





PŘEKLAD

Exkluzivně > Mezinárodní podmořská expedice uskutečnila výpravu k potopenému obrněnému křižníku „Kaiser Franz Joseph I.“

Česká historie na dně chorvatského moře

Napsal: Antun Krešimir BUTERIN

Fotografoval: Bohumil BOCHNÁK

Chorvatská pevnina i mořské dno oplývají nesčitelnými důkazy o bouřlivých dějinách, které po staletí rozvířovaly vichry války v prostoru Střední Evropy. Dno naší části Jadranu je opravdovým námořním hřbitovem, na němž odpočívají desítky exemplářů nejrůznějších druhů lodí, z nichž každá by mohla být hlavním hrdinou pořadu jako „Veliká ztroskotání na Jadranu“, který sledujeme v Chorvatské televizi.

Obrněný křižník rakousko-uherského námořnictva „Kaiser Franz Joseph I.“ již téměř devět desetiletí spí ve dvačtyřicetimetrové hloubce, asi tři sta metrů od nejjižnějšího bodu Chorvatska – od pobřeží poloostrova Prevlaka. Stometrová loď s označení SMS („Seiner Majestät Schiff“ neboli „Loď Jeho Veličenstva“) sice nebyla potopena v dramatické námořní bitvě, ale kvůli – bůře. Když se loď 19. října 1919 potopila, nikdo nezemřel ani nebyl zraněn, což však nikterak neumenšilo zanícenost 15 členů mezinárodní expedice, jejíž výprava do lokality, kde se loď potopila, trvala celé tři dny – od 30. září do 2. října.

Každý člen trávil každý den tři hodiny u vraku, neboť takové bylo rozdělení pracovních úkolů. V těchto hloubkách nelze očekávat sluneční svit, potápěčům však kromě tmy způsobovalo problémy i dosti kalné moře. Vedoucí expedice, zkušený český potápěč a instruktor potápění Miloš Pilar (45), nám řekl, že komplikace jim činil i značný počet sítí, které na lodi zůstaly. „Když jste dole, a je tam slabá viditelnost a tolik sítí, je to znamení, že máte být obezřetní a opatrní, protože se,“ říká překvapivě správnou chorvatštinou, „snadno můžete zamotat a zahynout.“ Naštěstí vše proběhlo v pořádku, to znamená, že i roční přípravy přinesly plody. Výsledkem jsou vynikající fotografie a záběry, které Pilar brzy představí české veřejnosti. V posledních letech totiž začal jako hobby

natáčet dokumentární filmy pro národní televizi. Televizní seriál o potopených „českých“ lodích bude mít šest dílů, neboť se bude věnovat i lodím „Dalmat“ (Split), „Barun Gautsch“ (Istrie), „Sv. Istvan“...

„My Češi se v chorvatském moři potápíme a hledáme vraky lodí, které jsou pro nás nějak historicky důležité nebo mají nějaký vztah k Česku. To je i případ lodi rakousko-uherské monarchie „Kaiser Franz Joseph“, na níž se plavilo mnoho našich námořníků“, vysvětluje Pilař svou motivaci.

„Zní to zvláštně, ale my na vašem dně skutečně prozkoumáváme vlastní dějiny. Víte, že my vlastní moře nemáme, a poslední, které bylo nějakým způsobem naše, byl právě Jadran, když jsme byli spolu s Chorvatskem součástí Monarchie. Proto se nedivte, že nás bylo v expedici dokonce 11 ze „suchozemského státu“,“ říká Pilař a se smíchem dodává, že chorvatský Jadran mají Češi i nejbližší. „K Baltskému moři to máme 900 kilometrů a na Istrii „jenom“ 800.“

Jelikož je „Kaiser Franz Joseph“ shodou dějinných okolností v zóně, kde je potápění zakázáno – sotva 100 metrů od mořské státní hranice s Černou Horou – expedice musela získat povolení dokonce od devíti chorvatských ministerstev. „Tu složitou práci za nás vykonal Sergej Valerijev z rijeckého centra SSI Adriatic Group, současně jediný Chorvat v expedici,“ zdůrazňuje Pilař a nenachází přitom pro Valerijeva a jeho pomocnou misi dostatek pochvalných slov. Když Pilař hovoří o svých potápěčských aktivitách v Chorvatsku, neskrývá nadšení, přestože navštívil mnoho světových moří a podmořských lokalit. Maledivy, Egypt, Malajsie, Indonésie, Řecko, Polsko, Norsko... seznam nebere konce. Jedná-li se o bohatství flory a fauny, vyzdvihuje Rudé moře v Egyptě, ale jde-li o „bohatství“ vraků na mořském dně, nemá podle něj chorvatská část Jadranu „vážnější konkurenci“.

„Poprvé jsem se u vás potápěl před šesti lety. Strašně rád prozkoumávám vraky, zejména ty, které jsou nějakým způsobem spojeny s mou vlastí. A na „Franzi Josephovi“ byli kromě námořníků i české motory a děla. Vše bylo vyrobeno v továrně Škoda,“ pyšní se Pilař.

