

МУЗЕЈ НАУКЕ И ТЕХНИКЕ - БЕОГРАД
УДРУЖЕЊЕ „AQUA ET ARCHAEOLOGIA”

Гордана Каровић

**ЗАУВЕК У БЕОГРАДУ
ИЗГУБЉЕНИ БРОДОВИ**
ПРИЛОЗИ ПОЗНАВАЊУ ИСТОРИЈЕ ПЛОВИДБЕ

Београд, 2023.

ЗАУВЕК У БЕОГРАДУ ИЗГУБЉЕНИ БРОДОВИ

ПРИЛОЗИ ПОЗНАВАЊУ ИСТОРИЈЕ ПЛОВИДБЕ

Издавачи

Музеј науке и технике - Београд
Удружење Aqua et Archaeologia Београд

За издаваче

Зоран Левић
Гордана Каровић

Аутор

Гордана Каровић

Уредник

Јелена Јовановић Симић

Рецензенти

Милан Гулић
Бојан Димитријевић

Лектура и превод

Катарина Спасић, КАУКАИ

Дизајн

Иван Станић

Штампа

Viograf Comp., Београд

Тираж

300

ISBN-978-86-82514-01-5



Објављивање књиге је финансирано средствима Министарства културе Републике Србије и Секретаријата за културу града Београда.

Успомени на моје родитеље, Рожу и Петра Маринковића,
који су заслужни за моју љубав према Дунаву

САДРЖАЈ

1	ПРЕДГОВОР [9]
2	ИЗГУБЉЕНИ У РАТОВИМА [14]
	Цртица о средњовековном Београду [15]
	Бродолом из 15. века [17]
	Први светски рат [26]
	Српско бродарско друштво [26]
	Стање пред рат [26]
	Изгубљено у рату [29]
	Реституција пловног парка [48]
	Трговачко бродарство капетана Драгутина Тодића [52]
	Бродарство Прометне банке а. д. из Београда [56]
	Бродарство Српске централне банке а. д. из Београда [58]
	Дрварице и дереглије различитих власника [60]
	Чамац <i>Победа</i> , преживели припадник српске речне флотиле [62]
	Рођење на остацима олупине из 1915. године [64]
	Бродови са именом <i>Делиград</i> – у знак обележавања 160 година од упловљавања првог српског пароброда у матичну луку Београд [66]
	Парни тегљач <i>Делиград</i> , ех <i>Пјаћеница</i> [66]
	Парни тегљач <i>Делиград</i> , ех <i>Барош</i> , ех <i>Раба</i> [76]
	Моторни потискивач <i>Делиград</i> [80]
	Самоходни теретни брод <i>Делиград</i> [83]
	Између два светска рата – бродске олупине као сметња пловидби [85]
	Лубенице у рибарским мрежама [90]
	Железнички вагони на дну реке [92]
	<i>Вулкан</i> вреба са дна [93]
	Потонуо превозећи купаче [98]
	Други светски рат [104]
	Потопљени током Априлског рата 1941. године [104]
	Монитори <i>Сава</i> , <i>Морава</i> и <i>Вардар</i> [109]
	Трагедија на парном тегљачу <i>Танаско Рајић</i> [109]
	Моторни тегљачи <i>Александра</i> и <i>Вишеград</i> [114]
	Парни тегљач <i>Србин</i> [116]
	Парни тегљач <i>Прерадовић</i> [119]
	Моторни шлеп <i>Ускок</i> [121]
	Парни тегљач <i>Босна</i> [123]
	Моторни шлеп <i>Подриње</i> и парни тегљач <i>Багрдан</i> [125]
	Парни тегљач <i>Гучево</i> [127]
	Потопљени шлепови и понтони [127]
	Монитор <i>Драва</i> [128]

- Након капитулације југословенске војске [130]
Вађење монитора *Сава*, *Морава* и *Вардар* [132]
Бродови на мети припадника партизанских одреда [137]
Година 1941. [137]
Година 1943. [146]
Година 1944. [147]
Потопљени у савезничким бомбардовањима [153]
16. и 17. април 1944. године [153]
18. мај 1944. године [156]
3. јул 1944. године [157]
3. септембар 1944. године [158]
6. септембар 1944. године [161]
8. септембар 1944. године [161]
Прилог познавању жртава савезничких бомбардовања из редова речне пловидбе [162]
Бродови страдали од подводних мина [166]
(Не)прилике на Дунаву од априла 1944. године [166]
Подводне мине на Сави [171]
По ослобођењу Београда – неколико бродолома на Дунаву [178]
Погибија генерал-лајтнанта Ивана Милутиновића [179]
Нестали у ноћи [183]
Шлеп у вучи тегљача *Нехај* [186]
И тегљач *Жан Мило* је заувек остао на дну Дунава [187]
Неидентификовани шлеп у Турском рукавцу [190]
Стање на рекама и вађење потопљених бродова у послератном периоду [197]
Исушивање бежанијског зимовника [208]
Оспособљавање зимовника на Ада Хуји [211]
Радно место на дну реке [213]
Учешће ратних заробљеника [217]
Парни багер *Сидхавн* [218]
Путнички пароброд *Краљица Марија* [222]
Путнички пароброд *Цетиње* [228]

3

ПРИРОДНЕ НЕПОГОДЕ ИЗАЗИВАЈУ БРОДОЛОМЕ [230]

Олујни ветрови [231]

- Бродолом са товаром шишарки [231]
У олујном невремену 1789. године [232]
Бродоломи на ушћу Саве у Дунав [233]
Трговачки брод кнеза Милоша Обреновића [233]
Бура на Дунавском кеју [234]
У земунском пристаништу [234]
Дрварица *Давор* [235]
У невремену 14. априла 1937. године [235]
Орканска кошава са мећавом [239]
Трагедија путничког брода *Ниш* 1952. године [239]

Ледена стихија [246]

Потонуће парног тегљача ДДСГ-а *Земун* [248]

Време садашње или како смо сазнали за олупину [248]

Време прошло, одбрана од леда у чукарничком зимовнику [249]

Пловила из зимовника крећу низ матицу [252]

У годинама које следе [255]

Повратак у време садашње [256]

Поглед са дна [258]

4 СУДАРИ НА РЕЦИ [260]

Дрварице и пароброди – судари старог и новог [261]

Дрварица *Требиње* Луке Ђеловића [268]

Париски гости у Београду [269]

Карамбол у пристаништу [270]

Крај живота брода *Призрен* [271]

Судар путничких бродова код Ада Хује [273]

5 НЕУТВРЂЕНИ УЗРОЦИ ПОТОНУЋА [290]

Београд на дну Саве [291]

Историја брода [293]

6 ВРЕМЕ САДАШЊЕ [298]

Две студије случаја [299]

Парни тегљач *Косово* [299]

Парни тегљач *Жупа* [303]

Још понешто за крај... или за нови почетак?! [307]

7 СКРАЋЕНИЦЕ, ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА [310]

8 РЕГИСТАР ЛИЧНИХ ИМЕНА [326]

9 РЕГИСТАР ИМЕНА ПЛОВНИХ ОБЈЕКТАТА [336]

10 ПРИЛОГ [342]

Немачка карта са приказом локације потопљених југословенских бродова, јун 1941. године [343]

1 ПРЕДГОВОР

Удружење „Аqua et Archaeologia”, које сам са пријатељима и сарадницима основала на Међународни дан Дунава, 29. јуна 2007. године, добило је на конкурс Секретаријата за културу града Београда 2010. средства за штампање *Мапе потопљених бродова београдског акваторијума*. У специфичном формату и у промотивне сврхе, на мапи је само наговештена комплексна тема на коју је удружење желело да скрене пажњу – на питање истраживања, интерпретације и заштите археолошке, историјске и индустријске баштине у коритима река које заплускују Београд. Али чак и тај наговештај био је довољан да се схвати да интересовање јавности постоји, као и „скривена” знања, а чланови Удружења су почели да добијају информације о, нама до тада непознатим, потопљеним пловилима. Први нам је данас покојни Драган Васовић, алас, скренуо пажњу да се у кориту реке на ушћу Саве у Дунав „у непосредној близини једна поред друге налазе олупина брода *Земун* и једне дрварице” за које се каче његове мреже. Захваљујући инжењеру Љубиши Михајловићу, тада помоћнику директора Дирекције за водне путеве „Пловпут” из Београда, једном од оснивача удружења „Аqua et Archaeologia”, убрзо смо сазнали и тачну локацију наведених бродолома. На снимку попречног профила корита Дунава који нам је показао јасно се издвајала позиција са потопљеним пловилима. Остало је још само да се сазна када су и зашто потонули. У Збирци водног саобраћаја Музеја науке и технике релативно брзо су пронађени подаци о леденој стихији која је опустошила чукарички зимовник 1929. године и поред осталих, оштетила и потопила парни тегљач *Земун* и већи број дрварица.

Касније су добијени снимци и других олупина које се налазе у кориту Дунава и Саве, паралелно се наставило са истраживањем архивске грађе, а идеја која се појавила одмах по изласку *Мапе потопљених бродова* из штампе – да се илустративни подаци приказани на њој преточе у писану форму, полако је постајала све занимљивија. Ипак, биле су потребне године да се то и оствари и да се, као мали допринос познавању богате прошлости Београда и његових дубоко укорених веза с рекама на чијим је обалама поникао, читаоцима данас предају наредне странице посвећене бродовима који су заувек остали у водама око Београда, али и онима који су тонули, затим вађени, поправљани и поново пуштани у саобраћај, све док коначно нису расходовани у београдским бродарским радионицама.

Реке су вековима биле основни комуникацијски, привредни и трговачки ресурс, а положај Београда, у средишту географске области у којој се у Дунав уливају велике и значајне притоке: Сава, Тиса, Бегеј, Тамиш и Велика Морава, учинио је проучавање пловидбе темом од посебног значаја за његову историју. Јер био је Београд матична и пролазна лука трговачких бродова који су довозили и одвозили људе и сваковрсну робу, кроз историју је био и ратна лука, а у водама

које га заплускују водиле су се бројне, често судбоносне битке. Многи бродови који су вековима красили његове обале и чинили саставни део визуре града, данас се налазе на дну Дунава и Саве и неми су сведоци људских трагедија.

Бродови су, иначе, у прошлости представљали много више од пуких превозних средстава. Били су показатељи напретка и развоја друштва и технологија кроз векове, често и симболи држава, баш као што је то био случај с *Делиградом*, првим паробродом са којим је Кнежевина Србија изашла на Дунав, као и са бродовима Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва Краљевине Србије.

Разноликост узрока потонућа бродова одредила је основне тематске целине ове књиге. Најобимније поглавље посвећено је бродовима страдалим током ратних сукоба, али је потребно нагласити да је предметна проблематика, како у овом, тако и у другим поглављима, представљена првенствено кроз судбине бродова трговачке морнарице. Ратни догађаји су само оквир дат у најосновнијим цртама како би се сагледале околности у којима је долазило до потапања бродова. Следећа поглавља посвећена су бродовима страдалим услед природних непогода – олујних ветрова и ледених стихија, потом оних који су на дну река завршили након фаталних судара, док су случајеви у којима узроке потонућа није било могуће утврдити представљени кроз пример путничког брода *Београд* који се једног јутра 1963. године, после дугог живота, нашао на дну Саве у чукаричком зимовнику.

Књига започиње бродоломом из 15. века, а завршава се потонућем тегљача *Жупа* 2020. године. Међутим, тај широки хронолошки распон није се могао равномерно обрадити и у њему за сада постоји вишевековна празнина. Наиме, подаци забележени у изворима о бродовима потапаним у биткама које су се током векова водиле око Београда су штур и непрецизни, а до данашњих дана на материјалне остатке средњовековних и раних нововековних бродолома у београдском акваторијуму указује само један археолошки налаз. У питању је бродски топ подигнут с речног дна код ушћа Саве у Дунав, испод Београдске тврђаве. Тај случајни налаз, који је на основу типолошких карактеристика датиран у 15. век, највероватније је заједно с бродом доспео на дно током једне од турских опсада града – 1440. или 1456. године. Том јединственом налазу посвећена је дужна пажња. За сада смо најстарији податак о потонућима због олујног невремена пронашли у 1782. години; траг до бродова потопљених због залеђивања река води нас до децембра 1789, а прво потапање услед судара налазимо тек у 1858. години. Ови рани догађаји обрађени су у мери у којој су постојећи подаци то дозвољавали, за разлику од оних из 20. века који су много боље документовани.

Највећа разарања на рекама донела су два светска сукоба која су у сваком погледу обележила 20. век. Време Првог светског рата представљено је кроз ратну историју пловних објеката трговачке морнарице Краљевине Србије, која у то време није ни имала ратну морнарицу. Расветљена је судбина свих дванаест пароброда Српског бродарског друштва, од којих је готово половина заплена још два дана пре званичне објаве рата Краљевини Србији. Посебан истраживачки напор је био усмерен на утврђивање где су и у каквом стању пловиле српских

бродовласника дочекала крај рата, а дат је и кратак осврт на питања и проблеме реституције пловног парка која су била коначно решена тек 1921. године.

У вихору првог великог светског сукоба живот је завршио и *Делиград*, зачетник развоја модерног бродарства у Србији. Значајни јубилеј – 160 година од упловљавања *Делиграда* у његову матичну луку Београд (1863), у књизи је обележен поглављем о овом првом српском пароброду и бродовима који су касније, у његову част, понели исто име. Самоходни теретни брод *Делиград*, четврти у низу под тим именом, поринут је 16. јула 2003. године и најмодернији је брод који данас плови под српском заставом.

Нова и неупоредиво већа разарања на рекама донео је Други светски рат током кога су бродови потапани најпре за време краткотрајног Априлског рата 1941. године, потом нападани и онеспособљавани од стране партизанских јединица за време окупације, да би најзад страдали од савезничких бомби и подводних мина. По завршетку рата, корита Дунава и Саве била су загушена стотинама потопљених пловила.

Бродови су увек представљали велику вредност, тако да се у случају потонућа по правилу увек разматрала могућност њиховог вађења, поправљања и поновног коришћења. То је посебно било актуелно и важно по завршетку Другог светског рата који је југословенско речно бродарство дочекало потпуно разорено. У послератном периоду из воде је извађен велики број пловила која су потом, некада и годинама, чекала на поправку у бродоградилиштима дуж Дунава и Саве, да би после генералног ремонта и под новим именом пловила још деценијама. А када су због застарелости и економске неисплативости бивала расходована, сечена су и продавана као старо гвожђе. Бродови чија је матична лука био Београд, живот су најчешће завршавали у радионицама бежанијског или чукаричког зимовника. Тако су и у правом и у симболичном смислу заувек остајали у Београду.

Књига о бродовима не би се могла ни замислити без прича о људима који су свој радни век посветили речном бродарству и неретко бивали жртве свог позива. Зато нам је било важно да прибележимо сваки пронађени податак не само о капетанима, већ и о крмарима, машинистима, морнарима, ложачима и другим бродарима које „велика историја” ретко спомиње. С пијететом према њиховим сенима, остајемо у нади да ће њихови потомци кроз сећања и сачувана документа омогућити да се њихове биографије једног дана употпуне.

Истраживањима је у првом реду обухваћена територија београдског акваторијума која је данас у надлежности Капетаније пристаништа Београд. Према подацима Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, она се простире десном обалом Дунава од km 1.136 до km 1.187 (од Иванова до Нових Бановаца), левом од km 1.115,600 до km 1.206,600 (од Смедерева до Сурдука), затим десном обалом Саве од њеног ушћа у Дунав до km 63,700 (до ушћа реке Вукодраже) и левом савском обалом од ушћа до km 49 (до Купинова, односно до Обедске баре). Треба нагласити да се речни километри обележавају почев од ушћа река, тако да је „нулти” километар Саве на месту где се она у Београду улива у Дунав, на km 1.170 његовог тока. Међутим, стриктно

поштовање граница београдског акваторијума у књизи није било могуће, па су оне прекорачиване сваки пут када је заокруживање тематске целине то налагало.

Књига је резултат истраживања историјске и археолошке грађе. Осим доступне архивске грађе и литературе коришћени су и резултати теренских истраживања добијени недеструктивним истраживачким методама: хидрографским и геофизичким мерењима, археолошком проспекцијом која је обављена на појединим локацијама са остацима потопљених пловних објеката, анализом подводних видео-снимака, као и интервјуима са рониоцима и аласима. За истраживање је коришћена грађа из фондова Историјског архива Београда, Државног архива Србије, Архива Југославије, Војног архива и Архива Музеја науке и технике. Документарна грађа која се чува у Музеју науке и технике води порекло из некадашњег Музеја речног саобраћаја у Београду, а на трајно чување и коришћење је од предузећа „Југословенско речно бродарство – ЈРБ“ из Београда преузета 2013. године. Важан подстицај за рад представљала је управо могућност да се у књизи публикује део те грађе која ми је поверена као кустосу збирки водног саобраћаја Музеја науке и технике.

Како би се опленила и учинила занимљивом широкој читалачкој публици, књига је обogaћена бројним илустративним прилозима: цртежима и фотографијама бродова, људи и догађаја, архивским документима, подводним снимцима и графичким приказима резултата снимања речног корита. Највећи број илустрација потиче из збирки Музеја науке и технике, али се у књизи публикују и фотографије експоната из збирки Народног музеја Србије, затим фотографије из збирки Музеја града Београда, Народне библиотеке Србије, Железничког музеја из Београда, Мађарског музеја за науку, саобраћај и транспорт из Будимпеште, као и из неколико домаћих приватних колекција.

Ова књига не би била оваква каква јесте без помоћи драгих колега и сарадника. Посебну захвалност дугујем Јелени Јовановић Симић која је подржавала рад на изради књиге још док је била само на нивоу идеје, а затим на њеном немерљивом доприносу као уредници, као и Дејану Јовановићу, с којим сам неуморно „претресала“ историјат сваког појединачног брода. Бројни подаци из Дејанових истраживања су саставни део ове књиге. Милошу Јуришићу, Петру Савићу и Александру Смиљанићу захваљујем на уступљеним историјским фотографијама, Јанезу Крањцу на подводним фотографијама снимљеним у београдском Савском језеру, а Петру Максимовићу и Зорану Тодосијевићу на снимцима бродолома сонаром. Захвална сам Дејану Ђуровићу што је обавио роњење и снимио олупину непознатог шлепа у Сави. Ђорђу Ковјанићу захваљујем на дугогодишњој сарадњи, овековеченој не само дивним пријатељством већ и бројним видео-снимцима од којих ћемо једног дана можда направити и занимљив документарни филм. Сарадницима Дирекције за водне путеве „Пловпут“ захваљујем на дугогодишњој лепој сарадњи. Такође захваљујем и Ненаду Драговићу који ми је обезбедио материјал неопходан за писање текста о самохотки *Делиград*, Драгани Митрашиновић, без чије несебичне помоћи бих у Историјском архиву Београда тешко успела да пронађем потребне податке о партизанским нападима и потапањима бродова 1941. године, као и Виолети Обреновић која ми је из базе

података Новог гробља у Београду обезбедила допунске податке о службеницима речне пловидбе страдалим током савезничких бомбардовања Београда 1944. године. На стрпљењу, корисним сугестијама и саветима изражавам срдечну захвалност рецензентима рукописа Милану Гулићу и Бојану Димитријевићу, а Татјани Катић на сугестијама у тексту посвећеном средњовековном бродолому. На помоћи захваљујем и својим колегама из Музеја науке и технике – Мирјани Бабић, Милошу Јуришићу и Ивану Станићу. На томе што увек верују у мене, захваљујем свом супругу и деци.

У Београду, 29. јуна 2023. године,
на Међународни дан Дунава

2 ИЗГУБЉЕНИ У РАТОВИМА

ЦРТИЦА О СРЕДЊОВЕКОВНОМ БЕОГРАДУ

Изузетан географски, стратешки, политички и трговачки положај Београда на раскрсници путева преко којих се одвијао промет људи и робе с Леванта и Балкана, а даље Дунавом и Савом у западну Европу и обратно, био је разлог због кога су се кроз векове око Београда и за Београд водиле бројне жестоке битке. Осим сувоземних војних јединица, у борбама су учествовали и флотни састави супротстављених војски. Ипак, о бродовима који су у тим сукобима били оштећени и потопљени у историјским изворима је остала сачувана тек по нека штура забелешка или назнака. Понекад се, наиме, помиње да је византијска флота користила посебно оружје, такозвану „грчку ватру” – запаљиву смесу чији су састојци и начин справљања чувани у тајности, а која је на бродовима изазивала пожар и њихово потонуће.¹ У описима сукоба на Дунаву и Сави око Београда и Земуна коришћење „грчке ватре” се помиње у два наврата. Први пут у 11. веку, вероватно 1071. године, када је византијска флота покушала да онемогући прелаз угарске војске преко Саве и спречи напад на Београд. Бродови двеју непријатељских страна сукобили су се на реци, а византијске посаде су употребиле „грчку ватру”. Међутим, бројнији и надмоћнији нападачи су потиснули византијске бродове и омогућили прелаз својих трупа на десну обалу Саве.² Друга битка у којој је, према изворима, била коришћена „грчка ватра”, одиграла се током угарске опсаде Земуна 1165. године. Остало је забележено да су се на води широко и неспретно грађени угарски бродови сукобили са знатно бржим бродовима византијске морнарице који су због снабдевања града и довођења појачања допловили уз Дунав из Црног мора.

1 „Грчку ватру”, мешавину негашеног креча, петролеја и сумпора, која се нагло палила када би негашени креч дошао у додир са водом, византијска флота је први пут употребила око 675. године, у сукобу са арабљанском флотом која је опседала Цариград. Обично се сматра да је она проналазак архитекте Калиника из Хелиополиса у Сирији, иако постоје мишљења да је било више варијанти овог оружја, као и да је Калиник само усавршио изум који је постојао и пре његовог времена. Смеша се помоћу такозваног сифона бацала према непријатељским бродовима на којима је проузроковала снажан пожар. Веома добар приказ коришћења „грчке ватре” сачуван је на илуминацији из манускрипта византијског хроничара Јована Скилице, датираног у 12. век, који се чува у Националној библиотеци у Мадриду, у Шпанији. Како би бродове заштитили од ватре, млетачки поморци су их натапали једном врстом сирћета, док арапски извори помињу ратне бродове покриване сировим кожама великих животиња (волова, коња) које су такође натапане сирћетом. Као заштита од ватре додаван је и талк. Cyril Mango, „Naslednica Rima. Vizantija od Justinijana do Teofila”, u *Rani srednji vek. Uobličavanje evropske kulture*, ed. David Talbot Rice (Beograd: Jugoslavija, 1976), 102; Vassilios Christides, „Fireproofing of war machines, ships and garments”, *Tropis VI* (2001): 135–136, 140.

2 Према Витковићу, та речна битка се одиграла 1072. године. Гаврило Витковић, „Прошлост, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, *Гласник Српског ученог друштва* 67 (1887): VIII; Јованка Калић-Мијужковић, *Београд у средњем веку* (Београд: Српска књижевна задруга, 1967), 41.

Користећи своју флоту Угари су покушали да пресеку везу града и реке, али су доживели пораз јер је византијска морнарица успешно искористила своје тајно оружје.³ Означавање „грчке ватре” као пресудног оружја за исход битке поставља основу за претпоставку да су неки од угарских бродова постали жртве пламена. На отвореној реци, где су се битке водиле, то је могло да резултира само страдањем дрвених делова бродске конструкције до нивоа водене линије и потонућа преосталог дела корита, опреме и товара. Нажалост, ти драгоцени и занимљиви историјски подаци остали су до данашњих дана без археолошке потврде. Самим тим, основано је питање или сумња у могућност очувања такве врсте налаза. Као одговор навешћемо пример са смедеревског сектора Дунава. Половином априла 1968. године, приликом постављања бетонског темеља за стуб гасовода Панчево – Нова железара у Радинцу, близу низводног шпица Смедеревске аде, а према ковинској обали, радници су на дну кесона, на дубини од 11 метара испод дна Дунава наишли на прамчани део већег дрвеног пловила. На основу археолошких налаза претпоставило се да је потопљени брод, изграђен од хростове грађе, служио за превоз житарица.⁴ Примера из дубина седимената речног дна у којима се археолошки остаци данас налазе било би сигурно знатно више да је у Републици Србији успостављен систем контроле хидрограђевинских радова који се обављају у приобаљу и на води, као што је, на пример, то био случај при изградњи Пупиновог моста подигнутог између Земуна и банатске стране Дунава, као и контрола рада пловних багера. Наиме, током вађења песка и шљунка из корита Дунава, Саве, Мораве и Дрине често се – а људи с воде то веома добро знају – наилази на добро очувани палеонтолошки и археолошки материјал широког типолошког и хронолошког распона који се, као по правилу, никада не пријављује надлежним институцијама. Између осталог, кашике багера неповратно уништавају дрвене остатке историјских бродолома, а струка и јавност остају заувек ускраћени за бројне драгоцене археолошке информације.⁵ озбиљну опасност по очување подводног археолошког наслеђа у Србији представљају и рониоци-аматери чије противзаконите активности наносе посебно велику штету локалитетима на реци Сави из које су, ван археолошког контекста, истргли и на површину изнели хиљаде налаза, укључујући и већи број моносила, чамаца израђених од једног дебла дрвета.

3 Синиша Мишић, *Коришћење унутрашњих вода у српским земљама средњег века* (Београд: Утопија, 2007), 175.

4 Један део тада извађене бродске конструкције је нестао, а други се и данас чува у Музеју у Смедереву. Леонтије Павловић, *Музеј и споменици културе Смедерева* (Смедерево: Музеј у Смедереву, 1972), 84–85; Леонтије Павловић, „Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 588.

5 Поменућемо само случај из прве деценије 21. века када је један пловни багер из корита Дунава низводно од села Рам извадио десетак рановизантијских сидара који су на основу типолошких карактеристика оквирно датирани у крај 5. и 6. век. Постоји озбиљан разлог да се запитамо да ли су багери заувек уништили једно подводно археолошко налазиште од изузетног значаја за историју византијске пловидбе и бродоградње о којима се веома мало зна. Три примерка наведених сидара данас су изложена на сталној поставци Музеја науке и технике у Београду. Гордана Каровић, „Подводни трагови античке пловидбе и градње”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 9–10.



БРОДОЛОМ ИЗ 15. ВЕКА

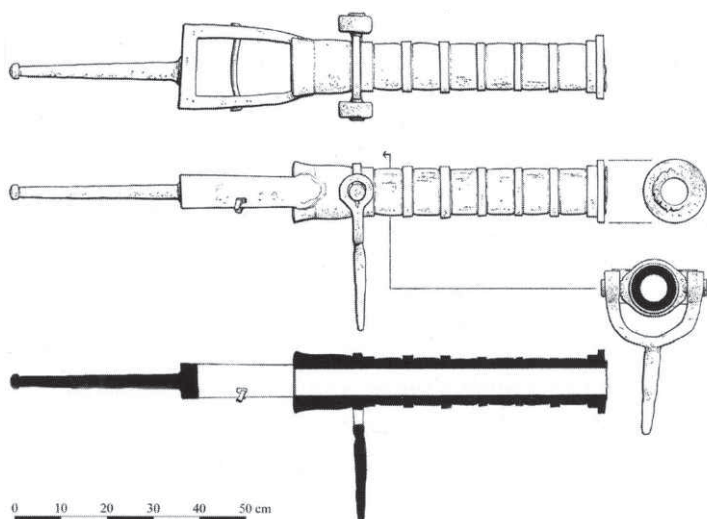
На остатке средњовековног бродолома у београдском акваторијуму указује само један случајни налаз подигнут с речног дна код ушћа Саве у Дунав, испод Београдске тврђаве. У питању је мали, одстрагпунећи бродски топ од кованог гвожђа, који својим начином израде и карактеристикама сасвим сигурно припада 15. веку. Из воде је извађен у изузетно добро очуваном стању, мада није познато тачно када и како.⁶ У новембру 1935. године топ је уписан у инвентарне књиге Војног музеја у Београду, а као редак очувани примерак наоружања из 15. века, изложен је у оквиру сталне поставке Музеја. Топ припада типу мање бомбарде, тежак је 38 килограма и нема ознаке које би евентуално могле да укажу на радионички центар из којег је потекао. Његова укупна дужина износи 127 cm, а дужина топовске цеви 66,5 cm. Цев топа је отворена на оба краја, а на доњем делу, где се уметала недостајућа машкула – посебна чаура у функцији барутне коморе – благо је звонасто проширена ради ојачања. Спољашњи пречник саме цеви је 10 cm, док унутрашњи износи 5,5 cm и исти је целом њеном дужином. Топ има посебно моделована бочна рамена (сворњаке) ваљкастог облика, која служе за монтирање покретног ослонца који је омогућавао његово окретање око вертикалне осе у свим правцима, као и одређивање угла под којим се изводила паљба.⁷

⁶ Можемо само да претпоставимо да је и овај предмет извађен у мрежи неког од београдских рибара, као што је то био случај с гвозденим топовским ђулетом извађеним из Саве испред Капетаније пристаништа, данас у приватној збирци, с мачем из збирке Војног музеја, нађеним у кориту Дунава код Спортског центра „Милан Гале Мушкатировић”, или са моноксилем извађеним у близини Куле Небојша, на улазу у Велико пристаниште Београдске тврђаве, који се чува у Музеју града Београда.

⁷ Горан Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве као сведочанства угарско-турских борби за Београд”, *Весник Војног музеја* 36 (2009): 19, 21.

Приказ коришћења „грчке ватре” сачуван на илуминацији из манускрипта византијског хроничара Јована Скилице, датираног у 12. век (*Codex Skylitzes Matritensis*, Biblioteca Nacional de Madrid, Vitr. 26-2, Bild-Nr. 77, f 34 v. b.), према: Mango 1976, 102, сл. 50

Бродски топ
извађен из корита
Саве, 15. век, Војни
музеј у Београду,
фотографија: Горан
Илијић, и цртеж
истог топа, према:
Поповић, *Београдска
тврђава*, 161, сл. 89



На рекама данашње Србије топови који дејствују с бродова први пут се помињу крајем априла 1428. године, када је угарска војска артиљеријском ватром с копна и с Дунава напала Голубачки град, који се од касне јесени претходне године налазио у турским рукама. Бродови грађени у Угарској, уз учешће мајстора бродоградитеља из Венеције, служили су током тог напада као артиљеријске платформе с којих су топови избацивали ђулад на камена платна утврђења.⁸ Међутим, то сасвим сигурно нису били топови као овај мали „београдски” који је био постављен на прамчаном делу једног од мањих, лаких и брзих бродова, које су под именима „насад” и „шајка” користиле и угарска и турска флота, а чији су нам описи познати из литературе и с ликовних приказа. У једном спису из 1479. године сачуван је опис оружаних снага угарског краља Матије Корвина. Део тог списка посвећен је бродовима, њиховом наоружању, посадама и ратницима и у њему се, као посебан тип бродова, помињу и насади. У том тренутку у

⁸ Богумил Храбак, „Османлијска морнарица у поречју средњег Дунава 1428-1566”, *Годишњак града Београда XXVI* (1979): 16; Јованка Калић, „Дунав у ратовима XV века”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, 1983), 112; Момчило Спремић, *Деспот Ђурађ Бранковић и његово доба* (Београд: Српска књижевна задруга, 1994), 101.

Београду, најважнијем угарском утврђењу на граници с Османским царством, била су стационарирана 34 насада.⁹ Гаврило Витковић овако описује тај тип брода: „Много мање и простије (од галија) биле су насаде или шајке, направљене за 30–40 људи, црном бојом обојене лађе са белом ивицом и зашиљеним кљуном. Биле су простије наоружане и опремљене простијим справама. На кљуну лађе је било топче под простим чадором који је заклањао топције, топ и барут од кише и влаге. На средини палубе је стајала катарка и на њој утврђено једно. Позади, на крају лађе су стајали чадори за заповедника лађе и за крманоса. Између оба чадора биле су намештене клупе на којима су седели веслачи с лицем према заповеднику, али су тако били смештени дуж ивице лађе да би се слободно могли кретати војници који су се у један или два реда налазили по целој дужини лађе”.¹⁰ Брод је покретало 18 весала, а поред веслача, посада се састојала од 18 бораца наоружаних пушкама и двојице тобџија. Артиљеријско оруђе које се налазило на прамцу сваког насада или шајке избацивало је ђулад тежине 40 угарских фунти.¹¹ Београдски топ с дна реке Саве био је управо такво артиљеријско оружје. Уз одређени опрез који намеће мањак археолошких информација, размотрићемо конкретна историјска збивања у 15. веку с којима претпостављамо да наведени налаз може да се повеже.

Османлије су 1438. године већ заузеле велике делове Србије, а у јуну следеће године, након тромесечне опсаде, заузеле су и Смедерево, престоницу деспота Ђурђа Бранковића. Београдски град, од 1427. поново у саставу Угарске државе, од тог тренутка се суочавао са опасношћу од директног напада који се, у складу са започетом османском експанзијом према северу, ускоро могао очекивати. Томе су додатно ишле у прилог и несређене прилике настале у Угарској после смрти краља Алберта Хабзбуршког (1437–1439).¹² И заиста, Београд је у 15. веку издржао два неуспешна напада током којих су се на рекама око града налазиле флоте обе сукобљене стране.

Први напад Османлија на Београд одиграо се 1440. године. У походу који је започео у пролеће и који је предводио Мурат II (султан од 1421. до 1451. године), био је ангажован и већи број бродова којима су под град, између осталог, довожени и велики опсадни топови. Из свих оближњих крајева бродови су прикупљани и довлачени уз Дунав, док је један број њих био направљен и на

⁹ Сима Ђирковић, „Почеци шајкаша”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 136.

¹⁰ Витковић, „Прошlost, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, CIV; Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве”, 21–22.

¹¹ Четрдесет угарских фунти износи 20,528 kg. Угарска или мађарска и будимска фунта, била је у средњем веку у широј употреби, али је услед опадања моћи и утицаја мађарске државе њена употреба све више слабила и замењена је оком, а нарочито аустријском фунтом. Путописац Дерншвам (Н. Dernschwam) је 1553–1555. године забележио да је угарска фунта тежила 160 драма, односно 513,2 g. Милан Влајинац, *Речник наших старих мера – у току векова*, IV св. (Београд: САНУ, 1974), 967; Витковић, „Прошlost, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, XXVI; Сима Ђирковић, „Почеци шајкаша”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 136; Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве”, 21.

¹² Глиша Елезовић, Гавра Шкриванић, „Како су Турци после опсаде заузели Београд”, *Зборник за источњачку историјску и књижевну грађу*, сер. прва, књ. II (Београд: САНУ, 1956), 22; Марко Поповић, *Београдска тврђава* (Београд: ЈП „Београдска тврђава”, 2006), 135.

лицу места, у близини Београда. У средњем Подунављу османски бродови су првенствено били ангажовани на пребацивању трупа преко многобројних река, да би током те прве опсаде Београда добили нове задатке: размештени дуж обе реке, требало је да пресеку везе Београда са Угарском и онемогуће дотурања помоћи опседнутом граду воденим путем. Међутим, заузети борбом око престола, угарски двор и великаши нису дошли Београду у помоћ, тако да блокада Саве и Дунава практично није ни била потребна. За време трајања опсаде бродови су својим оружјем подржавали главне нападе на град који су вршени с копнене стране. Према писаним подацима, напад на град је у једном тренутку извршен и са бродова, али је био неуспешан јер су их браниоци тукли топовима и бацали на њих камење и ватру. Том приликом одбрана Београда је успела да потопи извештан број непријатељских бродова, неке и да запали, док су они који су покушали да се приближе градским зидинама били заплени. Након опсаде која је трајала око пет месеци, султан је био принуђен да се повуче, а Београд је привремено могао да одахне.¹³

Највећа речна битка на Дунаву у 15. веку одиграла се 14. јула 1456. године за време опсаде Београда од стране војске Мехмеда II (султан од 1451. до 1481. године) који је три године раније, 1453, освојио Цариград, престоницу Источног римског царства. Та речна битка била је одлучујућа за даљи ток борби које су се завршиле успешном одбраном града. Темелјне припреме за опсаду Београда османска војска је започела у зиму 1456, а како је било планирано да се град нападне и с копна и с река, опремљена је флота која се прикупљала у Видину. По наредби султана, у Цариграду су од звона и крстова с црква изливени бронзани топови који су затим натоварени на бродове и транспортовани Дунавом до Београда. Топови су ливени и у Скопљу и у Крушевцу, а и пловила су прављена успут, по Србији, и спуштана низ Мораву у Дунав. Како сведоче Промонторо де Кампис и Кемалпашазаде, по султановој наредби је на Морави било изграђено 100 бродова на весла, снабдевених пушкама и мањим топовима.

Почетком јула 1456. турски бродови су стигли под Београд, а међу њима су била и два млетачка брода послата султану из Венеције. У исто време су пристигли и први одреди хришћанске војске који су се улогорили у Земуну. Једна група крсташа је 2. јула успела да уђе у град који је већ сутрадан био у потпуности опкољен јер је османска флота блокирала речне токове и пресекала везе између Земуна и Београда. На тај начин је спречен прелазак угарске војске као и дотурање ратног материјала и хране опседнутом граду. Турски бродови су међусобно били повезани гвозденим ланцима како би што ефикасније спречили пробој своје борбене линије. Пошто су успостављени опсадни положаји а град опкољен са свих страна, започело је жестоко даноноћно бомбардовање утврђења с копна и с река. Очевици опсаде су оставили сведочења о огромним разарањима које је изазвало дејство великих опсадних топова. Браниоци су се трудили да поправе оно што је порушено, мада је то свакога дана постајало све теже. Због

13 Витковић, „Прошлост, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, XVII; Калић-Мијушковић, *Београд у средњем веку*, 111–112; Олга Зиројевић, „Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)”, *Зборник Историјског музеја Србије* 7 (1970): 87; Храбак, „Османлијска морнарица у поречју средњег Дунава 1428-1566”, 17; Калић, „Дунав у ратовима XV века”, 114; Спремић, *Деспот Ђурађ Бранковић и његово доба*, 236-237. Поповић, *Београдска тврђава*, 136.

несташице хране опадао је морал, а појавиле су се и болести. За успешну одбрану опседнутог града била је неопходна помоћ хришћанске војске која се налазила на подручју Земуна и флоте која се 13. јула још увек налазила у Сланкамену, где је Јанош Хуњади (1387–1456), као врховни заповедник угарске војске, припремао бродове, сакупио их из околних места и довлачио оружје потребно за борбу. Међу пловилима које је с крајњим напором успео да окупи био је само један већи брод који су снабдели топовима, барутом, оружјем и храном. Хуњади је флоту, чију су посаду чинили најодабранији крсташи, као и његови људи, шајкаши, међу којима је било и Срба, поданика деспота Ђурђа Бранковића, спустио низ Дунав, а сам је обалом, са својим ратницима, дошао до Земуна. Припремао се за напад на турску флоту, а да би акција имала више успеха, кастелани Београда су обавештени да припреме мале ратне лађе, наоружају их и одаберу посаду и да, када већ почне речна борба, исплове из града и нападно непријатељске бродове.¹⁴

Четрнаестог јула, иако бројчано знатно слабији, хришћански бродови с вештим шајкашима који су живот проводили на Дунаву, напали су пловни бедем Османлија. Користећи матицу реке и повећавајући ударну моћ бродова товарима песка, Хуњадијеви морнари су својим малим, покретљивим бродовима успели да разбију главну борбену линију непријатеља. Потом је наступила борба прса у прса. Тада је из градског пристаништа у помоћ испловила флотила београдских шајкаша и с леђа напала османске бродове. Борба на реци трајала је пет сати и донела је победу хришћанске флотиле. Разбијање опсаде с река и поновно успостављање везе Београда са Земунем били су одлучујући за даљи ток борби. Неколико десетина бродова натоварених људством, наоружањем и храном, који су стигли у Београд као појачање, били су спасоносна помоћ опседнутом граду. Ти бродови су користили утврђено савско пристаниште одакле је кроз Западно подграђе водио најкраћу пут према замку.

¹⁴ Елезовић, Шкриванић, „Како су Турци после више опсада заузели Београд”, 25, 28; Калић-Мијушковић, *Београд у средњем веку*, 137–138, 140–148; Храбак, „Османлијска морнарица у поречју средњег Дунава 1428-1566”, 16–18; Калић, „Дунав у ратовима XV века”, 116–117; Спремић, *Деспот Ђурађ Бранковић и његово доба*, 478–481; Rossitsa Gradeva, „Shipping along the lower course of the Danube (end of the 17th century)”, in *The kapudan pasha, his office and his domain*, ed. Elizabeth Zachariadou (Rethymnon: Crete University Press, 2002), 303; Поповић, *Београдска тврђава*, 142–144; Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве”, 26.



Јакоб Клаузер (Jakob Clauser), *Турска опсада Београда 1456. године (Kriechisch Weyssenburg)*, Базел 1550, акварелисани дрворез, Музеј града Београда, И₁ 4236



Јохан Амброзијус Зибмахер (Johann Ambrosius Siebmacher), *Освајање Београда 1521. године* (*Contefactur der Stadt und Vostung Griechisch Weissenburg, vom Turckee eingenommen. Anno. 1521.*), Нирнберг 1603, акварелисани дрворез, Музеј града Београда, И₁ 466; у првом плану је брод типа шајка чији прамчани топ избацује плотун

помиње потапање три галије са 500 чланова посаде), један број је био заробљен и опљачкан, док су преостали, по султановој наредби, били запаљени. Они су од јутра 22. јула па све до поднева горели на Дунаву. Београдски град је и том приликом био успешно одбрањен.¹⁵

Може се претпоставити да је током једне од две турске опсаде Београда у 15. веку на дну реке Саве, вероватно заједно са бродом на који је био постављен, завршио и топ који се данас чува у Војном музеју у Београду. Таква претпоставка, међутим, никако не сме да искључи другачије околности које су могле да доведу до губитка наведеног предмета. Иначе, сам топ није могуће приписати једној или другој сукобљеној страни, пошто су развој османске артиљерије и артиљерије на Балкану у то време углавном текли паралелно с развојем у другим деловима Европе.¹⁶ Слична је ситуација и са угарским и османским бродовима који су,

15 Учешће београдских шајкаша у речној борби 14. јула 1456. сликовито је описао Карло Киш, а пренео Гаврило Витковић: „Ову победу на Дунаву задобили су сами београдски Шајкаши. Они крећу своју флотилу пред очима својих непријатеља, напуштају заштиту својих градских топова, не обазирјући се на непријатељске прибрежне батерије које сипају унакрсну ватру, јуначки пролазе мимо њих, не страхујући од много надмашније турске флотиле, не помишљају на опасност, што се налазе на средини Дунава, између турских батерија и њихове флотиле, где им не може притећи у помоћ мађарска флотила, јер би је маса турских лађа пригњавила. За све то не хајући јуначки Шајкаши врше свој задатак у нападу и у најжешћој борби, а највећа им беше заслуга, што су тактичким брзим и вештим обртом с бока дохватили турску флоту, кад је ову потисла била велика краљевска флотила, и тиме заслужише славу, која се не може довољно описати ни хвалити”. Витковић, „Прошлост, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, XIX–XX; Елезовић, Шкриванић, „Како су Турци после више опсада заузели Београд”, 28–30; Калић-Мијушковић, *Београд у средњем веку*, 149–166; Храбак, „Османлијска морнарица у поречју средњег Дунава 1428-1566”, 16–17; Калић, „Дунав у ратовима XV века”, 117–118; Спремић, *Деспот Ђурађ Бранковић и његово доба*, 481–483; Поповић, *Београдска тврђава*, 144–146; Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве”, 26.

16 Gábor Ágoston, „Ottoman artillery and European military technology in the fifteenth and seventeenth centuries”, *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae* XLVII, no. 1–2 (1994): 19–26; Илијић, „Налази топова са простора Београдске тврђаве”, 22.

После изгубљене битке на реци, Турци су наставили с бомбардовањем града и убрзали припреме за јуриш на утврђење. Њихов главни напад отпочео је увече, 21. јула 1456. године, да би у зору 22. јула био одбијен. После претрпљених неуспеха Турци су се повукли из борби. Приликом опсаде Београда била им је уништена читава флота. Неки бродови су страдали у борбама (у литератури се



судећи према сачуваним документима и ликовним приказима, били веома сличних карактеристика. Пишући о султановој војној кампањи 1566. године, мађарски хроничар Никола Иштванфи (Nicolai Istvánfi, 1538–1615) наводи да „наше насаде Турци зову шајкама” („[...] quas nos Nasadas, turcae Saicas vocant [...]”), да би нешто касније, у опису опсаде Естергома из 1594. године, термине насад и шајка користио као синониме.¹⁷ Професор Сима Ђирковић је изнео претпоставку да османска ратна флота на Дунаву и део угарске флоте који представљају насади, имају заједничку полазну тачку у бродовима коришћеним на Дунаву у време српске деспотовине.¹⁸

Бродски топ из корита Саве код Шабачког града, 15. век, Народни музеј у Шапцу, 2007, фотографија: Гордана Каровић

У Народном музеју у Шапцу налази се још један топ истог типа као београдски примерак, такође извађен с дна реке Саве, у акваторијуму Шабачког града. Нажалост, оба ова драгоцене примерка ране бродске артиљерије представљају случајне налазе, тако да је изгубљен археолошки контекст који је могао да пружи информације о пловним објектима на којима су топови били постављени, а од којих за сада немамо ниједан истражени и очувани материјални остатак.

*

Две неуспешне опсаде показале су Турцима да Београд, добро утврђени гранични бедем Угарске, није лако освојити. Турски хроничар Хоџа Садедин записао је да је „град [Београд] имао снагу неба, а његова оружја беху безбројна попут звезда. У јаком граду прљавог непријатеља боравило је 5.000–6.000 неверника који су се непрекидно трудили да земљама Ислама наносе штету и несрећу. Они су затворили излазе и улазе, подигли бастионе и зидове, испунили водом његове дубоке ровове, а места прелаза снабдели одбрамбеним и нападним оружјем, па су онда пуштали своје пљачкашке руке из града као из бусије и

¹⁷ Витковић, „Прошлост, установа и споменици угарских краљевих Шајкаша”, СШ; Ágoston, „Ottoman artillery and European military technology”, 36.

¹⁸ Ђирковић, „Почеци шајкаша”, 137.



подстицали ватру буне”.¹⁹ Како би се што боље припремили за коначно освајање и заузимање Београда, османски стратежи су наручивали планове града, од којих су неки сачувани до данашњих дана, а најпознатији је примерак који је по наредби смедеревског санџак-бега Сулејман-паше насликан на свили 1492. године. Тај план, дужине око 2,5 и ширине око 1,5 метар, садржи значајне стратегијске и топографске податке о објектима у утврђеном граду, а на његовим рубним деловима приказани су Жрнов на Авали, Земун и Сланкамен. Распоред војних шатора на десној обали Дунава и левој обали Саве, површина Дунава испуњена цртежима изузетно великог броја бродова на весла с топом на прамцу, као и један натпис на самом плану, указују да је на слици приказана стратегија опсаде Београда и да је наменски била израђена за припрему планираног напада на град.²⁰

Следећи поход на Београд, 1521. године, под вођством Сулејмана I (султан од 1520. до 1566. године), имао је другачији стратешки приступ од ранијих неуспелих покушаја током којих су главни напади били вршени с копнене стране

¹⁹ Према: Марија Бајаловић-Хаџи-Пешић, „Најстарији изгледи Београда у ликовним изворима”, *Годишњак града Београда XXV* (1978): 114.

²⁰ Елезовић, Шкриванић, „Како су Турци после више опсада заузели Београд”, 5–16, сл. 1; Хазим Шабановић, *Турски извори за историју Београда I–1*, Катастарски пописи Београда и околине 1476–1566 (Београд: Историјски архив Београда, 1964), 25, н. 9; Бајаловић-Хаџи-Пешић, „Најстарији изгледи Београда у ликовним изворима”, 114; Rasim Ünlü, *İnce Donanma* (Istanbul: Deniz Basimevi Müdürlüğü, 2005), 27–28; Поповић, *Београдска тврђава*, 159.



Турски план Београда из 1492. године, цртеж на свили, Музеј Топкапи сарај, Истанбул, према: Ünlü, *Ince Donanma*, 30–31

према којој је град био најбоље утврђен. Сулејман је искористио искуства својих претходника, па је претходно заузео Сланкамен и овладао готово читавим Сремом, чиме је спречио могућност пружања помоћи опседнутом граду, каква је постојала при опсади 1456. године. Знајући да се напад може успешно извести једино с река, опкољавање је вршио с главнином војске на левој обали Саве, на десној обали Дунава и на Ратном острву, док је флотилом затворио Дунав. Потом је главне нападе усмерио ка најслабијем делу тврђаве, према приобалним утврђењима Доњи град и Западно подграђе. Управо онако како је било приказано на плану из 1492. године. Двадесет девог августа 1521. године Турци су ушли у град који су током претходног столећа безуспешно покушавали да освоје.²¹

21 Глиша Елезовић је у Истанбулу 1936. снимио план Београда израђен на свили, али је прве вести о њему у јавност изнео Сениша Пауновић поводом изложбе *Турске слике и публикације* одржане у Музеју кнеза Павла у Београду у априлу 1937. године. На тој изложби је био изложен и оригинални примерак наведеног плана из Музеја Топкапи сараја. У међувремену је Елезовић припремио чланак који је, уз фотографски снимак плана, требало да буде објављен у Београдским општинским новинама. Међутим, његово публикавање је било одложено, а потом је избио рат у коме је страдала Штампарија „Зора” и у њој и Елезовићев рад, тако да су фотографија плана и Елезовићева читања натписа који се налазе на њему, угледали светло дана тек 1956, у коауторском раду са Гавром Шкриванићем. Сениша Пауновић, „На турској изложби налази се једна стара карта београдске тврђаве од великог значаја за историју Београда”, *Политика*, 17. 4. 1937, 11; Елезовић, Шкриванић, „Како су Турци после више опсада заузели Београд“, 5–16, сл. 1; Поповић, *Београдска тврђава*, 159–163; Ирина Суботић, „Од Музеја савремене уметности до Музеја кнеза Павла”, у *Музеј кнеза Павла*, ур. Татјана Цвјетићанин (Београд: Народни музеј, 2009), 47–48.

ПРВИ СВЕТСКИ РАТ

У периоду од 17. до 19. века у водама око Београда вођене су бројне битке, али о бродовима који су у тим речним сукобима страдали за сада сведоче само штурџи и непрецизни подаци забележени у изворима. Наиме, до данашњих дана није откривен ни један материјални остатак који би са сигурношћу сведочио о остацима бродолома изазваних ратним сукобима током наведених столећа. Пратећи хронолошки низ тако долазимо до првог од два светска сукоба који су у сваком погледу обележили 20. век, доневши огромна разарања и на рекама и оставивши бројне олупине у њиховим коритима.

О борбама на Дунаву и Сави око Београда 1914. и 1915. године, о разорном дејству аустроугарских монитора и помоћи коју су савезници пружали у борби против њих, као и о кратком постојању српске речне флотиле и њеном нестанку у борбама за Београд у октобру 1915. године, написан је веома велики број радова.²² Стога се нећемо бавити наведеним ратним догађајима, већ ћемо период Првог светског рата представити кроз ратну историју пловних објеката трговачке морнарице Краљевине Србије, с посебним акцентом на то где су и у каквом стању затечени по завршетку рата, као и на питањима реституције пловног парка.

СРПСКО БРОДАРСКО ДРУШТВО

СТАЊЕ ПРЕД РАТ

Највећи број бродова и шлепова који су до 1914. године пловили под заставом Краљевине Србије, а чија је матична лука био Београд, припадали су Првом краљевском српском повлашћеном бродарском друштву (скраћено Српско бродарско друштво или СБД). Према одлуци Народне скупштине од 3. априла 1890. и према Закону о повластицама Српском бродарском друштву, усвојеном 6. априла исте године, Друштво је основано 25. августа 1891. године. Редовну пловидбу је започело 1. октобра 1893. са два пароброда – *Мачва*, који је за своје потребе изградио у машинској радионици Николе Одера (*Cantiere Navale Nicolò Odero e Compagnia*) у месту Сестри Поненте код Ђенове, и *Делигад*, који је откупило од државе – и са 16 шлепова. Већ у новембру исте године у саобраћај се укључио и моћни, новоизграђени тегљач *Београд*. Српско бродарско друштво

22 Наводимо део штампаних извора и радова објављених у последњих десетак година у којима је цитирана старија литература: Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав: дунавска политика југословенске краљевине 1918-1944* (Београд: Институт за савремену историју, 2014); Алексеј Тимофејевић, „Руси на обалама Саве 1914-1915. Улога руских морнара и минера у одбрани Београда”, *Токови историје* 1 (2014), 235–248; Алексеј Тимофејевић, Дарко Кремић (приредили), *Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата. Зборник грађе* (Београд: Институт за новију историју Србије, 2014); Бранко Богдановић, *Браћа по оружју* (Београд: Војни музеј, Медија центар „Одбрана”, 2015); Данило Шаренац (приредио), *Заборављени адмирал сер Ернест Трубриц: изводи из дневника* (Београд: Радио-телевизија Србије, Министарство одбране Републике Србије – Медијски центар „Одбрана”, Амбасада Велике Британије у Београду, 2017); Милан Гулић, „Дунав и Аустроугарски рат против Србије 1914–1918”, у *Смедеревски крај и Подунавље кроз историју*, уредници Александар Кадијевић, Светозар Бошков и Борис Стојковски (Нови Сад: Центар за историјска истраживања, Филозофски факултет; Смедерево: Историјски архив, 2019), 101–127.



се, уз помоћ државе, сигурно развијало, постепено допуњујући и осавременујући свој пловни парк. Тако су и у годинама пред Први светски рат купљена два брода: луксузни, новоизграђени путнички пароброд *Србија*, који је у своју матичну луку упловио 11. маја 1912, и половни тегљач *Крајина*, раније *Виндобона (Vindobona)*, купљен у Бечу 1913. године. Број шлепова се такође стално повећавао, а од 1905. године Друштво је отпочело с њиховом изградњом и у сопственој радионици на Чукарици, у Београду. Рад СБД-а је био од велике важности за развој домаће привреде и трговине, као и за сузбијање монопола које је по питању пловидбе у претходним деценијама успоставило аустријско Прво краљевско и царско привилеговано дунавско паробродско друштво са седиштем у Бечу.²³ СБД је значајну улогу имао и током царинског рата између Аустроугарске и Краљевине Србије (1906–1911) када се, у оквиру преоријентације на нова тржишта, тежиште српског извоза окренуло према Црном мору. Житарице и воће, највише суве шљиве, превозени су до Радујевца где се вршио претовар у бродове страних друштава којима је српска роба возена даље, ка средоземним тржиштима.

У првој половини 1914. године флота Српског бродарског друштва састојала се од 12 пароброда: седам путничких – *Мачва*, *Делиград*, *Цар Никола II*, *Морава*, *Шумадија*, *Вардар* и *Србија*, и пет тегљача – *Београд*, *Стиг*, *Таково*, *Неретва* и *Крајина*.²⁴ СБД је располагао и са 54 шлепа од којих су два била с

²³ Erste k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien; у даљем тексту ћемо користити скраћени назив ДДСГ.

²⁴ Државни архив Србије (ДАС), Министарство народне привреде 1893, МНП-П, Пф XII, бр. 12/93; ДАС, МНП-П 1895, Пф V, 76/95; ДАС, МНП-П 1897, Пф XXIV, 2/97; Музеј науке и технике, Збирка водног саобраћаја, Архивска грађа (даље МНТ, Т:18.1), кут. 8, Српско бродарско друштво (СБД): Извештај о раду у 1899. години поднесен осмој редовној главној скупштини акционара на дан 13. априла 1900. године, Београд 1899, 17, 21; „Нов брод”, *Мали журнал*, 12. 5. 1912, 3; „Српско бродарско друштво”, *Бродар* (1914), 108–114; Милош Савин, „Пароброд 'Делиград'”, *Годишњак града Београда IX–X (1962–1963)*, 349; Даница Милић,

Бродограђевна радионица СБД-а на Чукарици; у позадини се виде конструкције шлепова у градњи док је у првом плану свечано поринуће оклопљеног чамца *Јадар* српске речне флотиле 6. августа 1915. године, фотографија, Музеј града Београда, ФИ₁ 855

дрвеном палубом, док су остали били у целости гвоздени. Затворених шлепова за превоз робе свих врста било је 40, док су преосталих 14 били отворени, намењени теретима које није било потребно чувати од временских неприлика (угаљ, дрво, камен и слични материјали). У бродарској радионици СБД-а на Чукарици изграђена су 22 шлепа, док су преостала 32 набављена у ранијим годинама рада Друштва и то 14 комада од Бродоградилшта и фабрике машина Кристофа Рутхофа (Christoph-Ruthof Schiffswerft und Maschinenfabrik K.G.) из Мајнц Кастела у Немачкој (изграђени 1892/93),²⁵ десет од Бродоградилшта „Ротхард“ (Rothardt), у Линцу, Аустрија (изграђени 1895), седам из Фабрике машина, вагона и бродоградилшта „Ганц Данубијус“ (Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon és Hajógyár Rt.) у Будимпешти, Мађарска (изграђени 1901), као и два половна шлепа. У радионици СБД-а на Чукарици се пред рат налазило још 11 шлепова у различитим фазама градње: пет „готових за спуштање у воду“ и шест „који су били скројени за монтажу“. Два новоизграђена шлепа (СБД 657 и СБД 658), купљена од Бродоградилшта „Ганц Данубијус“ из Будимпеште непосредно пре избијања рата, нису била ни довучена у Београд. СБД је имао још и 24 гвоздена моста, као и 20 понтона, сваки са по 500 метара гвоздених ланаца. Шеснаест понтона је било гвоздено, од чега пет с просторијама за смештај канцеларија, чекаоница и магацина за робу. Дрвене понтоне са надградњом СБД је имао на Умци, у Ритопеку и у Текији, док је дрвени понтон у Новом Селу био без надградње. Пловни парк су чиниле и две дереглије од три и пет вагона носивости, као и 125 чамаца. За потребе својих пловила уредили су зимовник у Чукаричком рукавцу на Сави у Београду. Држава је СБД-у уступила рудник угља Аликсар који се налазио у близини Дунава код Брзе Паланке,²⁶ а у његовом власништву је била и бродограђевна радионица на Чукарици у којој су грађени шлепови, понтони и чамци, али и вршене поправке и преправке сопствених бродова. Поред машина, машинских делова и алата, пред рат су се у радионици налазили и велика количина гвозденог и другог металног материјала и грађе, инсталације за утовар и истовар робе, цираде, ужарија и око 300 вагона угља. Управа друштва је непосредно пред почетак рата успела да обезбеди зајам од 10.000.000 динара који је у потпуности требало да буде искоришћен за повећање пловног парка.²⁷

„Значај речног саобраћаја за Србију до 1918”, *Зборник саопштења првог симпозијума Пловни путеви – Бродоградња – Бродарство*, одржаног у Београду 26–28. октобра 1976, Свеска I (Београд: Одељење техничких наука САНУ, 1976), 73–74; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 151–152; Гордана Каровић, „Први бродови Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 31–34.

25 Један од тих шлепова је још пре 1914. године био преграђен у пловни пристан (штек).

26 Рудник Аликсар је уступљен СБД-у на основу члана 6. Закона о повластицама Српском бродарском друштву усвојеном 6. априла 1890. године.

27 Војни архив, Фонд војске Краљевине Србије, Пописник 3А – Врховна команда, Оперативно и Саобраћајно одељење (даље ВА, ПЗА), кутија 37, фасцикла 8, документ 24; МНТ, Т:18.1. кут. 61, Закони и правилници: *Правила Првог краљевско-српског повлашћеног бродарског друштва*, Београд, 1924 (Друштвена правила од 21. марта 1891, са изменама и допунама од 25. марта 1902. и 8. априла 1912); МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Из архиве Косте Главинића, Табела оптерећења бродова, Београд 1912/1913. Податке о шлеповима изграђеним у Немачкој добила сам од Армина Хумела, потомка бродоградитеља Кристофа Рутхофа, на чему му срдачно захваљујем. МНТ, Т:18.1. кут. 8; СБД: Извештај о раду у 1899. години поднесен Осмој редовној главној Скупштини

ИЗГУБЉЕНО У РАТУ

Први светски рат је нанео огромну штету пловном парку и имовини Српског бродарског друштва. Део његових пловила је трајно уништен, окупаторска војска је део конфисковала и потом користила за своје потребе, док је објекте потопљене почетком рата за време окупације извадила из воде, неке поправила и користила, а неке одвукла на горњи Дунав. На првој послератној скупштини Српског бродарског друштва, одржаној 7. новембра 1920. године, чланови Управног одбора су својим акционарима поднели следећи сажети извештај о ратним догађајима:

„Објава рата је прекинула рад друштва и та ситуација је трајала све до прогонства непријатеља са наше територије. Друштво је изгубило скоро све своје бродове, престало је да врши саобраћај, али је при свему томе и за време ратних година, постојало као друштво, старало се да очува своју организацију и да остане у вези са својим особљем које је скоро сво било на војној дужности.

Предвиђајући опасност за друштвене бродове, Управа СБД-а је уочи аустријског ултиматума поднетог нашој држави упутила из Београда за доњи Дунав своје бродове које је на путу још истог дана напала Аустро-угарска војска, бомбардовала их и неке хаварисала. Од свију бродова само је *Таково* са шест шлепова спасено, јер се налазило у саобраћају испод Ђердапа. Тегљач *Београд* је са неколико шлепова остао у аустријским водама и заплењен је, а *Стиг* се спремао да у Београду прикупи ради спасавања заостале шлепове, али у томе није успео јер је одмах на почетку рата потопљен. Од 12 наших бродова уништени су сасвим *Србија*, *Делиград*, *Шумадија* и *Морава*. Хаварисани су и на оправци *Мачва*, *Вардар*, *Неретва* и *Крајина* у Аустрији, а *Цар Никола* на оправци у Регенсбургу. Непријатељ је *Београд* и *Стиг* употребљавао оправљене за време ратовања и оставио их је у заузетим нашим водама, где их је наша војска запленила, а *Таково* се вратило само са два шлепа (четири шлепа је непријатељ потопио) из Русије, где су га руске војне власти употребљавале за време рата.”²⁸

Горњи извештај ћемо допунити још понеким податком о ратној судбини сваког појединачног брода, посебно наглашавајући чињеницу да су, два дана пре званичне објаве рата Краљевини Србији, пет бродова Српског бродарског друштва – *Вардар*, *Делиград*, *Шумадија*, *Крајина* и *Београд*, као и шлепови који су се налазили у њиховој вучи, већ били заустављени и заплењени, а њихове

акционара на дан 13. априла 1900, 22; „Српско бродарско друштво”, *Бродар* (1914), 114; Драгољуб Милишић, „Српско бродарско друштво”, *Бродар* 1 (1924), 11; Petar Mardesić, *Enciklopedija plovidbe* (Београд: СИР, 1948), 585; Младен Ст. Ђуричић, „Историјски преглед речног паробродства у Србији”, *Бродарство* 5–6 (1959-1960), 227; Младен Ст. Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства до 1926. године* (Београд: Завод за издавање уџбеника СР Србије, 1965), 66; Davor Sokolić, *Rečno brodarstvo* (Београд: Трбина, 1979), 102, 104; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 155.

28 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД: Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у години 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 и 1919, поднесен XXIII редовној Скупштини на дан 7. новембра 1920. године, 5.



Аустроугарски бродови које је српска артиљерија у августу 1914. потопила код Оршаве, разгледница, издавач: G. Hutterer, Orsova, МНТ, Т:18.3.6

26. јула 1914. године, мађарски жандарми укрцани на тегљачу *Зађва* (*Zagyva*) зауставили су код Текије тегљач *Вардар* и спровели га у Оршаву. Тамо је заплешеном броду скинута српска застава и дато му је ново име – *Диадал* (*Diadal*), што значи *Победа* или *Тријумф*. Ускоро су на српски брод укрцани аустроугарски жандарми и војници да би од тог тренутка, заједно са *Зађвом*, био коришћен као стражарски брод. Када је наредног месеца српска артиљерија код Оградине и у околини Оршаве потопила већи број аустроугарских путничких бродова и шлепова пуних робе, неколико моторних багера и понтона, међу њима су, на северној страни острва Ада Кале, потопљени и *Вардар* и *Зађва*.²⁹ По окупацији Србије, Царска и краљевска Централна управа транспорта из Беча (К. и К. Zentraltransportleitung, у даљем тексту ЗТЛ) подигла је све потопљене пловне јединице, запленила оне које су припадале Србији, али и другим страним државама, обележила их својим ознакама, оспособила и у саобраћај увела оне које су захтевале мање поправке, а преостале одвукла у бродоградилшта и зимовнике како би се накнадно приступило поправци или коришћењу њихових делова.³⁰ Међу извађеним бродовима био је и *Вардар* који је потом одвучен у Будимпешту где је поправљен у бродоградилшту Јожефа Лацковића (József Laczkovits).³¹ Према документима из Војног архива Србије, *Вардар* се 31.

29 Војни архив, Фонд војске Краљевине Србије, Пописник 3 – Ратна архива Врховне команде српске војске и свих њених одељења од 1914. до 1920. (даље ВА, ПЗ), к. 71, ф. 2, д. 13/1 и 13/24; ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2-А, д. 13/63; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; ДАС, Министарство иностраних дела, Политичко одељење (даље ДАС, МИД, ПО), 1914, ролна 412, Ф I, дос. VII, 338; *Документи о спољној политици Краљевине Србије*, књ. VII, св. 2, приредили Владимир Дедијер, Живота Анић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1980), док. 575; *Први светски рат у документима Архива Србије*, Том I, 1914, приредили Мирослав Перишић, Александар Марковић, Љубинка Шкодрић, Бранко Богдановић (Београд: Архив Србије, 2015), 132, док. 94; „*Вардар* у Оршави. Како Аустрија 'побеђује'?", *Политика*, 15. 7. 1914, 2; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 76; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 23, 25–26.

30 ВА, ПЗА, к. 12, ф. 11, д. 20.

31 Тачан датум када је брод извађен из воде није нам познат. János Siba, *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme* (Budapest: János Siba, 1931), 11–12; Jürg Meister, *Die Themse-Schiffahrt des London County Council (L.C.C.) und die Schicksale seiner 30 Raddampfer* (Basel: Jürg Meister, 2011), 105–106.



Потопљени бродови
Зађва и *Вардар*,
преименован у *Диадал*,
острво Ада Кале, 19.
август 1914. године,
фотографија, Мађарски
музеј технологије и
транспорта (Magyar
Műszaki és Közlekedési
Múzeum), Будимпешта,
ММКМ TFGY 12704

Аустроугарски војници
на потопљеном
броду СБД *Вардар*,
преименованом
у *Диадал*, после
окупације Србије у
октобру 1915. године,
фотографија, Мађарски
музеј технологије
и транспорта,
Будимпешта, ММКМ
TFGY 8773





Доњи Милановац,
потопљени брод
Цар Никола II и
шлеп *СБД 507*,
фотографија,
МНТ, Т:18.2.677

октобра 1918. налазио у Оршави на поправци која је средином маја следеће године прекинута, да би брод коначно био враћен власнику почетком септембра 1919. године.³² После ремонта *Вардар* је пловио за СБД све до 1939. године када је продат због нерентабилности даљег одржавања.³³

Путнички бродови *Цар Никола II* и *Морава*, са шлеповима *СБД 202*, *СБД 507* и *СБД 650* у вучи, налазили су се 26. јула 1914. на самом улазу у Ђердапски сектор. У Дренкови су дугим звучним сигналом позвали бродске пилоте (лоцове) који је на тој станици требало да се укрцају и спроведу бродове низводно кроз Ђердап. Међутим, када су их мађарски официр и група војника позвали на преглед, капетан Никола Бошковић, који је предводио наведену групу, издао је наредбу, окренуо бродове и за неколико тренутака већ пловио ка средини Дунава. Војници су на њих са обале отворили пушчану паљбу и том приликом је лакше био рањен бродски приправник Стојадин Жупањевац.³⁴ Захваљујући способности првог

³² ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, 11, 15; МНТ, Т:18.1, кут. 8, СБД: Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1921., 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 11.

³³ „Продали смо наше бродове *Вардар* и *Неретва* пошто су услед дотрајалости постали потпуно неупотребљиви те би њихова оправка била нерационална”. МНТ, Т:18.1. кут. 9, СБД: Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1939. години поднет 41. редовној Скупштини акционара на дан 12. јуна 1940. године; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 157.

³⁴ О Стојадину Жупањевцу капетан Младен Ст. Ђуричић је забележио следеће: „Бивши подофицир, затим приправник на броду, после Првог светског рата појавио се као игуман неког

крмара Јована Митровића, који је тада по први пут самостално прошао тим делом пловидбеног пута, група бродова је и без пилота успешно допловила до Доњег Милановца. Обавештавајући Врховну команду о том догађају, генерал Владимир Кандић, командант Тимочке дивизије првог позива, написао је „да су наше бродове *Цар Николу* и *Мораву* аустријски финанси напали код села Свињице и на исте избацили око 30 метака. Бродови су оштећени зрнима. Капетанима бродова наредио сам да се зауставе и приђу српској обали под заштитом трећег позива”.³⁵ Састав је склоњен иза острва Стари Пореч, код Доњег Милановца, где је наредних месец и по дана остао непримећен. Када је, међутим, аустроугарска војска сазнала за тај скривени положај, засула је бродове артиљеријском ватром с брда изнад Свињице. Како би спречила њихово даље разарање и уништење посада их је, незнатно оштећене, потопила.³⁶

Царска и краљевска Централна управа транспорта из Беча је подигла брод *Цар Никола II* из воде 6. јула 1917. године, преименовала га у *Принц Еуген (Prinz Eugen)*, и оставила у зимовнику Лађмањош у Будимпешти 14. фебруара 1918. Мешовита аустроугарско-српска комисија, која га је прегледала само два месеца касније, констатовала је да је труп брода добар и да му нису потребне велике поправке; дрвени зидови, подне даске и звучна изолација делимично су недостајали а делимично иструлели, и било је потребно направити нову кабину; котао и машине су били добро очувани, само им је била потребна поправка због дугог

манастира у околини Охрида. Капетан Милован Ђорђевић, помоћник у Капетанији београдског пристаништа, тврди да је Стојадин Жупањевац до почетка Другог светског рата био чувар капеле на врху Кајмакчалана.” Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 83.

35 ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2, д. 13/2, 13/3; ДАС, МИД, ПО, 1914, ролна 412, Ф I, досије VIII, 399; *Документи о спољној политици Краљевине Србије*, књ. VII, св. 2, док. 606; Mladen St. Đuričić, „Istorijski pregled rečnog parobrodstva u Srbiji”, *Brodarstvo* 7 (1960), 283–284; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 76–77. Капетан Младен Ст. Ђуричић, који је забележио податке о страдању српске трговачке флоте у данима непосредно пред почетак рата, био је у том тренутку у служби контролора на путничком броду *Цар Никола II*.

36 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; Mardešić, *Enciklopedija plovidbe*, 585; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 78.



При повратку брода *Цар Никола II* у домовину, фотографије, 25. октобар 1923. године. Снимци су направљени с брода *Цар Никола II*, МНТ, Т:18.2.173, 174 (горе: у првом плану брод *Авала*, у другом реду у средини *Карађорђе*, десно *Таково*, лево *Крф*; доле: крмени део брода *Цар Никола II* с кога се фотографише, иза *Карађорђе* и *Таково*)

стајања под водом.³⁷ Брод је из Лађмањоша касније одвучен узводно Дунавом до бродоградилшта у Регенсбургу где је дочекао крај рата. Ту је остао све до октобра 1923. године када је завршена његова комплетна реконструкција, финансирана делом из ратних репарација, а делом из средстава Српског бродарског друштва.³⁸ Из Регенсбурга *Цар Никола II* је ка својој домовини запловио 18. октобра 1923. под заповедништвом капетана Стевана Јовановића, који га је и 25 година раније, тада као потпуно нов, први путнички брод Српског бродарског друштва, довезао у Србију.³⁹ У Новом Саду га је дочекао свечано окићени брод *Карађорђе* који му је испловио у сусрет, довозећи из Београда већи број гостију: чланове Управног и Надзорног одбора СБД-а, неколико угледних трговаца из Београда са породицама и представнике штампе.⁴⁰

„Уз свирање војне музике која је прешла, са свим гостима, на кров *Цара Николе*, уз свирање новосадске музике на обали, уз пуцање прангија на *Карађорђу* и уз поздраве многобројног народа, две окићене лађе, привезане једна уз другу, отиснуле су се низ Дунав, у правцу Београда. Сва дунавска пристаништа искићена дочекала су пролазак лађа. Код Сланкамена лађе су се одвојиле. *Цар Никола* је пошао напред, а *Карађорђе* за њим. Близу Земуна изашле су у сусрет пет окићених лађа, са чиновницима Бродарског друштва и новим званицама. Поздрављајући бурно *Цара Николу*, лађе су се постројиле у одређеном реду. Напред је ишао мали реморкер *Стиг*; за њим *Цар Никола* са локалним лађама *Битољем* с једне и *Авалом* с друге стране. Поворку је завршавао *Карађорђе* са реморкерима *Таковом* и *Крфом* по странама. Док је музика на *Цару Николи* интонирала народна кола, уз звук музике повела су се кола на свим лађама, а на *Цар Николи* повео је коло сам стари председник друштва г. Раша Милошевић. Тако формирана свечана ескадра ушла је око један час по подне [25. октобра, прим. ГК] у искићено савско пристаниште, уз пуцање прангија, и звуке музике, поздрављена од многобројног народа на обали, који је одмах нагрнуо да види своју стару лађу. На крају је председник Бродарског друштва, уз неколико лепих речи, дао команданту лађе икону Св. Николе, заштитника бродараца. *Цар Никола* је одведен у зимовник где ће остати до почетка пролећне сезоне.”⁴¹

37 МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Из архиве Косте Главинића: К. u. k. Kriegsministerium, ZTL Nr. 530577/II/Sch., Kommissionelle Feststellung der Unbrauchbarkeit bzw. Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, Wien, am 17. März 1918 (у даљем тексту МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918). Документ је с немачког превела Драгица Новаковић.

38 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15, 31; Историјски архив Београда (даље ИАБ), Фонд 1557, Српско бродарско друштво, Записник седнице Управног одбора Српског бродарског друштва одржане 8. октобра 1923.

39 Брод *Цар Никола II* је за Српско бродарско друштво изграђен 1898. године у Немачкој, у Бродоградилшту и фабрици машина Кристофа Рутхофа у Мајнц Кастелу/Регенсбургу.

40 „*Цар Никола II* у Београду. Понос и љубимац предратне Србије, најлепши брод Српског бродарског друштва, вратио се јуче, излечен и подмлађен, из ропства у Београд”, *Политика*, 26. 10. 1923, 1–2.

41 „Дочек *Цара Николе II*”, *Време*, 26. 10. 1923, 3.

У радионици СБД-а су током зиме обављене извесне мање поправке на броду, да би на пролеће 1924. године био пуштен у саобраћај.⁴²

Од свих 12 бродова Српског бродарског друштва, до данашњих дана је сачуван само путнички брод *Цар Никола II*, који је од 1945. пловио под именом *Сплит*. Од 1991. године брод се налази на сувом доку у бродоградилушту у Кладову, а за културно добро Републике Србије утврђен је Решењем Музеја науке и технике бр. 34/1 од 2006. *Сплит*, ex *Цар Никола II*, још увек није изгубљен. Још увек имамо могућност да га сачувамо и као брод-музеј посветимо можда управо свим напорима које су српска држава и друштво од средине 19. века улагали да оснују и одрже сопствено бродарство као и свим радостима и напретку које им је оно доносило.



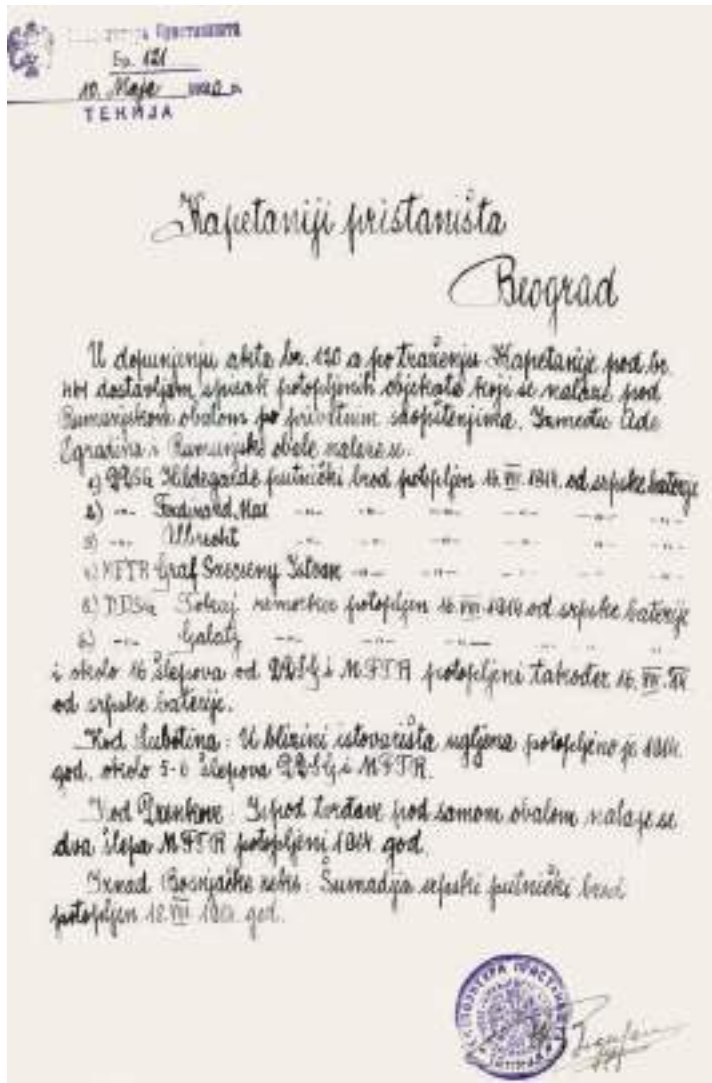
Морава је такође извађена из воде од стране ЗТЛ-а, преименована у *Ујвидек* (*Újvidék*, Нови Сад на мађарском) и одвучена у Оршаву на поправку где се затекла 31. октобра 1918. године, да би се средином маја 1919. наводно налазила у Краљевини СХС.⁴³ Међутим, *Морава* никада није враћена СБД-у. Њен живот се завршио с Првим светским ратом, али немамо поуздане податке о томе шта се с њом заиста и догодило.⁴⁴ Шлеп *СБД 202* је до краја рата остао потопљен

Брод *Сплит*, ex *Цар Никола II* у бродоградилушту у Кладову, фотографија: Гордана Каровић

42 ИАБ, Фонд 1557, СБД, Записник седнице УО СБД одржане 6. новембра 1923; ИАБ, Фонд 1557, Бродарски синдикат СХС, Записник седнице Управног одбора Бродарског синдиката СХС одржане 12. априла 1924.

43 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

44 Према капетану Миловану Ј. Ђорђевићу, *Морава* је извађена из воде тек током лета 1918. и потом била упућена ка Будимпешти, у бродоградилуште. На конаку уз Каменичку аду, узводно



Извештај
Експозитуре
пристаништа Текија
о потољеним
објектима уз
румунску обалу,
МНТ, Т:18.1. кут. 30,
КПБ, док. 121/1920

крај живота путничког брода *Шумадија* Српског бродарског друштва. Њени остаци су се још и 1965. налазили на дну Дунава у каналу Коронини, на km 1.045,900 речног тока.⁴⁷

од улаза у новосадски зимовник, у току ноћи су попуцали ланци којима је брод био везан за дизалицу и *Морава* се поново нашла на дну Дунава. Разлози због којих се то догодило нису познати, а не зна се ни због чега брод није поново био извађен, ни тада, а ни по завршетку рата. Капетан Ђорђевић наглашава да уколико се икада на том месту буду вршили радови и остаци брода буду као сметња уклањани с тог места, треба да се зна да су то остаци брода СБД-а *Морава*. Милован Ј. Ђорђевић, „Потапање брода *Морава*”, *Гласник ЈРБ* 179 (1972), 18. За сада немамо документа која потврђују ове наводе.

45 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

46 Стара Молдава се налази на левој обали Дунава, тада у саставу Аустроугарске монархије, а данас у Републици Румунији.

47 ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2, док. 13/19, 13/23; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; ДАС, МИД, ПО, 1914, ролна 412, Ф I, дос. VII, 338; „Заробљени бродови. Једна разбојничка пљачка Аустријанаца”, *Политика*, 15. 7. 1914, 1; „Гусари на Дунаву. Аустријски гусари пуцају на српске бродове и заробљују их”, *Политика*, 15. 7. 1914, 2; МНТ, Т:18.1. кут. 30, Капетанија пристаништа Београд (даље КПБ), Извештај Експозитуре пристаништа Текија, док. 121/1920; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 106; Marinko Paunović, *Derdap i Timočka krajina* (Zagreb: Vi-

у Доњем Милановцу, шлеп СБД 507 је преименован у ZTL 118, извађен и коришћен, док за шлеп СБД 650 немамо поуздане податке.⁴⁵

Нешто касније истога дана, 26. јула 1914, мађарска жандармерија је, наводно због неопходног прегледа, у Старој Молдави⁴⁶ зауставила конвој који су чинили путнички бродови *Делиград* и *Шумадија*, тегљач *Крајина* и неколико шлепова. Догодило се исто као и са *Вардаром* – пловила су заплена, а посаде и путници заробљени и интернирани. Међутим, српска војска је убрзо по започињању ратних дејстава сазнала за положај код Молдавског острва где су, на страни према Молдави, били сакривени аустроугарски, али и заробљени српски бродови. Осамнаестог августа 1914. српска артиљерија је уништила цео тај пловни парк, а с непријатељским бродовима страдали су и заробљени *Делиград*, *Шумадија* и тегљач *Крајина*. Јављајући Врховној команди да је уништио непријатељски пловни парк код Старе Молдаве, пуковник Васић, командант Браничевског одреда, нагласио је да је на једној „лађи погођеној на средини експлодирала машина”. Пуковник Васић тада није знао да је та експлозија означила



ЗТЛ је из воде извадио *Делиград* и превукао га у зимовник Лађмањош у Будимпешти, у коме је први српски пароброд и завршио свој живот (више на стр. 75). Тегљач *Крајина* је такође извађен из воде, име му је промењено у ЗТЛ *Лаксенбург* (ZTL *Laxenburg*), а крај рата је дочекао у Линцу на поправци.⁴⁸ Питање повраћаја бродова које је ЗТЛ извадио из воде и као свој ратни плен одвукао прво до Будимпеште, а потом до Линца, а који су пре рата били у власништву СБД-а и других приватних лица српске националности, није било решено још ни крајем септембра 1919. године. Наиме, на захтев да се комисији из Београда изруче српска пловила која су се налазила у Линцу, Аустријанци су уложили протест и тиме додатно пролонгирани њихов повраћај. А осим *Крајине*, у Линцу су крај рата дочекали и бродови СБД-а *Мачва* под именом ЗТЛ *Сабатка* (ZTL *Szabadka*, Суботица на мађарском) и *Неретва* под именом ЗТЛ *Персенбург* (ZTL *Persenbeug*), као и већи број шлепова: *СБД 253*, *СБД 409*, *СБД 511*, *СБД 512* и СБД шлеп тип 600, без броја.⁴⁹ Такође и парни тегљачи *Ибар*, под именом ЗТЛ *Лаудон* (ZTL *Laudon*), власништво Бродарства Прометне банке из Београда и *Дрина*, под именом ЗТЛ *Вартхолц* (ZTL *Wartholz*), власништво Трговачког бродарства капетана Драгутина Тодића, такође из Београда.⁵⁰

поза, 1970), 722; Гордана Каровић, „Страдање бродова Српског бродарског друштва на почетку Првог светског рата”, у *Велики прасак. Сто година атентата у Сарајеву*, уредници Владимир Петровић, Момчило Исић (Пожаревац: Центар за културу Пожаревац, 2015), 294–295.

48 МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24.

49 Истраживања Дејана Јовановића указују да је највероватније у питању шлеп *СБД 656*.

50 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 7, 11, 15.

Велико Градиште, потопљени путнички бродови *Србија* и *Мачва* Српског бродарског друштва, разгледница, издавач: J. F. Lehmanns, München, из серије Рат 1914/15. на поштанским картама. Секција Србија (Der Krieg 1914/15 in Postkarten, Abteilung: Serbien), МНТ, Т:18.3.7



Велико Градиште,
потопљени
путнички бродови
СБД-а Србија,
Мачва и Неретва,
фотографија, Мађарски
музеј технологије
и транспорта,
Будимпешта, ММКМ
TFGY 5103

По коначном решењу тог питања пловила су била враћена својим првобитним власницима. *Крајина* је под истим именом пловила за СБД до 1939. када је „повучена из саобраћаја услед старости и дотрајалости и због процене да би њена оправка била нерационална”. А како је 1940. године цена старог гвожђа била веома повољна, управа СБД-а је донела решење да се *Крајина* прода управо као старо гвожђе, с тим да купац „има обавезу да је распарча”. На тај начин СБД је добио знатно повољнију цену од оне на коју је брод проценила комисија Министарства саобраћаја.⁵¹ *Крајину* је купио Аранђел Живковић из Београда, да би у септембру 1941. њено корито препродао Бродарству Петра Рогића из Земуна. С намером да корито прегради у затворени шлеп, Рогић га је у лето 1942. оставио у бродоградилној радионици Антона Доминковића која се налазила у Београду, на левој обали Саве, низводно од Моста краља Александра I. Како, међутим, после десет месеци рад на преградњи није био ни започет, Рогић је свој објекат повукао. Не знамо где је извршена преправка – Рогић је преговарао с Бродоградилштем Сартид у Смедереву и Бродоградилштем Јохана Крамера у Апатину, али је објекат као затворени шлеп под именом *Истра* пријављен у Капетанији пристаништа Београд 17. маја 1944. *Истра* је 15. септембра исте године страдала наишавши на мину код Сланкамена, на km 1.229 тока Дунава.⁵²

51 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, Извештај о раду СБД-а у 1940. години поднет четрдесет другој редовној скупштини акционара 27. априла 1941.

