktos virš ugnies. Taip pasirošusiems siaubą keliantiems šiauriečiams pavyko užkariauti naudingą žemę. Pažymėtina, kad kur kas naujesnė „Mergelė Marija“ buvo ne ką galingesnė už šimtmečių senumo drakarą. Jei galvosi apie ją kaip itin genialų laivą, klysi taip pat kaip ir Kolumbas, laikydamas

žemę Rytų Indija. „Mergelė Marija“ buvo lėčiausias ekspedicijos laivas, be to, nebuvo ir ypač didelis. Nors iki šių dienų teišliko laivo inkaras, istorikai mano, kad jis buvo tik apytikriai 26 metrų ilgio. Kai kurie istorijos momentai tiesiog nėra tokie, kokie atrodo iš pirmo žvilgsnio. Visgi užtikrintai apie Kolumbą galime pasakyti tai, kad jo ekspedicija galutinai pakeitė mūsų pasaulį.

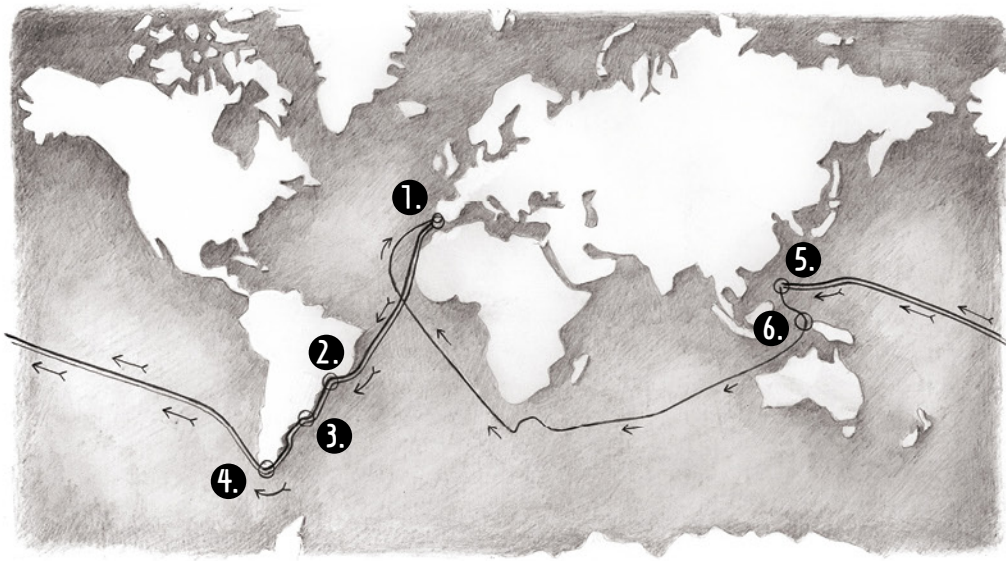
„VICTORIA“ („VIKTORIJA“)

Nori tikėk, nori ne, bet žmonės manė, kad mūsų planeta plokščia tarytum blynas, o pasiekęs pasaulio kraštą pateksi į kosmosą. Ši prielaida galų gale buvo paneigta XVI amžiaus pradžioje, nes būtent tada ekspedicija, kuriai vadovavo portugalų navigatorius Fernão de Magalhães (mums geriau žinomas Ferdinando Magelano vardu), pirmąsyk apiplaukė aplink Žemę. Deja, Magelanas taip ir negrįžo namo: jis žuvo mūšyje Filipinuose, įsipainiojęs į vietinių genčių karą. Grįžo tik vienas iš penkių laivų, kurie išplaukė į ekspediciją iš Ispanijos uostų 1519-aisiais. „Viktorijai“ teko sėkmingai užbaigti šią dar negirdėtą trejus metus trukusią ekspediciją. Pirmiausia ji kirto Atlanto vandenyną ir pasiekė pietinį Amerikos žemyno kraštą – kyšulį, šalia kurio telkšantis sąsiauris nuo to laiko žinomas Magelano vardu. Po to ji plaukė Ramiuoju vandenynu iki Filipinų. Ten sau galą rado ne tik ekspedicijos vadovas, bet ir laivas „Concepción“ („Prasidėjimas“). Chaosas, kivičiai ir nuolatiniai vadovybės pokyčiai baigėsi tuo, kad įsakyta laivą sudeginti, o ekspediciją – nutraukti. Iš laivų išliko tik „Viktorija“. Su tik penkiasdešimties jūreivių įgula grįždama į Europos vandenį ji apiplaukė Australiją ir Afriką. „Viktorija“ dar dusyk nukeliaus į Šiaurės Ameriką. Antrąjį iš jų – pražus. Pirmasis laivas, apiplaukęs Žemę, dabar ramiai ilsisi Atlanto dugne...