Bohužel na vraku už dnes není ani jedno dělo. Před dávnem, už v šedesátých letech, je z lodi odnesli potápěči z bývalého podniku Brodospas. Pro ně nenachází Pilař ani jednoho dobrého slova.

„Ajaj, Brodospas nebyla dobrá organizace. To byla velice špatná komunistická organizace z Titových dob. Skuteční podmořští piráti! Všechno, co dělali, bylo špatně. Z lodí vytažovali opravdu všechno, co ještě mělo nějakou cenu a dalo se prodat,“ tvrdí. Vlastně sebrali z „Franze Josepha“ všechna děla a předali je Italům, a tak jsou dnes pouze

dvě v Černé Hoře. „Nyní jsme se přesvědčili, že ho celého rozřezali, otevřeli a zdemolovali. Zbyly jen kotvy a některé části parního motoru.“

Potvrdily se tak černé předtuchy chorvatských odborníků na podmořské vraky. Právě jeden z nejrenomovanějších, náměstek ministra kultury Jasen Mesić, totiž nedávno konstatoval, že potápěči, kteří budou chtít zkoumat „Franze Josepha“, by neměli být překvapeni, najdou-li jen prázdný trup lodi. „Mořské území Prevlaky bylo v době Jugoslávie vojenskou zónou, a tak byly podmořské aktivity zakázány. K ‚Franzi Josephovi‘ mohli uskutečnit výpravu pouze privilegovaní jednotlivci“, říká nám Mesić. Svolení k odklizení vraku dostal Brodospas r. 1964. Když se však ukázalo, že se to nevyplatí, došlo na vytahování barevných kovů – bronzu, mědi a mosazi.

Vědomé a účelové devastování trvalo celé tři roky, až do roku 1966, a za tu dobu bylo vytaženo kolem 300 tun barevných kovů. Vše se prodalo – Italům. Skutečně udivující starost bývalého státu o hodnotné historické nálezy z podmoří. Mluvit o světlé budoucnosti potopeného obra je proto bezpředmětné. Dnes by byl „Kaiser Franz Joseph I.“, stejně jako i další zničené podmořské objekty, neporovnatelně užitečnější, a z hlediska turismu by přinesl více profitu, kdyby zůstal netknutý. Nyní je nejlepší, shodují se Pilař s Mesićem, nechat ho tam, kde je. Ať odpočívá na kalném dně, jako zneuctěný, kdysi hodnotný dílek mozaiky naší společné monarchistické minulosti.

„Narozen“ v Terstu, „žil“ v Číně, „zemřel“ u Prevlaky

Obrněný křižník „Kaiser Franz Joseph I.“ byl postaven v Terstu v letech 1888-1890. Loď o hmotnosti 4030 tun, délce 98, šířce 14,8 a ponoru 5,6 metru byla spuštěna na vodu 18. května 1889. Maximálních 19 uzlů mohla dosáhnout díky páru pístových parních strojů o síle 2x4900 koňských sil a kapacitě 600 tun uhlí. Při ekonomické rychlosti byl dosah plavby 3200 námořních mílí, a aby byla loď na cestě bezpečná, byla vyzbrojena děly (kolem dvaceti děl a čtyři

kulometry) a torpédy (tři hlavice).

Podle údajů, které nám poskytl náměstek ministra kultury Jasen Mesić, známý potápěč, instruktor a historik, jeden z našich nejrenomovanějších odborníků na potopené lodě na Jadranu, plul „Kaiser Franz Joseph I.“ roku 1895 vodami Severního moře a dva roky poté byl i v Číně. Vodami východní Asie se plavil i od r. 1905 do r. 1908, zatímco během První světové války kotvil v Boce kotorské jako strážní loď na ochranu zálivu. „Po skončení války bylo na spojenecké mírové konferenci rozhodnuto, že se bývalá rakousko-uherská flotila rozdělí mezi Brity, Francouze a Italy, a tak byly všechny lodě v Boce odzbrojeny a většina posádek vyloděna,“ říká Mesić.

„Bylo rozhodnuto, že veškerá dělostřelecká munice ze všech lodí bude naložena na křižník „Franz Joseph I.“, který jako válečná kořist připadl Francouzům.“ Dne 19. října 1919 byla loď uvázaná ke kotevní bóji mezi Herceg Novi a mysem Oštro. Následkem bouřky se „Franz Joseph I.“ odtrhl od bóje a pod těžkým nákladem se jednoduše – potopil.

□ Bohužel ve vraku dnes už není ani jedno dělo. Před dávnem, již v šedesátých letech, je z lodi odnesli potápěči z bývalého podniku Brodospas.

OBR. 1:

Po téměř devíti desetiletích tmy uvězněná loď hrdě odkrývá své jméno

OBR. 2:

Vedoucí expedice Miloš Pilař

OBR. 3:

V mezinárodní expedici bylo 15 potápěčů

OBR. 4:

„Kaiser Franz Joseph“ na jedné ze svých asijských cest

OBR. 5:

Obrovská strojovna lodi

OBR. 6:

Přes příď křižníku se překřížilo lanoví

OBR. 7:

Ve velké věznici bylo jedno z děl

OBR. 8:
Téměř všechna děla skončila v Itálii