52 МНТ, Т:18.1. кут. 37, Лучко поглаварство Земун (даље ЛП Земун), док. 1006 од 26. маја 1943; Капетанија пристаништа Земун (даље КП Земун), Досије Бродарства Петра Рогића, 1945-1946.

Сви српски шлепови који су били заплешени и потопљени у Молдави касније су поправљени и коришћени, осим гвозденог шлепа са дрвеном палубом *СБД 354*, који је преименован у *ZTL 117*, подигнут из воде 19. октобра 1915. и две године касније (10. новембра 1917), довучен у зимовник Лађмањош. Због већих оштећења корита процењено је да се може употребити још само као „старо гвожђе”.⁵³

У последњој групи пароброда Српског бродарског друштва која се истог, 26. јула 1914. године, приближавала Ђердапу, налазили су се путнички бродови *Србија* и *Мачва*, тегљач *Неретва* и четири шлепа. На њих су још у висини Дубравице пуцали аустроугарски војници, да би их потом даље низводно пресрео монитор у покушају да их натера „на преглед”. Заповедници су одбили тај позив, журно окренули бродове ка српској обали реке и привезали их у пристаништу у Великом Градишту, на km 1.059 Дунава. Али, већ сутрадан по објави рата Краљевини Србији, 29. јула 1914, аустроугарска артиљерија је ступила у дејство и бомбардовала Градиште. Експлозије и пожар у пристаништу трајали су два дана, све док „Дунав није примио испроваљивана корита и поломљене гвоздене костуре *Мачве* и потпуно уништене *Србије*”. Потом је 1. августа уследио нови напад о коме је Министарство војно обавештено од стране команданта окружне команде из Градишта: „У 4.50 по подне непријатељ је отворио артиљеријску и митраљеску ватру на варош Градиште. Ватра је трајала до 6.50 када је престала. Испалено је 40 топовских метака. Поред раније уништених бродова непријатељ је јуче уништио брод *Неретву* и три шлепа а један је шлеп откинут и јутрос га је вода однела низ Дунав. На овај шлеп непријатељ је отворио плотунску паљбу која је трајала до села Усје када је престала, а шлеп је и даље отпловио низ Дунав.”⁵⁴

Србија, путнички и поштански брод са две палубе, који је стигао у Србију у мају 1912. године и био „последња реч технике у дунавском паробродарству”, најгоре је страдао. Као да се сав бес аустроугарске артиљерије на том делу Дунава усмерио на брод са именом српске државе, који је био нов, модеран и луксузан. ЗТЛ је олупину брода подигао из воде 30. августа 1916. године, али га, за разлику од осталих пловила, није преименовао, свакако зато што је било јасно да више неће моћи да се поправи. Упркос томе, одвучен је узводно Дунавом и 23. новембра 1917. остављен у зимовнику Лађмањош. Комисија која је олупину прегледала неколико месеци касније могла је само да констатује да може да се искористи још само као старо гвожђе.⁵⁵

53 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11; МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos.

54 ДАС, МИД, ПО, 1914, ролна 412, досије VII, 353; ДАС, МИД, ПО, Ролна 17, Деловодни протоколи са регистрима, 1914. година, 2948; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; *Документи о спољној политици Краљевине Србије*, књ. VII, св. 2, док. 774; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 78.

55 Стање брода према извештају мешовите комисије: „Поред котларнице се налази велико место цурења, цела котларница је разнета, има пуно напуклина, зидови су искривљени. Траверзе обе палубе су искривљене и покидане, котлови су добри, облоге котлова су напукле, арматуре, манометри, итд. недостају. Парни водови су пукли. У машинској кућици на десној страни налази се велико место цурења. Сва ребра и зидови су искривљени. Парна машина захтева поправку. Водови су искривљени. Машине или саставни делови машина су употребљиви.” МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

Бродове *Мачва* и *Неретва* ЗТЛ је такође извадио из воде и под именима *Сабатка* и *Персенбуг* одвукао у Линц на поправку, где су дочекали крај рата.⁵⁶ Оба брода су враћена СБД-у за који је потом *Неретва* пловила до 1939. година када је продата, а *Мачва* све до краја постојања Друштва. Са секвестрираном имовином Српског бродарског друштва *Мачва* је прешла у власништво Југословенског државног речног бродарства (ЈДРБ), а после његове реорганизације, у децембру 1952. године, у предузеће Југословенско речно бродарство – ЈРБ, у коме је и завршила свој радни и животни век.⁵⁷ Брод је као тегљач радио све до 8. августа 1964, када је одлуком Радничког савета ЈРБ-а „расходован као стари отпадни материјал”, одвезен у бежанијски зимовник и извучен на његову леву обалу ради касирања (сечења).

Тада је, на иницијативу Музеја речног саобраћаја, Завод за заштиту споменика културе града Београда 1965. године „утврдио да пароброд *Мачва*, у друштвеној својини (носилац права коришћења Југословенско речно бродарство у Београду, ул. Бирчанинова бр. 1), има својство споменика културе, као најстарији сачувани српски пароброд, чија је богата историјска прошлост везана за Београд и зачетке радничког покрета у речном саобраћају, и као један од ретких сведока техничког напретка у области саобраћаја у Србији крајем 19. века”.⁵⁸ Следеће три године, Завод за заштиту споменика културе града Београда, Туристичка организација града Београда и Музеј речног саобраћаја улагали су заједничке напоре да се обезбеде средства за рестаурацију и пренамену брода и да се пронађе локација за његово укотвљавање. Без успеха. Истовремено, извучен на обалу зимовника, без одржавања и обезбеђења, на непрестаној сметњи предузећу коме је наметнута обавеза његовог чувања као споменика културе, брод је пропадао, а с њега су скидани и одношени делови и инвентар. На крају, Завод за заштиту споменика културе града Београда је 1969. године издао ново решење у којем је стајало да брод више „не представља вредности на основу којих је утврђено његово споменичко својство” јер је дрвенарија пропала и демолирана, многи делови опреме су покидани и одстрањени, машина је демолирана, оплата у већем степену кородирала, а на броду нема никаквог инвентара.⁵⁹ Тако је први брод Српског бродарског друштва, с којим је 1. октобра 1893. оно поносно започело пловидбу, 1969. године исечен као старо гвожђе.⁶⁰

56 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

57 МНТ, Т:18.1. кут. 9, СБД: Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1939. години поднет 41. редовној скуштини акционара на дан 12. јуна 1940. године; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р. Југославије на дан 1. јануара 1946 год., 3, Тегљачи, парни на точак, ред. бр. 17; *Пловни парк Главне дирекције југословенског државног речног бродарства* (Београд: Министарство саобраћаја ФНРЈ, 1950), 6-7.

58 Пароброд *Мачва* је утврђен за споменик културе Решењем Завода за заштиту споменика културе града Београда бр. 418/8 од 21. августа 1965. Предузеће Југословенско речно бродарство – ЈРБ је поднело жалбу на наведено решење, али је Секретаријат за просвету и културу Скупштине града Београда жалбу одбио својим решењем 13/2 бр. 2391/1 од 15. новембра 1965. и потврдио решење Завода за заштиту споменика културе града Београда. Врховни суд Србије је својом пресудом У Бр. 13074/65 од 11. јуна 1966. одбио тужбу Југословенског речног бродарства, па је решење Завода постало правоснажно. МНТ, Т:18.1. кут. 68, Досије брода *Мачва*.

59 Решење Завода за заштиту споменика културе града Београда бр. 123/1 од 13. фебруара 1969. МНТ, Т:18.1. кут. 68, Досије брода *Мачва*.

60 Међу експонатима некадашњег Музеја речног саобраћаја, које је на трајно чување и коришћење



Од 11 шлепова СБД-а који су се у пролеће 1918. године налазили у зимовнику Лађмањош у Будимпешти, чак седам њих је било подигнуто из акваторијума Великог Градишта после потапања од стране аустроугарске артиљерије 1914. године. Из Лађмањоша су даље у Линц на поправку били одвучени СБД 253,⁶¹ СБД 409,⁶² СБД 511,⁶³ СБД шлеп тип 600, без броја,⁶⁴ док је СБД 351⁶⁵ током тог

Заробљена посада тегљача СБД Београд са аустроугарским стражарима, Апатин, 26. јул 1914, фотографија, МНТ, Т:18.2.14

преузео Музеј науке и технике 2013. године, није било ниједног експоната везаног за брод *Мачва*. Надамо се да је у приватном власништву нешто остало сачувано и да ће једном ипак „угледати светлост дана”.

61 Преименован је у *ZTL 122*, подигао га је ЗТЛ 26. септембра 1917, а у зимовнику Лађмањош је остављен 18. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

62 Преименован је у *ZTL 108*, подигао га је ЗТЛ 17. августа 1917, а у зимовнику Лађмањош је остављен 15. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

63 Преименован је у *ZTL 110*, подигао га је ЗТЛ 30. августа 1916, а у зимовнику Лађмањош је остављен 15. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

64 Преименован је у *ZTL 123*, подигао га је ЗТЛ 29. септембра 1917, а у зимовнику Лађмањош је остављен 18. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

65 Преименован је у *ZTL 106*, подигао га је ЗТЛ 30. августа 1916; пребачен је у Будимпешту у Франц Јозефов рукавац где је 16. августа 1917. услед наутичке хаварије опет потонуо. ЗТЛ га је поново извукао 5. септембра 1917. и пребацио у зимовник Лађмањош 10. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

транспорта потонуо на Дунаву код Фишаменда, низводно од Беча, где му се губи траг. Шлеп *СБД 508*⁶⁶ је ЗТЛ оспособио и употребљавао до краја рата, који је дочекао у пристаништу у Вуковару.⁶⁷ На основу фотографије објављене у књизи Шиба Јаноша знамо да је у Градишту био потопљен и шлеп *СБД 603*. Извађен, поправљен и коришћен као шлеп са радионицом, на крају рата се затекао у Будимпешти.⁶⁸

Београд, највећи и најјачи српски тегљач, који се са 12 шлепова у вучи⁶⁹ затекао у аустроугарским водама, запленио је пароброд *Сечењи (Széchenyi)* код Апатина 26. јула 1914. године, такође два дана пре објаве рата. Задесила га је иста судбина као бродове *Вардар*, *Делиград*, *Шумадија* и *Крајина*. Посаде брода и шлепова заробљене су и послате у интернацију. Име *Београд* је одмах промењено у *Апатин* и под њим је, с мађарском посадом, пловио за Централну саобраћајну управу (ЗТЛ) до краја рата када су га, 22. новембра 1918, у Оршави затекле и заплениле српске трупе. После неколико дана активности у Ђердапу, тегљач је у своју матичну луку Београд упловио 29. новембра у 9.30 сати ујутру, довозећи људство српске Бродарске команде на челу с потпуковником Миланом Ј. Радојевићем.⁷⁰ Брод је одмах преузела Команда дунавске пловидбе и *Београд* је под својим старим именом већ 4. децембра одвлачио шлепове за Смедерево.⁷¹ По коначном повратку власнику 1919. године, *Београд* је пловио за Српско бродарско друштво до Другог светског рата. Животни и радни век је завршио у априлу 1945. на горњем Дунаву, када је у ратним окршајима код Орта у Доњој Аустрији потопљен на km 1.902. Дунава, где се његови остаци и данас налазе.⁷²

Од бродова Српског бродарског друштва једино је парни тегљач *Стиг* почетак рата дочекао у Београду. Требало је да прикупи заостале шлепове и да с њима заплочи низводно, али га је у томе спречила објава рата Краљевини Србији. Већ 6. августа 1914. године, у вечерњим сатима, „непријатељска артиљерија је потопила лађу *Стиг* која је била на савском пристаништу, затим тукла савски мост са 44 метка [...]”, о чему је, поред осталог, генерал Степа Степановић телеграфским путем обавестио Врховну команду.⁷³ Иако је водостај у том тренутку био низак,

66 Преименован је у *ZTL 109*; из воде га је подигло Краљевско мађарско речно и поморско бродарско акционарско друштво (Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvény Társaság) из Будимпеште. У даљем тексту ћемо за то друштво користити скраћени назив – МФТР. Остављен је у зимовнику Лађмањош 10. новембра 1917. године. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

67 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

68 Ibid.; Siba, *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme*, 14.

69 СБД 403, СБД 405, СБД 406, СБД 600, СБД 602, СБД 604, СБД 605, СБД 606, СБД 607, СБД 609, СБД 652 и СБД 653. Ђуричић, „Историјски преглед речног паробродства у Србији”, 285.

70 ВА, ПЗА, к. 12, ф. 11, д. 20; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15, 24; Siba, *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme*, 14-15; Милан Ј. Радојевић, „Српска бродарска команда кроз Бугарску 1918. године”, *Ратнички гласник* II–III (1937), 139–141.

71 ВА, ПЗА, к. 12, ф. 10, д. 30.

72 Архив Југославије, Министарство саобраћаја ФНРЈ, кутија 4 (у даљем тексту АЈ-162-4), 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата, Реморкери, ред. бр. 17.

73 ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2, д. 13/10; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24. Степа Ивана Степановић (село Кумодраж код Београда, 28. фебруар 1856 – Чачак, 27. април 1929) је у лето 1914. био заступник

из Саве је „вирио само врх *Стиговог* димњака, са зајупуреном тробојком око његовог 'шешира', која је стално подсећала храбре браниоце Београда на прве жртве у претходници, на драму наших речних бродова”.⁷⁴ *Стиг* је 1916. извађен, преименован у *Хусар* (*Huszár*) и коришћен као брод боксер у будимпештанском пристаништу где га је крај рата и затекао. Средином маја 1919. још увек се налазио у Будимпешти, на поправци,⁷⁵ али је почетком септембра враћен власнику и од тада је пловио за СБД све до краја постојања друштва.

После Другог светског рата *Стиг* улази у састав Државног речног бродарства, а од 16. новембра 1947. Југословенског државног речног бродарства. У зимском периоду 1950/1951. обављен је генерални ремонт брода приликом кога је извршена и замена парног котла. После велике реорганизације у бродарству, *Стиг* је од 3. децембра 1952. био у саставу предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда у коме ће 15 година касније и завршити свој радни и животни век. Наиме, како је последњих година вршио искључиво боксерску службу у београдском пристаништу, Савет Радне јединице за транспорт танковима ЈРБ-а је 26. августа 1967. године, „након детаљне економске анализе”, донео одлуку да се *Стиг*, последњи њихов парни брод на угаљ, расходује. Првог септембра 1967. бродовођа Владимир Врцељ, тада најстарији бродар у ЈРБ-у, одвезао је *Стиг*, најстарији брод у флоти, на последње путовање. *Стиг* је доведен у распреду у бежанијски зимовник, „на заслужени одмор после 72 године заиста успешног рада”, где је касније био исечен као старо гвожђе.⁷⁶

Али вратимо се сада у 1914. годину. Недељу дана по званичној објави рата, министар војни, пуковник Душан Стефановић, обавестио је Врховну команду да су „неки српски бродови потопљени, неки заплени, а да је само *Таково* сачувано у Радујевцу”.⁷⁷ Његов заповедник, капетан Тихомир Војиновић, наслутио је даљи развој догађаја и није чекао наређење управе Друштва, већ је брод са конвојем од шест шлепова – *СБД 352*, *СБД 404*, *СБД 510*, *СБД 601*, *СБД 608* и *СБД 654* – одмах спустио низ Сипски канал у безбедне српско-румунске граничне воде. Брод је 1914. и 1915. године обављао превоз између Кладова и Радујевца, а по потреби је, уз одобрење Врховне команде, прелазио и у Турну Северин. *Таково* се у домовину вратио само са шлеповима *СБД 601* и *СБД 654*. Преостала четири

начелника Штаба Врховне команде. Од 20. августа 1914. је био у чину војводе. Mile S. Bjelajac, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918-1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon* (Београд: Institut za noviju istoriju, 2004), 280–281.

⁷⁴ Đuričić, „Istorijski pregled rečnog parobrodstva u Srbiji”, 284–285.

⁷⁵ ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15. Не знамо тачно ко је и када извадио брод; према документима из Војног архива Србије, *Стиг* је преименован у *ZTL Huszár*, што би указивало на то да га је ЗТЛ извадио и користио, док је према Ериху Гренеру, брод током рата користио МФТР. Erich Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Band 8/1 (Bonn: Bernhard&Graefe, 1993), 129-131.

⁷⁶ МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р. Југославије на дан 1. јануара 1946. год., 4, Тегљачи, парни на вијак, ред. бр. 8; МНТ, Т:18.1. кут. 81, Књига котла бр. 1854; *Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ*, 8–9; Срба Анђелковић, „Један брод је умро”, *Гласник ЈРБ* 121 (1967), 5; Милорад Арбутина, „Значај последњег путовања брода *Стиг*”, *Гласник ЈРБ* 122 (1967), 7; Јелена Јанковић, „Чудна историја брода *Стиг*”, *Гласник ЈРБ* 398 (2001), 10.

⁷⁷ ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2, д. 13/8. Душан Павла Стефановић (Београд, 16. октобар 1870 – Београд, 12. август 1951), био је министар војни од 4. јануара до 1. децембра 1914. У рангу дивизијског генерала је био од 1923. године. Bjelajac, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918-1941*, 279.



Тегљач *Таково* у Великом Градишту, по повратку у отаџбину, пролеће 1919. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.147

шлепа непријатељска војска је потопила у октобру 1916. године, у румунском месту *Корабија*.⁷⁸

По повратку власнику, *Таково* је пловио све до 1939. године када је, заједно са бродом *Крајина*, „повучен из саобраћаја услед старости и дотрајалости”, да би 1940. био продат као старо гвожђе.⁷⁹ Ипак, као ни *Крајина*, није био исечен. Купио га је Динко Пушић, власник Бродарског и трговачког друштва „Славенски Лојд” а. д. из Београда и преградио у отворени шлеп који је под именом *Таково* пловио и за време окупације, све док га средином октобра 1944. немачке трупе у повлачењу нису потопиле уз леву обалу Саве на осмом речном километру.⁸⁰

78 Више о историји и кретању брода *Таково* у периоду од јула 1914. до априла 1919. видети у: Гордана Каровић, „Брод *Таково* се враћа у отаџбину”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 89–99.

79 МНТ, Т:18.1. кут. 9, СБД, Извештај о раду СБД-а у 1940. години поднет четрдесет другој редовној скупштини акционара 27. априла 1941. године.

80 Динко Пушић испред предузећа „Славенски Лојд” 19. марта 1945. пријављује штету свог бродарства Капетанији пристаништа Београд. Између осталог, даје податке о шлепу *Таково* који је „432 тоне носивости, отворен, гвоздене конструкције, димензија 46,82 м дужине, 6,26 м ширине и 2,46 м висине”. МНТ, Т: 18.1. кут. 32, КПБ, 1945; МНТ, Т:18.1. кут. 29, Установа за одржавање унутрашњих пловних путева (даље УзОУПП), *Komanda rečne plovidbe, Povereništvo saobraćaja NKOJ* (даље КРР), *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti do sada utvrđenih*, Београд 22. јануар 1945, 7, ред. бр. 226.

*

По окупацији Србије, Коста Главинић, председник Управног одбора Српског бродарског друштва, и Конрад Кауфман, технички директор бродограђевне радионице СБД-а на Чукарици, безуспешно су у више наврата молили за информације о пловном парку Друштва и подносили жалбе и протестна писма аустроугарској окупационој војној управи у Србији „због разношења и развлачења друштвене имовине на Чукарици”. Ипак, када је у другој половини 1916. године аустроугарска војна власт формирала комисију за „попис гвозденог материјала у чукаричкој радионици”, Главинић, Кауфман и Милорад Антула, члан Надзорног одбора СБД-а, били су позвани да присуствују њеном раду. На њихово изненађење Комисија је донела одлуку да се не само наведени материјал који је пре рата био припремљен за изградњу нових шлепова, већ и све друго што припада Српском бродарском друштву, сматра ратним пленом. Нису помогла објашњења да имовина припада приватном акционарском друштву, а не српској држави, и да као таква не може бити третирана као ратни плен.

Тек почетком 1918. ситуација је, наизглед, почела да се креће „ка признавању тако дуго оспораваног права друштва на његову имовину”. По налогу Царског и краљевског војног министарства у Бечу, Коста Главинић је, као представник СБД-а, средином фебруара 1918. био позван да присуствује комисијском прегледу објеката СБД-а који су се налазили у зимовнику Лађмањош. Задатак Комисије био је да процени могућности за њихову поправку и даљу употребу. Главинић је 17. фебруара 1918. по том питању сазвао заједничку седницу Управног и Надзорног одбора Српског бродарског друштва којој су присуствовали сви чланови који су се налазили у Београду: Витомир Симић, Панта Тадић, Милорад Антула и Михаило В. Илић. Уместо Главинића, који је имао здравствених проблема, одлучено је да у Будимпешту отпутују Антула и Илић. Они су у својству чланова мешовите аустријско-српске комисије 4. априла 1918. године обавили преглед пловила. По њиховом повратку, 14. априла је одржана седница Управног и Надзорног одбора друштва на којој су Антула и Илић предали оверени извештај комисије са подацима о стању српских објеката у зимовнику Лађмањош.⁸¹

Највећи број, чак 14 комада, припадао је управо Српском бродарском друштву. То су били путнички пароброди *Делиград*, *Цар Никола II* и *Србија* и 11 шлепова: *СБД 253*, *СБД 351*, *СБД 353*, *СБД 354*, *СБД 408*, *СБД 409*, *СБД 506*, *СБД 508*, *СБД 511*, *СБД 512* и СБД шлеп типа 600, непознатог броја. Још пет објеката које је комисија прегледала у Лађмањошу били су приватно власништво грађана Краљевине Србије: тегљач *Ибар* и багер *Срем* Бродарства Прометне банке, тегљач *Дрина* Бродарства капетана Драгутина Тодића, дрварица *Голуб* Косте Гојковића и мали багер без имена, за који претпостављамо да је био *Београд*, власништво Бродарства Српске централне банке.⁸² Последњи прегледани

81 МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Из архиве Косте Главинића: Записници заједничких седница Управног и Надзорног одбора Српског бродарског друштва одржаних током 1918. године.

82 Мали српски багер који је био потопљен код Београда ЗТЛ је подигао 1. септембра 1917, одвукао и оставио у Лађмањошу 15. новембра исте године. Труп је био оштећен, али је, према процени, могао да буде оправљен. Недостајали су делови багера, а машине је било потребно раставити и поправити. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.*

објекат био је парни тегљач *Тургењев* за који се у документу погрешно наводи да је „ранији српски поштански брод”, само уз податак да га је ЗТЛ 16. фебруара 1918. оставио у зимовнику Лађмањош. Међутим, у питању је брод који је 1915. пловио у саставу руске „Експедиције за посебну намену” и који је 29. новембра 1916. године потопљен у Корабији. По вађењу, ЗТЛ га је преименовао у *Хуњади* (*Hunyadi*) и одвукао у Линц где је брод дочекао крај рата и где му се губи траг.⁸³

Иако је било јасно да су сва српска пловила која су се у пролеће 1918. затекла у Лађмањошу приватно власништво, аустроугарске власти су наставиле да их третирају као свој ратни плен. Највећи број је одвучен у Линц одакле је враћен власницима тек 1920. године. У Лађмањошу су остали само потопљени *СБД 408* и шлепови *СБД 353*, *СБД 354* и *СБД 506*, за које је процењено да су неупотребљиви.⁸⁴ Та четири шлепа су управо ту и завршила свој живот, заједно са путничким бродовима *Делиград* и *Србија*, багером *Срем* и дрварицом *Голуб*.

83 Изграђен као парни тегљач *Дорџ Вајмс* (*George Wythes*) 1882. године у бродоградилушту „Вилијам Олсап и синови” (*William Allsup & Sons*) у Престону, Енглеска, брод већ следеће године мења име и власника и плови под аустријском заставом као *Будимпешта* (*Budapest*). Име *Тургењев* (*Тургенев*) носио је од 1884. када су га купили А. Коваленко из Херсона (на Дњепру) и Р. Вебстер из Одесе. Брод је регистрован у Одеси, али потом мења власнике и даље пловећи под истим именом. *Тургењев* је у априлу 1915. реквириран од стране Руске морнарице за потребе Дунавске флоте и „Експедиције за посебну намену”. Комисија га је у Лађмањошу затекла у доста добром стању, што се види из извештаја: „Труп брода је јак и добар. Стамбени простор, дрвене конструкције, звучна изолација и подне даске су лоши, највећи део недостаје. Управљачки апарат и управљачки вод су лоши. Машине и систем котла немају већа оштећења, али им треба поправка. На машини делимично недостају, а делимично су лоши вентилски вод, манометри и посуде за подмазивање. На котлу треба поправити торањ и арматуре. Осовине и точкове треба поправити.” МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos*, 1918; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 15; *Русский торговый флотъ* (Санкт-Петербург: Главное управление торгового мореплавания и портовъ, 1904), 48–49, ред. бр. 485 Библиотека Русског географическог общества: RuPRLIB12094752.PDF (rgo.ru) (приступљено 2. 4. 2023); *Paddle Steamer GEORGE WYTHES built by W. Allsup & Sons in 1882 for C. Morrison, Preston, Cargo (shippingandshipbuilding.uk)* (приступљено 2. 4. 2023).

84 Гвоздени шлеп *СБД 408*, преименован у *ZTL 107*, потопила је аустроугарска артиљерија у августу 1914. код Градишта, а подигла ЗТЛ 25. јула 1916; пребачен је у Будимпешту, у Франц Јозефов рукавац, где је опет потонуо 16. августа 1917. због пуцања места цурења које је било попуњено цементом. ЗТЛ га је поново извукао из воде 15. септембра 1917. године, а затим 15. новембра пребацио у Лађмањош. Стање: „У морнарској соби и комори за реквизиите минирана је десна страна, цео бочни зид трупа. У 1. и 2. магацину постоји место цурења величине око 2 m². Управљачки апарат са кормилом постоји, недостаје уређај за подизање.”

Гвоздени шлеп са дрвеном палубом *СБД 353*, преименован у *ZTL 124*, остављен је у Лађмањошу 16. новембра 1917. године. Стање: „Цео шлеп је горео. У првом магацину су бочни зидови трупа, под и укрућења искривљени, цело тело је зарђало, има више рупа од рђе. Материјал је неупотребљив, може да се користи само као старо гвожђе.”

Гвоздени шлеп са дрвеном палубом *СБД 354*, преименован у *ZTL 117*, потопила је српска артиљерија 18. августа 1914, а подигла ЗТЛ 19. октобра 1915. У зимовнику Лађмањош је остављен 10. новембра 1917. године. Стање: „У другом магацину на левој страни брода дуж 4. ребра налази се велико место цурења, а у трећем магацину три велика места цурења.”

Отворени гвоздени шлеп *СБД 506*, преименован у *ZTL 114*, потопила је аустроугарска артиљерија код Добре, а подигао ЗТЛ 10. јануара 1917, да би га у зимовнику Лађмањош оставио 15. новембра исте године. Стање: „Гвожђе је зарђало, а цео шлеп је у распаду. Искривљени су под брода, бочни зидови трупа, палуба, управљачки део по дужини и ширини.”

Сви наведени подаци су према: МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos*, 1918; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

Још једна заједничка седница Управног и Надзорног одбора Српског бродарског друштва одржана је за време рата, 4. јуна 1918. године, поводом предлога предузећа „Баварски Лојд” (Bayerischer Lloyd – BL) из Регенсбурга да откупи или узме у закуп радионицу и плац СБД-а на Чукарици. Управа није ни разматрала продају, али је одобрила закуп и то само за време трајања рата, а „Баварском Лојду” је остављено да „према данашњим приликама сам одреди вредност закупа”. Новац добијен изнајмљивањем је требало користити за помоћ породицама службеника СБД-а који су се налазили у рату, ван отаџбине. Међутим, када су представник „Баварског Лојда” и Коста Главинић отишли на Чукарицу да изврше преглед имовине затекли су следеће стање: „[...] од зграда које су у новембру 1916. биле све на своме месту, иако неке мање а неке више оштећене, сад се налазе само две и то: пећ за загревање крупних гвоздених делова и магацин у стени. Зграде за смештај машинског зејтина и боја као и све остале порушене су све до темеља и сав је материјал однет.”⁸⁵ Рудолф Северински, који је после рата радио на идентификацији и утврђивању локација на којима се налазе пловни објекти српских власника, утврдио је и где је завршио материјал из бродограђевне радионице на Чукарици.⁸⁶ Према његовим сазнањима, службеници ДДСГ-а и МФТР-а су уз сагласност својих претпостављених пренели део материјала у радионице својих друштава, док је део отпремљен у бродоградилиште у Линцу, где је коришћен за поправке и градњу нових аустријских шлепова. Северински је такође „неоспорно утврдио” да је радионицу на Чукарици „пљачкала и немачка војска и да је много ствари однела”.⁸⁷

Када су у питању шлепови Српског бродарског друштва, највећи број њих је крај рата дочекао у употреби, на различитим локацијама дуж тока Дунава. Понтони и приступни мостови које је аустроугарска војска користила на локацијама на којима су се налазили, крај рата су дочекали „делом оштећени, а делом под водом”.⁸⁸

85 За изнајмљивање је преостао само плац, а да ли је на крају и био и изнајмљен „Баварском Лојду” није познато. МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Из архиве Косте Главинића: Записници заједничких седница Управног и Надзорног одбора Српског бродарског друштва одржаних током 1918. године.

86 Капетан Рудолф Северински је на Мировној конференцији у Паризу био делегиран за југословенског представника у комисији за ликвидацију аустроугарског министарства рата. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 55.

87 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11.

88 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 11, 15.

РЕСТИТУЦИЈА ПЛОВНОГ ПАРКА

После пробоја Солунског фронта, у офанзиви током које је 1918. године ослободила своју отаџбину, српска војска је на пловним рекама запленила велики број пловних објеката.⁸⁹ На основу признатих начела ратног међународног права и на основу наредбе команданта савезничких војски на Солунском фронту генерала Луја Франше Д'Епера (Louis Franchet d'Esperey) од 12. јануара 1920. године, било је неоспорно да је тај пловни парк био ратни плен Краљевине Србије.⁹⁰ Иако је био прилично истрошен током година ратне експлоатације, пред крај рата опљачкан, а већ и прилично застарео, новоствореној држави, Краљевини СХС, био је од виталне важности за обнову ратом опустошене земље и њене привреде. Међутим, Аустријанци и Мађари су оспоравали југословенски (као и румунски) ратни плен и тражили су повратак својих пловила. Упориште њихових потраживања било је питање власништва – истицали су да пловила нису била државна већ приватна својина, а чињеница да је и у аустријском и у мађарском бродарству био присутан британски капитал, чинила је спор неизвесним. Док су се делегати Краљевине СХС на мировним конференцијама упорно борили за заплећену речну флоту,⁹¹ држава је пловила већ користила, али је према коначној одлуци о расподели речног пловног парка, донетој 2. августа 1921. године, морала да врати немали број заплећених пловних објеката. Упркос томе, између два светска рата била је власник највеће флоте на Дунаву, на чијим се бродовима вијорила југословенска застава.⁹² О томе како је текао тај дуготрајан и тежак процес расподеле заробљене флоте и каква је била судбина пловила која су коначно дошла у посед Српског бродарског друштва и других приватних српских бродарстава, вреди изнети подробније податке.

89 Спискови објеката заплећеног пловног парка се у извесној мери разликују. На списку штаба Врховне команде сачињеном 30. јуна 1919. године, на дан када је заплећени пловни парк прелазео из надлежности Команде дунавске пловидбе у надлежност Дирекције речне пловидбе, налазило се, осим бродова, укупно 1.126 пловила: 947 шлепова, 60 танкова, 96 понтона и штекова, шест елеватора, 17 дрвених лађа бивше аустроугарске војне управе, а са списка су биле изузете мање дрвене лађе и бугарски шлепови *Дунај* бр. 3 и 5. (МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак заплећених пловних објеката у рекама Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, - осим бродова, Штаб Врховне команде И бр. 44893, 30. јун 1919). На списку Дирекције речне пловидбе из 1920. године, који је достављен и Делегацији Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу, била су укупно 1.293 пловила, од тога 111 бродова, 1.037 шлепова, 132 понтона, девет багера, три елеватора и једна радионица. (Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 46).

90 Ратним пленом се сматрао комплетан пловни парк који је служио за потребе непријатељске војске, а који се 13. новембра 1918. године налазио јужно од Баје у Мађарској. А „пошто су једино француско-српске трупе дошле до Дунава и за време непријатељства оперисале на тој реци, то једино оне имају право својине на тај ратни плен”. Иако је 4. новембра 1918. године било потписано примирје са Аустроугарском, а 11. новембра са Немачком, непријатељства су на источном бојишту била продужена до 13. новембра. Из плена су била изузета само пловила која је на Дунаву запленила регуларна румунска војска између 12. новембра (дана друге објаве рата Румуније Немачкој) и 13. новембра 1918. године у 23 часа. ИАБ, Бродарски синдикат СХС, Записник седнице Извршног одбора Бродарског синдиката СХС, одржане на дан 17. фебруара 1920. године.

91 У Паризу, од 14. јуна до 12. јула 1920. и од 21. фебруара до 17. марта 1921. године, и у Бечу, од 22. јула до 16. августа 1920. године. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 50.

92 Ibid, 51–52, 54; Рауновић, *Дердап и Тимочка крајина*, 687.

На првој послератној седници Управног одбора СБД-а, одржаној 20. децембра 1918. године, председник Раша Милошевић је обавестио присутне чланове да је 10. децембра упутио протестно писмо Врховној команди.⁹³ Милошевић је протествовао због састава комисије која је, у складу са одредбама примирја са Мађарском од 13. новембра 1918. године, из пловног парка паробродарских друштава МФТР и ДДСГ требало да изабере пловила за обештећење српског бродарства. Радило се о десет путничких бродова, десет тегљача и 60 шлепова.⁹⁴ У комисију је био „одређен један дотадашњи службеник DDSG-а”, док у њу није био делегиран ниједан представник СБД-а, бродарства које је било највише оштећено.⁹⁵ Врховној команди су, међутим, у поверљивом допису послатом из Будимпеште 24. новембра 1918. године, на тај недостатак већ скренули пажњу др Марко Петровић, изасланик Народног већа СХС у Будимпешти, и мајор Михаило Д. Боди, делегат Врховне команде при Савезничкој војној мисији.⁹⁶ Уз образложење да су нам Мађари дали „све старе лађе које нису више за употребу, потребују честе поправке и троше много угља”, војвода Живојин Мишић је од Команде дунавске пловидбе тражио најхитније наређење за обуставу дефинитивног пријема путничких бродова и тегљача и њихов поновни избор од стране друге комисије.⁹⁷ Извесне корекције у списковима јесу биле извршене, али је знатан број старих бродова ипак морао да буде примљен.

Десетог јануара 1919. године управа СБД-а је министру саобраћаја и штабу Врховне команде упутила писмени предлог како да се „у интересу народа и војске” што пре изврши обнова бродарства. Тражила је да се у складу са одредбама примирја са Аустријом, СБД-у што пре врате његови бродови; да се оштећена или пропала пловила замене исправним; да се СБД обештети давањем бродова и шлепова узетих у складу са одредбама примирја са Мађарском и одговарајућим бројем пловила из ратног плена. По коначном обештећењу Српског бродарског друштва и целокупног српског пловног парка, предлагала је да се комисијски процене преостала пловила из ратног плена и да их држава затим уступи СБД-у, а да за то добије одговарајући број акција друштва.⁹⁸ Међутим, Српско бродарско

⁹³ Седници су присуствовали председник Управног одбора Раша Милошевић, потпредседник Игњат Бајлони, чланови Коста Главинић, Влада Марковић и Витомир Симић, као и чланови Надзорног одбора Милорад Антула и Панта Тадић.

⁹⁴ Члан 5. Војне конвенције са Мађарском: „Остатак Дунавске флотиле биће прикупљен у једном пристаништу дунавском, које ће доцније назначити генерал главни командант, да би ту били разоружани. Од те флотиле узеће се десет путничких бродова, десет реморкера и 60 шлепова у најкраћем року за потребе савезничких војски, да би се попунили губици српског пловног парка који су наступили због рата.” ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24.

⁹⁵ МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД: Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1921, 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 9.

⁹⁶ Из дописа мајора Михаила Д. Бодија: „Молим да ми се дозволи да напоменем да је при овој мисији било потребно одредити кога од машинских инжењера Српског бродарског друштва (нпр. г. Св. Поповића, сада у Новом Саду или г. Палића, заступника тога друштва у Б. Пешти, овај није инжењер, али познаје прилике бродарских друштава) или уопште кога нашег машинског инжењера, јер се за сада при овој мисији не налази ни један стварни представник наших пловидбених установа.” ВА, ПЗА, к. 12, ф. 10, д. 25.

⁹⁷ ВА, ПЗА, к. 12, ф. 10, д. 41.

⁹⁸ ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД: Извештај Управног одбора Српског

друштво не само да месецима није на име обештећења добијало нека од пловила која су Краљевини СХС припала у складу са одредбама примирја са Мађарском, већ није могло да поврати и користи ни сопствена пловила. Чак је и брод *Таково*, који се из Русеа вратио у земљу, преузела Команда дунавске пловидбе. То је био разлог да Влада Марковић, који је као члан Управног одбора вршио дужност директора, тражи одштету и оштро протестује и код министра саобраћаја и код војних власти.⁹⁹

Заплењени пловни парк се закључно са 30. мајем 1919. године налазио под командом британског вицеадмирала Ернеста Трубрица, који је у завршној фази рата био на челу Команде дунавске пловидбе са седиштем у Београду.¹⁰⁰ Пристанак да Србији уступи одређени број тегљача и шлепова, Команда је условљавала забраном њихове предаје Српском бродарском друштву „чија су својина”. Против таквог става и било каквог условљавања оштро је протествовао Живојин Мишић, а српска штампа је адмирала Трубрица нападала због „шкрте” расподеле заплењене трговачке морнарице некадашње Аустроугарске.¹⁰¹ Команда дунавске пловидбе је тек 4. априла 1919. године дала усмени пристанак да се Српском бродарском друштву врате бродови *Београд*, *Стиг*, *Вардар* и *Таково*, као и сви доступни шлепови који су били његова предратна својина.¹⁰² Пловила су комисијски прегледана и за оне који су били конфисковани и коришћени током рата констатовано је да се „непријатељ њима служио непрекидно и форсирано, а никакве поправке није вршио”, али је Управни одбор ипак донео одлуку да их прими. Међутим, враћање његових сопствених бродова СБД-у је остало на усменом обећању и преписци и следећих неколико месеци. Коначно су примљени четири брода, 15 шлепова и три понтона, као и пловила додељена СБД-у на име привременог обештећења: путнички бродови *Карађорђе*, *Краљ Петар*, *Љубљана*, *Принцеза Јелена*, тегљачи *Србија*, *Милош Обилић*, *Југ Богдан* и 30 шлепова.¹⁰³

бродарског друштва о раду друштвеном у 1921., 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 10.

99 Сава Кукић, директор СБД-а, био је у то време још увек ван земље. МНТ, Т:18.1, кут. 8, СБД; Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1921., 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 10.

100 Ернест Трубриц (Ernest Charles Thomas Troubridge, 1862–1926) је 1914–1915. био на челу британске поморске мисије. По пробоју Солунског фронта и ослобођењу Србије налазио се на челу Команде дунавске пловидбе. По предаји заплењеног пловног парка у надлежност Дирекције речне пловидбе Краљевине СХС, председавао је Међусавезничком и Међународном дунавском комисијом. У чин адмирала је произведен 1919. године. ВА, ПЗ, к. 126, ф. 6, д. 25/1, 25/4; Младен Ст. Ђуричић, „Адмирал Трубриц”, у *Југословенски речни портрети* (Београд: Младен Ст. Ђуричић, 1931), 35–36; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 40–41; Шаренац, *Заборањени адмирал ср Ернест Трубриц: изводи из дневника*, 7–47.

101 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 44; Шаренац, *Заборањени адмирал ср Ернест Трубриц: изводи из дневника*, 43.

102 МНТ, Т:18.1, кут. 8, СБД; Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1921., 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 10; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 154.

103 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 24; МНТ, Т:18.1, кут. 8, СБД; Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у 1921., 1922. и 1923. години поднесен редовној XXV Скупштини акционара на дан 25. маја 1924. године, 10-11; МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД; Процена бродова уступљених Српском бродарском друштву за привремено обештећење.

Заплењени пловни парк је 1. јула 1919. године прешао у надлежност Дирекције речне пловидбе Министарства саобраћаја.¹⁰⁴ Из корпуса пловила држава је обештетила и остале приватнике и подмирила потребе државних институција. Уместо пловила која су им страдала током рата, власници су на име обештећења добили нова, сличне тонаже. Остатак флоте држава је задржала за себе, а затим је у заједници са Српским бродарским друштвом и групом домаћих банака формирала ново бродарско друштво под именом Бродарски синдикат СХС, које је започело са радом 11. октобра 1919. године.¹⁰⁵ Бродарски синдикат СХС трајао је до 30. јуна 1921. када долази до реорганизације и стварања „новог” Бродарског синдиката из чијег су управљања, на захтев тадашњег министра саобраћаја др Велизара Јанковића, искључене банке. Бродарски синдикат СХС распуштен је 31. децембра 1925. године, да би са 1. јануаром 1926. започела са радом Речна пловидба Срба, Хрвата и Словенаца, од 1929. године Речна пловидба Краљевине Југославије / Југословенска речна пловидба (ЈРП). Тако Српско бродарско друштво, први пут од почетка Првог светског рата, 1. јануара 1926. почиње да ради самостално, да би 6. септембра 1933. ступило у пословну заједницу с Речном пловидбом.¹⁰⁶

Али, вратимо се у 1921. годину. Према коначној одлуци о расподели речног пловног парка, део заплењених пловила био је враћен до краја те године, тако

104 За првог директора Дирекције речне пловидбе постављен је Драгутин Прица (Св. Јурај, Сењ, 5. новембар 1867 – Опатија, 14. јуни 1960). Прица је у чин контраадмирала унапређен 1. маја 1918. По уласку у Владу Народног већа СХС 29. октобра 1918. одређен је за повереника за морнарицу. По проглашењу уједињења дошао је у Београд где је с војводом Живојином Мишићем радио на организацији бродарства нове државе. Више података у: „Адмирал Прица”, Ђуричић, *Југословенски речни портрети*, 37–38; Вјелажас, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918-1941*, 254; Владимир Рожег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva* (Београд: Владимир Рожег, 2008), 255; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 45.

105 Решењем министра саобраћаја Краљевине СХС од 9. марта 1920. Дирекција речне пловидбе је променила име у Дирекција за речно бродарство. Шест година касније поново долази до промене. Наиме, на основу Указа Министарског савета од 5. априла 1926. формиране су Дирекција речне пловидбе (ДРП) и Речна пловидба Срба, Хрвата и Словенаца, која је отпочела са радом 1. јануара 1926. године. ВА, ПЗ, к. 163, ф. 8, д. 19/16; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 166.

106 У тој заједници СБД дочекује Други светски рат са четири брода (*Мачва, Београд, Стиг, Цар Никола II*) и 67 шлепова. По завршетку рата секвестрирана имовина Српског бродарског друштва унета је у састав Државног речног бродарства које је Главна управа речног саобраћаја (ГУРС) 1945. формирала у свом саставу, а потом прелази у Југословенско државно речно бродарство (ЈДРБ) формирано 16. септембра 1947. у Београду. Децентрализацијом у привреди 1952. године извршена је даља реорганизација бродарских предузећа. Из флоте ЈДРБ-а и Предузећа за водне путеве „Иван Милутиновић – ПИИМ” основана су нова бродарска предузећа. Једно од њих је било предузеће Југословенско речно бродарство – ЈРБ са седиштем у Београду, у чији састав улазе некадашња пловила Српског бродарског друштва. Друга два новооснована предузећа била су „Хрватско речно бродарство” – Хриброд, са седиштем у Вуковару, и Хидротранспорт, са седиштем у Новом Саду. МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, Записник седнице чланова Бродарског синдиката С.Х.С. одржане дана 30. октобра 1919. год., а у просторијама Прометне банке (Записник је интегрални део Извештаја о раду СБД-а у 1919. години који је поднет 23. редовној скупштини акционара 7. новембра 1920. године); МНТ, Т:18.1. кут. 9, СБД, Извештај о раду СБД-а у 1940. години поднет четрдесет другој редовној скупштини акционара 27. априла 1941. године; Велизар Јанковић, „Проблем нашег речног бродарства”, у *Јубиларна књига Државних железница Краљевине Југославије, 1919-1929* (Београд, 1929), 272, 275; Рауновић, *Đerdap i Timočka krajina*, 687–690; Рожег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 215, 216, 218–219; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 155–159, 173.

да се почетком 1922. знало тачно шта је од ратног плена остало у власништву Краљевине СХС. Од коначно добијених 85 бродова, 68 је додељено Бродарском синдикату СХС, и то 17 путничких и 51 тегљач, а СБД-у седам: четири путничка и три тегљача. Бродарство Драгутина Тодића је добило тегљач *Куманово*, Прометна банка тегљач *Рудник*, Српска централна банка тегљач *Банат*.¹⁰⁷ Од укупно 587 шлепова и танкова чак 493 је дато Бродарском синдикату СХС, Дирекцији железница је за трајект којим су превожени вагони одвојено 12, за Ратну морнарицу 11, осам за Генералну дирекцију вода и један за Министарство војно, док су 62 додељена приватницима. Од тог броја Српска централна банка је добила шест, Прометна банка и Бродарство Драгутина Тодића по четири, остали приватни бродовласници преосталих 18 комада, а Српско бродарско друштво следећих 30 шлепова: *DDSG 465, DDSG 6713, DDSG 6718, DDSG 6798, DDSG 7801, DDSG 65178, DDSG 65179, DDSG 65219, DDSG 65237, DDSG 67110, DDSG 67134, DDSG 67149, DDSG 67162, DDSG 67164, DDSG 67166, DDSG 67176, DDSG 67190, DDSG 67199* (18), *MFTR 501, MFTR 659, MFTR 711* (3), *SD 65*,¹⁰⁸ *SD 77, SD 83, SD 103, SD 111, SD 121* (6), *BL 135*,¹⁰⁹ *BL 150* и *MBR 901*.¹¹⁰

ТРГОВАЧКО БРОДАРСТВО КАПЕТАНА ДРАГУТИНА ТОДИЋА

Пред почетак Првог светског рата, Трговачко бродарство капетана Драгутина Тодића, основано 1908. године, радило је с парним тегљачем *Дрина* и четири дрварице. Према подацима из часописа *Бродар*, *Дрина* је била дугачка 40 m, широка 4,60 m, висока 2,10 m, са парном машином јачине 180 индикованих КС. Брод је капетан Тодић купио 1912. године од Српске централне банке из Београда. У свом власништву бродарство је имало и дрварице *Генерал Алимпић* носивости 550 t, *Лепосава* и *Црна Гора* по 450 t и *Брегалница* 200 t.¹¹¹ Са својим пловним објектима Тодић је радио на превозу угља, песка и шљунка.

На самом почетку рата, 5. августа 1914. године, бројно стање већих пловних објеката и чамаца који су се налазили на Дунаву и Сави код Београда било је следеће:

„1. Код Чукарице четири лађе дрварице са пет чамаца, две дереглије и лађица *Босна*; 2. Код ушћа Топчидерске реке *Црна Гора* дрварица са чамцем, лађа *Требиње* дрварица са дереглијом и чамцем, *Стеван* и *Лаура* дрварице са два чамца и једном дереглијом; 3. Испод савског моста једна дереглија и два чамца; 4. Код кафане „Стара Србија” два

107 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца који су ратни плен и који су добијени по чл. V Војне конвенције.

108 SD – Süddeutsche-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München/Deggendorf (SDDG или SD).

109 BL – Bayerischer Lloyd A.G., Regensburg.

110 MBR – Magyar Belhajózási Részvénytársaság, Budapest – Мађарска унутрашња пловидба а.д. Сви наведени подаци су према: МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих теленица (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције.

111 „Тонажа приватних лађа дрварица”, *Бродар* (1914), 105.

шлепа са два чамца; 5. Код кафане ‘Ладно купатило’ две лађе дрварице и пропелер *Тимок* са три чамца; 6. Пред Крсмановићевим магацином пет шлепова са пет чамаца. Преко пута ових на другој обали мало више горе налазе се 11 шлепова и два пароброда аустроугарска; 7. На штеку СБД *Стиг* са два чамца; 8. Од царинарнице савске до града један шлеп са чамцем српски, један шлеп са чамцем мађарски, две лађе дрварице са два чамца и две дереглије; 9. На дунавском кеју пароброд *Дрина* са једним чамцем и једном дереглијом, један шлеп мађарски са чамцем, две лађе дрварице натоварене дрвима, два чамца и једна дереглија, две лађе дрварице полу теретне са два чамца, пароброди *Ибар* и *Кицош* са четири лађе дрварице, осам чамаца и две дереглије.”¹¹²



У наредним данима и недељама највећи број тих пловила потопила је аустроугарска артиљерија. Од бродова се спасао само тегљач *Тимок* који је наоружан и увршћен у састав српске ратне флотиле.

Реклама за Трговачко бродарство капетана Драгутина Тодића, *Бродар* (1914), 354

Потопљену Тодићеву *Дрину* из воде је подигао ЗТЛ 30. новембра 1917. и непуних месец дана касније, 27. децембра, оставио у зимовнику Лађмањош у Будимпешти, где ју је на пролеће 1918. године прегледала мешовита аустријско-српска комисија.¹¹³ Нешто касније, *Дрина* је из Будимпеште одвучена у Линц где је под именом ЗТЛ *Вартхолц* (ZTL *Wartholz*) дочекала крај рата.¹¹⁴

Реклама за Прометну банку, *Бродар* (1914), 322–323

Реклама за Српску централну банку, *Бродар* (1914), 300

112 ВА, ПЗ, к. 78, ф. 1, д. 1/1.

113 У зимовнику Лађмањош брод је затечен у следећем стању: „Труп брода је у средишњем делу разнет, бочни зид трупа је на десној страни потпуно искривљен. Котао и купола котла и машине немају велика оштећења, али све арматуре, манометри, водови итд. су у лошем стању или недостају. Недостаје дрвена опрема као и кормило и управљачки уређаји. Осовине и точкови захтевају поправку.” МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, 1918.

114 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 15, 31

По завршетку рата, у првој половини 1919. године, Драгутин Тодић се обратио штабу Врховне команде Краљевине СХС с молбом да му се из заплешеног пловног парка на привремено располагање ставе један парни тегљач и четири шлепа одговарајуће снаге и тонаже коју су имали његови уништени пловни објекти. Од почетка те године Тодић је радио као помоћник Ђорђа Вајферта на руковођењу пословима експлоатације и транспорта костолачког угља, којим су снабдевени Београдски водовод, Електрична централа, млинови у Гроцкој, Београду и Смедереву, а који је служио и као погонско гориво за рад пароброда. Како је Тодићево предратно бродарство имало још од пре рата споразум са рудником у Костолцу о искључивом праву превоза костолачког угља све до 1921. године, сматрао је да би обнављање послова његовог бродарства било од опште користи. Молба му је одобрена и он је примио тегљач *Куманово*, ex DDSG *Керешкедеш* (*Kereskedés*), изграђен 1870. године и шлепове *MFTR 387*, *MFTR 391*, *MFTR 439* и *MFTR 406*. Убрзо је шлеп *MFTR 406* разменио са Дирекцијом речне пловидбе за шлепове *DDSG 2984* и *DDSG 5006*, чиме му је била надокнађена тонажа коју је имао до почетка рата.¹¹⁵ До следеће замене пловних објеката дошло је 30. априла 1920. када је Бродарски синдикат Срба, Хрвата и Словенаца по налогу Дирекције за речно бродарство предао Тодићу шлеп *MFTR 402*. Почетком фебруара следеће године, Тодић је поново поднео молбу за замену објеката, што је одобрено 17. фебруара 1921, тако да је Бродарском синдикату предао шлепове *MFTR 387* и *MFTR 391* и уместо њих примио шлеп *GD 11*.¹¹⁶ А када је коначно добио натраг свој тегљач *Дрина*, Тодић је вратио *Куманово*, а по трајном решењу питања преузимања заплешеног пловног парка од стране Краљевине СХС остали су му шлепови *GD 11*, *MFTR 402*, *MFTR 439* и *MFTR 519*.¹¹⁷

115 Тодић је тражио да му се „као накнада за изгубљени приход за време од 14. јула 1914 г. до јуна 1919. године” уступи на коришћење још шест шлепова, али то није одобрено. МНТ, Т:18.1. кут. 12, Допис Драгутина Тодића примљен у Штабу Врховне команде под бр. 43320, веза Министарство војно и морнарице бр. И 39985. Преписка је вођена од 3. јуна до 3. децембра 1919. Молба му је одобрена решењем команданта Дунавске пловидбе бр. 566, од 9. јуна 1919. године.

116 GD – Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon és Hajógyár Rt., Budapest. Државни архив Србије, Г-143, Капетанија пристаништа Београд (у даљем тексту ДАС, Г-143, КПБ), Ф 1, 1920, 356; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 239.

117 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 3727; МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих тегленица (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције.

ДРАГУТИН В. ТОДИЋ

капетан и бродовласник



У Српско бродарско друштво Драгутин Тодић (Велико Боњинце, Пиротски округ, 24. октобар 1880 – Сремска Митровица, 23. јули 1928)¹¹⁸ је ступио 1. новембра 1899. као морнар треће класе, а већ 1904. године је положио испит и добио патент бродарског капетана. Због извесних несугласица, 1908. године је напустио СБД и у Београду основао сопствено бродарство.¹¹⁹ *Лепосава*, прва дрварица капетана Тодића, на којој је он био и морнар и капетан, добила је име по Лепосави Радосављевић-Теодоровић којом је био ожењен од 30. јануара 1905. године. Сам почетак рада Тодићевог бродарства најбоље је описао његов колега, капетан Младен Ст. Ђуричић: „На првом путовању, испред самог Смедеревског града, задеси га велика несрећа. Подиже се бура, потоци му лађу и сав терет у њој! Своју главу спасао је чудом. Он се напреже до крајњих граница, поново налази средства, вади свој брод и наставља рад.”¹²⁰ Бродарство које му је страдало током Првог светског рата Тодић је после рата обновио и развио. Био је цењен међу својим колегама и стога је на годишњој скупштини Клуба бродарских капетана одржаној 27. јануара 1924. на броду *Војвода Мишић*, једногласно изабран за доживотног почасног председника клуба.¹²¹ Исте године, 1. новембра, Тодић је у београдском савском пристаништу, уз учешће бројних званика, на свом пароброду *Дрина* прославио 25 година службе и рада у бродарству. „Дирекција за речно бродарство предала је том приликом нарочиту похвалницу слављенику, која је прочитана пред свима гостима, у салону брода.”¹²² Није то био први пут да Дирекција похвали Тодића. После службеног боравка запослених из Дирекције речног саобраћаја на његовом пароброду *Дрина* 20. маја 1923. године, Дирекција му је издала писмену „похвалницу” због тога што се брод „налази у беспрекорном стању и може служити свакоме као узор чистоће и реда, како тела, палубе и просторија, тако и машине и котла”.¹²³ Капетан Тодић је 1926. године своје предузеће фузионисао са Бродарством „Рудника Костолац Ђорђе Вајферт” а. д.

У Костолцу, недалеко од ушћа Млаве у Дунав, Драгутин Тодић је, као своју задужбину, подигао велелепну цркву коју је посветио својој крсној слави, Св. великомученику Георгију. Изградња цркве је започела 9. јуна 1923. по плану архитекте Петра Ј. Поповића,

118 Фотографија МНТ, Т:18.2.52. Драгутин у седмој години живота остаје без оца Василија који је био председник Велико Боњиначке општине. Захваљујући напорима мајке Митре успева да заврши основну школу и два разреда гимназије у Пироту, у Нишу трећи и четврти, а у Београду пети разред. Услед недостатка средстава тада напушта школу и запошљава се у СБД-у. Драгана Спасић-Ђурић, „Споменица Парохије костолачке”, *Viminacium* 13–14 (2003), 231.

119 ИАБ, Фонд 1557, Српско бродарско друштво, Регистар особља 1896-1907; ДАС, МНП, Деловодни протокол за 1904, бр. 4267; МНТ, Т:18.2.11, Службени лист Драгутина Тодића; Константин С. Богдановић, *Драгутин В. Тодић, велики хришћанин и родољуб* (Београд, 1928); Милован Ј. Ђорђевић, „Капетан Драгутин Тодић”, *Гласник ЈРБ* 206 (1974), 15; Роџег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 256.

120 Ђуричић, „Капетан Тодић”, у *Југословенски речни портрети*, 19.

121 Клуб бродарских капетана основан је 1. априла 1923. године као струковно удружење са циљем „подизања угледа струке”. Према клупским правилима, редовне годишње скупштине су се одржавале једном годишње, на дан Св. Саве 27. јануара, на неком од путничких бродова који су се у том тренутку налазили у Београдском пристаништу. МНТ, Т:18.1. кут. 38, Записници управе Клуба бродарских капетана у Београду за 1923. и 1924. годину; Правила Клуба бродарских капетана; Гордана Каровић, *Капетани река и мора – Србија и Бока Которска* (Београд: Музеј науке у технике, 2012), 32.

122 „Две прославе капетана Тодића”, *Бродар* 11 (1924), 17.

123 „Примери службе: Једно признање г. Тодићу”, *Бродар* 7–8 (1923), 49. У питању је препис документа Дирекције речног саобраћаја, бр. 6050 од 15. јула 1923. године, потписан од стране С. Шевића, директора Речног саобраћаја.

а приведена је крају освећењем и подизањем белих мермерних крстова и звона 21. септембра 1924. године. Званице на свечаности допутовале су из Београда на посебно за ту прилику изнајмљеном броду *Вера*. Звона за цркву названа *Вера* (поклон Ђорђа Вајферта), *Нада* (поклон др Фердинанда Грамберга) и *Љубав* (поклон Рудокопа угља у Костољцу) изливена су у ливници Ранка Гођевића у Београду. Црква има јединствену рељефну пластику коју чине мотиви бродских венаца (појасева) за спасавање на којима су уписана имена пловила задужбинара Драгутина Тодића: *Дрина*, *Куманово*, *Св. Ђорђе*, *Обнова*, *Србин*, *Хрват*, *Словенац*, *Лепосава*, *Лепша* и *Бачка*. Освећена је на Ђурђевдан, 6. маја 1925. године, у присуству гостију из Београда који су допутовали на четири свечано окићена пароброда. У Костолац су стигли уз звуке музике, а дочекани су пуцњавом прангија. Освећење цркве је извршио Његова светост патријарх српски господин Димитрије. Том приликом је извршен и помен незнатим јунацима Браничевског одреда који су 1914. и 1915. године изгинули бранећи границу Србије. Њима је Драгутин Тодић подигао костурницу непосредно уз своју цркву, због чега је одликован Орденом Св. Саве III степена. Цркву је 15. јула 1928. године посетио краљ Александар Карађорђевић дошавши Дунавом на моторном чамцу до пристаништа костолачког рудника, одакле је рудничком железницом отишао до Костољца.¹²⁴

Драгутин Тодић је страдао у саобраћајној несрећи која се догодила на путу између Товарника и Сотина у Срему, док је путовао за Рогашку Слатину. Превезен је у болницу у Сремској Митровици, где је преминуо. Његово тело је колима превезено у Београд, а одатле бродом *Капетан Тодић*, *ex Дрина*, у Костолац где је сахрањен у својој задужбини.¹²⁵

БРОДАРСТВО ПРОМЕТНЕ БАНКЕ А. Д. ИЗ БЕОГРАДА

Прометна банка а. д., основана 1895. године, дала је почетком 20. века значајан допринос индустријском развоју Краљевине Србије јер се поред банкарских послова бавила и оснивањем и финансирањем индустријских постројења и предузећа. Први искорак у том правцу учињен је 1903. године, када је Банка подигла своју стругару на обали Дунава у Београду. Захваљујући успешној пословној визији инжењера Милоша Савчића, који је од 1903. био потпредседник Управног одбора, Банка је поред дрвно-прерађивачке индустрије своју делатност проширила на бродарство и речни превоз шљунка и песка за потребе грађевинске индустрије Србије која се у то време налазила у успону.¹²⁶ Од свог оснивања 1909. године Бродарство Прометне банке радило је у заједници са Бродарством Јозефа Блажека, а рад је започело с дрварицама *Тимок* (*ex Amalka*) од 240 t и *Морава* (*ex Gyula*) од 200 t носивости. Два бродарства су пред рат располагала багерском

124 „Освећење задужбине капетана Тодића”, *Бродар* 9 (1924), 26; „Две прославе капетана Тодића”, *Бродар* 11 (1924), 16–17; Младен Ст. Ђуричић, „Пред освећење задужбине капетана Тодића”, *Бродар* 4 (1925), 3–7; Уредништво, „Освећење задужбине капетана Тодића”, *Бродар* 5–6 (1925), 4–7; Драгана Спасић, „Црква св. великомученика Георгија у Костољцу”, *Саборност* 2/1 (1995); Спасић-Ђурић, „Споменица Парохије костолачке”, 217–237; Марина Радосављевић, „Тодићева црква у Старом Костољцу”, *Viminacium* 15 (2007), 389–418.

125 „Драгутин Тодић. Погинуо је Драгутин Тодић, бродовласник и његов шофер”, *Политика*, 24. 7. 1928, 7; „Код Сотина, у срезу Вуковарском, погинуо је јуче познати београдски трговац и бродовласник, Драгутин Тодић”, *Време*, 24. 7. 1928, 5; Богдановић, *Драгутин В. Тодић, велики хришћанин и родољуб*, 98–102.

126 Vesna Aleksić, „Prometna banka A.D. u modernizacijskim procesima u Srbiji u prvoj polovini XX veka”, *Bankarstvo* 1 (2013): 20, 22; Ема Крактус, Слађана Николић, „Финансијске институције Србије од краја 19. века до Другог светског рата”, *Национални интерес* 2 (2018): 30, 33.

и транспортном флотом која се састојала од следећих објектата: парни тегљач *Киџош*, јачине 50 КС, набављен је 1912. заједно с још две дрварице – *Сава* од 400 t и *Млава* од 200 t носивости; исте године је на дрварици *Венеција* била уређена радионица која је служила за поправку и реновирање сопствених дрвених пловила. Багер *Срем* и сенкер *Драч* с дрвеним коритом, носивости 180 тона, купљени су 1913. године. Сенкер је служио за транспорт обле грађе за стругару, али и за утовар песка. Почетком 1914. купљени су и парни тегљач *Ибар*, изграђен 1889, и елеватор *Пек*, изграђен 1901. године. Набавка елеватора је омогућила машински истовар песка и шљунка на обалу, што се до тада радило искључиво уз помоћ ручних колица.¹²⁷



На Дунаву код Београда, потопљени српски пловни багери, 1916. година, фотографија, Музеј града Београда, ФИ₁ 4814/43

Већ првих дана рата аустроугарска артиљерија је у водама око Београда потопила целокупан пловни парк Прометне банке. Парни тегљач *Ибар*, потопљен 29. јула 1914, ЗТЛ је подигао 22. октобра 1916, да би га у зимовнику Лађмањош у Будимпешти оставио 14. новембра 1917. године.¹²⁸ И овај објекат је превучен даље узводно, тако да је крајем октобра 1918. под именом *Лаудон* затечен у Линцу на поправци. Парни тегљач *Киџош* је такође извађен из воде, али се сматрало да га не вреди поправљати, па га је 1918. године ЗТЛ предао својој централи у Будимпешти као старо гвожђе.¹²⁹ Багер *Срем* је ЗТЛ подигао из воде 1. септембра 1917, да би га 15. новембра исте године оставио у зимовнику Лађмањош.¹³⁰ Од пловила тог бродарства у српским водама се по ослобођењу земље 1918. године налазио само елеватор *Пек* и то у неупотребљивом стању.¹³¹

127 „Тонажа приватних лађа дрварица”, *Бродар* (1914), 106; *50 година рада инжењера Милоша Савчића 1889-1939* (Београд, 1939), 85–87.

128 Комисија која је у пролеће 1918. утврђивала стање објекта констатовала је следеће: „Предњи део брода има више прострелних рупа и зидови су искривљени. У машинској кућици, лево у поду, је велико место цурења, а преградни зид има више рупа. Чини се да су котлови добри. Најважнији делови машинског система су зарђали. Недостаје палуба са кабинама и командним мостом. Управљачки систем је у лошем стању, бубањ кућишта точка може да се поправи. Вучни лук и уређај за вучу недостају.” МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos*, 1918.

129 ВА, ПЗ, к. 78, ф. 1, д. 1/1; ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 31.

130 Комисија за утврђивање стања објекта утврдила је следеће: „Корито багера је добро, али са удубљењем у поду иза машина и две прострелне рупе у бочном зиду корита. Недостају звучна изолација, зидови, кабине и палуба. Један део гелендера постоји. Чини се да је парни котао у добром стању, док су арматуре, вентили, манометри и сл. у лошем стању. Патерностер машина је добра, а и центрифугална машина би могла да буде добра. Цевовод центрифугалне пумпе је неупотребљива. Динамо машина је неупотребљива. Парна машина за подизање мердевина багера је неупотребљива. Машине треба демонтирати, раставити на делове и очистити.” МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos*, 1918.

131 *50 година рада инжењера Милоша Савчића*, 88.

За у рату уништене и оштећене пловне објекте Прометна банка је на име обештећења добила тегљач *Рудник* и шлепове *DDSG 6769*, *DDSG 67152*, *MFTR 744* и *SD 115*.¹³² Тегљач *Ибар* јој је враћен, а и елеватор *Пек* је поправљен и оспособљен за даље коришћење.¹³³ Багер *Срем* је највероватније свој животни век завршио у зимовнику у Будимпешти, а Прометна банка је за своје бродарство 1921. набавила други багер. Био је то багер-ведричар *Тимок*, изграђен 1906. године.¹³⁴ Живот тегљача *Ибар* завршио се с Другим светским ратом када су га немачке трупе у повлачењу средином октобра 1944. разориле испод канала стругаре Прометне банке на дунавском пристаништу, на km 1.167 реке Дунав. Багер *Пек* је преживео Други светски рат, чији је завршетак дочекао непотопљен у Поњавици код Ковина.¹³⁵ Године 1947. укључен је у састав флоте Багерско бродарског предузећа – ББП из Београда, за које је под непромењеним именом радио до краја шездесетих година 20. века када је расходован.¹³⁶

Тегљач *Кицот*, изграђен 1891. године, после рата је ипак враћен власницима, али се код њих није дуго задржао. Под истим именом прелази у флоту Грађевинског предузећа „Неимар” из Београда, а 1928. у Бродарско и багерско акционарско друштво (БИБАД), такође из Београда. Постоји и данас, под именом *Борја*, у власништву Предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ”.

БРОДАРСТВО СРПСКЕ ЦЕНТРАЛНЕ БАНКЕ А. Д. ИЗ БЕОГРАДА

Захваљујући пријавама ратне штете које је Српска централна банка у два наврата подносила Управи града Београда, имамо потпуни увид у предратну имовину њеног бродарства која је у току рата у потпуности страдала.¹³⁷ Списак имовине наводимо у целости:

- 1) „Велики нови багер гвоздене конструкције, од 350 КС, са две парне машине, два парна котла, великом парном пумпом од 40 КС,

132 МНТ, Т:18.1. кут. 12., Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца који су ратни плен и који су добијени по чл. V Војне конвенције; Списак свих теленица (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције.

133 ДАС, Г-143, КПБ, Ф2, 1921, 477. Бродарство Прометне банке је 30. марта 1921. доставило молбу Капетанији пристаништа Београд да му се изда пловидбена дозвола за њихов пароброд *Ибар*, као и да се образује стручна комисија за преглед парног котла њиховог елеватора *Пек*.

134 *50 година рада инжењера Милоша Савчића*, 87.

135 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 3; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 193*; МНТ, Т:18.1, кут. 32, КПБ, 1945: Бродарска и багерска радна заједница: Бродарство Прометне банке, Бродарско и багерско А.Д. и Бродарско предузеће Никола М. Брзаковић достављају извештај Капетанији пристаништа Београд о стању својих пловних објеката на дан 27. фебруара 1945. године.

136 У Бродоградилшту „Тито” у Београду је за ББП 1971. године био изграђен нови објекат који је понео име *Пек*. *Registar brodova 1973-74* (Split: Jugoslavenski registar brodova, 1974), 292.

137 ИАБ, УГБ, к. 3109, 559, 1918; ИАБ, УГБ, к. 3114, 4, 1919; *Живети у Београду 6, Документа Управе града Београда 1890-1940* (Београд: Историјски архив Београда, 2008), 348–349, док. 236. Прву пријаву ратне штете Банка је поднела Теразијском кварту 10. новембра 1918, а другу 21. маја 1919. У пријави из 1918. године дата је и процена материјалне штете у динарском износу за сваку појединачну ставку. Наведене динарске износе смо оставили у тексту како би се могле упоредити вредности појединих објеката и материјала.

одвојеном инсталацијом електричног осветљења, са сијалицама за песак, са парним винтовима за манипулацију багерована и рада, са два комада челичних дратсајла дебљине 30-40 mm и 1.000 m дужине, са шест великих ленгера и 150-200 kg разних дратсајла за везивање, укључујући и други целокупни прибор (350.000 динара);

2) Мањи стари багер¹³⁸ од 150-200 KS са једном машином, са електричном инсталацијом и целокупним прибором (200.000 динара);

3) Елеватор од 50 KS, са једном динамо машином, на дрвеној подлози, са целокупним прибором (60.000 динара);

4) Парни брод *Тимок* од 100 KS, са новом машином и целокупним прибором (45.000 динара);

5) Стара парна машина са брода *Тимок* (3.000 динара);

6) Петнаест дрварица [биле су означене бројевима од 1–15, прим. Г. К.] које су носиле следећу количину песка: 1 комад за 65 m³ а` 4000.-; 3 комада за 80 m³ а` 5000.-; 4 комада 90 m³ а` 6000.-; 3 комада 95 m³ а` 6000.- и 4 комада 100 m³ а` 6000.- са целокупним прибором: чамци, колица, скеље, лопате, ленгери, дратсајли и др. (85.000 динара);

7) Гвоздени шлеп који је носио 90 m³ песка, са целокупним прибором (11.000 динара);

8) Сајлкуц за вађење ленгера са прибором;

9) Велика Вортингтонова парна пумпа;¹³⁹

10) Шлосерска, ковачка, машинска и дрводељска радионица са целокупним алатом и спрењеним материјалом за оправке (15.000 динара);

11) Магаџин са разним машинским мазивом и материјалом: машински делови, гвозђа, ланци, дратсајли, ленгери, кукаси и друго (18.000 динара);

12) Намештај и прибор у канцеларијама на дунавској и савској обали (3.000 динара);

13) Око 20.000 m³ песка на стовариштима на Дунаву и Сави по 4.- динара од 1 m³ (80.000 динара).¹⁴⁰

Према процени с краја 1918. године, укупна штета коју је за време рата претрпело Бродарство Српске централне банке износила је 870.000 динара. На име обештећења за ратом уништену имовину, добило је парни тегљач *Банат* и

138 „Мањи стари багер” је багер *Београд* Јозефа Блажека који је он унео у заједничко бродарство. Мислимо да је управо тај багер крај рата дочекао у зимовнику Лађмањош у Будимпешти.

139 Ставке под бр. 8 и 9 су наведене само у пријави коју је Банка поднела 1919. године, а у којој нису навођени процењени динарски износи штете.

140 ИАБ, УГБ, к. 3109, 559, 1918; ИАБ, УГБ, к. 3114, 4, 1919; *Живети у Београду* 6, 2008, 348–349, док. 236.

шлепове *DDSG 3213, DDSG 3218, DDSG 6576, MFTR 391, GD 13* и *SD 5*.¹⁴¹ Бродарство које је после рата водио Ст. Марјановић, грађевинар из Београда, престало је с радом 31. децембра 1924. године.¹⁴²

Тимок, парни тегљач на вијак, Бродарство Српске централне банке купило је 1911. године.¹⁴³ Од бродова који су се на почетку Првог светског рата затекли у Београду једино је он успео да се спасе потапања, тако да је наоружан и увршћен у састав српске ратне флотиле, а касније и оклопљен. Потопљен је у тренутку када је постало јасно да ће трупе маршала Макензена успети да пређу Саву и Дунав, односно када је 8. октобра 1915. године „у 04.00 часа, према ситуацији на целом фронту, наређено потапање објеката, евакуисање Аде Циганлије и уништавање моста између Аде и Чукарице”. Током те ноћи српске посаде су уништиле све пловне јединице своје флотиле, претходно скинувши с њих наоружање.¹⁴⁴ Пароброду *Тимок* се од тада губи траг. Све што је Рудолф Северински после рата могао да утврди јесте да брод *Тимок* никада није био у употреби код аустроугарске војске.¹⁴⁵

ДРВАРИЦЕ И ДЕРЕГЛИЈЕ РАЗЛИЧИТИХ ВЛАСНИКА

Пред Први светски рат дрварице регистроване у Капетанији пристаништа Београд је, осим споменутих бродарстава, имао и већи број приватника, углавном трговаца и индустријалаца. Трговци Мирковић и Лучић имали су дрварице *Димитрије* (400 t), *Париз* (450 t) и *Веселин* (407 t).¹⁴⁶ У заједничком власништву браће Димитрија и Ђорђа Ђорђевића биле су дрварице *Арпад* (500 t) и *Марија* (497 t), док су дрварице *Лаура* (420 t) и *Стеван* (440 t) биле у власништву Димитрија Ђорђевића.¹⁴⁷ *Требиње*, носивости 750 тона, највећа

141 Ibid; МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције; Списак свих тегленица (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције.

142 МНТ, Т:18.1. кут. 33, КП Земун, док. 672/1925.

143 ДАС, МНП-П, Регистар за 1911. годину, Српска централна банка.

144 Света Милутиновић, „Последњи браниоци Београда”, у *Агонија Београда* (Београд, 1931), 142; Милан Ј. Радојевић, „Борба на Ади Циганлији октобра 1915. године”, *Београдске општинске новине* 19–20 (1930), 1085; Гавра Шкриванић, „Београд у првом светском рату”, у *Историја Београда*, књига 3, Двадесети век, уредник Васа Чубриловић (Београд: Просвета, 1974), 28; Anton Simović, „Dogadaji na Dunavu i Savi pre i neposredno po objavi rata Austro-Ugarske Srbiji 28. jula 1914.”, *Mornarički glasnik* 2 (1984), 265–267; Boško Antić, „Dejstva srpske rečne ratne flote u prvom svetskom ratu”, *Pomorski zbornik* 26 (1988), 468–470; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 184, као и многи други.

145 ВА, ПЗА, к. 37, ф. 8, д. 31.

146 Станимир Мирковић и Јован Лучић бавили су се трговином ужадима, платнима и дрвима. Њихова радња „Мирковић Станимир & Лучић Јован” са седиштем у Карађорђевој 28, била је протоколирана код Београдског трговачког суда 1889. године. Миливоје М. Костић, *Успон Београда 2* (Београд: Библиотека града Београда, Привредни преглед, Историјски архив Београда, Завод за заштиту споменика културе Београда, 2000), 192–193.

147 Браћа Димитрије Петра Ђорђевић (Београд, 1833 – Београд, 15. октобар 1907) и Ђорђе Петра Ђорђевић (Београд, 20. јул 1836 – Београд, 7. мај 1906) били су трговци и индустријалци. Трговали су огревним дрветом и грађом, а потом и свим другим грађевинским материјалом. Испод Новог гробља су купили око 50 хектара земљишта и ту су 1898. подигли циглану. Дрварице су им служиле за дистрибуцију и транспорт сопствене робе. Костић, *Успон Београда*

дрварица у Београду, припадала је Луки Ђеловићу (више о њој на стр. 268). Трговац Коста Гојковић имао је дрварице *Голуб* (383.41 t), *Јастреб* (342.87 t) и *Авала* (105.03 t), Јован Гргић дрварице *Уна* (360 t), *Милан* (300 t), *Данило* (425 t) и *Врбас* (60 t), Риста Милишић дрварицу *Слобода* (380 t), Милан Мариновић дрварицу *Иван* (410 t), браћа Мијатовић дрварицу *Гедсон* (480 t), а Соломон и Пинкас дрварицу *Хуго* (420 t). У власништву Грађевинске банке била је дрварица *Град Фетислам* (460 t).¹⁴⁸ Осим тога, у водама око Београда пловио је и већи број дереглија, такође дрвених бродова без сопственог погона, али нешто мањих димензија и носивости испод 50 тона, који су служили за превоз терета, најчешће грађевинског материјала. Највећи број дрвених бродова који су се нашли у водама око Београда био је потопљен одмах на самом почетку рата, а још годинама по његовом завршетку представљали су сметњу за пловидбу.¹⁴⁹

Само за дрварице *Голуб*, *Димитрије* и *Веселин* постоје подаци да се око њих ангажовала или да их је користила аустроугарска војска. Потопљену отворену дрварицу *Голуб* Косте Гојковића ЗТЛ је извадио из акваторијума код Београда 10. октобра 1916, затворио цементом оштећена места и превукао је у Будимпешту, у Франц Јозефов рукавац у Обуди. Током зиме оштећења су се због мраза и леда поново отворила и дрварица је 5. марта 1917. још једном потонула. ЗТЛ ју је 23. октобра 1917. подигао и 14. новембра исте године пребацио у зимску луку Лађмањош. Комисија која ју је у пролеће 1918. прегледала констатовала је да је у неупотребљивом стању. За дрварице *Димитрије* и *Веселин* трговца Мирковића и Лучића не знамо да ли су биле потопљене, извађене и поправљене, па потом коришћене од стране аустроугарске војске или су заплењене у исправном стању, можда у пловидби ван Београда. Оно што знамо јесте да је крај рата *Димитрије* дочекао у Земуну, док је дрварицу *Веселин* аустроугарска војска још раније одвукла у Сегедин где јој се изгубио сваки траг.¹⁵⁰

Нестанак своје три дрварице, *Голуб*, *Јастреб* и *Авала*, укупне вредности 55.000 динара, почетком јануара 1919. је, као ратну штету, пријавио Коста Гојковић, предратни трговац и кафеџија, у том тренутку обвезник II болничког одељења Дунавске дивизије. Гојковић је молио да му се надокнади штета или да добије нове пловне објекте одговарајуће тонаже.¹⁵¹

Дрварица *Иван* Милана Мариновића била је потопљена на левој обали Саве, преко пута Капетаније пристаништа. Средином новембра 1920. године,

2, 73–78; Сима Ц. Ђирковић, „Димитрије П. Ђорђевић”, у *Српски биографски речник* 3 (Нови Сад: Матица српска, 2007), 534; Наташа Мишковић, *Базари и булевари. Свет живота у Београду 19. века* (Београд: Музеј града Београда, 2010), 332.

148 „Тонажа приватних лађа дрварица”, *Бродар* (1914), 105–106.

149 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, 1424; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 1398.

150 МНТ, Т:18.1. кут. 10, СБД, *Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos*, 1918.

151 Лађа дрварица *Голуб*, дугачка 42 m, широка 8,75 m, висока 2,55 m, гази воду 1,90 m, тонажа 383.41 t, са целокупним прибором – 25.000 динара; лађа дрварица *Јастреб*, дугачка 36,90 m, широка 7,85 m, висока 2,60 m, гази воду 2 m, тонажа 342.87 t, са целокупним прибором – 20.000 динара; лађа дрварица *Авала*, дугачка 29 m, широка 4,90 m, висока 1,55 m, гази воду 1,25 m, тонажа 105.03 t, са целокупним прибором – 10.000 динара. Укупно 55.000 динара. Гојковић је приликом бомбардовања Београда 1915. године остао и без куће у Ломиној улици 11 која је „изгорела са целим покућством које се у њој налазило”. ИАБ, УГБ, 1919, к. 3111, 16, 19.

службеници Капетаније су проценили да, иако је на неколико места била трула и пробушена, може да се поправи и даље користи за превоз материјала. Како је представљала сметњу за одвијање саобраћаја, премештена је са те позиције, али се још и почетком септембра 1921. налазила на списку потошљених објеката, уз напомену да „треба да се диже”.¹⁵²

За уништене дрварице наведеним власницима је на име обештећења било одређено 18 шлепова: Лучић и Мирковић су добили шлепове *DDSG 5021*, *DDSG 6795* и *DDSG 5021*, Браћа Ђорђевић *DDSG 6721* и *MBR 938*, Димитрије Ђорђевић *MFTR 744* и *SD 86*, Лука Ђеловић *SD 130*, Коста Гојковић *MFTR 381* и *SD 131*, Јован Гргић *DDSG 425* и *DDSG 65185*, Риста Милишић *GD 14*, Милан Мариновић *MBR Szikla*, Браћа Мијатовић *MFTR 507*, Соломон и Пинкас *GD 8*, Грађевинска банка *MFTR 782*. Последњи шлеп, *MFTR 317*, додељен је Августу Вандричеку.¹⁵³ Тачне информације о Вандричековим објектима пред Први светски рат немамо, али подаци из претходних година указују да је песак, чијим се транспортом и продајом бавио, превозио на дереглијама, пловилима испод 50 тона носивости.¹⁵⁴

ЧАМАЦ ПОБЕДА, ПРЕЖИВЕЛИ ПРИПАДНИК СРПСКЕ РЕЧНЕ ФЛОТИЛЕ

Влајко Димитријевић, власник купатила на Сави у Београду, купио је за личну и породичну употребу, али и због послова око купатила, два моторна чамца дужине око осам и ширине 1,60 метара и дао им имена *Свети Ђорђе* и *Победа*. Оба чамца су 1915. године уврштена у састав српске речне флотиле, а посебно важну улогу су имала током одбране Београда у октобру 1915. године, када су са осталим пловним јединицама флотиле учествовала у борбама на простору од Чукарице до порушеног Савског моста. У покушају да превезе муницију посади на Малој Ади, моторни чамец *Победа* је 7. октобра онеспособљен митраљеском ватром са Железничког моста.¹⁵⁵ Иако су у ноћи 8. октобра 1915. године посаде разориле или потопиле сва преостала пловила српске флотиле, једно од њих је ипак успело да преживи разарања током опсаде Београда и да после рата буде враћено некадашњем власнику. Био је то управо чамец *Победа*.

152 МНТ, Т:18.1. кут. 30, КПБ, док. 43/1920, 320/1920 и документа КП Панчево достављена КПБ 1920 (бр. 18, 20, 26, 76 и 78); ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, 1559; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 3272.

153 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих тегленица (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне конвенције.

154 Август Вандричек је 1902. године имао три пловна објекта регистрована у Капетанији пристаништа Београд под именима *Дереглија*, *Милка* и *Софија*. Године 1908. имао је и дереглију *Марица* од 45 тона носивости. МНТ, Т:18.1. кут. 30, Списак лађа дрварица, пешчарица и дереглија у Београду који Јован Ђорђевић, капетан београдског пристаништа, 29. новембра 1902. године шаље Министарству народне привреде; „Приватне лађе дрварице и пескарџе”, *Бродар* (1908).

155 ДАС, МНП, Деловодни протокол за 1906, 2247; Радојевић, „Борба на Ади Циганлији октобра 1915. године”, 1083–1085; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 73.



Моторни чамац
Свети Ђорђе 1912.
или 1913. године,
фотографија, МНТ,
Т:18.2.675



Пловила српске
речне флотиле 1915.
године, у средини
моторни чамци
Свети Ђорђе и
Победа, фотографија,
Музеј града Београда,
ФИ₁ 654

По уласку немачке и аустроугарске војске у Београд, чамац је извађен и превезен у Беч на поправку. Потом је 1916. године био враћен у Панчево где је даље коришћен под именом *Лаџи*. По завршетку рата, једно време је био дат на коришћење бродарској агенцији у Панчеву, да би почетком 1920. вукао дереглије и шлепове пуне дрва за Шумску управу у Панчеву. Чамац је, међутим, 1919. године препознала супруга Влајка Димитријевића и исте године је Капетанији пристаништа Београд, у којој је чамац пре рата био регистрован, поднела молбу за његов повраћај. Госпођа Димитријевић је приложила оригинална документа као доказ да су тип мотора и корито чамца изграђени у Бродоградилишту

„Ганц Данубијус” у Будимпешти идентични, приложила је фотографије и изјаве неколико возача моторних чамаца, а установило се и да су на кориту чамца и даље били видљиви трагови рупа од аустријских митраљеских зрна. На основу приложене документације, комисије Министарства шума и рударства и Министарства саобраћаја Дирекције речног бродарства закључиле су да је госпођа Димитријевић у праву и наложиле да јој се чамац стави на располагање.¹⁵⁶

РОЊЕЊЕ НА ОСТАЦИМА ОЛУПИНЕ ИЗ 1915. ГОДИНЕ

Пратећи траг информације добијене од мештана Ритопека да се у кориту Дунава, у ареалу њиховог насеља, налазе остаци бродске олупине, екипа ронилаца Ронилачке јединице Жандармерије из Београда, којој сам имала срећу и задовољство да се прикључим, кренула је 10. септембра 2008. године на локацију. У истраживање смо се упустили с надом да ћемо управо ту наићи на остатке олупине парног шлепа МФТР *Београд* (MFTR *Belgrad*) разореног и потопљеног 30. марта 1915. године. То смо претпоставили јер нам документа и литература о том делу Дунава указују само на ту једну велику бродску несрећу.