MAGELANAS APIPLAUKIA APLINK ŽEMĘ

1. Sanlukar de Barameda, Ispanija – 1519 m. rugsėjo 20 d.
2. Santa Lusijos įlanka – 1519 m. gruodžio 13 d.
3. Río de Solis – 1520 m. sausio 12 d.
4. Magelano sąsiauris – 1520 m. spalio 21 d.
5. Maktano karalystė, Filipinai – 1521 m. balandžio 27 d. (miršta Ferdinandas Magelanas).
6. Ambono sala – 1521 m. gruodžio 21 d. (kapitonu tampa Chuanas Sebastianas Elkanas).

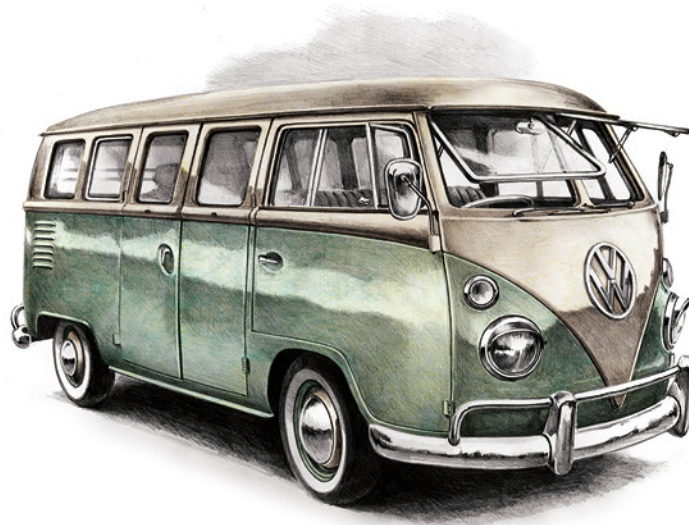




Iš penkių išvykusių laivų
apiplaukimą aplink Žemės
rutulį užbaigė tik VIKTORIJA.
TRINIDADAS buvo užgrobtas
Molukų salose; SAN ANTONIO
(ŠVENTASIS ANTANAS) buvo
paliktas Pietų Amerikoje;
PRASIDĖJIMĄ sudegino vietiniai
Filipinų gyventojai; SANTIAGO
(ŠVENTASIS JOKŪBAS) sudužo
prie Pietų Amerikos krantų.



Versta iš:
MEANS OF TRANSPORT THAT
CHANGED THE WORLD
*B4U Publishing member of Albatros
Media Group, Praha, 2021*



Leidinio bibliografinė informacija pateikiama Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos Nacionalinės bibliografijos duomenų banke (NBDB).

