

hrozí nebezpečí zhroutení zkorodovaných palub, uzavření ústupových cest nebo poškození výstroje. I v bezprostředním okolí vraku je možné se zachytit za zbytky takeláže (vše, co souvisí s plachtovým lodě) nebo jiné trosky. Nejen důkladný výcvik, ale i určitá praxe, zkušenost a svědomité naplánování ponoru by měly být u vrakového potápění samozřejmostí. Naproti tomu krvežíznivé bestie číhající uvnitř na potápěče se téměř bez výjimky vyskytují jen ve špatných filmech.

Amatérským potápěčům je dostupná jen nepatrná část z obrovského množství ztroskotaných lodí. Ty, které skončily přímo na pobřežních útesech, byly buď rozebrány, nebo je postupně zcela zničil příboj. Na písčných pobřežích zmizely v písku, u říčních ústí je pohltily náplavy. Zachoválejší vraky jsou obvykle až v hloubkách několika desítek metrů, kde se při potápění nelze vyhnout dekomprezním zastávkám. Mnoho jich je v hloubkách, kam se nelze s běžnou výbavou dostat. A celá řada jich už byla vyloupena a zničena.

Tím se dostáváme k často opomíjenému problému potápěčské problematiky – etice chování pod vodou. Mělo by být pravidlem, že pokud nejde o oficiální výzkumnou nebo záchrannou expedici, nikdo by z vraku neměl nic odnášet. Nemělo by se zapomínat ani na to, že mnoho vraků je současně i hrobem posádky. V mnoha zemích jsou také vraky považovány za součást kulturního dědictví a chrání je přísné zákony. Zejména pozůstatky antických a středověkých lodí patří k přísně střeženým lokalitám, jejichž narušení může vést k zabití výstroje a v některých zemích i k pobytu ve vězení. Rekreační potápěči proto mívají k dispozici převážně lodě moderní doby, z nichž nejvíce na dno poslaly obě světové války. Údaje o nejznámějších z nich zde přinášíme.

## Szent István

### Jaderské moře – Premuda

Bitevní loď Szent István má ze všech slavných vraků k našim zemím asi nejbliž. Nejen geograficky, protože leží v chorvatských vodách, ale i historicky. Podstatná část její výzbroje totiž pocházela z plzeňské Škodovky a sloužili na ní také Češi. Byla jedním ze čtyř plavidel třídy Tegetthoff, k jejichž stavbě se rozhodlo válečné námořnictvo Rakouska-Uherska krátce před vypuknutím první světové války. Szent István měl mezi těmito čtyřmi moderními a výkonnými obrněnci výjimečné postavení: z politických důvodů bylo rozhodnuto, že co nejvíce materiálu i práce bude pocházet z maďarských zdrojů. Jak už to u podobně motivovaných záležitostí bývá, výsledek nestál za nic. Přestože se 152 metrů dlouhý Szent István od svých sesterských lodí na pohled příliš nelišil, provedením byl tak trochu zmetek. Pro 89 členů posádky se to později stalo osudným.



ILUSTRACI FOT: FABIO H. CESARIO (WWW.CATAMARAN.EU)

Po mnoha odkladech se loď podařilo spustit na vodu až v lednu 1914. Do služby byla uvedena až po vypuknutí války v listopadu 1915. Většinu času trávila – tak jako ostatní rakousko-uherské lodě – nečinně v jadranských přístavech. Teprve roku 1918 na samém sklonku války měly obrněnce podunajské monarchie společně s dalšími menšími plavidly podniknout výpad proti bloádě v Otrantské úžině. 10. června svaz napadly malé italské čluny typu MAS a vystřelily několik torpéd. Szent István utrpěl pouhé dva zásahy (podle některých pramenů tři), ale nekvalitní provedení společně s chaotickými pokusy o záchranu udělaly své. Po přibližně třech hodinách se Szent István obrátil kýlem vzhůru a zmizel pod hladinou.

Není bez zajímavosti, že Szent István je jednou z mála bitevních lodí, jejíž konec se podařilo nafilmovat. Záběry pořízené z paluby sesterského plavidla Tegetthoff patří k unikátům námořní historie. Další kuriozitou je, že mezi několika členy posádky, kteří se dostali před válečný soud pro předčasné opuštění plavidla, byl také Čech Ludvík Příbyl. Vynesení rozsudku zabránil konec války.

#### ■ Kde leží

Szent István leží přibližně 12 kilometrů severozápadně od chorvatského ostrova Premuda. Hloubka se pohybuje od 45 do 66 metrů. Loď leží kýlem vzhůru, trup je rozlomený na dvě části, ale v poměrně dobrém stavu. Potápění je povoleno pouze se souhlasem chorvatských úřadů.