Разорени и потопљени парни шлеп *Београд*, извор: János Siba, *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme* (Budapest: János Siba, 1931), 25

Дунав је био миран, септембарски низак, али је видљивост ипак била слаба, не много већа од тридесет сантиметара. Дно је на локацији било чврсто, шљунковито. Из њега се помаљала метална конструкција површине неколико квадратних метара, без видљивих карактеристичних детаља. Било је јасно да су остали делови под наносима песка и шљунка, али нисмо имали опрему којом бисмо олупину могли макар мало да рашчистимо. Ручно то није било могуће урадити, због сувише компактног речног дна. Упркос томе, изронили смо задовољни јер је то извиђајно роњење било и планирано само за проналажење и тачно утврђивање локације потопљеног објекта.

156 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, 11, 445, 481.

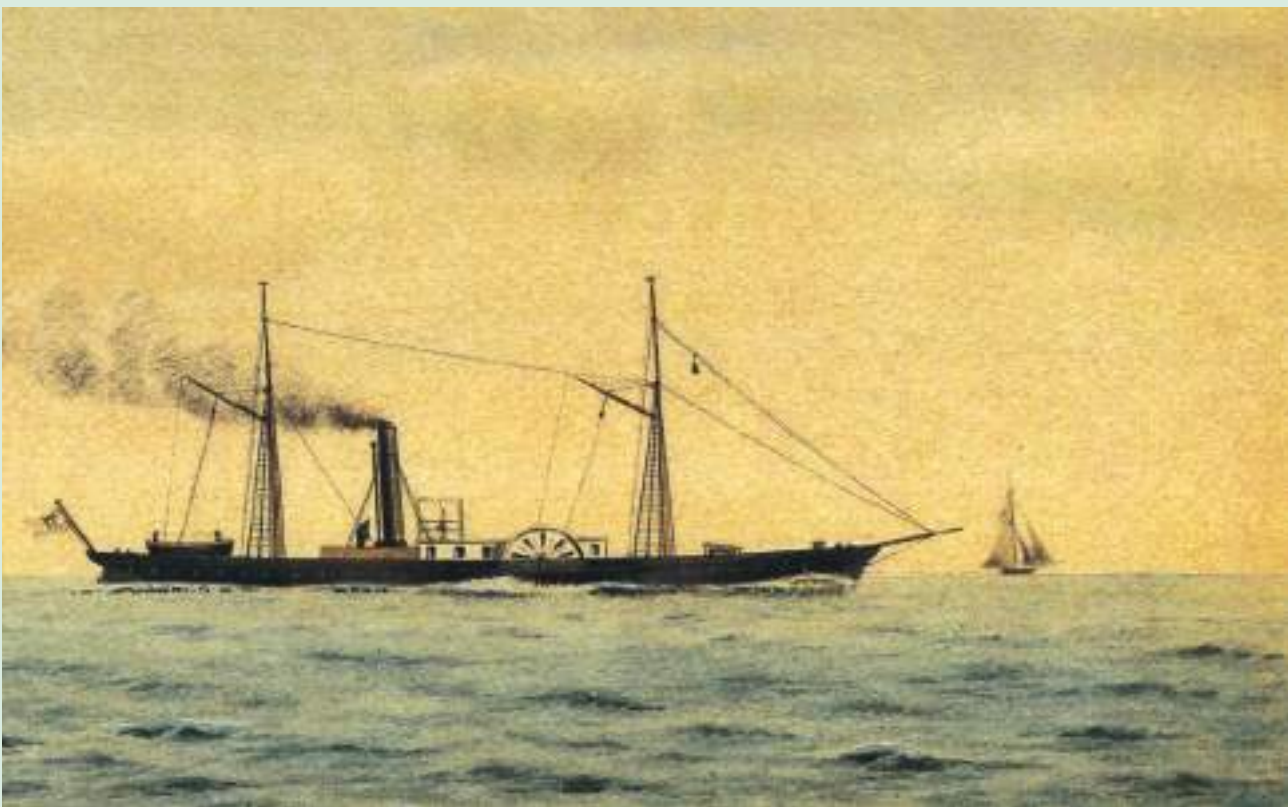
Са задатком да Дунавом до бугарских пристаништа превезе ратни материјал намењен за помоћ турској војсци на дарданелском фронту, из Земунског пристаништа је 30. марта 1915. године, по мраку и киши, испловио аустроугарски наоружани парни шлеп (паклер) *Београд*. Уз њега су, као заштита, испловили и монитори *Енс* (*Enns*) и *Бодрог* (*Bodrog*), опремљени миноловкама („грабљама”). Конвој је неопажено прошао поред Београда, а како га ни до Панчева није напала српска артиљерија, нити је наишао на мине, монитори су се вратили на своје сидриште у Земуну. Убрзо потом, у 23 часа и 20 минута – према извештају који је достављен Врховној команди српске војске, *Београд* је наишао на руско минско поље које је код Винче било постављено у фебруару 1915. године. Експлозија мине је оштетила крмени део брода и открила његов положај српској артиљерији. Ношен речном струјом и засут паљбом из српских топова, *Београд* је плутао све док пожар, који се на њему брзо ширио, није изазвао страховиту експлозију муниције од које је шлеп делом разнет у комаде, а делом потонуо у воду. То се догодило код Ритопека, у 23.50 часова. Поједини делови брода одлетели су чак у ритопечке винограде, а несрећу је преживело само троје људи.¹⁵⁷

157 Према српском војном извештају, два члана посаде брода *Belgrád* су се спасла испливавши на српску обалу реке. Заробљени су и одмах испитани од стране команданта великоселског одреда. Из њиховог исказа добијене су и прве информације о страдалом броду. Карољ Чонкарети (Károly Csonkaréti) и Ласло Бенчур (László Benczúr) наводе да су преживела три члана посаде, од којих је по њима само један испливао на српску обалу и био заробљен, док је другу двојицу спасила аустроугарска стража. ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2-А, д. 13/61; Károly Csonkaréti, László Benczúr, *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán 1870-1945* (Budapest: Zrínyi Kiadó, 1990), 67. После те несреће, до почетка новембра 1915. године, када је по окупацији Србије завршено разминирање пловног пута, није више било покушаја снабдевања турске војске преко бугарских пристаништа. Подаци о страдању брода *Belgrád*: ВА, ПЗ, к. 54, ф. 4, д. 3/208; ВА, ПЗ, к. 71, ф. 2-А, д. 13/61; Тимофејев, Кремић (приредили), *Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата*, 218; Шаренац, *Заборављени адмирал сер Ернест Трубриц: изводи из дневника*, 97; Siba, *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme*, 25–27; Anton Simović, „Saveznička pomoć Srbiji u Prvom svetskom ratu za dejstvo protiv austrougarske Dunavske flotile”, *Mornarički glasnik* 4 (1984), 653–654; Csonkaréti, Benczúr, *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán 1870-1945*, 67; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 183; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 27–28.

БРОДОВИ ПОД ИМЕНОМ ДЕЛИГРАД

Прилог у знак обележавања 160 година од упловљавања првог српског пароброда у матичну луку Београд

Пре 160 година, крајем марта 1863, у своју матичну луку Београд упловио је први пароброд под српском заставом.¹⁵⁸ Добио је име *Делиград* у част велике победе српских устаника над турском царском војском у Првом српском устанку 1805. године код Делиграда. Његов живот се завршио потапањем на самом почетку Првог светског рата. Сви бродови који су касније носили, а и данас носе то име, добили су га у славу тог првог српског пароброда чија је куповина 1862. године представљала зачетак развоја паробродарства, а тиме и модерног бродарства у Србији.



Парни тегљач
Пјаћенца, купљен
1862. и преименован
у *Делиград*. Према:
„Lloyd 2000. Storia,
servizi e navi del Lloyd
di Trieste”

ПАРНИ ТЕГЉАЧ ДЕЛИГРАД, ЕХ ПЈАЋЕНЦА

После неколико неуспелих покушаја да своје бродарство подигне на ниво паробродарства, Кнежевина Србија је 1862. купила парни тегљач *Делиград*. У јулу месецу те године кнез Михаило је одобрио решење „да се за набавку пароброда и осам гвоздених шлепова изда 130.000 форинти аустријске вредности и до 500

158 У литератури се често наводи погрешан податак да је пароброд *Србија* Француско-српског друштва за пловидбу био први пароброд који је пловио под српском заставом. То није био случај јер су према уговору који је склопљен са српском владом 1859. године, бродови Француско-српског друштва пловили под француском заставом: Државни архив Србије, Државни савет (у даљем тексту ДАС, ДС), 1859, 480, 651.

дуката цесарских за трошкове који су се имали чинити око те набавке, како би са тим могао да се установи и олакша саобраћај”.¹⁵⁹ Од Друштва за паробродску пловидбу „Аустријски Лојд”, у Галацу је купљен десет година стар пароброд *Пјаћенца* (*Piacenza*), изграђен 1852. у радионици „Шнајдер и компанија” у Шалону на Саони, Француска (*Schneider et Cie, Chantiers de Chalon-sur-Saône*).¹⁶⁰ *Пјаћенца* је била тегљач са гвозденим коритом, дугачка 54,60 m, широка 7, а код точкова 15 m, 420 бруто регистарских тона носивости; газ јој је износио један метар, а имала је парну машину јачине 150 KS. Из Француске је допловила у тршћанску луку 30. јуна 1853. године као брод Царско-краљевске ратне морнарице (I. R. Marina da Guerra). Већ следеће године брод је уступљен „Аустријском Лојду” за који је до 1861. одржавао пловидбу по реци По. Тада је, заједно са 10 шлепова, пребачен на доњи Дунав где је „Аустријски Лојд”, у сарадњи са Дунавским паробродским друштвом (ДДСГ) из Аустрије, обављао пловидбу на линији између Галаца и Браиле.¹⁶¹

По куповини брода, Кнежевина Србија је у Галацу ангажовала поморског капетана Божа Радоничића, родом из Доброте у Боки Которској. Под његовим заповедништвом брод и осам гвоздених шлепова купљених заједно с њим, запловили су узводно Дунавом 15. јула, да би у Кусјак, важно пристаниште и центар трговине сољу у Србији, конвој стигао после три дана, 18. јула 1862. године. Због ниског водостаја, као и веома тешке политичке ситуације у земљи, настале након турског бомбардовања Београда, брод и посада су следећих неколико месеци остали у Кусјаку и Брзој Паланци, где су све време имали оружану стражу. Током боравка у Кусјаку његовом капетану су из Београда послата „изрезана од жутог бакра слова” имена *Делиград*, да их учврсти „једно с једне, а друго с друге стране брода”. Крајем марта 1863. године капетан Божа Радоничић је довезао *Делиград* до Београда.¹⁶²

159 ДАС, ДС, 1862, 508, 420. Како је куповина пароброда *Делиград* обављена у време док су у Кнежевини Србији владале ванредне околности настале након турског бомбардовања Београда, ове трошкове, као и решење од 31. августа којим се за одржавање *Делиграда* у периоду од 1. августа до 1. новембра одређује 48.000 пореских гроша, министар финансија је поднео Државном совјету на одобрење тек 9. октобра 1862. године. Совјет је већ сутрадан одобрио све наведене трошкове.

160 *Schneider & Cie, Chantiers de Chalon-sur-Saône, Construccions navales* (Paris: Imprimerie générale Lahure, s.d.), 6. Нова истраживања Дејана Јовановића, који је открио наведени каталог Бродограђевне радионице „Шнајдер и компанија”, доказала су да је *Пјаћенца* изграђена током 1852, чиме је старост првог српског пароброда повећана за годину дана у односу на 1853. коју смо у претходним радовима наводили као годину градње. Разлог зашто је брод тек средином 1853. допловио у Трст првенствено треба тражити у тадашњој политичкој ситуацији.

161 Aldo Cherini, Manlio Nigido, „La navigazione sul fiume Po e il contributo del Lloyd Austriaco”, *Quaderno AMA* n° 67/ 94 (Trieste: Associazione Marinara „Aldebaran“, 1994), 13, 15–16; „Lloyd 2000. Storia, servizi e navi del Lloyd di Trieste dal 1833 al 2000–”, *Quaderno AMA* n° 87/2000 (Trieste: Associazione Marinara „Aldebaran“, 2000); Roberto Caccialanza, *I ponti sul Po dirimpetto a Piacenza (1801-2013): documenti inediti, storia, vicende, aneddoti e notizie attraverso i secoli* (Cremona: Fantigrafica, 2013), 28. Захваљујем Српској православној општини из Трста, посебно председнику Златимиру Селаковићу и инжењеру Владану Релићу, који су ми омогућили увид у наведену литературу.

162 ДАС, Министарство финансија (МФ), 1862, Деловодни протокол; ДАС, МФ, 1863, Пф III, 19; ДАС, МФ, 1863, Пф IV, 84; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 321, 325–326; Sokolić, *Rečno brodarstvo*, 85; Вишеслав Живановић, „Дочек фермана 1867 весника независности и учешће народа Крајине и Кључа у његовом спровођењу”, *Баштиник* 14 (2011): 39; Каровић, *Капетани река и мора*, 12, 14–15; Gordana Karović, „Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”,

БОЖО РАДОНИЧИЋ (1830–1881)

заповедник брода *Делиград* од 1862. до 1863. године

Божо Вида Радоничић рођен је 30. јула 1830. у Доброти, у Боки Которској. У тренутку када је 1862. године од Општине Доброта тражио да му се изда пасош за Србију, имао је звање капетана трговачке морнарице. Био је заповедник на пароброду *Делиград* од јула 1862. до маја 1863. године, када је напустио службу у Србији и вратио се мору. Божо Радоничић и његов син Антон, поручник трговачке морнарице, рођен 1854. године, страдали су у бродолому барка *Барон Враницани* 18. јануара 1881. у близини луке Лоустофт (Lowestoft) у Енглеској.¹⁶³

Државни пароброд *Делиград* се углавном користио за вучу шлепова и теретних трговачких пловила са храном, огревом и другом робом, али је повремено служио и као путнички брод. Тако је почетком септембра 1864. године, после ручка који је у сали хотела „Српска круна” Београдска општина организовала у част посланика Народне скупштине, за званице на пароброду *Делиград* била организована возња Савом и Дунавом, праћена музиком војног оркестра који је свирао на палуби.¹⁶⁴ Двадесет трећег маја 1865. године, на Духове, *Делиград* је за време народне светковине уприличене поводом прославе педесетогодишњице Таковског устанка, са савског пристаништа у Београду возио путнике до Топчидера и натраг.¹⁶⁵ Брод је повремено користио и кнез Михаило Обреновић. У јуну 1864. године њиме је из Београда отпутовао до Дубравице, одакле је кренуо у обилазак поплавама угрожених делова Србије. У пролеће следеће године, кнез и кнегиња Јулија су *Делиградом* отпутовали до Шапца како би присуствовали коњичким тркама.¹⁶⁶

За експлоатацију и одржавање пароброда *Делиград* било је надлежно Министарство финансија. Међутим, како га је током првих година највише

in *BELGRADE 1521-1867*, ed. Dragana Amedoski (Belgrade: The Institute of History Belgrade, Yunus Emre Enstitüsü – Turkish Cultural Centre Belgrade, 2018), 398–400; Гордана Каровић, „Делиград, први пароброд Кнежевине Србије”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 21–23.

163 Историјски архив Котор, Општина Доброта, фасцикла XXIX, бр. 253, 22. август 1862. (преписи документа се чувају у Музеју науке и технике, МНТ, Т:18.1. кут. 55); Савин, „Пароброд *Делиград*”, 326; Милован Ј. Ђорђевић, „Бокељи – капетани у Југословенском речном бродарству 1862-1962”, *Годишњак Поморског музеја у Котору XVIII* (1970): 168–169; Antun Tomić, „Stradanje dobrotskih pomoraca i brodova od 1749-1902. godine”, *Годишњак Поморског музеја у Котору XXII* (1974): 154; Slavko Stamatović, *Bokeljski kapetani* (Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1987), 58–59; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 252; Antun Tomić, *Dobrota, povijesnica bokeljskog pomorstva. Pomorska i kulturna povijest Dobrote XVI-XX st.* (Kotor: Hrvatsko građansko društvo Crne Gore, 2009), 123.

164 „Београдске вести”, *Србске новине* 1864, бр. 105, 405.

165 „Наредба управитеља вароши Београда Михаила Барловца”, *Србске новине* 1865, бр. 54, 242; „Додатак бр. 57-ом Србских новина”, *Србске новине* 1865, бр. 57, 259; Jelena Paunović-Štermenski, „The British Diplomacy and the Celebration of the Fiftieth Anniversary of the Second Serbian Uprising”, *Београдски историјски гласник II* (2011): 198; Karović, „Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”, 400.

166 „Незванични део”, *Србске новине* 1864, бр. 74, 288; Димитрије Ц. Ђорђевић, *Кроз стари Београд* (Београд: Службени гласник, 2011), 186; Karović, „Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”, 401.

користило Министарство војно за своје потребе, брод је заједно са шлеповима и припадајућим инвентаром 1. априла 1866. био предат на располагање том министарству, под чијом јурисдикцијом је остао наредне 22 године. Годину дана касније, *Делиград* је под заповедништвом капетана Александра Познановића и са крмаром Јованом Димитријевићем, родом из Доњег Милановца, учествовао у важној војној мисији. Приликом предаје утврђених турских градова кнезу Михаилу Обреновићу и одласка Турака из Србије 1867. године, чиме је Кнежевина направила велики корак ка независности од Османског царства, на *Делиграду* и његовим шлеповима делови последњих турских посада одвезени су изван граница Кнежевине Србије. Прва група турских војника отишла је 29. марта, а друга 24. априла 1867, када су *Српске новине* забележиле следеће: „Данас се и остатак турске посаде из Београдске цитателе извезао око 9½ сати из јутра на *Делиграду* низ Дунаво и тако су сада, када ми ово пишемо, сви градови у Србији заузети србском војском”.¹⁶⁷

АЛЕКСАНДАР ПОЗНАНОВИЋ (1817–1880)

заповедник брода *Делиград* од 1864. до 1868. године

Александар Василија Познановић рођен је 30. марта 1817. у Ратишевини код Херцег Новог. Испит за капетана дуге пловидбе положио је 1840. Од 1839. до 1843. заповедао је бригантином *Цар Душан (Zar Dussan)*, 1844. бригантином *Вук*, а 1845. и 1848–1855. барком *Катерина (Catterina)* над којим је његова породица имала мањинско сувласништво. Барк *Катерина* је 1853. променио име у *Марија Евгенија (Maria Eugenia)*, а 1855. је продат у Трсту. Исте године браћа Богдан и Александар Познановић купила су бригантин *Снами бог*, чији је заповедник све до потонућа брода у Дунаву 11. априла 1859. био капетан Богдан Познановић. Александар Познановић је 1856–1857. био једини власник брика *Реал Салмиста (Real Salmista)*, а истовремено и његов заповедник 1856. Власништво над бриком је 1858. делио са Катарином Миклош из Трста, а следеће године јој продаје и своју половину. На пароброду *Делиград* Познановић је био заповедник од 13. марта 1864. до 13. марта 1868. када му је, из за сада непознатих разлога, престала служба. Преминуо је 26. фебруара 1880. у Истанбулу, где је и сахрањен.¹⁶⁸

Кнез Милан Обреновић је, под притиском јавности због српског устанка у Херцеговини и Босни, 1876. године објавио рат Турској. Понесени идејом

167 ДАС, ДС, 1866, 523, 95; „Незванични део”, *Српске новине* 1867, бр. 56, 209; Коста Н. Христић, *Записи старог Београђанина* (Београд: PortaLibris, 2018), 18; Феликс Каниц, *Србија, земља и становништво, од римског доба до краја XIX века*, прва књига (Београд: Српска књижевна задруга, ИРО Рад, 1985), 48; Mardešić, *Enciklopedija plovidbe*, 580; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 329, 333–334; Рауповић, *Derdap i Timočka krajina*, 676; Петар В. Крестић, „Пут у Цариград у свити кнеза Михаила”, *Зборник Матице српске за историју* 79–80 (2009), 170; Живановић, „Дочек фермана 1867. весника независности”, 40–43; Каровић, *Капетани река и мора*, 16–17; Мирослав П. Лазић, „Сто педесет година од предаје Смедеревске тврђаве и других утврђених турских градова на Сави и Дунаву кнезу Михаилу Обреновићу”, *Mons Aureus* 56 (2017), 121–122; Каровић, „Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”, 402; Каровић, „Делиград, први пароброд Кнежевине Србије”, 25.

168 Савин, „Пароброд *Делиград*”, 328, 356; Ђорђевић, „Бокељи – капетани у Југословенском речном бродарству”, 169–170; Stamatović, *Bokeljski kapetani*, 59–60; Petar Palavršić, *Kapetani i jedrenjaci Herceg Novog* (Herceg Novi: Pomorski muzej Crne Gore, 2018), 150–151, 293.



националне независности, Београђани су са зидина тврђаве скинули турску заставу, последњи симбол османске власти у Србији. Седамнаестог јуна у четири сата ујутру, свечано испраћен, кнез Милан је *Делиградом* пошао на бојно поље. На савском пристаништу „[...] беше помешано и старо и младо, сељак и варошанин, грађанин и званичник – сви поранише, да се опросте са кнезом и пожелеле му среће на том по српски народ судбоносном путу”.¹⁶⁹ Кнез је *Делиградом* отпутовао до Смедерева, а одатле је пут наставио копно. До Смедерева су га испратили сви министри и „неколицина других веледостојника државних”. Министри су се још истог поподнева паробродом вратили у Београд, осим министра просвете и црквених дела Алимпија Васиљевића, који је са кнезом отишао до Делиграда где је и остао с њим.¹⁷⁰ Историјски тренутак када окупљено становништво и припадници војске и свештенства испраћају кнеза у рат овековечили су сликари Еуген Ладислав Петровић и Стеван Тодоровић.¹⁷¹

Еуген Ладислав Петровић, *Кнез Милан полази на бојно поље*, олеографија са краја 19. века, рађена према литографији из 1876, Народни музеј Србије, инв. бр. 37_1052

Стеван Тодоровић, *Кнез Милан полази у рат*, *Über Land und Meer* 46, Штутгарт, 1876. (насловна страна)

169 Владимир Томић, *Брег за размисљање. Београд на гравирима од XVI до XIX века* (Београд: Музеј града Београда, 2012), 31; Јасмина Цукић, *Како памтимо владаре? Представе Обреновића из Кабинета графике Народног музеја у Београду* (Београд: Народни музеј у Београду, 2021), 27.

170 „Незванични део”, *Српске новине* 1876, бр. 133, 611.

171 Стеван Тодоровић (1832–1925), сликар, професор гимназије (Београд, реалка), члан Српског ученог друштва, почасни члан Српске краљевске академије од 15. новембра 1892, дописник Академије уметности од 4. фебруара 1899, прави члан од 5. фебруара 1901, секретар Академије уметности СКА од 22. фебруара 1908. до 7. марта 1921. Todorovic Stevan (www.sanu.ac.rs), приступљено 18. 7. 2021.

Еуген Ладислав Петровић (Eugen Ladislaus Petrovich, 1839–1907), студирао је на Бечкој академији од 1857. до 1861. У реалистичком духу је сликао предео, фигуру и композицију; аутор је великих зидних ведута у Бечу и Сегедину; бавио се и илустровањем књига и новина. Његова дела се чувају у Бечу, Београду и Сарајеву. Снежана Цветковић, *Оставитина Милана Јовановића Стојимировића у Уметничком одељењу Музеја у Смедереву* (Смедерево: Музеј у Смедереву, 2010), 71; Томић, *Брег за размисљање. Београд на гравирима од XVI до XIX века*, 31, Т. 197; Vladimir Tomić, „The Viennese view on Belgrade in the works of Viennese engravers between the 17th and the 19th century from the Belgrade city museum collections”, in *BELGRADE 1521-1867*, ed. Dragana Amedoski (Belgrade: The Institute of History Belgrade, Yunus Emre Enstitüsü – Turkish

Петровићева литографија је била веома популарна, о чему сведочи податак да се налазила „у многим српским кућама онога доба”.¹⁷² Што се тиче Тодоровића, он је током српско-турских ратова био дописник домаћих и иностраних листова у којима је објављивао ратне цртеже с фронта, који су служили да информишу читаоце о ратним приликама.¹⁷³

За време српско-турских ратова 1876–1878. године, *Делиград* је превозио војску, војни материјал и рањенике, за које су на његовим шлеповима биле подигнуте дрвене бараке с постељама. С бојишта код Алексинца и Делиграда рањеници и болесници су на санитетским колима с коњском запрегом били довожени до Смедерева, а одатле на шлеповима у вучи *Делиграда* одвожени у Београд на лечење.¹⁷⁴



По окончању рата, кнез Милан Обреновић се 18. фебруара 1878. вратио у Београд путујући из Смедерева на броду *Делиград*, украшеном зеленилом и заставама. У пратњи је био пароброд *Зрињски*, изнајмљен од ДДСГ-а, на коме су председник и чланови Београдске општине, као и већи број грађана, дошли

Енглеска болница на *Делиградовом* шлепу бр. 4, 1876-1878. година, фотографија: Иван Громан, Музеј града Београда, Ур 6315

Cultural Centre Belgrade, 2018), 475; Цукић, *Како памтимо владаре?*, 27–29, 56–57, 70.

¹⁷² Цукић, *Како памтимо владаре?*, 29.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ М. М. Радовановић, *Српски архив за целокупно лекарство*, одељак други, књига четврта, Белешке (књига прва) (Београд: Државна штампарија, 1879), 102; Владимир Станојевић, „Најстарије болнице у Београду”, *Годишњак града Београда VII* (1960), 187–188; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 337–338.

у Смедерево да дочекају кнеза.¹⁷⁵ За заслуге у рату за ослобођење и независност Марко Ђурић, капетан брода *Делиград*, одликован је Орденом Таковског крста V степена.¹⁷⁶



Унутрашњост болничких барака на шлепу, Фонд фотодокумената Народне библиотеке Србије, Аф 19 [Војена (!) пољске болнице постојеће између Алексинца и Београда] [сликовна грађа] / К. Titus photograph. - [Б. м.] : Српско друштво за помоћ рањеним војницима, 1876, - 1 албум (28 фотографија) ; 30 x 40 cm (фотогр. 14 x 21 cm)

Од 1888. године, *Делиград* је био у надлежности Министарства народне привреде, све до 1. октобра 1893. када је почео да плови за Српско бродарско друштво. Деветог августа те године краљ Александар Обреновић је одобрио решење Народне скупштине којим су СБД-у уступљени државни пароброд *Делиград* и његови шлепови, процењени на 60.000 динара. Вредност ове државне имовине плаћена је у акцијама СБД-а. Првог октобра 1893. друштво је преузело *Делиград* са шест гвоздених шлепова, једним дрвеним понтоном и њиховим целокупним инвентаром. Истога дана, две године после оснивања 25. августа 1891, Српско бродарско друштво је започело редовну пловидбу с паробродима *Мачва* и *Делиград* и са 16 великих и малих шлепова.¹⁷⁷

Комисија СБД-а је још приликом преузимања брода 1893. утврдила да су машина, казани, котлови и точкови дотрајали и да их је потребно променити. Средства су обезбеђена 1895. године и тада је у радионици Општег грађевинарског друштва у Линцу стари теретњак био преграђен у модеран путнички брод са најсавременијим навигационим уређајима, новом погонском машином и новом дрвеном надградњом. У своју матичну луку Београд брод се из Линца вратио 12. новембра 1895. Том приликом новинар *Вечерњих новости* је забележио да су „по

¹⁷⁵ „Незванични део”, *Српске новине* 1878, бр. 39, 163.

¹⁷⁶ „Званични део”, *Српске новине* 1878, бр. 83, 369; Шематизам одликованих лица у Краљевини Србији од 1865 до краја 1894 (Београд: Канцеларија краљевских ордена, 1895), 170.

¹⁷⁷ ДАС, МНП-П, Пф XII, 12/93; ДАС, МНП-П, Пф XXIV, 2/97; МНТ Т:18.1. кут. 8, СБД, Извештај о раду у 1899. години поднесен осмој редовној главној скупштини акционара на дан 13. априла 1900, 17; „Службени део”, *Српске новине* 1893, бр. 178, 937; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 347–349; Рауповић, *Derdap i Timočka krajina*, 651; Младен Јовановић, „Историјски приказ развоја речног бродарства и бродоградње у Србији”, у *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, приредио Владета Чолић (Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Одсек за водни саобраћај, 2002), 60; Гордана Каровић, „Први бродови Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд, Музеј науке и технике, 2018), 32-33.

МАРКО ЂУРИЋ (1828–1907)

заповедник брода *Делиград* од 1868. до 1890. године

Марко Ђурић је рођен априла 1828. у Мађарској, у селу Помаз између Будимпеште и Сентандреје. Још као дечак ступио је на пароброд аустријског Дунавског друштва, али је тек у својим зрелим годинама, 1868. године, у Будимпешти положио капетански испит. Одмах потом, 13. маја 1868, преузео је заповедништво над паробродом *Делиград* на коме је остао готово 22 године, све до одласка у пензију 14. марта 1890, после 50 година проведених на рекама. Преминуо је 8. јануара 1907, а сахрањен је на Новом гробљу у Београду.¹⁷⁸



повратку са ремонта обновљеном *Делиграду* остали старо корито, старо име и стари заповедник, капетан Божидар Ђаја¹⁷⁹. Од тада је брод одржавао путничку линију Београд–Радујевац, али се користио и за посебна путовања. Једно од њих било је у септембру 1896. када је српска делегација, на челу са краљем Александром Обреновићем, *Делиградом* отпутовала до Турну Северина како би присуствовала свечаности поводом отварања Сипског канала. Овај најзначајнији регулациони објекат, изграђен у оквиру обимних хидрограђевинских радова на сектору Ђердапа, свечано је отворен 15/27. септембра 1896. у присуству аустроугарског цара Франца Јозефа, румунског краља Карола I и српског краља Александра I. Пароброд аустријског Дунавског друштва *Франц Јозеф I*, на коме су била сва тројица владара са својим свитама, „под ведрим плавим небом и уз грмљавину топова” упловио је у нови канал преко лако затегнутог ланца. Још исте вечери краљ Александар и српска делегација су из Текије бродом *Делиград* кренули натраг за Београд. Поводом тог догађаја и путовања капетан Божидар Ђаја је одликован Орденом Таковског крста V степена.¹⁸⁰

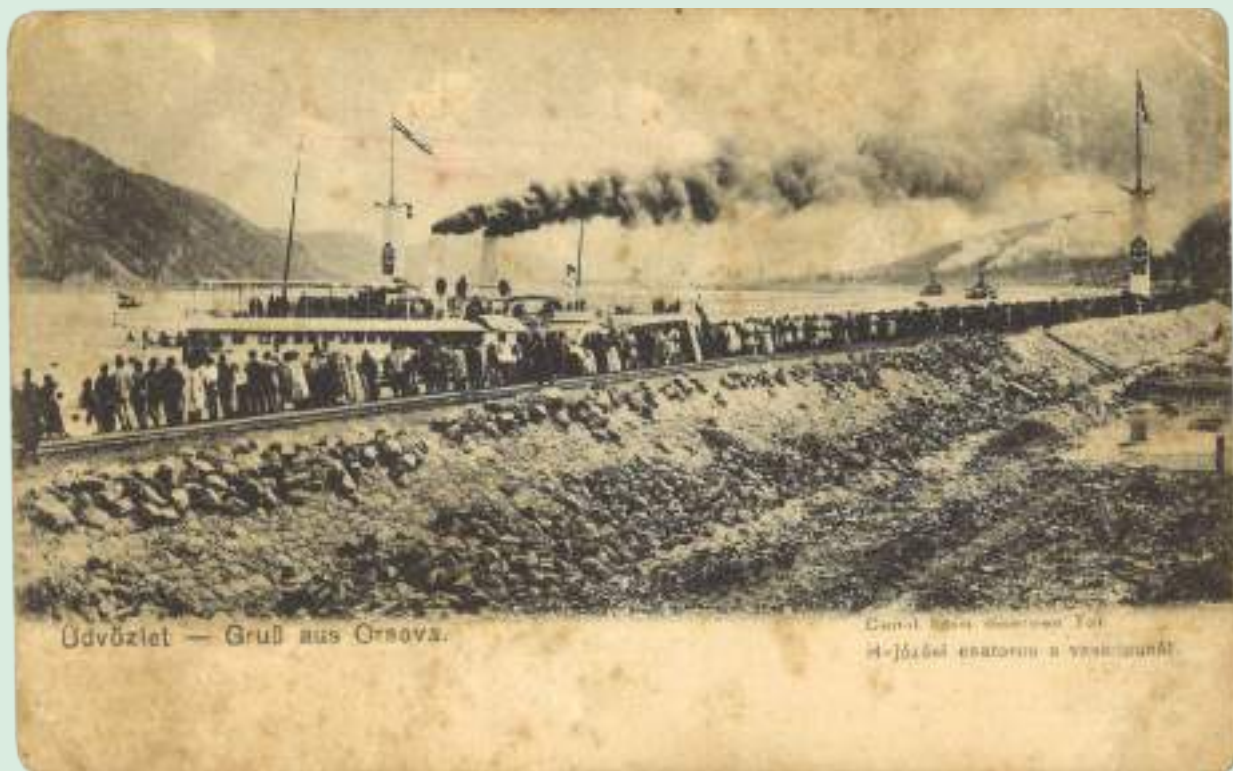
178 Фотографија капетана Марка Ђурића је поклон његове унукe Радојке Андрејевић, рођене Бајаловић, Музеју речног саобраћаја, данас у Музеју науке и технике, МНТ, Т:18.2.3. ДАС, МНП, 1890, Протокол бр. 1392, 2031; Мladen St. Đuričić, „Istorijski pregled rečnog parobrodarstva u Srbiji”, *Brodarstvo* 3 (1959), 90; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 252; Миодраг Благојевић, „Унука капетана Марка Ђурића прича о заповеднику *Делиграда*”, *Гласник ЈРБ* 77 (1963), 7.

179 ДАС, МНП-П, Пф V, 76/95; „Делиград стиже”, *Вечерње новости* бр. 300, 29. октобар 1895; „Допутовао Делиград”, *Вечерње новости* бр. 315, 13. новембар 1895; Мелентије Радовић, „Фрагменти из историје нашега бродарства II”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 286; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 353; Рауповић, *Ђердап и Тимошка крајина*, 678. Обновљени *Делиград* је био дугачак 58 m, широк 7,10 m, висок 2,30 m; највиша непокретна тачка од кобилице му је била на 6,10 m, газио је 1,30 m када је празан, а 1,50 m када је пун, а истиснина је била 275 тона. Била му је уграђена лежећа парна компаунд машина од 100 номиналних и 450 индикованих КС, произведена у фабрици Шихау у Елбингу, тадашња Немачка, данас Пољска, чији је радни притисак износио 9 бара; потрошња је била 580 kg/h дренковачког угља, а просечна брзина брода износила је 22,50 km/h. МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, *Извештај о раду у 1899. години*, 21; Павао А. Димић, „Пловни парк Српског Бродарског Друштва”, *Српски технички лист* 8 (1908), 66; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 43.

180 ДАС, МНП, Протокол 1896, бр. 5102, 5234; „Службени део”, *Српске новине* 1896, бр. 248, 1373; *Шематизам одликованих лица нашим и страним орденима у Краљевини Србији од 1895. до краја 1899. године*, друга књига (Београд: Канцеларија краљевих ордена, 1900), 35; Каниц, *Србија, земља и становништво*, 568; Милан Гулић, „Кнежевина/Краљевина Србија и питање уређења Ђердапа”, *Историјски часопис* LXV (2016), 266–268.



Делиград у Савском пристаништу у Београду после реконструкције 1895. када је претворен у луксузни путнички пароброд, разгледница писана у јануару 1912, издање трговине Јевта М. Павловић и комп., Београд, МНТ, Т:18.3.4



Свечано отварање Савског канала у Ђердапу 27. септембра 1896, разгледница, издање G. Hutterer, Оршава, МНТ, Т:18.3.13

БОЖИДАР ЂАЈА (1850–1914)

заповедник брода *Делиград* од 1890. до 1906. године

Божидар Ива Ђаја је рођен у Дубровнику 24. маја 1850. Почео је да плови са 16 година, диплому поручника трговачке морнарице добио је 1874, а диплому поморског капетана 1878. године, обе у Трсту. Године 1880. био је заповедник дубровачког барка *Срећна П*. Потом је неко време живео у Авру у Француској као поморско-трговачки посредник, а затим је купио барк *Николо Г. (Nicolo G.)* чији је био и заповедник. Овај брод је продао 1888. у Глазгову, Шкотска. На позив свог старијег брата Јована, који је тада био народни посланик у Краљевини Србији, прешао је у Београд и 15. марта 1890. преузео заповедништво на *Делиграду* на коме је, с мањим прекидима, остао све до 1906. када је пензионисан због здравствених проблема. Био је први књижевник у речном бродарству. Књижевне радове је писао и на пароброду *Делиград* а објавио је дела: *На ратним бродовима* (Земун, 1901), *Наши поморци* (I Мали, II Младић, III Тимунијер, Београд, 1903, 1904, 1909) и *L'Eco delle onde* (Београд, 1908). У рукопису су му остали радови из серије *Наши поморци*: IV Ностромо, V Капетан и VI Старост. По пензионисању је напустио Србију и са Аном фон Зигл (Anna von Siegl), другом супругом, настанио се у Хинтербрилу код Беча, где је и умро 6. априла 1914. године.¹⁸¹



Делиград је све до Првог светског рата одржавао путничку линију Београд–Радујевац. Два дана пре објаве рата Краљевини Србији, док се налазио у низводној пловидби, журећи ка безбедним српско-румунским граничним водама, мађарска жандармерија га је на превару, наводно због прегледа, зауставила у Старој Молдави, запленила, а посаду и путнике заробила и интернирала. По започињању ратних дејстава, српска артиљерија је уништила цео пловни парк који је био сакривен код Молдавског острва, а с непријатељским бродовима страдао је и заробљени српски *Делиград* (више на стр. 36).

Централна управа транспорта из Беча – ЗТЛ подигла је 26. октобра 1917. *Делиград* из воде, после чега је брод превучен у Будимпешту и 23. новембра исте године смештен у зимовник Лађманош, заједно са већим бројем српских пловила. У марту 1918. године мешовита аустријско-српска комисија је све те објекте прегледала и извршила процену стања и могућности за њихову поправку и даљу употребу. Комисијски извештај је био достављен СБД-у, а о стању у коме је затечен *Делиград* у њему је било наведено следеће: „Труп брода је оштећен. У машинској кућици на левој страни има места цурења, бочни зид трупа је искривљен и напукао. Искривљени су бочни зидови трупа, укрућења и траверзе палубе. Гвоздени материјал је потпуно зарђао. Ребра су полумљена. Недостаје палуба. Котлови не показују грубе недостатке, арматуре, вентили, манометри и цевоводи су у лошем стању. Недостају зидови машинске кућице. Чини се да се машине могу поправити. Недостају посуде за подмазивање. Бункери за угаљ су лоши. Осовине и точкови постоје. Предњи део брода је искривљен.

¹⁸¹ Фотографија капетана Божидара Ђаје власништво је породице Ђаја. ИАБ, ф. 1557, књига 7 – СБД, Регистар особља 1896–1907; Ђуричић, *Југословенски речни портрети*, 12–13; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 128; Игњатије Злоковић, „Један заборављени поморски белетриста”, *Годишњак Поморског музеја у Котору XXII* (1972), 273–277; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 254; Đivo Bašić, „Božo Đaja (Gjaja) (1850-1914)”, *Naše more* 56 (2009), 237–240.

Бубањ кућишта точка је лош. Недостају све кабине и опрема”.¹⁸² За поправку и оспособљавање веома оштећеног брода, старог већ 65 година, била су потребна велика средства која СБД није имао. Тако се живот *Делиграда*, првог пароброда који је пловио под српском заставом, завршио у зимовнику Лађманош у Будимпешти. Према Младену Ст. Ђуричићу, „точак од крме са *Делиграда* пронашао је и као народну светињу пренео у Београд директор Српског бродарског друштва Раша Милошевић. Стајао је изложен у Дирекцији све до априла 1941, а тад је ишчезао у бомбардовању и пожару Београда”.¹⁸³

ПАРНИ ТЕГЉАЧ ДЕЛИГРАД, ЕХ БАРОШ, ЕХ РАБА

По завршетку ратних сукоба, под српском заставом запловио је нови брод који је име *Делиград* понео у знак сећања на свог славног претходника чији се живот угасио током Првог светског рата. Тегљач *Барош* (*Baross*) мађарског паробродског друштва МФТР, добијен као ратни плен, преименован је у *Делиград* и додељен флоти Бродарског синдиката СХС. Овај парни тегљач на точкове, дужине готово 60 и највеће ширине 16,50 метара, са парном машином од 520 КС, био је изграђен још 1869. у бродоградилишту Игњаца Мајера (Ignaz Mayer) у Линцу за Ђерско паробродско друштво (Győr Gözhajózási Társaság) из Мађарске, за које је под именом *Раба* (*Rába*) пловио до 1891. када му је име промењено у *Барош*. По гашењу тог друштва 1894, брод је под истим именом следеће године прешао у власништво МФТР-а.¹⁸⁴

Како је имао већ 50 година када је припао Краљевини СХС, брод је свега неколико година касније био расходован и усидрен у чукаричком зимовнику код Аде Циганлије. Неупотребљив за пловидбу, коришћен је као радионичка менза. Заједно с још четири расходована државна пароброда, продат је на лицитацији 6. новембра 1925.¹⁸⁵ Нови власник, Бродарство „Блажек” из Београда, поправило је брод и користило га наредних 15 година. Почетком децембра 1940. Управа поморског и речног саобраћаја је ДДСГ-у одобрила закуп *Делиграда* до 2. јануара 1941. Одредбе уговора о закупу су налагале да за време његовог трајања брод „не може да улази у националне воде, нити да врши ма какве послове између пристаништа на територији Југославије”. По истеку закупа *Делиград* се опет нашао у југословенским територијалним водама, а неколико дана после немачког напада на Југославију, 12. априла 1941, посада га је у Београду самоиницијативно потопила да га непријатељска војска не би заробила у исправном стању. Важну улогу приликом потапања имали су машинисти Душан

182 МНТ Т:18.1. кут. 10, СБД, из архиве Косте Главинића: Записници заједничких седница Управног и Надзорног одбора Српског бродарског друштва одржаних током 1918. године; Schätzung serbischer Fahrzeuge in Lágymányos, Wien, am 17. März 1918.

183 Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 106.

184 https://www.hajoregizster.hu/datasheet/deligrad_exbaross_exraba/195 (приступљено 7. 3. 2022).

185 „Продаја бродова ван саобраћаја“, *Бродар* 11 (1925), 19-20; Савин, „Пароброд *Делиград*“, 355. На лицитацији одржаној 6. новембра 1925. Бродарство „Блажек” је купило бродове *Делиград*, *Корушка* и *Јован Курсула*, Бродарство Милана Б. Завађила и Брзаковића брод *Хајдук Вељко*, а Багерско предузеће инжењера Стевана Марјановића брод *Љуботен*.

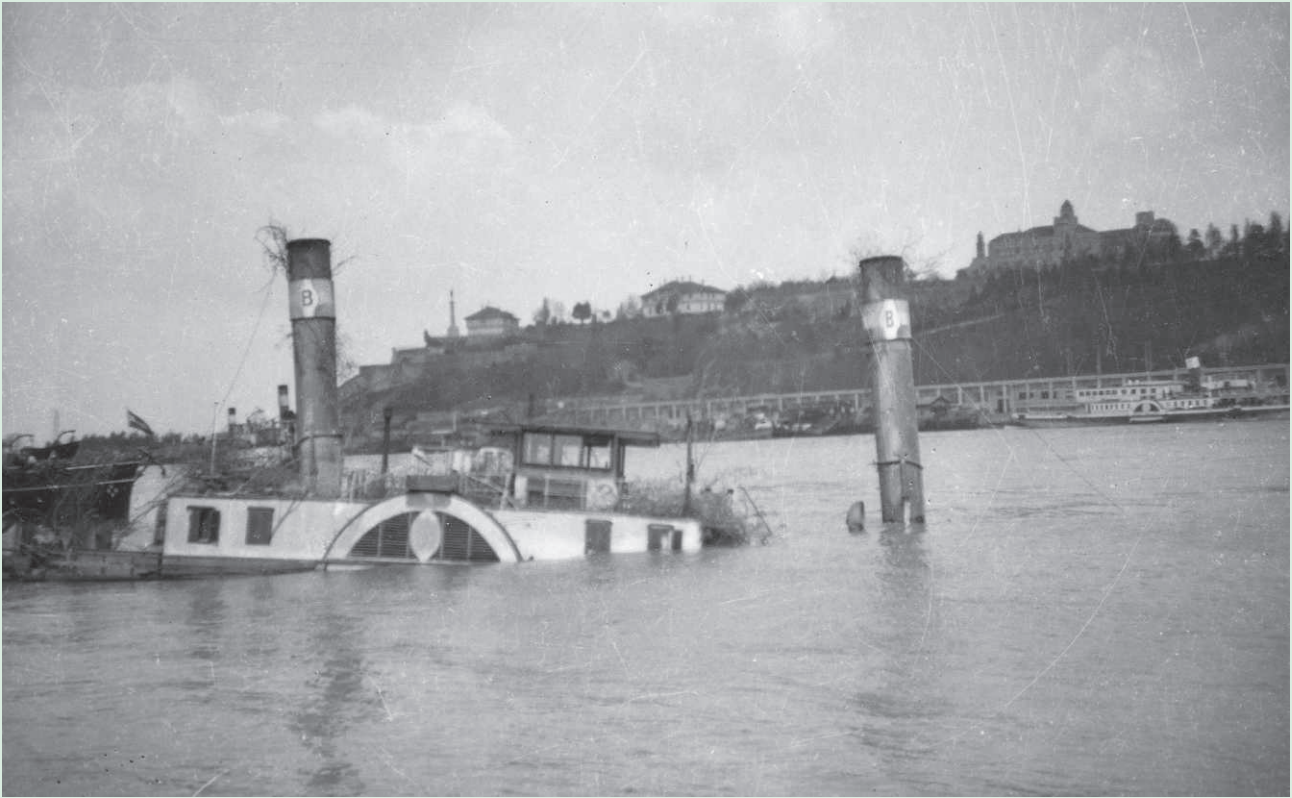


Ђекић и Антун Матијевић. Брод је остао у кориту Саве, уз њену леву обалу, узводно од порушеног Моста краља Александра.¹⁸⁶

На месту потапања *Делиград* је лежао готово три године, иако су и Капетанија пристаништа Београд и Лучко поглаварство Земун у више наврата ургирали да се због сигурности пловидбе уклони у што краћем року. Од власника, Бродарства „Блажек”, Капетанија пристаништа Београд је то тражила већ 28. јула 1941, затим опет у новембру исте године, а руководство бродарства се правдало да није успело да пронађе раднике за тај посао. Лучком поглаварству у Земуну бродарство је одговорило да је *Делиград* до свог потапања био у служби ДДСГ-а, због чега је крајем 1942. београдској агенцији тог друштва било наложено да уклони брод. Док се разјаснило чија је обавеза да подигне брод био је већ мај 1943. године. Лучко поглаварство Земун наложило је Бродарству „Блажек” да приступи вађењу свог објекта до 15. јуна 1943. или ће у противном то учинити

Тегљач *Делиград*
Бродарства „Блажек”
у Будимпешти 1930-
их, фотографија,
МНТ, Т:18.2.66

¹⁸⁶ МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 3667/1940; МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, док. 834/1941. Године 2013, неочекивано и готово случајно, из дубина заборав појавила су се имена Душана Ђекића, 1. машинисте, и Антуна Матијевића, 2. машинисте брода *Делиград*. Чланови њихових породица и суседи још увек су се добро сећали приче која се преносила и на следеће генерације, а чувала је сећање на дан када су се ови бродари вратили својим домовима у Земуну и испричали да су отворили наплавне вентиле у машинским просторијама и потопили свој *Делиград*. Захваљујем Николи Илићу из Земуна који је поделио са мном своја сећања на тај догађај и уступио фотографију Антуна Матијевића и Бранки Жарковић, унучи Душана Ђекића, која ми је уступила на коришћење неколико породичних фотографија, поред осталог и ову која се објављује.



Делиград потопљен уз леву обалу Саве у Београду, фотографија, Музеј града Београда, И2/2 – 501 и И2/2 – 502

хрватске власти, наравно на Блажеков рачун.¹⁸⁷ Тада је Бродарство „Блажек” одлучило да брод прода Бродарству Петра Рогоића из Земуне, који је вађење *Делиграда* започео тек средином јануара 1944. После два месеца рада хаварисани брод је подигнут 18. марта и одмах превезен на десну, београдску обалу Саве. Ту су извађени бродски котлови, машина и још неки гвоздени делови који су продати Динку Брусићу, трговцу из Београда, који је такође вадио пловне објекте, али оне потопљене уз десну, српску страну реке.¹⁸⁸ Већ 20. марта корито брода *Делиград* одвучено је у дунавски земунски рукавац, а 26. јула 1944. године, по одобрењу немачке окупационе власти, *Делиград* је избрисан из регистра Капетаније пристаништа Београд.¹⁸⁹ Био је то крај живота другог по реду брода који је носио име *Делиград*.¹⁹⁰

187 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 120; МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 1630/1942, 898/1943, 1016/1943.

188 Заповедништво морнарице НДХ је Бродарству Петра Рогоића 14. септембра 1942. одобрило вађење једног шлепа који је лежао на левој обали Саве низводно од београдског железничког моста, а био потопљен још за време Првог светског рата. На основу тог одобрења, вађење шлепа је започело тек у октобру 1943, при ниском водостају реке Саве. Када је тај посао био завршен, прешло се на вађење *Делиграда*. Такође на основу дозволе немачких власти, предузеће Динка Брусића је у октобру и новембру 1943. извадило два шлепа потопљена у чукаричком савском рукавцу. МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 1391/1942, 1847/1842; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 1771, 1635, 1650.

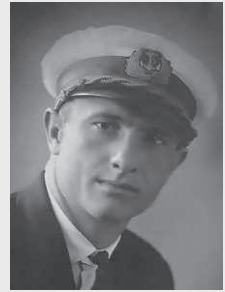
189 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 108, 391, 726.

190 Гвоздено корито брода *Делиград* требало је да буде преграђено у шлеп у Бродоградилишту Сартид у Смедереву, али из непознатог разлога то није било урађено. Крај рата је дочекало на левој обали земунског рукавца, уз Ратно острво. После генералне поправке корита и преградње

ДУШАН ЂЕКИЋ

први машиниста

Душан Ђекић (Белегиш, 24. фебруар 1903 – Земун, 29. новембар 1973). Пре Другог светског рата, као и за време немачке окупације, Ђекић је био запослен у Бродарском предузећу „Блажек” из Београда, као машиниста на парним бродовима. У априлу 1944. је ступио у партизанске одреде с којима се борио до септембра 1945. Ђекић је 1946. године био технички референт при југословенској делегацији за пријем пловила која су се враћала из америчке окупационе зоне у Аустрији и Немачкој. Када су се 29. децембра 1946. чланови делегације вратили за Београд, остао је само Ђекић задужен да се, заједно са шефовима агенција Речне пловидбе на горњем Дунаву, стара о близу 80 пловила која су због појаве леда морала да остану у зимовницима, а све до њиховог повратка у домовину. Испунивши услов, у пензију одлази 1950. са дужности директора бродоградилшта у Новом Саду. Међутим, већ почетком јула исте године је због недостатка кадра, а на захтев Главне дирекције Југословенског државног речног бродарства (ЈДРБ), био поново примљен у службу. Наиме, лекарска комисија је претходно прогласила неспособним за службу изван број старијих стројара које је било неопходно заменити.¹⁹¹



АНТУН МАТИЈЕВИЋ

други машиниста

Антун Матијевић је рођен 12. јануара 1904, а умро је 1991. године у Земуну. Уверење о положеном машинском испиту бр. 34137 издало му је Министарство трговине и индустрије 14. октобра 1931. Знамо да је Матијевић у септембру 1932. био запослен у Бродарском предузећу „Блажек” из Београда, као други машиниста на парном путничком броду *Нера* (после рата *Ниш*). Истовремено се водио и као резервни машиниста на путничком броду *Отаџбина* Бродарско трговачког предузећа „Сава”. Априлски рат 1941. га је затекао на тегљачу *Делиград* који је заједно са Ђекићем потопио отворивши наплавне вентиле у машинском простору.¹⁹²



у отворени шлеп под бројем *ПИМ 45503* коришћен је у саставу пловног парка Предузећа за водне путеве „Иван Милутиновић – ПИМ” из Београда још и почетком 1990-их. МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, Досије Петра Рогића: Постанак бродарства Петар и Софија Рогић, Земун, Главна управа речног саобраћаја (ГУРС), док. 27/1945 и Привредна сарадња Петра Рогића са окупатором, ГУРС, док. 41/1946; Савин, „Пароброд *Делиград*”, 355; усмена информација добијена од Дејана Јовановића и Ђорђа Латовљевића који је 1992. измерио и нацртао шлеп *ПИМ 45503*.

191 После рата називи звања се мењају, тако да се уместо назива машиниста користи назив стројар, као што се уместо назива капетан речне пловидбе користи назив капетан унутрашње пловидбе. Архив Југославије, Министарство саобраћаја ФНРЈ (у даљем тексту АЈ-162), Персонална досијеа, Ф-34/96; МНТ, Т:18.1 кут. 47, Карактеристика за Душана Ђекића, 15. новембар 1946; Милан Гулић, „Завршетак Другог светског рата и питање повраћаја југословенског ријечног бродовља”, *Војно-историјски гласник* 2 (2012), 106; Милан Гулић, *Од Батине до Галца. Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу 1944-1953* (Београд: Институт за савремену историју, 2015), 120.

192 МНТ, Т:18.1 кут. 31, КПБ, док. 3024/1932, 3067/1932.

МОТОРНИ ПОТИСКИВАЧ ДЕЛИГРАД

Шездесетих година 20. века у српском бродарству је дошло до важне прекретнице – у технологију речног робног транспорта уведен је систем потискивања (гурања) који ће постепено заменити до тада неприкосновено тегљење (вучу) бродова. Била је то практично револуција, попут оне из 19. века, када су парни тегљачи истиснули узводну вучу пловила уз помоћ људске или коњске снаге.

На Дунаву је прве пробе потискивања шлепова извршило предузеће „Баварски Лојд” из Регенсбурга 1929. године парним тегљачем *Исар* (*Isar*). То искуство је помогло да се у Немачкој за исто предузеће пројектује и изгради *Уху* (*Uhu*), први моторни потискивач на Дунаву. Током 1931. вршени су експерименти и пробе потискивања који се нису показали успешним, па су обустављени, а брод *Уху* је преграђен у тегљач.¹⁹³ Доста касније, у априлу 1953. године, и Совјетско дунавско бродарство је први пут применило систем потискивања: бродом *Иркутск* са шест теретњака обавило је пловидбу на релацији Исмаил–Турну Северин.¹⁹⁴

На иницијативу Управе поморства и речног саобраћаја Федеративне Народне Републике Југославије, у Србији су прва пробна испитивања потискивања извршена на Дунаву 1954. године. Са сложених седам теретњака, брод *Подгорина* Багерско бродарског предузећа (ББП) из Београда, 14. новембра 1954. успешно је обавио пловидбу на релацији Дубравица–Београд. На основу мишљења комисије која је пратила пробе новог начина транспорта робе у речном саобраћају, Управа поморства и речног саобраћаја одобрила је вршење пловидбе потискивањем теретњака на југословенском делу Дунава, али у том тренутку само у узводном правцу.¹⁹⁵ Нешто касније, и Југословенско речно

193 Брод *Уху* је 1940. променио име у *Данциг* (*Danzig*). Потопљен је 16. јуна 1944. наиласком на мину на 1.025 km дунавског тока, код села Добра, а извађен 13. септембра 1947. када му је додељено име *Грмеч*. По завршетку обнове у Бродоградилшту „Борис Кидрич” у Апатину 1950. добија име *Златибор*. Био је део флоте Југословенског државног речног бродарства (ЈДРБ) до 1952. када прелази у Југословенско речно бродарство – ЈРБ. Током 1970-их је уступљен Школи за бродарство, бродоградњу и хидроградњу која га је користила за обуку ученика. Избрисан је из флотне листе предузећа ЈРБ 1979. године. Брод је данас седиште Мото-научног клуба „Драва” у Осијеку, Хрватска. Klaus Heilmeier, *Der UHU, Vom Stoßtreidler zum ersten Schubschiff in Europa* (Regensburg: Danubius Verlag Stadtamhof, 2021), 23-30, 57-72, 105; Gordana Karović, „*Zlatibor/Zlatibor*, ex *Grmeč/Грмеч*, ex *Danzig*. Eine kurze Geschichte des Schiffes aus der Nachkriegszeit”, u: Heilmeier, *Vom Stoßtreidler zum ersten Schubschiff in Europa*, 107.

194 Први потискивачки састави заплвили су рекама западног дела САД још у 19. веку. Захваљујући бројним погодностима: груписању пловила у јединствену целину, олакшаном руковању и контроли, једноставнијој изградњи самих пловила, смањењу броја чланова посаде и бољем пропулзивном ефекту, тај нови систем пловидбе се у САД брзо развио, а одатле је постепено прешао и на реке Европе, Африке и Јужне Америке. Младен Јовановић, „Развој потискивачке флоте у Југославији”, у *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, приредио Владета Чолић (Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 2002), 117–118.

195 Комисију су чинили: из Управе ПиРС др Јован Пауновић, правни референт, и капетан Јаков Вукићевић, научнички референт; из Дирекције речног саобраћаја капетани Матија Ђурчић и Петар Кановић, а из бродарских предузећа капетани Стјепан Петеј и Бранко Радовановић, као и стројари Миленко Ковачевић и Милутин Јосифовић. *Подгорином* је командовао капетан Борис Стојковић, крмар је био Фрања Шипош, а стројар Павле Тот. Милован Ј. Ђорђевић, „Наше предузеће прво експериментисало са гурањем а последње изградило гурачку флоту”, *Весник*, часопис Багерско-бродарског предузећа (1968); Gordana Karović, „Пионири пловидбе потискивањем на Дунаву”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 202.

бродарство – ЈРБ је извршило пробе на релацији Београд–Апатин користећи свој моторни шлеп *Славан* и шест теретњака. Комисија која је пратила те пробе такође је дала повољно мишљење и препоручила свом предузећу да настави са вршењем проба потискивањем теретњака.¹⁹⁶ До 1956. и остале подунавске земље су експериментисале са увођењем ове савремене технологије транспорта. Међутим, сви ти рани покушаји били су без значајнијих резултата јер су вршени импровизованим потискивачким саставима са класичним пловилима неприкладног облика и слабих маневарско-пропулзионих карактеристика.¹⁹⁷

У општим тежњама за унапређењем пловидбе Дунавом, два београдска предузећа – „Иван Милутиновић – ПИМ” и Југословенско речно бродарство – ЈРБ, паралелно су радила на увођењу новог система транспорта. Захваљујући њиховој одличној сарадњи с пројектним бироима и стручним тимовима речних бродоградилшта, пројектовани су и изграђени нови типови бродова и потисница (баржи), што је омогућило да српска речна бродоградња и бродари постану пионири увођења потискивачке транспортне флоте на Дунаву.¹⁹⁸

Један од првоизграђених потискивача понео је име *Делиград*, и тако постао трећи у низу брод с тим славним именом. Изграђен је у београдском бродоградилшту „Тито” за потискивачку флоту предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда која је била предвиђена за рад на доњем Дунаву, на делу од морских пристаништа до Прахова.¹⁹⁹ За ЈРБ је у истој класи (моторни гурач МГ-11), осим *Делиграда*, израђен и потискивач *Подгора*, а оба брода су имала и четири потиснице (барже) капацитета 5.100 тона. Градња потискивача *Делиград* је завршена у априлу 1963. године. Његове главне димензије износиле су: дужина преко свега 35,50 m, дужина на водној линији 33,79 m, конструктивна ширина 9,80 m, конструктивна висина 2,55 m, док је газ био 1,41 m. Корито је било изграђено од бродоградњевног челика потпуно заварене конструкције, а брод је имао два четворокрилна пропелера пречника 1,55 m. Сви важнији инструменти су били постављени у кормиларници, тако да се целим потискиваним саставом управљало с једног места. На командном пулту су се налазили сви инструменти за управљање и пуштање главних мотора, хидраулично кормиларење и инструменти за сигурност пловидбе: радар (такозвани дека-радар, чувене британске фирме Десса Radar) и дубиномер, а уграђени интерфонски уређај омогућавао је и разговор на пунктовима између кормиларнице и прамца потиснице. На броду је био обезбеђен смештај за две смене посаде, тако да је са уобичајеним резервним постељама било укупно 19 лежајева. Брод је имао велики салон, кухињу, као и

196 Комисију коју је формирало предузеће ЈРБ чинили су капетани Бранко Петрић, Стјепан Петеј и Фрања Марас, уједно и заповедник брода *Славан*. Ibid.

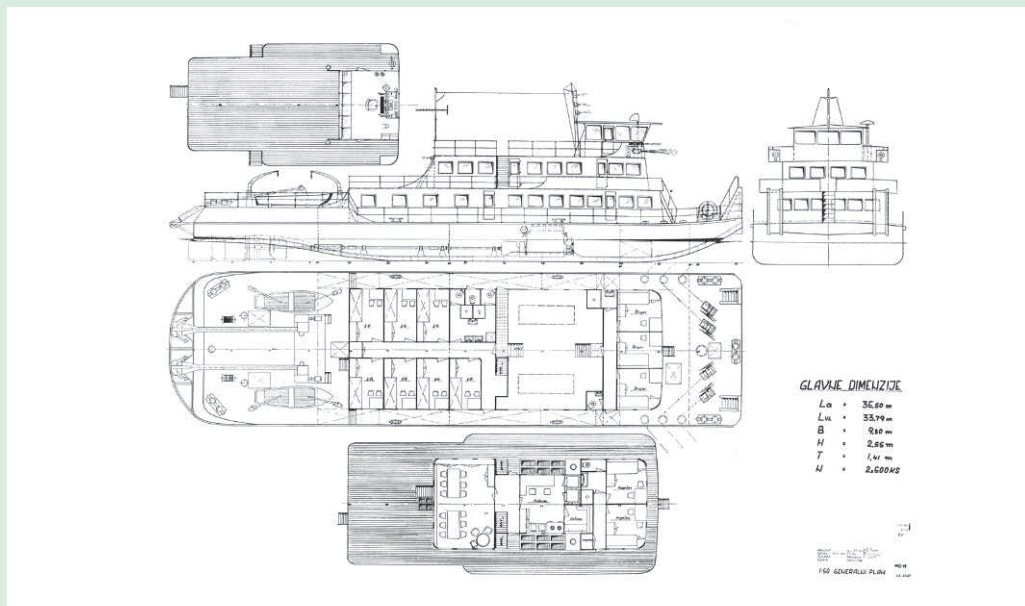
197 Младен Јовановић, „Развој потискивачке флоте на Дунаву у Југославији”, у *Машинство 1873-1973* (Београд: Машински факултет Универзитета у Београду, 1973), сепарат; Каровић, „Пионири пловидбе потискивањем на Дунаву”, 202–204.

198 Ibid.

199 Наиме, у периоду од 1957. до 1962. године, у Прахову је било изграђено ново пристаниште за теретни саобраћај капацитета око два милиона тона, првенствено за потребе снабдевања Фабрике суперфосфата чији је оснивач био Рударско топионичарски басен Бор, а која је почела са радом у септембру 1960. Исте године, 8. новембра, у Прахову је основано и Речно бродарство „Крајина”, али су и друга предузећа припремала своје флоте за велике планиране транспортне послове који су ускоро уследили.



Потискивач ЈРБ
Делиград у пловидби
кроз Ђердап,
МНТ, Т:18.2.1690
и генерални план
брода у размери
1:50, према: Nenad
Zrnić, Ladislav Panoš,
„Guračka flota ЈРВ-а”,
Brodarstvo 16–17
(1962)



све потребне помоћне просторије. Покретала су га два дизел мотора Клекнер-Хумболд-Дојц (Klöckner-Humboldt-Deutz A.G.) снаге 620 КS, а заустављала два сидра типа Хал од чак 900 kg.²⁰⁰ Пробне вожње и мерење снаге и брзине брода

200 Nenad Zrnić, Ladislav Panoš, „Guračka flota ЈРВ-а”, *Brodarstvo* 16-17 (1962), 726–727. Овај број часописа *Бродарство* био је посвећен обележавању и прослави стогодишњице модерног речног саобраћаја (1862–1962). *Registar brodova 1973-74* (Split: Jugoslavenski registar brodova, 1974), 250, 483.

извршени су 18. и 19. новембра 1963. на Дунаву у близини Прахова и то при гурању две и четири потиснице у узводној и низводној пловидби. Мерења је извршио Институт за бродску хидродинамику из Загреба.²⁰¹

Потискивач *Делиград* је због проблема на главном мотору расходиан 1989. или 1990. године, али и данас постоји као брод-ресторан и марина „Вајс” у новобеоградском блоку 44 (код топлане).²⁰²

САМОХОДНИ ТЕРЕТНИ БРОД ДЕЛИГРАД

Најмодернији брод који данас плови под српском заставом је самохотка *Делиград*, четврти у низу брод тог имена. Изграђен у Бродоградилшту „Београд” по наруџбини предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ, брод под радним називом С-95 свечано је поринут 16. јула 2003. године, уз традиционално разбијање флаше шампањца о прамац које је извршио капетан навигатор Горан Куленовић. Неколико месеци касније понео је име *Делиград*.²⁰³ Као и његови претходници истог имена, и најновији *Делиград* је представник једног новог концепта брода. У питању је аутономни објекат који поседује погон и товарни простор, односно представља спој потискивача и потиснице (барже). У односу на потискиваче, захтева знатно мањи број чланова посаде, постиже већу брзину, лакше обавља маневар, мотори су мање снаге, па је и одржавање економичније. Димензије *Делиграда* су прилагођене свим дунавским преводницама, што је посебно важно због скраћивања времена трансфера у бројним преводницама на горњем Дунаву. Време уласка у луку, истовара и утовара и изласка из луке је такође скраћено, а телескопски поклопци теретног простора омогућавају бољу заштиту од модерних гусара, који нису реткост на Дунаву.

Делиград је потпуно завршен у августу 2004, када је напустио бродоградилште у Београду и кренуо на пут у Украјину, у бродоградилште у Килији где су му уграђени телескопски поклопци товарног простора, у два реда, израђени од челика. Пробне пловидбе обављене су у марту 2005. на Дунаву, у акваторијуму Смедерева и Доњег Милановца. Брод је дугачак 95, широк 11 и висок 3,20 m, са максималним газом од 2,70 m. Покрећу га снажни мотори од преко 2.000 KS, који омогућавају брзину већу од 30 km/h. Брод је једнопалубни, двовијчани (с два пропелера), с дизелском моторном пропулзијом. Машински простор је смештен у крменом делу, док на прамцу има платформу са гурачким роговима што му омогућава и потискивање других несамоходних објеката. Труп брода је подељен на шест водонепропусних простора. Капацитет товарног простора је 2.080 m³, а укупна носивост је 1.850 тона. Предвиђен је за превоз свих врста

201 МНТ, Т:18.1. кут. 90, Rezultati mjerenja na pokusnoj vožnji m.g. „Deligrad”, Institut za brodsku hidrodinamiku Zagreb, izveštaj 654-B.

202 На овим подацима о потискивачу *Делиград* срдачно се захваљујем Николи Шљивићу из „Бродоремонта” у Панчеву.

203 На страницама часописа *Гласник Југословенског речног бродарства* месецима се одвијала анкета везана за будуће име новог брода. Потом су у складу са Правилником о одређивању имена у тадашње Министарство за саобраћај и телекомуникације послата три предлога имена уз адекватна образложења: *Делиград*, *Тесла* и *Свети Никола*. Коначну реч о избору имена за нову самохотку ЈРБ-а имала је министарка за саобраћај Марија Рашета Вукосављевић. Милена Јовановић, „Пут у Европу. Поринут нови брод ЈРБ-а”, *Гласник ЈРБ* 420 (2003), 1.

сувог терета, укључујући и превоз контејнера. *Делиград* је довољно снажан да може да повуче и састав од пет шлепова, а према потреби може да се употреби и као гурач потисница уз бок брода. Поседује најсавременију компјутерску опрему за навођење и управљање. Посаду чине два капетана, два стројара и два морнара, а брод превози терете између луке Регенсбург у Немачкој и луке Констанца у Румунији.



Самоходни теретни брод ЈРБ *Делиград* у градњи у Бродоградилшту „Београд” и у пловидби Дунавом, фотографије из документације предузећа ЈРБ Београд

Командни мост самохотке *Делиград*, фотографија: Митко Ивановски, 2010.



С бродограђевног аспекта, изградња самохотке *Делиград* била је важна и зато што је од претходне градње неког брода у домаћем бродоградилшту, а за потребе домаћег купца, прошло чак 22 године.²⁰⁴

204 Душанка Шојић, „Завршетак крмене секције. Самохотка С-95”, *Гласник ЈРБ* 411 (2002), 1; Марко Милићевић, „Само најбоље. Набављен део опреме за самохотку”, *Гласник ЈРБ* 411 (2002), 1; Милена Јовановић, „Пут у Европу. Поринут нови брод ЈРБ-а”, *Гласник ЈРБ* 420 (2003), 1; Ненад Драговић, „Лађа што живот значи. Радови на С-95 при крају”, *Гласник ЈРБ* 424 (2004), 5; Ненад Драговић, „Успешно завршен пројекат. Пробне вожње брода *Делиград*”, *Гласник ЈРБ* 427 (2005), 8; Nenad Dragović, „*Deligrad* – suvremeni riječni samokretni brod”, *Brodogradnja* 62 (2011), 193–198. На могућности да публикујем фотографије самохотке *Делиград* срдечно захваљујем Ненаду Драговићу, дипломираном инжењеру бродоградње, шефу објекта за опремање самохотке *Делиград*.

ИЗМЕЋУ ДВА СВЕТСКА РАТА – БРОДСКЕ ОЛУПИНЕ КАО СМЕТЊА ПЛОВИДБИ

Први светски рат је обележило и велико разарање пловних објеката на рекама Србије. Већ у првим данима рата аустроугарска артиљерија је потопила готово сва пловила која су се налазила у водама око Београда. Наставак ратних операција, а затим и догађаји током повлачења аустроугарске и немачке флоте узводно Дунавом на самом крају рата 1918. године, само су повећали број бродских олупина у коритима Дунава и Саве. У годинама мира које су уследиле, неке од њих су извађене и оспособљене за даље коришћење или раскодоване, али су бројне олупине још деценијама, а неке и до данашњих дана, остале у Београду, на дну Дунава и Саве.

Олупине су представљале озбиљну сметњу пловидби посебно у периодима ниског водостаја. То је био случај већ 1920. године, када се Савом није пловило пуна четири месеца, док се кроз Ђердапски сектор није могло проћи готово два месеца.²⁰⁵ Министарство саобраћаја је те године одобрило средства за подизање потопљених бродова у Панчеву и Ковину, међутим, тај посао није био обављен како треба. *Политика* је забележила да су радове водили потпуно нестручни људи, који нису подигли ни један објекат, упркос томе што су због ниског водостаја Дунава бродови у Ковину преко месец дана практично били на сувом. Том приликом је на два дела преломљен и аустроугарски тегљач *Вулкан* који је потом једноставно био остављен у кориту Дунава.²⁰⁶ Због изузетно ниског летњег и јесењег водостаја и следећа, 1921. година, била је веома тешка за бродарство. На Сави се није могло пловити од Сиска до Забрежја, а због немогућности проласка кроз Ђердап била је прекинута веза са доњим Дунавом. Тисом се могло пловити, али са смањеним товаром, а у каналима је вода била готово пресушила. Поново су се појавиле бројне олупине, од којих неке опет практично на сувом. О проблемима које је то стварало бродарству писало се и у стручном часопису *Бродар* који су 1921. године покренули Милан Б. Завађил и Драгутић А. Паљић.²⁰⁷ „Од како је овако јако опала вода у нашим рекама,

205 Милан Б. Завађил, „Криза нашег речног саобраћаја”, *Бродар* 10 (1921), 1.

206 „Афера Бродарског синдиката”, *Политика*, 16. 11. 1922, 2; Бродски капетан, „Једна опасност по наш речни саобраћај”, *Бродар* 8 (1921), 6. „Бродски капетан” је један од псеудонима под којим је за часопис *Бродар* писао капетан Младен Ст. Ђуричић који је од почетка 1923. био власник и уредник часописа.

207 Милан Б. Завађил (2. октобар 1882 – Београд, 30. јули 1928) завршио је Војну академију у Београду, а пензионисан је 1917. као генералштабни пуковник. У Бродарском синдикату СХС радио је од 1920. као шеф Административног одељења. Са Драгутићем А. Паљићем, техничким директором БС СХС, 1921. покрене часопис *Бродар* који је излазио једном недељно, али „и поред писменог и врло смишљеног уређивања и тачног излагања, одржао се, с великим напорима само од 1. септембра до 20. децембра 1921. године”. Завађил је напустио Бродарски синдикат 1922. и са Николом Брзаковићем основао приватно бродарство. Флоту која се састојала од два багера, два пароброда, елеватора и пет теретњака, одржавали су у својој радионици „Завађил” (погледати и нап. 249). „Драгољуб А. Паљић” и „Милан Б. Завађил”, у Ђуричић, *Југословенски речни портрети*, 42–43, 50–51; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 133; Младен Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори* (Београд: Пословна заједница речне бродоградње – Дунавброд, 1999), 17; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 256; Гулић, *Краљевина*

пловидба је постала веома тешка, а у последње време и опасна. Многе хаварије, које су претрпели наши бродови у октобру ове године, најбоље доказују колико су данас тешки услови за пловидбу. Ми не тврдимо, да извесне од хаварија које су се догодиле нису и резултат донекле непажње, али је број тих случајева незнатан. Највећи број хаварија резултат је ситуације, створене необично ниским стањем воде и запуштеним и непрочишћеним коритима наших река. Многи објекти подављени крајем 1918. и данас још леже на дну речном. За неке се зна, а за неке и не зна. Сазнаје се тек онда кад који од наших бродова удари о такав подављени објекат.” Бродарски капетани Бродарског синдиката СХС скретали су пажњу на то да није само пловидба доведена у питање, већ да „толики драгоцен материјал бесповратно пропада на речном дну“. Истовремено су предлагали да се, уколико нема средстава за чишћење речних корита и уклањање олупина, искористи повољан тренутак изузетно ниског водостаја да се све пловне реке савесно и брижљиво испитају, „јер кад су опасна места позната и обележена, она се могу лако избећи”. Критички су се освртали и на однос државе према овом проблему и предлагали да се вађење потопљених објеката повери приватним предузетницима.²⁰⁸

Капетаније су у свим већим пристаништима дуж тока Дунава кроз Краљевину СХС почеле са радом 1919, а њихов рад је озакоњен доношењем Привремене уредбе о капетанијама пристаништа 16. фебруара 1921. године.²⁰⁹ Капетанија пристаништа Београд је у свом сектору радила на томе да се позната места са олупинама обележе, да се изваде објекти за које се процени да их је могуће оспособити и поново користити, а да се понешто од онога што је трајно разорено и уклони. Тако је, захваљујући ниском водостају, приликом прегледа рејона средином октобра 1920, Бранко Андријанић, службеник Капетаније пристаништа, уочио две потопљене дереглије уз обалу на Дорћолском кеју: једну већих димензија чији су остаци делимично извиривали изнад водене површине и другу од које је уз обалу вирио само костур. Знало се да се у Београду уз дунавску обалу налази већи број потопљених објеката, првенствено дрварица и дереглија, које је аустроугарска артиљерија потопила још у првим данима рата 1914. године, али је низак водостај омогућио да се утврди и њихова прецизна локација. Пошто је уклањање потопљених објеката било у надлежности Дирекције вода, Капетанија јој се обратила са захтевом да се због сигурности пловила која на тим местима пристају наведене потопљене дереглије уклоне.²¹⁰ Крајем новембра исте, 1920. године, Марко Богић из Београда је Капетанији поднео молбу за дозволу да динамитом разбије своју дереглију *Крушево* која се такође налазила потопљена на дунавском кеју, испод места на коме се истоваривао угаљ. Деревлија је била натоварена са 30 m³ песка, била је стара и није било могуће извући је у једном комаду. Капетанија је издала решење да се *Крушево* разбије и уклони с кеја, а за

Југославија и Дунав, 175–176; Гордана Каровић, „Младен Ст. Ђуричић, капетан речне пловидбе”, *Код 21* бр. 4 (2016), 178.

208 Бродски капетан, „Једна опасност по наш речни саобраћај”, *Бродар* 8 (1921), 5–6; „Вађење подављених објеката” (рубрика Вести), *Бродар* 10 (1921), 12. Термин “подављен”, који означава потопљени пловни објекат, користи се и данас у бродарском жаргону.

209 *Службене новине КСХС*, год. III, бр. 57, 14. март 1921, 1–2.

210 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, 1424.

рад са динамитом претходно су тражени одобрење Војне команде и дозвола од Управе града.²¹¹

Подизани су такође и објекти потопљени на Сави. Тако је почетком априла 1921. године Хусеину Требинчевићу, трговцу из Брчког, одобрена молба да подигне из воде дереглију *Јадран* носивости шест вагона, потопљену код Топчидерске реке, код Фабрике шећера, за коју је тврдио да је његова својина и да су му је током окупације одузеле аустроугарске власти. Као доказ Требинчевић је поднео уверење о власништву. Извађена и поправљена, дереглија *Јадран* је служила све до октобра 1944. године.²¹²

БРАНКО АНДРИЈАНИЋ²¹³

капетан пристаништа Београд

Бранко Дамјана Андријанић (Бакар, 12. мај 1885 – Ријека, 5. април 1957) био је дугогодишњи шеф Капетаније пристаништа Београд. Поморску академију је завршио у Бакру и од 1909. пловио је као официр на бродовима Угарско-хрватског паробродарског друштва за слободну пловидбу из Ријеке, а од 1914. као капетан дуге пловидбе. Код Монтевидеа је претрпео бродолом на италијанском броду *Gabriela*, о чему је оставио писано сведочанство.²¹⁴ Од 1919. године је у Београду радио као службеник Капетаније пристаништа чији капетан постаје 21. јула 1921. године. О Андријанићу је његов колега Младен Ст. Ђуричић забележио следеће: „Организовао је модерну службу у капетанији и стекао опште признање и симпатије бродара и пословног света. Његова умешност, воља и радна снага најјаче су се испојиле за време поплаве 1924. године када су му сви београдски листови скоро сваки дан, са хвалом, помињали име”. Водио је послове Капетаније пристаништа до 31. маја 1930. Тада је смењен са тог положаја јер му је замерено што је био главни акционар Бродарског предузећа „Лабуд”, а то је било у сукобу интереса са његовом службеном функцијом. Премештен је на рад у Војном одсеку у Дирекцији поморства и речног саобраћаја. После рата је пензионисан, а из Београда одлази у родни Бакар 24. октобра 1946. Пасионирано се бавио израдом прецизних модела једрењака од којих се 40 примерака чува у Поморском музеју Завода за знанствени и уметнички рад ХАЗУ у Сплиту.²¹⁵



211 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, документ без броја.

212 По вађењу из воде 1921. године показало се да је извађена дереглија по димензијама идентична Требинчевићевој и Капетанија је донела коначно решење о њеној предаји власнику. Дереглија *Јадран* била је регистрована код Капетаније пристаништа Сремска Митровица. Изграђена 1906, генерално је ремонтвана у Босанском Шамцу 1929. године. Од 1939. године је била у власништву бродарства Хаџипа Требинчевића из Брчког. Разорена је у октобру 1944. код Јамене, на 202 km тока реке Саве. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 488; МНТ, Т:18.1. књига 20, Бродски регистар Капетаније пристаништа Сремска Митровица 1934–1941, 34; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 259.

213 Фотографија према: Ђуричић, *Југословенски речни портрети*, 45.

214 Branko Andrijačić, „Žrtve ramperoza”, *Jugoslovenski pomorac* 3, Zagreb 1925 – податак према: „Наши часописи”, рубрика Белешке, *Бродар* 2 (1925), 21.

215 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 486, 2044; Бранко Андријанић, Историјски архив Београда, Управа града Београда, Централна пријавница, Картотека житеља Београда и Земуна, Дигитални репозиторијум ИАБ (даље ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ); „Бранко Андријанић”, рубрика Наши портрети, *Бродар* 11 (1924), 13–14; Ђуричић, „Бранко Андријанић”, у *Југословенски речни портрети*, 45–46; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 97–98; Милован Ј. Ђорђевић, „Капетани Капетаније пристаништа Београд”, *Гласник ЈРБ* 161 (1970), 11; Andrijačić, Branko. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav

Капетанији су сметње које им стварају необележени потопљени објекти пријављивали и бродовласници. Како се већи број њих жалио на потопљени шлеп који се налазио 50 метара низводно од Кланице на Дунавском кеју (послератна БИМ „Славија” на десној обали Дунава код Панчевачког моста) где су довозили и истоваривали стоку, Хидротехнички одсек Дирекције речног бродарства је средином априла 1921. плутаком и пловцима обележио ту олупину. Постављени сигнали су и раније често нестајали, па је тако и са овима ускоро био случај, а најчешће би се догодило да их откачи неки шлеп приликом пристајања или испловљавања и потом однесе вода, па се цео посао обележавања морао радити испочетка.²¹⁶ Дешавало се и да се сигнали само помере, па више не обележавају праву локацију потопљеног објекта, о чему су Капетанију писменим путем обавештавали и заповедници бродова.²¹⁷ Средином октобра 1921. Хидротехнички одсек Дирекције речног бродарства је завршио израду плана околине Београда са означеним потопљеним објектима, који је био достављен Капетанији пристаништа.²¹⁸

Неовлашћено узимање предмета с потопљених објеката је било забрањено, али упркос томе такви случајеви су се неретко дешавали. Због тога је почетком децембра 1920. Дирекција за речно бродарство наложила Капетанији пристаништа да се обрати жандармерији за помоћ у спречавању те врсте пљачке, што је веома брзо довело до случаја на који ћемо се осврнути не само зато што добро илуструје стање на терену, већ првенствено због тога што је везан за бродовласника Јозефа Блажека. Наиме, пошто је Капетанија указала на постојање овог проблема, Драгутин Даниловић, жандармеријски наредник дорћолског кварта, пронашао је једно сидро у дворишту Прометне банке а. д. и то пријавио. Поводом тог случаја у Капетанији пристаништа је 26. јануара 1921. саслушан рибар Леон Леви, рођен 1887. и настањен у Београду, оптужен да је украо сидро с потопљене и разбијене дереглије на Дунавском кеју. Леви је изјавио да је 28. децембра 1920. са четири момка извадио сидро с потопљене дереглије, однео га до дворишта Прометне банке и предао њиховом магационеру, а све по наређењу Јозефа Блажека, службеника исте банке. С Блажеком је договорио да за овај посао буде плаћен 0,50 динара по килограму сидра, али му још увек ништа није било исплаћено. Поводом овог случаја у варошком кварту је изјаву дао и Максим Савић, чиновник Прометне банке, који је тврдио да је банци овај случај са сидром потпуно непознат, а још мање да је наредила да оно буде донето на њено имање. Коначно је 12. априла 1921. у варошком кварту изјаву дао и Јозеф Блажек: „Ја сам 1914. године после мобилизације по молби Прометне банке ослобођен војне обавезе и као њен службеник упућен на службу при стругари и пескарском одељењу на Сави. У том звању сам 1915. добио одобрење команданта 10 артиљеријског пука да на дунавском кеју вадим подављене банчине дереглије

Krleža, 2021. Pristupljeno 3. 2. 2023. <<http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=2635>>.

216 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 599, 826.

217 Тако је 18. фебруара 1921. заповедник брода *Крајина* обавестио Капетанију да сигнал који треба да обележава шлеп Грађевинског и бродарског предузећа „Гутман и Франк” из Новог Сада, потопљен код Бежанијске пумпе, не лежи на свом месту, већ 200–250 метара испод њега. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 235.

218 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 3015. Нажалост, сам план са обележеним локацијама потопљених објеката није сачуван.

које је непријатељ у почетку рата потопио. За вађење дереглије понео сам ленгер о коме је реч из магацина нашег на Сави, помоћу кога сам се служио. Ово сам вађење вршио ноћу да нас непријатељ не би приметио. Но како нас је непријатељ приметио и отворио пушчану ватру, то смо прекинули посао и тако је и ленгер о коме је реч остао у дереглији. У прошлој години када је вода била мала, ја сам нашао за сходно да исти ленгер вратим банци, чија је својина, те сам казао Леону да га пренесе, што је он урадио. За вађење овог ленгера Леон је понео из нашег магацина и два витла, дизалице и још неке потребне ствари. Како ми исте ствари није вратио, то му за вађење ленгера нисам платио док ми не врати поменуће ствари.”²¹⁹ Коначно разрешење тог случаја није познато.