© Dizainas, *B4U Publishing member of Albatros Media Group*, 2021
Tekstas, Štěpánka Sekaninová ir Tom Velčovský
Iliustracijos, Martin Sodomka
www.albatrosmedia.eu
Visos teisės saugomos.
© Vertimas į lietuvių kalbą, Kšištofas Kšivecas, 2021
© Leidykla „Nieko rimto“, 2021
ISBN 978-609-441-775-7

Redaktorė Edita Birulienė
Korektorė Eglė Devižytė
Maketavo Miglė Dilytė
Tiražas 2500 egz.
Išleido leidykla „Nieko rimto“
Dūmų g. 3A, LT-11119 Vilnius
www.niekorimto.lt
Spausdinta Čekijoje



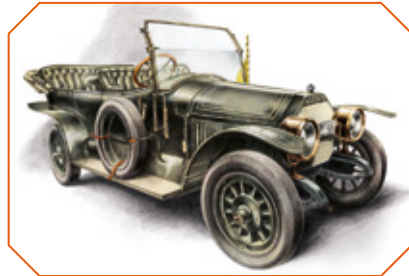
T MODELIO „FORD“

1908



„TITANIKAS“

1912



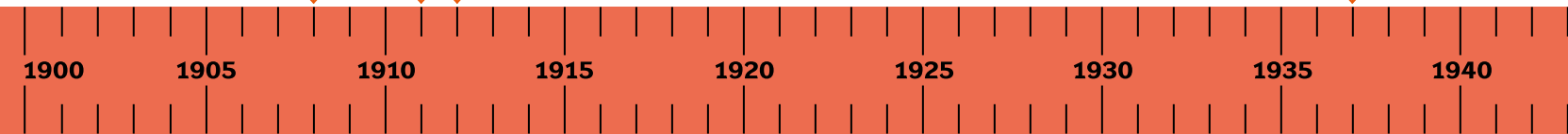
GRÄF & STIFT

1911



TATRA 87

1937



BERTO MONRO SUKONSTRUOTAS „INDIAN SCOUT“

1920



„BOEING“

1916



„HINDENBURGAS“

1937



„VARPAS 47“

1946



„SHINKANSEN“, „NAUJA PAGRINDINĖ LINIJA“

1964



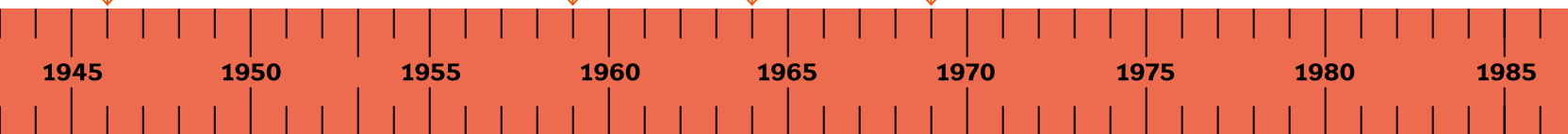
„KAPITONAS AMERIKA“

1959



„KONKORDAS“

1969



**„VOLKSWAGEN
TRANSPORTERIS“**

1950



**„APOLLO 11“ IR
„SATURN V“**

1969



BATISKAFAS „TRIESTE“

1953



**ERDVĖLAVIS
„COLUMBIA“**

1981

PASAULĮ PAKEITUSIOS TRANSPORTO PRIEMONĖS

Štěpánka Sekaninová ir Tom Velčovský



Iliustravo Martin Sodomka

Šioje knygoje – įspūdingai nupieštos ir įdomiai aprašytos pačios svarbiausios transporto priemonės nuo seniausių laikų iki dabar. Kiekviena iš jų savaip pakeitė pasaulį ir tai, kaip keliaujame. Čia – ir idėjos, sukėlusios technologinę revoliuciją, ir sėkmės istorijos, leidusios pasiekti žvaigždes, ir tragedijos, dėl kurių didžiuliai projektai nutrūko kartą ir visiems laikams. Kaip pamatysime vartydami šios puikios enciklopedijos puslapius, kiekviena pabaiga yra kažko naujo pradžia. Pakeliamume kartu greičiausiomis, geriausiomis, dailiausiomis, prieštaringiausiomis mašinomis, apie kurias tikrai galima pasakyti: jos stūmė žmoniją į priekį.

ISBN 978-609-441-775-7



9 786094 417757



www.niekorimto.lt

Užsik, net jei tu ir ne vaikas