ЈОЗЕФ БЛАЖЕК

предузетник и бродовласник

Јозеф Блажек (? , Моравска, 14. август 1875 – Београд, 26. август 1927) пореклом је био Чех чији су се родитељи доселили у Краљевину Србију. Основао је паробродарство са седиштем у Београду, које је 1904. године поседовало тегљаче *Салвадор* и *Дрина*, као и јахту *Драга*. Београдска општина је јахту *Драга* поклонила краљевском пару Александру и Драги Обреновић поводом венчања 1900, а Блажек ју је купио након њиховог убиства, на лицитацији одржаној у септембру 1904. године. Блажек потом набавља багер *Београд*, а у априлу 1906. и парни елеватор *Пек*, те је постао први у Србији који је за рад на вађењу шљунка и песка из корита река користио наменске пловне објекте. Од 1909. године радио је заједно с Прометном банком а. д. из Београда, а 1911. купио је две дрварице и четири шлепа и започео рад и са Српском централном банком а. д. из Београда. Међутим, сва пловила која је заједнички с двама банкама одржавао у промету потопљена су у водама око Београда већ на почетку Првог светског рата. Од 1922. године, Блажеково предузеће радило је самостално и у континуитету све до краја Другог светског рата. Године 1946. обављена је секвестрација пловног парка,²²⁰ а потом и конфискација и национализација чиме је ово, као и сва друга приватна бродарства, било угашено.²²¹



219 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 1, 1920, 1676; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 1398.

220 Секвестрација је мера привременог одузимања управе над целокупном имовином или над делом имовине лица за које постоји основана претпоставка да ће против њега бити изречена конфискација и преношење те управе на државни орган надлежан за управу државном имовином, у циљу обезбеђења имовинских интереса државе. Секвестрација престаје правоснажним окончањем поступка по делима и случајевима за које закон предвиђа конфискацију. Секвестрација пловног парка Бродарства „Блажек” извршена је према Извештају Државне управе народних добара (ДУНД), Београд бр. 1576/2658 од 23. фебруара 1946. МНТ, Т:18.1. кут. 46, Подаци о пловном парку, 1946.

221 Подаци о рођењу и смрти Јозефа Блажека потичу са гробнице породица Блажек и Власак на Новом гробљу у Београду. ДАС, МИД, Пс, Бк, Пов. ФП р11/904; ДАС, МНП, Деловодни протокол за 1906, бр. 2247; „Јахта ‘Драга’”, *Београдске општинске новине* 33 (1904), 4; „Продаја јахте ‘Драге’”, рубрика Општинске вести, *Београдске општинске новине* 40 (1904), 2; „Приватне лађе дрварице и пескарнице”, *Бродар* (1908); Читуља, *Политика*, 27. 8. 1927, 5; „Приватно бродарство. Бродарство Блажек”, *Весник културе* 5–6 (1928), 95; Ђуричић, *Југословенски речни портрети*, 28–29; Мелентије Радовић, „Фрагменти из историје нашег бродарства IV”, *Бродарски гласник* 7 (1946), 459–460; Милица Бујас, „Јосиф Блажек”, *Српски биографски речник*, том 1, ур. Чедомир Попов (Нови Сад: Матица српска, 2004), 575 (аутор је погрешно навео име Јозефа Блажека, као и датум смрти, а није навео ни датум његовог рођења); Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 255; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 176.

До пролећа 1923. године било је евидентирано преко 140 шлепова, бродова и других пловила потопљених током рата, а претпостављало се да их има и знатно више. Министар саобраћаја Велизар Јанковић²²² донео је одлуку да се приступи њиховом вађењу, али уз услов да се посао повери приватним предузећима. Усмене понуде су поднели Дунавско друштво из Аустрије и „један руски инжењер”, али су обе понуде током преговора одбијене као неповољне. Писмене понуде приложила су предузећа „Грађевинар” из Београда и „Муницион”, а уговор је коначно склопљен с предузећем „Муницион” чија је понуда била знатно повољнија. Предузеће „Муницион” се обавезало да предвиђене радове, који ће се обављати под контролом Дирекције речног саобраћаја, изврши у року од две и по године. За случај да предузеће одустане од посла или га не обави на време, уговором је било предвиђено да ће држава задржати уплаћену кауцију у износу од 50.000 динара. За куповину извесног броја извађених објеката који ће се поправити и користити за државне потребе као и за хонораре стручњака Дирекције речног саобраћаја под чијом ће се контролом изводити вађење потопљених пловила, министру Јанковићу је био одобрен кредит у износу од милион динара.²²³

Међутим, упркос свим напорима да се олупине обележе, а да се из воде изваде оне које највише сметају, посебно у пристаништима, потопљени објекти заостали после Првог светског рата у коритима Дунава и Саве око Београда и Земуна, као и нове бродске олупине, правили су сметње и у годинама које следе.

ЛУБЕНИЦЕ У РИБАРСКИМ МРЕЖАМА

Посебно популаран производ који је током летњег периода у великом броју воденим путем довожен на београдске пијаце биле су лубенице. Сећајући се живота на рекама из времена свог детињства, Александар Дероко је забележио: „Озго пак, од Вуковара спуштале су се низ Дунав дереглије натоварене лубеницама и ту се на обали, одмах из ‘лађе’, крчмило. Купац је имао права да се увери да је срце лубенице једро и као крв црвено, тиме што му је продавац бритвом извадио из срца лубенице четвртаст чеп”.²²⁴ Међутим, нису сви товари стизали на своје одредиште. Тако је летње јутро 7. августа 1924. затекло земунске рибаре у „лову” на лубенице које су плутале Дунавом. Наиме, када је дереглија Тоше Обренова из Гардиноваца, која је носила у Београд на продају лубенице Николе Марцикића, бившег бележника из истог места, допловила наспрам Градске кланице у Земуну, наишла је на неки потопљени предмет, провалила се и убрзо потопила. Низ

222 Велизар С. Јанковић (Београд, 13. децембар 1880 – Београд, 13. новембар 1966), економиста, министар и стручни писац, био је министар саобраћаја у влади Николе Пашића од 26. марта до 18. јула 1921. и од 16. децембра 1922. до 28. децембра 1923, поново у влади Николе Пашића. Др. Л. Марковић, „Ситуација”, *Политика*, 29. 12. 1923, 2; Мира Радојевић, „Јанковић, Велизар С.”, *Српски биографски речник*, том 4 (Нови Сад: Матица српска, 2009), 270–271.

223 „Вађење потопљених бродова”, *Политика*, 22. 4. 1923, 3. Према уговору, посао је требао да буде завршен до краја 1925. године, међутим још почетком 1927. на пленарној седници Министарског савета Краљевине СХС решавало се регулисање „питања друштва Муницион које је било овлашћено да вади потопљене бродове”. „Ситуација”, *Застава* 58, 1 (15. 3. 1927).

224 Александар Дероко, *Мангулуци око Калимегдана* (Београд: М. Димић, М. Драмичанин, 1987), 52.



воду је „отпловило” свих 2.600 лубеница које је превозила. Рибари су успели да ухвате само 800 комада који су затим продати пола у Земуну, а пола у Београду. Земунски рибари су касније помогли и да се дереглија извади из воде и оспособи за даљу пловидбу, а за ту услугу им је Тоша платио 150 динара.²²⁵ Колико је још времена ова дереглија пловила није познато, али нажалост, само неколико деценија касније, дереглије су заувек нестале из визуре града чији су саставни део чиниле вековима. Њихови остаци данас се могу евентуално пронаћи још само на дну река.

У кориту Дунава, на месту на коме је потопљена дереглија Тоше Обренова, налазио се необележени шлеп, непознатог власника, који је још 1915. године страдао од експлозије гранате. Нешто пре Обреновљеве дереглије на исту олупину је наишао и оштетио се парни тегљач *Фултон* (*Fulton*) Мађарског речног и поморског паробродарства (МФТР). Обавештавајући Капетанију пристаништа Београд о тим хаваријама, Краљевско редарствено повереништво за град Земун је посебно нагласило да од Дирекције речне пловидбе треба тражити „да се већ једном Дунав очисти од старих пловних објеката”.²²⁶ Међутим, исти потопљени гвоздени шлеп је још и 1931. године представљао сталну опасност за пловила која се сидре у земунском пристаништу, јер се његова олупина није

Продаја и куповина лубеница на обали Дунава, фотографија, колекција Милоша Јуришића

225 МНТ, Т:18.1. кут. 33, КП Земун, док. 1111/1924: Пријава Краљевског редарственог повереништва за град Земун о подављеној дереглији са лубеницама.

226 Ibid.

видела већ при средњем водостају. Како би се овај проблем решио покушало се са продајом шлепа, уз обавезу да нови власник мора да га извади из воде. Комисија задужена за његову продају утврдила је приближне димензије – 30 m (дужина) x 8 m (ширина) x 1.80 m (висина), на основу чега је закључено „да шлеп празан гази око 0,35 t, што значи да му је тежина око 30 тона. Шлеп од експлозије гранате на левом боку има отвор око 3 m², пун је муља, а код ниског водостаја удаљен је од обале 12 m”. У том тренутку старо гвожђе се продавало, односно куповало за 0,25 до 0,30 динара по једном килограму. То значи да се за шлеп од 30 тона могло добити између 7.500 и 9.000 динара, колико се очекивало да ће износити и трошкови његовог вађења. Крајем 1932. шлеп је продат Петру Брукеру (Brucker) за 500 динара, под условом да га као нови власник извади из воде до 31. децембра 1933.²²⁷



Превоз железничких вагона Дунавом, Београд 1916. године, разгледница, издавач Dr. Trenkler & Co, Leipzig, колекција Петра Савића

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ВАГОНИ НА ДНУ РЕКЕ

У зони пристаништа Земун сметњу безбедном одвијању пловидбе представљали су и потопљени железнички вагони. Налазили су се у кориту Дунава код земунске железничке станице, на око 20 метара од десне обале, где су доспели 1917. или 1918. године падом у воду током превоза трајектом. Чак и при ниским водостајима Дунава били су испод површине воде и ометали безбедно улажење пловних објеката у крајњи десни рукавац. Наиласком на њихове остатке хаварисане су две дереглије, једна 1923, а друга 1929. године. Када је 1931. прављен

²²⁷ МНТ, Т:18.1. кут. 34, КП Земун, док. 359/1931: Преглед препрека на пловном путу у срезу Капетаније пристаништа Земун; док. 1425/1932 и 1509/1932.



преглед препрека у зони пристаништа Земун препорука Капетаније пристаништа Земун била је да се сви ови објекти што пре изваде како би се ослободио улаз у рукавац.²²⁸ Међутим, потопљени железнички вагони су уклоњени тек у новембру 1945, када је откривено да у кориту Дунава нису била два, како се веровало, већ чак четири потопљена вагона.²²⁹

Превоз железничких вагона Дунавом код Београда, 1914–1916. године, стерео фотографија, колекција Петра Савића

ВУЛКАН ВРЕБА СА ДНА

Прецизни погоци српске артиљерије која је дејствовала из Вишњице потопили су 1. новембра 1918. године парни тегљач *Вулкан*, власништво аустријског ДДСГ-а, који је током рата коришћен за војне потребе. Претходне ноћи монитор аустроугарске речне флотиле *Бодрог*, чији је задатак био да помогне у евакуацији аустроугарско-немачких снага у рејону Гроцка–Београд, насео је на пешчано дно и насукао се уз леву, банатску обалу Дунава, прекопута Вишњице. Са монитора *Бодрог* је радиотелеграфским путем затражена помоћ која је стигла између шест и седам сати ујутру 1. новембра. У помоћ су дошла два монитора, два патролна чамца и три тегљача, међу њима и *Вулкан*. Међутим, сав њихов труд остао је без резултата. А када се ујутру с Дунава подигла магла, српска артиљерија позиционирана на Вишњици угледала је непријатељске бродове и ступила у дејство. С монитора *Бодрог* одмах је одговорено топовском палбом, док су бродови који су дошли у помоћ покупили своје конопце и пуном брзином кренули узводно како би се склонили изван домета српске артиљерије. Ипак, батерија са Вишњице успела је да оштети мониторе и патролне чамце, а да потопи тегљаче *Херкулес* и *Вулкан*. Монитор *Бодрог* је остао насукан све до пролећа 1919. године, а након што га је обновила, југословенска држава га је укључила у своју речну ратну флотилу

228 МНТ, Т:18.1. кут. 34, КП Земун, док. 359/1931.

229 Сава Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 261.

под именом *Сава* које је носио све до 1963. када је избрисан с листе ефективних бродова.²³⁰

Вулкан, „један од најспособнијих и најмоћнијих дунавских тегљача” по мишљењу Младена Ст. Ђуричића, био је практично нов брод – изграђен је 1914. у будимпештанском бродоградилшту аустријског ДДСГ-а. Упркос томе што је био озбиљно оштећен у српском артиљеријском нападу, био је вредан сваког труда на подизању и оспособљавању, што је и покушано 1920. године. Међутим, том приликом је дошло до преламања брода и он је остављен у кориту Дунава.²³¹ Његова олупина на km 1.166 тока Дунава, у близини данашњег Панчевачког моста, према левој обали, током времена је постепено тонула у муљ, али је приликом ниског водостаја још деценијама касније представљала опасност за пловидбу. Највећа незгода коју је та олупина изазвала догодила се крајем 1927. године.

На панонском делу Дунава просечна видљивост достиже и до 10 километара. Највећа је у периоду од маја до августа, а најмања зими, када спадне на испод једног километра. Током дана видљивост је најслабија у јутарњим часовима, када се изнад реке издиже сумаглица, а најбоља око 14 сати. Магла се ретко задржава током целог дана, ретка је појава у летњим месецима, а најчешћа је зими, нарочито у децембру.²³² У ситуацијама када је магла изнад реке пловидба се није одвијала, а у случају њеног изненадног наиласка правило је било да се брод приближи једној обали и стане. Због тога су већа оштећења бродова узрокована појавом магле ретка.²³³ Један од таквих случајева догодио се када је пароброд *Штросмајер*, пловећи на линији Београд–Панчево 6. новембра 1927, због немогућности оријентације у изненадној густој магли, морао да прекине пловидбу и заустави машине. Ношен низводно речном струјом, брод је наишао на олупину тегљача *Вулкан*, оштетио корито и потонуо.

У време пре изградње Моста краља Петра II Карађорђевића на Дунаву, данас познатог као Панчевачки мост, саобраћај између Београда и Панчева обављао се искључиво локалним бродовима.²³⁴ На овој линији је путнички пароброд *Штросмајер* Државне речне пловидбе крајем 1927. пловио под заповедништвом капетана Петра Шпаровића. На прву јутарњу пловидбу тог 6. новембра 1927. кренуо је у 8.30, чим је јутарња магла мало попустила. Из београдског савског

230 Хинко Бартуловић, „Поздрав панчевачким јунацима са обале сињег мора. Моје сећање”, *Летопис града Панчева* 2 (1928), 2; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 34; Гордана Каровић, „Трагом једне музејске фотографије: официр са монитора *Бодрог*”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 101–102, 106.

231 Бродски капетан, „Једна опасност по наш речни саобраћај”, 6.

232 Душан Дукић, „Дунав. Хидрографски преглед”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 45.

233 Мања штета је 21. јануара 1929. направљена на бродовима *Нера* и *Отаџбина* који су се због густе магле готово сударили испод Куле Небојша у Београду. А на свом путовању из Земуна за Београд 16. августа 1929. брод *Капетан Тодић* је у магли наишао на пловни сигнал и уништио га. Почетком марта 1943, брод *Отаџбина* је на путу за Шабац у магли наишао на спруд и незнатно оштетио корито. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 14, 1929, 134; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 15, 1929, 1622; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 413.

234 Радови на изградњи Моста краља Петра II Карађорђевића започели су 1928, а мост је за саобраћај отворен 1935. године.

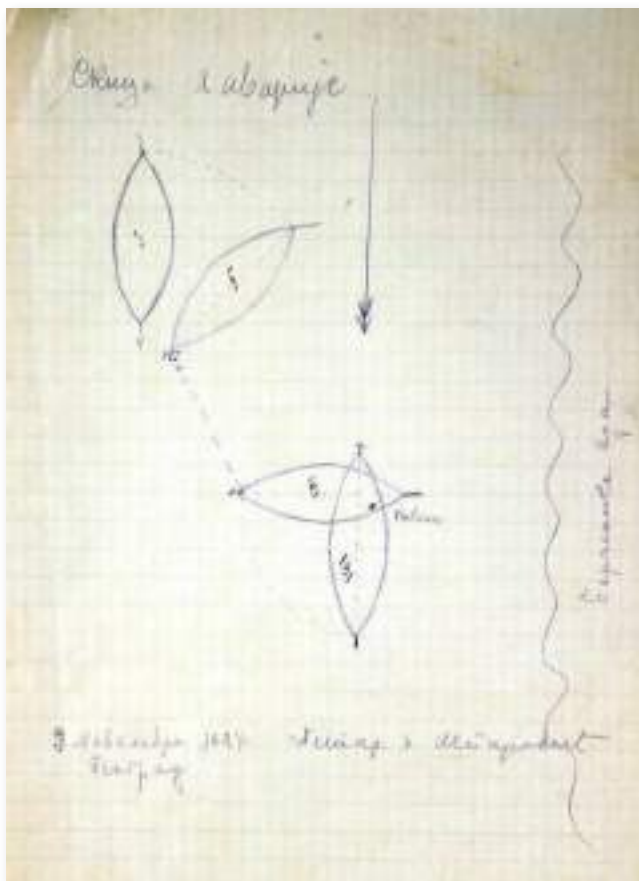


пристаништа повезао је око 150 путника. У почетку је све било у најбољем реду иако се путовало смањеном брзином, а онда је магла поново постала гушћа и обала се изгубила из вида. Заповедник и 1. крмар Александар Петровић су одлучили да зауставе брод и спусте сидро. Али тежина сидра од само 80 килограма није била довољна да у матици реке задржи брод те се он полако спуштао низводно све док није наишао на необележену олупину потопљеног парног тегљача *Вулкан*. Корито *Штросмајера* је пробијено с леве стране између 5. и 7. ребра, на 40 см од бродског дна, а кроз рупу димензија 25 x 10 см надирала је вода. Посада је свим средствима којима је брод располагао безуспешно покушавала да заустави продор воде. Сагледавши ситуацију, капетан је наредио да се ватре погасе, а котлови издувају како у контакту са водом пара под притиском не би изазвала експлозију. *Штросмајер* је ускоро потонуо до палубе уз леву обалу Дунава.²³⁵

Због хладног новембарског јутра сви путници су се током путовања налазили у бродским салонима. Када су схватили да брод тоне настала је паника коју је један морнар описао као „право беснило”. Сви су одједном нагрнули на уска врата и још уже степенице које су из салона водиле на палубу, безобзирно гурајући једни друге. А на палуби су схватили да на броду постоји само један чамац који је могао да прими највише шесторо људи. Паничан страх и избезумљеност путника посада је једва успела да савлада и смири, иако су путници, по изласку из салона који су се брзо пунили водом, били на сигурном. А већ је почела да стиже и помоћ. Чим је чуо сигнале за помоћ, Макс Хилте, инжењер немачког предузећа „Сименс Баунион” (Siemens Bauunion) које је у оквиру фирме „Југословенско Сименс”

Путнички пароброд *Штросмајер* у панчевачком пристаништу, фотографија, Панчево, МНТ, Т:18.2.674

²³⁵ МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 2125/1927, Извештај Петра Шпаровића о хаварији; Каровић, *Капетани река и мора*, 25.



Скица хаварије брода *Штросмајер* коју је 9. новембра 1927. израдио капетан Петар Шпаровић, МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 2125/1927

учествовало у изградњи железничког моста на Дунаву, пристигао је са сва три моторна чамца овог предузећа. У сваки је могло да стане 10–12 особа. Енергичним и оштрим командама капетан Шпаровић је успео да заведе ред и спасавање се даље изводило на најбољи могући начин. Сви путници и њихов пртљак су ускоро искрцани на обалу где су сачекали да се магла разиђе, када је око 11 сати дошао путнички брод *Прешерн* који их је одвезао даље за Панчево.²³⁶

Радове око спасавања подављеног *Штросмајера* преузео је истог дана Гедеон Геза Ланда, шеф Наутичког одсека Речне пловидбе. По један шлеп је постављен са сваке стране брода испод кога су затим подвучени ланци. Тиме је труп *Штросмајера* уздигнут и спречено је његово даље тоњење. Затим је с четири ручне пумпе почео рад на вађењу воде. Посада је на лицу места остала следећа три дана, све док *Штросмајер* није био извађен из корита реке. У овом инциденту људских жртава није било, а капетан Петар Шпаровић и 1. крмар Александар Петровић били су уверени и тврдили су да ни брод не би био оштећен да је олупина тегљача *Вулкан* била

прописно обележена.²³⁷ После ове хаварије Дирекција вода је постављањем светлосног сигнала поново обележила олупину. Али већ у јулу 1929. године тај сигнал опет није био у функцији. Оштетио га је моторни чамац *Ласта* чији је власник, Влада Цветковић, због тога био кажњен са 1.135 динара.²³⁸

Брод *Штросмајер* је по други пут потопљен 17. априла 1944. током савезничког бомбардовања Београда, на осмом километру реке Саве. Међутим, Немци су га убрзо извадили, поправили и користили као брод миноловац, а приликом повлачења своје војске у октобру 1944. намерно су га потопили уз леву обалу Саве, на km 6.700.²³⁹ Тим трећим потапањем завршио се животни и радни

236 Д.А. „Бродолом *Штросмајера* са линије Београд - Панчево, који се јуче изјутра, пун путника, на Дунаву испод Кланице, насукао на труп потонулог брода *Вулкан*”, *Време*, 7. 11. 1927, 5; „*Штросмајер* потонуо на Дунаву”, *Политика*, 7. 11. 1927, 4; „После наседања пароброда *Штросмајер*”, *Политика*, 8. 11. 1927, 7.

237 Крмар Александар Петровић, који је на линији Београд–Панчево путовао већ 11 година, изјавио је да олупина *Вулкана* више од месец дана није била обележена бовом. МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 2125/1927; Записници са саслушања капетана Петра Шпаровића и 1. крмара Александра Петровића о хаварији брода *Штросмајер*.

238 Влада Цветковић, који је те 1929. године био закупац превоза на Сави код Београда, морао је да плати за брениер шест динара, за стакла 54, за лампу 150, за конус 375, за плутачу 250 и 300 динара казну, укупно 1.135 динара. ДАС, Г-42, КПБ, Ф 14, 1929, 1331.

239 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1,945, ред. бр. 8; Списак потопљених пловних објеката на реци Сави у реону београдског Савског пристаништа од км 7,5 до ушћа, ред. бр. 13; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 179.

век овог путничког брода на точак, с две крме, изграђеног још 1869. године у будимпештанском бродоградилшту аустријског друштва ДДСГ за које је до краја Првог светског рата пловио под именом *Феџке (Fecske)*.²⁴⁰ Брод је био пројектован и изграђен с две крме што му је омогућавало кретање у оба правца. То је било важно за пловидбу на каналима и уским речним токовима као што је био Тамиш, где није било довољно ширине за окретање брода дужине 50 m, ширине 5,5 m и капацитета 350 путника.

ПЕТАР ШПАРОВИЋ

капетан речне пловидбе

Петар Николе Шпаровић (Рисан, 27. октобар 1887 – Врњачка Бања, 4. август 1967) основну школу је завршио у Рисну, а 1907. Наутичку школу у Котору, после чега је одмах почео да плови на бродовима аустроугарске трговачке морнарице. Поручнички испит положио је у Трсту 1910. Током Првог светског рата, када се брод на коме је пловио 1916. склонио у луку неутралне земље (Аргентина), искористио је прилику и пријавио се као добровољац у српску војску. Септембра 1917. распоређен је у Бродарску команду. Крајем 1918. као пешадијски поручник долази у Београд где му се поверавају команда и надзор над заплећеном војним и трговачким пловним парком који се налазио у Чукаричком рукавцу. По демобилизацији 1920. враћа се на море и у Дубровнику полаже испит за капетана дуге пловидбе, а затим плови на морским бродовима под југословенском заставом. У периоду од 1920. до 1925. године, у пар наврата је по неколико месеци био поморски аташе при Југословенском конзулату у Трсту. Потом се враћа у Београд и 6. фебруара 1926. запошљава у речном бродарству. То је време непосредно по формирању Државне речне пловидбе, у којој му је омогућено да већ у марту исте године полаже испит за капетана речне пловидбе. Пловио је највише на бродовима *Штросмајер*, *Франше Д'Енере* и *Скадар*. После Другог светског рата одлази у пензију и од тада живи у Врњачкој Бањи. Био је ожењен Анитом, рођеном Берто, из познате београдске породице, пореклом из Трста, која се бавила каменорезачким занатом.²⁴¹



ГЕДЕОН ЛАНДА

шеф Одсека наутичког и хаварија Државне речне пловидбе

Геден О. Ланда (Русе, Бугарска, 14. децембар 1893 – Земун, 19. новембар 1962) рођен је у граду Русе где је у то време његов отац радио као чиновник Дунавског паробродског друштва (ДДСГ) у Аустрији. Детињство је провео у Земуну где је завршио гимназију и



²⁴⁰ https://www.hajoregiszter.hu/datasheet/strossmayer_exfecske/2108 (приступљено 25. 7. 2022).

²⁴¹ МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 56, Подаци о капетанима, Петар Шпаровић, Аутобиографија и Квалификациони лист; Милован Ђорђевић, „Бокељи - капетани у Југословенском речном бродарству 1862-1962. године, *Годишњак Поморског музеја у Котору XVIII* (1970), 173-174; Slavko Stamatović, *Bokeljski tornari* (Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1987), 61; Лазар Дробњаковић, *Рисан и старе рисанске породице* (Београд: МЈМ штампа, 2003), 389-390; Јово Н. Влаховић, *Добровољци из Боке Которске у ослободилачким ратовима Србије и Црне Горе 1875-1918. године* (Херцег Нови: Одбор за припрему и објављивање ове књиге, Београд: Удружење ратних добровољаца 1912-1918 њихових потомака и поштовалаца, 2004), 114-115; Каровић, *Капетани река и мора*, 27, 40-41; Милан Гулић, *Бокељи на страни Србије у Првом светском рату* (Херцег Нови: СПКД „Просвјета“, 2015), 162-163.

матурирао 1911, након чега се одмах запослио као приправник у ДДСГ-у. У Будимпешти је 1917. похађао курс и следеће године са успехом положио испит за капетана брода. У бродарству Краљевине СХС је од марта 1919. био у својству заповедника брода, али је већ 1922. постављен за вишег чиновника у Бродарском синдикату СХС, а од 1. јануара 1927. за шефа Одсека наутичког и хаварија Државне речне пловидбе. Ланда је радио на изради првих послератних правила за полагање капетанских испита и бројних других правилника из области речног саобраћаја и бродарске струке. Спровео је јединствени систем обележавања танкова и шлепова, израдио номенклатуре за опрему и инвентар на пловилима Краљевине Југославије, а поједине широко прихваћене стране термине превео је на српски језик. Учествовао је као делегат у раду Међународне дунавске комисије у Братислави 1927, сарађујући на изради новог међународног правилника за пловидбу Дунавом и његовим интернационалним притокама. Припремио је *Даљинар Дунава, Драве, Тисе и Саве и њихових притока и пловних канала* чије је прво издање штампано 1929. године.²⁴² У време Краљевине Југославије био је два пута одликован за свој стручни рад.²⁴³ Од почетка новембра 1944. био је на служби у Команди речне пловидбе у Београду. Међутим, иако је био изузетан стручњак, 31. јануара 1945. је отпуштен из службе „на основу лоше карактеристике примљене од народних власти”.²⁴⁴ Од оснивања Речне пловидбе Хрватске 1952, касније „Дунавског Лојда”, Ланда је у том предузећу био запослен све до одласка у пензију 1. јуна 1962. године.

ПОТОНУО ПРЕВОЗЕЋИ КУПАЧЕ

Четвртог јула 1929. године, мали парни путнички брод *Лим*, који је под заповедништвом капетана Светислава Пештанца обављао превоз у београдском пристаништу, превозио је од девет сати ујутру купаче с десне на леву обалу Саве и обратно. Јер, како је новинар *Политике* забележио, од како су неколико дана раније почеле велике врућине „од врелог сунца одозго и прашине одоздо, Београђани беже и наравно куда би до на плажу. У масама, читаве колоне

²⁴² Наведени *Даљинар* је усвојен за званичну употребу Решењем Дирекције речне пловидбе бр. 68325 од 16. јануара 1929. У Збирци архивске грађе водног саобраћаја Музеја науке и технике чува се неколико примерака тог *Даљинара*.

²⁴³ Гедеон Ланда се у документима готово без изузетка води као Геза Ланда, а често и као Борислав. Чак и на умрлици коју потписују супруга, ћерке и остала родбина, стоји Борислав Ланда, а понекад се помиње и под именом Борис. МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима: Борислав Ланда, парта (умрлица); Ђуричић, „Капетан Ланда”, у *Југословенски речни портрети*, 63–64; Милован Ђорђевић, „Капетан Борислав Ланда”, *Гласник ЈРБ* 222 (1975), 18.

²⁴⁴ Главна управа речног саобраћаја (ГУРС) је 28. марта 1946. поднела предлог јавном тужиоцу у Земуну да се, у циљу заустављања негативне кампање против ГУРС-а и његових „младих руководилаца” покрене, између осталог, и поступак „противу Ланде Борислава и Виктора Рандића који су 1941. год. сачекали окупатора и као бивши високи руководиоци ЈРП помогли му да се веома брзо и лако снађе у сложеној машини речног бродарства”. МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима, Борислав Ланда: Потврда да се Борислав Ланда налази на служби у Команди речне пловидбе у Београду, КРП бр. 148, од 9. новембра 1944; Објава Команде речне пловидбе издата 9. децембра 1944. и продужена до 31. марта 1945. омогућавала је Ланди одлазак „у Земун и натраг са правом кретања дању и ноћу, свим превозним средствима”; Списак службеника којима престаје служба код Дирекције речне пловидбе, Повереништво саобраћаја, Персонално одељење бр. 627/1945; МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, Досије Бродарства Петра Рогића, 1945–1946: Допис поднет јавном тужиоцу у Земуну, ГУРС, Пов. бр. 28, од 28. марта 1946. У Музеју науке и технике се чува копија тог дописа, без својеручних потписа испод њега потписаних руководилаца Милоша Савина, другог помоћника главног директора речног саобраћаја и Јосипа Гиздића, начелника Персоналног одељења ГУРС-а.



Београђана стоје на пристаништу и стрпљиво чекају да се превезу. А превоз врши једна скела и *Лим*. До дубоко у ноћ превози *Лим* купаче са плаже у Београд”.²⁴⁵ За издавање у закуп директних превоза путника и робе с једне на другу страну реке на одређеним прометнијим местима као што је Сава у Београду, преко Дунава код Гроцке или на релацији Смедерево–Ковин, али и на другим локацијама, сваке године су на почетку пловидбене сезоне одржаване лицитације.²⁴⁶ У београдском савском пристаништу купац превоза је 1929. године био Влада Цветковић из Београда, који је за ту потребу ангажовао парни путнички брод *Лим* и скелу, који су били у власништву Бродарско трговачког предузећа „Сава” из Београда.²⁴⁷

Превоз бродом и скелом преко Саве, Београд 1933. година, фотографија, МНТ, Т:18.2.692

²⁴⁵ „Синоћ је потонуо брод који превози купаче са савске плаже”, *Политика*, 5. 7. 1929, 6.

²⁴⁶ Документација везана за те лицитације чува се у Државном архиву Србије, у фонду Капетаније пристаништа Београд.

²⁴⁷ Бродарско трговачко предузеће „Сава” основали су 1920. године капетан речне пловидбе СБД-а Војислав М. Тодоровић и бродски машиниста СБД-а Милорад Ђорић. За потребе свог бродарства имали су и бродарску машинско-браварску радионицу „Дрина” у Карађорђевој улици 28. Радионица је почетком децембра 1926. страдала у пожару који је уништио целу зграду која је била у власништву браће Захо и у којој су се налазиле и друге трговачке и угоститељске радње. Војислав М. Тодоровић је рођен у Рашкој 29. јула 1882. Школовао се у Рашкој и у Београду, а у Српском бродарском друштву је радио од 1898. Испит за капетана речне пловидбе положио је 1909. Почетак Првог балканског рата га је затекао на војној вежби, тако да је „он био једини



Реклама за Бродарско трговачко предузеће „Сава“ објављена у часопису *Бродар* 1924. године

погон уназад, али због близине потопљеног багера више није било могуће избећи удар. Брод је у олупину ударио левим боком, задобио рупу и почео да прима воду. Схвативши озбиљност ситуације, заповедник је наложио путницима да остану присебни и на својим местима, а он је сиреном позвао скелу с мотором која је заједно са њим обављала превоз на истој релацији и која је у том моменту била удаљена свега 150 метара од брода. Скела је одмах прихватила највећи део путника, док се неколико њих укрцало у чамце који су са свих страна притицали у помоћ. Да не би дошло до експлозије, заповедник је машиновођи Петру Бајеру наредио да испусти пару из котла и погаси ватре. Тек када су се уверили да су сви путници на сигурном, капетан Пештанац и посада су такође прешли на скелу. Док се радило на спасавању путника, водена струја је носила *Лим* низводно од места хаварије да би ускоро, уз шиштање паре која је излазила из котла, брод сасвим потонуо на око 10 метара од леве обале Саве, на дубину од 1,50 m.²⁴⁸

Вађењу брода *Лим* се приступило одмах, али то није био случај и с багером чија је олупина изазвала несрећу. Двадесет седмог августа 1929, по наређењу Управе поморског и речног саобраћаја, Капетанија пристаништа је наложила

од бродарских капетана који је са пушком у руци учествовао у њему”. У Драчу је био постављен за првог капетана пристаништа и комесара полиције. Први светски рат је провео у интернацији у логору Цеглед у Мађарској. Интерниран је пошто је 26. јула 1914. заробљен на броду СБД-а *Крајина*. По повратку из заробљеништва је према наређењу команданта Дунавске дивизије, 1918. године био постављен за заповедника београдског пристаништа, док је Милорад Ђорић, средином новембра исте године, био постављен за команданта пристаништа у Вуковару. Пре оснивања сопственог бродарског друштва кратко је био наутички референт у Државној речној пловидби. ИАБ, фонд 1557, Српско бродарско друштво, Регистар особља 1896–1910; ДАС, Министарство иностраних дела Краљевине Србије, Посланство у Букурешту – интернирци (даље МИД, Пс, Бк-И), ФVIII р50; „Бродарско-трговачко предузеће ‘Сава’ В. М. Тодоровића и М. Ђорића”, *Весник културе* 5–6 (1928), 96; Ђуричић, “Воја Тодоровић”, у *Југословенски речни портрети*, 38–41; Ђурђе М. Лазић, „Српска Бродарска Команда и заплешени Пловни парк у рату 1914–1918. године”, *Ратнички гласник* I (1937), 34–35; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 91–92; Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, 20–21; Роџег, *Векови српског поморства и речног бродарства*, 256; Дарко Ђирић, *Градски номад. Београдски записи фоторепортера Александра Аце Симића* (Београд: Музеј града Београда, 2011), сл. 162; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 175.

248 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 14, 1929, 1168; „Синоћ је потонуо брод који превози купаче са савске плаже”, *Политика*, 5. 7. 1929, 6.

Бродарству „Милан Б. Завађил и друг” да у року од три дана започне са вађењем потопљеног багера јер је водостај у том тренутку био веома повољан. Уколико се то не буде догодило Капетанија ће уклонити багер тако што ће га о трошку власника разорити динамитом. Међутим, није се догодило ни једно ни друго. Бродарство „Милан Б. Завађил и друг” је 14. септембра обавестило Капетанију да не поседује опрему за вађење багера и да су се обратили Дирекцији речне пловидбе с молбом да им стави на располагање два шлепа и осам чекрка, а чим им дирекција буде изашла у сусрет, одмах ће почети са радом на вађењу објекта. Истовремено су замолили Капетанију „да у интересу јавног и неометаног саобраћаја на води подејствује да им дирекција што пре изађе у сусрет”.²⁴⁹ Оно што знамо јесте да током 1929. године потопљени багер није био извађен из воде.

СВЕТИСЛАВ ПЕШТАНАЦ

капетан речне пловидбе

Светислав Пештанац (Деч, Срем, 6. април 1897 – Земун, 4. децембар 1962) гимназију је завршио у Вуковару 1916, после чега долази у Земун где се од 1. јануара 1917. запошљава у ДДСГ-у. Крај рата га је затекао у Сремској Митровици на броду *Трајзен* (*Traisen*), касније *Босна*. Био је у служби Бродарског синдиката СХС од 1. јануара 1920, а капетански испит положио је већ у марту исте године, после чега му је прво поверена команда тегљача *Брод*, с којим је пловио по Драви, а касније и команде других бродова. У јануару 1924. оснива Трговачко бродарство „Капетан Пештанац и другови”, са седиштем у Земуну, које није било дугог века. До 1934. Пештанац је радио у неколико приватних бродарстава, чак је неко време био и заповедник брода *Жан Мило* (*Jean Milot*) француског друштва СФНД (*Société Francaise de Navigation Danubienne – SFND*). У службу Државне речне пловидбе се враћа 1934. као референт у Саобраћајном одсеку. По окупацији земље 1941. године, Комесарска управа бивших југословенских бродарстава га је вратила на радно место заповедника брода, а 1945. постао је заповедник на бродовима Совјетског дунавског државног паробродарства (СДГП), потом као старији капетан унутрашње пловидбе у Југословенској државној речној пловидби све до 1952, након чега прелази у Наутички одсек и хаварије као референт, а од 1. августа 1956. као руководилац тог одсека све до пензионисања 1. фебруара 1959. Потом је до краја 1961. радио хонорарно као саобраћајно-наутички референт у земунској агенцији Предузећа за ријечни саобраћај са седиштем у Брчком.²⁵⁰



249 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 15, 1929, 1742. Никола Брзаковић, рођен у Винчи 7. октобра 1887, након смрти Милана Б. Завађила 1928. године, наставио је да води њихово бродарско предузеће и то првих година под истим именом, а затим под именом „Завађил и Брзаковић” (погледати и напомену 207).

250 АЈ-162-6, Материјали о вађењу пловних објеката из Дунава, Фасцикла 1946. година. Списак бродских капетана у америчкој окупационој зони Дунава; АЈ-162 Персонална досијеа, Ф-43; МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 34, КП Земун, Регистар пловних објеката 1 и 2, 1934; Милован Ђорђевић, „In memoriam, Светислав – Бата Пештанац”, *Гласник ЈРБ* 65 (1963), 4.

Проблеми на које се наилазило приликом вађења потопљених пловила подстакли су инжењера Бранка Б. Ђатића да им се посвети и да 20. јула 1937. године пријави патентно решење за „уређај за издизање потонулих бродова и других пловних објеката”. Његов проналазак је требало да омогући несметано обухватање ланцима, а затим и издизање потопљених објеката, чак и у случајевима када су они били дубоко зароњени у муљевито или шљунковито речно дно. Међутим, корита река још нису била очишћена ни од олупина из претходног, а већ је почео и Други светски рат, који је донео нова и неупоредиво већа разарања на рекама.

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 65 (6)

IZDAN 1 JANUARA 1938.

PATENTNI SPIS BR. 14592

Ђатић Б. Бранко, Београд, Југославија.

Уредај за издизање потонулих бродова и других пловних објеката.

Пријава од 20 јула 1937.

Важи од 1 августа 1938.

Dosadašnji poznati uređaji za izdizanje potonulih brodova imali su taj nedostatak, što se kod njihove primene često puta ni uz pomoć gajurača nije moglo obuhvatiti sa lancem potonuli objekat u slučaju da se isti duboko zario u mulj i kamen, te je svaki dalji pokušaj obuhvatanja potonulog objekta sa lancem morao biti prekinut. Primenom uređaja prema pronalasku omogućeno je u svakom slučaju obuhvatanje potonulog objekta sa lancem, na proizvoljnom mestu istog.

Suštnina pronalaska sastoji se u tome, što je za oslobađanje potonulog objekta od mulja, peska, kamena itd. i podvlačenja pod objekat lanca predviđen teški, okretni vertikalni, beskonačni lanac, čiji je gornji deo montiran iznad nivoa vode, na pr. na pontonima, ladi ili skeli, a donji deo slobodno leži na dnu. Pri okretanju tog lanca pomoću ručne ili motorne sprave njegov donji deo rilja dno, a pri istovremenom pomeranju lanca u pravcu upravnom na njega i duž uzdužne ose potonulog objekta, lanac struži mulj ispod objekta. Za podvlačenje ispod potonulog objekta otsečka lanca, isti se jednim svojim krajem vezuje za okretni, čvrsti se beskonačni lanac, dok drugi kraj ostaje iznad potonulog objekta, te posle provlačenja jednog kraja lanca, potonuli objekat može biti obuhvaćen i prema tome pripremljen za dizanje.

Primer izvođenja pronalaska predstavljen je na priloženom nacrtu i to: fig. 1 predstavlja uređaj i potonuli brod pred početak radova u vertikalnom poprečnom preseku, po crti c-d iz sl. 2; fig. 2 u uzdužnom preseku po crti a-b iz sl. 1; fig. 3 uređaj i potonuli brod za vreme rada u verti-

kalnom poprečnom preseku po crti g-h iz sl. 4 i fig. 4 u uzdužnom preseku po crti c-f iz sl. 3.

Uređaj za izdizanje potonulih objekata sastoji se od teškog, vertikalnog, beskonačnog lanca 1, čiji je gornji deo montiran na kolutima 2, pričvršćenim na grebama 3 nekog plovećeg objekta, na pr. pontona 4, a donji deo lanca leži na dnu 5, pri čemu je za okretanje lanca predviđen poznati čekrk 6 sa ručnim ili motornim pogonom. Članovi lanca 1 mogu biti tako oštri, da pri okretanju lanca isti riljaju dno 5 i provlače se ispod izbivenih limova 7 potonulog broda 8, za čije su obuhvatanje predviđeni lanci 9,9' koji se zakačuju jednim svojim krajem za okretni, beskonačni lanac 1. Za pričvršćivanje krajeva lanca 9,9' nakon obuhvatanja potonulog broda 8 predviđeni su kukasti zavrtni 10.

Pontoni 4 se usidre iznad potonulog broda 8, tako da donji deo beskonačnog lanca 1 padne na dno 5 ispred broda i da ravan tog lanca bude upravna na uzdužnu osu broda 8 pa se čekrk 6 stavlja u pogon. Donji deo lanca 1 rilja dno 5, i usled vlastite težine ulazi u dubinu dna, a riljanje dna u pravcu uzdužne ose broda 8 ostvaruje se pomeranjem u istom pravcu lanca 1 odn. greba 3. Za obuhvatanje broda 8 lancem 9, isti se vezuje jednim svojim krajem za lanac 1 pomoću koga se lanac provlači ispod broda 8. Nakon obuhvatanja broda 8 krajevi lanca 9,9' vežu se celishodno za kukice 10. U slučaju potrebe lanac 1 može imati naročito oštre rubove, koji dejstvuju slično testeri.

Din. 10.—

Patentni zahtevi:

1.) Uređaj za izdizanje potonulih brodova i drugih plovećih objekata, naznačen time, što se sastoji od teškog, okretnog, vertikalnog, beskonačnog lanca (1), montiranog iznad nivoa vode, celishodno na nekom plovećem objektu (4), tako da

donji deo tog lanca pri svom pomeranju paralelno uzdužnoj osi potonulog objekta (8) rilja dno (5) ispod istog.

2.) Uređaj po zahtevu 1, naznačen time, što je lanac (1) izveden sa oštrim rubovima, koji dejstvuju slično testeri.

Краљевина
Југославија, Управа за
заштиту индустријске
својине, Патентни
спис бр. 14592

Fig. 1

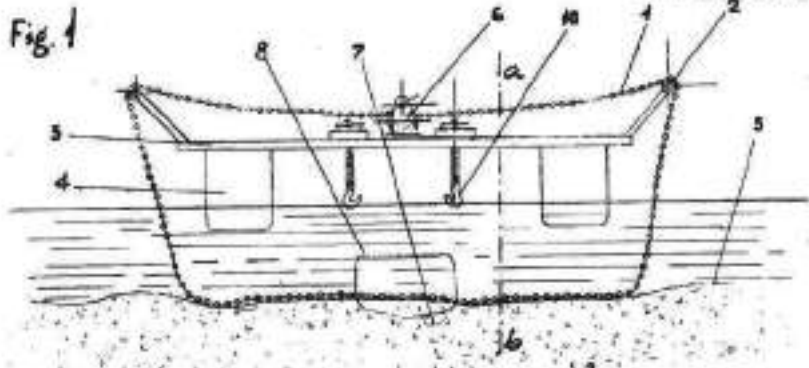


Fig. 2

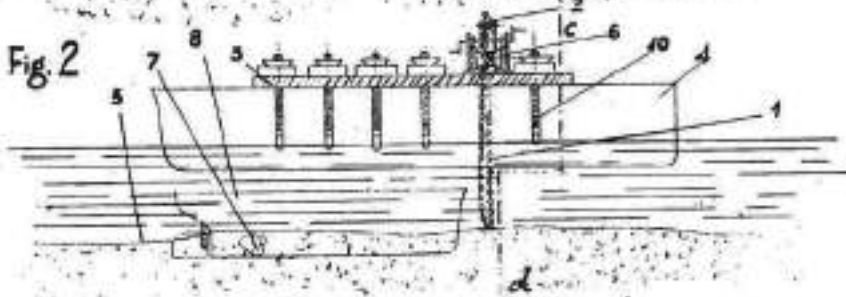


Fig. 3

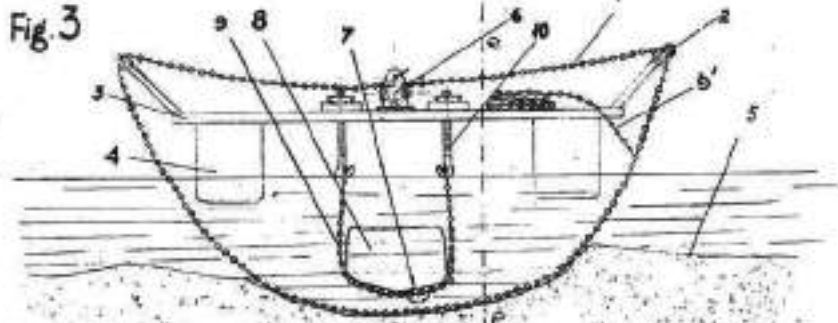
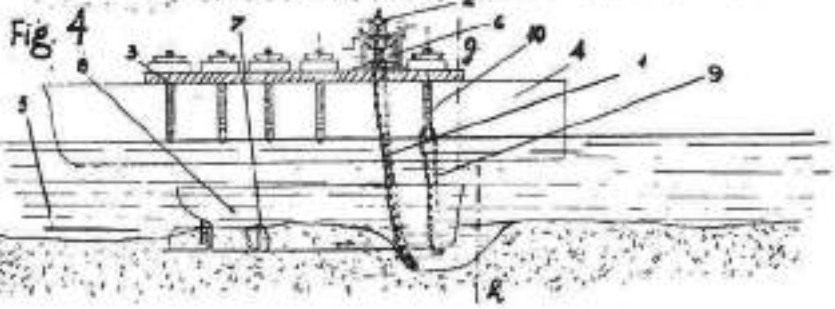


Fig. 4



ДРУГИ СВЕТСКИ РАТ

У Краљевини Југославији и Други светски рат је започео ратним дејствима на рекама. Специјално формирана немачка борбена група поринула је 5. априла 1941. године око 22 часа своје гумене чамце у Дунав, упала на територију Југославије и на препад заузела Сипски канал у Ђердапу, једну од виталних тачака на дунавском пловном путу. Само неколико сати касније осујећене су и југословенске групе чији је задатак био да запрече улаз у Сипски канал и у канал Јуц и на тај начин онемогуће пловидбу кроз Ђердапски сектор Дунава. У рано јутро 6. априла 1941. године, отприлике у време када је немачка борбена група успешно обавила свој део посла у Ђердапу, отпочео је и ваздушни напад на територију Краљевине Југославије.²⁵¹

ПОТОПЉЕНИ ОД СТРАНЕ ПОСАДЕ ТОКОМ АПРИЛСКОГ РАТА 1941. ГОДИНЕ²⁵²

Уочи напада немачке војске, Речна ратна флотила Краљевине Југославије имала је од бродова у свом саставу мониторе *Морава* (изграђен 1892), *Сава* (1904), *Драва* (1914) и *Вардар* (1915), тегљач *Цер* (1909) – командни брод Речне ратне флотиле, два тендера за мине – парне тегљаче на вијак *Шабаци* (1914) и *Сисак* (1908),²⁵³ јахту *Драгор* (1928) и стражарске чамце *Граничар* и *Стражар* на Охридском језеру, изграђене 1929. године.²⁵⁴ Због притиска Трећег Рајха на земље југоисточне Европе да се прикључе Тројном пакту од друге половине марта 1941. године мобилисано је и Речној флотили прикључено преко 50 пловних објеката (тегљача, шлепова, моторних чамаца и других пловила). Од њих је формирано више група за запречавање и разминирање пловних путева. Поједина пловила су била намењена за патролну службу, а остала за речни и болнички трен,²⁵⁵ за евакуацију базе флотиле у Новом Саду, за формирање пловачке базе, као и за скелске прелазе. Према ратном плану, снаге југословенске Речне флотиле биле

251 Paunović, *Đerdap i Timočka krajina*, 698–702; Nikola Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije* (Београд: Сlobода, 1978), 7–8; Boško Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije* (Београд: Војно издавачки и новински центар, 1991), 14–15; Milan Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941–1944”, *Istorija 20. veka* 3 (2012), 48–50; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 236, 238; Бошко Антић, *Бесмртни монитор* (Београд: Бошко Антић, 2018), 93–94; Милош Жикић, *Априлски рат у Моравској бановини. Пета армија Југословенске војске у рату 1941* (Београд: Институт за савремену историју, 2020), 126–129.

252 У питању је измењен и знатно проширен текст објављен 2015. године: Гордана Каровић, „Априлски рат 1941. године у београдском акваторијуму: бродови потопљени од стране сопствене посаде”, *Весник Војног музеја* 42 (2015), 163–176.

253 У литератури се као година градње тегљача *Сисак* наводи 1915, али су истраживања Дејана Јовановића недвосмислено доказала да је тегљач био изграђен 1908. године.

254 Radiša Savić, *Dejstva na plovnim rekama i NOR* (Београд: Мornарички гласник, 1977), 5; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 237.

255 Трен је назив за скуп пловних објеката чији је задатак позадинско обезбеђивање борбених јединица речних ратних флотила.

су стационаране на Дунаву и Тиси.²⁵⁶ Сва та пловила, заједно са немобилисаним јединицама трговачке флоте Југословенске речне пловидбе (ЈРП) и приватних бродарстава, поделила су судбину своје војске, народа и земље.

Током Априлског рата 1941. године дуж тока Дунава и Саве посаде су потопиле већи број бродова и шлепова. Веома добро сведочанство о њиховом броју као и о оквирној позицији потапања представља немачка карта израђена у јуну 1941. године, која се чува у Музеју науке и технике (Прилог 1).²⁵⁷ Највећи број потапања је извршен у зони београдског пристаништа, а затим узводно Савом, на правцу повлачења југословенских пловних јединица, све до Скеле и Шапца, док је тегљач *Цер*, командни брод Речне флотиле, посада потопила знатно узводније, код Жупање. Због значаја краткотрајног Априлског рата, као и чињенице да је готово свим бродовима који су у том периоду потопљени ван шире зоне београдског акваторијума матична лука био управо Београд, поменућемо сваки појединачни случај потапања, док ће посебна пажња бити усмерена на догађаје у широј зони града.

У раним јутарњим сатима 6. априла 1941. први су страдали мобилисани бродови ЈРП – моторни шлеп *Витез*, тада под војном ознаком *Р XXVII*,²⁵⁸ и парни тегљач *Куманово* под ознаком *Р XXIV*. Њихов ратни задатак био је да онемогуће пловидбу кроз Ђердапски сектор Дунава потапањем по два шлепа натоварена каменом, цементом и гвожђем – први у каналу Јуц код Доњег Милановца, а други у Сипском каналу између Текије и Кладова. За акцију онеспособљавања канала Јуц били су припремљени шлепови *ЈРП 27323* и *СБД 111*, а за Сипски канал шлепови *ЈРП 26553* и *СБД 121*.²⁵⁹ Међутим, та акција југословенске Речне флотиле започела је касно, у тренутку када су Немци не само запосели румунску обалу већ су се и пребацили на десну, југословенску обалу, освојивши Сипски канал, стратешки најосетљивију тачку Ђердапа. Тако су, због изузетно јаке непријатељске ватре под којом су се нашли југословенски конвоји, сва четири шлепа потопљена на знатно неповољнијим местима, изван самих канала. Посада моторног шлепа *Витез* је потом покушала да његовим потапањем запречи Сипски канал али је, намерно ударајући о зидове канала успела само да оштети брод, који је коначно потопила неколико километара низводно, код села Давидовац. Током акције запречавања Сипског канала рањен је командант Ђердапског сектора, поручник бојног брода I класе Јосип Гргић, а погинули су и први бродари.²⁶⁰ На моторном шлепу *Витез* погинуо је Божо Шегота, 2. бродски

256 Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 12; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 237.

257 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Karte der Binnenschiffahrtswege, 1:500.000, Beograd, VI. 1941.

258 У текстовима у којима се пише о судбини брода *Витез* у Априлском рату 1941. године, без изузетка се погрешно наводи да је у питању тегљач. Међутим, *Витез* је био нов, модеран и снажан моторни шлеп израђен 1933. за Речну пловидбу Краљевине Југославије.

259 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Karte der Binnenschiffahrtswege, 1941.

260 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: KRP, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih plovnih objekata ЈРП и SBD od 6. aprila 1941 i dalje, Већ, 14. мај 1945; Младен Ђкица, „Ratna mornarica Jugoslavije od 1919. do 1941. godine”, urednici Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, *Pomorski zbornik*, knjiga prva (Zagreb: JAZU, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, 1962), 663–664; Paunović, *Đerdap i Timočka krajina*, 700–702; Душан Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу

крмар, док су Александра Ристића, шлеп крмара, убили немачки војници када је с насуканих шлепова искочио на обалу.²⁶¹ Остале чланове посаде са шлепова *ЈРП 26553* и *СБД 121*, међу њима и Крсту Вељашевића, заробили су немачки војници.²⁶² После неуспеле акције запречавања канала Јуц, посада парног тегљача *Куманово* је истог дана потопила свој брод у пристаништу у Доњем Милановцу. *Куманово* и шлепови *ЈРП 27323* и *СБД 111* остали су потопљени до краја рата.²⁶³



БОЖО ШЕГОТА

други бродски крмар

Божо Николе Шегота рођен је 20. децембра 1905. у Кострени код Ријеке. У службу речног бродарства Краљевине СХС ступио је 22. октобра 1922. са три разреда основне школе. Од 1934. је био у звању 2. бродског крмара. Погинуо је у Сипском каналу на моторном шлепу *Витез* 6. априла 1941. године.²⁶⁴

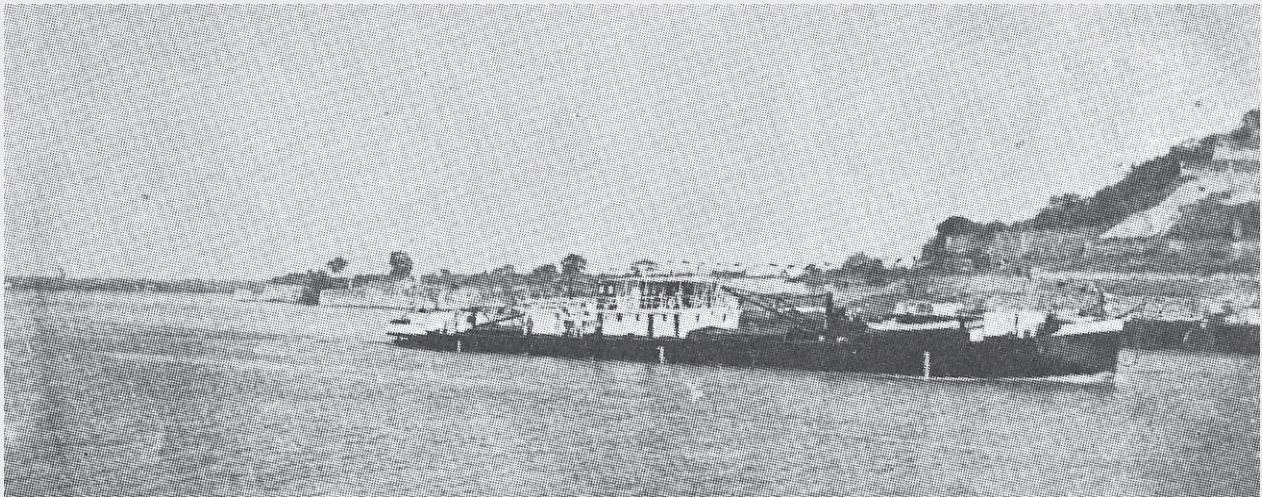
хидроенергетског система у Ђердапу”, *Balkanica VI* (1975), 192; Rajko Radovanović, „Rečno brodarstvo Jugoslavije”, *Mornarički glasnik* 4 (1982), 675; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 15; Požeg, *Većovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 200-201; Никола Рачић, „У немачким логорима 1941-1945. године”, *Баитиник* 13 (2010), 298-299; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 49-50; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 238; Антић, *Бесмртни монитор*, 94-96; Жикић, *Априлски рат у Моравској бановини*. 128-129; „Пакао на Дунаву”, *Вечерње новости*, 18. 5. 1963, 19; „Сваки човек на свом месту”, *Вечерње новости*, 20. 5. 1963, 15.

261 Случај брода *Витез*: Изјава Крсте Вељашевића, крмара другог шлепа који је био у вучи моторног шлепа *Витез*; МНТ, Т:18.1. кут. 70, Спискови бродара погинулих у Другом светском рату; „In memoriam”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 66; „Бродари у народној револуцији и обнови и изградњи земље”, *Гласник ЈРБ* 140 (1969), 5. О Александру Ристићу до сада нисмо успели да пронађемо више података. МНТ, Т:18.1. кут. 73, фасцикла Борба за затварање Сипског канала.

262 Крста Вељашевић је после 22 дана успео да побегне из заробљеништва, прво у Турну Северин, а после у Београд. Као пензионер је живео у Иванову где су га 1970. године посетили сарадници *Гласника ЈРБ*-а којима је на поласку дао ратну заставу брода *Витез*. Заставу је чувао током окупације „често и око паса”, а после рата код своје куће. Замолио је да се у његово име преда Музеју речног саобраћаја у Београду. Према: Ђ. Лушић, „Ведрџи Крста Вељашевић”, *Гласник ЈРБ* 157 (1970), 9. Када је Музеј науке и технике 2013. године преузимао на трајно чување и коришћење материјал и грађу Музеја речног саобраћаја, застава брода *Витез* није била међу примљеним материјалом.

263 У договору са немачким властима, у лето 1942. године су у Доњи Милановац послати инжењер Бранко Ђатић и два рониоца са комплетном ронилачком опремом како би испитали стање потопљеног тегљача *Куманово* и утврдили могућности за његово вађење. Међутим, до тога није дошло, тако да је и у мају 1946. олупина тегљача *Куманово* и даље лежала испред кеја у Доњем Милановцу и ометала пристајање бродова, док је између задњег дела брода и шкарпе већ почео да се ствара спруд. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Препис документа Грађевинског одељења достављеног Управи за одржавање унутрашњих пловних путева у јулу 1942. године; KRP, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 20, 48, 167; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih objekata JRP i SBD od 6. aprila 1941. i dalje, Већ 14. мај 1945; МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, док. 651/1946. Месечни извештај о стању пловног пута за месец мај 1946. године.

264 Фотографија и основни подаци о крмару Шеготи су из Регистра наугичког особља, МНТ, Т:18.1. кутија 41.



За Југословенску речну пловидбу је на рачун ратних репарација у бродоградилушту у Дегендорфу у Немачкој²⁶⁵ изграђен моторни шлеп *Витез*, заједно са још два теретњака истог типа који су понели имена *Јунак* и *Ускок*. У своју матичну луку Београд *Витез* је упловио 23. октобра 1933. године. Неколико дана касније, 27. октобра, свечано је освећен у савском пристаништу у присуству министра саобраћаја Лазара Радивојевића и других званичника. Потом је под заповедништвом капетана Боже Росовића и другог капетана Радована Марковића кренуо на путовање до Умке и натраг током кога су гости имали прилику да разгледају брод. *Витез* је ускоро започео редовну пловидбу на линији Београд–Регенсбург. Његову посаду су чинила два капетана, тројица машиниста, редар, два крмара и тројица морнара. Био је то модеран објекат, са два 6-цилиндрична, 4-тактна дизел мотора по 375 КС и са алатима за тегљење, због чега је и био мобилисан и 1941. упућен на ђердапски сектор Дунава. Немци су моторни шлеп *Витез* потопљен код Давидовца извадили из воде већ 6. јуна 1941, поправили и потом углавном користили у области Црног мора. За време ратних операција на Азовском мору 1943. године, у рејону луке Темрјук, *Витез* је наишао на мину и услед експлозије и пожара потонуо је преполовљен. По завршетку рата оба дела брода су извађена из воде и расходована као старо гвожђе.²⁶⁶

Моторни шлеп *Витез* у пловидби Савом у Београду, у Београду, извор: *Paunović, Đerđap i Timočka krajina*, 700

У првим данима ратних сукоба посаде су у великом броју потапале своја пловила како их немачка војска, која је брзо напредовала, не би заробила у исправном стању. У периоду од 10. до 12. априла монитори и бродови мобилисани за потребе Речне флотиле потапани су по наређењу војних лица која су се на њима налазила, док су бродови Југословенске речне пловидбе и приватних бродарстава потопљени или по наредби војних власти или због тога што су њихови заповедници и посада тај чин сматрали својом патриотском дужношћу. На Сави су, узводно од Шапца, потопљени парни тегљачи *Срећко* и *Словенија*, затим, крећући се низводно, мобилисани парни тегљач *Босна* код Скеле, мобилисани парни тегљач *Прерадовић* и моторни шлеп *Ускок* између Прогара и Забрежја,

265 Deggendorfer Werft & Eisenbau G. m. b. H., Deggendorf.

266 АЈ-162, кутија 6 (у даљем тексту АЈ-162-6), 1949, фасцикла 2; „Данас стиже трећи моторни товарни брод Државне речне пловидбе”, *Политика*, 23. 10. 1933, 7; „Трећи моторни брод Државне речне пловидбе”, *Политика*, 24. 10. 1933, 9; „Освећење и пробни пут *Витеза*, трећег моторног брода Речне пловидбе”, *Време*, 28. 10. 1933, 8.



После потапања бродова у Кисељевачком рукавцу 11. априла 1941. чланови посаде бродова *Битољ* и *Галеб II*, заједно са службеницима Агенције ЈРП у Градишту, спремни да крену у правцу Пожаревца (према натпису на полеђини фотографије), МНТ, Т:18.2.1136

док су код самог Забрежја потопљени парни тегљач *Србин* и мобилисани моторни тегљачи *Александра (Alexandra)* и *Вишеград (Visegrád)*, као и парни тегљачи – тендери за мине *Сисак* и *Шабач*. Моторни шлеп *Подриње* и парни тегљач *Багдан* потопљени су на Колубари, први у близини Обреновца, други код Дражевца. Монитори *Сава*, *Морава* и *Вардар*, као и парни тегљач *Делиград* у власништву Бродарства „Блажек” из Београда, потопљени су на Сави у Београду. Мобилисани парни тегљач *Танаско Рајић* страдао је несрећним стицајем околности када се на њега срушила конструкција минираног железничког моста на Сави. На Дунаву код Грочанске аде посада је потопила парни тегљач *Гучево*, а у Кисељевачком рукавцу код Великог Градишта путнички пароброд *Битољ* и моторни шлеп *Галеб II* у власништву Бродарско-трговачког предузећа „Галеб” из Београда.²⁶⁷ У тексту који следи биће више речи о догађајима и о бродовима потопљеним у самом Београду и у широј зони градског акваторијума.

²⁶⁷ ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159, 1307, 2018; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Karte der Binnenschifffahrtswege, 1941.

МОНИТОРИ САВА, МОРАВА И ВАРДАР

Једанаестог априла 1941. године, заједно са трупама југословенске војске, ка Београду и Сави почеле су да се повлаче и јединице Речне флотиле Краљевине Југославије. Монитори *Сава*, *Морава* и *Вардар* допловили су у Београд истог дана увече. Како је у складу са Уредбом о уређењу позадине и позадинске службе, при Капетанији пристаништа Београд 3. априла 1941. образована Команда пристаништа, у њеним просторијама се те вечери процењивала ситуација и одлучивало се шта даље да се ради. Пошто је повлачење монитора узводно Савом било онемогућено јер због изузетно високог водостаја бродови нису могли да прођу испод мостова, њихови команданти су донели одлуку да их потопе, а да се бродске посаде повуку ка Забрежју, односно Шапцу, са коначним циљем да се прикључе јединицама ратне морнарице на мору. Следеће питање које се поставило било је да ли је посаде требало одмах да се прекрцају у тегљаче и напусте Београд, за шта се залагао командант 1. групе монитора (*Сава* и *Вардар*), поручник бојног брода I класе Миливој Коцкар, заповедник монитора *Вардар*. Остали бродски официри и представник капетаније пристаништа успротивили су се овом предлогу сматрајући да је водостај Саве толико висок да и остали бродови, чак и са спуштеним димњацима, тешко да могу да прођу испод железничког моста. Поручник Коцкар је био упоран и његова реч је на крају превагнула.²⁶⁸

Ратни бродови флотиле потопљени су отварањем наплавних вентила у машинским просторијама и то: монитор *Сава* уз леву обалу реке Саве, у близини њеног ушћа, у попречном положају у односу на ток реке, крмом наслоњен на плитку обалу, док је прамцем заронио према матици реке; монитор *Морава* је потопљен у близини, али на средини реке. Монитор *Вардар* је посада такође потопила на средини Саве, наспрам зграде Капетаније пристаништа Београд.²⁶⁹ Људство с потопљених монитора прекрцало се на два тегљача Југословенске речне пловидбе који су заплвили узводно Савом. Један од њих био је *Танаско Рајић*.²⁷⁰

ТРАГЕДИЈА НА ПАРНОМ ТЕГЉАЧУ ТАНАСКО РАЈИЋ

Палубом тегљача *Танаско Рајић* није могло да се креће од људи и опреме. Немајући простора ни да се окрену, људи су стајали једни уз друге. Завладала је нека тешка тишина. Али, када се око један час после поноћи тог 12. априла 1941. године *Танаско Рајић* најзад одбио од обале и заплвио узводно Савом, војницима

268 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1568; „Трагедија ‘Танаска Рајића’“, *Вечерње новости*, 21. мај 1963, 15.

269 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 158, 161.

270 У текстовима се као други тегљач на који се укrcала посада потопљених монитора помињу и *Корана* и *Рашка*. Неке изјаве бродара, сачуване у архиву Музеја науке и технике, указују на то да је у питању био тегљач *Корана* који је под заповедништвом бродовође Живојина Крстића кренуо узводно сат времена пре брода *Танаско Рајић*, а да је тегљач *Рашка*, који је у том тренутку још увек био у пристаништу, спасао преживеле после потапања брода *Танаско Рајић*. Милан Гулић (*Краљевина Југославија и Дунав*, 239–240) такође наводи сва три тегљача, као и Бошко Антић, али тек у својој публикацији из 2018. године (*Бесмртни монитор*, 103, 106), у којој се за тегљач *Корана* погрешно наводи да је путнички брод.



Београдско савско пристаниште, у првом плану парни тегљач *Танаско Рајић*, око 1938-1940. године, фотографија, колекција Милоша Јуришића

и официрима, па чак и бродарима, лакнуло је. Добро расположење се враћало. Знано се да су оба моста на Сави минирана, али није било непосредних разлога за страх јер су били обавештени да ће инжењеријске јединице југословенске војске мостове дићи у ваздух тек у шест сати ујутру. Када су стигли до железничког моста, било је јасно да због високог водостаја брод неће моћи да прође испод челичне конструкције. Први крмар Јован Ђатковић послао је 2. крмара Петра Матића на задњу палубу да помогне код спуштања димњака, не верујући да ће војници бити вични том послу. Та наредба је Петру Матићу спасила живот. Он је касније и пружио главна обавештења о трагедији која се ускоро догодила. Како спуштање димњака није било довољно, порушене су и ограде и скинути сви делови брода који су штрчали и онемогућавали његов пролазак испод моста. А затим је *Танаско Рајић* поново кренуо напред. „Пловили смо брзином пужа”, причао је касније Петар Матић, „тако споро како ваљда ниједан брод никада није пловио Савом. Оборени димњак гребао је конструкцију моста”. У том тренутку се разлегла снажна експлозија. Железнички мост је миниран, а његова челична конструкција је у дубине Саве сабила тегљач *Танаско Рајић* са свим морнарима, официрима и бродарима који су се налазили на њему. На површини запенушале воде нашло се само тридесетак људи који су, борећи се за живот и оптерећени

тешком ратном опремом, дозивали у помоћ. Са свих страна су се чули вапаји пуни страве људи који су тонули у мрачне дубине реке. Стихија је била бржа од спасилаца који у мрачној ноћи нису успели ни да схвате шта се у ствари догодило, мислећи да је брод наишао на мину.²⁷¹

Сачувано је неколико исказа преживелих у овој катастрофи. Љуба Јањић, машиниста с монитора *Вардар*, овако описује ужасне тренутке после експлозије и потонућа брода: „Скоро милећи, *Танаско Рајић* се примицао огромној конструкцији. Прамац, на коме смо још увек стајали, увукао се под мост. Тада је брод стао. Гледали смо, напетих нерава, према железничкој конструкцији над нашим главама, нестрпљиво очекујући да се брод извуче испод ње. Тако смо стајали неки секунд, а онда је *Танаско Рајић* кренуо пуном паром напред. Тек што смо одахнули, блеснула је светлост. Експлозију нисам чуо. Само сам осетио како ми је нестало тло под ногама и како летим у ваздух. Освестио сам се у води, када сам ударио главом у гвоздени предмет. То је била мостовска конструкција која је вирила из хладне, мутне воде. Пресавио сам се преко дебеле шине. Из уста ми је куљала вода, а глава ме је болела од ударца. Чуо сам гласове који су дозивали у помоћ, а између челичних шина приметио сам како се црне лешеве мојих другова у зимским плавим капутима. Са десне стране сам препознао глас поручника Кремића. И он се дохватио конструкције. С њим је био и ложач са *Вардара*. Није знао да плива и вода га је случајно избацила поред Кремића, па се, дохвативши се за његове ноге и он извукао на конструкцију.”²⁷²

Петар Матић, 2. крмар тегљача *Танаско Рајић*, причао је како је, када је експлозија одјекнула, као сламка био подигнут у ваздух, да би се већ у следећем моменту нашао усред хладних таласа који су „резали као тестера”. Тада је из свег гласа почео да зове у помоћ. То су чинили и други, сви они које је Матић видео око себе како се грчевито боре да остану на површини. „Већ сам хтео да се предам судбини, када сам пред собом угледао нешто бело и убрзо схватио да је то појас за спасавање. Пружио сам руку према спасоносном предмету који је вода носила. Али, од хладноће рука се била укочила. Појас је полако нестајао на таласима. Помислио сам да је сада са мном свршено и заклопио очи. Али воља за животом је ипак била јача од свега. Поново сам отворио очи и тада ми је један снажан талас као на тањиру донео спасоносни комад плуте. Грчевито сам се ухватио за појас који ми је срећа донела у последњем часу и сада сам био сигуран да ћу из воде изаћи жив”.²⁷³

Од 110 укрцаних припадника Речне флотиле Краљевине Југославије, у овој несрећи животе је изгубило њих 95, укључујући и поручника бојног брода I класе Миливоја Коцкара, заповедника монитора *Вардар*,²⁷⁴ на чије су инсистирање

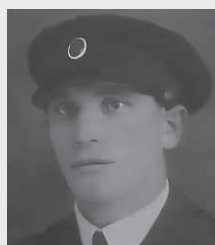
271 „Трагедија „Танаска Рајића”, *Вечерње новости*, 21. 5. 1963, 15; „Вапаји са реке”, *Вечерње новости*, 22. 5. 1963, 15.

272 „Трећи мост се није јавио”, *Вечерње новости*, 11. 4. 1961, 6.

273 „Вапаји са реке”, *Вечерње новости*, 22. 5. 1963, 15.

274 Ikica, „Ratna mornarica Jugoslavije od 1919. do 1941. godine”, 663; Paunović, *Đerdap i Timočka krajina*, 703; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 15; Radovanović, „Rečno brodarstvo”, 675; Boško Antić, *Rat na rekama kroz vekove* (Beograd: Mornarički glasnik, 1986), 180; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 16; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 202; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 239–240; Антић, *Бесмртни монитор*, 106.

бродови те ноћи и заплвили узводно Савом ка Шапцу. Цивилни чланови посаде на тегљачу *Танаско Рајић* били су Јован Ђатковић, 1. бродски крмар, Петар Матић, 2. крмар, и Петар Радосављевић, 1. машиновођа, а те кобне ноћи 12. априла 1941, на броду су се налазили још и Филип Летић и Милан Николајевић, крмари речне пловидбе који су били додељени мониторима *Морава* и *Вардар*. Од њих петорице преживео је само Петар Матић.²⁷⁵ Тегљач *Рајић* остао је наредне две године на дну, на трећем километру Саве, на пловном путу испод железничког моста у Београду. Немци су га извадили из воде 21. јула 1943, поправили и користили све до краја рата који је дочекао разорен и потопљен у Новом Саду, после чега му се губи траг.²⁷⁶



Јован Цветка Ђатковић (Сип, 1. август 1894 – Београд, 12. април 1941). Завршио је четири разреда основне школе. У служби речног бродарства је био од 10. октобра 1919, а у звању 1. бродског крмара од 1. јула 1933. Погинуо је приликом потонућа тегљача *Танаско Рајић*.

Петар Јосипа Матић (Бањол на Рабу, 29. март 1902 – Бањол на Рабу, 24. април 1981). У родном месту је завршио четири разреда основне школе. У служби речног бродарства је био од 4. августа 1922, а у звању редара 2. класе од 1935. године. У априлу 1941. је био у звању 2. крмара, али нисмо пронашли податак када је то звање добио. Преживео је потонуће тегљача *Танаско Рајић*.

Петар Радосављевић (Велика Плана, 3. април 1910 – Београд, 12. април 1941) погинуо је у звању 1. бродског машиновође на тегљачу *Танаско Рајић*.

Филип Фрање Летић (Бакарац, Краљевица, 3. април 1906 – Београд, 12. април 1941). У служби речног бродарства је био од 10. октобра 1919, а у звању 2. бродског крмара од 1934. Погинуо је прилом потонућа тегљача *Танаско Рајић*.

Милан Василија Николајевић (Александровац, 15. јануар 1900 – Београд, 12. април 1941). У служби речног бродарства је био од 24. октобра 1923. Године 1930. је био редар 2. класе, док је звање 2. бродског крмара добио 1934. Погинуо је прилом потонућа тегљача *Танаско Рајић*.²⁷⁷

²⁷⁵ МНТ, Т:18.1. 73, Фасцикла „Трагедија Танаска Рајића”, писани исказ капетана Милована Ј. Ђорђевића о догађајима у ноћи између 11. и 12. априла 1941. Капетан Ђорђевић се те ноћи налазио на моторном чамцу *Дрим* Милутина Стаменковића, такође капетана речне пловидбе, који је био привезан уз камуфлирани шлеп усидрен на доњем крају Аде Циганлије.

²⁷⁶ ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 1200; АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; МНТ, Т:18.1. кут. 82, Књига описа и контроле парног котла брода *Танаско Рајић*, Београд 1943; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Пријава ратне штете Државног речног бродарства, Београд, 10. јун 1945, лист III.

²⁷⁷ Наведени основни подаци свих запослених, као и фотографије Летића и Николајевића су из Регистра научичког особља Речне пловидбе Краљевине Југославије – МНТ, Т:18.1. књига 41.



Рушење мостова је било саставни део плана одбране Београда, а како су немачке оклопне и моторизоване јединице већ надирале кроз Срем, одлучено је да се мостови сруше у ноћи између 11. и 12. априла. Због општег расула и непостојања садејства између јединица југословенске војске није се знало за пролазак бродова испод железничког моста, што је довело до трагичног случаја да се конструкција управо минираног моста сруши директно на брод пун припадника Ратне морнарице Краљевине Југославије.²⁷⁸

Видевши ујутру 12. априла потопљене бродове Речне ратне флотиле Краљевине Југославије, посада парног тегљача *Делиград*, у власништву Бродарства „Блажек” из Београда, потопила је свој брод уз леву обалу, на првом километру реке Саве, узводно од порушеног Моста краља Александра (о тегљачу *Делиград* више на стр. 76).

Бродови који су се повлачили узводно Савом окупљали су се код Забрежја, међу њима и путнички пароброд *Краљица Марија*, на коме је евакуисана целокупна архива Речне пловидбе.²⁷⁹ У свитање 12. априла 1941. Београд је напустила и Команда пристаништа, а заједно с њом и сви службеници Капетаније пристаништа која је од 3. априла била у саставу ове команде. Писмено наређење за дан и час евакуације капетаније није постојао, па су њени службеници кренули у повлачење заједно са Командом пристаништа. Током тог повлачења погинуо је Љубомир Недељковић, редар Капетаније пристаништа Београд. Околности

Порушени железнички мост на Сави у Београду 1941. године, фотографија, из фонда Железничког музеја у Београду

Фотографија Јована Ђатковића је из Збирке фотографија МНТ, Т:18.2.36, Петра Матића МНТ, Т:18.2.1566, док су податак о месту и датуму рођења и фотографија Петра Радосављевића из МНТ, Т:18.1. кут. 73, Фасцикла „Трагедија Танаска Рајића”; „In memoriam”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 66.

278 Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 15; Radovanović, „Rečno brodarstvo”, 675; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 180; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 16; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 202; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 50; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 239–240; Антић, *Бесмртни монитор*, 106.

279 На путничком пароброду *Краљица Марија* налазила се и главна благајна, као и неколико службеника Речне пловидбе који су бродарима делили плате и хранарину за три месеца унапред. МНТ, Т:18.1. кут. 72, Milovan Đorđević, „Potapanje broda *Bosna*”, у *Veliki brodolomi. Udesi na rekama* (рукопис), 108.

његове погибије нису довољно познате – постоји само забелешка да је страдао у судару бродова до кога је дошло код Забрежја.²⁸⁰

У Забрежју су потопљени моторни тегљачи *Александра* и *Вишеград*, као и парни тегљачи *Србин*, *Сисак* и *Шабаци*, док су остали бродови напуштени. Њихове посаде и преживели официри и морнари Ратне морнарице, укупно око 450 људи наоружаних личним наоружањем и митраљезима поскиданим са бродова, поделили су се у две групе и кренули према Јадрану. Мања група је стигла у Боку Которску, а већа до Сарајева, који је према ратном распореду био одређен као место евакуације војних јединица. Ту су се 14. априла јавили Врховној команди од које су ускоро добили наређење које су најмање очекивали: „Положите оружје, јер је донета одлука о капитулацији”.²⁸¹

МОТОРНИ ТЕГЉАЧИ АЛЕКСАНДРА И ВИШЕГРАД

У пристаништу у Забрежју посаде су потопиле моторне тегљаче на пропелер *Александра* и *Вишеград*, који су били мобилисани и под командом Ратне морнарице. По окупацији Југославије оба брода су у врло кратком року извађена из воде и одвучена на генерални ремонт у Бродоградилште „Јохан Крамер” у Апатину. Немачка ратна морнарица је извадила брод *Александра*, преградила га у минополагач и користила до краја рата. Броду *Вишеград* су власници, Бродарство „Браун и Пири” из Апатина, по завршеном ремонту променили име у *Викторија* (*Victoria*). Крај ратних сукоба оба брода су дочекала на горњем Дунаву, у америчкој окупационој зони.²⁸²

На бурну историју бродова *Александра* и *Вишеград* осврнућемо се само у најосновнијим цртама.²⁸³ У бродоградилшту и фабрици машина у Грабову код Шчећина,²⁸⁴ данашња Пољска, за потсдамску краљевску породицу је 1887. године изграђена салонска парна јахта на вијак под именом *Александрија* (*Alexandria*). Брод је променио намену 1922. када је у бродоградилшту у Линцу преграђен у парни тегљач. Од 1929. је у власништву Бродарства „Браун и Пири”

280 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 53, 1941, 1568; „In memoriam”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 66. Службеници Капетаније пристаништа Београд Славомир Гргић и Љубомир Недељковић евакуисали су се заједно воденим путем. Гргић је Недељковићеву погибију пријавио Команди пристаништа у Забрежју, где је и састављен записник о тој несрећи. Како записник није сачуван, детаљи погибије Љубомира Недељковића су нам још увек непознати.

281 Ikica, „Ratna mornarica Jugoslavije od 1919. do 1941. godine”, 663; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 15; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 180; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 16; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 203; Антић, *Бесмртни монитор*, 106.

282 МНТ, Т:18.1. кут. 29, Karte der Binnenschiffahrtswege, 1941; АЈ-162-4, 1946. година, Мађарска репарација; МНТ, Т:18.1. књига 9, Бродски регистар Капетаније пристаништа Бездан, 1933-1941, 165; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р.Ј. на дан 1. јануара 1946 год., стр. 6, ред. бр. 41, 44; Бранко Ђатић, „Наши ударници са горњег Дунава”, *Бродарски гласник* 6 (1946), 379; Đorđević, „Potapanje broda *Gučvo, Aleksandra* i *Srećko*”, у *Veliki brodolomi*, 96; Erich Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Band 8/1 (Bonn: Bernhard&Graefe, 1993), 109–110; Гулић, „Завршетак Другог светског рата и питање повраћаја југословенског ријечног бродовља”, 94.

283 Историјат ових бродова детаљно је истражио Дејан Јовановић коме срдачно захваљујем на уступљеним подацима.

284 Stettiner Oderwerke, A. G. für Schiffs- und Maschinenbau, Grabow bei Stettin.



из Апатина које му мења погон и као моторни тегљач га под именом *Александра* користи све до мобилизације у марту 1941. године.²⁸⁵ Док се по завршетку ратних сукоба *Александра* још налази на горњем Дунаву, одакле се у Југославију враћа тек крајем маја 1947, донето је решење о њеној конфискацији, преузимању од стране Државног речног бродарства и преименовању у *Рудник*. На име ратне одштете за брод је тражена сума у износу од 2.520.000 динара. Обнова је у бродоградилушту у Апатину завршена тек 1953, када *Рудник* улази у састав флоте предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда, формираног после реорганизације бродарства извршене пред крај 1952. године.²⁸⁶

Моторни тегљач *Александра* Бродарства „Браун и Пири“ из Апатина у пловидби кроз Будимпешту тридесетих година 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.84

За Царску морнарицу Немачке је 1918. у Бродоградилушту Јохана Текленборга у месту Гестемунде код Бремерхафена²⁸⁷ био изграђен миноловац *FM 20*, потоњи *Вишеград*. Брод је од 1920. променио велики број власника, имена, погон и намену. Прво је преграђен у парни тегљач на вијак, а када га је Бродарство „Браун и Пири“ купило 1938, за њихове потребе је у апатинском

285 Током година удео у власништву брода се мењао, тако да је 1935. Фердинанд Браун поседовао 24%, Јосип Пири 6%, а Контролбиро комисионарске и агентурске радње за извоз и увоз, Жељко Кос, Змаја од Ноћаја 12, Београд, 70% удела у власништву брода. Југословенско контролно а. д. из Београда, са седиштем у Узун Мирковој 6, преузело је 70% удела у власништву брода 1938. године. До још једне промене долази 1940. када је власничка структура била следећа: Фердинанд Браун поседовао је 18%, Јосип Пири 12%, а Југословенско контролно а. д. из Београда 70% удела у власништву брода. МНТ, Т:18.1. књига 9, Бродски регистар Капетаније пристаништа Бездан 1933-1941, 20.

286 Брод је конфискован Решењем Среског суда у Апатину бр. 3228/1005 од 1. марта 1946. МНТ, Т:18.1. кут. 36, Подаци о пловном парку, стање 1. јула 1946. год, Моторни тегљачи, ред. бр. 8; АЈ-162-4, АЈ-162-4, 1946. година, Мађарска репарација; *Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ*, 10, 11; Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, 109–110.

287 Johann C. Tecklenborg Werft A. G., Geestemünde, Bremerhaven.



Моторни тегљач *Вишеград* по вађењу из воде на генералном ремонту у Апатину 1941. (лево) и брод после ремонта (десно), фотографије, МНТ, Т:18.2.1137, 1138

бродоградилшту извршена преградња у моторни тегљач. Власници су му дали име *Вишеград*. По завршетку Другог светског рата брод је конфискован, преузет од стране Државног речног бродарства и преименован у *Фрушка Гора*. На име ратне одштете за њега је потраживано 6.000.000 динара.²⁸⁸

ПАРНИ ТЕГЉАЧ СРБИН²⁸⁹

Парни тегљач ЈРП-а *Србин* потопљен је уз десну обалу Саве код Забрежја, на km 37 речног тока.²⁹⁰ О његовом потапању остало је забележено сведочанство тадашњег заповедника брода Панте Марјановића. Почетак рата *Србин* је дочекао у низводној пловидби од Осијека ка Београду, вукући теретњаке натоварене храном за војску стационирану у Шапцу. „[...] На домаку Београда, код Небојшине куле, оставио сам теретњаке, очекујући да ту добијем даља наређења. Али, како нико није био у стању да ми изда нова наређења, најзад сам одлучио да идем даље према Шапцу иако сам слутио брзу капитулацију и пораз. [...] На броду се ћутке радило, ретко је ко са ким разговарао. Само када издам команду то их покрене, прену се и оживе из тешке безизлазне чамотиње која их је притискала, усамљене на пустој реци. Међутим, код Забрежја ми је било јасно да је сав напор узалудан и да терет неће стићи до Шапца. Ту су били усидрени многи бродови који су кренули узводно у Саву. Сви напуштени од особља. Непријатељ је хрлио са свих страна. Стигао је до пред Обреновац, а у Шабац је већ ушао. У споразуму са машинистом Илијом Илићем и његовим помоћником

288 Брод је конфискован Решењем Среског суда у Апатину бр. 3228/1005 од 1. марта 1946. МНТ, Т:18.1. књига 9, Бродски регистар Капетаније пристаништа Бездан, 1933-1941, 165; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р.Ј., стање 1. јула 1946 год., Моторни тегљачи, ред. бр. 8; АЈ-162-4, 1946. година, Мађарска репарација; *Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ*, 10, 11.

289 Брод је 1898. изграђен за аустријски ДДСГ, у њиховом бродоградилшту у Обуди, у Будимпешти (DGT Óbudai Hajógyára, Óbuda – DDSG-Schiffswerft Budapest, Óbuda), у Мађарској. Под именом *Мађар (Magyar)* пловио је све до краја Првог светског рата када су га заробиле српске трупе. Као ратни плен је додељен Краљевини СХС и тада улази у састав флоте Бродарског синдиката СХС и мења име у *Србин*.

https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/konavlje_exsrbin_exmagyar/2721?nyelv=en (приступљено 13. 11. 2022).

290 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Патна штета: Spisak podavljenih objekata JRP i SBD od 6. aprila 1941. i dalje, рађен у Већу 14. маја 1945.

Миладином Михајловићем, одлучио сам да брод потопим, а храну са теретњака поделим народу на обали. Са овом одлуком сагласило се целокупно особље брода. Изашао сам на обалу, стао пред брод који ми је био, можда, најмилији којим сам заповедао у мојој дугогодишњој бродарској каријери и говорио му као живом: *Србине*, нећеш им, вала, пасти у руке! Непријатељ је већ био ту на домаку, за нашим леђима. Морнари су се одмах дали на посао. Брзо су одврнули славине и вода је незадрживо са свих страна шикнула у утробу брода, који је био све тежи и после неколико минута нагло потонуо. Сви смо на обали тужно посматрали потапање брода. Старшина морнара Фрања Траваш плакао је као



мало дете. Жао га је било брода на коме је провео 10 година. Остали су грцали, а кад би ко проговорио, јецај је прекидао речи које су пригушене нестајале. Када бродару тоне брод, он тада све губи, као ратар коме сву летину и њиву потапа вода. Најзад је Сава потпуно скрила брод у своја велика недра. Ту на обали у Забрежју, не знајући ни сам шта да чиним, дао сам посади разрешницу, са тиме да свако иде куда жели. Одмах су се сви разишли са пуне савске обале, чувајући у себи последњу успомену на свог *Србина*. Пре потапања брода изнео сам књигу бродске благајне и када сам се одлучио да идем пешице пут Ваљева, оставио сам је код једног сељака. То ми је касније много помогло да Немцима докажем да нисам брод потопио због новца, како су ме оптуживали, већ да сам то учинио ‘по наређењу’ наше Ратне морнарице. На путу за Ваљево био сам нападнут из авиона и рањен у лево раме. То ми је такође помогло да се због лечења јавим Комесарској управи много касније. Па, ипак и тада сам много пута саслушаван за потапање *Србина*. Настојали су да докажу да сам потапање извршио самоиницијативно и да ме због тога треба казнити. Но у томе нису успели, нити је ико од посаде то открио.”²⁹¹

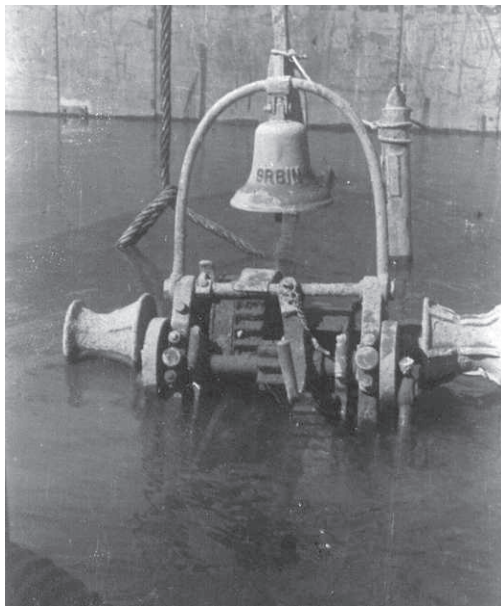
Парни тегљач *Србин*,
фотографија, МНТ,
Т:18.2.693

291 МНТ, Т:18.1. кут. 53: „Како сам потопио Србина”, писано сведочење Панте Марјановића, заповедника брода; Đorđević, „Потапање брода *Srbin*”, у *Veliki brodolomi*, 111.

Немци су 1942. покушали да подигну брод, али нису успели, па је *Србин* наредних шест и по година остао у кориту реке.²⁹² Његовом вађењу се приступило тек 1. јуна 1947. У том тренутку палуба брода је била затрпана слојем песка висине два метра. За чишћење унутрашњости и избацивање око 1.190 m³ песка и блата било је потребно пуна два месеца. Тек потом је испод корита подвучено 14 дебелих ланаца што је омогућило да се приступи вађењу. На површину реке *Србин* је испливао 28. септембра 1947. У овај посао је било уложено и око 3.000 часова



Вађење потопљеног тегљача *Србин* 1947. године, фотографије, МНТ, Т:18.2.1551-1553



292 АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата.

подводних радова током којих се посебно истакао ронилац Славко Станојевић.²⁹³ Брод је превучен у бродоградилуште на Чукарици где је 1950. године још увек чекао на обнову. По њеном завршетку ушао је, под новим именом *Конавље*, у састав флоте предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда.²⁹⁴

ПАРНИ ТЕГЉАЧ ПРЕРАДОВИЋ

Парни тегљач *Прерадовић* војна посада је потопила на Сави код Прогара. По мобилизацији од стране Речне ратне флотиле Краљевине Југославије, тегљач је носио војну ознаку *Р XXIX* и био коришћен као помоћни брод у минерској и баражној служби на положајима у Сави. У првим данима априла 1941. године брод се нашао код Прогара, без везе са командом и без икаквих вести, тако да су командант и посада морали сами да одлуче о његовој судбини. А када су од бродара који су се чамцем враћали из Шапца сазнали да се код Кленка воде борбе, командант се више није двоумио. Искрцао је посаду и 11. априла потопио брод отварањем наплавних вентила у машинским просторијама. У својству 1. официра, а у чину поручника корвете, тада се на броду налазио капетан речне пловидбе Вукашин Вукадиновић. Када се нешто касније јавио на дужност Комесарској управи бивших југословенских речних бродарстава, Вукадиновић је због потапања тегљача *Прерадовић* морао да се правда немачким властима. Међутим, ослобођен је одговорности јер, иако је имао звање капетана речне пловидбе, у то време није био заповедник брода.²⁹⁵ *Прерадовић* је ускоро извађен из воде и Немци су га после поправке користили за своје потребе, да би га 8. априла 1945. године намерно потопили узводно од Беча, код Дегендорфа, на km 1.991,600 тока Дунава. Југословенски бродари су га извадили и оспособили за пловидбу, а по повратку у земљу и обављеном ремонту запловио је под новим именом *Штајерско*, које је носио све до повлачења из саобраћаја и расходовања 1966. године.²⁹⁶

Парни тегљач *Прерадовић*, који је као ратни плен припао Краљевини СХС после Првог светског рата, саграђен је још 1870. у бродоградилушту у Флоридсдорфу у Аустрији.²⁹⁷ Због дотрајалости и лошег стања у коме се налазио

293 Божићар Ж. Гавриловић, „Недавно је извађен из реке Саве реморкер *Србин*” (копија чланка се чува у Архиву Музеја науке и технике, али без податка о томе где је био објављен).

294 Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ, 6-7, Парни тегљачи, ред. бр. 17.

295 Đorđević, „Potapanje broda *Kumanovo* i *Preradović*”, u *Veliki brodolomi*, 101.

296 AJ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак подављених објеката ЈРП и СБД од 6. априла 1941. и даље, рађен у Бечу 14. маја 1945, Пријава ратне штете (Немачка), лист II – Вредност речних реморкера – теретних бродова на точак, који су током рата уништени или нестали.

297 Тегљач је изграђен 1870. у бродоградилушту Јозефа Ј. Рустона у Флоридсдорфу (Josef J. Ruston Werft A. G., Floridsdorf) у Аустрији за Прво мађарско паробродско друштво (Első Magyar Gőzhajózási Társaság), под именом *Драва* (*Dráva*). По преласку у власништво аустријског ДДСГ-а 1874. мења име у *Петефи* (*Petőfi*). У Бродарском синдикату СХС и Речној пловидби Краљевине СХС / Југославије плови под именом *Прерадовић*, за време мобилизације – од марта 1941. године – под ознаком *Р XXIX*, за Комесарску управу бивших југословенских речних бродарстава као *Прерадовић*, а по повратку у Југославију носи име *Штајерско*. *Пловни парк и пловећа постројења Дирекције речне пловидбе Краљевине Југославије и Српског бродарског друштва*. *Бродови, мотори,*



Парни тегљач
Прерадовић,
фотографија, МНТ,
Т:18.2.647

повучен је из саобраћаја 1929. године „и одвучен на паробродско гробље”, са идејом да се његови делови демонтирају и користе за уграђивање у друге бродове. Међутим, та првобитна одлука је промењена и брод је 18. јануара 1930. одвучен у Бродоградилиште Сартид у Смедереву на реконструкцију и генерални ремонт. На навоз је извучен 10. маја, а већ 29. августа је поново био спуштен на воду где су потом довршени преостали радови и преправка машина. Након обнове *Прерадовић* је имао 500 KS (650 индикованих KS), тако да је могао да вуче осам шлепова са по 50 вагона робе. На релацији од Београда до Сланкамена су 23. децембра 1930. обављени пробна возња и свечано пуштање брода у саобраћај, коме су присуствовали министар саобраћаја Лазар Радивојевић, директор Речне пловидбе Милојко Требињац, адмирал у пензији Драгутин Прица, неколико виших чиновника Министарства саобраћаја, као и представници и инжењери фабрике Сартид. За госте је на броду био приређен ручак.²⁹⁸ Захваљујући одлуци с краја 1929. да се брод не расходује већ да се генерално обнови, наставио је да плови и ради све до своје 96. године (1966).

танкови и шлепови (Београд: Речна пловидба Краљевине Југославије, 1937), 6, ред. бр. 22.
https://www.hajoregizster.hu/hajoadatlap/stajersko_experadovic_expetofi_exdrava/2791?nyelv=en
(приступљено 12. 11. 2022).

²⁹⁸ „Свечано пуштање у саобраћај брода *Прерадовић*”, *Политика*, 24. 12. 1930, 5; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 169.



МОТОРНИ ШЛЕП УСКОК

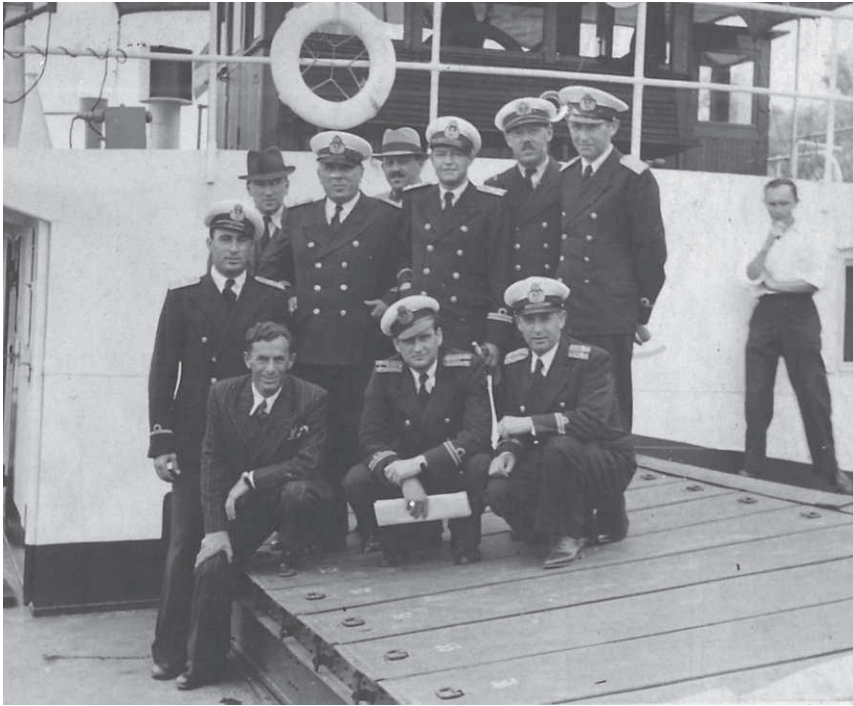
Ускок, први моторни шлеп Речне пловидбе Краљевине Југославије, изграђен је на рачун ратних репарација у бродоградилушту у Дегендорфу у Немачкој.²⁹⁹ У своју матичну луку Београд упловио је 2. јула 1933. године, под заповедништвом капетана Еугена Гашпаровића. Имао је укупно 21 члана посаде, а прва линија на којој је саобраћао била је Београд–Регенсбург–Београд.³⁰⁰ По мобилизацији од стране Речне ратне флотиле Краљевине Југославије *Ускок* је пловио под војном ознаком *Р XXII*. У априлском рату посада га је потопила на Сави, узводно од Забрежја, али је убрзо извађен из воде и поправљен. Наиме, већ у јуну 1941. године када је израђена немачка карта са уцртаним пловним објектима (Прилог 1), из воде су били извађени моторни тегљачи *Александра* и *Вишеград*, моторни шлепови *Ускок* и *Витез*, као и парни тегљач *Шабац*. У мају 1942. године *Ускок* је преправљен у морски транспортни брод немачке црноморске флоте. Од 4. јуна следеће године коришћен је као брод за снабдевање и брод радионица немачке дунавске флоте. Само месец дана касније, 1. јула 1943. године, био је прикључен 30. противминској флотили, а 30. априла 1944. године патролној дивизији Констанце.³⁰¹ Према информацијама које је имала Команда речне пловидбе,

299 Deggendorfer Werft & Eisenbau G. m. b. H., Deggendorf.

300 Основни подаци о броду: дужина највећа 66,67 m, конструктивна 64,75 m, ширина најв. 8,30 m, конст. 8,30 m, висина констр. 2,50 m, гажење празан 0,69 m, најв. 2 m, носивост 612,39 t, истиснина 880,17 t, KS 2x380=760. АЈ-162-6, 1949, фасцикла 2; „Први моторни шлеп Речне пловидбе”, *Политика*, 3. 7. 1933, 7; *Пловни парк и пловећа постројења ДРПКЈ и СБД*, 171.

301 МНТ, Т:18.1. кут. 29, Karte der Binnenschiffahrtswege, 1941; Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, 117–119.

Моторни шлеп *Ускок* у Великом Градишту, мај 1940. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1104



На палуби моторног шлепа *Ускок* у бази Ратне морнарице у Новом Саду 1940. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1102

Путовање припадника Ратне морнарице на моторном шлепу *Ускок* 1940. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1103

Ускок се приликом наступања Црвене армије налазио у водама доњег Дунава, где му југословенске власти губе траг. Почетком марта 1950. године Главна управа унутрашње пловидбе Министарства саобраћаја ФНРЈ обратила се Одељењу за међународни саобраћај истог министарства како би се покренуло питање повраћаја *Ускока* јер се веровало да је моторни шлеп *Вјатка* који је пловио под заставом СССР-а, у ствари био југословенски *Ускок*. Совјетска амбасада у Југославији је 19. септембра 1950. одговорила Министарству саобраћаја да „тврђење да брод *Вјатка* који плови по Дунаву, а који се тобоже раније звао *Ускок* и припадао Југославији, не припада истини”.³⁰² Теренским истраживањима обављеним педесет и шест година касније утврђена је судбина *Ускока* и показало се да су Совјети били у праву. *Ускок* је, наиме, био део конвоја у коме су се налазиле јединице немачке црноморске флоте и дунавске флотиле који су се од 25. августа 1944. из рејона Галаца, Макона и Браиле повлачиле и пробијале узводно Дунавом све до Прахова. Због стања на фронтима и немогућности даљег узводног пробоја, немачка војска је почетком септембра 1944, у рејону Прахова, потопила сва пловила у саставу конвоја. Остао је забележен податак да је *Ускок* потопљен на дан 7. септембра 1944.³⁰³ Локација на којој се његова олупина и данас налази утврђена је 2006. године.³⁰⁴

302 AJ-162-6, 1949, фасцикла 2.

303 Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, 119.

304 Gordana Karović, „Projekat uklanjanja brodskih olupina iz drugog svetskog rata kod Prahova”, istorijsko istraživanje, Beograd 2006 (рукопис припремљен за предузеће „Witteveen + Boss”, а за потребе израде Мастер плана за пловне путеве Србије); Gordana Karović, „Остаци немачке флоте потопљене у Прахову”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 185–193.



ПАРНИ ТЕГЉАЧ БОСНА³⁰⁵

Мобилисани парни тегљач *Босна* потопљен је на Сави код Скеле. Његов заповедник био је капетан речне пловидбе Антон Берић, који је почетком априла 1941. добио налог да отпутује у Сремску Митровицу и стави се на располагање команди места. Додељена су му два официра копнене војске и наређено му је да буде у приправности како би, у случају потребе, трајектом направљеним од теретњака пребацивао трупе и ратни материјал преко Саве. Међутим, до 10. априла није било потребе за ангажовањем брода јер тим правцем трупе углавном нису пролазиле, а и оно мало што их је било, прелазило је преко понтонског моста.

Али када се 10. априла зачула артиљерија у близини Митровице, заповеднику Берићу је у команди саопштено да поступи према свом нахођењу. У договору са официрима копнене војске који су се налазили на броду, донео је одлуку да

³⁰⁵ Брод је 1882. изграђен за аустријски ДДСГ, у њиховом бродоградилшту у Обуди, у Будимпешти, у Мађарској, под именом *Траун* (*Traun*). Генерална реконструкција брода обављена је 1895. у истом бродоградилшту. Српске трупе су га заробиле 1918. године. Као ратни плен је додељен Краљевини СХС и тада улази у састав флоте Бродарског синдиката СХС и мења име у *Босна*. Erwin Hauke, *Dampfschiffe der DDSG, Zeichnungen ausgewählter Schiffstypen* (Wien: Martin Fuchs, 2001), 27, Skizze 72;

https://www.hajoregizster.hu/datasheet/bosna_extraun/traun/2989/2336?nyelv=en (приступљено 13. 11. 2022).

Парни тегљач *Босна*,
фотографија, МНТ,
Т:18.2.433

исплови низводно према Забрежју где је требало да буде Команда пловидбене линије за реку Саву. Код Јарка су наишли на укотвљену групу бродова, чији су им заповедници рекли да путују узводно Савом без икаквог циља и наредбе. Пошто их је Берић обавестио да се код Сремске Митровице чује артиљерија, одлучено је да цела група одмах крене низводно према Шапцу у који су стигли исте вечери. Сутрадан је *Босна* наставила низводно и допловила до Новог Села где је укотвљен стајао брод *Милош Обилић*, чији заповедник, капетан Милан Ђорђевић, такође није знао ништа о тренутној ситуацији. *Босна* је следећег дана наставила пут низводно и стигла до Забрежја где се налазила велика група бродова које је посада напустила, а неки од њих су били и потопљени. Како су немачки авиони стално надлетали овај рејон, капетан Берић је одлучио да се врати нешто узводно и брод склони у рукавац између Скеланске аде и десне обале Саве, што је у том тренутку било могуће због високог водостаја Саве. Сутрадан се са 1. машинистом Фрањом Шурићем и 1. крмарем Иваном Дебелићем посаветовао шта даље да раде. Предложио је да се брод потопи, а да посада пешице крене на југ, као и посаде осталих бродова остављених у Забрежју. Шурић и Дебелић су се сложили и саопштили одлуку осталим члановима посаде који су се такође сагласили да се брод потопи како га Немци не би заробили у исправном стању. Потом је машиниста Фрањо Шурић отворио наплавне вентиле у машинским просторијама. *Босна* је полако тонула и ускоро је из воде вирио само њен димњак са југословенском тробојком.

Пошто су се опростили од брода, сви заједно су кренули према Убу. Са посадом су пошла и два официра копнене војске који су такође били без икаквих обавештења о тренутној ситуацији на ратиштима и без везе са својом командом. Успут су наилазили на групе немачких војника на моторциклима које су им довикивале „Хајде кући!“. Када су видели да су Немци већ ту и да је узалудно ићи даље на југ, решили су да се разиђу. Заповедник Берић, машиниста Шурић и манипулант Мањикин су отишли у Ново Село где су преноћили на броду *Милош Обилић*. Антон Берић је сутрадан отишао на Широке њиве, на брод *Прешерн* на коме је заповедник био његов рођени брат Марко Берић. Ту је остао до доласка комисије Комесарске управе бивших југословенских речних бродарстава која је путовала узводно Савом и непотопљеним бродовима на које је наилазила, издавала наредбе за покрет, углавном у правцу Београда. У групи бродова на Широком ливадама налазио се и парни тегљач *Црна Гора* чији је заповедник Војислав Милосављевић напустио брод и с војском отишао према Сарајеву. Како је Антон Берић био без брода, јер је потопио *Босну*, комисија Комесарске управе му је наредила да прими команду брода *Црна Гора* и да одмах отплови за Београд.

Због потапања брода *Босна* капетан Антон Берић је током рата више пута био позиван на одговорност, али је он тврдио да је то урадио по наређењу двојице југословенских официра који су били на броду, чија имена и места боравишта не зна. Око два месеца касније, када је опао водостај Саве, капетан Берић је по налогу Комесарске управе бивших југословенских речних бродарстава заједно са групом бродара морао да ради на вађењу тегљача *Босна*. С обзиром на то да је брод био потопљен отварањем наплавних вентила у машинским просторијама,

осим штете на инвентару, прибору, намештају и другим дрвеним деловима, других оштећења није било. После неколико дана рада брод је очишћен и премазан минијумом, а када је водостај опет довољно порастао, одвучен је у божанијски зимовник у Београду где је дефинитивно требало да буде оспособљен за пловидбу. Међутим, чекајући на поправку *Босна* је ту остала све до 17. априла 1944. када је током савезничког бомбардовања Београда доживела и своје друго потапање, после кога није обновљена.³⁰⁶

МОТОРНИ ШЛЕП ПОДРИЊЕ И ТЕГЉАЧ БАГРДАН

На реци Колубари посаде су потопиле моторни шлеп *Подриње* и тегљач *Багрдан*.³⁰⁷ Моторни шлеп *Подриње* се шестог априла 1941. године затекао у Београду, где је истоварио робу и затим је требало да поново крене на своје редовно путовање за Стари Бечеј. Како његов заповедник, бродовођа Милан Малбаша, тог дана није успео да добије било какав налог за рад, решио је да брод што пре склони из београдског пристаништа. Кренуо је узводно, уз Саву, у правцу у коме су пловили и остали бродови. Код ушћа Колубаре је донео одлуку да крене узводно овом реком, што је тада било могуће због врло високог водостаја. Усидрио се код железничког моста код Обреновца, сматрајући да ту,



306 АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; Đorđević, „Ротарање broda *Bosna*”, и *Veliki brodolomi*, 107–110. Случај тегљача *Босна* и његовог лутања Савом, као и касније догађаје везане за његовог заповедника, преносимо с већим бројем детаља јер представљају занимљиво сведочење о ситуацији која је владала током Априлског рата и непосредно по капитулацији војске Краљевине Југославије.

307 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159.

Моторни теретњак *Подриње*, фотографија, МНТ, Т:18.2.1101

на путу који повезује Београд и Обреновац, може добро да прати ситуацију. Од људи који су се у великом броју склањали из Београда и ишли ка Обреновцу, посада је добијала различита, нимало оптимистична обавештења о ситуацији. Бродовођа Малбаша је 12. априла решио да потопи брод јер су се на путу већ појавили немачки моторцикли. Моторовођа је отворио славине и *Подриње* је легло на дно Колубаре. Њих четворицу, који су чинили посаду овог малог моторног теретњака, примили су домаћини у селу Мислођин у коме су остали следећа два дана, да би се затим, као и многи други, пешице вратили у Београд.



Парни тегљач *Гучево* у Сиску на Купи, после 1925. године, разгледница, МНТ, Т:18.3.22

Моторни шлеп *Подриње* Немци су извадили из воде и укључили у пловидбу на горњем Дунаву где га је запленила Црвена армија и као свој ратни плен крајем 1945. године послала за Совјетски Савез. Али игром случаја, *Подриње* је током његовог пропутовања кроз Београд, видео бивши заповедник Милан Малбаша и о томе одмах обавестио Главну управу речног саобраћаја. Иако је у питању био југословенски брод, грађен 1929. године у Дегендорфу у Немачкој за Подринске железнице,³⁰⁸ од којих га је касније откупила Југословенска Речна пловидба, у том тренутку ништа није могло да се уради. *Подриње* је отпловило за Совјетски Савез, а његова даља судбина није позната.³⁰⁹

Тегљач *Багрдан* посада је потопила на Колубари код Дражевца, на 26. километру речног тока.³¹⁰

308 Degendorfer Werft & Eisenbau G. m. b. H., Deggendorf.

309 АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; Ђорђевић, „Потопанје моторног теретњака *Podrinje*”, у *Veliki brodolomi*, 117.

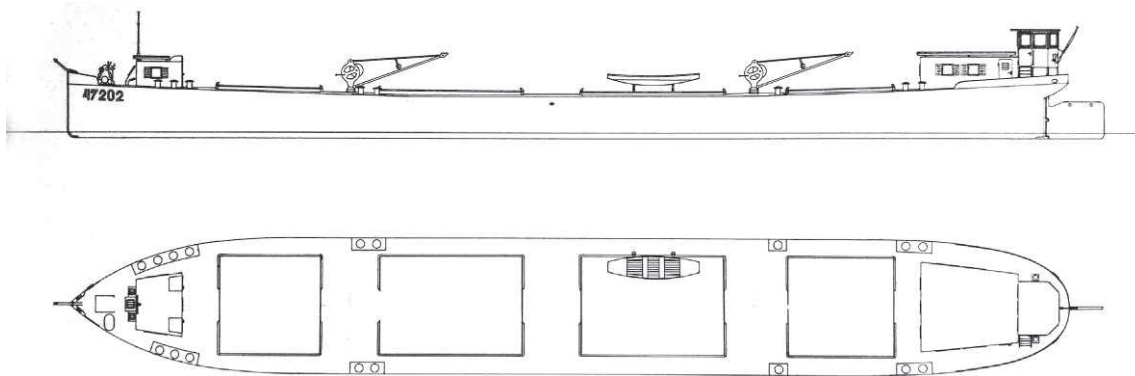
310 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih objekata JRP i SBD od 6. aprila 1941. i dalje, Већ, 14. мај 1945.

ПАРНИ ТЕГЉАЧ ГУЧЕВО

Гучево, парни тегљач на точак са две крме, затекао се 6. априла 1941. године у Смедереву, под заповедништвом капетана Драгутина Обреновића. Његова вуча за Београд која је била планирана за тај дан била је одложена због немачког бомбардовања града. Брод и посада остали су у Смедереву све до 10. априла чекајући даљи развој ратних догађаја. Капетан Обреновић је тада ипак решио да склони брод из града, па га је усидрио код Грочанске аде, ван стратешких објеката, између ада, сакривеног од погледа врбовим грањем. Пратећи развој ситуације на бојиштима на бродском радио-апарату, посада је ускоро сазнала да је немачка војска надомак Београда те је капетан донео одлуку да потопи брод. Отворени су наплавни вентили у машинском простору, а посада се укрцала у чамце и напустила *Гучево* које је полако тонуло. У Гроцкој су се разишли, отишавши свако на своју страну. По немачкој окупацији земље, Драгутин Обреновић је био позван на одговорност због потапања тегљача. Пошто за тај акт није имао оправдање и како је било јасно да је то урадио самовољно, да спречи да немачка војска заплени брод у исправном стању, био је отпуштен из службе. Немачке окупационе власти су *Гучево* извадиле из воде, оспособиле и користиле за своје потребе све до његовог поновног потапања на Чукарици током савезничког бомбардовања 3. јула 1944. године (о томе и о историјату брода више на стр. 157).³¹¹

ПОТОПЉЕНИ ШЛЕПОВИ И ПОНТОНИ

Посаде су потапале и шлепове како би спречиле да их неоштећене зароби непријатељска војска. На правцу повлачења југословенских пловних јединица, уз леву обалу Саве низводно од Бољеваца, на km 29 речног тока, потопљени су шлепови *ЈРП 27320*, *ЈРП 47202* и *ЈРП 26537*. Средином новембра 1941. само је још *ЈРП 47202* (празан) остао потопљен, док су преостала два већ била извађена.³¹² У Београду је на ушћу Саве потопљен *ЈРП 27308*, а на левој обали Дунава, преко пута тврђаве, шлеп *ЈРП 27101*. Овај последњи је ускоро извађен и



311 АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; Ђорђевић, „Потарање брода *Gučevo*, *Aleksandra* и *Srečko*”, у *Veliki brodolomi*, 97–99.

312 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; МНТ, Т:18.1. кут. 29, Karte der Binnenschiffahrtswege, 1941; МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, док. 834/1941.

Шлеп *ЈРП 47202*, потопљен у априлу 1941. код Бољеваца, цртеж Дејана Јовановића, изглед из 1959. након реконструкције

коришћен током целог рата, да би поново био потопљен 8. априла 1945. године у Бечу, овога пута од стране немачке војске. Низводно од Дубравице, на km 1.096 тока Дунава, 10. априла су потопљени шлепови *СБД 65179* и *ЈРП 26735* који су на истом месту, разорени, дочекали крај рата. Да би се онемогућило њихово коришћење, потопљени су и понтони у Шапцу (*ЈРП 68*), Великом Градишту (*ЈРП 55* са мостом), Голупцу (*ЈРП 56* са мостом, разорен 9. априла 1941. и у том стању дочекао крај рата) и Добри (*ЈРП 57*).³¹³



Монитор *Драва*
испод Петроварадина
двадесетих година
20. века, колорисана
разгледница, МНТ,
Т:18.3.20

МОНИТОР ДРАВА

Док су се бродови повлачили узводно Савом, а посаде их масовно напуштале и потапале због брзог надирања немачке војске, један ратни брод и његова храбра посада су се још увек борили и одупирали окупатору.

Због слома југословенске војске и општег повлачења, 11. априла 1941. године око 23 часа, монитор *Драва* је из Бездана запловио низводно према Новом Саду у коме се налазила база Речне ратне флотиле. Ноћ је била хладна. У вођењу брода команданту је помагао први крмар Никола Чучковић, одличан познавалац пловног пута на том сектору Дунава. Он је вешто користио висок водостај Дунава како би избегао места на пловном путу на којима су могле бити постављене југословенске минске препреке. Прва сметња на коју је брод у ноћној пловидби наишао била је конструкција моста у Богојеву који је непосредно пре

³¹³ На немачкој карти је уз шлепове *СБД 65179* и *ЈРП 26735* уцртан још један шлеп непознате ознаке, чији нам време и услови потапања нису познати. МНТ, Т:18.1. кут. 29, Karte der Binnenschiffahrtswege, 1941; УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih objekata ЈРР и SBD od 6. aprila 1941. i dalje, Већ, 14. мај 1945.

доласка *Драве* порушила југословенска војска.³¹⁴ Први официр, поручник бојног брода Бруно Шегвић, први крмар Никола Чучковић, један подофицир и један морнар, експлозивом су разнели делове конструкције моста обрушеног у реку и омогућили пролаз броду. Око четири сата ујутру 12. априла 1941. године *Драва* је прошла испод моста и наставила вожњу према Новом Саду. Али већ око 7.30 појавила се прва група немачких „штука”. Погођен са шест авионских бомби, а након шест дана борби против непријатеља, монитор *Драва* Речне ратне флотиле Краљевине Југославије потонуо је на дно Дунава на km 1.287 речног тока, у близини Чиба (данашњег Челарева), одукавши са собом и команданта, поручника бојног брода I класе Александра Берића.³¹⁵ Са својим заповедником и саборцима, на монитору *Драва* је, три дана пре свог 40. рођендана, погинуо и Никола Чучковић, први крмар Југословенске државне речне пловидбе.

НИКОЛА ЧУЧКОВИЋ

први бродски крмар

Никола Чучковић је рођен у Рисну у Боки Которској 15. априла 1901, од оца Андрије и мајке Милице, рођене Вуловић. У служби речне пловидбе Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца је био од 14. децембра 1919. године. Звање првог бродског крмара добио је 1935, а пред Други светски рат Државна речна пловидба га је, као веома искусног, доделила посади монитора *Драва* на коме је и погинуо 12. априла 1941. године.³¹⁶



Потопљени монитор *Драва* Мађари су 1944. године извадили из воде и одвукли у зимовник Ујпешт у Будимпешти где се, подављен, налазио и почетком лета 1948. Средином јула те године, Министарство саобраћаја ФНР Југославије је преко будимпештанске агенције ЈУСПАД-а (Југословенско-совјетског паробродарског акционарског друштва) било обавештено да ће МЕСХАРТ (Мађарско-совјетско паробродарско акционарско друштво)³¹⁷ исећи монитор *Драва* уколико га југословенске власти у року од 10 дана не уклоне или не изваде. Југословенско министарство је замолило да се та претња не оствари „док се не види каква је ситуација са бродом”.³¹⁸ Документа везана за разрешење овог случаја за сада нису откривена, али се оправдано може претпоставити да је монитор *Драва* исечен 1948. године. У југословенске воде свакако никада више није упловио.

314 Исте ноћи када су срушени мостови у Београду, срушени су и мостови у Новом Саду, Богојеву и Шапцу.

315 Anton Simović, „Monitor *Drava* aprila 1941 godine”, *Mornarički glasnik* 5 (1953), 531–539; Ikica, „Ratna mornarica Jugoslavije od 1919. do 1941. godine”, 663; Paunović, *Đerdap i Timočka krajina*, 703; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 6–14; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 181–183; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 16–22; Berislav Visković, „Jugoslavenska ratna mornarica u aprilskom ratu 1941”, *Mornarički glasnik* 1 (Split, 1991), 142; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 202; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 51; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 240–241; Антић, *Бесмртни монитор*, 100–102, 108–120.

316 МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; фотографија МНТ, Т:18.2.1307; Лазар Дробњаковић, *Рисан и старе рисанске породице* (Београд: МЈМ штампа, 2003), 385; Антић, *Бесмртни монитор*, 142; „In memoriam”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 66.

317 МЕСХАРТ – Magyar-szovjet hajózási részvénytársaság.

318 АЈ-162-6 Материјали о вађењу потопљених објеката из Дунава, фасцикла 1948 (допис је у Министарство саобраћаја ФНРЈ стигао 13. јула 1948, преко Војне поште 99945 која га је примила још 9. јула 1948); Антић, *Бесмртни монитор*, 140–141.

НАКОН КАПИТУЛАЦИЈЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ВОЈСКЕ

Капитулација војске Краљевине Југославије потписана је 17. априла 1941. године у 21 час, а ступила је на снагу сутрадан, 18. априла у 12 часова. Према „одредбама о извођењу примирја између немачких и југословенских оружаних снага”, југословенска страна је, између осталог, била у обавези да своју флотилу до 25. априла прикупи у земунској луци, али се ова одредба није могла извршити јер су све важније објекте Речне флотиле Краљевине Југославије њихове посаде потопиле.³¹⁹ Још пре званичне капитулације југословенске војске, 15. априла 1941. године, Управа за војну привреду и наоружање Вермахта донела је одлуку о привременом конфисковању Југословенске речне пловидбе и издала следећу наредбу:

„Југословенска речна пловидба (ЈРП) са целокупним пловним парком као и са свима обалским зградама и инсталацијама заплена је привремено од Врховне команде немачке оружане силе. За комесара ЈРП постављен је виши инспектор – капетан [Франц] Ценгер који ће предузети потребне мере за убрзано поновно успостављање бродарског саобраћаја. Његово место службовања налази се за сада у Београду, Карађорђева улица 43 („Баварски Лојд”). Посадама бродова, мотора, шлепова, танкова и свих осталих објеката наређује се да објекте, уколико су за саобраћај исправни, имају [подвучено у оригиналу – прим. аут.] одржавати у исправном стању и очекивати даља наређења. Терет (роба) натоварених објеката заплена је до даље наредбе. Право располагања теретом има искључиво Немачка оружана сила преко именованог комесара. На подручју београдског и земунског пристаништа издавање терета (робе) из шлепова и танкова дозвољено је само уз писмену наредбу комесара. У осталим југословенским пристаништима право располагања има месна Командатура. За објекте који су за саобраћај неисправни, имају се поднети комесару подаци о постојећим штетама и оправкама потребним за оспособљавање објекта. Поступци противни овој наредби, покушаји или извршења најмање саботаже, несавесно вршење службе и т. д. кажњаваће се по немачким ратним законима”.³²⁰

Укупан број објеката трговачког, путничког и војног речног пловног парка који је под југословенском заставом дочекао рат 1941. године износио је 1.522. Речна флотила Краљевине Југославије имала је 49 пловних јединица и један док за мониторе,³²¹ док је Југословенска речна пловидба поседовала 575 пловних објеката, од којих 73 брода са сопственим погоном. Српско бродарско друштво

319 Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 8.

320 МНТ, Т:18.1. кут. 38, Досије тегљача *Мирко*: Врховна команда оружане силе, Наредба о привременој заплени Југословенске речне пловидбе, 15. април 1941; Savić, *Dejstva na plovним реката и NOR*, 24; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 23; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 53; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 244.

321 Пловне јединице Речне флотиле чинила су четири монитора, три наоружана брода, по једна већа моторна баркаса и већи моторни чамац, два танк-шлепа, 38 мањих пловних јединица и док за мониторе. Војни архив, Фонд Народно ослободилачког рата (даље ВА, НОР), кутија 2080, фасцикла 3, документ 18: Izveštaj o ratnom парору Rečne flotile i o ratnoj šteti, 24. juli 1945.

је поседовало 84 пловна објекта, од којих осам бродова са сопственим погоном, док је код приватних бродарстава било 813 различитих пловних објеката, од тога 373 са сопственим погоном.³²² Од укупног броја пловила само су тегљач *Драч*, 16 шлепова и 40 чланова посаде успели да избегну заробљавање. Под командом капетана Бранка Радовановића, тегљач *Драч* се у априлу 1941. затекао у румунско-бугарским водама Дунава, одакле се склонио у совјетске воде, у којима је остао све до ослобођења земље.³²³

Немачка војска је чистила дунавски пловни пут док су ратне операције широм Југославије још увек трајале, тако да је већ 17. априла била успостављена пловидба Дунавом од Београда до румунске границе, а већ у мају месецу могла се у пуном обиму одвијати на читавом току ове реке кроз Југославију. По капитулацији Југославије, Трећи Рајх је постао апсолутни господар на целој дужини Дунава а обезбеђивање пловидбе овом реком која је постала најважнија саобраћајница према југоистоку и најјефтинији пут за увоз нафте, жита, дрвета, руде и друге робе из окупираних земаља у доњем току Дунава, био је један од најважнијих задатака.³²⁴ У обавештајном и контраобавештајном смислу, надзор над речним саобраћајем био је у надлежности Центра за везу у Београду, преко капетана корвете Вајса. За контролу коју је вршила бродска и речна полиција био је надлежан виши државни саветник Ханс Волф (Hans Wolf), коме су били подређени комесаријати паробродске полиције и лучке капетаније у Земуну, Београду, Панчеву, Смедереву, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Кладову и Прахову.³²⁵

Немци су већину објеката трговачке морнарице потопљених у априлу 1941. године извадили, а за потребе њиховог ремонта хитно су била пуштена у рад и сва бродоградилешна постројења Речне пловидбе Краљевине Југославије. Део пловног парка Југословенске речне пловидбе додељен је мађарској речној управи са седиштем у Будимпешти, а део Независној држави Хрватској, односно новоформираном „Хрватском речном бродарству” (Хриброд), чије је седиште било у Загребу, а извршна дирекција, под именом Управа ријечне мреже, у Земуну.³²⁶ Још 55 објеката, од којих је највећи број припадао Југословенској речној пловидби, мада је било и оних у приватном власништву, немачке власти су још почетком маја 1941. године доделиле Заповедништву Хрватске ратне морнарице, Оделу за речну пловидбу. У питању су били следећи објекти:

322 Ibid.

323 Рауновић, *Đerdap i Timočka krajina*, 703; Радовановић, „Реčno бродарство Југославије”, 675; Роџег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 203; Гулић, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 52; „Бродари у народној револуцији и обнови и изградњи земље”, *Гласник ЈРБ* 140 (1969), 5.

324 Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој”, 192–193; Гулић, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 53; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 244.

325 Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој”, 192–193; Савић, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 24; Антић, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 23; Гулић, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 53; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 244.

326 Sokolić, *Rečno brodarstvo*, 90; Радовановић, „Реčno бродарство Југославије”, 675; Nikica Barić, „Nezavisna država Hrvatska i rijeka Sava”, у *Rijeka Sava u povijesti*, ur. Branko Ostajmer (Slavonski Brod: Hrvatski institut za povijest – Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, 2015), 540.

- у Славонском Броду шлепови *ЈРП 26711* са 500 тона кукуруза, *ЈРП 26564* са 475 тона кукуруза, *ЈРП 26801* са 460 тона кукуруза, *ЈРП 26573* и *ЈРП 47205* са по 400 тона кукуруза, као и празни шлепови *ЈРП 26734*, *ЈРП 17901*, *ЈРП 17703*, *ЈРП 27103*, *ЈРП 53106*, *ЈРП 26732*, *ЈРП 27304*, *ЈРП 26008*, *ЈРП 27312*, *ЈРП 26402*, *ЈРП 27331*, *ЈРП 26740*, *ЈРП 47201*, *ЈРП 26604*, *ЈРП 26602*, *ЈРП 26588*, *СБД 653*, *СБД 501 А*, *СБД 409*, *СБД 603* и *СБД 150*;
- у Сиску шлеп *СБД 253* са једним вагоном ракије, дрварица *Милан* са 215 тона огревног дрвета и празни шлепови *ЈРП 26714*, *ЈРП 26620*, *ЈРП 27003*, *СБД 654*, *ЈРП 46770*, *Јелена*, *Олга*, *Јаромир*, *Љубица* и *Мирјана*, као и моторни тегљачи *Мирко* и *Шабаци*;
- у Сремској Митровици шлепови натоварени огревним дрветом и то: *СБД 67166* са 450 тона, *СБД 65178* са 395 тона и *ЈРП 26640* са 160 тона, као и празни шлепови *ЈРП 26505*, *ЈРП 17302*, *ЈРП 17305*, *ЈРП 26577* и *ДВ 118*;
- у Вуковару празни шлепови *ЈРП 53204*, *ЈРП 47204*, *ЈРП 26569* и *ЈРП 56303*;
- у Осијеку моторни тегљачи *Хрват*, *Белишће* и *Побратим*.³²⁷

ВАЂЕЊЕ ПОТОПЉЕНИХ МОНИТОРА

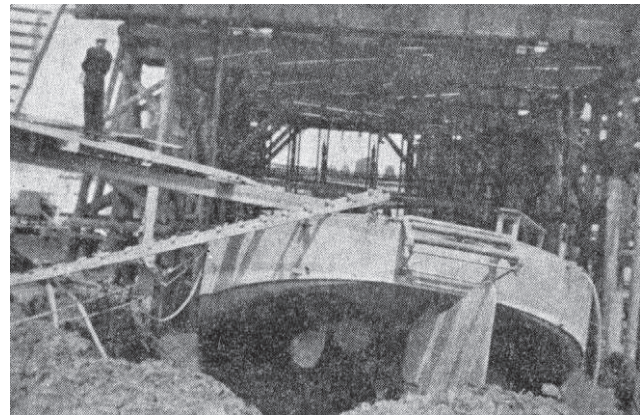
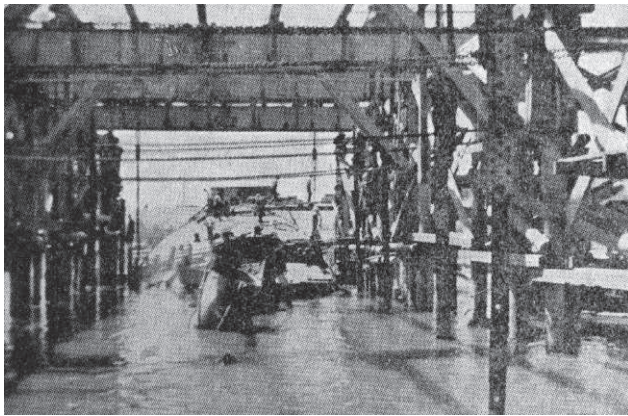
Вађење монитора Речне флотиле Краљевине Југославије потопљених у кориту Саве у Београду било је препуштено Независној држави Хрватској. Творница вагона, стројева и мостова д. д. из Славонског Брода је током 1942. извадила мониторе *Сава* и *Морава*, док је покушај вађења монитора *Вардар* био безуспешан.³²⁸

У рано пролеће 1942. започело је вађење монитора *Сава* потопљеног уз леву обалу Саве.³²⁹ При средњем водостају брод се једном трећином своје дужине (крменим делом) налазио изван воде. Елисе и кормило су му остали високо у ваздуху, али је врх прамца био заривен дубоко у песак. Све бродске просторије, посебно оне у средини и на прамцу, биле су пуне муља и песка. Велике количине леда које су се током зиме накупиле на палуби и на надградњи брода изазвале су кривљење прамца на месту на коме се завршава бочни оклоп брода, а почиње танки лимени прамац. Лимови су се здробили и напукли, док се дно брода само

³²⁷ У оригиналном документу наведени су само бројеви шлепова без ознаке припадности бродарском предузећу. Захваљујем Дејану Јовановићу на помоћи да сваки појединачни шлеп у тексту буде обележен на правилан и законом прописан начин. Највећи број шлепова припадао је Југословенској речној пловидби (ЈРП), затим Српском бродарском друштву (СБД), док је шлеп *ДВ 118* припадао Дирекцији вода. МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун: Допис Заповједништва Хрватске ратне морнарице бр. 550, Загреб 10. маја 1941, примљен је у Капетанију пристаништа Земун под бр. 18, дана 12. маја 1941. Изнад печата Капетаније пристаништа Земун мастилом је уписано: Независна држава Хрватска.

³²⁸ Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 157; Уредништво, „Дизалица Сутјеска отпочела рад”, Бродарски гласник 8 (1946), 522–524; Nikola Safonov, „Prvi jugoslovenski ratni brodovi”, *Mornarički glasnik* 3 (1981), 470.

³²⁹ ДАС, Г-143, КПБ, Ф 53, 1941, 1159; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 550, 612.



искривило. Крајем зиме 1942. ледене громаде, ношене кошавом која је посебно јако дувала почетком марта, додатно су оштетиле делове надградње. Пошто се монитор *Сава* налазио у плитком делу реке, а делом и на сувом, око њега је морала да буде изграђена велика дрвена скела која је служила за вађење. Брод је прво доведен у хоризонталан положај, а затим спуштен дубље у воду и одвучен у Славонски Брод на поправку.³³⁰

Дрвена скела изнад потопљеног монитора *Сава*, поглед с прамца (лево) и с крме (десно), извор: Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 158

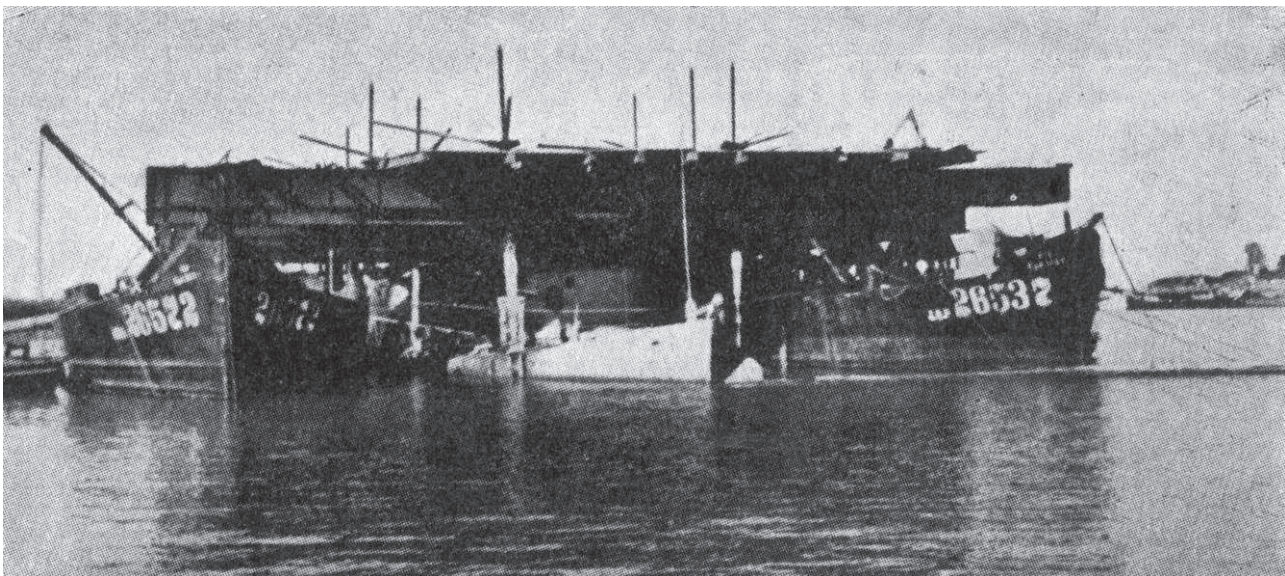
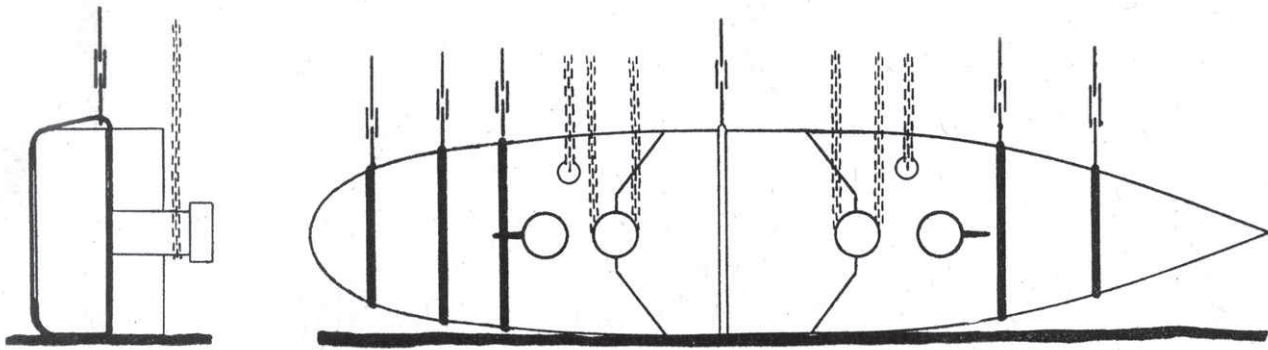
Још почетком јула 1941. Капетанија пристаништа Београд је на средини Саве, у пловном путу, 300 метара од њеног ушћа у Дунав, открила остатке потопљеног пловног објекта за који се касније утврдило да је монитор *Морава*. Локација је одмах обележена светлећим пловним сигналом.³³¹ За вађење *Мораве* је у Творници вагона, стројева и мостова д. д. у Славонском Броду била изграђена пловна дизалица *Лука*, коју су чинила два спојена шлепа носивости од по 650 тона: *ЈРП 26572* и *ЈРП 26537* (овај последњи је током Априлског рата 1941. посада потопила на 29. километру тока Саве). Дизалица је 27. августа 1942. била постављена изнад потопљеног брода.³³²

Морава је на каменом дну реке Саве лежала изврнута на десни бок, на дубини која се у зависности од водостаја кретала између осам и 12 метара. Вађење се одвијало у три фазе: довођење брода у хоризонталан положај, одвајање од дна ради провлачења ланаца за подизање и, коначно, само дизање брода на површину. Корито реке су најпре прегледали рониоци, а затим је багерован део дна Саве на који је окренути брод требало да легне. Одстрањено је доста крупног камења, а прикупљени су и делови опреме који су пали с брода. Приликом окретања монитора у хоризонтални положај исклизнуо је ланац који је био провучен испод прамца. Услед потреса који је тиме настао и тренутног јачег оптерећења преосталих пет, ионако пренапрегнутих ланаца, они су редом почели да пуцају, тако да је брод пао са дизалице и легао на дно. Пошто се то догодило у тренутку када је недостајало још само неколико степени да се брод усправи и пошто су ланци пуцали постепено, приликом овог пада монитор није додатно оштећен. Радови су настављени, а када је брод био одвојен од дна за око метар, заједно

330 ДАС, Г-143, КПБ Ф 54, 1942, 252; Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 158–160.

331 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 53, 1941, 1307.

332 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1159; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 1148, 1472, 1500; МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, док. 834/1941, док. 1323/1942; Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 160. Дизалица *Лука* је после Другог светског рата променила име у *Сумјеска*.



Окретање монитора *Морава* (цртеж) и монитор *Морава* испод дизалице *Лука*, извор: Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 162, 163

са пловном дизалицом на којој је висио, одвучен је са средине реке према левој обали, чиме је ослобођен тај део пловног корита реке. Када се палуба брода појавила на површини, приступило се затварању отворених вентила, заптивању мањих отвора на бродској оплати, а затим и вађењу муља, песка и воде из свих просторија. Пошто је тако олакшани брод повратио пловност, извучен је испод дизалице и привезан уз обалу, одакле је неколико дана касније одвучен у Славонски Брод на поправку.³³³

Приликом вађења потопљених монитора извођачи радова нису имали само техничке проблеме условљене сложенешћу посла. Додатне проблеме стварали су им бродови Југословенске речне пловидбе који су пролазили поред места извођења радова не смањујући брзину. Иако су градилишта била прописно обележена а бродски заповедници обавештени и у више наврата упозоравани од стране Капетаније пристаништа да брзом вожњом не отежавају извођење радова на води, бродови ЈРП-а су наставили да „безобзирно возе поред пловне дизалице”. Због тога је Обално заповједништво у Земуну 21. октобра 1942. формирало тим који је за време трајања радова на вађењу монитора све време био на дизалици како би у случају непрописне вожње бродова ЈРП-а бележио

³³³ Mardešić, *Riečno brodarstvo*, 160-163.

њихово име, време, преступ и евентуалну штету изазвану неприлагођеном брзином пловидбе.³³⁴

После вађења и поправке монитори *Сава* и *Морава* су крајем 1942. и почетком 1943. увршћени у састав Ратне морнарице Независне државе Хрватске – *Сава* подистим именом, а монитор *Морава* је преименован у *Босна*. Бродови су надаље обезбеђивали пловидбу Савом и садејствовали са немачком и Копненом војском домобранства НДХ у борбама против партизана. Наишавши на једну од мина које су савезнички авиони од априла до октобра 1944. полагали превентивно у Дунав, али у мањем броју и у реку Саву, 16. јула 1944. монитор *Босна* је потонуо код Босанског Новог. Том приликом су погинули његов заповедник, један бродски официр и 12 морнара. А када је Јосип Броз Тито 30. августа 1944. позвао хрватске домобране да до 15. септембра приступе партизанима, уз претњу да ће они који то не учине бити најстроже кажњени, партизанима су пребегли и готово сви припадници Морнарице НДХ на реци који су пре тога, у ноћи између 8. и 9. септембра 1944, код Славонског Брода потопила монитор *Сава*.³³⁵ После рата оба монитора су подигнута из корита реке – *Морава* (*Босна*) у деловима 1946. и 1950. године, а *Сава* 1950, после чега је поправљена, пренаоружана и увршћена у састав Речне ратне флотиле ФНР Југославије и даље под именом *Сава*.³³⁶

Положај монитора *Вардар*, који је у кориту Саве лежао преврнут кобилицом према горе, на куполи и топовима, у косом положају према обали, захтевао је да се брод прво окрене, па да се тек онда приступи вађењу, а посебан проблем је представљала његова тежина. Сам брод је, наиме, био тежак 550 тона, али је због муниције коју је носио и због нагомиланог муља и песка, његова тежина била



Молба Лучком поглаварству Земун да упозори бродове ЈРП-а да не плове великом брзином поред места на коме се изводе радови на вађењу потопљених монитора из корита Саве, МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 520/1942

334 Тим који је формирало Обално заповједништво у Земуну чинили су Владимир Медведовић, саобраћајни чиновник Лучког поглаварства Земун, инжењер Черевков, надзорник над извођењем радова и заповедник пловне дизалице *Лука*. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 550, 1448, 1472; МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 1516/1942. Обалном заповједништву у Земуну била су подређена лучка поглаварства у Земуну, Петроварадину, Вуковару и Осијеку, према: Nikica Barić, „Djelovanje i ustroj mornarice NDH na rijekama”, *Istorija 20. veka* 1 (2014), 127.

335 Savić, *Dejstva na plovitim rekama u NOR*, 19; Safonov, „Prvi jugoslovenski ratni brodovi”, 467; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 184–185; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 25; Barić, „Djelovanje i ustroj mornarice NDH na rijekama”, 130, 133–135; Barić, „Nezavisna država Hrvatska i rijeka Sava”, 531–536.

336 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила у 1946. години, стр. 2; Списак извађених пловила 1950. године, ред. бр. 1, 3.

повећана на 700 тона. Покушај вађења монитора који је ратна морнарица НДХ извела 1942. године није био успешан. Вађењу се поново приступило тек 1946. уз коришћење дизалице *Сутјеска*. Упркос свим отежавајућим околностима, монитор *Вардар* је 28. септембра 1946. године извађен из корита Саве, али никада није обновљен.³³⁷

Од четири монитора које је имала Речна флотила Краљевине Југославије једино је монитор *Сава* сачуван до данашњих дана. Године 1953. уграђене су му нове погонске машине и постављено ново наоружање. Међутим, већ од 1959. монитор је био ван службе, да би 1963. био избрисан са листе ефективних бродова. Купило га је предузеће „Херој Пинки” из Новог Сада и током следећих деценија користило као пловни пристан уз багер *Тиса*. Брод је Решењем Музеја науке и технике бр. 234/1 од 13. децембра 2005. утврђен за културно добро Републике Србије, а Министарство културе и информисања Републике Србије је Решењем бр. 633-00-23/2014-02 од 30. јануара 2014. одредило Министарство одбране Републике Србије као стараоца за спровођење мера заштите овог културног добра. Министарство одбране Републике Србије га је уврстило у збирку Војног музеја, потом реконструисало и извршило пренамену у брод-музеј који се данас налази усидрен у београдском савском пристаништу, у близини Бранковог моста.



Монитор *Сава*, брод-музеј, у београдском савском пристаништу 2023. године, фотографија: Гордана Каровић

³³⁷ МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила у 1945. години, ред. бр. 8; Уредништво, „Дизалица Сутјеска отпочела рад”, 524; Safonov „Prvi jugoslovenski ratni brodovi”, 470.

БРОДОВИ НА МЕТИ ПРИПАДНИКА ПАРТИЗАНСКИХ ОДРЕДА

ГОДИНА 1941.

У првој половини септембра 1941. године путнички и теретни бродови који су пловили Савом на линији Београд – Шабац – Сремска (Хрватска) Митровица, били су мета диверзантских акција припадника комунистичког покрета отпора који су их нападали, заробљавали, плачкали и онеспособљавали.³³⁸ Због изузетног стратешког значаја за немачку војску, дунавски пловни пут је био много боље чуван, али је напада на пловила било и на тој реци.³³⁹ У самом Београду, центру немачких војних команди, и поред великог броја изведених диверзантских акција, напада на бродове није било.³⁴⁰ Основни циљ тих диверзија било је наношење штете и ометање функционисања пловидбе која је била у служби окупационих и колаборационистичких власти, али је истовремено велика штета наношена и српском становништву коме је путовање и превоз робе реком био једини вид транспорта између Београда и Шапца. На нападе на бродове ћемо се осврнути у светлу података из докумената IV одсека Специјалне полиције Управе града Београда,³⁴¹ партизанских извештаја и докумената Капетаније пристаништа Београд, јер је матична лука свих пловила које су партизански одреди у првој половини септембра 1941. заробљавали и онеспособљавали на Сави био управо град Београд.

У западној Србији је устанак против немачке окупаторске власти у првој половини септембра 1941. био у пуном замаху. Посавски и Мачвански народноослободилачки партизански (НОП) одреди контролисали су већи део северозападне Србије и десне обале Саве од Обреновца до ушћа Дрине, први на подручју Обреновца, а други на подручју Шапца, што је отворило могућност да се диверзантске акције пренесу и на реку.³⁴²

338 Документа из 1941. године не познају термин партизани, већ само термин комунисти, али како је на саветовању одржаном у Столицама 26–27. септембра 1941. за све борце, припаднике комунистичког покрета отпора, усвојен назив партизани, а као основна борбена јединица партизански одред, у тексту равноправно користимо оба термина. Небојша Цвејић, „1941. Оружани отпор и мере репресије у шабачком крају”, *Код 21* 4 (2016), 43.

339 Припадници пожаревачког покрета отпора, који су посебно били активни у рејону Великог Градишта и Голупца, почетком октобра су код Кисиљева на Дунаву напали, опљачкали и уништили два моторна чамца: 4. октобра 1941. моторни чамац *Лабуд I*, носивости 18,14 тона, у власништву Александра Атевића из Смедерева, а 6. октобра моторни чамац *Мира* у власништву Бродарства Стевана Теодоровића из Ковина, док је дереглија *Лабуд II*, која је била у вучи чамца *Мира*, заплена. МНТ, Т:18.1. кут. 27, УзОУПП, док. 4134/1941, достављено од стране Капетаније пристаништа Смедерево. О ометању немачке пловидбе на Дунаву више у: Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941-1944”, 55–56.

340 Историјски архив Београда, Управа града Београда, Специјална полиција (у даљем тексту ИАБ, УГБ, СП) IV-44/XVIII к 280/22; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 55; Раде Ристановић, „Годишњи извештај одељења специјалне полиције о сузбијању делатности комунистичког покрета отпора у Београду током 1941”, *Токови историје* 1 (2014), 220.

341 Правилником о организацији и раду Одељења специјалне полиције, усвојеном 20. октобра 1941, званично је формиран „IV отсек за сузбијање комунистичке делатности”. Ристановић, „Годишњи извештај одељења специјалне полиције”, 222.

342 Од већих места у овом делу Србије тада су били ослобођени Ковиљача, Лозница и Богатић, док су Шабац и Обреновац држани у сталној опсади. Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 23.

Први напад се догодио 4. септембра 1941. код Новог Села (између Шапца и Ушћа) када је заустављен путнички брод *Бошко Јездић*. Током пловидбе из Шапца за Београд брод *Бошко Јездић*, у власништву Бродарства Веље П. Јездића из Београда,³⁴³ пристао је око 12.30 у станицу у Новом Селу. Ту га је у заседи сачекало двадесетак припадника Мачванског НОП одреда наоружаних пушкама и револверима, док је на брежуљку изнад штека уз који је брод *Бошко Јездић* пристао било постављено и неколико митраљеза.³⁴⁴ Под претњом оружјем партизани су наложили бродском манипуланту Радовану М. Николићу и капетану Јовану Шплајту да изведу путнике, након чега су извршили претрес брода. Део намирница које су затекли на њему су бацили у Саву, док су преостало брашно, живину и сапун запленили.³⁴⁵ Путнике су легитимисали и дозволили им повратак на брод, а задржали су само два жандара и шефа финансијске контроле из Шапца. Трећи жандар, који се такође налазио на броду, успео је да се пресвуче у цивилно одело и прикључи путницима. Партизани су са брода скинули заставу, а њихов вођа је путницима и посади одржао говор у коме је оптужио владу генерала Милана Недића за сарадњу са окупационим властима и нагласио да се једино Комунистичка партија Југославије бори за спас земље. Капетану Шплајту и манипуланту Николићу је забрањено да ће, уколико још једном буду пловили на овој линији, брод бити запаљен, а целокупно особље и путници побијени. Потом им је дозвољена даља пловидба ка Београду.³⁴⁶ Сутрадан, 5. септембра, у листу *Обнова* је о том догађају објављен следећи чланак:

„Комунистички одметници су јуче поново нарушили ред и мир тихог мачванског села, Новог Села, које се налази између Шапца и Ушћа. Неуспех њихов у делима саботаже на државним железницама

343 Веља П. Јездић, предузетник из Обреновца, и Иван Бакарић, бродарски капетан, заједнички су 1925. године основали бродарство које је радило пуних 10 година, да би се крајем 1935. раздвојили након чега је сваки самостално наставио бродарску делатност. Бродарство Веље П. Јездића је током Другог светског рата радило са четири пловна објекта: путничким паробродима *Бошко Јездић* и *Лабуд*, моторним шлепом *Велебит* и шлепом *Озрен*. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 161; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 179–180.

344 Мачвански НОП одред је основан 16. јула 1941. на Бубањи, делу села Глушаца у Мачви. За команданта је изабран Небојша Јерковић, за политичког комесара Миодраг Мика Митровић, а за заменика команданта Миленко Самарџић. Иако малобројни у тренутку оснивања (них 17), именовани су и десетари, јер се рачунало на нарастање одреда. Александар Лала Станковић, Драган Срњић и Петар Савић били су први десетари у новооснованом Мачванском НОП одреду. На полагању заклетве 30. августа у одреду је било 600, а средином септембра 1.500 бораца. Цвејић, „1941. Оружани отпор и мере репресије у шабачком крају”, 44.

345 ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10. Димитрије Певац, пиљар, родом из Манђелоса, са станом у улици Војводе Миленка 33 у Београду, имао је на броду четири кавеза са око 300 комада живине и 20 килограма сапуна. Партизани су му један кавез са живином бацили у реку, док су преостала три као и 20 kg сапуна запленили. Тиме му је учињена штета у износу од око 8.000 динара. Александар Дукић, књиговезачки помоћник, родом из Сремске Митровице, са сталним местом боравка у улици Господара Вучића 68 у Београду, имао је на броду око 270 kg брашна и 15 пари живине, све у вредности од 2.700 динара. Партизани су му запленили један цак брашна, док су живину и преостало брашно бацили у реку. (Према изјавама Димитрија Певца и Александра Дукића датим у Комесаријату паробродске полиције Управе града Београда).

346 ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10. Јован Шплајт, капетан брода *Бошко Јездић*, био је родом из Земуна, са станом у Борћанској улици 2 у Земуну, док је Радован М. Николић, манипулант на броду *Бошко Јездић*, био родом из Текије, са станом у Церској улици 13 у Београду. Подаци из изјава датих у Комесаријату паробродске полиције Управе града Београда 4. септембра 1941.

упутио их је на једну далеко бесмисленију акцију, на нападе бродова, који врше једини саобраћај између Београда и Шапца. У моменту кад се брод приближавао Новоме Селу, наоружана комунистичка банда пришла је службенику паробродског друштва, који се налазио на обали и, уперивши на њега револвере, наредила му да да знак капетану брода да пристане. Под најстрашнијом претњом знак је дат и брод је пристао обали. Тада су путници, видећи дваестину наоружаних бандита имали да преживе тешке часове. Пошто су најурили напоље путнике и посаду брода, комунисти су почели да бацају све ствари које су се у њему налазиле у реку. Сава је постала најједном бела око брода од количине баченог брашна у воду. Хлебови, које су сиромашни путници понели собом, да имају шта да једу за време дуге вожње, пливали су по води. Стотине пари пилића давило се је. Разне ствари путника, као веш, капути и остало, тонуле су заједно са коферима. Пошто су своју намеру привели у дело, комунисти су покушали да запале брод. Тада су се успротивили путници. Жене се почеле да кукају. Деца су се чврсто држала мајчиних скута престрављена ужасним појавама српских изрода, које је требало линчовати. Најзад, брод је поново наставио свој пут”.³⁴⁷

Упркос претњама, брод *Бошко Јездић* је ипак већ следећег дана отпутовао за Мачванску Митровицу. Њиме је путовао и Петар Зелић, чиновник Багерске секције Управе речног саобраћаја, који је са собом носио 270.000 динара за исплату особља које је радило на регулацији реке Саве. У Митровици је Милану Путнику, такође чиновнику Багерске секције, предао 40.000 динара за плате радника багера *Морава* који је у том тренутку радио у Рачи, док је сам исплатио раднике у Митровици и посаду брода *Славонија*. Сутрадан, 6. септембра у шест сати ујутру, брод *Славонија* је под заповедништвом капетана Антона Лучева кренуо за Београд са стамбеном лађом *СТЛ бр. 8* у вучи. На броду је био и Петар Зелић коме је још преостало да у Купинову исплати раднике багера *Тамши*. Према његовој изјави, на броду се поред 14 чланова посаде налазило и 20 избеглица које су из Срема побегле пред усташким терором, као и инжењери и чиновници Багерске секције и бродоградилшта у Мачванској Митровици.³⁴⁸

347 П. Б. „Делиријум безумника. Напад комуниста на један брод који саобраћа Савом”, текст прештампан у: *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југославенских народа*, том I, књ. 2 (Београд: Војно-историјски институт Југословенске народне армије, 1952), бр. 125, као „Извештај *Обнове* од 5. септембра 1941 год. о нападу партизана на брод *Краљица Марија*”, што је грешка, јер је у питању био напад на брод *Бошко Јездић*. Брод *Краљица Марија* је нападнут четири дана касније.

348 На броду су се налазили и инжењер Јакоб Безлај, шеф Багерске секције, Милутин Јовановић, виши саветник, инжењер Светозар Чолић, управник бродоградилшта у Мачванској Митровици и Евгеније Мацнев, чиновник истог бродоградилшта, инжењер Виктор Арефјев, чиновник Управе речног саобраћаја и инжењер Дринчић. ИАБ, УГБ, СП IV-48/2 к 289/12, Саслушање Петра Зелића, чиновника Управе речног саобраћаја, рађено у канцеларији Одељења специјалне полиције УГБ 4. децембра 1941.

Светозар Чолић (Лозница, 16. децембар 1907 – Београд, 18. март 1977) је дипломирао на Машинском одсеку Техничког факултета Универзитета у Београду 1931. године. Радио је у Управи поморства и речног саобраћаја као пројектант, инспектор парних бродских котлова, наставник стручних бродарских течајева и управник бродоградилшта у Мачванској (Подрињској) Митровици. Године 1945. је био помоћник Команданта речне пловидбе и директор

На половини пута до Шапца, испод села Дреновац, на брод је с мачванске стране отворена пушчана и митраљеска ватра због које је био присиљен да се заустави. Партизани су искрцали путнике, претресли брод и изнели с њега сву робу. Поред седам тона брашна, *Славонија* је превозила и већу количину дувана и шећера. Партизани су мобилисали сељаке из Дреновца да колима пренесу заплењену робу у Мачвански Причиновић, како би је касније поделили избеглицама у Дреновцу, Причиновићу и другим селима. Од путника с брода *Славонија* само је избеглицама из Срема било дозвољено да задрже своје ствари. Бродска посада и путници одведени су у близину села Табановића где су саслушани. Три морнара и једна избеглица из Сремске (Хрватске) Митровице су се придружили Народноослободилачком покрету, док су остали били упућени у мачванска села која су заузели партизани. Петар Зелић је морао да преда 38.820 динара намењених исплати радника, а на тај износ је добио признаницу. У Београд је успео да се врати тек 28. новембра 1941. године. Капетан Антон Лучев је био одведен у село Глушци у коме је остао до 30. септембра када је отишао у Земун.³⁴⁹ Господарственом повереништву НДХ у Земуну је 30. новембра 1941. поднео захтев за одштету за, како је навео, сву своју уштеђевину и робу коју је стекао током 16 година службе у речном бродарству. Његова молба, прослеђена Заповедништву морнарице НДХ, враћена је уз образложење да тај орган није надлежан по наведеном питању. Међутим, крајем децембра исте године, Лучко поглаварство Земун је добило обавештење да је капетану Лучеву враћен део ствари које су му биле одузете приликом напада на брод 6. септембра 1941. године.³⁵⁰

Пошто су посада, путници и роба искрцани, брод *Славонија* је склоњен у рукавац Саве код Дреновачке аде где су се већ налазили бродови *Бошко Јездић* и *Војвода Брана*, у власништву Бродарства Ивана Попадића из Шапца, које је раније зауставила чета Петра Савића и стамбена лађа *СТЛ бр. 8*.³⁵¹ *Бошко Јездић*

Југословенског државног речног бродарства. У Савезну планску комисију прелази 1946, а од 1949. радио је у Централној управи бродоградње. На Саобраћајном факултету Универзитета у Београду је био ванредни професор од 1961, а у звању редовног професора од 1967. Пензионисан је 1975. године. *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, приредио Владета Чолић (Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Одсек за водни саобраћај, 2002), 189–191.

349 ИАБ, УГБ, СП IV-48/2 к 289/12; МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, бр. 1130, 30.12.1941; Драгослав Пармаковић, *Мачвански партизански одред* (Шабац: Фонд народноослободилачке борбе Подриња, 1973), 282-283; Đorđević, „Potapanje broda Slavonija”, u *Veliki brodolomi*, 75-77.

350 Капетан Антон Лучев је дао детаљан списак ствари које је имао на броду и које су му биле одузете: два пара одела униформе, цивилно одело, три бела летња одела униформе, двоје плавих панталона, две капетанске капе, три пара ципела, филцоване чизме, зимски капут, тренчкот (врста мушког и женског ланеног или вуненог капута, практичног кроја и материјала, тако да је могао добро да послужи за лоше време, прим. ГК), 15 кошуља, три вунене зимске кошуље, 13 кратких и пет топлих зимских гаћа, четири велика кофера, домаћи вунени покривач, покривач за путовање, шест креветских чаршава, 17 пари кратких и шест пари топлих зимских чарапа, ручни златни сат, џепни сат, бицикл, 10 убруса, два пара спаваћег одела, кабаница за кишу, 150 kg брашна, 15 kg масти, јастук од перја, балони за вино од шест и од 10 литара, 20 рубаца и 760 динара готовог новца, напомињући да је било још предмета којих није могао да се сети. МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, док. 1130.

351 Мачвански НОП одред је 30. августа био подељен на два батаљона – Поцерски са пет чета и Мачвански са четири чете, од којих је једну водио Петар Савић. Цвејић, „1941. Оружани отпор и мере репресије у шабачком крају”, 45.

је заробљен на повратку из Сремске Митровице за Београд, као што је приликом његовог заробљавања два дана раније и било забрањено члановима бродске посаде. Немци су 8. септембра 1941. бомбардовали и потопили све бродове усидрене код Дреновачке аде. Тада је бомбардовано и село Дреновац у коме је неколико кућа било срушено до темеља, а једна жена и дете рањени.³⁵² озбиљно оштећен, брод *Бошко Јездић* је касније довучен у Београд, где је у бродоградилушту СБД-а преправљен, реновиран и оспособљен за рад. Једанаестог јула 1942. године издати су му дупликати бродских исправа и дозволе за даље вршење путничког саобраћаја.³⁵³ Потопљени тегљач *Славонија* је тек 1951. године исечен на делове и тако извађен, док је стамбена лађа извађена цела и поправљена, а почетком седмдесетих година је и даље пловила и радила под именом *Ђердан*.³⁵⁴

Припадници Мачванског НОП одреда су на ушћу Дрине отворили пушчану паљбу и на брод *Војводина* и том приликом ранили првог крмара.³⁵⁵ Такође су у више наврата пуцали на тегљач *Смедерево*, у власништву Бродарства „Михајло, Вицко, Проспер и Љуба, браћа Пушић” из Београда, који је по налогу немачких власти пребацивао објекте Багерске секције с десне на леву, сремску страну реке (НДХ) како би их сачувао од партизанских напада. До 15. септембра *Смедерево* је на сремску страну превукло и сплавове који су се због ниског водостаја налазили на сувом код Мачванске Митровице.³⁵⁶

Низводније на Сави, код села Ушће, нападе на бродове вршили су и припадници Посавског НОП одреда. Заробили су, а потом и запалили, моторне шлепове *Велебит* у власништву Бродарства Веље П. Јездића (7. септембра) и *Жика* у власништву Бродарско трговачког предузећа „Галеб” из

352 Да је бродове потопила немачка авијација наводе капетан Антон Лучев у својој аутобиографији и Драгослав Пармаковић, док се у преосталој литератури наводи да су бродове *Бошко Јездић* и *Славонију*, моторни чамац *Војвода Брана* и стамбену лађу *СТЛ бр. 8* потопили припадници Мачванског НОП одреда. МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима, Антон Лучев, аутобиографија; Пармаковић, *Мачвански партизански одред*, 283; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 23; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 28; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 204-205; Gulić, *Važnost Dunava i Đerdapa*, 55.

353 Тражећи уверење и документа од Капетаније пристаништа Београд, Веља П. Јездић је навео да му је код Дреновачке аде „брод потпуно упропашћен”, те га је сам „скоро целог изнова направио и оспособио за рад”. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 1167, 1438.

354 Đorđević, „Potapanje broda *Slavonija*”, 77.

355 Пармаковић, *Мачвански партизански одред*, 284; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 23; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 187; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 28, 162. Тегљач *Војводина* је 1942. додељен Хриброду које му мења име у *Хецај*, да би по завршетку рата понео име *Горица* под којим је, прво за Багерско бродарско предузеће (ББП), а затим за Југословенско речно бродарство – ЈРБ, пловио до почетка седмдесетих година 20. века када је расхордован и исечен. У питању је брод изграђен 1871. под именом *Вално (Valpo)* који је током свог животног и радног века променио бројне власнике и имена. Следеће име под којим је пловио је *Бодоки (Bodoki)*, затим *Хрват*, а после Првог светског рата постаје *Нови Сад* Српске задружне банке а. д. из Новог Сада; од 1926. је био у власништву Бродарства Симона Шульца из Панчева који му даје име *Војводина*. МНТ, Т:18.1. кут. 71, Књига описа и контроле парног котла брода *Војводина*; МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, Удружење речних бродовласника Београд Капетанији пристаништа Земун, док. 692/1945 од 27. 8. 1945; https://hajoregiszter.hu/hajoadatlap/gotica_exnehaj_exvojvodina_exnovi_sad_exhrvat_exbodoki_exvalpo_/2812 (приступљено 15. 1. 2023).

356 Пармаковић, *Мачвански партизански одред*, 284; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 24.

Београда (8. септембра).³⁵⁷ На *Велебиту* су запленили три тоне квалитетног угља и другог рудног материјала, а на шлепу *Жика* робу у вредности од преко милион динара.³⁵⁸ У повратку с ванредне вожње на којој је из Београда у Шабац превезао 300 припадника Министарства унутрашњих послова, 8. септембра 1941. године, био је нападнут и путнички пароброд *Краљица Марија*. Брод је тог дана са београдског савског пристаништа ка Шапцу кренуо још пре шест сати ујутру како би прошао узводно док је понтонски мост још отворен. Наиме, како су у ноћи између 11. и 12. априла 1941. југословенске јединице порушиле све београдске мостове, за саобраћај преко Саве Немци су убрзо по окупацији земље поставили понтонски мост који се отварао у одређено време да би се омогућио пролазак бродова. На повратку из Шапца за Београд брод *Краљица Марија* је пловио без путника. Код Ушћа му је дат знак да стане, а када је упркос томе продужио вожњу, на њега је отворена пушчана и митраљеска ватра. Том приликом су рањени куварица и њена помоћница, као и један морнар, а бродско корито је пробијено са 24 метка. Брод је ипак стигао у Београд где су рањеници превезени у болницу.³⁵⁹

Сутрадан, 9. септембра 1941, брод *Краљица Марија* је кренуо на своје редовно путовање за Шабац са 200 путника и нешто робе. Због напада од претходног дана тражено је да се пловни пут осигура и да брод добије оружану пратњу. Пре поласка, заповедник Бошко Јелача је био обавештен да ће пут бити осигуран. Ипак, када су допловили до пристана у Забрежју још једном су тражили потврду о безбедности узводне пловидбе. Брод се ту задржао пуна два сата док из Обреновца нису стигли срески начелник и један немачки официр који су им наложили да наставе путовање. Одмах по поласку из Забрежја капетан је наредио да се на командном мосту постави заклон који ће бродске официре заштитити од метака, а да се сви путници спусте у бродске салоне како би били испод водене линије чиме би се спречиле евентуалне повреде до којих је могло доћи услед дејства ватреног оружја.³⁶⁰ Када су допловили до места Ушће, с десне, српске обале реке је, као и претходног дана, у правцу брода испаљен плотун. Капетан је покушао да се максималном брзином удаљи од опасног места и нагло је скренуо ка левој, хрватској обали реке, али је и с те стране био дочекан митраљеском ватром и нападнут ручним бомбама које су бацане с неколико чамаца који су се с те стране појавили. Покушај да се бродом крене унатраг изазвао је још већу паљбу, тако да је, увидевши да се налази под унакрсном ватром, капетан био приморан да заустави брод и подигне бели чаршав у знак предаје. Наредено му је да приђе десној обали где се привезао за већ спаљене моторне шлепове *Жика* и *Велебит*. С брода је прво морало да изађе шест војника који су се на њему затекли и то

357 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 2018; ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10, 19, 23-24; Драган Фелдић, „Последњи дани ‘Талеба’” *Архив* 3 (2002), 138; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 55–56; Savić, *Dejstva na plovitim rekama u NOR*, 23; Antić, *Rat na rekama*, 187; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 28.

358 „Билтен Главног штаба народно-ослободилачких партизанских одреда Југославије, бр. 6, 18. септембар 1941”, у *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југославенских народа*, том II, књ. 1 (Београд: Војно-историјски институт Југословенске армије, 1949), 66.

359 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1699; ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10, 21, 25.

360 ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10, 25, исказ Миладина Јовановића, другог капетана брода *Краљица Марија*, дат у канцеларији Комесаријата Паробродске полиције у Београду 12. септембра 1941.

без оружја које је накнадно изнео један морнар, затим су се искрцали путници са својим стварима, а на крају и чланови посаде којима је такође дозвољено да изнесу своје ствари.

Путници су после легитимисања пуштени да иду својим кућама, војници су са оружјем пратњом одведени у страну, док су чланови посаде били одведени у село Дрен, око 10 km удаљено од Ушћа, где су смештени на таван једне велике штале. Претходно су им одузете исправе, док им је новац било дозвољено да задрже. Саслушани су појединачно, а том приликом им је речено да је њихов брод запаљен јер је превозио партизанима непријатељску војску, као и да ће бити стрељани уколико опет буду ухваћени у служби непријатеља. Понуђено им је да остану с партизанима, али нико од чланова бродске посаде то није прихватио. Добили су вечеру, пушачи још и цигарете, а ујутру су уз пропусницу и водича који ће их извести на пут били пуштени својим кућама. Пешице и с колима на која су натоварили ствари стигли су до Обреновца, одакле су се возом вратили у Београд. У проласку поред Ушћа видели су свој брод како гори.³⁶¹

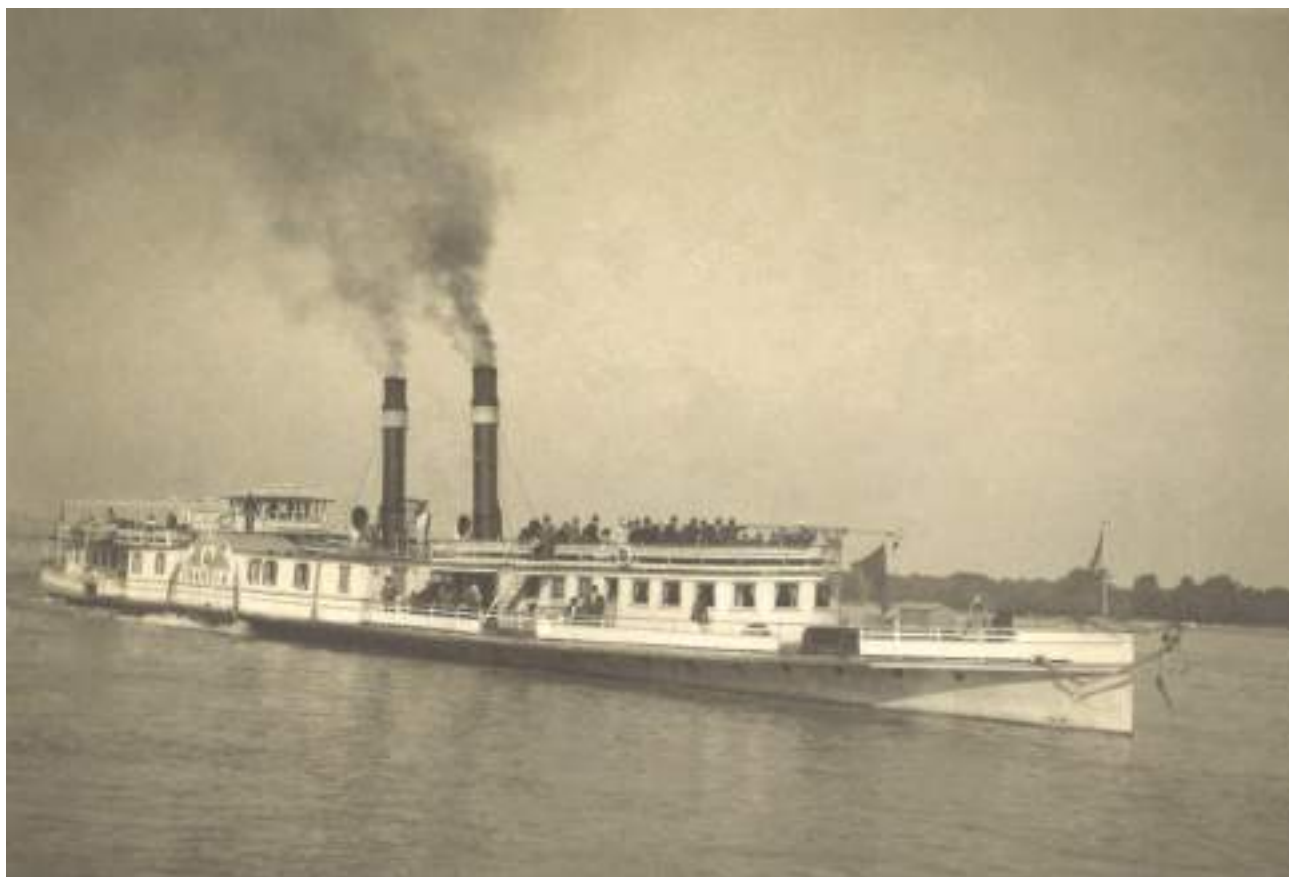
Наредба да се брод *Краљица Марија* уништи издата је непосредно по искрцавању посаде и истоваривању робе. „Било нам је жао овог лепог брода, али га нисмо могли сачувати, јер би га непријатељ употребио против народа”, забележио је Јован Пенчић, један од учесника ове акције.³⁶² По његовом мишљењу, најважнију улогу у подухвату је имао вођа партизанске патроле Живорад Шаровић, који је наредио да се на брод пуца и вештим командовањем створио утисак да партизана има много више него што их је заиста било. С борцима Посавског НОП одреда био је и Хари Шихтер (Hary Schichter), дезертер из немачке војске, који је знатно допринео успешности акције због чега је касније био похваљен у Билтену Врховног штаба Народноослободилачке војске Југославије. По његовом упутству, брод је најпре посут уљем и бензином, а затим је сам Шихтер бацио бомбу у његову унутрашњост. До експлозије, међутим, није дошло. Како Пенчић пише, „бомба је била једна од оних које смо нашли по јаругама па није експлодирала. ‘Бацај, Хари, партизанку’, довикну му Драго Вуковић. Хари извади бомбу облог облика, изрецкану на површини, израђену у Ужицу. Не прође неколико секунди кад одјекну експлозија. Букну пламен и поче обухватати брод. [...] Брод *Краљица Марија* потпуно је изгорео, а огарављена гвожђурија остала је да вири из воде близу обале Саве”.³⁶³ Онеспособљавање

361 ИАБ, УГБ, СП IV-45/8 к. 281/10, 19, 23-24, 25, 26-27, 28-29, 30, 31-32, Извештај комесара Паробродске полиције УГБ-а и искази чланова посаде дати у канцеларији Комесаријата Паробродске полиције у Београду 12. септембра 1941: капетана брода *Краљица Марија* Бошка Јелаче, са станом у Земуну, Суботичка 12, Миладина Јовановића, другог капетана, старог 31 годину, ожењеног, без деце, Љубомира Ђурђевића, првог крмара, старог 56 година, ожењеног, ота четворо деце, Марјана Лончара, првог машинисте, са станом у улици Адмирала Гепрата 95/III у Београду, Бранка Раковачког, другог машинисте, родом из Београда, са станом у улици Јаше Игњатовића 1 у Београду, и Љубомира Караулића, бродског ресторатера, са станом у улици Загребачка 3 у Београду.

362 У нападу на брод *Краљица Марија* учествовали су чланови патроле 4. вода 1. чете Посавског НОП одреда Живорад Шаровић, Драго Вуковић, Јован Пенчић и Раја Поповић, као и један број бораца из чете, међу којима и Сава Вићентић и Драгољуб Јовановић Пуса. Према: Милосав Бојић, *Посавски партизански одред – Посавина и Тамнава у оружаном устанку* (Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1987), 137–139.

363 Хари Шихтер је рођен 1920. године у Берлину. Био је официр немачке војске који се почетком августа 1941. прикључио Посавском НОП одреду. Погинуо је 9. новембра 1941. године код Оглађеновца (Ваљево). „Билтен Врховног штаба народно-ослободилачких

овог великог путничког брода био је највећи ударац који су партизани нанели немачкој пловидби на српским рекама. Брод је 1942. одвучен у бежанијски зимовник у Београду где је поново потопљен током савезничког бомбардовања у априлу 1944. године (више о броду *Краљица Марија* на стр. 222).



Путнички пароброд *Краљица Марија* у пловидби тридесетих година 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.671

Према партизанским изворима тада су, између Скеле и Ушћа на Сави, потопљени и тегљач *Косово* са шлепом *БС 312* и багер *Тамиш*, који је вадио и избацивао песак на леву, сремску обалу реке. Објекти су припадали Багерској секцији и уколико су заиста били потопљени, о чему за сада немамо потврде у документима Капетаније пристаништа, а не само темељно опљачкани, свакако су касније извађени, можда 1942. године, као и остали објекти који су страдали у партизанским диверзијама у септембру 1941. године. Јер и *Косово* и шлеп *БС 312* и багер *Тамиш* су крај рата дочекали у рукавцу код Аде Хује, потопљени од стране Немаца у октобру 1944. године.³⁶⁴

партизанских одреда Југославије, бр. 7 и 8, 1. октобар 1941”, у *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југославенских народа*, том II, књ. 1, 81; Muharem Kreso, *Нјемајска окупација и права у Београду 1941-1944* (Београд: Историјски архив Београда, 1979), 214; Бојић, *Посавски партизански одред* 139; Antić, *Рећна ратна флотила НОВЈ*, 27; Бранко Ж. Матић, „Хари Шихтер – Немац у партизанима 1941.”, *Гласник Историјског архива у Ваљеву* (2015), 97–98.

364 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 16; АЈ-162-4, 1948, Материјали о ратној штети ГУРС-а (рекапитулација); Savić, *Dejstva na plovnim rekaма и NOR*, 23; Бојић, *Посавски партизански одред*, 139-140; Antić, *Рећна ратна флотила НОВЈ*, 28.

Због партизанских диверзија, на Сави је узводно од Забрежја 9. септембра 1941. године привремено био забрањен саобраћај свих врста бродова, осим војних транспорта. За потребе њиховог обезбеђивања у Београд су крајем септембра допловила два монитора и оклопни моторни чамац мађарске дунавске флотиле.³⁶⁵ Другог октобра 1941. оклопни моторни чамац *ПМ 1 (РМ Л)* обезбеђивао је парни тегљач *Смедерево* и његову вучу у узводној пловидби до Шапца (о крају живота брода *Смедерево* на стр. 183). Током тог и следећег дана посада мађарског чамца је размењивала ватру са партизанским јединицама у околини Шапца – код Мишарске аде и испред села Мрђеновац, где су партизани из воденица отварали ватру на њега.³⁶⁶ Немачке власти су забрану бродског саобраћаја на Сави узводно од Забрежја укинуле тек 1. децембра 1941. године.³⁶⁷

Заробљавање и паљење моторног шлепа *Жика* представљало је велики ударац за Бродарско трговачко предузеће „Галеб” из Београда.³⁶⁸ Од почетка ратних дејстава то предузеће је губило објекат за објектом. Известан број пловила заробиле су му мађарске војне власти; моторни шлеп *Галеб II* потопљен је 11. априла 1941. године у Кисељевачком рукавцу код Великог Градишта по наредби југословенске војске да не би пао у руке Немцима, а моторни шлеп *Жика* су уништили партизани. Када је 24. септембра 1941. године Управа речног саобраћаја предузећу забранила даљу пловидбу моторним шлепом *Галеб III* због дотрајалости корита, руководство је било принуђено на радикалне мере: обуставило је даљи саобраћај на линији Београд – Велико Градиште и Београд-Петровград (данас Зрењанин), а целокупно особље својих речних испостава, као и посаде бродова *Жика* и *Галеб III*, пустило је од 1. октобра 1941. године.³⁶⁹ У марту 1942. Бродарско трговачко предузеће „Галеб” је све своје објекте, укључујући и оне потопљене, продало Бродарству „Лабуд” а. д. из Београда, које је моторни шлеп *Жика* довукло из Ушћа, поправило и током 1942. године оспособило за рад.³⁷⁰ И Бродарство Веље П. Јездића је оспособило свој моторни

365 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 1744; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 1716/1941; „Dnevni izveštaj Obaveštajnog odeljenja komandanta oružanih snaga na jugoistoku od 1. oktobra 1941. vrhovnoj komandi Vermahta o akcijama ustanika, protivmerama i obostranim gubicima na području severozapadne Srbije”, *Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, том XII, knj. 1 (Београд: Војноиздавачки завод, 1973), док. 175, 461; Savić, *Dejstva na plovitim rekama u NOR*, 24; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 28; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa”, 56.

366 Károly Csonkaréti, László Benczúr, *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán 1870-1945* (Budapest: Zrínyi Kiadó, 1990), 211.

367 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 2200; МНТ, Т:18.1. кут. 36, ЛП Земун, док. 1018/1941.

368 Димитрије А. Богдановић, привредник и бродовласник рођен у Ражњу 1890, и Александар М. Крстић, предузетник и бродовласник рођен у Параћину 1879, основали су 23. новембра 1926. Бродарско трговачко предузеће „Галеб” ради обављања теретног саобраћаја у југословенским територијалним водама. Бродарство је саобраћало на линијама између Шапца, Београда и Великог Градишта, као и на линији Смедерево–Ковин. Седиште друштва је било у Београду, а своје агенције је имало у Новом Саду, Шапцу, Забрежју, Панчеву, Смедереву, Дубравици, Банатској Паланци, Великом Градишту и Земуну. Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnoг brodarstva*, 256–257; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 176, 180.

369 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 2018; Фелдић, „Последњи дани ‘Галеба’”, 138.

370 Бродарско трговачко предузеће „Галеб” је у марту 1942. продало предузећу „Лабуд” а. д. следеће објекте: 1) брод *Марија*, 2) моторни шлеп *Галеб II*, 3) моторни шлеп *Галеб III*, 4) дрварицу *Лабуд Б*, 5) моторни шлеп *Жика*, 6) тегљач *Лабуд III*, 7) шлеп *Лабуд Први*, 8) штек *Галеб V*. ДАС, Г-143, КПБ Ф 54, 1942, 342, 1115.

шлеп *Велебит*, али је набавка и уградња новог мотора потрајала, па је брод поново запловио тек средином 1943. године.³⁷¹

У текстовима о партизанским акцијама на реци Сави 1941. године, готово без изузетка се наводи да је код места Ушће био заробљен и потопљен и путнички пароброд *Отаџбина* у власништву Бродарско трговачког предузећа „Сава” из Београда.³⁷² Међутим, брод *Отаџбина* је био само темељно опљачкан и то у Шапцу, где се затекао када је отпочео устанак у Мачви и Поцерини и где је остао пуних 70 дана. Бродско особље се склонило у Кленак, а брод је, према изјави власника Војислава М. Тодоровића, „био препуштен сам себи и том приликом је са њега све однето, па и средства за спасавање”. Средином новембра брод се вратио у Београд и већ 9. децембра 1941. је од Капетаније пристаништа Београд тражено одобрење да се заједно са дрвеним понтоном број 1, у власништву истог предузећа, уведе у зимовник.³⁷³

ГОДИНА 1943.

У документима Капетаније пристаништа Београд током 1943. године забележена су два случаја напада на бродове који су пловили Савом – један у јуну, а други крајем октобра. Путнички брод *Лабуд* Бродарства Веље П. Јездића путовао је 15. јуна 1943. из Шапца за Београд пун путника, укупно њих сто седамдесет двоје. На делу реке између Мрђеновца и Драгојевца на брод је с леве, хрватске обале, била отворена пушчана паљба. Заповедник је успео да брод привуче десној обали, где су се путници привремено искрцали. У нападу су погинули један немачки војник и једна жена, четворо путника је тешко рањено, а четворо лакше. Пошто су погинули и рањени колима одвезени за Шабац, *Лабуд* је наставио пут за Београд. Следећег дана ниједан брод није отпутовао за Шабац, а од 18. јуна 1943. немачке власти су наложиле привремену обуставу саобраћаја приватних путничких бродова на релацији Београд–Шабац.³⁷⁴ Напад на путнички брод *Лабуд* извели су припадници 2. батаљона Сремског НОП одреда. Они су нешто раније, 13. априла 1943, извели још један напад на Сави. Између Јарка и Хртковаца заробили су шлеп натоварен са 30 вагона дрвених трупаца припремљених за транспорт у Немачку. Посада је пуштена, док је шлеп запаљен и остављен да потпуно изгори.³⁷⁵

На узводном путовању у правцу Шапца, код места Купиново, с хрватске стране реке је 31. октобра 1943. осута пушчана паљба на моторни тегљач *Хајдук*,

371 ДАС, Г-143, КПБ Ф 55, 1943, 1157.

372 О Бродарско трговачком предузећу „Сава” из Београда погледати на стр. 99, напомена 247.

373 ДАС, Г-143, КПБ Ф 53, 1941, 2250; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 600.

374 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 942; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 954/1943. У том тренутку путничку пловидбу Савом обављала су приватна бродарства „Сава”, „Блажек” и Бродарство Веље П. Јездића.

375 До сада нисмо утврдили који је шлеп био у питању. „Оперативни извештај штаба трећег НОП одреда треће оперативне зоне у Срему за период од 1. априла до 6. маја 1943”, *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југословенских народа*, том I, књ. 6 (Београд: Војно историјски институт ЈНА, 1955), док. 99, 316; Savić, *Dejstva na plovnim rekama i NOR*, 46.

власништво Бродарског предузећа „Стипчић и Микелић”, који је у вучи имао шлеп *Нишава* Бродарства „Блажек”. У нападу су лакше рањени једно лице са тегљача *Хајдук* и једно лице са шлепа *Нишава*, док су пловила пробушена са више метака. После овог инцидента немачке власти су наложиле Капетанији пристаништа Београд да у случају напада на бродове и пловне објекте од стране партизана или других лица, осим извештаја који шаљу Управи речног саобраћаја, најхитније о томе обавесте и немачку Полицију за заштиту вода (*Wasserschutz polizei*) у Београду.³⁷⁶

ГОДИНА 1944.

У пролеће 1944. године на мети партизанских напада нашло се и неколико бродова у ужој зони београдског акваторијума. Један од њих је био путнички брод *Отаџбина*. Од последица савезничког бомбардовања Београда 16. и 17. априла 1944. на броду су били полупани сви прозори, а да би се избегла његова даља оштећења, привремено је био премештен из београдског пристаништа и склоњен код Макиша. Ту су га у ноћи између 22. и 23. априла партизани темељно опљачкали. Поред осталог, однели су и бродску архиву, укључујући бродске књиге са дозволом за рад издатом од Управе речног саобраћаја, као и дозволу за пловидбу добијену од немачких власти. Уз извештај о догађају, са списковима оштећеног и несталог бродског инвентара, Бродарско трговачко предузеће „Сава” је Управи речног саобраћаја поднело и молбу за хитно издавање дупликата бродских докумената. Већ 3. маја 1944, по наређењу немачких власти, *Отаџбина* је, заједно са бродом *Нера*, почела да одржава путничке линије Београд–Земун и Београд–Шабац.³⁷⁷

О нападу на тај и још неколико других бродова који су се, као и *Отаџбина*, због савезничког бомбардовања склонили из београдског пристаништа у Макиш, сведоче и партизански извори. У извештају штаба Првог сремског НОП одреда од 2. маја 1944. године, забележено је да су информацију о локацији на којој се код Макиша налазе усидрени бродови партизани добили од једног бродског капетана, што је омогућило да их припадници два вода 4. чете тог одреда током ноћи нападну. Према наведеном извештају, три брода су била потопљена, док

³⁷⁶ Фрања Стипчић је диплому бродског машинисте добио 1931. године (УПиРС 76/1931), након чега се запослио у Бродарско трговачком предузећу „Галеб” из Београда као машиниста на моторном шлепу *Галеб II*. Године 1942. он и Мате Микелић су основали Бродарско предузеће „Стипчић и Микелић”, са седиштем у Београду. Привремену дозволу за вршење бродарских послова добили су 24. септембра 1942. Фрања Стипчић је био власник моторног чамца за вучу *Гусар* од 19 тона истиснине и 30 КС, док су Стипчић и Микелић заједно били власници моторног чамца за вучу *Хајдук* од 19,80 тона истиснине и 50 КС. Фрања Стипчић је 1943. променио име у Стеван прешавши у православну веру. Моторни чамец *Гусар* је продао Фаику Туркушићу из Београда. Почетком јуна 1944. чамец је избрисан из Регистра Капетаније пристаништа Београд. МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 3035/1932; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 54, 1942, 1387, 1670, 1430; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 1485, 1641, 1686; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 559.

³⁷⁷ ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 507 и несигнирани документ којим Пословна заједница малих бродарстава 2. маја 1944. обавештава капетанију пристаништа да ће према наређењу немачких власти од сутра, 3. маја, бродовима *Нера* и *Отаџбина* саобраћати на релацијама: Београд–Земун и обратно, и Београд–Шабац и обратно. Бродарство Веље П. Јездића, Бродарско трговачко предузеће „Сава” Војислава М. Тодоровића, Бродарско предузеће „Блажек” и Бродарство Ивана Бакарића били су удружени у Пословну заједницу малих бродарстава.



Путнички пароброд
Отаџбина
Бродарско
трговачког предузећа
„Сава”, фотографија,
МНТ, Т:18.2.323

Путнички пароброд
Лабуд Бродарства
Веље П. Јездића,
фотографија,
МНТ, Т:18.2.325

је четврти запаљен. „Бродови су *Отаџбина*, *Галеб*, *Обилић* и *Лабуд* са укупно 655 тона. На бродовима се налазила посада од 14 мушкараца и две жене који су спроведени до Штаба батаљона. Од заробљене посаде два Немца су предата Обласном војном суду, неки су остали у нашим редовима, а неки су пуштени.”³⁷⁸ Међутим, претходно наведена документа Капетаније пристаништа Београд јасно показују да брод *Отаџбина* том приликом није био потопљен, већ само опљачкан.³⁷⁹ Брод који су партизани запалили је био *Лабуд* Бродарства Веље П. Јездића, који је био озбиљно оштећен, али је поправљен и почетком новембра 1944. године налазио се у Шапцу, способан за пловидбу.³⁸⁰ За потапање преостала два брода, „*Галеб* и *Обилић*”, нисмо пронашли потврду у сачуваним документима Капетаније пристаништа Београд. Брод *Галеб* који наводи партизански извор, може да буде моторни шлеп *Галеб II* или *Галеб III* (*Галеб II* носивости 157,87 тона, *Галеб III* носивости 147,87 тона и јачине 100 KS оба), у власништву предузећа „Лабуд” а. д. Уколико је и био потопљен, а не само опљачкан као *Отаџбина*, морао је врло брзо да буде извађен и поправљен. Наиме, у време повлачења

378 У извештају стоји и да је том приликом заплењено: 3 писаће машине, 17 ћебади, 1 сат, 6 литара гаса, 1 каса са 20.730 динара, 2.952 куње и 9.500 румунских леја, 1 вага, 2 пара чизама, 2 конопца и 3 бицикла. „Извештај штаба Првог сремског НОП одреда од 2. маја 1944. год. главном штабу НОВ и ПО Војводине о извршеним акцијама”, *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југославенских народа*, том I, књ. 8 (Београд: Војноиздавачки завод „Војно дело”, 1956), док. 76, 189; Savić, *Dejstva na plovniim rekama u NOR*, 56; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 41; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 209.

379 Према извештају који је Бродарство „Сава” поднело Капетанији пристаништа Београд партизани су из предњег бродског салона однели црвени плиш са шест седишта, док су преостала плишана седишта истог салона измазали машћу. Однели су комплетну бродску апотеку, ручну бродску касу с приходом од земунске линије дана 15. априла 1944. у износу од 4.338 динара и 5.039 куна, приватни новац, својину капетана брода, у износу од 3.500 динара, као и маркице за кејажу у вредности 586 динара, бродску архиву са бродским књигама, једну ручну кожно ташну, 12 ћебади за покривање бродског особља; просуто је 25 kg машинског и 25 kg цилиндарског уља; однете су и две кофе, две лопате за ложење котла, један бродски чамац дужине пет метара, једно завозно весло, два весла крмице, једна четка за прање фарбе и бродски часовник (будилник). ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 507, 510.

380 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 161.

немачке војске *Галеб II* се налазио у Петровграду (данашњи Зрењанин) и остао је неоштећен, тако да је почетком новембра 1944. био способан за пловидбу и рад. *Галеб III* се у време ослобођења Београда налазио на Чукарици, делимично оштећен услед експлозије суседног шлепа. Почетком новембра 1944. његова оправка је највећим делом била завршена и очекивало се да за неколико дана буде оспособљен за пловидбу. Тегљач ЈРП-а *Милош Обилић*, први пут потопљен 30. новембра 1941. код Каменичке аде код Новог Сада на km 1.258 тока Дунава, дочекао је крај ратних дејстава у бродоградилушту у Новом Саду, разорен од стране немачке војске у повлачењу.³⁸¹

Исти партизански извештај помиње и напад на „брод *Триглав*” у Београду на Сави код „Шест топола” (код данашњег Београдског сајма), а који су у ноћи између 24. и 25. априла 1944. извршили командант, капетан Марко Тањурџић, и још пет другова. Том приликом је „заплењено 19 ћебади, две железничке бунде, једна кишна кабаница, оригинална совјетска застава и још неке ситније ствари. Брод није потопљен али је наређено IV чети да то изврши”.³⁸² Немамо податке који указују да је потапање било и извршено, а разлог томе би могла бити и чињеница што се код „Шест топола” још од 1941. године налазио хангар за моторне чамце немачке речне полиције, па би акција потапање брода у његовој непосредној близини потенцијално могла бити изузетно опасна и непотребно ризична.³⁸³

*

Година 1944. била је катастрофална по све објекте речног бродарства који су пловили дуж токова југословенских река, а слободно се може рећи посебно по оне који су се кретали у зони београдског акваторијума. Осим тога што су их нападали, пљачкали и онеспособљавали припадници партизанских одреда, пловила су потапана и за време савезничких бомбардовања, а Немци су их приликом повлачења своје војске у великом броју одвукли на горњи Дунав, док су преостале минирали и потапали на местима на којима су затечени. Наиласком на mine које су савезнички бомбардери положили у Дунав, али и у друге реке, као и на mine које је немачка војска поставила у Дунав приликом повлачења са Балкана, додатно је потопљен веома велики број пловила. Разарања наиласком на подводне mine наставила су се и током 1945. године. Све то је носило са собом и бројне људске жртве.

381 Тегљач ЈРП-а *Милош Обилић* је извађен 30. септембра 1946. и расходован. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 124, 161; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Списак извађених пловила у 1946, ред. бр. 6.

382 „Извештај штаба Првог сремског НОП одреда од 2. маја 1944. год. главном штабу НОВ и ПО Војводине о извршеним акцијама”, *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југославенских народа*, том I, књ. 8, док. 76, 189.

383 Капетанија пристаништа Београд је заповедницима бродова налагала да када плове поред тог хангара „смање брзину да не би причинили какву штету”. МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, 1329/1941.



БОШКО ЈЕЛАЧА

последњи заповедник брода *Краљица Марија*³⁸⁴

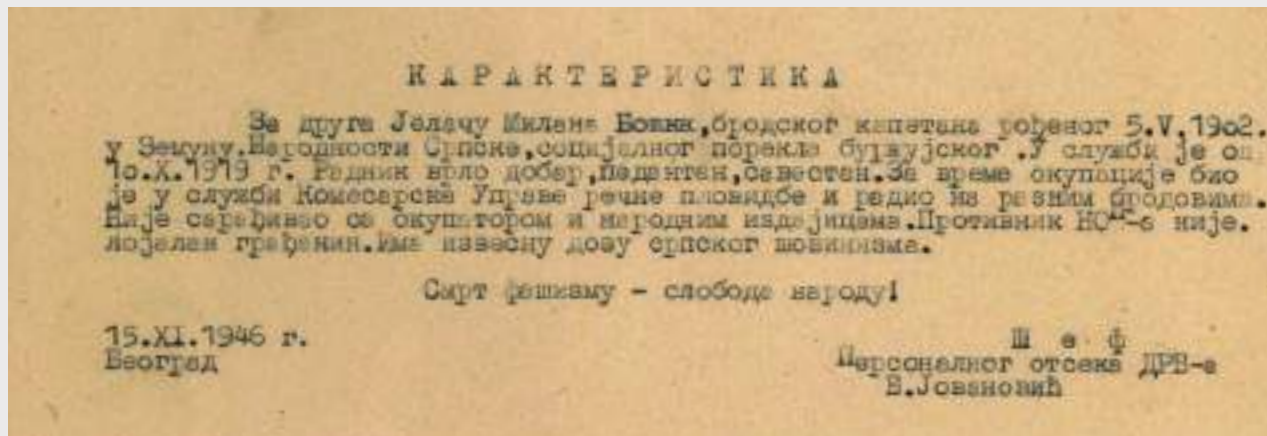
Бошко Милана Јелача (Земун, 5. мај 1902 – Пиран, 8. октобар 1960), чији су отац и старији брат Андрија били бродари, такође ступа у бродарство после завршена три разреда гимназије у родном Земуну. Пловидбену каријеру је започео 24. фебруара 1919. као манипулант на броду *Хунгарија* (*Hungária*) под заповедништвом капетана Младена Ст. Ђуричића.³⁸⁵ У Бродарском синдикату СХС је био од оснивања да би, по његовом расформирању, од 1. јануара 1926. прешао у Речну пловидбу Краљевине СХС. Када су га у интервјуу поводом 40 година рада у бродарству питали који су му капетани били узор, без двоумљења је одговорио: „Младен Ђуричић, Бора Путник, Марко Марекић, Филип Марекић. Они су заиста били примери за углед, једном речју прави заповедници”. Јелача је служио војни рок од 20. септембра 1923. до 20. новембра 1924, као редов у 12. чети 3. батаљона пешадијског пука. Испит за поручника у речној пловидби положио је 1926. и тада се у звању другог капетана укрцава на брод *Хрватска*. Испит за капетана речне пловидбе положио је 16. марта 1929, након чега добија команду брода *Шибеник*, чиме заправо почиње његова тридесет година дуга каријера заповедника брода.³⁸⁶ До 1941. је најчешће радио на снажним моторним бродовима (800 KS) који су пловили на релацији Регенсбург – Радујевац и који су у бродарској служби сматрани за најтеже и најделикатније с обзиром на изузетно дугачку дунавску линију коју су покривали, али је био и заповедник великих путничких бродова. По окупацији земље, немачка Комесарска управа југословенских речних бродарстава додељује му путнички брод *Краљица Марија* којим је пловио по Сави до партизанског напада 9. септембра 1941. По завршетку рата је решењем министра саобраћаја од 3. новембра 1947. био разврстан у звање капетана унутрашње пловидбе, без личног и функционалног додатка. Због те својеврсне деградације поднео је жалбу коју је Генерална дирекција унутрашње пловидбе ФНРЈ усвојила, па је због своје стручности, година службе и залагања преведен у звање старијег капетана унутрашње пловидбе. Када је 1949. саобраћај на горњем Дунаву поново отворен, капетан Јелача је бродом *Славан* пловио до Регенсбурга. По ступању на снагу Закона о радничком самоуправљању, Јелача је 12. новембра 1950. на састанку одржаном на броду *Загреб* изабран за првог председника новоформираног радничког савета предузећа ЈДРБ. Последње године је провео као заповедник путничког брода *Београд*. Преминуо је изненада, док се налазио на годишњем одмору у Пирану. Сахрањен је на православном гробљу у Земуну.³⁸⁷

384 Фотографија капетана Бошка Јелаче МНТ, Т:18.2.290.

385 Путнички брод ДДСГ *Хунгарија*, ex *Inn*, по преузимању од стране Краљевине СХС мења име у *Петар Зрински*, а после Другог светског рата плови под именом *Ријека* (више на стр. 202-204). У септембру 1919, под командом капетана Младена Ст. Ђуричића, бродом *Петар Зрински* је заробљени немачки фелдмаршал Аугуст фон Макензен превезен од Новог Сада до Смедерева, одакле је даље спроведен у Солун. „Макензен у Солуну”, *Политика*, 7. 9. 1919, 2–3; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 153. Капетан и књижевник Ђуричић је о том путовању написао приповетку „Једног јединог дана, на команди речног пароброда (епопеја Дунава)”, у *Мастодонти на Сави и Дунаву. Одблесци с воде* (Београд: М. Ст. Ђуричић, 1980), 69–87 (приповетка је први пут штампана у часопису *Ратнички гласник*, јули–август 1927, а у наставцима је објављивана и у *Гласнику ЈРБ* 247–250, 1978); Младен Ст. Ђуричић, „Дунавска епопеја или путовање са маршалом Макензеном”, документарна драма, драматизовао Душан Михаиловић, *Провинција* 52–53 (1988), 29–61.

386 Парни тељач на крмени точак *Шибеник*, ex ДДСГ *Темсивар* (*Temesvár*), после Другог светског рата пловио је под именом *Бока*.

387 МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутничког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима, Бошко Јелача, Квалификациони лист и парта (умрлица); МНТ, Т:18.1. кут. 47,



Карактеристика писана за Бошка Јелачу 15. новембра 1946, МНТ, Т:18.1. кут. 47.

МИЛАДИН ЈОВАНОВИЋ

други капетан брода *Краљица Марија* 1941. године ³⁸⁸



Миладин Јовановић (Ужице, 15. април 1909 – Опатија, 26. новембар 1964) је основну школу завршио у Чачку, граду у који је његов отац, државни чиновник, из Ужица премештен са службом убрзо по Миладиновом рођењу. У Нишу је 1926. завршио шест разреда гимназије и уписао подофицирску школу по чијем завршетку је у чину коњичког поднаредника остао у 5. коњичком пуку до краја 1932. године. У речном бродарству се запослио 15. августа 1933. као манипулант на путничком броду *Александар I*, након чега је мењао бродове на којима је претежно путовао по средњем и горњем Дунаву. Током 1937/1939. године похађао је државне наугичке курсеве и марта 1939. полаже испит за капетана речне пловидбе, након чега је одмах укрцан на брод *Цар Никола II* у звању 2. капетана. Бомбардовање Београда 6. априла 1941. затиче га на броду *Карађорђе* у београдском пристаништу. Како је заповедник Јован Попеску био одсутан, Јовановић самоиницијативно доноси одлуку и покушава да бродом отплови узводно уз Саву. Како се због високог водостаја није могло проћи испод Железничког моста, брод одводи у Тос-пашин дунавац (познат и као Турски дунавац или Мале воде, погледати нап. 500) прекопута Панчева, где га оставља. Посади даје на вољу да одлучи да ли ће остати на броду или ће га напустити. Јовановић ускоро добија моторни чамац Ратне морнарице и задатак да у београдском пристаништу, Панчеву и Земуну мобилише све пловне објекте за потребе војске. Како је у војним редовима ускоро наступило опште расуло, Јовановић је с капетаном Миодрагом Седрландићем чамцем отпловио Колубаром до Мислођина где им је један подводни пањ пробио корито чамца. Настављају пешице преко Ваљева до Сарајева. По потписивању капитулације војске Краљевине Југославије 17. маја 1941. и повратку у Београд, јавио се на службу Комесарској управи бивших југословенских речних бродарстава која га је, као и све остале бивше службенике, примила и као заповедника укрцала на путнички брод *Осек*. Пошто је у августу 1942.

Карактеристика од 15. новембра 1946, потписана од стране Б. Јовановића, шефа Персоналног одсека ДРБ; АЈ-162, Персонална досијеа, Ф-36/91; „Четрдесет година бродарења. Јубилеј Бошка Јелаче”, *Гласник ЈРБ* 18 (1959), 6; Милан Грубор, „Напустио нас је заувек Бошко Јелача”, *Гласник ЈРБ* 39 (1960), 4; „Прва седница радничког савета одржана на броду *Загреб* 12. новембра 1950, а управног одбора 13. новембра 1950. године”, *Гласник ЈРБ* 40 (1960), 5; Радивој Цицковић, *Од 'анђела' до капетана брода* (Београд: Радивој Цицковић, 2013), 165–169.

388 Фотографија капетана Миладина Јовановића МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наугичког особља.

одбио да прими команду брода који је требало да ради на горњем Дунаву, Комесарска управа га отпушта из службе. Одмах потом га хапси Гестапо и после два месеца шаље у концентрациони логор Маутхаузен (Гузен I) у коме је остао до ослобођења логора 5. маја 1945. У земљу се враћа тек крајем децембра 1945. У међувремену је на горњем Дунаву радио на репатријацији бродара који су се са својим пловним објектима тамо затекли. По формирању ЈУСПАД-а Јовановић је додељен на рад том предузећу, најпре као саобраћајни диспечер, а затим као заповедник бродова *Браничево* и *Кајмакчалан*. После расформирања ЈУСПАД-а 1949. године, враћа се у ЈДРБ. Као заповедник бродова пловио је до 1953, када је као тежак срчани болесник због дужег лечења морао да напусти путнички брод *Смедерево* на коме се у том тренутку налазио. По повратку на дужност распоређен је на место наутичко-техничког инспектора Дирекције речног бродарства. Пензионисан је 1962. године. Преминуо је изненада, 26. новембра 1964. у Опатији где се налазио на лечењу. Сахрањен је на Новом гробљу у Београду.³⁸⁹



АНТОН ЛУЧЕВ

последњи заповедник тегљача *Славонија*³⁹⁰

Антон Мате Лучев (Првић Лука код Шибеника, 1. септембар 1906 – ?) је, према доступним подацима, у родном месту завршио шест разреда основне школе. Као морнар се на бродовима Јадранске пловидбе запослио 1919. и у поморству је остао до 1922. када је отпуштен због учешћа у штрајку помораца. У Београд је дошао 1926. и запослио се у Багерској секцији која је у том тренутку била у надлежности Министарства вода, а од 1928. у надлежности Министарства саобраћаја. Каријеру у речном бродарству Лучев је започео као морнар, а 1933. је био у звању 1. бродског крмара, што му је омогућило да те године положи и испит за бродовођу. Испит за капетана речне пловидбе положио је 28. марта 1941. након чега му је поверена команда тегљача *Славонија*. Када су партизани 6. септембра 1941. опљачкали брод, а немачка авијација га потопила два дана касније, капетан Лучев се није вратио у Београд, већ је прешао у Земун где се запослио прво код Багерске секције НДХ, а потом, 1942. године, код Хриброта. Као заповедника на тегљачу *Нехај* Румуни су га заједно са бродом заробили код Турну Северина јула 1944. По доласку Црвене армије, бродом је пребацивао совјетске трупе преко Дунава, а по ослобођењу Кладова, за фронтом је отпловио узводно према Београду у који стиже 31. октобра 1944. Одмах добија налог да тегљачем *Нехај* довлачи шлепове са костолачким угљем за потребе снабдевања електричне централе у Београду. За кратко време вуча брода *Нехај* је два пута наишла на подводне мине, једном код Беле Стене, други пут код Дубравице (о тим догађајима више на стр. 186-187). По оснивању „Дунавског Лојда” у Сиску, Лучев прелази у то предузеће у коме остаје до краја своје пловидбене каријере. Из тог периода издвајају се два догађаја. Пошавши из Сиска 17. децембра 1954. с тегљачем *Бачка* и багером *Купа* у вучи, Лучев је 20. децембра поподне допловио до железничког моста у Загребу. Био је то својеврсни подухват, али уједно и пропагандно путовање које је требало да послужи као подстицај да се Сава учини пловном до Загреба. Године 1960. Лучев је из бродоградилшта у Пирану преко Јадранског, Јонског, Егејског, Мраморног, Црног мора и узводно Дунавом, успешно довезао речни брод *Биоково* у Београд, а затим и у Сисак. Пензионисан је 1963. године.³⁹¹

389 МНТ, Т:18.1.књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима: Миладин Јовановић, аутобиографија писана 16. августа 1961; парта (умрлица).

390 Фотографија капетана Антона Лучева МНТ, Т:18.2.1636.

391 Антон Лучев, ИАБ, УГБ, Картотека житеља града Београда и Земуне (Дигитални

ПОТОПЉЕНИ У САВЕЗНИЧКИМ БОМБАРДОВАЊИМА

У оквиру ширег стратешког плана да се ослаби и дестабилизује немачки фронт на Балкану, савезничка авијација је бомбардовала велики број градова у Србији. Међу њима су, у периоду од 16. априла до 18. септембра 1944. године, бомбардовани и Београд и Земун. Наиме, Земун је у стратешким плановима био третиран као јединствена целина са Београдом иако се од њега административно одвојио формирањем Градског поглаварства 13. априла 1941, а од 10. октобра 1941. био и формално под влашћу Независне Државе Хрватске. Сва бомбардовања Београда и Земуна извела је америчка 15. ваздухопловна армија за стратегијска бомбардовања „истресањем” велике количине густо распоређених бомби (такозвано „тепих бомбардовање”) које су обезбеђивале поготке војних циљева, али и уништење великог броја цивилних објеката у широком радијусу дејства.³⁹²

Као прилог познавању степена разарања насталих током савезничких бомбардовања, приказаћемо штету нанету инфраструктурним и пловним објектима речног бродарства. Према укрштеним подацима из бројних спискова и извештаја, до потапања пловила и оштећења пристанишних и магацинских објеката долазило је током бомбардовања 16. и 17. априла, 18. маја, 3. јула, 3, 6. и 8. септембра 1944. године.

16. И 17. АПРИЛ 1944. ГОДИНЕ

Београд и Земун су први пут бомбардовани 16. и 17. априла 1944, на први и други дан Васкрса по православном календару. Напади су извршени на железничка чворишта и колосеке на линији Београд–Земун, на аеродром на Бежанији и на фабрике авиона „Рогожарски” и „Икарус” чија је производња за време окупације била преоријентисана на потребе немачке ратне авио-индустрије. Али током та два дана причињена је и знатна материјална штета у градским зонама Београда и Земуна, а страдао је и велики број становника.³⁹³

репозиторијум ИАБ); МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима: Антон Лучев, аутобиографија; Ђорђевић, „Потарање брода *Slavonija*”, 77; Милован Ј. Ђорђевић, „Бродом *Бачка* до Загреба”, *Гласник ЈРБ* 175 (1972), 16; Dragutin Ivančić, „Parobrod *Bačka* dvaput je doplovio do Zagreba”, *Hrvatski riječni vukovi opet plove* (Zagreb: Davorska plovidba d.o.o., 2009), 480–484, 494–495.

392 Ђорђе Stanković, „Savezničko bombardovanje Nezavisne države Hrvatske (1943–1945), (Istorijski stereotipi i stvarnost)”, *Tokovi istorije* 1–4 (2001), 82; Marica Karakaš Obradov, *Angloamerička bombardiranja Hrvatske u Drugom svjetskom ratu. Saveznički zračni napadi na Nezavisnu Državu Hrvatsku 1943.-1945.* (Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008), 281-284; Љиљана Аћимовић, „Савезничка бомбардовања Земуна у пролеће 1944. године”, *Годишњак града Београда LV–LVI* (2008–2009), 340–342; Милан Терзић, „Дунав, најважнији водени пут између Европе и Истока (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)”, *Војно-историјски гласник* 1 (2009), 79; Павле Павловић, „Попис и хронологија мисија савезничке авијације над Србијом 20. октобар 1943. – 23. новембар 1944.”, *Српска политичка мисао* 4 (2017), 355, 357; Александар Д. Стојановић, „Бомбардовања Београда у Другом светском рату”, *Братство XXIII* (2019), 72; Милош Тимотијевић, *Мисија „Халијард”: ратна пропаганда, бомбардовање српских градова и евакуација савезничких авијатичара 1943-1944. године* (Београд: Службени гласник, 2020), 171, 172.

393 Исто као напомена бр. 1; Kreso, *Njemačka okupaciona uprava u Beogradu 1941-1944*, 122; Milan Terzić, „Jugoslovenska kraljevska vlada, General Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942–1944. godine”, *Tokovi istorije* 1-2 (2005), 105.

На мети се нашао и бежанијски зимовник на левој обали Саве у коме су се налазили објекти Пловне радионице, као и известан број пловила Дирекције речне пловидбе Краљевине Југославије, сви под командом немачке Комесарске управе бивших југословенских речних бродарстава. Пловна радионица, која је пословала под именом „Централна радионица Ада Циганлија”, састојала се од најмање 20 шлепова различите носивости и служила је искључиво за одржавање и поправку пловних објеката. На шлеповима су се налазиле специјализоване радионице претежно занатског карактера, мада је делимично био заступљен и машински рад.³⁹⁴ У пролеће 1943. године, у радионицама је било запослено 552 радника и већи број службеника.³⁹⁵

У ваздушном нападу 16. априла у зимовнику су потопљени путнички пароброд *Цетиње*, парни тегљач *Босна* и шлеп *G&F V* Бродарства „Гутман и Франк” из Новог Сада, док су парни тегљачи *Краљевић Марко* и *Кајмакчалан* страдали 17. априла. Осим њих, потопљени су и затворени шлепови пловне радионице *ЈРП 31013* и *ЈРП 31015* у којима су се налазиле машин-браварска и стругарска радионица, као и штек *ЈРП 30*.³⁹⁶

Од последица бомбардовања 17. априла у београдском дунавском пристаништу су оштећени и потопљени шлепови Југословенске речне пловидбе *ЈРП 27312* и *ЈРП 26402*, оба на ушћу Саве, на km 1.170, уз десну обалу, затим шлеп Мађарског краљевског речног и поморског бродарског акционарског друштва *MFTR 801* на Дунаву, такође уз десну обалу, низводно од Куле Небојша, код некадашњег Ђачког купатила. Потопљена су и два румунска шлепа која су се налазила у закупу код аустријског ДДСГ-а и била ангажована на изградњи новог железничког моста на Сави – *NFR*³⁹⁷ *1136* и *Телемак (Telemac)*. Парни багер кашикар Багерске секције *Драва* потопљен је на десној обали Саве, испред магацина Багерске секције, узводно од данашњег трамвајског моста.³⁹⁸ У савском пристаништу је страдао

394 У литератури се за Пловну радионицу у бежанијском зимовнику користи термин „бродоградилиште“, а у документима се наводи као „бродоградилишна радионица“. Да би се избегла забуна скрећемо пажњу да у њој није вршена градња пловних објеката, већ само њихова поправка и одржавање. На идентификацији шлепова Југословенске речне пловидбе који су се налазили у саставу Пловне радионице срдачно захваљујем Дејану Јовановићу. Никола Вучо, „Привредни развој града од 1919 до 1941“, у *Историја Београда*, књига 3, Двадесети век, ур. Васа Чубриловић (Београд: Просвета, 1974), 227-228; Miloš Savin, „Prvi pokušaji uspostavljanja savremenog brodarstva i brodogradnje“, *Plovni putevi, brodogradnja, brodarstvo* 6-7 (1980), (65); Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, 15.

395 У 1941. години у Пловној радионици у бежанијском зимовнику извршене су 84 веће и 284 мање поправке шлепова, танкера и укотвљених бродова. Током 1942. године број извршених поправки је још и повећан и износио је 169 већих и 221 мању поправку изведену на тегљачима и путничким бродовима, као и 188 већих и 392 мање поправке шлепова, танкера и укотвљених бродова. Kreso, *Нјемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, 122.

396 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 7, 11, 17, 18, 241; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih objekata JRP i SBD od 6. IV 1941 dalje, Већ, 14. мај 1945; АЈ 162-4, 1946. година. Materijali Rečne flotile. Materijali delegacije FNRIJ pri IARA br. 126. Spisak jugoslovenskih plovnih objekata unutrašnje plovидbe, potopljenih i nestalih za vreme od 6.IV.1941 – 9.V.1945 године. Državni plovni objekti.

397 NFR – Румунска речна пловидба са седиштем у Галацу (Navigația Fluvială Română, Galați).

398 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 650; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 508/1944; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 16 (после ослобођења Београда се с нумерацијом докумената поново кренуло од броја 1).

гвоздени понтон *Галеб V*, власништво Бродарства „Лабуд” а. д. из Београда. Понтон је у надградњи имао два велика магацина, три канцеларије и стан за чувара, а носивост му је износила 400 тона. У магацинима се налазио целокупан инвентар бродарства, а процењена штета настала услед потапања понтона износила је 4.000.000 динара.³⁹⁹ Истог дана је оштећен и моторни путнички брод *Томислав* Бродарства Ивана Бакарића. Брод јачине 100 КС, носивости 220 путника и девет тона робе, налазио се на поправци на Чукарици. Од силине експлозије авионске бомбе „брод се од штека откинуо и на ади подавио”. Осим бродског инвентара страдале су и личне ствари чланова посаде: капетана Грге Лупића, машинисте Сергија Јанковића, машинског помоћника Драгомира Јовановића, као и морнара Ивана Дубровца и Антона Бабића. Осим наведених оштећења, Капетанија пристаништа Београд је имала и незваничну информацију да је ван територије њихове капетаније током ваздушног напада 17. априла 1944. било потопљено и више објеката на потезу Дунава од Панчева до Дубравице, као и код Сланкамена.⁴⁰⁰

Осим брода *Томислав*, који је ускоро извађен и пребачен у бродоградилште Српског бродарског друштва на Чукарици, сви остали објекти су ослобођење Београда дочекали потопљени.⁴⁰¹ Шлеп *MFTR 801*, који је лежао оштећен уз обалу Дунава поред Куле Небојша, извађен је и отпремљен на поправку у другој половини фебруара 1945. године, док су шлепови *JPII 26402* и *JPII 27312* извађени 25. септембра и 6. октобра 1945. године.⁴⁰²

399 Протокол о хаварији које је Бродарство „Лабуд” саставило и доставило Капетанији пристаништа садржи списак потопљеног, односно уништеног инвентара: у магацинима су се налазили резервни делови и алат за бродске моторе и машине, челични конопци за везивање бродова (6 комада), главни и помоћни ланци за сидра (по 4 комада), велика сидра (3 комада) и мала сидра (2 комада), различите сигналне лампе, цираде за покривање бродова (7 комада), ватрогасни апарати (3 комада), дрвене скеле различитих димензија (11 комада), козе за скеле (15 комада), бурад за погонски материјал (32 комада), од тога 7 напуњених нафтом, 2 моторним уљем, 2 машинским уљем, по 1 петролејем и карбитом, затим бензином, товатном масти, као и већи број празних, разне канте, пумпе за воду, нафту и друге, велика гвоздена вага и 6 великих дрвених вага с теговима, велика гвоздена колица (5 комада), мала гвоздена колица (4 комада), пајсери, виљушке и остали алат потребан за утовар и истовар бродова, весла, штичне, чакље, подупирачи и друго. У канцеларијама се налазио канцеларијски материјал и инвентар: 7 писаћих столова, 1 велики пулт, велика гвоздена каса, две полице, мали сто за писаћу машину, 2 писаће машине, 2 нумератора, књиге, штампани формулари, хартија и друго. У стану штекнера (чувара штека или понтона) су се налазили емајлирани шпорет, кревет, ормар, сто, столице и све мекане ствари и одела штекнера, његове жене и ћерке. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 534; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 508/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 218.

400 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 557; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 508/1944.

401 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 161; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, Извештај Бродарског предузећа „Лабуд” а. д. о стању објеката предузећа достављен Капетанији пристаништа Београд 5. марта 1945.

402 Трошкови вађења шлепа *JPII 26402* износили су 19.970 динара, а шлепа *JPII 27312* чак 228.672 динара. ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 3; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 57, 1945, 161; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРП, ПС НКОЈ, Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, на Сави и Драви, Београд 13. јануар 1945, ред. бр. 68, 88, 89; КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 46, 114, 218; Списак извађених пловила од 1. 1. до 31. 12. 1945. године, ред. бр. 35, 36; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак потопљених објеката извађених од ослобођења до данас (са износом трошкова), 10. јун 1946.

Преко румунске амбасаде власници шлепа *NFR 1136*, некадашњи *Lotru* (*Lotru*), Александру и Меделене Самитеа (*Alexandru i Medelene Samitea*), тражили су 1946. године дозволу да свој потопљени шлеп изваде и одвуку у Румунију. Југословенском министарству иностраних послова поднета је молба у којој се наглашавало да је шлеп од стране Дирекције трговачке морнарице Румуније био само изнајмљен аустријском ДДСГ-у, као и да је у сличној ситуацији румунска држава одмах одобрила улазну визу за Румунију југословенској комисији послатој да извади потопљене бродове *Костолац XVII* и *ЈРП 26525*.⁴⁰³ Пошто је Привредни савет МИП-а 28. августа 1946. дозволио власницима пловила улаз у земљу, два месеца касније донето је следеће решење: „Не постоје сметње да сопственици подављено пловило изваде о свом трошку и затим одвуку у Румунију ако се његова идентичност недвојбено докаже. Ово наше мишљење заснива се на чињеници да се Румунија није налазила у рату са Југославијом као и да је стављање пловила на расположење непријатељској установи било ван сваке сумње изнуђено [подвучено у документу и поред дописан „?” – прим. аут.]”. Власници су били дужни да посао вађења организују о свом трошку и у сагласности са Главном управом речног саобраћаја уз услов да, уколико се покаже да извађено пловило није њихово власништво, супружници Самитеа немају право на накнаду трошкова, а објекат има да пређе у својину ГУРС-а.⁴⁰⁴ Шлеп *NFR 1136*, изграђен још 1885. године,⁴⁰⁵ потопљен крај десне обале Саве око 200 метара низводно од железничког моста тако што му је из воде вирио оштећени крмени део, извађен је и одвучен у Румунију. На једном списку уз име тог, као и уз име *Телемака*, другог румунског шлепа потопљеног 17. априла 1944, стоји руком дописано да су извађени током 1948. године.⁴⁰⁶

18. МАЈ 1944. ГОДИНЕ

Ваздушни напад 18. маја 1944. године започео је у 10.05 часова ујутру, а током укупно пет налета бомбардера тога дана, оштећено је и београдско савско пристаниште на коме је штета причињена на потезу узводно од порушеног друмског моста краља Александра. Том приликом је оштећен и магацин

403 АЈ 162-6 Материјали о вађењу пловних објеката из Дунава, Фасцикла 1946. година. Наведена југословенски пловила била су потопљена уз румунску обалу Дунава – *Костолац XVII* на 506. речном километру, а *ЈДРБ 26525* на km 501. Југословенски бродари који су се у августу 1945. налазили на шлеповима и танковима у пристаништима Ђурђево и Русе уложили су добровољни рад и извадили та два потопљена пловила. Шлеп *Костолац XVII*, носивости 1.000 тона, натоварен са преко 300 тона шлеског угља, извађен је средином септембра 1945. Шлеп *26525* натоварен са 500 тона сувог грашка потопиле су савезничке бомбе, а радови на његовом вађењу завршени су 11. октобра 1945. Милош Савин, „Наши бродари спасавају бродове у водама Румуније и Бугарске”, *Бродарски гласник* 2 (1945), 130–131.

404 АЈ 162-6 Материјали о вађењу пловних објеката из Дунава, Фасцикла 1946. година.

405 Податак о години градње шлепа потиче из Списка румунског пловног парка за 1942. годину. Шлеп је пловиио под именом *Lotru*, са луком припадности Браила, док је био у власништву Александруа Самитеа и Меделене Брочинер (*Medelene Brociner*) из Букурешта. По преузимању од стране Румунске речне пловидбе понео је ознаку *NFR 1136*. Податке о румунском пловном парку ми је уступио Дејан Јовановић, на чему му се срдечно захваљујем. *Lista vaselor pe anul 1942* (*Vucurești*, 1942), 101, № 279.

406 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Списак потопљених пловних објеката на реци Сави у реону београдског Савског пристаништа од км 7.5 до ушћа, ред. бр. 104 и 105.

Капетаније пристаништа у коме је највише страдао материјал коришћен за обележавање пловног пута. На ушћу Саве је оштећен и потопљен шлеп *СБД 502*, изграђен 1906. године у Бродарској радионици Српског бродарског друштва на Чукарици. У четвртом налету бомбардера бомбе су биле бачене на земунско пристаниште.⁴⁰⁷

3. ЈУЛ 1944. ГОДИНЕ

У ваздушном нападу који је почео око 11 часова 3. јула 1944. године тешко је страдала индустријска зона на Чукарици (Радничка, Пожешка и Љешка улица). Погођена је рафинерија и запаљени су бензински резервоари компаније „Шел” који су горели све до шест сати ујутру следећег дана. Три резервоара су остала неоштећена, док је зграда рафинерије потпуно изгорела. Бомбе су потопиле и Шелов понтон и пловила укотвљена уз обалу Саве – парни тегљач *Гучево* и два шлепа са нафтом. Тешко је погођено бродоградилште Српског бродарског друштва у коме је уништено 90% радионичких постројења, док су бродови који су се налазили на поправци, као и бензин складиштен у бродоградилшту, остали неоштећени. Узводно од парне стругаре „Чукарица” Милоша Ј. Поповића потопљен је шлеп *ЈРП 27105*.⁴⁰⁸

Потопљени парни тегљач *Гучево* изграђен је 1914. године у Фабрици машина, вагона и бродоградилшту „Ганц Данубијус” у Будимпешти за МФТР и до 1918. је пловио под именом *Хеђаја (Hegyalja)*.⁴⁰⁹ Краљевини СХС је припао као ратни плен, а по уласку у састав флоте Бродарског синдиката понео је име *Брод*. По распуштању Бродарског синдиката СХС 31. децембра 1925. године *Брод* је прешао у састав Краљевске ратне морнарице, у Речну флотилу, као помоћни тегљач, када му је име промењено у *Велебит*. Тек по повратку у састав пловног парка Дирекције речне пловидбе Краљевине Југославије у новембру 1931. године, понео је име *Гучево*.⁴¹⁰ Потапање на Чукарици било му је друго по реду

407 ИАБ, Општина града Београда, Техничка дирекција, Пасивна заштита, кутија 1538, Извештај о раду Пасивне заштите на дан 18. V. 1944; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 548, 549; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 171; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Spisak podavljenih objekata JRP i SBD od 6. IV 1941 dalje, Већ, 14. мај 1945; Л. „Бродарска Радионица. Шлеп број 502”, *Српски технички лист* 20 (1906), 158; Стојановић, „Бомбардовања Београда у Другом светском рату”, 73.

408 ИАБ, Општина града Београда, Техничка дирекција, Пасивна заштита, кутија 1538, Извештај о радовима Пасивне заштите на дан 3. VII. 1944; ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 3; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 50; Јован Марјановић, „Англо-америчко бомбардовање”, у *Бомбардовање Београда у Другом светском рату* (Београд: Историјски архив Београда, 1975), 48–49; Бранка Бранковић, Јованка Веселиновић, Соња Јерковић, Олга Латинчић, Евица Мицковић, *Вскови Београда, XVI-XX век* (Београд: Историјски архив Београда, 2003), 163; Дарко Ђирић, Биљана Станић, Владимир Томић, *Време улице. Политика на јавним просторима Београда у XX веку* (Београд: Музеј града Београда, 2008), 297; Стојановић, „Бомбардовања Београда у Другом светском рату”, 73.

409 Према: http://hajoregiszter.hu/hajoadatlap/gucevo_ex_brod_ex_hegyalja_/219 (приступљено 15. 5. 2022).

410 МНТ, Т:18.1 кут. 12, Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца који су ратни плен и који су добијени по чл. V Војне конвенције, ред. бр. 81; МНТ, Т:18.1 кут. 14, Преглед помоћних бродова Речне флотиле, Београд, око 1930; Распис бр. 358, 24. новембар 1931, Пријем бродова у састав пловног парка Речне пловидбе Краљевине Југославије.

од почетка рата. Први пут га је у априлу 1941. потопила посада, на Дунаву код Грочанске аде, отварањем наплавних вентила у машинском простору (о томе више на стр. 127).

Шлеп *ЈРП 27105*, потопљен код парне стругаре, извађен је већ 14. фебруара 1945. године. Одсек за вађење пловних објеката је 5. септембра 1945. извадио и понтон компаније „Шел”, а трошкови тог посла износили су 43.607 динара.⁴¹¹ За разлику од њих, брод *Гучево* је још дуго по завршетку рата онемогућавао прилаз и коришћење обале бродоградилишта на Чукарици. Извађен је тек пред крај 1947. године, а после увида у стање брода донета је одлука да се не обнавља, већ да се расходује.⁴¹²

3. СЕПТЕМБАР 1944. ГОДИНЕ

Током савезничког бомбардовања Београда 3. септембра 1944. оштећено је и уништено више пловних, грађевинских и инфраструктурних објеката на територији Капетаније пристаништа Београд. На десној обали Саве, у пристаништу, порушен је магацин Бродарства Ивана Бакарића, а оштећен је и део кеја поред магацина, данас познатог као Бетон хала. Том приликом је потопљен и тегљач *Рашка*.⁴¹³ Заповедник брода, капетан Милован Христић, оставио је у својој аутобиографији, писаној 1962. године, сведочење и о том догађају.

За време немачке окупације Христић је све до почетка марта 1944. радио у Наутичком одсеку, када је био упућен на путнички брод *Цар Душан* који је наизменично саобраћао на линијама Београд–Шабац и Београд–Велико Градиште. Међутим, ускоро је, 8. маја 1944, ухапшен од стране Гестапоа и спроведен у затвор у Пожаревцу. Христић у аутобиографији не помиње разлоге хапшења већ само наводи да је у затвору, у коме је остао све до 22. јуна, био „мучен и злостављан”. Због одсуствовања с посла у међувремену је отпуштен из службе. По изласку из затвора, Христић се до средине августа лечио након чега је враћен на посао. Како сам пише, „још увек исцрпљен и неопорављен одређен сам као замена капетанима на бродовима *Стиг* и *Рашка*”. Трећег септембра 1944. Христић је на броду *Рашка* замењивао капетана Хинка Магаша. Тог дана су празнили воду из једног шлепа код „бетонских магацина на новом кеју”, односно код данашње Бетон хале.

411 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила од 1. 1. до 31. 12. 1945. године, ред. бр. 55; КРР, *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945*, ред. бр. 14; Списак извађених бродова у времену од 1945. до 1949. године, а који се обнављају, не обнављају или чекају на обнављање, ред. бр. 12; Списак потопљених пловних објеката на реци Сави у рејону београдског Савског пристаништа од км 7.5 до ушћа, ред. бр. 56; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак рачуна из 1945. који су 1946. послати Финансијско-економском одељењу на наплату од приватних власника.

412 Према једном списку, *Гучево* је извађено 12. октобра, а према другом, 29. новембра 1947. МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, бр. 651, Месечни извештај о стању пловног пута за месец мај 1946; МНТ, Т:18.1. кут. 29, КРР, *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945*, ред. бр. 14; Списак извађених бродова у времену од 1945. до 1949. године, а који се обнављају, не обнављају или чекају на обнављање, ред. бр. 12; Списак потопљених пловних објеката на реци Сави у рејону београдског Савског пристаништа од км 7.5 до ушћа, ред. бр. 45.

413 МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 865/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945*, ред. бр. 23.

„На први аларм наредио сам да се престане са црпљењем воде из шлепа и наредио особљу да напусти брод и оде у склониште у пећину испод Калемегдана, а ја сам са редаром брода, не сећам му се имена, остао на броду посматрајући налете авиона и бомбардовање Чукарице. Када су се авиони упутили према београдском пристаништу и почели бомбардовање од железничког моста, напуштајући брод редар ме је позвао да и ја напустим брод, што нисам одмах учинио. Када сам видео да се авиони приближавају и бетонским магацинима тек тада сам напустио брод и само што сам се успео уз степенице новог кеја, почеле су и бомбе да падају околу мене. Склонио сам се испод једног вагона на кеју и непосредно после тога чуо неко шиштање паре из правца брода *Рашка*. Пошто су авиони већ прелетели магацине изашао сам испод вагона, али брода *Рашка* више није било на површини воде. Ово потапање брода, пошто сам стално живео у страху од поновног хапшења, дало ми је идеју да побегнем из Београда, јер сам био уверен да ће сви доћи до уверења да сам и ја са бродом отишао на дно реке, јер је и последњи од посаде брода, а то је редар, био чврсто уверен да сам ја остао на броду. У Београд сам се вратио (био сам у Малом мокром лугу) 8. октобра када ми је жена јавила да је Гестапо напустио Београд, а она је то дознала од капетана Александра Постића са којим је била у контакту и коме је једино поверила да сам ја жив и који је то поверење у највећој тајности и сачувао.”⁴¹⁴

У ваздушном нападу 3. септембра потопљена је и дизалица Организације „Тот” (Organisation Todt – ОТ)⁴¹⁵ која је била ангажована на радовима над порушеним друмским мостом краља Александра, док је поред остатака истог моста, уз леву обалу на km 1 реке Саве, потопљен шлеп *W 4*, носивости 691,70 тона, натоварен са 500 тона жита.⁴¹⁶ Код „Шест топола”, односно код данашњег Београдског сајма, бомбама је погођен и запаљен шлеп *MFTR 651*, а гвоздена отворена плетна

414 МНТ, Т:18.1. кут. 56, Подаци о капетанима: Решење комесара бивших југословенских речних бродарстава за отпуст из службе капетана Христић Милована почевши са 8. мајем 1944, Београд 14. јун 1944; Аутобиографија Милована Христића писана 25. јула 1962. у Београду.

415 Организација „Тот” је била самостална немачка цивилна и војна грађевинско-техничка организација која је носила име по свом оснивачу и првом руководиоцу, инжењеру Фрицу Тоту (Fritz Todt). За немачке оружане снаге изводила је најкрупније грађевинске радове, између осталог, мостове на Дунаву и на Сави. Руководећи орган Организације Тот за југоисточну Европу налазио се у Београду, у коме је поред Грађевинске дирекције, имала и више магацина, радионица, стругара, транспортних јединица, јединице и средства везе, органе за пропаганду и врбовање радне снаге и друго. Kreso, *Njemačka okupaciona uprava u Beogradu 1941-1944*, 76-77, 123.

416 У извештају Капетаније пристаништа Београд о последицама бомбардовања 3. септембра 1944. наводи се да је потопљен „шлеп *Б 4* Беочинске фабрике цемента натоварен са 500 тона жита”. Није нам познато да је Беочинска фабрика имала шлеп са наведеном ознаком, а поред тога каснији спискови потопљених бродова на наведеној локацији помињу шлеп *В 4*, а као власник се у једном документу наводи „Валнер”. Износимо претпоставку Дејана Јовановића да је у питању шлеп *W 4* Јозефа Валнера (Josef Wallner), Bayerische Schiffahrts- und Hafенbetriebs G.m.b.H., Deggendorf. МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 865/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak plovila stranih zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama, ред. br. 50; КРП, ПС НКОЈ, Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, на Сави и Драви, Београд 13. јануар 1945, ред. бр. 54.

БИБАД VIII предузећа Бродарско и багерско а. д. из Београда, изграђена 1911. године, потопљена је у близини, код стоваришта БИБАД-а на Сави. Тога дана је био порушен Мост краља Петра II (Панчевачки мост) у тренутку док је преко њега прелазила железничка композиција чији су делови завршили у Дунаву. У близини моста је потопљен демагнетизирани шлеп *DDSG 404*, а оштећен шлеп *СБД 201*, изграђен 1911. године у Бродарској радионици Српског бродарског друштва.⁴¹⁷



МИЛОВАН ХРИСТИЋ

капетан речне пловидбе

Милован Аксентија Христић (Власотинце, 2. јун 1897 – Београд, 5. јун 1989) рођен је неочекивано док су му родитељи били у Власотинцима у гостима. Недељу дана касније вратили су се у Београд у коме је Милован растао и школовао се, завршивши пети разред гимназије непосредно пред почетак Првог светског рата када се пријавио у један од добровољачких одреда бранилаца Београда. Приликом повлачења у јесен 1915. године, заробљен је у Санџаку и одведен у интернацију у Аустрију где је остао до краја рата. По доласку из заробљеништва ступио је 14. новембра 1918. у речно бродарство које се тада налазило под управом Команде дунавске пловидбе, где је остао до 24. јула 1919. када одлази у Осијек на одслужење војног рока као редов у 2. чети 2. батаљона 41. пешадијског пука. По повратку из војске се 1. јуна 1920. запошљава у Бродарском синдикату СХС. Испит за поручника речног бродарства положио је у марту 1922. са довољним успехом, а испит за капетана речног бродарства у марту 1924. са одличним успехом. Само два месеца касније жали се управи Синдиката да је из политичких разлога премештен са путничког брода на тегљач, тражећи да се врати на путнички брод или да му се у противном уважи оставка на радно место. Проценивши да је капетан Христић био премештен по потреби службе, а не из политичких разлога, Извршни одбор Синдиката је усвојио његову оставку са 21. мајем 1924. Међутим, Христић се поново враћа у службу већ 9. августа 1924. године, а 30. јануара 1925. прима брод *Стиг* као своју прву команду. У Речну пловидбу Краљевине СХС прелази 1. јануара 1926. по расформирању Бродарског синдиката. Током свог радног века био је заповедник на бродовима свих врста и категорија (од 180-1.500 KS). На путничким бродовима је провео осам месеци, а сво остало време на тегљачима, од тога чак 6½ година на захтевним моторним теретњацима од 800 KS који су били и најтежи за командовање и маневрисање. Како по завршетку Другог светског рата није било довољно бродова, био је распоређен на друге дужности и то у саобраћајном одељењу и као дежурни капетан у београдском пристаништу, да би потом био ангажован на изградњи моста „Црвене армије“ на Дунаву код Београда (данас познат као Панчевачки мост). Заједно са још неколико старијих, веома искусних капетана, био је Решењем министра саобраћаја од 3. новембра 1947. разврстан у звање капетана унутрашње пловидбе, што је представљало својеврсну деградацију. Поднео је жалбу коју је Генерална дирекција унутрашње пловидбе ФНРЈ усвојила, па је „као познавалац бродарског позива, као службеник са великим и разноврсним стручним искуством, који се сматра за једног од најбољих капетана бродова на Дунаву“ преведен у звање старијег капетана унутрашње пловидбе.

⁴¹⁷ МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 865/1944; Извештај о стању пловних објеката Бродарског и багерског а. д. поднет Капетанији пристаништа Београд 27. фебруара 1945; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 77 и 202.

Радио је све док га лекарска комисија као озбиљног срчаног болесника није прогласила неспособним за даљи рад, тако да је 13. августа 1951. пензионисан.⁴¹⁸

6. СЕПТЕМБАР 1944. ГОДИНЕ

Од последица ваздушног напада 6. септембра 1944. године у бежанијском зимовнику су потопљени затворени шлепови *ЈРП 26502*, чије су предње две трећине биле разнете директним погоцима бомби великог калибра,⁴¹⁹ и *ЈРП 26570*. Делимично су изгорели и потом потопљени и затворени шлепови у саставу Пловне радионице Државне речне пловидбе Краљевине Југославије који су били коришћени за различите намене: *ЈРП 31010* (канцеларија и магацин), *ЈРП 31011* (радионица), *ЈРП 31012* (алатница и столарска радионица), *ЈРП 35705* и *ЈРП 35706* (бродо-ковачке радионице).⁴²⁰

8. СЕПТЕМБАР 1944. ГОДИНЕ

Бежанијски зимовник је бомбардован и 8. септембра, и тада су поново страдали шлепови Пловне радионице: *ЈРП 31014* (браварско-гапетарска радионица), *ЈРП 35707* (радионица), *ЈРП 36583* (магацин радионице), *ЈРП 36650* (радионица и филијала бр. 1 и магацин филијале само за објекте који су се тог тренутка налазили на поправци), као и *ЈРП 38206* (радионица, магацин и по потреби дизалица, односно део структуре пловне дизалице заједно са *ЈРП 38205*). Осим њих, тога дана су у зимовнику потопљени и шлепови *ЈРП 26520*, *ЈРП 44013*, *ЈРП 44014* и *ЈРП 46771*.⁴²¹

У октобру 1944. године, Немци су приликом повлачења минирали и потопили и преостале пловне објекте који су се налазили у бежанијском зимовнику.⁴²²

418 ИАБ, Фонд 1557, Бродарски синдикат СХС, Записници седница Извршног одбора Бродарског синдиката одржаних 17. маја, 5. августа и 8. октобра 1924. године; МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 56, Подаци о капетанима: Квалификациони лист; Аутобиографија Милована Христића; АЈ-162, Персонална досијеа, Ф-36; Милован Ј. Ђорђевић, „Капетан Милован Христић”, *Гласник ЈРБ* 225 (1976), 19; Димитрије Ивановић, „In memoriam Милован Христић”, исечак из непознатих новина који се чува у Архиву Музеја науке и технике.

419 После вађења, шлеп *ЈРП 26502* је преграђен у пловну дизалицу *Тара*.

420 АЈ 162 4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а. Рекапитулација и друго, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРП, Списак потопљених пловних објеката југословенске припадности, јануар 1945, ред. бр. 84, 107; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак подављених објеката ЈРП и SBD од 6. IV 1941 даље, Већ, 14. мај 1945; *Пловни парк и пловећа постројења ДРП КЈ и СБД*, 18, 38, 44, 60; Svetislav Vojšić, „Вађење потопљених објеката из Вежанијског зимовника“, *Бродарски гласник* 3 (1945), 223.

421 АЈ 162-4, 1946. година. Материјали Речне flotile. Материјали делегације FNRJ при IARA бр. 126. Списак југословенских пловних објеката унутрашње пловидбе, потопљених и несталих за време од 6. IV. 1941 – 9. V. 1945 године. Државни пловни објекти; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРП, Списак потопљених пловних објеката југословенске припадности, јануар 1945, ред. бр. 37, 119, 109, 82, 41, 89, 130, 131 и 70; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак подављених објеката ЈРП и SBD од 6. IV 1941 даље, Већ, 14. мај 1945; *Пловни парк и пловећа постројења ДРП КЈ и СБД*, 60.

422 Немци су приликом повлачења разорили путнички пароброд *Краљица Марија* који су партизани запалили и потопили 1941, а који је 1942. довучен у зимовник на поправку, док је

Његовом оспособљавању и рашчишћавању могло је да се приступи тек по коначном ослобођењу земље. Зимовник је 1945. године исушен, а потопљена пловила поправљена и оспособљена за даљу употребу или расходуванa (о томе више на стр. 208).

Поменућемо још један пловни објекат за који нам није познат датум када је страдао. Наиме, док се налазила на левој обали Саве, испод железничког моста, у једном од савезничких бомбардовања током 1944. године, авионском бомбом је погођена и тешко оштећена дрварица *Регица* Бродарства Јована Максимовића из Београда, носивости 131 тону. Дрварица је поправљена и мобилисана од страна Команде речне пловидбе и додељена на рад Заједници власника малих пловила за период од 31. маја до 31. децембра 1945. године. Од 1946. је наставила живот и рад под ознаком *Д-1302*.⁴²³

ПРИЛОГ ПОЗНАВАЊУ ЖРТАВА САВЕЗНИЧКИХ БОМБАРДОВАЊА ИЗ РЕДОВА РЕЧНЕ ПЛОВИДБЕ

Као скромни прилог познавању жртава савезничких бомбардовања износимо све нама тренутно доступне податке о лицима која су у њима страдала, а била су посредно или непосредно повезана с речном пловидбом.

Иван Фрање Гојмерац (Сисак, 5. април 1901 – Београд, 16. април 1944), капетан речне пловидбе, завршио је у родном Сиску основну школу, два разреда реалне гимназије и два разреда приватне трговачке школе. У речно бродарство је ступио 12. октобра 1919. године код Бродарског синдиката СХС, у својству морнара. За време служења војног рока имао је прекид у служби (13. јануар 1922 – 13. јул 1923). По ликвидацији Бродарског синдиката прешао је у Речну пловидбу Краљевине СХС. Од 22. априла 1930. године, током наредних годину дана, био је пријављен на броду *Љубљана*. Због недовољне школске спреме могао је да полаже само стручни испит за бродовођу, који је успешно положио 16. марта 1931. Две године касније, положио је и квалификациони испит што му је омогућило да похађа државни наутички курс и 1934. добије звање капетана речне пловидбе. У периоду од 1927. до 1935. године (за који постоје забележени подаци), његове радне способности су од стране непосредно претпостављених

мањи парни брод *Катарина Харлеј*, носивости 10 тона, са собом на дно зимовника повукао минирани шлеп уз који је био привезан. Потопљени су и следећи шлепови Пловне радионице: *ЈРП 36587* који је служио за смештај инвентара команде зимовника, *ЈРП 36757* и *ЈРП 36758* који су служили за становање и као магацини, и *ЈРП 38205* који је коришћен као радионица и по потреби као дизалица, односно, као део структуре пловне дизалице заједно са *ЈРП 38206*. Минирани су и потопљени и *ЈРП 26534*, *ЈРП 26580*, *ЈРП 46767* и штек *ЈРП 85*, као и два моторна чамца. АЈ 162-4, 1946. година. *Материјали Речне флотиле. Материјали делегације FNRJ при IARA br. 126. Spisak jugoslovenskih plovnih objekata unutrašnje plovидbe, potopljenih i nestalih za vreme od 6. IV. 1941 – 9. V. 1945 godine. Državni plovnih objekti*; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, *Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945; Пловни парк и пловећа постројења ДРП КЈ и СБД*, 2, 18, 44; *Vojšić, „Vađenje potopljenih objekata iz Bežanijskog zimovnika”*, 222–225.

⁴²³ МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, Бродарска јединица Максимовић Д. Јован извештава о стању подавених и преосталих пл. објеката на дан 20. октобра 1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Преглед власника пловила, 1945 (архивска књига), 48; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк ФНР Југославије на дан 1. јануара 1946, 56.

увек оцењиване врло високим оценама – у највећем броју случајева општа оцена је била „одличан”. Знамо да је 1931. био на путничком броду *Осек*, а 1935. на тегљачу *Соча*. Великом Ердељан, рођеном 13. марта 1906. у Великом Бечкереку (касније Петровград), оженио се 7. јуна 1931. године.⁴²⁴ У његовој краткој биографији која се чува у Музеју науке и технике, забележено је да је за време Другог светског рата био отпуштен из службе, само уз објашњење да се „замерио окупатору”, али да га је на посао примила Багерска секција која је имала неколико мањих бродова за опслуживање багера.⁴²⁵



Иван Гојмерац,
капетан речне
пловидбе, МНТ,
Т:18.1. књига 41,
Регистар наутичког
особља Речне
пловидбе

Димитрије Ђорђевић, обалски радник, погинуо је 16. априла, а сахрањен је 31. децембра 1944. године. Гроб му је прекопан.⁴²⁶

Миливоје Игњатовић (Нересница, 1. октобар 1895 – Београд, 17. април 1944), 1. бродски машиниста у пензији. Сахрањен је 18. маја 1944. године на Новом гробљу на парцели 81, гроб 203. Сахрану је извршила супруга Марија, Карађорђева 61.⁴²⁷

Емил Песи (Драга, Сушак, 14. мај 1913 – Београд, 17. април 1944), машински помоћник, рођен од оца Милована и мајке Добриле. Из пријаве Песијевог стана код Управе града Београда од 6. јуна 1943. године, види се да је у то време био службеник Дирекције речног бродарства и да је становао на адреси Ада Циганлија б. б. Сахрањен је на гробљу Земун на парцели 16. Есхумацију је 1979. године извршила Филомена Песи, Ријека, 13. дивизије 73.⁴²⁸

Ђорђе Петровић (Кулич, 1913 – Београд, 16. или 17. април 1944), рођен од оца Животе и мајке Катарине, био је пријављен у Београду као морнар на шлепу *Костолац IV* од 28. јула 1941. године, потом на шлепу *Костолац II* од 8. септембра 1942. године, на шлепу *Костолац VI* од 27. маја 1943. и на шлепу *Костолац V* од 24. децембра исте године.⁴²⁹

Стајко Марјана Соројевић (Давидовац, 10. јул 1894. – Београд, 17. април 1944), 1. бродски крмар, завршио је у родном месту четири разреда основне школе. Војну обавезу је служио од 6. јануара 1914. до 24. априла 1919. када је демобилисан. У служби Бродарског синдиката СХС је био од 20. марта 1920. до гашења тог

424 У Регистру наутичког особља као адреса Ивана Гојмераца наведена је Штротсмајерова 45 у Петровграду. МНТ, Т:18.1. књига 41.

425 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља. Из истог регистра је и фотографија коју објављујемо; МНТ, Т:18.1. кут. 52, Подаци о капетанима: Иван Гојмерац, Квалификациони лист и Биографија; „In memoriam палим друговима”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 67; „Погинули и нестали у току Другог светског рата”, *Годишњак поморства и речног саобраћаја* (1953), 727–735.

426 Подаци из Управе Новог гробља у Београду. Срдачно захваљујем Виолети Обреновић на могућности да текст допуним информацијама из базе података Новог гробља у Београду.

427 Подаци из Управе Новог гробља у Београду; „In memoriam палим друговима”, *Бродарски гласник* 2 (1945), 169.

428 ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ; Подаци из Управе Новог гробља у Београду; „Poginuli Zemunci (u vremeu od 16-24. travnja 1944)”, *Graničar*, 1. 7. 1944, према: Аћимовић, „Савезничка бомбардовања Земуна у пролеће 1944. године”, 358; „In memoriam палим друговима”, 169; „Погинули и нестали у току Другог светског рата”, 727–735.

429 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; „In memoriam палим друговима”, 169.



Стајко Соројевић,
први бродски
крмар, МНТ, Т:18.1.
књига 41, Регистар
наутичког особља
Речне пловидбе

предузећа 31. децембра 1925. године, након чега прелази у Речну пловидбу Краљевине СХС. Звање 1. бродског крмара добио је 1. јула 1933. Стајко и његова жена Марија живели су у Кладову у Дунавској 12. Соројевић је 1943. године радио на тегљачу *Кајмакчалан* у звању првог крмара. На том броду је и погинуо приликом савезничког бомбардовања бежанијског зимовника.⁴³⁰

Јулије Станчић (Будимпешта, 9. фебруар 1867 – Земун, април 1944) био је пензионисани капетан речне пловидбе. Сахрањен је на гробљу Земун на парцели 23, гроб 597.⁴³¹

Серафин Ј. Ступин (Првић Лука, 9. септембар 1902 – Београд, 16. април 1944), био је пријављен у Београду од 23. јула 1934. као морнар. На броду ЈРП *Кајмакчалан* је био пријављен од 6. априла 1936. године, а на броду ЈРП *Македонија* од 17. маја 1940. године.⁴³²

Станко Турина (Краљевица, Сушак, 1. новембар 1887 – Земун, април 1944), капетан речне пловидбе.⁴³³

Током априлских бомбардовања Земуна погинули су и чиновник Речне пловидбе Андрија Марунић (Кострена, 16. септембар 1897 – Земун, април 1944), рођен од оца Јакоба и мајке Марије, рођене Рандић, и његова супруга Анђелка, рођена Сирови (Цирих, Швајцарска, 29. март 1909 – Земун, април 1944), домаћица. Сахрањени су на гробљу Земун на парцели бр. 21, гроб бр. 283.⁴³⁴ Погинули су и Марија Пљеша, 31 година, супруга лађара, и Бакир Филиповић, морнарички натпоручник.⁴³⁵

Током савезничких бомбардовања 1944. године погинули су и следећи службеници Дирекције речне пловидбе и Управе речног саобраћаја:

Леонила Марковић, инжењер Управе речног саобраћаја, рођена у Калили, Русија, 15. јануара 1902. године, од оца Владимира и мајке Јавтимије, преминула је 18. маја 1944. од последица бомбардовања и опевана је у Цркви Св. Саве у Београду. Сахрањена је 19. маја 1944. на Новом гробљу, на парцели 81, у гробу бр. 207. Сахрану је извршио брат Борис Марковић, Ул. краља Томислава 67.⁴³⁶

430 МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; из истог регистра је и фотографија коју објављујемо; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, Списак службеника на броду *Кајмакчалан* за које су издата лична и породична документа ради прибављања путних бродских исправа, 21. април 1943; „In memořiam палим друговима”, 169; „Погинули и нестали у току Другог светског рата”, 727–735. У *Бродарском гласнику и Годишњаку поморства и речног саобраћаја* погрешно се наводи да је Стајко Соројевић био морнар на тегљачу *Кајмакчалан*.

431 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; Подаци из Управе Новог гробља у Београду; „Poginuli Zemunci (u vremenu od 16-24. travnja 1944)”.

432 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; „In memořiam палим друговима”, 67 (овде се наводи као бродски лојач).

433 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; „Poginuli Zemunci (u vremenu od 16-24. travnja 1944)”.

434 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; Подаци из Управе Новог гробља у Београду; „In memořiam палим друговима”, 67.

435 „Poginuli Zemunci (u vremenu od 16-24. travnja 1944)”.

436 ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; Подаци из Управе Новог гробља у Београду; „In memořiam палим друговима”, 67.

Петар Филипа Одавић (Лозница, 26. јун 1899 – Београд, 16. или 17. април 1944), благајник Дирекције речне пловидбе, ожењен Милевом Николић, рођеном 1898. у Београду, с којом је имао синове Бранислава (1929) и Милана (1931).⁴³⁷

Милан Рацковић (Петрово Село, 25. март 1900 – Београд, 17. април 1944), службеник Речне пловидбе, рођен од оца Јована и мајке Даринке, рођене Крнајски. Од 21. фебруара 1932. био је ожењен Зорком Петровић с којом је од октобра 1937. живео у сопственом стану на Гундулићевом венцу 65 у Београду.⁴³⁸

Међу погинулима су и Милош Дамјановић, Тихомир Станојевић и Василије Трифуновић, службеници Дирекције речне пловидбе.⁴³⁹ Прецизније податке имамо само за Василија Трифуновића који је погинуо 16. априла, а сахрањен је 4. маја 1944. године у рову 8 на Новом гробљу.⁴⁴⁰

⁴³⁷ ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; „In memoriam палим друговима”, 67.

⁴³⁸ ИАБ, УГБ, Картотека житеља, Дигитални репозиторијум ИАБ; МНТ, Т:18.1. кут. 70, Спискови бродара погинулих у Другом светском рату; „Погинули и нестали у току Другог светског рата”, 727–735.

⁴³⁹ „In memoriam палим друговима“, 67; „Погинули и нестали у току Другог светског рата”, 727–735; МНТ, Т:18.1. кут. 70, Спискови бродара погинулих у Другом светском рату.

⁴⁴⁰ Подаци из Управе Новог гробља у Београду.

БРОДОВИ СТРАДАЛИ ОД ПОДВОДНИХ МИНА

Мине које су у периоду од априла до почетка октобра 1944. године савезнички бомбардери⁴⁴¹ положили првенствено у Дунав, а у мањем броју и у Саву, као и mine које је у реке поставила немачка војска приликом повлачења са Балкана, проузроковале су бројна оштећења и потапања пловила и однеле велики, још увек недовољно познат број људских живота. У тексту који следи осврнућемо се на опште стање које је од априла 1944. владало на Дунаву, првенствено у околини Београда, као и на неке од начина на које су немачке власти покушавале да заштите бродове и њихове посаде. Потом ће бити речи о неколико бродолома који су се у широј зони београдског акваторијума догодили наиласком на mine, као и о њиховим олупинама чији се остаци и данас налазе у кориту реке. Као допуну теме и текста, у прилогу, према датуму страдања и на основу југословенских докумената из 1945–1946. године, дајемо списак пловила потопљених наиласком на mine у југословенским водама Дунава, Саве и Драве, као и југословенских пловила потопљених у Дунаву изван југословенских територијалних вода (стр. 191-196). Сматрамо да ће се праве размере разарања бродова наиласком на подводне mine тако најбоље сагледати. Осим тога, публиковање података из југословенских докумената омогући ће њихово укрштање и упоређивање с подацима из страних извора, што ће помоћи да се што више приближимо тачном броју од мина оштећених и страдалих бродова и других пловних објеката.

(НЕ)ПРИЛИКЕ НА ДУНАВУ ОД АПРИЛА 1944. ГОДИНЕ

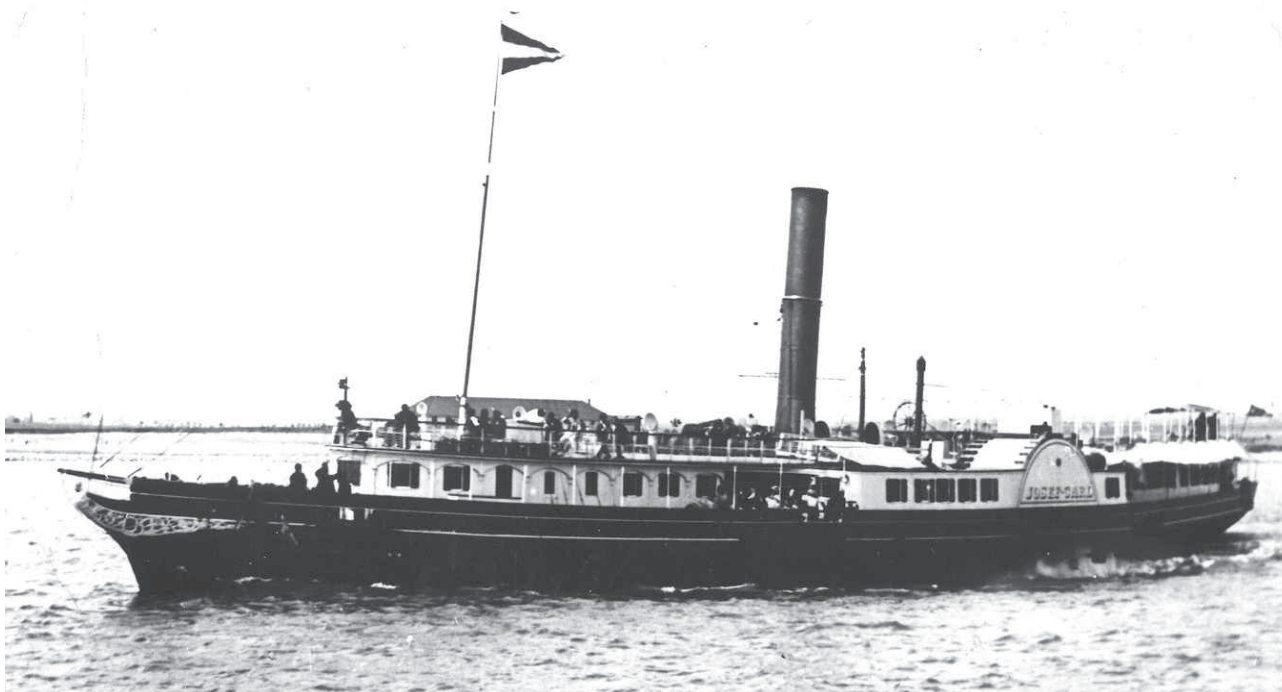
Трећи Рајх је интензивно користио дунавски пловни пут за привредно искоришћавање југоистока Европе. Процењено је да је током 1942. Дунавом у Немачку стигло око шест милиона тона материјала, а све до средине марта 1944. године речни промет се постепено повећавао.⁴⁴² Поред Београда је свакодневно пролазило 100 до 200 пловила. Узводно су се ка Немачкој превозиле углавном сировине, док су се низводно враћали готови производи. озбиљнију могућност да нанесу штету немачкој пловидби и комуникацијама на Дунаву савезници су добили тек када је услед пораза немачке војске 1944. године дошло до померања фронта који су се приближили Балкану и Југославији. Тада је савезничка авијација у више мисија, од којих је прва изведена 8. априла, а последња 4. октобра 1944. године, положила велики број мина у корито реке, што је изазвало озбиљне застоје у речном саобраћају.⁴⁴³

Прва операција савезничких бомбардера, током које су у ноћи између 8. и

⁴⁴¹ Мисије минирања Дунава изводили су стратешки бомбардери 205. групе РАФ-а, осим 9. маја 1944. када је минирање извела америчка 15. ваздухопловна армија. Павловић, „Попис и хронологија мисија савезничке авијације на д Србијом”, 357-359.

⁴⁴² Ibid, 361.

⁴⁴³ Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 131-132; Boško Antić, „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu”, *Vojnoistorijski glasnik* 1-2 (2001), 135-137; Аћимовић, „Савезничка бомбардовања Земуна у пролеће 1944. године”, 356; Терзић, „Дунав, најважнији водени пут између Европе и Истока”, 79-80; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941-1944”, 59-60; Павловић, „Попис и хронологија мисија савезничке авијације над Србијом”, 361-363.



9. априла mine постављене у Дунав на потезу између Панчева и Базјаша, већ првог дана је резултирала страдањем четири пловна објекта. Деветог априла око седам сати ујутру на мину је наишао путнички пароброд *Тулн*. Потпуно разорен, потонуо је у року од шест минута испод ушћа Тамиша, код Старчева. Петоро чланова бродске посаде је нестало, петоро је рањено, док је шесторо било спашено. Остаци тог брода, изграђеног 1854. као ДДСГ *Јозеф Карл* (*Josef Carl*), који је 1938. променио име у ДДСГ *Тулн* (*Tulln*), а током Другог светског рата био коришћен као минополагач у немачкој Дунавској флотили, налазе се и данас у кориту Дунава на km 1.150.⁴⁴⁴

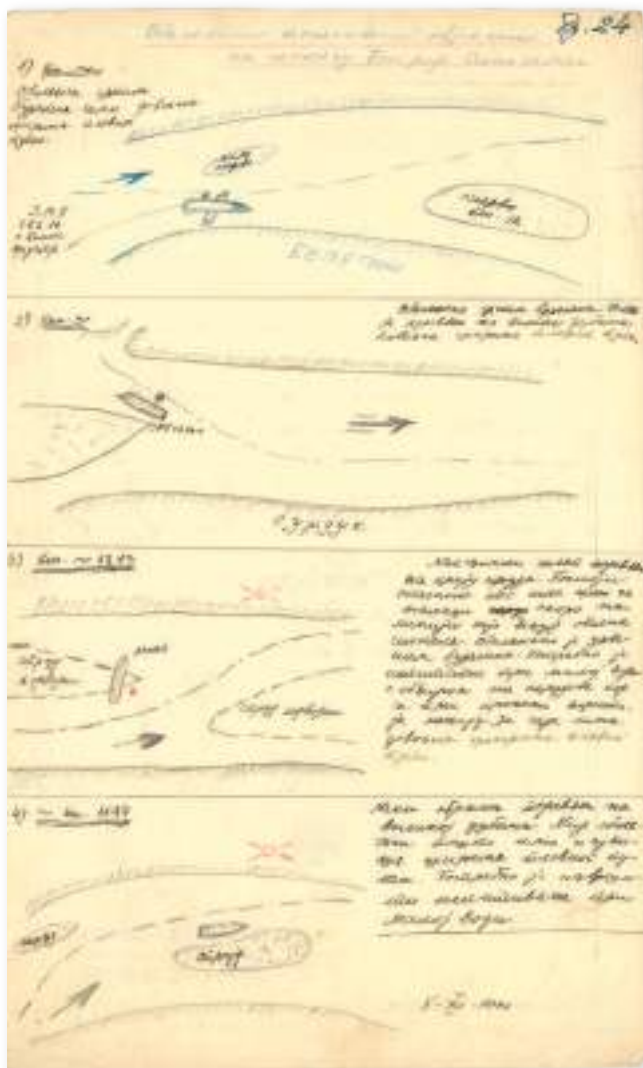
Путнички пароброд ДДСГ *Јозеф Карл*, од 1938. ДДСГ *Тулн*, први брод који је страдао наишавши 9. априла 1944. године на савезничку подводну мину, МНТ, Т:18.2.696

Истог дана су од мина страдале и полицијска стамбена лађа код Ивановога на km 1.138, стамбена лађа *Марија* на km 1.127 и око три часа после подне код Гроцке, на km 1.126, шлеп *DDSG 6514* из вуче тегљача *Фриц* (*Fritz*) који се налазио у узводној пловидби. *Фриц* је вукао осам шлепова, по два у реду, а страдао је десни у првом реду, натоварен грашком, који је одмах потонуо и то на пловном путу, 200 метара од банатске обале. У тој несрећи је нестало морнар са шлепа.⁴⁴⁵

Следећа акција минирања Дунава извршена је 12. априла 1944. током које су 22 авиона поставила магнетне mine, између осталог и код Сланкамена и Илока, тако да је већ 13. априла шлеп *ЈРП 27304* из вуче брода *Сењанин Иво* наишао на мину и потонуо у близини Сурдука, на km 1.210. Приликом те несреће такође је нестало морнар са шлепа. Шлеп је био потопљен на већој дубини и не налазимо

⁴⁴⁴ МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 396/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak plovila stranih zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama, red. br. 1; https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/tulln_exjosef_carl/2125?nyelv=en (приступљено 19. 11. 2022).

⁴⁴⁵ ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 515; МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 396/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak plovila stranih zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama, red. br. 15, 55, 56.



Скица обележених потопљених објеката на потезу Београд–Сланкамен, израђена 5. новембра 1944. године, МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ

шест бродова: моторни тегљач ДДСГ *Ерлау* (*Erlau*),⁴⁴⁸ моторни тегљач *Алберих* (*Alberich*)⁴⁴⁹ и танк *СОМОС XX*,⁴⁵⁰ док су 2. маја страдали југословенски тегљач

446 МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 396/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 44, 197.

447 МНТ, Т:18.1. кут. 37, ЛП Земун, док. 446/1944, од 25. априла 1944.

448 Моторни тегљач *Ерлау*, изграђен 1941. године и потопљен на Дунаву код Ковина, извађен је 1948. године, поправљен и касније прикључен флоти Југословенског речног бродарства – ЈРБ-а из Београда под именом *Љуботен*. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak извађених пловила 1948. године; *Registar brodova 1968-69*, 289, 469.

449 Моторни тегљач *Алберих* је извађен 6. септембра 1947. године, поправљен и касније прикључен флоти Југословенског речног бродарства – ЈРБ-а под именом *Коњух*. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak извађених пловила 1947. године; *Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ*, 10-11.

450 Постоје индикације да се остаци танка *СОМОС XX* и данас налазе у кориту Дунава на km 1.150 тока. Бродарска компанија КОМОС (*COMOS – N. V. Continentale Benvennaarts Maatschappij, Amsterdam*), основана је 1. маја 1922. у Амстердаму за транспорт сирове нафте и нафтних деривата Дунавом. Седиште компаније је тридесетих година премештено у Беч (*Kontinentale Motorschiffahrtsgesellschaft, Wien*) и тада почињу да се баве и превозом житарица. По капитулацији Холандије 1940. године Немци су преузели бродарско предузеће. Пловила у власништву тог друштва носила су ознаку *СМСГ*. Компанија је угашена 1. августа 1974.

га на списковима пловила извађених до 1950. године, те износимо претпоставку да се његови остаци и даље налазе у кориту Дунава. Истога дана, изван југословенских територијалних вода, у Мађарској, на km 1.448 Дунава, на мину је наишао и потонуо и шлеп Бродарства Прометне банке *БПБ 67152*.⁴⁴⁶

До 23. априла већ је било потопљено најмање 14 пловила: један путнички брод, један моторни миноловац, девет шлепова, један танк и две стамбене лађе. Ситуација на реци је захтевала да се предузму све могуће сигурносне мере како би се спречило или макар смањило страдања бродова које су угрожавали савезнички ваздушни напади и њихове подводне мине. Капетанима пристаништа је наложено да приликом размештања пловила у пристаништима воде рачуна да она буду усидрена или везана што даље једно од другог. То је требало да смањи опасност од ваздушних напада, док је због опасности од плутајућих мина свим учесницима у пловидби препоручено да се сидре на местима где матица реке не пролази и где су пловила донекле заклоњена од директног наилажења плутајућих мина. Такође је наређено да сва пловила ноћу буду добро замрачена.⁴⁴⁷ И поред предузетих мера предострожности, од савезничких мина положених у Дунав 8. и 12. априла, почетком маја је страдало још

Војвода Путник код Кулича и брод *Спасоје* Багерско бродарског предузећа а. д. (БИБАД) код Дубравице, а 3. маја је потопљен и шлеп *ЈРП 26548*.⁴⁵¹

Следеће мине савезници су положили у Дунав 9. маја када је минирање изведено са осам авиона, и 31. маја када је у акцији учествовало 38 авиона.⁴⁵² Због учесталих несрећа и давлeња чланова посада немачке окупационе власти су средином маја наредиле да сви пловни објекти који саобраћају на Дунаву морају да имају једноставно конструисане сплавове за спасавање с ручицама или конопцима за хватање. Требало је да сплавови буду слободно смештени на палуби како би, приликом евентуалног потапања пловила услед експлозије мина, сами испливали на површину воде и послужили за спасавање бродског особља.⁴⁵³ У мају су, по наређењу немачких власти, били угашени и сви сигнали за обележавање пловног пута.⁴⁵⁴ Међутим, до краја маја је страдало још 10 бродова, међу њима и моторни шлеп *СОМОС Ардагер (Ardagger)* и *ЈРП 26710* код Белегиша, који су заједно потопљени 15. маја на km 1.203 речног тока. Према извештају Капетаније пристаништа Београд, пловидба је у току тог месеца била обустављана због мина, а цивилни саобраћај се вршио искључиво на линији Београд–Земун и Београд–Шабац. Моторни чамац капетаније *КП 2* је све време радио на уклањању мина, док је моторни чамац *КП 1* био запослен на обележавању потопљених објеката на пловном путу. Мине су ометале и радове на багеровању који су обављани на основу дозвола које је Капетанија претходно издала.⁴⁵⁵

Током јуна 1944. на потезу Дунава код Сурдука потопљено је више различитих пловних објеката, међу њима и *Сава*, парни тегљач Хриброда на km 1.205. Бивши ДДСГ *Ахил (Achilles)*, изграђен 1857. године, био је 1942. дат Хриброду на коришћење. Током тог месеца саобраћај је био ограничен и повремен. Тако је, да би оправдао немогућност извршења обавеза према уговору о испоруци угља, „Рудник Костолац Ђорђе Вајферт” а. д. од Капетаније пристаништа Београд тражио и добио потврду да на Дунаву, због опасности од мина, није било пловидбе у времену од 20. до 30. јуна.⁴⁵⁶ Фото-извиђање које су обавили савезнички авиони показало је да су током тог месеца у каналима и уз обале Дунава стајале стотине

године, а њене бродове и особље је преузео ДДСГ. Continentale Motorschiffahrts AG - Wikipedia (приступљено 30. 4. 2023.)

451 На броду *Војвода Путник* страдао је Фрања Краљић, 1. бродски машиниста, рођен 1895. године у Омишљу, док је приликом експлозије мине и потапања брода *Спасоје* погинуло шест лица: Адам Бајсман, бродовођа, Мартин Камчарчик, први машиниста, Никола Рађеновић, машински помоћник, морнар Шандор и ложач Гембеш, којима су остала забележена само имена. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Spisak plovila stranih zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama, red. br. 4, 54, 65; KRP, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 13, 99, 199; Ђорђевић, „Потопанје брода *Војвода Путник*”, у *Veliki brodolomi*, 62–64; Ђорђевић, „Потопанје брода *Спасоје*”, у *Veliki brodolomi*, 68–71.

452 Павловић, „Попис и хронологија мисија савезничке авијације над Србијом”, 362–363.

453 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 528.

454 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 548; Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941-1944”, 60.

455 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 548, 549.

456 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 602, 649; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, KRP, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 180.



Наредба службеницима Речне пловидбе и Српског бродарског друштва да се врате на посао, издата 5. августа 1944. године од стране комесара бивших југословенских речних бродарстава, МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ

посаде су гинуле и осипале се, владао је велики страх и људи су се на различите начине довијали да би избегли радну обавезу. У таквој ситуацији, комесар бивших југословенских Речних бродарстава Шеџ (Schötz) био је приморан да 5. августа објави наредбу следеће садржине: „Свим екзекутивним службеницима Речне пловидбе бивше Краљевине Југославије (ЈРП) и Српског бродарског друштва: Немачкој оружаног сили успело је да уклони опасност од мина на Дунаву. Прекомерни страх појединих службеника према томе безразложан је. Позивам све службенике, који су због нетачног обавештења службу самовољно напустили, да се најдаље до 20. августа 1944. пријаве Персоналном одсеку, ради поновног пријема у службу. Службеници, који се овом позиву буду одазвали, не само да неће бити позвани на одговорност ради напуштања службе, већ ће им се сва стечена права поново признати. Путујућем особљу одредио сам одличну награду, добру опскрбу и осигурао одећу. У случају болести или несреће биће лечени у немачким војним болницама. Ако неко постане инвалид водиће се обилно старање о њему, а у случају смрти о његовој породици. Све је дакле предузето да би се Ваше личне бриге смањиле. Уверен сам да ћете следити овом мом позиву за поновно ступање на дужност. **Службеници који се овом мом позиву до 20. августа 1944. не буду одазвали – имају очекивати најстрожију казну [наглашено у оригиналу].**”⁴⁶⁰

⁴⁵⁷ Павловић, „Попис и хронологија мисија савезничке авијације над Србијом”, 362.

⁴⁵⁸ ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 602.

⁴⁵⁹ ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 627, 746.

⁴⁶⁰ МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, Наредба службеницима Речне пловидбе и Српског бродарског друштва издата 5. августа 1944.

баржи.⁴⁵⁷ Редовни путничко-робни саобраћај вршен је искључиво на прузи Београд–Шабац и обратно, док је путнички саобраћај између Београда и Земуна био обустављен због недостатка горива.⁴⁵⁸

Савезнички авиони су нападали и конвоје који су се кретали Дунавом због чега су немачке окупационе власти почетком јула 1944. наредиле да се сви бродови упадљиве боје, видљиве на даљину, одмах префарбају, посебно њихови димњаци и крмарске кућице, како би се што мање разликовали од околине. Препоручено је било и камуфлирање објеката помоћу грана и сличних предмета. И у јулу се редован цивилни путнички саобраћај вршио само на линији Београд–Шабац и обратно, а на сектору Дунава код Батајнице био је потопљен изванредан број пловних објеката.⁴⁵⁹

За чишћење тока Дунава од савезничких мина Немци су формирали посебну групу бродова миноловаца, али упркос свим напорима, на десетине пловних објеката је и у наредним месецима било оштећено или разорено наиласком на мине. Бродске

ПОДВОДНЕ МИНЕ НА САВИ

Мањи број мина је био положен и у Саву, што је ограничило пловидбу и том реком на којој су током 1944. и 1945. године подводне мине такође однеле бројне људске жртве и нанеле велике материјалне штете.

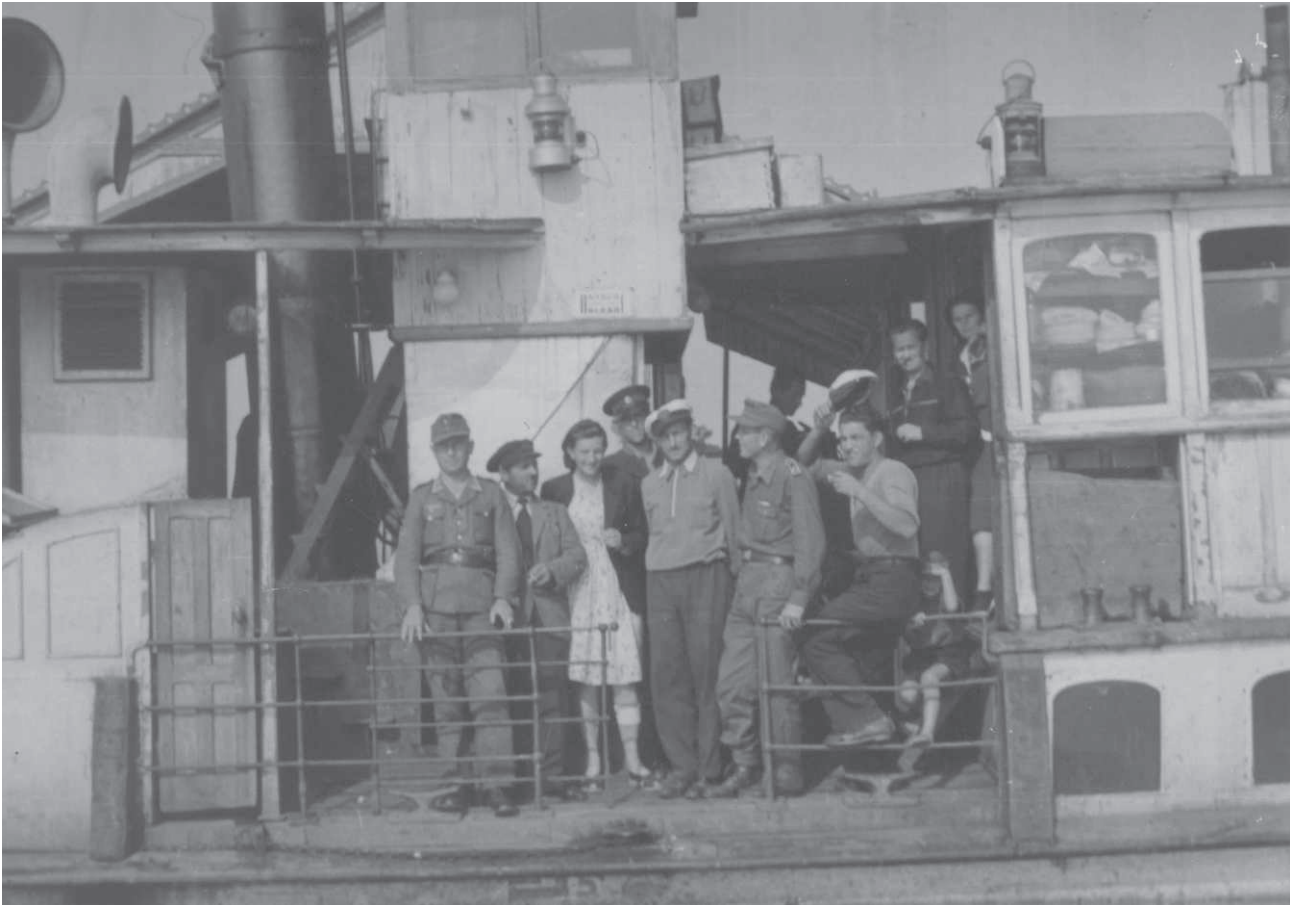
Крајем лета 1944. године цивилна пловидба на реци Сави обављала се само на релацији од Београда до Шапца. На овој линији возили су велики путнички бродови Речне пловидбе и више мањих приватних бродова, али је путника и поред тога готово увек било много. Наиме, није се могло путовати преко Срема који се налазио у оквиру Независне Државе Хрватске, а са српске стране готово да није било других превозних средстава осим водених. Путнички пароброд *Отаџбина*, који је радио за приватно Бродарско трговачко предузеће „Сава“ из Београда, једног дана је према реду вожње пловио узводно из Београда за Шабац, док се следећег дана враћао за Београд.⁴⁶¹ Првог септембарског јутра 1944. на њега се при поласку из Београда укрцао велики број путника, њих око 130. А како су немачке власти 27. јуна те године одобриле да путнички бродови на линији Београд–Шабац уз себе могу да вуку и један мали шлеп или плетну, Милутин Стаменковић, заповедник брода *Отаџбина*, тог јутра је узео у вучу затворени шлеп *Нишава* у власништву Бродарског предузећа „Блажек“, такође из Београда. На шлепу *Нишава* крмар је био Фрања Вагнер, стар 32 године, стално запослен код Бродарског предузећа „Блажек“.⁴⁶²

У матици реке Саве код Умке, у 9.10 ујутру тог 1. септембра 1944, брод *Отаџбина* је наишао на подводну мину која је експлодирала испод крменог дела, услед чега је брод ускоро потонуо, повукавши са собом и шлеп *Нишава*. Сматра се да је у овој бродској несрећи живот изгубило 70 путника и један члан посаде.⁴⁶³ Како је о самој несрећи остало сачувано писано сведочанство заповедника брода Милутина Стаменковића, овом приликом га објављујемо у целости:

⁴⁶¹ Парни путнички брод на вијак *Отаџбина* изграђен је 1896. у Килу, у Немачкој. Најкасније 1923. године брод купује Бродарско трговачко предузеће „Сава“ из Београда. Током генералног ремонта обављеног 1934. године уграђен је и нови цилиндрични бродски котао (бр. 139) с повратном комором, произвођача „Прва југославенска творница вагона, стројева и мостова“ д. д. из Славонског Брода.

⁴⁶² Бродарско предузеће „Блажек“ је 21. априла 1943. тражило одобрење немачких власти за преграђивање тегљача *Нишава* у шлеп од 5–6 вагона носивости, што је одобрено, тако да је већ крајем јула исте године тегљач *Нишава* избрисан из бродског регистра Капетаније пристаништа Београд, а уписан је шлеп *Нишава*. У једном документу с краја фебруара 1945. наводи се да је у вучи брода *Отаџбина* подављена и дереглија од 20 тона носивости, власништво Бродарско трговачког предузећа „Сава“. За сада нисмо у могућности да са сигурношћу тврдимо да ли је тог дана, мимо наредбе немачких власти, још један пловни објекат заиста био узет у вучу брода *Отаџбина*, или је можда власник нестанак једне своје дереглије накнадно покушао да веже с овом речном несрећом. Ипак, уколико је податак тачан, могуће је очекивати остатке тог пловног објекта у кориту Саве код Умке. ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 765, 1168; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 16, 603; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, несигнирана документа из фебруара и марта 1945. с пријавама КПБ-а о стању пловних објеката бродарства и приватних власника чамаца; Đorđević, „Ротаранје брода ‘Отadžбина’“, у *Veliki brodolomi*, 40.

⁴⁶³ Од лица погинулих у овој несрећи, у овом тренутку је познато само име Крстивоја Милошевића, трговца из Прова, чије тело наводно никада није пронађено. На овом податку се срдечно захваљујем Николи Мајсторовићу из Дебрца, у чијој породици се чува сећање на њиховог члана, Крстивоја Милошевића, који је, враћајући се из Београда где је наводно ишао да купи кућу, страдао приликом потонућа брода *Отаџбина*.



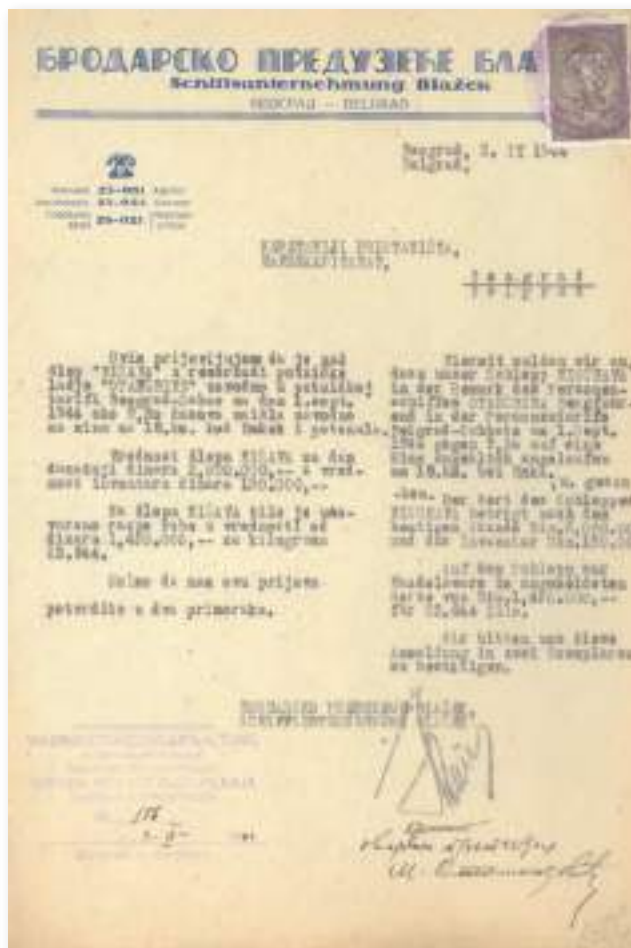
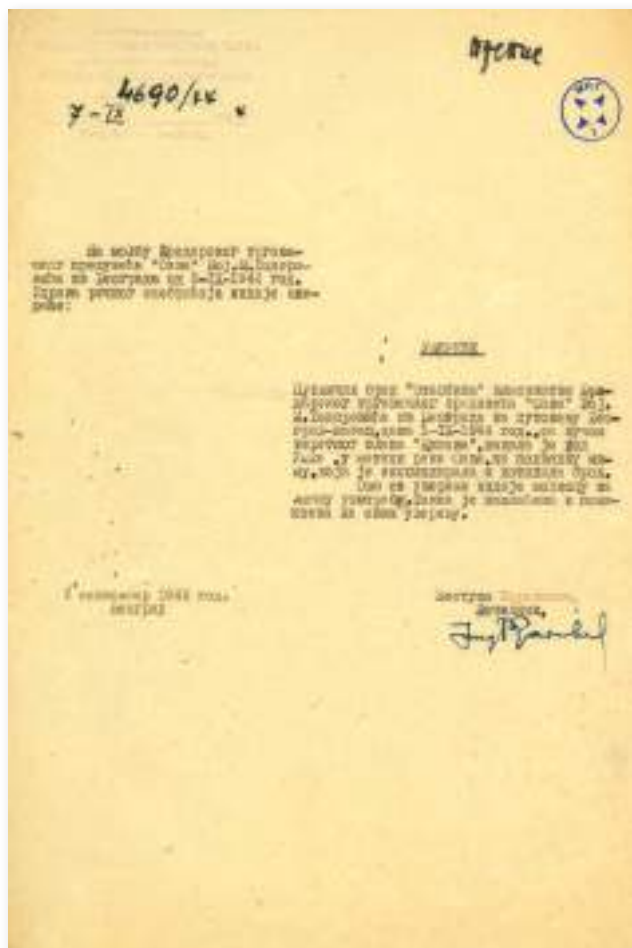
На палуби брода
Отаџбина у Шапцу
11. августа 1944.
године, заповедник
брода Милутин
Стаменковић
други с леве стране,
колекција Александра
Смиљанића

„У први мах од потреса, заглушне експлозије и страха, стајао сам и држао крму нем, не схватајући одмах шта се могло десити. Једино сам осећао да брод крменим делом тоне. Стајао сам тако још неколико тренутака и када сам се освестио и схватио шта се десило, скинуо сам капут и несвесно га окачио о чивилук, а ципеле смакао с ногу и гурнуо под клупу. Отворио сам врата кормиларнице и у последњем часу скочио у воду. Одмах сам запливао, али сам осећао да нећу моћи дуго издржати и у глави ми је муњевито дошла мисао и жалост за животом који ћу окончати на овакав начин. Но, и у несрећи има среће. Док сам се борио са таласима, вода је донела један повећи празан балон, добро зачепљен, вероватно власништво неког путника. Десном руком сам га пригрлио као најрођенијег, а левом, пошто сам левак, почео да грабим воду према десној обали.

Овај удес био је запажен са обале од људи који су одмах похитали обичним и малим моторним чамцима да спасавају утопљенике. Но ипак, та помоћ није могла да спречи дављење половине путника. То је констатовано тек када смо се на обали пребројали. Многи су остали у салонима брода, нарочито у задњем, испод кога је мина експлодирала, док су се многи утопили не знајући да пливају. Никада се није дознао број утопљених, јер евиденција путника није вођена. Од посаде се утопио само један келнер чије име и одакле је, не знам.

Брод је био на парни погон, па ми и данас није јасно како и зашто парни котао није експлодирао. То је за нас све била велика срећа, јер да се то десило верујем да од нас нико не би живу главу на обалу изнео.

Све се тако догодило и истина је како сам напред изнео, па молим да, ако икад неко буде писао о овом удесу, узме као веродостојно, писано и потписано од заповедника брода, који у мало и сам није био жртва тог удеса.”⁴⁶⁴



Потонуће својих пловних објеката власници су одмах пријавили матичној капетанији пристаништа Београд. У пријави Бродарског предузећа „Блажек” наведена је и вредност њиховог шлепа *Нишава* која је у том тренутку износила 2.000.000 динара, поред додатних 150.000 динара на колико је процењена вредност инвентара. Осим тога, у тренутку потонућа на шлепу је било утоварено 23.844 килограма различите робе у вредности од 1.450.000 динара.⁴⁶⁵

Уверење и пријава о потонућу пловила наиласком на мину 1. септембра 1944. године, МНТ, Т:18.1. кут. 21, Управа речног саобраћаја бр. 4690/44, МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, 858/1944

464 Ђорђевић, „Потарање брода ‘Отаџбина’”, 40–41; Милован Ј. Ђорђевић, „Страдање ‘Отаџбине’”, *Гласник ЈРБ* 172 (1971), 14.

465 МНТ, Т:18.1. кут. 21, Управа речног саобраћаја бр. 4690/44, 7. септембар 1944, Уверење о потонућу брода *Отаџбина* наиласком на мину; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 858/1944.



МИЛУТИН СТАМЕНКОВИЋ

бродовођа путничког брода *Отаџбина*⁴⁶⁶

Милутин Стаменковић (Рам, 24. децембар 1901 – Београд, 18. јануар 1968) завршио је основну школу 1912. године, а даље школовање су му онемогућили балкански ратови и Први светски рат за време кога је, иако веома млад, био принуђен да ради у руднику у Мајданпеку и на жичаној прузи између Мајданпека и Доњег Милановца. У Београд је дошао 1919. и запослио се као морнар у Бродарском синдикату СХС. После три године прешао је у приватно бродарство „Блажек” где је постепено напредовао и 1928. положио испит за бродовођу. Ту је остао све до 1939. када је с два пријатеља основао Бродарство „Стаменковић и други”, које је угашено по немачкој окупацији земље. Стаменковић се тада запослио у Бродарству „Сава”, као заповедник на малом путничком броду *Отаџбина*, са којим је на Сави код Умке 1. септембра 1944. наишао на подводну мину. Од стране Команде речне пловидбе мобилисан је 23. октобра 1944, а по демобилизацији 1945. прешао је на рад у Југословенско државно речно бродарство и 1947. положио испит за капетана речне пловидбе. Од тада му је поверавано заповедништво највећих југословенских тегљача с којима је претежно радио на горњем Дунаву. Више пута је проглашаван ударником и новчано награђиван, а Орденом рада III степена одликован је 1950. године. Пензионисан је 1959. код предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда.⁴⁶⁷

На горњем току реке Саве претходно су, услед наилаaska на савезничке мине на km 319,500 и km 369,500 потопљена пловила Независне државе Хрватске – моторни чамац *Пергер* и монитор *Босна* (бивши *Морава* Краљевине Југославије), као и једна немачка ведета.⁴⁶⁸ После трагедије брода *Отаџбина* било је јасно да ни доњи ток Саве више није безбедан за пловидбу. Приликом повлачења из Југославије у октобру 1944. и Немци су додатно положили изванредан број подводних мина у реке. Тако су прве бродарске обзнане, издате 20. и 23. новембра 1944. године, упозоравале бродаре управо на подводне мине на потезу реке Саве од km 22–25, односно од Умке до ушћа Колубаре.⁴⁶⁹ Команда речне пловидбе је 10. децембра 1944. због појаве мина на пловном путу привремено обуставила пловидбу Савом и узводно од Шапца за бродове, шлепове и моторне тегљаче. Непосредан повод за ову одлуку био је наилазак на мину малог путничког брода *Лабуд* Бродарства Веље П. Јездића из Београда. Брод је под заповедништвом капетана Мирка Међаве пошао из Шапца за Митровицу 9. децембра у 12.30, а у 14.40 је узводно од села Јарак у матици реке наишао на мину. У овој несрећи није било жртава, али су на броду оштећени рудер кормила, фара и салон 2. класе.⁴⁷⁰

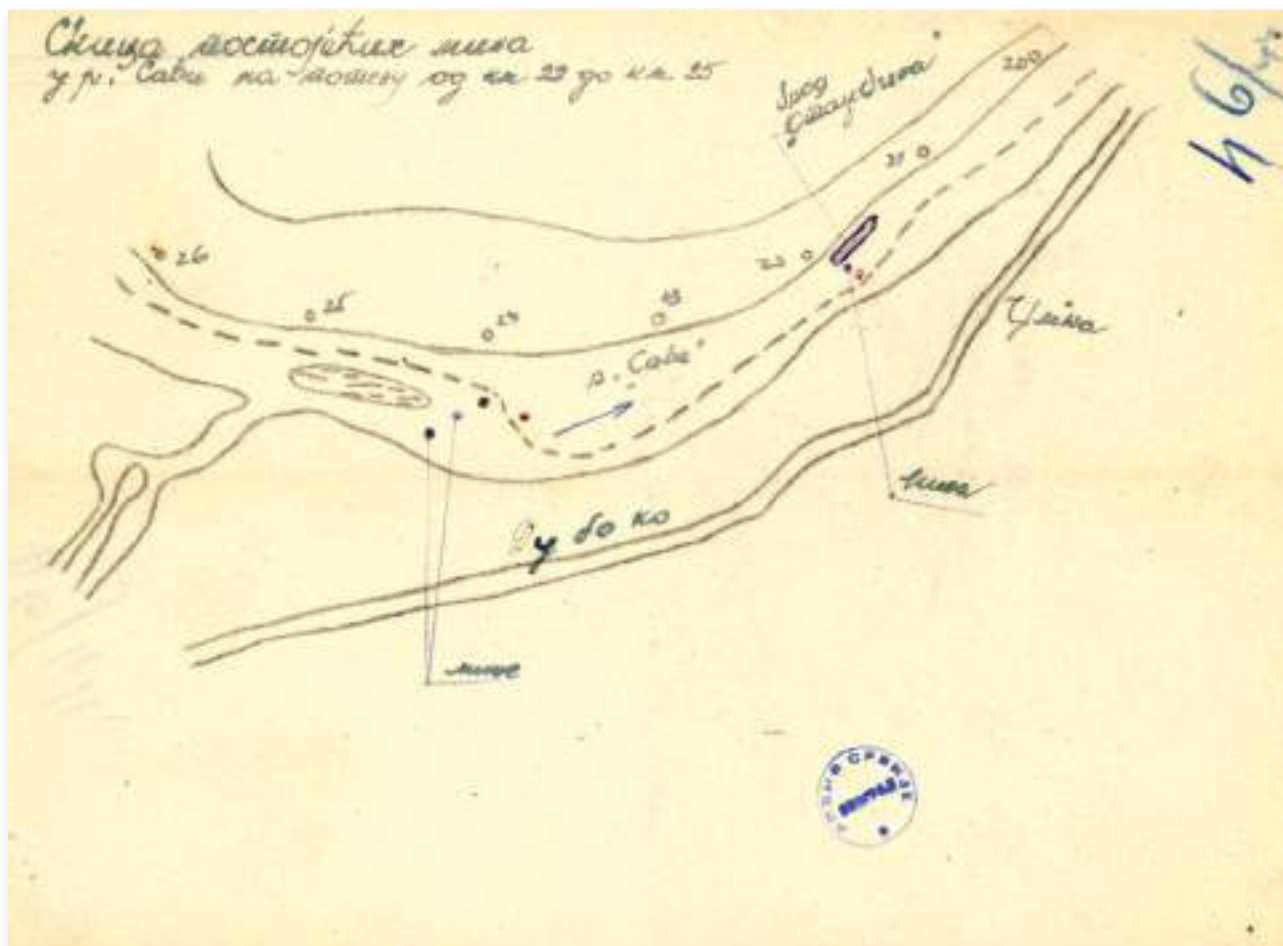
466 Фотографија Милутина Стаменковића МНТ, Т:18.2.1562.

467 МНТ, Т:18.1. кут. 55, Подаци о капетанима, Аутобиографија Милутина Стаменковића писана 1961. године и парта (умрлица); Милован Ј. Ђорђевић, „Умро капетан Милутин Стаменковић”, *Гласник ЈРБ* 126 (1968), 6.

468 Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 115; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 199-200; Antić, „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu”, 138; Barić, „Nezavisna Država Hrvatska i rijeka Sava”, 535: аутор се у раду осврће само на потапање монитора *Босна* наиласком на мину 16. јула 1944. године.

469 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, док. 46.

470 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, док. 109, 114.



За пловидбу узводно од Шапца потом су једно време коришћени само мали моторни чамци који су теглили дрварице јер оне нису могле да активирају безконтактне магнетне мине.⁴⁷¹ Међутим, због припрема за пробој Сремског фронта, сви пловни објекти из Београда и Шапца су 10. априла 1945. били упућени за Сремску Митровицу, а затим за Брчко како би учествовали у пребацивању делова југословенске Прве армије преко Саве. Истовремено, упркос опасности од мина, бродовима су морали да се извлаче и транспортују рањеници, као и да се на фронт довозе муниција, храна и остали материјал.⁴⁷² Ипак, то је имало своју цену. Разорно дејство подводних мина ускоро је потпуно уништило путнички брод *Касија Милетић*, дрварицу *Ана* и парни тегљач *Словенац* и однело велики број људских живота.

На поласку из Брчког за Сремску Митровицу 17. априла 1945. године на броду *Касија Милетић* и на дрварици *Ана*, која је због квара на кормилу била привезана уз бок брода, налазило се 193 рањеника са Сремског фронта, 15 бораца и 16 чланова посаде. Између Брчког и Босанске Раче, низводно од села Јамена, на km 197,500 тока реке Саве, брод је наишао на подводну мину и потонуо заједно са дрварицом. Од 224 укрцаних преживела је само 21 особа, што трагедију брода

Скица позиције потопљеног брода *Отаџбина* и подводних мина на Сави код Умке, 23. новембар 1944, ДАС, Г-143, Капетанија пристаништа Београд, Ф 56, 1944, 46

⁴⁷¹ Дрварице су мање дрвене теглице без мотора које су првенствено служиле за промет на мањим нерегулисаним рекама; могле су да буду отворене или затворене.

⁴⁷² Antić, „Gubici od mina”, 139–140, 143.

Касија Милетић чини најтежом у историји речног бродарства на српским и југословенским водама.⁴⁷³

Превозећи ратни материјал и борце из Сремске Митровице на фронт, тегљач *Словенац*, будући плитког газа, пловлио је узводно Савом чак до Жупање, а одатле је довозио рањенике. Заповедник брода био је Антун Пећар, капетан који је највећи део своје бродарске службе провео пловећи Савом.⁴⁷⁴ После потапања брода *Касија Милетић*, *Словенац* је на сидришту у Сремској Рачи, где се затекао, остао све до 25. априла 1945. када му је наређено да исплови за Београд. У низводној пловидби је код Босути уз бок прикачио покретну болницу, дрварицу *Прењ*, на којој се у том тренутку налазило само болничко особље. Срећом, пре доласка до села Јарак, где се знало да је неколико месеци раније путнички брод *Лабуд* наишао на мину, дрварица је пуштена иза брода на вучник, захваљујући чему је остала неоштећена. Само неколико минута касније, на km 127 (124,5) реке Саве,⁴⁷⁵ експлозија подводне mine је потресла брод *Словенац* који је убрзо почео да тоне. Преживеле су спасли посада и бродско особље са дрварице *Прењ* коју је затим у Шабац одвукао моторни чамац који се ту случајно затекао.⁴⁷⁶

Брод *Касија Милетић* је извађен из воде и исечен 1948. године. Његово звоно је данас изложено на сталној поставци Музеја науке и технике у Београду. Остаци тегљача *Словенац* још увек леже на месту потапања.⁴⁷⁷

473 Погинули чланови посаде брода *Касија Милетић*: Миливоје Миливојевић, крмар, Мирко Пушић, манипулант, стројари Миодраг Јеремић и Миодраг Павловић, ложачи Ариф Бегић, Стеван Илић и Марко Радојковић, Садик Фазлић, морнар, Мирослава Катанић, куварица. На дрварици *Ана* су погинули чланови посаде Мартин Бјелић, крмар, и Јаков Рукавина, морнар. Погинули су и Адалберт Хен и Јосип Врабец, иначе чланови посаде патролног чамаца *Победник*, такође тога дана укrcани на овом саставу. Преживела су три члана посаде брода *Касија Милетић*: заповедник Љубомир Иванишевић, други крмар Тодор Бајић и морнар Иван Пожег, а од бораца потпоручник Миливој Зечевић. О осталим преживелима и погинулима не постоје сачувани подаци. Ђорђевић, „Потапање брода ‘Касија Милетић’”, у *Veliki brodolomi*, 57–61; Savić, *Dejstva na plovnim rekama*, 108–110; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 134–136; Antić, „Gubici od mina”, 139–141; Гордана Каровић, „У част хероина Првог светског рата – путнички бродови *Касија Милетић*, *Дарја Александровна* и *Катарина Харлеј*”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 113–115.

474 Антун Пећар је рођен у Заострогу код Макарске 1. октобра 1901. године.

475 Према старој стационој несрећа се догодила на km 127 тока реке Саве, док је према новој то било на km 124,500. Дирекције за водне путеве „Пловпут” из Београда је у складу са Оквирним споразумом о сливу реке Саве, као и припадајућим протоколима и споразумима извршила обележавање међународног пловног пута реке Саве кроз Републику Србију (km 0 – km 210) обалским знацима за регулисање пловидбе. Нова мерења и обележавања речног тока Саве завршена су крајем 2009. године од када се и нове позиције километарских ознака налазе у државном координационом систему. На овој информацији срдачно захваљујем Јасни Мушкатировић из Дирекције за водне путеве „Пловпут”.

476 У овој несрећи су погинула три члана посаде: редар Јосип Радовић, рођен у Шибенику 17. марта 1897, морнар Живко Јањетовић и кувар Светозар Лепшановић, рођен у Голубињу на Ђердапу 5. августа 1908. „In memoriam палим друговима”, *Бродарски гласник* 2 (1945), 169; Ђорђевић, „Потапање брода ‘Slovenac’”, у *Veliki brodolomi*, 44–45; Savić, *Dejstva na plovnim rekama*, 110–112; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 136–138; Antić, „Gubici od mina”, 141–142. У публикацијама се наводе различита имена страдалих чланова посаде брода *Словенац*, али смо се определили за податке из *Бродарског гласника* из 1946. сматрајући их најмеродавнијим као струковне и најближе догађају.

477 Теренски извештај Гордане Каровић о стању олупине, 21. август 2007: „Последњих десетак година се на остацима брода и на спруду који се иза њега формирао окупљају купачи из Јарка,

Током 1945. године разминурање реке Саве на сектору од ушћа до km 125 вршила је Дунавска флотила СССР-а. Том приликом су уништене две мине, али је потопљен и метални шлеп Управе речног саобраћаја УРС 647 којим је вршено разминурање.⁴⁷⁸ На следећих десетак километара узводно, као и на деловима горњег тока Саве, за разминурање су коришћене миноловке.⁴⁷⁹ Уклањање мина из корита река је настављено и после рата, на Сави посебно интензивно 1950. године, током које је у потпуности завршено разминурање свих југословенских река.⁴⁸⁰

*

Код Умке су се скоро годину и по дана налазили потопљени шлеп *Нишава* у кориту реке, а путнички брод *Отаџбина* уз десну обалу Саве. *Нишава* је извађена 13. децембра 1945, а *Отаџбина* почетком фебруара 1946. године.⁴⁸¹ По завршетку припремних радова за подизање брода *Отаџбина*, које је обавио Одсек за вађење пловних објеката, јавила се потреба за додатном радном снагом. Наиме, недостајало је 30 до 50 људи за покретање ручних дизалица које су после рата једине биле на располагању за вађење потопљених пловних објеката. Додатну хитност је условила и опасност од појаве леда. Због тога се Урош Бибић, руководилац групе за вађење брода, обратио за помоћ Свети Митровићу, председнику Народног одбора Умке и руководиоцима I чете III батаљона XII војвођанске ударне бригаде 51. дивизије. „Позвани су сељаци, грађани и војници и сви су се добровољно одазвали, тако да је било такмичење ко ће боље, више, пожртвованије да помогне да се брод извади из воде. Захваљујући тој свесрдној

Шашинаца, Митровице, док је пре тога био омиљено место за пецароше. Олупина је нагло почела да пропада у последње четири године откако му је неки брод у пловидби закачио и срушио командни мост. Раније су између потопљеног тегљача и обале могли да плове бродови са баржама (изјава Стевана Козенка из Јарка), а сада су се конфигурација речног дна и изглед обале потпуно променили. Наиме, обала се полако приближава остацима брода. Мастер план за пловне путеве Србије, завршен 2006. године, предвиђао је вађење три брода који ометају пловидбу на Сави. Један од њих је *Словенац* на km 127 (124,5), док су друга два на km 158,500 и km 167,700 (сва три у близини десне обале реке). До данашњих дана, међутим, олупине ових бродова нису извађене из корита реке.”

478 Затворени шлеп 647 је дошао у Краљевину СХС после Првог светског рата када је додељен Багерској секцији Генералне дирекције вода за коју је пловио под ознаком ДВ 647. Од 1941. шлеп је био у Управи речног саобраћаја под ознаком УРС 647. У јануару 1945. је додељен на рад Дирекцији речне пловидбе. Потопљен је 28. априла 1945. док је коришћен као миноловка (магнетски шлеп), после активирања две мине, на km 123,500 и 126,200 реке Саве. Идентификацију потопљеног шлепа извршио је Дејан Јовановић који је и прикупио податке о њему, на чему му срдечно захваљујем. МНТ, Т:18.1. кут. 46, Списак пловила подављених, отуђених и расходованих од 20. октобра 1944. године, ред. бр. 17; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, Spisak plovnih objekata u eksploataciji Direkcije rečne plovidbe, 119, ред. br. 50; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 154.

479 Миноловке којима су вршена разминурања биле су такозване „грабуље”, односно дебеле даске дужине око 12 m о које су вешани природни магнети дужине 1,5 m, ширине 5 cm, али су као миноловке коришћена и празна гвоздена бурад спојена танком челичном сајлом, њих пет у низу, које је на безбедној удаљености вукло пловило са дрвеним коритом. Marin Simera, „Sjećanje na razminiranje rijeke Save”, *Mornarički glasnik* 1 (1988), 104–105; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 154.

480 Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 155, 157.

481 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак потопљених пловних објеката у реонима Капетанија пристаништа Босански Брод, Сремска Митровица и Београд до км 7,500 искључно.

сарадњи брод је брзо и на време извађен и отпремљен у бродоградилште на оправку.⁴⁸² За вађење брода *Отаџбина* из корита Саве утрочена је сума од 194.525 динара.⁴⁸³

Исте те, 1946. године, обављена је секвестрација,⁴⁸⁴ а по завршеном поступку брод *Отаџбина* је конфискован и предат у власништво Југословенском државном речном бродарству (ЈДРБ). У чукарничком зимовнику, у који је превезен по вађењу из Саве, брод је остао пуне четири године чекајући на поправку. Генерални ремонт, после кога је брод добио ново име – *Шабаци*, обављен је у Бродоградилшту „Чукарица” у Београду тек 1950. године.⁴⁸⁵ Тако је шест година после потапања услед наиласка на мину 1. септембра 1944. брод добио новог власника, нову машину и ново име. А све до данашњих дана име *Отаџбина* није понео ниједан брод.

Само две године касније, брод *Шабаци* је предат новоформираном предузећу „Дунавски Лојд” из Сиска. Наиме, током 1952. и 1953. године из пловног парка Југословенског речног бродарства и Предузећа за водне путеве „Иван Милутиновић” издвојен је део транспортних и техничких капацитета од којих су основана нова бродарско-транспортна и хидротехничка предузећа: Хрватско ријечно бродарство са седиштем у Вуковару, које је накнадно променило назив у „Дунавски Лојд” и преселило се у Сисак, коме је дато 9% од укупних капацитета два наведена предузећа, затим Предузеће за ријечни саобраћај са седиштем у Брчком (око 1,2% од укупних капацитета) и „Хидротранспорт” са седиштем у Новом Саду (око 1% од укупних капацитета).⁴⁸⁶ *Шабаци* је 1955. године од парног путничког брода преграђен у моторни тегљач. После ове реконструкције је још једном променио име, овога пута у *Рисњак*, под којим га је „Дунавски Лојд” користио још и у другој половини седамдесетих година 20. века.⁴⁸⁷

ПО ОСЛОБОЂЕЊУ БЕОГРАДА – НЕКОЛИКО БРОДОЛОМА НА ДУНАВУ

У септембру 1944. године, Немци су знатан део заплемењеног пловног парка, заједно са већим делом своје и мађарске флоте, повукли према горњем Дунаву. А када су у октобру коначно почели повлачење са Балкана, и они су у Дунав поставили већи број магнетних мина како би отежали дејства и напредовање Дунавске флотиле СССР-а. Тако се по ослобођењу Београда Команда речне пловидбе, основана 2. новембра 1944. са задатком да руководи целокупном службом пловидбе на

482 „Добровољном сарадњом сељака, војника и грађана извађен је из воде брод ‘Отаџбина’”, *Бродарски гласник* 3 (1946), 213, преузето из: *Глас*, Београд, 15. фебруар 1946.

483 МНТ, Т:18.1. кут. 46, Извештаји и спискови о стању и бројности пловила Државне речне пловидбе 1945-1946; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак потопљених објеката извађених од ослобођења до данас (са трошковима вађења), 10. јун 1946.

484 За објашњење термина секвестрација погледати напомену број 220.

485 *Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ*, 4–5, 92.

486 Sokolić, *Rečno brodarstvo*, 94–95.

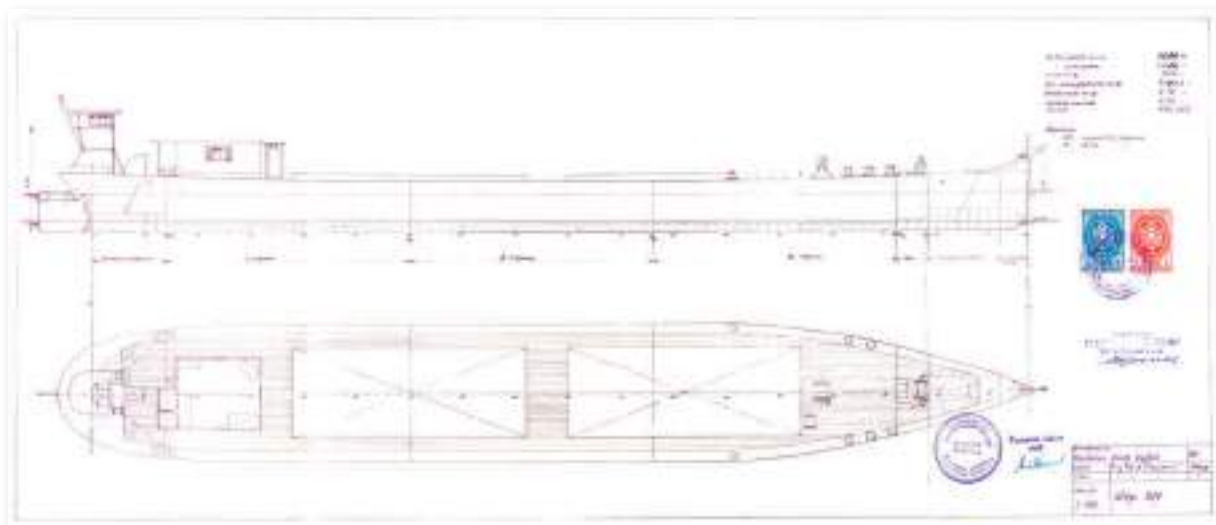
487 *Годишњак поморства и речног бродарства, година 1955* (Београд: Управа поморства и речног саобраћаја ФНР Југославије, 1955), 631; *Registar brodova 1975-76* (Split: Jugoslavenski registar brodova, 1976), 310.

рекама, каналима и језерима, суочила не само са недостатком пловила већ и са минама које су услед деловање речне струје и промене водостаја мењале положај и појављивале се и на пловном путу „са катастрофалним последицама”.⁴⁸⁸ У наставку ћемо нешто више рећи о бродоломима који су се у околини Београда догодили наиласком на мине у другој половини октобра и у новембру 1944. године.

ПОГИБИЈА ГЕНЕРАЛ-ЛАЈТНАНТА ИВАНА МИЛУТИНОВИЋА

После експлозије подводне мине на коју је 23. октобра 1944. године наишао на средини реке код Беле стене, шлеп *Костолац XIV* је потонуо на km 1.160,500 тока Дунава где се и данас налази. Жртва овог бродолома био је и генерал-лајтнант Иван Милутиновић, по коме и данас име носи највеће српско предузеће за изградњу објеката на водним путевима „Иван Милутиновић – ПИМ” из Београда.

Приликом повлачења у октобру 1944. године Немци су се потрудили да иза себе не оставе ниједан чамац способан за пловидбу, а посебно не неки већи пловни објекат у добром стању. Тако су у Панчеву, иза последњег немачког конвоја који је из њега отпловио 4. октобра 1944, два дана пре него што је град ослободила 49. дивизија Црвене армије, остала само потопљена и неупотребљива пловила. А међу њима, изрешетани митраљеским мецима и гранатама са монитора, остали су и отворени шлепови *Костолац XIV* и *Капетан Тодић*, власништво бродарства „Рудника Костолац Ђорђе Вајферт” а. д.



Бродари који су се по ослобођењу затекли у Панчеву одмах су се јавили на службу у Агенцију речне пловидбе, а први задатак који им је додељен била је поправка шлепова *Костолац XIV* и *Капетан Тодић*. Упркос томе што међу њима није било особља стручног за тај посао, успели су да за свега неколико дана од старих хаварисаних шлепова без палубе формирају две скеле. Током борби за

Генерални план шлепа *Костолац XIV*, Технички одсек Управе речног саобраћаја, инг. Петар Б. Пауновић, Београд 1943, размера 1:100, МНТ, Т:18.1. кут. 25, УзОУПП, Пловни објекти, *Костолац XIV*

⁴⁸⁸ Antić, „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu”, 135; Милан Гулић, „Команда речне пловидбе – управа ријечним саобраћајем у завршној фази Другог светског рата (1944-1945)”, *Војно-историјски гласник* 2 (2011), 187.

ослобођење Београда на тим скелама су превожене војне јединице, артиљерија и тенкови, а одмах потом су, упркос опасностима од мина, започеле пловидбу на релацији између Панчева и Београда. Скеле се нису кретале по утврђеном реду вожње, већ према потребама Црвене армије и југословенске војске. Двадесет трећег октобра 1944. године преправљени шлеп *Костолац XIV* је по налогу совјетске команде превозио јединице Црвене армије за Београд. Тог дана су у Агенцији речне пловидбе у Панчеву на радним местима били шеф Агенције Војислав Срњић и капетан пристаништа Никола Браво.⁴⁸⁹ У њиховим изјавама, које су као службеници речне пловидбе давали поводом ове бродске несреће, остали су забележени детаљи о доласку генерал-лајтнанта Ивана Милутиновића и о његовом укрцавању на шлеп који ће га одвести у смрт.

„У пристаниште је 23. октобра приспео командант Пете економске базе мајор Чолановић, са којим смо сарађивали у организацији саобраћаја. У друштву са њим је био један висок и наочит генерал. Тада смо, први и нажалост последњи пут, видели генерала Ивана Милутиновића. Циљ његовог доласка у пристаниште био је да види има ли могућности за пребацивање за Београд, било којим средством. Пала нам је у очи генералова нервоза и журба. Било је очигледно да је у некој хитној мисији. Али, само неколико минута раније шлеп је низ Тамиш кренуо за Београд, у вучи једног малог моторног чамца којим су располагали совјетски официри и који је дрвеним коритом био заштићен од магнетних мина. Чамац и шлеп су управо прошли капетанију пристаништа и укрцавање више није било могуће. Слаб моторни чамац и низводни правац нису дозвољавали икакав маневар. Остала је могућност да се похита до бродоградилшта и тамо изврши укрцавање са импровизованог штека. Ми смо инсистирали да се генерал укрца искључиво у чамац. Мајор Чолановић је предлагао да се сачека друга прилика, па су аутомобилом кренули сви назад у град. Изненада, аутомобил се вратио натраг и насипом појурио према бродоградилшту. Било је, дакле, одлучено да се искористи ова прилика. Зашто се генерал Милутиновић није укрцао у чамац, сазнали смо касније од крмара који је на њему био спроводник. Чамац није могао да се сасвим приближи штеку код бродоградилшта,

489 Никола Матов Браво је рођен 8. јула 1901. у Доброти у Боки Которској. Наутичку школу у Котору завршио је 1921, после чега је дошао у Србију. Испит за поручника речне пловидбе положио је 1924, а 16. јануара 1927. положио је испит за вођу брода речне пловидбе. Био је капетан пристаништа у Тителу, а затим су се низале службе капетана пристаништа у Вирпазару 1928–1929, од 1929. до 1934. поново капетана пристаништа у Тителу; 1934–1936. је радио у Капетанији пристаништа у Београду, био је капетан пристаништа у Доњем Милановцу 1936–1940. и капетан пристаништа у Панчеву 1940–1941. Као резервни официр војске Краљевине Југославије је од 1941. до 1943. био у немачком заробљеништву, а у фебруару 1944. Никола Браво је поново био на радном месту капетана пристаништа Панчево. После ослобођења од 1945. до 1947. радио је у Капетанији пристаништа Београд, а од 1947. до пензионисања 1964. као капетан пристаништа и инспектор у Панчеву. Никола Браво је умро у Панчеву 1966. где је и сахрањен. Према документима у власништву породице Браво којој срдечно захваљујем на могућности увида у коришћења истих; Vladimir Brguljan, „Bokelji – kapetani duge i riječne plovidbe u kapetanijama pristaništa i ministarstvima saobraćaja jugoslovenske kraljevine i federacije 1919-1964”, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru LVII–LVIII* (2009-2010), 353–354.

а био је на толико нижем нивоу од штека да је скакање у њега било скоро немогуће, утолико пре што је чамац био попуњен совјетским официрима. Тако се генерал Милутиновић укрцао на палубу шлепа на којој се налазило двадесетак совјетских официра и војника и нешто цивила. Сви ми, који смо знали за опасност од мина, стрепели смо и нестрпљиво контролисали време и нагађали позиције на којима се објекти тренутно налазе. У једном моменту, између 16 и 17 часова, око два сата после напуштања Панчева, једна страшна детонација огласила је оно најгоре. Кратко време после тога, крш и оплата, балвани и остали материјал и инвентар, пловили су Дунавом као жалосна потврда несреће. А другог пловила на том сектору Дунава тада није било. Када се у Београду сазнало за несрећу, одмах су предузете мере да се пронађе тело генерала Милутиновића. Упозорене су све низводне Агенције речне пловидбе, са тиме да о овоме обавесте и путујуће бродаре и рибаре, а била је обећана и велика новчана награда ономе ко пронађе тело. Набујали Дунав покрио је олупину потонулог шлепа, па се није знало тачно место његовог потонућа. Тек наредне године, када је завршен детаљни попис потопљених пловила, утврђено је тачно место потонућа.⁴⁹⁰

Тог кобног дана генерал-лајтнант Иван Милутиновић журио је у тек ослобођени Београд са извештајем о резултатима разговора са совјетском војном делегацијом. Како није знао да плива утопио се у тренуцима панике која је наступила после детонације плутајуће магнетне мине испод корита преправљеног гвозденог шлепа *Костолац XIV*. До несреће је дошло у близини Вишњице, на 500 метара од обале. Према сведочењу совјетских официра то се догодило тачно у 17.30 часова, када је већ пао мрак, па се свако спасавао како је знао. По њима, приликом експлозије је погинуло седам лица (четири Руса и три Југословена), док се генерал Милутиновић удавио. Бродоломници су у води провели два сата док моторним чамцем није стигао рибар Димитрије Н. Тодоровић са Карабурме, који је успео да спасе 11 совјетских официра и војника. Убрзо пошто се сазнало за погибију Ивана Милутиновића, из панчевачког пристаништа је испловио моторни чамац *Св. Наум* са четири аласа,⁴⁹¹ стручњака за проналажење дављеника, а нешто касније кренуо је и моторни чамац *Земун* са још четири аласа.⁴⁹² Екипе којима су се придружили и сви рибари, бродари и Пета економска база, пуна четири дана безуспешно су трагале за дављеником, проширивши потрагу све до румунске границе. Ни време

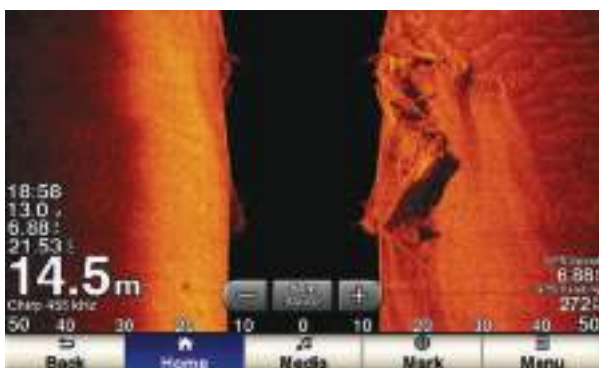
490 Воја Срњић, „Погибија Ивана Милутиновића”, *Гласник ЈРБ* 196 (1973), 15; Милован Ђорђевић, „Трагична погибија народног хероја Ивана Милутиновића”, *Водопут* 286 (1975).

491 Моторни чамац *Св. Наум*, у власништву Атанасија Митића из Панчева, мобилисала је Команде речне пловидбе, да би од 30. новембра до 31. децембра 1944. био додељен на рад Врховном штабу, Петој економској бази, за превоз хране на сектору Београд–Панчево. МНТ, Т:18.1. кут. 29, Преглед власника пловила, Београд 1944-1946.

492 Највероватније је у питању моторни чамац *Земун* у власништву Душана Амићића из Панчева. Чамац је мобилисан од стране Команде речне пловидбе и у периоду од 26. новембра до 31. децембра 1944. био је додељен на рад Капетанији пристаништа Панчево за потребе обележавања пловних путева на речној мрежи. МНТ, Т:18.1. кут. 29, Преглед власника пловила, Београд 1944-1946.

није било на њиховој страни јер је дувала јака кошава која је стварала таласе и отежавала трагање. После четири дана потрага је морала да се обустави. Тело Ивана Милутиновића пронађено је тек 12. новембра, шест километара јужно од Смедерева. Из Дунава га је својом мрежом извукао смедеревски рибар Драгослав Тасић, звани Драга Цалион.⁴⁹³

Тело Ивана Милутиновића, „члана Врховног штаба НОВ и партизанских одреда Југославије, повереника за трговину и индустрију у Националном комитету и члана председништва Антифашистичког већа народног ослобођења Југославије, погинулог на вршењу своје дужности”, истог дана је пренето у Београд и изложено у Официрском дому. Сутрадан, у спроводу кроз Београд, Милутиновић је испраћен до Новог гробља на коме је сахрањен. Код Официрског дома су одржана два, а код Вуковог споменика три опроштајна говора.⁴⁹⁴ На Новом гробљу говоре су одржали совјетски генерал Николај Корњејев и генерал Сретен Жујовић. У име Јосипа Броза, венац је на гроб положио генерал Александар Ранковић. Сахрани су присуствовали војни руководиоци, представници цивилних власти и страних делегација, а над Београдом су кружили авиони совјетског ваздухопловства.⁴⁹⁵



Преполовљена олупина шлепа *Костолац XIV* у кориту Дунава, снимци из 2014. године

Олупина *Костолац XIV* налази се и данас у кориту Дунава, веома оштећена, практично преполовљена, што је свакако последица експлозије која је и довела до његовог потонућа.⁴⁹⁶ Међутим, олупину додатно оштећују и друга пловила која се сидре у близини. Тако су се 2014. године за њу сидрима закачиле две недовољно

493 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 190; Antić, „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu”, 142; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 139; Гулић, *Од Батине до Галца*, 67; Никола Тасић Цале, *Алас нема три осмице* (Смедерево: Народна библиотека Смедерево, 2013), 124-125; http://www.montenegrina.com/pages/pages1/istorija/cg_u_2_svj_ratu/pavle_ljumovic_ivan_milutinovic_covjek_i_ratnik.htm (приступљено 8. 5. 2021).

494 У име Врховног штаба говорио је генерал Раде Хамовић, Едвард Коцбек у име Националног комитета, др Сениша Станковић у име Велике антифашистичке скупштине народног ослобођења (претеча АСНОС-а), Обрен Благојевић у име Црногорске антифашистичке скупштине народног ослобођења (ЦАСНО), а Славо Комар у име Антифашистичке омладине Југославије. „Сахрана генерал-лајтнанта Ивана Милутиновића”, *Политика*, 13. 11. 1944, 3.

495 „Пред спомеником браниюцима Београда сахрањен је јуче генерал-лајтнант Иван Милутиновић”, *Политика*, 14. 11. 1944, 1–2; Ђирић, *Време улице – политика на јавним просторима Београда*, 85, 300.

496 На снимцима бродске олупине и на помоћи у њиховој интерпретацији срдечно се захваљујем Петру Максимовићу из фирме „Medcomms Limited” на Малти.

чврсто усидрене барже које су неконтролисано кренуле низводно. Место потонућа *Костолца XIV* је добро познато рибарима јер је бродска олупина вештачки подводни гробен који привлачи разноврстан подводни свет.

ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ВОДНЕ ПУТЕВЕ „ИВАН МИЛУТИНОВИЋ – ПИМ” А. Д. ИЗ БЕОГРАДА

Од оснивања 1952. године, име у бродолому страдалог генерал-лајтнанта носи највеће српско предузеће за изградњу објеката на водним путевима „Иван Милутиновић – ПИМ” из Београда. Бројни хидрограђевински објекти подигнути у многим крајевима света и данас су синоним квалитета и испуњавају богату листу референци овог предузећа. Један од првих великих послова била је изградња уздигнутог пута преко мочварног земљишта Скадарског језера, за потребе југословенске пруге Београд–Бар, завршен 1958. године. Следио је 1961. године посао насипања Сланих језера у Калкути, у Индији, којим је предузеће први пут изашло на инострано тржиште, а потом и бројни објекти поморске градње: луке, бродоградилшта, рибарске луке и марине у Индији, Кувајту, Либији, Бангладешу, Тунису, али и у Југославији – у Бијелој, Тивту и Бару. Бројни су и изведени објекти на унутрашњим пловним путевима: пристаништа у Апатину, Вуковару, Београду, Панчеву, Смедереву, Текији, Кладову, индустријско пристаниште у Прахову, Брчком, Сремској Митровици, Шапцу, Забрешју, Сенти, Осјеку, али и у Басри, у Ираку, као и проширивање капацитета речно-морске луке у Ренију у Украјини (тада СССР); затим речна бродоградилшта у Београду и Кладову, као и уређења обала свих српских река.

НЕСТАЛИ У НОЋИ

У ноћи између 24. и 25. октобра 1944. године на мину је наишао брод *Смедерево* и заједно са сенкерима⁴⁹⁷ и моторним чамцем *Раде* у чијој су се вучи сви налазили, убрзо потонуо у мутне, мрачне воде Дунава на km 1.156, где се његова олупина и данас налази.⁴⁹⁸

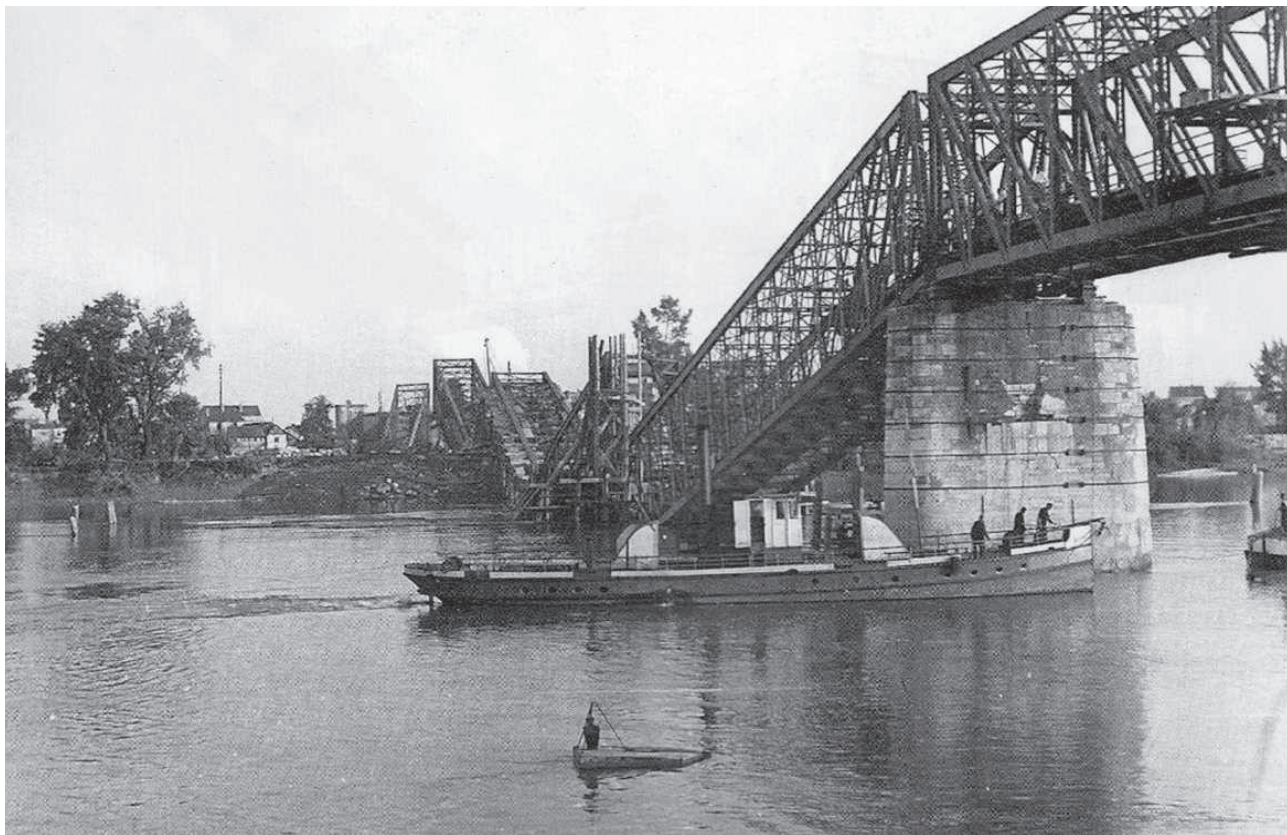
Брод *Смедерево* су, по цени од 42.000 динара, 10. јуна 1936. од Српско-швајцарске банке из Београда купила браћа Пушић – Михајло, Проспер, Вицко и Љуба, бродари из Београда. Бродом су обављали путнички саобраћај до априла 1938. када им је, по налогу Управе поморског и речног саобраћаја, дозвољено да га користе искључиво за вучу других пловних објеката. После извесних преградњи *Смедерево* наставља да плови као тегљач и током целог Другог светског рата.⁴⁹⁹ Десетак дана пре бродолома у октобру 1944, *Смедерево* је у панчевачко пристаниште довучено из Турског Дунавца код Великог Села. Тамо су га били склонили власници, браћа Пушић, како не би пао у руке Немцима у повлачењу, а брод још

⁴⁹⁷ Сенкери су пловни објекти дрвене или гвоздене конструкције које карактерише магацински простор с клапнама на дну чије отварање омогућава истовар материјала на било ком потребном месту.

⁴⁹⁸ МНТ, Т:8.1. кут. 29, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 246.

⁴⁹⁹ МНТ, Т.18.1. кут. 17, Купопродајни уговор закључен 10. јуна 1936. у Среском суду за град Београд; МНТ, Т.18.1. кут. 19, Управа поморског и речног саобраћаја, док. 4691/38; ДАС, Г-143, КПБ, Ф 57, 1945, 525.

и онеспособили за пловидбу скидањем неких делова са погонске машине.⁵⁰⁰ Тих дана су у панчевачко пристаниште ради поправки довучени и шлепови *Костолац IV* и *Костолац VII*, власништво бродарства „Рудника Костолац Ђорђе Вајферт” а. д., који су били изрешетани мецима. Већ 18. октобра тегљач *Смедерево*, коме су враћени скинути машински делови, почео је на поправљеним и преправљеним шлеповима да превози трупе преко Дунава. Нажалост, не задуго.



Брод *Смедерево* 1941. године у пловидби испод порушеног железничког моста у Славонском броду, копија из непознате публикације, МНТ, Т:18.1. Досије брода *Смедерево*

Проспер Пушић, заповедник брода *Смедерево*,⁵⁰¹ добио је 22. октобра 1944. наређење од Оперативног штаба у Панчеву да са сенкерима у вучи крене за Вишњицу ради превозења јединица Црвене армије. Пошто у Вишњици није постојао штек, брод је морао да пристане уз обалу. Том приликом му се око пропелера обмотало потопљено челично уже и онемогућило рад погонске машине. Сви покушаји да се уже уклони и мотор оспособи нису уродили плодом. Брод је чак одвучен у зимовник Ада Хуја где су ангажовани и рониоци, али такође

500 Низводно од km 1.160 Дунава пловни пут се приближава левој обали, а природну занимљивост терена чини рачвање Дунава у три рукавца. Сва три су пловна, али је само рукавац назван „Велике воде” међународни пловни пут. Улаз рукавца Штефанац или „Средње воде” је на km 1.159,300 док је излаз на km 1.150. Улаз у Турски Дунавац, познат и као „Мале воде” или Тос-пашин Дунавац, налази се на km 1.158. Овај рукавац је дуг око 7 километара, широк је преко 50 метара, дубок и плован за мање бродиче. Његов излаз је на km 1.148,600. Miloš Đonić, Radomir Ječinas, *Dunav od Bezdana do Timoka. Nautičko-turistički vodič* (Beograd: Pronalazaštvo, 1991), 62.

501 Проспер Пушић је имао патент за заповедника брода издат 27. марта 1931. године од стране Капетаније пристаништа Београд (бр. 404/931-93). До оснивања сопственог бродарства радио је за Бродарство Ташка Наумовића из Београда, 1932. године као заповедник на његовом броду *Свети Аранђел*. МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 2964/1932.

узалудно. Било је јасно да ће *Смедерево* морати да се извуче на суво како би се отклонио квар. Одлучено је да се та поправка изврши у бродарској радионици у Панчеву, где ће га одвући моторни чамац *Раде*, власништво Аполона Волоха из Београда, у том тренутку једно од ретких пловила способних за рад. На путу из Вишњице за Панчево, вучен у конвоју заједно са сенкерима на које су се укрцале руске трупе, брод *Смедерево* је наишао на мину и убрзо је цео састав потонуо.

Снажна експлозија и притисак подигли су моторни чамац *Раде* који је вукао састав скоро три метра у вис. При поновном паду на воду корито чамца се распукло по дужини. Аполон Волох и Проспер Пушић, који је пре поласка из Вишњице за Панчево са *Смедерева* прешао на моторни чамац *Раде*, успели су да искоче из чамца и испливају на леву обалу Дунава која је, срећом, била близу. Никома нису били у могућности да пруже помоћ, јер је *Раде* у међувремену потонуо, а других пловних средстава није било. Упутили су се обалом Дунава и Тамиша у Панчево где су поднели извештај о овом тешком бродолому у коме је страдало 30 цивила и припадника Црвене армије, као и четири члана посаде брода *Смедерево*: Велимир Митић, 1. бродски крмар, Мато Перушко, 1. бродски стројар, рођен у Панчеву 14. марта 1900, Бела Келеман, морнар, и ложач Лаза, чије презиме није остало сачувано. Да Проспер Пушић и Аполон Волох нису преживели ову несрећу, никада се не би тачно сазнало шта се догодило са бродом, сенкерима и људима који су се на њима налазили.⁵⁰²

ВЕЛИМИР МИТИЋ

први бродски крмар

Велимир Благоја Митић, рођен је 5. децембра 1900. у Дубравици код Пожаревца. У Бродарском синдикату СХС био је запослен од 12. октобра 1919. до 11. јула 1923. и од 22. септембра 1924. до 31. децембра 1925, када због гашења Бродарског синдиката прелази у Речну пловидбу. Прекид у служби је имао због војног рока који је служио у 3. чети 4. пешадијског пука „Стеван Немања”. Испит за 1. бродског крмара положио је 1935. О њему је остало забележено да је за време окупације избегавао службу код Немаца тако што је травама изазивао очна обољења. Одмах по ослобођењу Београда јавио се на дужност, на којој је само неколико дана касније и погинуо, приликом наилаaska брода *Смедерево* на мину у ноћи између 24. и 25. октобра 1944. године. Велимир је био ожењен Олгом са којом је имао синове Александра и Миодрага.⁵⁰³

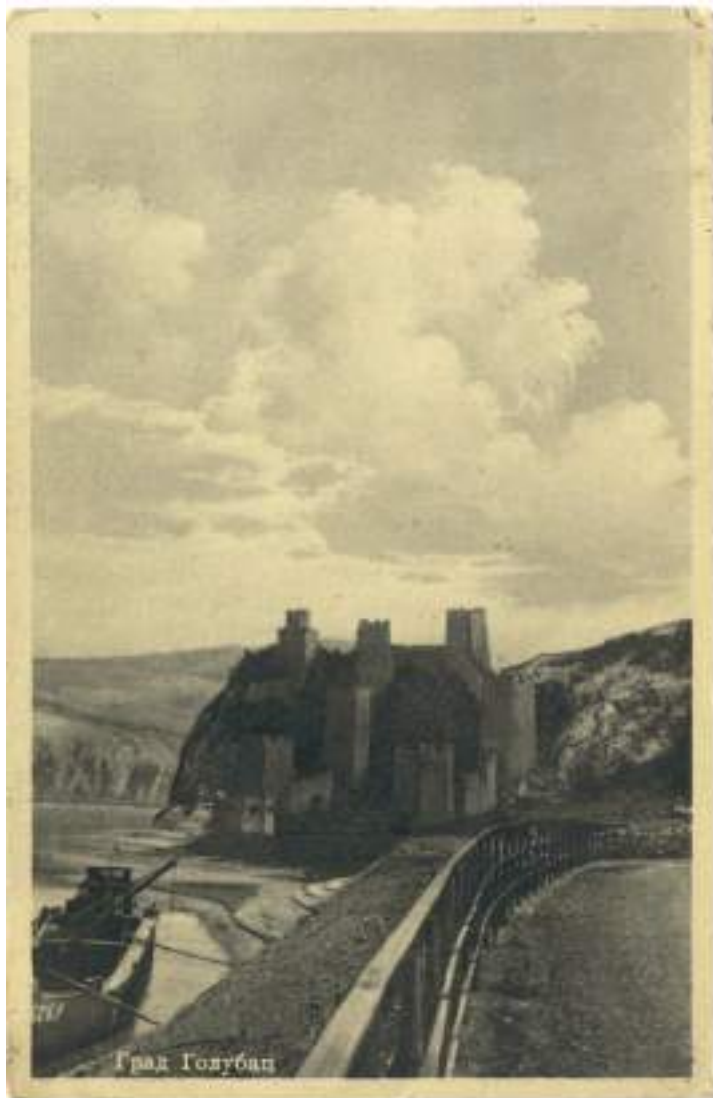


Преко огласа у дневној штампи Команда речне пловидбе је у другој половини фебруара 1945. позвала сва бродарска предузећа да у року од месец дана приступе вађењу својих пловних објеката потопљених у државним територијалним водама. На овај позив бродарство „Браћа Пушић” је одговорило да нема потребна средства за вађење олупине. За тражење брода, које је током 1945. обавио Одсек за вађење потопљених објеката, бродарству је наплаћен износ од 1.233 динара.

⁵⁰² Đorđević, „Potapanje broda *Smederevo*”, u *Veliki brodolomi*, 54–56; МНТ, Т:18.1. кут. 70, Спискови бродара погинулих током Другог светског рата.

⁵⁰³ МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; Срњић, „Погибија Ивана Милутиновића”, 15.

Међутим, *Смедерево*, брод гвоздене конструкције, дужине 27 m, ширине 4 и висине 1.80 m, носивости 20 тона, са парном машином јачине 65 KS, остао је у кориту Дунава заједно са олупинама чамца, а вероватно и сенкера који су заједно са њим потонули 25. октобра 1944. године.⁵⁰⁴



Отворени шлеп
БПБ 6769 испред
Голубачког града,
Рг 1425-9 – Град
Голубац, [Б. м.]
: Књижара Д.
Радовановића, [око
1935], Фонд фото-
докумената Народне
библиотеке Србије

ШЛЕП У ВУЧИ ТЕГЉАЧА НЕХАЈ

У низводној пловидби из Београда за Панчево 3. новембра 1944. године, тегљач *Нехај*, који је пловио под заповедништвом капетана Антона Лучева, имао је један шлеп и две дрварице у вучи. Код Беле стене у близини Вишњице, на km 1.159,500 тока Дунава, испод шлепа БПБ 6769 у власништву Бродарства Прометне банке а. д. из Београда, експлодирала је подводна мина. Шлеп је убрзо потонуо повукавши са собом и дрварице из вуче. Погинули су крмар шлепа Сима Л. Томић, рођен у Козарцу 5. августа 1900, заједно са супругом и ћерком, као и морнари Бошко Радушки и један чије име није остало забележено, док је трећи спасен у „контузованом стању”.⁵⁰⁵

Команди речне пловидбе је извештај о тој несрећи доставила осматрачка станица у Вишњици с које су махањем и пуцањем из пушке покушавали да посади тегљача *Нехај* скрену пажњу на опасност од мина. Како нико с брода није приметио знаке које су им давали, након краћег времена шлеп у вучи је наишао на мину. Тим поводом је Команда речне пловидбе 7. новембра 1944. издала наредбу свим заповедницима и бродским посадама да током пловидбе поред осматрачких

504 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 57, 1945, 145; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ: Бродарство „Браћа Пушић” 23. марта 1945. Команди речне пловидбе, Секцији за вађење пловних објеката при Управи за одржавање водених путева; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак рачуна који су послати Финансијско-економском одељењу на наплату од приватних власника.

505 МНТ, Т:18.1, кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 196; МНТ, Т:18.1, кут. 32, КПБ, 1945: Бродарска и багерска радна заједница Бродарство Прометне банке, Бродарско и багерско А.Д. и Бродарско предузеће Никола М. Брзаковић достављају извештај Капетанији пристаништа Београд о стању својих пловних објеката на дан 27. фебруара 1945. године; МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима: Антон Лучев, Аутобиографија; „In memoriam палим друговима”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 67; МНТ, Т:18.1. кут. 70, Спискови бродара погинулих у Другом светском рату.

станица, постављених на видним местима, обратe пуну пажњу на њих, као и да су дужни да када приметe знаке који им се дају, смање брзину и поступи према упутствима са наведених станица.⁵⁰⁶

Затворени шлеп *DDSG 6769*, изграђен 1911. године за аустријски ДДСГ, припао је после Првог светског рата, као ратни плен, Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца. Као компензацију за објекте пловног парка који су им страдали током рата држава га је доделила Бродарству Прометне банке.⁵⁰⁷ По уласку у флоту тог бродарства промењено му је име у *БПБ 6769*. На десној обали Саве, у Улици браће Крсмановића 39, Прометна банка је имала бродоремонтну радионицу за одржавање сопствене багерске и транспортне флоте. У њој је, највероватније почетком тридесетих година, *БПБ 6769* реконструисан и преграђен у отворени шлеп.⁵⁰⁸ За време окупације Србије током Другог светског рата, *БПБ 6769* је, као и сва остала пловила, био коришћен за немачке војне потребе. Крајем октобра 1944. мобилисан је од стране Команде речне пловидбе која га је предала на употребу Дирекцији речне пловидбе. Само неколико дана касније шлеп је наишао на мину и потонуо, а његови остаци и данас леже у кориту Дунава.

Ускоро је још једна вуча тегљача *Нехај* наишла на мину, али знатно низводније, код Дубравице, на km 1.098 тока Дунава, одакле је *Нехај* довлачио шлепове с костолачким угљем за потребе снабдевања београдске електричне централе. Дванаестог новембра 1944, од два шлепа у вучи један је потопљен. Био је то заплењени *MFTR 817*. У овој несрећи није било жртва, само је крмар шлепа Марко Чулак био контузован.⁵⁰⁹

И ТЕГЉАЧ ЖАН МИЛО ЈЕ ЗАУВЕК ОСТАО НА ДНУ ДУНАВА

У Београду је код острва Ада Хуја 14. новембра 1944. на мину наишао и парни тегљач на точак *Жан Мило* и потом потонуо на km 1.165 тока Дунава.⁵¹⁰

Изграђен у Бечу 1886. године, брод је под именом *Беш (Böös)* до 1896. пловио за мађарско Грађевинско предузеће за одржавање дунавског сектора Девењ–Радвањ

506 МНТ, Т:18.1. кут. 49, Naredba br. 2 Komande rečne plovidbe NOVJ od 7. novembra 1944; Povereništvo za saobraćaj – Direkcija rečne plovidbe, Raspis br. 3/44 od 11. novembra 1944.

507 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих тегљеница (и танкова) Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца које су ратни плен и које су добијене по чл. V Војне Конвенције, 25. октобар 1922, редни бр. 152; *Magyar Hírlap-Napló 1913. évre* (Budapest, 1913), 44.

508 Бродоремонтна радионица Прометне банке порушена је за време немачког бомбардовања 1941. године. Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, 17; Драган Петровић, *Историја индустрије Београда 1* (Београд: Српско географско друштво, 2006), 137. Основне карактеристике шлепа *БПБ 6769*: дужина 63 m, ширина 8,25 m, висина 2,4 m, тонажа 769,67 тона, носивост 598,50 тона.

509 АЈ-162-4, Komanda rečne flotile, dok. 335/1945: Spisak plovila stranih zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama; МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима: Антон Лучев, Аутобиографија; Гулић, *Од Батине до Галца*, 67.

510 Олупина брода *Жан Мило* евидентирана је с десне стране пловног пута. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРП, Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, сектор од km 1433 до km 1075 и погранични сектор од km 1075 до km 845, на Сави и Драви, Београд 13. јануар 1945, бр. 90; Списак пловила страних застава у служби савезника потопљених у југословенским водама после закљученог примирја са сателитским државама, бр. 6; Списак потопљених објеката у границама ФНРЈ, стање на дан 1.1.1953.



Тегљач *Жан Мило*,
разгледница, МНТ,
Т:18.3.45

(Dévény-Radvány Dunaszakasz Építési Fővállalat, Dévény), а затим је прешао у састав флоте новооснованог Мађарског краљевског речног и поморског бродарства (МФТР).⁵¹¹ Заједно са осталим пловилима које су француске трупе заробиле на бугарском делу Дунавског фронта у октобру 1918. године, брод је на име ратне одштете додељен француском Друштву за пловидбу Дунавом (Société de Navigation Danubienne – SND), када је понео име *Жан Мило*.⁵¹² Од 1940. био је у најму код Предузећа за транспорт и трговину „Гоеланд” (Goeland Transport and Trading Company Ltd.) које је британска влада основала у фебруару 1940. и преко кога је водила не само економску борбу на Дунаву, већ и реализовала тајне операције против Немачке. Најважнија активност предузећа била је куповина и изнајмљивање бродова који су под румунском, југословенском, француском и белгијском заставом пловили Дунавом, а преузело је чак и флоту Британског друштва за пловидбу Дунавом – „Англоданубија” (The Anglo-Danubian Shipping and Trading Corporation Ltd.). Да би се Немачкој нанела штета одузимањем бродског простора, за куповину пловних објеката плаћане су и изузетно високе цене. У децембру 1940. предузеће „Гоеланд” је под својом контролом имало 51

⁵¹¹ https://hajoregiszter.hu/hajoadatlap/jean_millot_ex_boos_ex_bo_213_s_/200 (приступљено 5. 4. 2021).

⁵¹² Друштво за пловидбу Дунавом из Француске (SND), са седиштем у Браили, имало је 1925. године 19 парних тегљача капацитета 8.970 коњских снага и 78 тегленица носивости 70.976 тона, што је била највећа флота међу свим државама које су имале флоте на Дунаву, а нису се граничиле с том реком. Друштво је 1930. променило име у Француско друштво за пловидбу Дунавом (Société Française de Navigation Danubienne – SFND), а уочи Другог светског рата располагало је са 7% од укупне флоте која је у том тренутку пловила Дунавом. La flotte française sur le Danube et l'odyssée de « l'Amiral Lacaze » - Danube Culture (danube-culture.org) (приступљено 22. 4. 2021).

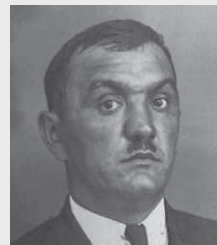
тегљач, 270 шлепова, 50 шлепова-танкера и 31 моторни шлеп-танкер. Известан број тих пловила је накнадно евакуисан у Турску чиме је Немцима било потпуно онемогућено њихово коришћење.⁵¹³

По окупацији Румуније 1941. године немачке трупе су заплениле брод, а након слома немачких снага на Истоку 1944, у румунским територијалним водама су га заплениле јединице Црвене армије. Када су се ратна дејства пренела на југословенски део Дунава, знатан број бродског особља Речне пловидбе Краљевине Југославије био је уступљен за потребе совјетских бродова. Према Маринку Пауновићу, на совјетске ратне и транспортне бродове било је укрцано преко 770 Југословена: 30 капетана, 9 манипуланата, 439 крмара, 77 бродских машиниста и другог бродског особља.⁵¹⁴ Током завршних ратних операција на Дунаву, погинуо је и већи број југословенских бродара, углавном услед експлозија подводних мина. Тако су приликом несреће у којој је 14. новембра 1944. разнет и потопљен брод *Жан Мило*, страдала и два члана бродске посаде, иначе службеници Речне пловидбе Краљевине Југославије: Никола Ђ. Степановић, 2. бродски крмар, и Надежда А. Генић, бродска куварица, рођена у Кладову 1905. године.⁵¹⁵ Остаци парног тегљача *Жан Мило* и данас леже у кориту Дунава.

НИКОЛА СТЕПАНОВИЋ

други бродски крмар

Никола Ђорђа Степановић је рођен 25. августа 1902. у Давидовцу код Кладова, где је завршио четири разреда основне школе. У служби Бродарског синдиката СХС је био од 11. септембра 1919. до 14. јуна 1922, а затим од 6. децембра 1923 (пауза због регулисања војног рока). По гашењу Бродарског синдиката, 1. јануара 1926. прелази у Речну пловидбу за коју је непрекидно радио до своје смрти 14. новембра 1944. године када је тегљач *Жан Мило* на коме се налазио наишао на мину и потонуо. Од 1934. године Степановић је био у звању 2. бродског крмара. Имао је супругу Живку и сина Тому рођеног 1923. године.⁵¹⁶



513 А.О. (46) 1, 8th March, 1946, Oil as a factor in the German war effort, 1933-1945, Chiefs of staff committee, Technical sub-committee on axis oil, Offices of the Cabinet and Minister of Defence, p. 16, 18; Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije*, 258, 268; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 225-226; <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/t/C11120> (приступљено 5. 8. 2022).

514 Рауновић, *Derdap i Timočka krajina*, 705; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 113; Гулић, *Од Батине до Галца*, 60.

515 „In memořiam палим друговима”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 67.

516 МНТ, Т.18.1. књига 41, Регистар наутичког особља.

НЕИДЕНТИФИКОВАНИ ШЛЕП У ТУРСКОМ ДУНАВЦУ

На самом улазу у Турски Дунавац, познат и као „Мале воде” или Тос-пашин Дунавац, на km 1.158 реке Дунав, приликом радова на продубљивању канала које је 2007. године изводило предузеће „Иван Милутиновић – ПИМ” из Београда, наишло се на остатке потопљеног пловног објекта. Ронилачку перспекцију локације обавио је Александар Милосављевић и према његовом усменом исказу у питању је објекат дужине око 60 m, ширине 8 m, чије бочне лимове чине траке ширине око 30 cm спајане заковицама. Имао је палубу од храстовог дрвета, а пловио је низводно када је наишао на мину која је експлодирала на његовом прамчаном делу.⁵¹⁷ Из предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ” накнадно је добијена информација да је током радова на продубљивању канала извађено свега 25% овог објекта, и то задњи део са кормилом, након чега се одустало од даљег вађења, тако да се његови остаци и даље налазе у кориту Дунава. У питању је шлеп који се почетком 1953. године, без ближих података, наводи у списку потопљених објеката на km 1.158 реке Дунав.⁵¹⁸

*

Југословенски део дунавског пловног пута је од мина чистила бригада совјетских миноловаца под командом капетана фрегате Георгија Николајевича Охрименка. У бригади је крајем децембра 1944. године било укупно 47 миноловаца, укључујући 12 бугарских и румунских пловних јединица.⁵¹⁹ Због изузетних заслуга Охрименку је додељен и Орден народног хероја Југославије. Уручујући му орден 18. јула 1945, др Иван Рибар, председник Президијума АВНОЈ-а је рекао: „За Југославију, Дунав представља живот. Очистивши га од мина, вратили сте нам живот.”⁵²⁰ Међутим, у мају 1946. године, главне сметње пловидби су, поред порушених мостова и потопљених пловних објеката, и даље представљале мине којих је још увек било ван обележеног пловног пута. Њихов положај се мењао деловањем речних струја и променама водостаја, тако да су се појављивале и на самом пловном путу. Било их је како на Сави, тако и на Дунаву, на коме је сектор почевши од Београда, па 50 километара узводно (од km 1.170 до km 1.220 речног тока) из тог разлога и даље сматран опасним, док је сектор почевши од Београда и 20 километара низводно (од km 1.170 до km 1.150 тока) сматран веома опасним за пловидбу. Процес разминурања југословенских унутрашњих пловних путева трајао је све до 1950. године.⁵²¹

517 Срдачно захваљујем Александру Милосављевићу Цеци, директору предузећа „Аqua Mont Service” д.о.о. из Београда, на прецизним подацима о олупини овог шлепа.

518 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак потопљених објеката у границама ФНРЈ, стање на дан 1.1.1953.

519 Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 142–143; Гулић, *Од Батине до Галца*, 68.

520 Цитирано према: Гулић, *Од Батине до Галца*, 68.

521 МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, док. 651/1946, Месечни извештај о стању пловног пута за месец мај 1946, 1; Гулић, *Од Батине до Галца*, 70.

У наставку дајемо списак пловила потопљених наиласком на mine у југословенским водама Дунава, Саве и Драве као и југословенских пловила потопљених у Дунаву изван југословенских територијалних вода (ред. бр. 6, 25, 35, 38, 39, 42, 58, 66, 74, 88, 93, 95 и 96). Списак је направљен према подацима из југословенских докумената из 1945-1946. године, а пловила су наведена по датуму страдања.⁵²²

Ред. бр.	Датум	Име, ознака	Врста	Речни километар	Власник
1	9.4.1944.	<i>DDSG 6514</i>	шлеп	1.126	ДДСГ
2	9.4.1944.	<i>Марија</i>	стамбена лађа	1.127	-
3	9.4.1944.	полицијска стамбена лађа	стамбена лађа	1.138	-
4	9.4.1944.	<i>Tulln</i>	парни путнички брод	1.150	ДДСГ
5	13.4.1944.	<i>JPII 27304</i>	шлеп	1.210	ЈРП
6	13.4.1944.	<i>БПБ 67152</i>	шлеп	1.448	Бродарство Прометне банке
7	21.4.1944.	<i>MFTR 1097</i>	танк	1.112	МФТР
8	21.4.1944.	<i>MFTR 802</i>	шлеп	1.121	МФТР
9	21.4.1944.	<i>JPII 26704</i>	шлеп	1.122	ЈРП
10	21.4.1944.	<i>DDSG 6742</i>	шлеп	1.122	ДДСГ
11	21.4.1944.	<i>SDP 7210</i>	шлеп	1.122	СДП
12	21.4.1944. (27.4.1944.) ⁵²³	<i>DDSG 3209</i>	шлеп	1.134	ДДСГ
13	22.4.1944.	-	моторни миноловац	1.122	немачка ратна морнарица
14	2.5.1944.	<i>Снацоје</i>	парни тегљач	1.101,500	БИБАД

⁵²² АЈ 162-4 Фасцикла: 1946. година. Материјали Управе речног саобраћаја, Попис материјала унутрашње пловидбе и пристаништа, УРС, Управно одељење бр. 22622/46/РД од 4.11.1946; Материјали делегације FNRJ при IARA бр. 126. Spisak jugoslovenskih plovniх objekata unutraшnje plovидbe, potopljenih i nestalih za vreme od 6.IV.1941 – 9.V.1945 godine; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovniх objekata jugoslovenske pripadnosti, 22. januar 1945; Spisak plovila straniх zastava u službi neprijatelja potopljenih u toku rata u jugoslovenskim vodama; Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, на Сави и Драви; Списак потопљених објеката у границама ФНРЈ, стање на дан 1.1.1953; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Списак пловила подављених, отуђених или расходованих од 20.10.1944. године, Београд 1946; КП Земун, Досије Бродарства Петра Рогоћа, 1945-1946.

⁵²³ У случајевима када се подаци у документима разликују други податак је наведен у загради.

15	2.5.1944.	<i>Војвода Путњик</i>	парни тегљач	1.105 (1.106)	ЈРП
16	3.5.1944.	<i>ЈРП 26548</i>	шлеп	1.273	ЈРП
17	4.5.1944.	<i>COMOS XX</i>	танк	1.150	КОМОС
18	5.5.1944.	<i>Erlau</i>	моторни тегљач	1.105	ДДСГ
19	8.5.1944.	<i>Alberich</i>	моторни тегљач	1.139	немачка ратна морнарица
20	12.5.1944.	<i>DDSG 09759</i>	танк	1.080 (1.081)	ДДСГ
21	15.5.1944.	<i>Ardagger</i>	шлеп	1.203	КОМОС
22	15.5.1944.	<i>ЈРП 26710</i>	шлеп	1.203	ЈРП
23	16.5.1944.	<i>DDSG 65159</i>	шлеп	1.081	ДДСГ
24	16.5.1944.	<i>ЈРП 26565</i>	шлеп	1.082	ЈРП
25	16.5.1944.	<i>СБД 150</i>	шлеп	1.569	СБД
26	17.5.1944.	<i>COMOS LVII</i>	танк	1.135	КОМОС
27	17.5.1944.	<i>WT 130</i>	танк	1.135	ДДСГ
28	19.5.1944.	<i>Erikssen</i>	моторни брод	1.398	немачка ратна морнарица
29	19.5.1944.	<i>ЈРП 17702</i>	танк	1.124	ЈРП
30	19.5.1944.	<i>DDSG 65167</i>	шлеп	1.276	ДДСГ
31	20.5.1944.	<i>Baja</i>	шлеп	1.276	Браун и Пири
32	6.6.1944.	<i>BL 24</i>	танк	1.124	БЛ
33	8.6.1944.	<i>ЈРП 45203</i>	шлеп	1.201	ЈРП
34	12.6.1944.	<i>Sava</i>	парни тегљач	1.205	Хриброд
35	12.6.1944.	<i>ЈРП 26568</i>	шлеп	1.543	ЈРП
36	13.6.1944.	<i>B 083</i>	бетонски танк	1.188	ДДСГ
37	13.6.1944.	<i>BL 1010</i>	танк	1.205	БЛ
38	13.6.1944.	<i>ЈРП 26624</i>	шлеп	1.553	ЈРП
39	13.6.1944.	<i>ЈРП 27319</i>	шлеп	1.553,500	ЈРП
40	14.6.1944.	<i>DDSG 6759</i>	шлеп	1.295	ДДСГ
41	14.6.1944.	<i>MFTR 791</i>	шлеп	1.296	МФТР
42	14.6.1944.	<i>ЈРП 17704</i>	танк	1.529	ЈРП
43	15.6.1944.	<i>ЈРП 26729</i>	шлеп	1.276	ЈРП

44	16.6.1944.	<i>Danzig</i>	моторни теглъч	1.025	БЛ
45	16.6.1944.	<i>JPII 11004</i>	танк	1.212	ЈРП
46	16.6.1944.	<i>JPII 26739</i>	шлеп	1.276	ЈРП
47	16.6.1944.	<i>SRD 6753</i>	танк	1.276	СРД
48	21.6.1944.	<i>BP 520</i>	шлеп	1.296	Браун и Пири
49	21.6.1944.	<i>DDSG 5701</i>	шлеп	1.296	ДДСГ
50	21.6.1944.	<i>DDSG 6771</i>	шлеп	1.296	ДДСГ
51	22.6.1944.	<i>München</i>	парни теглъч	1.105 (1.030)	БЛ
52	22.6.1944.	<i>Werfenstein</i>	моторни теглъч	1.289	КОМОС
53	26.6.1944.	<i>BL 714</i>	танк	1.289	БЛ
54	26.6.1944.	<i>V T.1</i>	бетонски шлеп	1.289	-
55	27.6.1944.	<i>Güntber</i>	моторни теглъч	1.084	немачка ратна морнарица
56	29.6.1944.	<i>SRD 42</i>	танк	1.224	СРД
57	29.6.1944.	<i>SRD 6752</i>	танк	1.224	СРД
58	29.6.1944.	<i>Хрватска</i>	парни теглъч	1.742	ЈРП
59	2.7.1944.	<i>Среќко</i>	парни теглъч	1.124	ЈРП
60	3.7.1944.	<i>SDP 7207</i>	шлеп	1.085	СДП
61	3.7.1944.	<i>SDP 7216</i>	шлеп	1.086	СДП
62	5.7.1944.	<i>Lobau</i>	моторни теглъч	1.083	ДДСГ
63	17.7.1944.	<i>MFTR 668</i>	шлеп	1.081	МФТР
64	17.7.1944.	<i>DDSG 5730</i>	шлеп	1.084	ДДСГ
65	29.7.1944.	<i>Titan</i>	парни теглъч	1.325	ДДСГ
66	11.8.1944.	<i>JPII 26546</i>	шлеп	677	ЈРП
67	11.8.1944.	<i>DDSG 6535</i>	шлеп	1.063	ДДСГ
68	11.8.1944.	<i>DDSG 65150</i>	шлеп	1.063	ДДСГ
69	13.8.1944.	<i>Palt</i>	шлеп	1.087 (1.087,5)	КОМОС
70	18.8.1944.	<i>Prinz Eugen</i>	моторни шлеп	1.352	ДДСГ
71	18.8.1944.	<i>BL 167</i>	шлеп	1.352	БЛ

72	18.8.1944.	<i>KSzV 15 (ex Paulina)</i>	шлеп	1.352	КСзВ
73	19.8.1944.	<i>DDSG 65174</i>	шлеп	1.091	ДДСГ
74	август 1944.	<i>JPII 26626</i>	шлеп	Чернавода	ЈРП
75	1.9.1944.	<i>Отаџбина</i>	парни путнички брод	река Сава 19.00	Бродарско предузеће „Сава”
76	1.9.1944.	<i>Нишава</i>	шлеп	река Сава 19.00	Бродарство „Блажек”
77	3.9.1944.	<i>Jupiter</i>	парни путнички брод	1.112	ДДСГ
78	3.9.1944.	<i>MFTR 699</i>	шлеп	1.111	МФТР
79	5.9.1944.	<i>JPII 26533</i>	шлеп	1.166	ЈРП
80	5.9.1944.	<i>JPII 26560</i>	шлеп	1.166	ЈРП
81	6.9.1944.	<i>DDSG 441</i>	шлеп	1.318	ДДСГ
82	7.9.1944.	<i>R IV (Dyje)</i>	парни тегљач	1.228-1.229 (1.222)	СДП
83	7.9.1944.	<i>BL 738</i>	танк	1.362	БЛ
84	7.9.1944.	<i>COMOS LV</i>	танк	1.362	КОМОС
85	10.9.1944.	<i>Burgau</i>	моторни тегљач	1.228	ДДСГ
86	10.9.1944.	<i>Kolowrat</i>	парни тегљач	1.234 (1.233)	ДДСГ
87	11.9.1944.	<i>Jochenstein</i>	моторни тегљач	1.216	КОМОС
88	14.9.1944.	<i>Словенија</i>	парни тегљач	1.435	ЈРП
89	15.9.1944.	<i>Истра</i>	шлеп	1.229	Бродарство Петра Рогоћа
90	27.9.1944.	<i>BL 1045</i>	шлеп	1.333	БЛ
91	септембар 1944.	<i>Amurgul</i>	парни тегљач	1.096,500	СРД
92	септембар 1944.	<i>BL 53</i>	танк	1.204	БЛ
93	1. 10.1944.	<i>Јадран</i>	парни тегљач	1.270	Фабрика шећера Петровград
94	11.10.1944.	<i>Војвода Мишић</i>	парни путнички брод	1.829 (1.860)	ЈРП

95	18.10.1944.	<i>DDSG 409</i>	шлеп	1.166	ДДСГ
96	18.10.1944.	<i>HRB 26215</i>	шлеп	1.767	Хриброд
97	18.10.1944.	<i>HRB 26314</i>	шлеп	1.767	Хриброд
98	23.10.1944.	<i>Костолац XIV</i>	шлеп	1.160,500	Рудник „Костолац” Ђорђа Вајферта
99	24.10.1944.	<i>Смедерево</i>	парни тегљач	1.156	Браћа Пушић
100	24.10.1944.	<i>Раде</i>	моторни чамац	1.156	Аполон Волох
101	28.10.1944.	<i>BL 138</i>	шлеп	1.054	БЛ
102	28.10.1944.	<i>SDP 7208</i>	шлеп	1.198	СДП
103	октобар 1944.	<i>DDSG 036</i>	бетонски шлеп ?	1.054	ДДСГ
104	октобар 1944.	<i>BL 775</i>	танк	1.086	БЛ
105	октобар 1944.	<i>SDP 6718</i>	шлеп	1.091	СДП
106	2.11.1944.	<i>Драч</i>	парни тегљач	1.048-1.049	ЈРП
107	3.11.1944.	<i>БПБ 6769</i>	шлеп	1.159,500	Бродарство Прометне банке
108	3.11.1944.	-	дрварица	1.159,500	-
109	3.11.1944.	-	дрварица	1.159,500	-
110	12.11.1944.	<i>MFTR 817</i>	шлеп	1.098	МФТР
111	14.11.1944.	<i>Jean Millot</i>	парни тегљач	1.165	СФНД
112	20.11.1944.	<i>ЈРП 26633</i>	шлеп	1.084	ЈРП
113	новембар 1944.	<i>Ardealul</i>	парни тегљач	1.095,500	НФР
114	новембар 1944.	<i>Vintilă Brătianu</i>	парни тегљач	1.101	СРД
115	5.12.1944.	<i>Cozia</i>	парни тегљач	1.218	СРД
116	1944.	<i>R II (ex Labe)</i>	парни тегљач	1.081	СДП
117	1944.	<i>DDSG 09767</i>	танк	1.084	ДДСГ
118	1944.	<i>MFTR 427</i>	шлеп	1.206	МФТР
119	-	-	шлеп ⁵²⁴	1.158	-
120	1944.	<i>Perger</i>	моторни чамац	река Сава 319,000	НДХ

⁵²⁴ Погледати на стр. 190.

121	1944.	<i>Bosna</i>	монитор	река Сава 319,500	НДХ
122	1944.	-	ведетни чамац	река Сава 369,500	немачка ратна морнарица
123	16.1.1945.	<i>JPII 26637</i>	шлеп	1.232,500	ЈРП
124	16.1.1945.	<i>SRD 38</i>	шлеп	1.232,500	СРД
125	17.4.1945.	<i>Касија Милетић</i>	парни путнички брод	река Сава 197,500	ЈРП
126	17.4.1945.	<i>Ана</i>	дрварица	река Сава 197,500	-
127	25.4.1945.	<i>Словенац</i>	парни тегљач	река Сава 127,000 (124,500)	ЈРП
128	28.4.1945.	<i>УРС 647</i>	шлеп	река Сава између 123,500 и 126,700	Управа речног саобраћаја
129	5.5.1945.	<i>Zagreb</i> ⁵²⁵	моторни тегљач	река Сава 85,000	
130	17.8.1945.	<i>Посавина</i>	дрварица	река Сава 319,000	
131	17.8.1945.	<i>Вихор</i>	моторни чамац	река Сава 319,000	
132	25.9.1946.	<i>Тигар</i>	моторни чамац	река Драва 28,000	ДРБ

⁵²⁵ Овај брод је изграђен 1910/1911. године у бродоградилшту Stabilimento Technico Triestino S. p. A. у Линцу, пре рата је припадао Техничком одељењу Банске управе Савске бановине са седиштем у Загребу и не треба га мешати са моторним тегљачем *Загреб* у власништву Хриброда, о коме пишемо на стр. 202.

СТАЊЕ НА РЕКАМА И ВАЂЕЊЕ ПОТОПЉЕНИХ БРОДОВА У ПОСЛЕРАТНОМ ПЕРИОДУ

По завршетку ратних дејстава корита југословенских пловних река, посебно Дунава и Саве, била су загушена стотинама потопљених пловних објеката која су страдала од авионских бомби, наиласком на пловне мине или била потопљена од стране немачке војске у повлачењу. Највише потопљених бродова било је код Прахова, нешто мањи број између Брзе Врбе и Костолца, затим узводно од Смедерева и Гроцке, код Београда, Земуна, Новог Сада, Бачке Паланке, као и узводно од Апатина. На доњем току Саве било их је преко две стотине, од чега највећи број у Београду, а у Тиси око тридесет. У рекама су такође лежали остаци порушених мостовних конструкција, а велику опасност за пловидбу су представљале и подводне и плутајуће мине.

Према проценама Команде речне пловидбе (КРП), на Дунаву, Сави и Тиси је током окупације нестало или било потопљено 1.290 југословенских пловних објеката, што је износило 82,5% целокупног пловног парка Краљевине Југославије. Осим тога, сва пристаништа и пристанишни уређаји за манипулацију робе су били демолирани, а бродоградилшта оштећена и њихове радионице опљачкане.⁵²⁶ Пошто су пруге и путеви били разорени, реке су додатно добиле на значају, па се питање обнове речног саобраћаја поставило као кључно, а његова реализација као задатак од прворазредног значаја.

Непосредно по ослобођењу Београда, од 21. октобра 1944, речни саобраћај је био у надлежности Одсека за речну пловидбу при Команди града Београда, који је организовао превоз хране из Панчева и муниције за војне потребе користећи неколико пловила пронађених у исправном стању у рејону Београда.⁵²⁷ Особље речних бродарстава, како државних тако и приватних, одмах је, у управном погледу, стављено у надлежност Дирекције речне пловидбе која је већ 25. и 26. октобра 1944. одредила руководеће особље за Земун и Београд. За руководиоца бродарског особља у Земуну постављен је капетан речне пловидбе Петар Пуж, његов помоћник за наутичку службу био је капетан Бошко Јелача, а помоћник за техничку службу Владимир Вукелић, машиновођа. За шефа агенције Речне пловидбе у Земуну постављен је Лука Пасабанда, за крмара пристаништа Антон Дебелић, а за његовог помоћника Лука Атанацковић. Њихов први задатак био је да изврше попис целокупног бродарског особља и да га затим, „без обзира на чин и пол”, одмах запосле на оспособљавању пловних објеката и поправци пристаништа. Преостало особље је послато на рад у бродарску радионицу „Ада Циганлија” у бежанијском зимовнику да ради на спасавању и сређивању материјала, поправљању и оспособљавању радионичке зграде, као и пловних објеката у зимовнику. За руководиоца радова у зимовнику био је одређен инжењер Милан Илић, његов помоћник за техничку службу је био машиновођа Тома Грето, а за магацинску службу је био задужен крмар Антон Мерла.⁵²⁸ У

526 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 125; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 93; Гулић, „Команда речне пловидбе”, 189.

527 Гулић, „Команда речне пловидбе”, 181; Гулић, *Од Батине до Галца*, 56.

528 МНТ, Т:18.1. кут. 49, Дирекција Речне пловидбе Краљевине Југославије, Наредба бр. 2 од 25. октобра, Наредба бр. 4 од 26. октобра и Наредба бр. 7 од 28. октобра 1944.

београдском пристаништу дужност дежурног капетана поверена је Александру Постићу и његовом помоћнику Бартолу Рандићу. Њима су, као помоћно особље, стављени на располагање Сима Шимишић, редар, и морнари Љубинко Путник, Божидар Вергаш и Предраг Желалић.⁵²⁹ За крмара пристаништа постављен је Јован Суботић, а за његовог помоћника Васа Војновић. На дужност дежурног машиновође у пристаништу постављен је Иван Гружић, са помоћником Илијом Комненовићем.⁵³⁰ Целокупно бродарско особље је од 28. октобра било у обавези да се свакога дана у осам сати ујутру јавља дежурном капетану пристаништа ради распоређивања на радне задатке. До извесних промена у организацији рада у београдском пристаништу дошло је већ 4. новембра 1944, када је из рејона дежурног капетана издвојен дунавски део низводно од Панчевачког моста до Вишњице, на коме је за дежурног капетана постављен Милован Христић, за дежурног машиновођу Александар Галуза, а за крмара пристаништа Марко Миљак.⁵³¹

Иначе, под београдским пристаништем подразумевали су се сектор Саве од ушћа до изнад Чукарице, са припадајућим обалама и закључно са седмим километром речног тока и Дунав и његова десна обала од ушћа Саве до моста за Панчево. Под Земунским пристаништем подразумевао се сектор Дунава од Говеђег брода (km 1.178) до ушћа Саве (km 1.171) са припадајућим обалама. Београдско пристаниште је било подељено у осам, а земунско у шест делова, а правилницима је било прописано која врста бродова и пловила може да користи који део и да се у њему задржава.⁵³²

529 Предраг Славомира Желалић (Бијела, 25. јул 1925 – Београд, 22. март 2005), потомак је чувене породице помораца Желалића из Бијеле у Боки Которској. Није се дуго задржао у речној пловидби. Завршио је Грађевински факултет Универзитета у Београду, на коме је касније био ангажован као професор по позиву. Поред осталог, пројектовао је Мост слободе у Новом Саду са Николом Хајдином и Гојком Ненадићем. Признање Југословенског друштва грађевинских конструктора за животно дело у грађевинском конструкторству добио је 2004. године. Сахрањен је на Новом гробљу, са оцем Славомиром (1890–1962), поморским поручником, солунским добровољцем и капетаном речне пловидбе, и са братом Ненадом који је погинуо на Сремском фронту 17. априла 1945. Податке сам 2012. добила од Предрагове супруге Анке Желалић, такође грађевинског инжењера, која ми је омогућила увид у породична документа и фотографије као и њихово коришћење, на чему јој и овом приликом срдачно захваљујем. „In memoriam Ненад Желалић”, *Бродарски гласник* 6 (1946), 420; Predrag Zelalic | Structurae (приступљено 12. 12. 2022); Друштво грађевинских конструктора Србије-priznanja_zd (bg.ac.rs) (приступљено 12. 12. 2022).

530 Дужности руководећег особља у београдском пристаништу биле су следеће: „1) Евиденција о егзекутивном особљу и о њиховом распореду на рад где то интереси службе захтевају, као и надзор над њиховим радом, 2) оспособљавање одређеног дела пристаништа упошљавањем егзекутивног особља, 3) руковање пловним објектима у пристаништу, сталним и пролазним, и надзор над њиховим радом у циљу што рационалнијег искоришћења, 4) преглед објеката и по потреби и могућности довођење истих у исправно стање расположивим људством и средствима, 5) одржавање у исправном стању прибора и материјала за спасавање пловила и намештање штекова, 6) исхрана особља запосленог у пристаништу.” МНТ, Т:18.1. кут. 49, Дирекција Речне пловидбе Краљевине Југославије, Наредба бр. 5 од 27. октобра 1944.

531 МНТ, Т:18.1. кут. 49, Дирекција Речне пловидбе Краљевине Југославије, Наредба бр. 6 од 27. октобра 1944; Наредба бр. 12 од 4. новембра 1944.

532 МНТ, Т:18.1. кут. 62, Закони и правилници: „Правилник о одржавању реда у Београдском пристаништу”, члан 1, *Службене новине Краљевине Југославије* 161, од 16. јула 1932; „Правилник о одржавању реда у речним (каналским, језерским) пристаништима Краљевине Југославије”, Додатак специјалне одредбе за пристаништа, XI Пристаниште Земун, члан 1, *Службене новине Краљевине Југославије* 50, од 4. марта 1933.

Повереништво саобраћаја Националног комитета ослобођења Југославије (НКОЈ), на чијем се челу налазио генерал-лајтнант Сретен Жујовић, донело је 2. новембра 1944. Наредбу о оснивању Команде речне пловидбе. Њен задатак је био да преко Управе за одржавање водних путева, Дирекције речне пловидбе, морнаричких база и капетанија пристаништа руководи целокупном службом пловидбе на рекама, каналима и језерима.⁵³³ Преко наведених организација и јединица, Команда речне пловидбе је обухватила целокупну цивилну и војну службу на рекама, извршила мобилизацију бродарског особља и средстава речног саобраћаја, организовала најважнија рашчишћавања и обележавања пловних путева и успоставила робни и путнички саобраћај. Посаде пловила су добиле статус војних лица, а сви способни бродови стављени су у војну службу.⁵³⁴

Основни задатак Дирекције речне пловидбе био је „да експлоатише пловни парк и пловне путеве”, да пронађе што већи број пловних објеката и да их у што краћем року стави у погон.⁵³⁵ Дирекција је имала три одељења: Саобраћајно, Техничко и Финансијско-економско. Саобраћајно одељење, за чијег је руководиоца постављен Виктор Рандић, чинила су три одсека: Саобраћајни, са руководиоцем Војином Плавшићем, капетаном, дотадашњим управником радионице на Ади Циганлији; Наутички са руководиоцем Петром Кановићем, капетаном, и Персонални, са Миодрагом Седрландићем као руководиоцем. Техничким одељењем је руководио инжењер Владимир Орлић, његовим Машинским одсеком Светозар Нешковић, а Бродограђевним одсеком инжењер Петар Пауновић. Финансијско-економско одељење је имало Књиговодствени одсек, Одсек контроле прихода, Комерцијалну службу и Економат.⁵³⁶

Одмах по престанку ратних дејстава у појединим деловима земље приступило се прављењу спискова потопљених пловила како југословенске, тако и стране припадности. Капетанија пристаништа Београд је већ 30. октобра 1944. доставила извештај о 60 потопљених објеката који су се налазили у зони београдског дунавског и савског пристаништа.⁵³⁷ Крајем јануара 1945. године располагало се информацијама о 266 југословенских пловила потопљених у територијалним и екстериторијалним водама, као и о преко стотину објеката

533 КРП је формирала три морнаричке базе: морнаричку базу у Кладову 12. октобра 1944, морнаричку базу у Новом Саду 21. новембра 1944. и морнаричку базу у Шапцу крајем новембра 1944. године. МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 127/1944; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 71, 73, 75–76 (према Савићу, морнаричка база у Кладову је формирана 14. октобра 1944); Гулић, „Команда речне пловидбе”, 181–182; Гулић, *Од Батине до Галца*, 56–58.

534 У Упутству о руковођењу пословима КРП-а стоји да: „Команда речне пловидбе може реквизирати и мобилисати пловне објекте заједно са посадом у циљу задовољења потреба војске и народно-ослободилачких власти. Они пловни објекти који нису мобилисани могу се употребљавати од стране њихових власника ради обављања локалних превоза само на основу привремене дозволе коју ће издавати Команда речне пловидбе.” МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 127/1944; Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, 74; Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, 196–197; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 55–56; Гулић, „Команда речне пловидбе”, 182; Гулић, *Од Батине до Галца*, 57.

535 Гулић, *Од Батине до Галца*, 56.

536 МНТ, Т:18.1. кут. 49, Дирекција Речне пловидбе Кралевине Југославије, Наредба бр. 13 од 8. новембра 1944.

537 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 3; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 3/1944.

страних застава потопљених у југословенским водама Дунава, Саве, Тисе и Драве. Даљим и детаљнијим евидентирањем спискови су се знатно увећавали, па је само од km 7,500 тока Саве до њеног ушћа у Дунав било регистровано чак 169 потопљених пловних објеката.⁵³⁸ Пловила немачке, мађарске, румунске и бугарске заставе која су на територији Југославије била заробљена у пловном стању, као и пловила немачке, мађарске и данске заставе која су за време рата била потопљена на територији Југославије, конфискована су на основу наредбе Команде речне флотиле југословенске морнарице од 20. фебруара 1945. године. Сва конфискована пловила су у тренутку заробљавања и потапања била у служби окупаторске војске и фактички под командом немачке Дунавске флотиле.⁵³⁹

Београдско савско пристаниште, које се за време немачке окупације градило и уређивало, дочекало је ослобођење града 1944. године у веома лошем стању. Прва оштећења су настала током савезничких бомбардовања када су у већој мери били оштећени сви магацини и дизалице. Потом су Немци приликом повлачења минирали и оштетили бетонски и гвоздени зид кеја, потопили пристанишне понтоне и срушили приступне мостове. Ти и други потопљени објекти представљали су озбиљну сметњу и у великој мери смањивали капацитет пристаништа.⁵⁴⁰ Како је то изгледало забележио је Сава Кикић, инжењер у Одсеку за вађење потопљених објеката:

„На београдском пристаништу поломљене електричне дизалице, потопљен тегљач *Рашка*, на другој страни пескара Прометне банке; у пловном путу неколико моторних чамаца, два салмуса, две блатњаче (сенкера), дрварица са бакарним плочама; преко потопљених пристана (понтоне) вири из воде бродић *Војвода Вук*, даље узводно уз обалу једна мања дрварица, теретњак Багерског отсека 212, затим још два мања теретњака, дрварица *Рудник* од 40 вагона, путнички брод *Ковин*, два пливајућа пристана (понтоне) са инсталацијама за пумпање нафте, багери *Нимфа* и *Најада*, преврнути један поред другог, теретњак 26545, елеватор *Србија* и други. На дунавском пристаништу код куле Небојше, три теретњака са отворима од 15 до 20 метара; низводно, код електричне централе једна блатњача, један мањи теретњак, један тешко оштећени цевни пристан, четири миноловне барке. Код Панчевачког моста још једна блатњача, моторни шлеп *Велебит*, преко кога се навалила дрварица *Тиса* и други.”⁵⁴¹

538 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945; Списак потопљених пловних објеката на реци Сави у реону београдског Савског пристаништа од км 7.5 до ушћа.

539 АЈ-162-4, 1947. година.

540 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 55, 1943, 1635, 1650; ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 125.

541 Сава Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 257–258.

Последња наведена, дрварица *Тиса*, потопљена је у марту 1945. када је у вучи моторног чамца *Рада* наишла на олупину *Велебита* Бродарства Веље П. Јездића, пробила се, напунила водом и „остала на месту”.⁵⁴² Одмах по ослобођењу града најкритичнија места са бродским олупинама су у зони београдског акваторијума била обележена бурадима која су служила као привремени пловни сигнали. Међутим, бурићи су често нестајали, јер су их војници, забаве ради, гађали из пушака, пробијали и потапали. Како би решила тај проблем Капетанија се за помоћ обратила Команди речне пловидбе тражећи да се такви поступци забране „преко војних власти”.⁵⁴³ Нерашчишћени пловни путеви узроковали су нова оштећења и нова потапања пловила. Тако је 24. маја 1945. из саобраћаја био избачен шлеп *ЈРП 26510* којим се у вучи брода *Сплит*⁵⁴⁴ вршио превоз на Дунаву код Београда. При поласку са пристана код Електричне централе, јак ветар је бацио шлеп на објекат потопљен одмах испред самог пристана. Корито шлепа се пробило на неколико места због чега је привремено морао да буде повучен из саобраћаја.⁵⁴⁵ Оштећење је изазвала олупина шлепа који је натоварен цементом потонуо на km 1.167,240 тока, уз десну обалу Дунава. Капетанија пристаништа Београд је и почетком фебруара 1947. упозоравала заповеднике бродова и крмаре шлепова на његову необележену олупину, а снимак направљен сонаром 2014. године показује да се његови остаци и данас налазе у кориту Дунава.⁵⁴⁶ Шлеп *ЈРП 27003*, натоварен пиритом, у вучи моторног чамца *Ненгун*, оштећен је 24. новембра 1945. услед наилаaska на олупину шлепа потопљеног поред леве обале Саве на око 200 метара низводно од железничког моста. После затварања рупе и испумпавања воде коју је примио, шлеп је већ следећег дана био скинут са места наседања.⁵⁴⁷

Већи број хаварија изазвали су и порушени остаци Панчевачког моста. До оштећења је најчешће долазило у ситуацијама када тегљач није био довољно јак да у узводној пловидби кроз пролаз отворен између рушевина савлада ударце ветра, јаку струју и вирове који су се на том месту формирали. Тако је у првој половини фебруара 1945. озбиљно оштећена мобилисана дереглија *Курјак I*, власништво Стевана Грујића из Београда, која је остала подављена уз банатску обалу низводно од Панчевачког моста; мобилисана дрварица *Марко* Бродарства Петра Рогоћа из Земуна, која се налазила у вучи тегљача *Сегед*, оштећена је 8. априла 1945. и такође остала насукана на банатску обалу низводно од моста; шлеп *ЈРП 46762*,

542 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 323.

543 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 44.

544 Брод *Сплит* је некадашњи *Цар Никола II* Српског бродарског друштва.

545 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 583, 584.

546 У Бродарској објави се наводи и позиција потопљеног шлепа: „340 метара узводно од канала Прометне банке, а на удаљености од 100-120 m од обале, односно на даљини од 10-12 m од крајњег краја провизорног малог моста, а у низводном правцу.” МНТ Т:18.1. кут. 32, Министарство саобраћаја ФНРЈ, Дирекција Државног речног бродарства II-2 бр. 5606/М.С. од 27. фебруара 1947, Бродарска објава бр. 3. На информацији о постојећој олупини у кориту Дунава и на снимку сонаром захваљујем Петру Максимовићу, тада извршном директору компаније „Info Team d.o.o.” из Београда, данас у фирми „Medcomms Limited” на Малти.

547 МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ док. 1689/1945, Месечни извештај о стању пловног пута за новембар 1945.

у вучи моторног тегљача *Хајдук*, пробијен је 14. априла 1945, али је спасен од потапања и извучен на обалу код Куле Небојша, док је у другој половини априла 1945. на истом месту био оштећен и шлеп *ЈПП 26562*.⁵⁴⁸

У Земуну су, на дужини од око три километра, потопљени објекти били нанизани један до другог, што је употребу пристаништа чинило готово немогућом. Поред путничког брода *Петар Зрински*, тегљача на точкове *Драва*, тегљача на вијак *Сисак* и *Куна*, стамбене лађе *Дрина*, моторних шлепова *Аматус* (*Amathus*) и *Паул* (*Paul*), били су потопљени и други шлепови и понтони различитих власника, сенкери и морнарички хангари, као и велики број чамаца. Непосредно по ослобођењу, бродари из Земуна су почели да раде на вађењу тих пловила. Прво су оспособили моторне шлепове *Аматус* и *Паул*, насукане код Капетаније пристаништа, који су захтевали поправке мањег обима тако да су већ почетком новембра 1944. почели да се користе за потребе војних транспорта.⁵⁴⁹ Моторним шлепом *Аматус* је 29. новембра 1944. започео превоз денчане (расуте) робе на линији Београд–Панчево. Брод је свакога дана из Београда полазио у 14 часова, а из Панчева у два часа после поноћи. На истој линији и истим бродом, десетак дана касније је отворен и путнички саобраћај, а број путника на *Аматусу* био је ограничен на сто.⁵⁵⁰

По започињању радова на вађењу потопљених пловила, Команда речне пловидбе је наредила да се инвентар, опрема, предмети и роба с потопљеног објекта не смеју „отуђивати, односно уступати разним нашим јединицама или другим војним или грађанским установама без писменог одобрења те команде”.⁵⁵¹ Први већи посао, који је у земунском пристаништу обављен још током зиме 1944/1945, било је вађење путничког пароброда *Петар Зрински*, минираног и потопљеног 18. октобра 1944. код некадашње плаже Радецки, на km 1.176 тока Дунава.⁵⁵²

Комесарска управа бивших југословенских речних бродарстава је у јесен 1942. брод *Петар Зрински* дала у закуп Хриброду који га је потом користио за путнички саобраћај на линији Земун–Вуковар. У лето 1944. Немци су брод реквирирали и преуредили за противминску службу на Дунаву. Исто се догодило и с моторним тегљачем *Загреб*, ex ДДСГ *Траун* (*Traun*), изграђеним 1940. у Корнојбургу у Аустрији и уступљеног НДХ средином 1942, који је као

548 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 116, 383, 451, 513; МНТ, Т:18.1. 29, Преглед власника пловила 1945, стр. 45.

549 МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, „Izkaz potopljenih plovnih objekata u zemunskoj luci od strane nemačke vojske”, документ без датума и броја, с печатом лучког поглавара Милована Петричевића; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 181-186; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Капетанија пристаништа Вуковар, док. 772/1945, Izvod iz broskog registra Kapetanije pristaništa Vukovar za vrijeme okupacije, red. br. 6, 8, 9, 15, 18; Ante Buškulić, „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”, *Бродарски гласник* 3 (1945), 238; Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 258.

550 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 108; ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1681, 1945.

551 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 134.

552 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 6.



пловило Хриброда радио на средњем Дунаву. Због немачке реквизиције та два брода Министарство обрта, велеобрта и трговине НДХ уложило је жалбу немачким дипломатским и војним представницима у Загребу, али без резултата. Током разминирања Дунава ти помоћни миноловци су пловили под хрватском заставом, а њихове посаде су чинили припадници Морнарице НДХ и немачко специјализовано особље.⁵⁵³

Приликом повлачења немачке војске, посаде су минирале и потопиле брод *Петар Зрински* у Земуну, а *Загреб* код Вуковара. Олупина *Загреба* је извађена из воде тек 1948. године.⁵⁵⁴ Приликом вађења брода *Петар Зрински* услови за рад на залеђеном Дунаву били су изузетно тешки. Без довољно хране и топле одеће, радници су морали да уклањају дебеле слојеве смрзнутог блиата наталожене у бродским одељењима. Упркос свим тешкоћама, подухват је успео – импровизирана дизалица, постављена на дрварице и понтоне, 15. фебруара 1945. је подигла из воде прво оштећени крмени део, а затим и цео брод.⁵⁵⁵ У том тренутку још увек нису биле уклоњене препреке које је на реци Сави стварала конструкција срушеног железничког моста, па је извађени *Петар Зрински* довучен до бродограђевне радионице Антона Доминковића која се налазила на левој обали Саве, нешто низводно од железничког моста. Тамо су биле извршене само мање поправке, а када је 28. априла 1944. кроз рушевине моста био отворен

Амблем Државног речног бродарства, рад Ђорђа Николића, дипломираног техничара ГУРС-а, извор: *Бродарски гласник* 1 (1945)

Путнички пароброд *Ријека* између 1947. и 1954. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1565

553 МНТ, Т:18.1. кут. 46, Капетанија пристаништа Вуковар, док. 772/1945, Izvod iz broskog registra Kapetanije pristaništa Vukovar za vrijeme okupacije, red. br. 3; Barić, „Nezavisna država Hrvatska i rijeka Sava”, 538–540.

554 МНТ, Т:18.1. кут. 46, КП Вуковар, док. 772/1945, Izvod iz broskog registra Kapetanije pristaništa Vukovar za vrijeme okupacije, red. br. 3; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила 1948. године, ред. бр. 2.

555 Трошкови вађења брода *Петар Зрински* износили су 36.210 динара. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила од 1.1. до 31.12.1945. године, ред. бр. 6; Списак извађених бродова од 1945. до 1949. године, ред. бр. 7; МНТ Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак потопљених објеката извађених од ослобођења до данас (са износом трошкова), 10. јун 1946; Бушковић, „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”, 239.

пролаз за пловила, брод је превучен до бродоградилшта на Чукарици где је обављена реконструкција после које је добио ново име *Ријека*.⁵⁵⁶ Државно речно бродарство⁵⁵⁷ је 27. августа 1945. године паробродом *Ријека* отворило редовну путничку линију Београд–Радујевац–Београд.⁵⁵⁸

Радови су у земунском пристаништу настављени и на пролеће, о чему је Анте Бушкулић, капетан пристаништа,⁵⁵⁹ оставио следећи запис:

„А када је отоплило, бродари су се свлачили и по читав дан радили газећи воду у утробама населих бродова и теретњака, избацивали воду и блато, градили преградне зидова за затварање продорних рупа. Уза све то није било довољно справа, чак ни импровизованих, за овај рад. Није увек било црпки за избацивање воде, већ су се често велике количине течности избацивале кофама. Није увек било апарата за заваривање, нити је увек било могуће добити рониоца за подводне радове. Није често било ни најпотребнијег алата, па су чак и лопате морале да се позајмљују”.⁵⁶⁰

Владимира Вукелића, машиновођу, руководиоца тих послова, скупштина синдикалне подружнице бродара у Земуну прогласила је „првим бродарским ударником у Земуну, јер је он, поред организовања рада, иако у старијим годинама живота, радио и најтеже послове и тако примером подстрекивао другове на рад.”⁵⁶¹

556 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 161, 450, 490, 584. Машинско-браварска радионица за бродарство и грађевине Антона Доминковића, основана 1935. године, представљала је зграду мале вредности димензија 5 x 6 метара, изграђену од дасака. Радионица и мање бродарство Антона Доминковића имали су 1936. године 50 радника, а укупна књиговодствена вредност основних и обргнутих средстава износила је 1.500.000 динара. Драган Петровић, *Историја индустрије Београда 1* (Београд: Српско географско друштво, 2006), 227, 244.

557 Државно речно бродарство (ДРБ) 1947. године мења назив у Југословенско државно речно бродарство (ЈДРБ), да би од реорганизације извршене 1952. то предузеће пословало под именом Југословенско речно бродарство – ЈРБ, које носи све до данашњих дана.

558 Осим бродом *Ријека*, саобраћај се на овој линији обављао и моторним шлепом *Победа*. *Ријека* је из путничког саобраћаја повучена 1954. године, после чега је свој животни и радни век продужила још неко време као помоћни брод који је служио за грејање нафте у танковима и за прање танкова. „Брод *Ријека* предат саобраћају”, рубрика Вести, *Бродарски гласник* 1 (1945), 77; „Јесењи ред пловидбе на Сави и Дунаву”, *Политика*, 22. 9. 1945, 7; Буškulić, „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”, 238–239; Sokolić, *Rečno brodarstvo*, 416–417.

559 Према подацима Управе града Београда, Анте Бушкулић је рођен 1. јануара 1895. у Арбанасима, Задар, од оца Шиме и мајке Јулке. У Београду је био пријављен од 23. новембра 1924, а напустио га је 31. марта 1947. отишавши у Ријеку. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ.

560 Буškulić, „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”, 239.

561 Ibid. О Владимиру Вукелићу за сада имамо веома мало података. На основу неколико фотографија које се чувају у Музеју науке и технике знамо да је 1923. и 1924. године био машиниста на тегљачу *Македонија* Бродарског синдиката СХС, а на основу једног документа да је погинуо 25. септембра 1946. када је на 28. километру реке Драве испод моторног чамца тегљача *Тигар* експлодирала подводна магнетна мина. МНТ, Т:18.1. кут 46, Министарство саобраћаја FNRJ, Управа речног саобраћаја, Državno rečno brodarstvo VI/6, br. 27714/46, Beograd 8.10.1946.



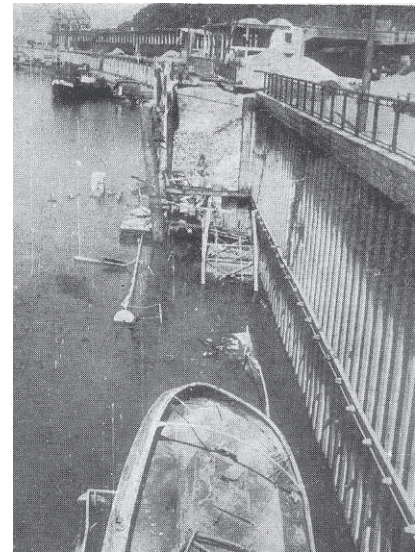
Поред моторних шлепова *Аматус* и *Паул* и парног путничког брода *Петар Зрински*, из акваторијума земуноског пристаништа извађена су и три парна тегљача, осам шлепова, један понтон, једанаест моторних чамаца, две скеле за превоз преко реке, две дрварице, једна пловна радионица, око четрдесет бродарских и теретних чамаца, као и неколико железничких вагона који су завршили у Дунаву још током Првог светског рата. Тегљач *Куна*, потопљен испод Капетаније пристаништа, извађен је 14. августа 1945, поправљен и враћен у саобраћај, док су тегљачи *Сисак* и *Драва* извађени у деловима. Током извођења радова у пристаништу највеће интересовање Земунаца изазвала је појава два совјетска тенка које је Одсек за вађење потопљених објеката позајмио да би извукао делове једног потпуно разореног шлепа чији су остаци представљали сметњу за даље обављање радова.⁵⁶² Иако се вађење потопљених пловила на овом

⁵⁶² Делови *Сиска* извађени су још у октобру 1945, а крмени део који је био разорен мином у мају 1946. Корито *Драве*, која је услед последица минирања била потпуна демолирана, извађено је јула 1946. МНТ, Т:18.1. кут. 37, КП Земун, „Izказ potopljenih plovnih objekata u zemujskoj luci od strane nemačke vojske” и док. 651/1946, Месечни извештај о стању пловног пута за месец мај 1946; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила од 1. I до 31. XII 1945, 1; Списак извађених пловила у 1946. години, 2; Буškulić, „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”, 238–239; Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 258, 261.

Екипа за вађење потопљених пловила бр. 11, Земун, 3. и 4. октобар 1946, фотографије, снимци: „Фото Мандић”, Земун, МНТ, Т:18.2.1542, 1543

Платформа пловне дизалице, 1946. година, фотографија, МНТ, Т:18.2.1541

Радници на платформи пловне дизалице 1946. године, фотографија, снимак: „Фото Мандић”, Земун, МНТ, Т:18.2.1531.



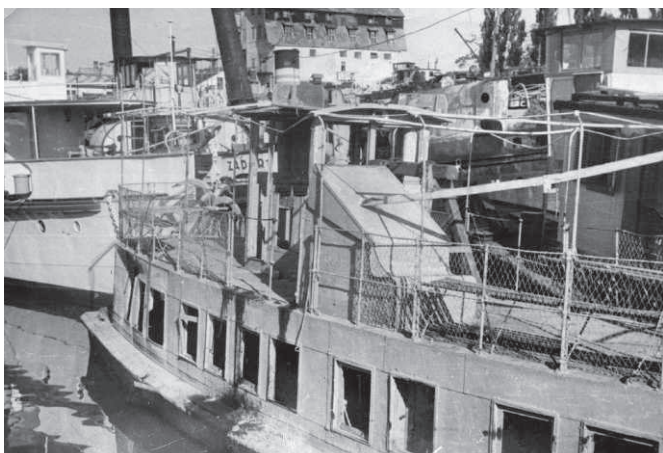
Потопљена пловила при ниском водостају у Београду, на десној обали у близини ушћа Саве (лево) и потопљени објекти и разорени кеј у савском пристаништу (десно), извор: *Бродарски гласник* 1 (1945)

сектору наставило и током наредних година, земунски аласи тврде да и данас на дну Дунава има остатака за које се каче њихове мреже.

У Београду, у рано пролеће 1945, док су се на копну уклањале рушевине и поправљали порушени делови савског пристаништа, дизалица *Шабаци* је вадилa потопљене понтонске мостове и друге, углавном мање пловне објекте.⁵⁶³ С већим пословима на води могло се започети тек на јесен када је била обезбеђена пловна дизалица *Млава*, некадашња *Вишњица*, капацитета 200 тона. Тада се најпре приступило вађењу парног тегљача на вијак *Рашка* чија је олупина причињавала сметње одвијању саобраћаја у самом пристаништу и ометала прилаз дизалицама за претовар робе. *Рашка*, деценијама активни и препознатљиви боксер београдског пристаништа, који је размештао објекте, припремао вучу и постављао шлепове, страдао је током савезничког бомбардовања Београда 3. септембра 1944. услед оштећења корита насталих због експлозије авионске бомбе у његовој непосредној близини (више на стр. 158-159). Радови на вађењу *Рашке* трајали су 22 радна дана, уложено је 7.494 радна сата, а током три најкритичнија дана било је ангажовано између 97 и 99 радника. Приликом издизања крменог дела потопљеног брода помагала је и дизалица *Цетина*, носивости 25 тона. Уклањањем *Рашке* 17. октобра 1945. ослобођена је обала савског теретног, такозваног „царинског пристаништа”. По вађењу брода видело се да је експлозија авионске бомбе изазвала оштећење и на десном боку брода, у висини машинског и котловског простора. Лим бродске оплате је био улубљен, с неколико рупа величине око 15 cm, док је бродски котао био избачен из лежишта у машински простор. После генералног ремонта обављеног у бродоградилушту на Чукарици у Београду, *Рашка* је, под истим именом, 1946. године поново запловила за Државно речно бродарство.⁵⁶⁴

⁵⁶³ ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 322, 383, 451.

⁵⁶⁴ Тегљач *Рашка* је био дугачак 36, широк 6,30 метара, имао је мотор јачине 260 KS (максималних 400 KS), а био је потопљен на km 0.500 тока реке Саве, на 15 метара од зидане обале теретног дела пристаништа. Трошкови вађења тегљача *Рашка* износили су 135.255 динара. МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 865/1944; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак потопљених објеката извађених од ослобођења до данас (са износом трошкова), 10. јун 1946; *Пловни парк Главне*



На вађењу потопљених бродова се у првим месецима после ослобођења радило у периодима ниског водостаја, а на објектима потопљеним близу обале и уз минимална техничка и материјална средства. Блатњави, зарђали, искривљени и без кабина, извађени објекти су потом упућивани у бродарске радионице на поправку. „Изгледали су бедно”, записао је Сава Кикић, „али су они, који су их практично васкрсли, били горди на њих”.⁵⁶⁵

Југословенски део тока Дунава је из зоне ратних дејстава изашао у априлу 1945. године, а у мају је био потпуно оспособљен за пловидбу. Тада је Министарство саобраћаја Демократске Федеративне Југославије, одлуком од 31. маја 1945, успоставило Главну управу речног саобраћаја (ГУРС). Преко својих одељења: Управног, Персоналног, Хидротехничког, Машинско-бродоградитељског, Финансијско-економског и Државног речног бродарства, ГУРС је преузео руковођење саобраћајем на пловним рекама, каналима и језерима, управу над бродоградилштима и бродарским радионицама и организацију и рад на вађењу потопљених пловних објеката. Тиме је окончан рад Команде речне пловидбе чије је послове, као и значајан део кадрова, преузела Главна управа речног саобраћаја. Морнаричке базе су своје надлежности постепено предавале капетанијама пристаништа и агенцијама Државног речног бродарства (ДРБ).⁵⁶⁶ Секција за вађење потопљених објеката, коју је Команда речне пловидбе основала у новембру 1944, преименована је у Одсек за вађење потопљених објеката при Хидротехничком одељењу ГУРС-а. Од тог тренутка се приступило систематичнијем начину рада према коме су из воде прво вађени објекти који су ометали саобраћај на пловним путевима, у пристаништима и зимовницима, а потом они за које је процењено да представљају највећу вредност.⁵⁶⁷ У складу с

Бродоградилште на Чукарици 1946. године, извађени бродови чекају на поправку, фотографија, МНТ, Т:18.2.1544

Радови на парном тегљачу *Задар* 1946. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1545

дирекције ЈДРБ, 8-9, ред. бр. 24; Дражен Чалдаровић, „Подизање брода *Рашка*”, *Бродарски гласник* 3 (1945), 234–236; Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 261.

⁵⁶⁵ Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 256, 258.

⁵⁶⁶ ВА, НОР, к. 2080, ф. 26, док. 3, Успостављање Главне управе речног саобраћаја; МНТ, Т:18.1. кут. 49, КПБ, Уредба о оснивању Главне управе речног саобраћаја при Министарству саобраћаја Демократске Федеративне Југославије; Љубиша Анђелковић, *Тенденције нашег речног саобраћаја: додаток Уредба о оснивању Главне управе речног саобраћаја* (Београд: Просветни одсек Главне управе речног саобраћаја Министарства саобраћаја Д.Ф.Ј., 1945), 189.

⁵⁶⁷ Дражен Чалдаровић, „О вађењу потопљених објеката”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 41; Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 255, 257.

тим, у Београду су у другој половини 1945. обављена два велика посла како би се за предстојећу зиму оспособили бродски зимовници закрчени великим бројем потопљених и разорених објеката.

ИСУШИВАЊЕ БЕЖАНИЈСКОГ ЗИМОВНИКА

Једини већи технички захват у тим првим послератним годинама представљало је оспособљавање бежанијског зимовника на Сави. Упркос великом недостатку опреме и одговарајућих средстава за рад, већ у пролеће 1945. разматране су могућности за вађење пловила из бежанијског зимовника која су у њему била попречно, и у већини случајева, групно потопљена, што је ометало употребу зимовника. С површином која је на коти 69.00 износила 110.000 m² он је иначе могао да прими између 120 и 200 објеката. Осим тога, вађење и поправка тих пловила и њихово враћање у саобраћај, представљали би важно појачање за ратом готово уништени речни пловни парк.

Један од предлога био је да се улаз у зимовник прегради, а да се потом из њега исцрпи 680.000 m³ воде колико је примао. То би омогућило да се основне поправке и оспособљавање пловила обављају на сувом и на лицу места. По завршетку те фазе, вода би се поново пустила у зимовник, а бродови оспособљени да плутају би се заједно са нивоом воде постепено издизали на површину. Пошто су испитивања показала да је прилив подземних вода у зимовник у границама могућности црпљења, 27. маја 1945. године донета је одлука да се приступи исушивању зимовника.⁵⁶⁸ Управа за одржавање водних путева образовала је Секцију за исушивање бежанијског зимовника, а Капетанија пристаништа Београд је замољена да јој, уколико буде потребно, помогне у обављању тог „сложеног и тешког посла” који је „од изванредно велике важности” за југословенски пловни парк.⁵⁶⁹

Али да би се могло приступити затварању зимовника претходно је, због његовог изузетно великог радног капацитета, требало оспособити багер *Сидхавн* (*Sydhavn*) који је такође неколико месеци лежао на дну Саве – био је потопљен у Чукаричком рукавцу, на km 6.000 реке Саве, приликом немачког повлачења средином октобра 1944. године. Власници, Данска група, извадили су га из воде 21. јануара 1945, а трошкови вађења износили су 38.320 динара. Међутим, већ 20. фебруара 1945, наредбом Команде Речне флотиле југословенске морнарице багер је конфискован.⁵⁷⁰ Његова поправка је започела крајем марта, а како је забележила *Борба*, тада су по први пут у бродоградилу на Чукарици уз мушкарце почеле да раде и жене, помажући им у лакшим пословима. „Поред хрпа извађених завртања и цеви седи група жена. Једна од њих суши пилотином мокре делове гвожђа, друга туца рђу, а трећа их премазује црним катраном

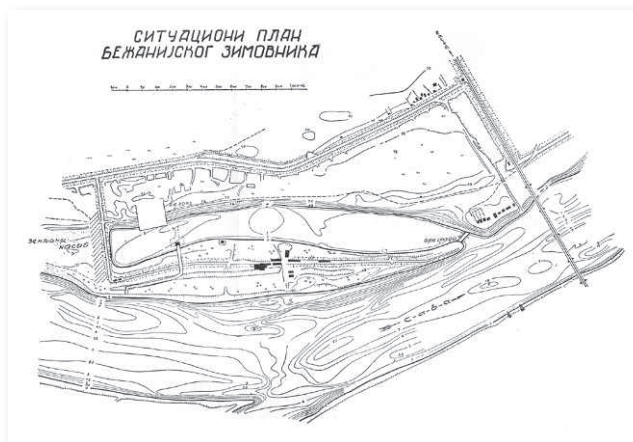
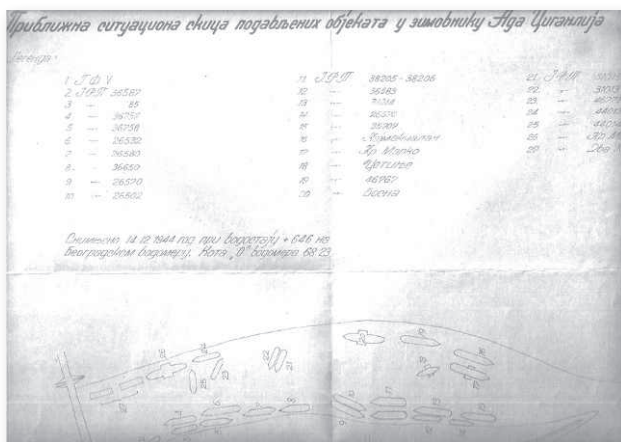
568 Брана Нешић, „Вађење потопљених објеката из Бежанијског зимовника код Београда”, *Бродарски гласник* 2 (1945), 120–121.

569 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 668.

570 АЈ-162-4, 1948, Материјали о ратној штети ГУРС-а (рекапитулација); МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: Списак извађених пловила од 1.1. до 31.12.1945, ред. бр. 186; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 135/1945; МНТ, Т:18.1. кут. 48, Ратна штета: Списак потопљених објеката извађених од ослобођења до данас (са трошковима вађења), 10. јун 1946.

и слаже у хрпе. У унутрашњости багера чује се песма. Три омладинке у малој морнарској кабини туцају са зидова испуцану боју и припремају зидове брода за ново бојадисање [...]”. Међутим, почетком јуна поправка још увек није била у потпуности завршена.⁵⁷¹

Припремни радови на исушивању бежанијског зимовника започели су 1. јуна 1945. године. Набављене су три пумпе (за једну се зна да је била узета из фабрике „Брабец” у Сремској Митровици) и погонски мотори, преко Сајмишта је од Електричне централе у Земуну доведена линија високог напона (3 kW), а изграђени су и отворени и цевни одводни канали. За одвод воде и материјала коришћене су цеви са багера *Сидхавн*, пречника 600 mm. Када је багер коначно оспособљен насуто је 17.000 m³ песка из Саве и формиран загат којим је затворен улаз у зимовник. Пумпе су пуштене у рад када је ниво воде у зимовнику био на коти 68,62. Од 17. августа до 3. септембра ниво воде је полако спуштан, све док водостај није достигао коту 64,80.⁵⁷²



По појављивању изнад водене линије пловни објекти су оспособљавани за привремену пловидбу и померени, чиме се ослобађао довољан простор за рад на суседном пловилу. То је било посебно важно приликом вађења групе потопљених бродова коју су чинили парни тегљачи *Кајмакчалан*, *Краљевић Марко* и путнички брод *Цетиње*. Прво је извучен *Краљевић Марко*, пошто је претходно из њега извађена вода и био му је одсечен одбојник за чокан. Тек тада је било могуће прићи бродовима *Цетиње* и *Кајмакчалан*. После ове групе бродова извађен је путнички пароброд *Краљица Марија*, а затим један попреко потопљени шлеп који је ометао пролаз кроз зимовник. Потом су објекти спашавани редом који је омогућавао да се најбоље искористе постојеће људство, машине и алати.⁵⁷³ Од укупно 34 пловила потопљена у бежанијском зимовнику, до краја октобра 1945. године 30 је извађено и оспособљено за поновну пловидбу и коришћење: три тегљача, по један путнички брод, тегљач (*Катарина Харлеј*) и пловни багер, 21

Приближна скица подављених објеката у бежанијском зимовнику направљена 14. децембра 1944. и ситуациони план зимовника рађен за потребе његовог затварања

571 ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 656; С. Л., „Радници у ‘Бродари’ марљиво раде на поправљању шлепова и бродова”, *Борба*, 25. 3. 1945, 4.

572 На копији скице подављених објеката у бежанијском зимовнику најсрданије захваљујем Бошку Антићу, контраадмиралу у пензији. Ситуациони план зимовника је публикован као прилог у: Нешић, „Вађење потопљених објеката”.

573 Нешић, „Вађење потопљених објеката”, 121–123.



Бежанијски зимовник, пловни објекти на дну исушеног зимовника и после поновног пуштања воде у њега, септембар-новембар 1945. године, фотографије, МНТ, Т:18.2.1510, 1515

шлеп, један понтон и два чамца. Осим тога, из шлепова који су пре потапања служили као пловне радионице Дирекције речне пловидбе извађено је 24.000 kg старог гвожђа, 19 стругова, већи број различитих машина, мотора, апарата за заваривање, један компресор као и већа количина другог алата и материјала. У обављање наведених послова било је уложено 140.000 радних сати.⁵⁷⁴ Потапањем у априлу 1944. године завршио се радни и животни век путничких пароброда *Краљица Марија* и *Цетиње*, који су по вађењу раскодовани и касније исечени.

Радове на исушивању бежанијског зимовника је 16. септембра 1945. обишао маршал Јосип Броз Тито. Он је претходно обишао радове на обнови и изградњи Савског железничког моста, а потом се у пратњи генерал-мајора Љубодрага Ђурића и инжењера Душана Лазића, моторним чамцем довезао до бежанијског зимовника. Ту се задржао готово пола сата интересујући се за радове који су били у току, за вађење потопљених објеката и њихову поправку.⁵⁷⁵

Када су сва пловила оспособљена да могу да плутају, багер *Тимок* је уклонио земљани насип, па је крајем новембра 1945. године вода поново пуштена у зимовник. Било је то у право време да зимовник, иначе најбезбеднији у Београду и околини, прими и заштити пловила током предстојеће зимске сезоне. Коришћење бежанијског зимовника током претходне зиме нису ометала само потопљена пловила која су се у њему налазила, већ и срушени железнички мост на Сави чији су остаци у кориту реке онемогућавали узводни пролаз бродова. Делови конструкције моста уклоњени су тек 28. априла 1945, када је поред леве обале Саве отворен пролаз за пловне објекте ширине 8,60 и висине 6,35 m. Из тих разлога је током зиме 1944/1945. био коришћен зимовник у рукавцу уз десну обалу Дунава код ушћа Саве и Ратног острва, који је иначе обично служио само као склониште за купатила и пловна постројења. За веће објекте овај зимовник се показао као непрактичан јер се налази на удару кошаве, као и због тога што је у зимском периоду вода у њему плитка, па су пловила била изложена већим оштећењима.⁵⁷⁶

⁵⁷⁴ Vojšić, „Vađenje potopljenih objekata”, 221–222.

⁵⁷⁵ „Маршал Тито је прегледао радове на подизању Савског железничког моста”, *Политика*, 17. 9. 1945, 3; „Посета маршала Тита зимовнику Ада Циганлија”, рубрика Вести, *Бродарски гласник* 1 (1945), 77.

⁵⁷⁶ ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 159; ДАС, Г-143, КПБ Ф 57, 1945, 450, 451; МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 1689: Месечни извештај о стању пловног пута за новембар 1945. године, 5, 8; „Завршени су радови на опремању бежанијског зимовника на Сави за објекте речног саобраћаја”, *Политика*, 15. 12. 1945, 4.

ОСПОСОБЉАВАЊЕ ЗИМОВНИКА НА АДА ХУЈИ

Паралелно са радовима у бежанијском зимовнику одвијао се посао у дунавском зимовнику на Ада Хуји где су Немци приликом повлачења потопили готово све пловне објекте који су се у њему налазили. Због тога су током зимске сезоне 1944/1945. пловила на том делу Дунава могла да се склоне само код Фабрике вунених тканина Косте Илића Синова и Комп. (потоњи Београдски вунарски комбинат), где је у дужини од око 200 метара постојало повољно место са довољном дубином воде и заштићено од ветра.⁵⁷⁷ Радови су на Ади Хуји започели у летњем периоду 1945, када су се због ниског водостаја пловила делимично налазила на сувом, а за њихову организацију били су задужени Антоније Карапанџић, руководилац багера, Драгутин Бајер, бродски капетан, и Славољуб Пајевић, в. д. управника бродарске радионице у Вишњици.⁵⁷⁸ На потопљеним пловилима најпре је требало пронаћи рупе од минирања. За тај посао су ангажовани бродари који су их тражили ходајући боси по потопљеном објекту, а с каквим су ентузијазмом радили забележио је Славољуб Пајевић: „Распукло гвожђе је рањавало ноге радницима, али они нису посустајали. Са превијеним ногама опет су хитали на посао и тражили даље рупе на пловилима.”⁵⁷⁹ Сва откривена оштећења су одмах привремено затварана такозваним масним баловима, за ту сврху посебно припремљеним јастуцима од кудеље, натопљеним у конзистентну маст, којима је био заустављан даљи продор воде. Потом се пумпама вадилa вода, што је такође ишло доста споро јер се располагало са свега шест пумпи: четири ручне, капацитета 5 t/h, и две моторне, капацитета 50 t/h. У следећој фази су се просторије објеката чистиле од накупљеног муља и песка.

Свакога дана се радило између 10 и 12 сати, тако да су у периоду од 1. августа до 25. септембра 1945. из мутних вода Дунава код Аде Хује извађена 23 пловна објекта: багер *Тамниш* са капацитетом вађења од 70 m²/h песка или 120 m²/h шљунка, багер *Уна* са капацитетом вађења од 80 m²/h песка или 130 m²/h шљунка, багер *Морава* са капацитетом вађења од 90 m²/h песка или 150 m²/h шљунка, тегљач *Косово* јачине 100 KS,⁵⁸⁰ сенкер *С-5* са 50 m² носивости, сенкер *С-22* са 60 m² носивости, сенкер *С-20* са 80 m² носивости, плетна *П-1* са 25 m² носивости, шлеп *БС 312* од 120 тона, шлеп *БС 1210* од 100 тона, шлеп *БС 2567* од 560 тона, шлеп *360* од 360 тона, шлеп *650* од 500 тона, шлеп *БС 2742* од 420 тона, танк *11002* од 1.000 тона, два велика пристанишна понтона, стамбена лађа, три дизалице,

⁵⁷⁷ Зимовник Ада Хуја се налази на km 1.163 дунавског тока, капацитет му је 200 пловила, а изложен је ударцима ветрова источног и југоисточног правца. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРП, ПС НКОЈ, бр. 240, 1. јануар 1945.

⁵⁷⁸ Антоније Марка Карапанџић, рођен је 10. маја 1895. у Новом Селу; у Београду је пријављен од 15. септембра 1941, на багеру *Сава* Багерске секције, а одјављен је 1. децембра 1945. када је отишао за Сремску Митровицу, одакле је родом била његова супруга Ана. Славољуб Пајевић, машиниста, рођен је 28. јануара 1908. у Београду, од оца Данила и мајке Јелисавете Марковић. ИАБ, УГБ, Картоотека, Дигитални репозиторијум ИАБ.

⁵⁷⁹ Славољуб Пајевић, „За 56 дана – 23 пловна објекта”, *Бродарски гласник 2* (1945), 134.

⁵⁸⁰ Тегљач *Косово* Багерске секције Управе речног и поморског саобраћаја Краљевине Југославије партизани су опљачкали и вероватно потопили у септембру 1941. на Сави између Ушћа и Скеле, а крај рата је дочекао у рукавцу код Аде Хује, где су га Немци потопили у октобру 1944. године. Тај брод је после рата понео име *Топлица*. Тегљач *Косово*, о коме пишемо на стр. 299, то име носи од завршетка Другог светског рата, док је у међуратном периоду пловио за Речну пловидбу Краљевине Југославије као *Југ Богдан*.

речна бушилица (макара) и један мањи понтон. Највећи број извађених објеката припадао је Багерској секцији Управе речног саобраћаја која је крај рата дочекала са готово потпуно разореним пловним парком.

Од укупно 92 објекта (бродови, моторни чамци, шлепови, плетне, сенкери, багери, макаре, дизалице, понтони и стамбене лађе), колико је Секција имала пред рат, крајем 1944. године су јој била потопљена чак 82, од тога 37 код Аде Хује. Остали су јој исправни само багер *Сава* који се налазио на ушћу Бегеја, багер *Нови Сад*, стамбена лађа бр. 4 и сенкер *С-1* на ушћу Тамиша, сенкер *С-12* и шлеп *БС 411* у Иванову, макара бр. 3 у Београду, шлепови *БС 647* и *БС 748* у рамском рукавцу и једна дизалица у Сурдуку.⁵⁸¹

*

Сумирајући резултате једногодишњег рада Одсека за вађење потопљених објеката, инжењер Сава Кикић је поменуо и појединце који су се посебно истакли: крмари Петар Јурић, Урош Бибић, Будимир Жутајковић, Шабан Челић, Златомир Радушки, Андрија Југовић, Анте Томулић и Андрија Кустур; мотористи Љуба Недељковић и Миша Пецник; бродоковачи Иван Сушањ и Бошко Каран; рониоци Славко Станојев, Отилије Кнапић,⁵⁸² Драгољуб Радовановић,⁵⁸³ Викторио Вацилото⁵⁸⁴ и Људевит Бутковић; први бродски машиновођа Владимир Вукелић; техничари Илија Јанковић, Душан Тасић, Душан Стеванчевић; чиновници Миодраг Јосифовић, Угљеша Ђурица, Бранислава Јанковић и Косара Ерцег.⁵⁸⁵ Само неколико месеци касније, 25. септембра 1946. године, тројица похваљених службеника: Отилије Кнапић, Влада Вукелић и Илија Јанковић, погинули су на моторном чамцу тегљачу *Тигар*, услед експлозије подводне магнетне мине до које је дошло на 28. километру реке Драве. Поред

581 ДАС, Г-143, КПБ Ф 56, 1944, 16; АЈ-162-4, 1948, Материјали о ратној штети ГУРС-а (рекапитулација); Пајевић, „За 56 дана – 23 пловна објекта”, 134–135.

582 Отилије Кнапић је рођен 6. априла 1908. у Пули, од оца Матије и мајке Луције. По занимању је био ронилац, ожењен Катицом, девојачко Саненфелд, рођеном 20. октобра 1910. у Осијеку. Погинуо је 25. септембра 1946. на реци Драви. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ; МНТ, Т:18.1. кут 46, Министарство саобраћаја FNRJ, Управа речног саобраћаја, Државно речно бродарство VI/6, br. 27714/46, Београд 8.10.1946; Antić, *Речна ратна флотила NOVJ*, 139.

583 Драгољуб Алексе Радовановић (Салаш Ноћајски, Мачва, 14. фебруар 1909 – Београд, 12. септембар 1946), по занимању ронилац, дошао је из Боке Которске у Београд где је с породицом био пријављен од децембра 1940. Био је ожењен Грацијаном, девојачко Матковић, рођеном 1909. у Доњој Ластви у Боки Которској, с којом је имао ћерку Мирјану (1934) и сина Андреја (1936). Почетком децембра 1942. породица му се вратила у Боку. Радовановић се поново оженио 28. фебруара 1943. Наталијом Ђокић, рођеном 10. маја 1914. у Бијељини. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ.

584 Викторио Леонеа Вацилото (или Вацилоти) рођен је 1. фебруара 1920. у Тревизу, у Италији. У Београду је имао пријаву становања од 18. јуна 1946. до 23. априла 1952. када се вратио у Италију. Претпостављамо да је у Београд дошао као ратни заробљеник. У сваком чланку у коме се помиње као ронилац његово име и презиме се другачије транскрибују. У документу Картотеке житеља града Београда и Земуна уписано је презиме Вацилото. Недоумица остаје јер је Злата, рођена 1920, домаћица, вероватно Викториова супруга, која је као и он била пријављена у Добрачиној 38 и истог дана 1952. године напустила земљу отишавши за Италију, уписана под презименом Вацилоти. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ.

585 Кикић, „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”, 263.

њих, страдали су и преостали службеници Државног речног бродарства који су се налазила на чамцу *Тигар*: други крмари Михајло Волкар и Стјепан Судар и морнари Ђорђе Одри и Јосип Чизмар.⁵⁸⁶

Потопљена пловила су и наредних година уклањана из корита река, али у мањем обиму него 1945. и 1946. Током оправки и реконструкција понеки путнички брод је био претворен у шлеп, а понеки шлеп у пристан, да би тако, у измењеном облику и са промењеном наменом, наставили свој живот. Али због старости и степена ратних оштећења, неким бродовима више није било спаса. Завршавали су као старо гвожђе, а њихови делови су коришћени за поправке и уградњу у друге бродове. Тако је потапање на Сави минирањем од стране немачке војске у повлачењу 18. октобра 1944, било уједно крај живота и за неколико путничких бродова Речне пловидбе Краљевине Југославије: *Принцезу Јелену*, *Штросмајер*, *Осек* и *Дарју Александровну*.⁵⁸⁷ У коритима река око Београда заувек су остале олупине које су се налазиле на већим дубинама јер нису ометале саобраћај, а било је процењено да би њихово вађење и поправка били финансијски неисплативи.

РАДНО МЕСТО НА ДНУ РЕКЕ

У послератном периоду ронилачка служба је била организована у оквиру Одсека за вађење потопљених објеката Генералне управе речног саобраћаја.

„Рониоци су били ти који су први морали да буду на месту радова, који су ронећи обележавали положај потопљених пловних објеката, крпили их и подвезивали како би могли да се подигну на површину, најзад, они су били ти који су разорене и потопљене мостовне конструкције секли, минирали и вадили из речних дубина. Једном речи, први и велики терет радова око обнове нашег речног саобраћаја био је пао највећим делом на рониоце.”⁵⁸⁸

Током 1945. године ГУРС је од СССР-а у два наврата добио помоћ у опреми за рад, међу којом је стигло и пет комплета ронилачке опреме. Тако је у мају 1946. било оспособљено осам екипа, свака са по једним квалификованим рониоцем

586 Манојло Волкар (у појединим документима се води под именом Михајло) рођен је 12. јула 1906. у Крчедину. Пошто после несреће на Драви његови земни остаци нису пронађени, проглашен је умрлим на дан 25. септембра 1946. године од стране Среског суда у Сомбору (бр. П-85/60 од 25. јуна 1960). Ђорђе Одри је рођен 25. октобра 1925. године у Бездану, а уписан је у матицу умрлих за матично подручје Осијек, Матични уред Осијек за 1946. годину. На наведеним подацима о Манојлу Волкару срдечно захваљујем његовој унуци Еви Чапо, која је такође помогла да из Управног одјела за грађанска стања и матичарство Осјечко-барањске жупаније у Осијеку добијем податке о Ђорђу Одрију.

Моторни чамац *Тигар*, гвозденог корита, дужине око 10 метара, с мотором јачине 36 KS, био је власништво Фрање Мошничког из Бачке Паланке. После рата је био додељен на рад Дирекцији речног бродарства, а 1946. је радио код Одсека за вађење потопљених објеката. МНТ, Т:18.1. кут. 46, Пловни парк, стање 1. јула 1946; Министарство саобраћаја FNRJ, Управа речног саобраћаја, Државно речно бродарство VI/6, бр. 27714/46, Београд 8.10.1946; Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, 139.

587 *Дарја Александровна* је потопљена на 200 метара од ушћа Саве, уз леву обалу, док су преостала три брода потопљена готово један уз други, такође уз леву обалу, и то *Принцеза Јелена* на km 6,300, *Осек* на km 6,500, *Штросмајер* на km 6,700 речног тока.

588 Миомир Стојановић, „Наши рониоци и њихов рад”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 266.

и са ронилачком барком за смештај посаде и неопходне опреме.⁵⁸⁹ Посебно захтеван задатак за рониоце је представљало рашчишћавање рушевина мостова, а у Београду се радило прво на Савском, а потом и на Мосту краља Петра II на Дунаву.

Челичну конструкцију железничког моста преко реке Саве у Београду, коју је југословенска војска срушила у ноћи између 11. и 12. априла 1941. приликом повлачења, Немци су обновили и оспособили за саобраћај у периоду од 23. априла до 29. маја исте године. Како им је због појачавања војних активности био потребан још један колосек, 1942. године су започели изградњу још једног моста, 20 метара низводно од старог. Иако се дуго градио, све до 1944, тај мост није био у потпуности завршен.⁵⁹⁰ Током савезничких бомбардовања Београда 1944. године оба моста на Сави су оштећена, а потом су их Немци минирали приликом повлачења у октобру исте године. Челична конструкција старог моста била је минирањем толико оштећена да се није могла поправити, али насупрот томе, конструкција немачког моста је била само оборена јер велики број постављених мина није експлодирао. Зато је било одлучено да се обнове стубови старог моста, а да се на њих постави конструкција немачког моста. Радови су започели већ 7. новембра 1944. године,⁵⁹¹ а највећи део послова се обављао на води, уз ангажовање великог броја бродара и пловних објеката.

Посебан, веома захтеван и опасан задатак имале су ронилачке екипе: да рашчисте подводне сметње, минирају остатке старе конструкције у другом и трећем отвору моста и да подводним апаратима исеку поједине делове конструкције како би се могли извадити из воде. Делови порушених мостова у реци онемогућавали су нормалан проток воде која је, посебно у време високих водостаја, стварала огроман притисак на подводне препреке. А управо су то била места на којима су рониоци радили, увек у јакој струји, практично у мраку и уз латентну опасност да остану укљештени у тонама испреплетаног челика или да страдају током минирања. До једне такве несреће је дошло 2. новембра 1945. године, када је услед минске експлозије погинуо ронилац Људевит Бутковић,⁵⁹² а тешко су били повређени ронилац Вицко Лапов и помоћници Перо Вондрачек и Симон Силваши.⁵⁹³ Двојица чланова екипе, ронилац Викторио Ваџило и

589 Једна комплетна ронилачка опрема је у том тренутку коштала око 300.000 динара. „Стигла је ронилачка опрема из СССР-а”, рубрика Вести, *Бродарски гласник* 1 (1945), 79; Стојановић, „Наши рониоци и њихов рад”, 266.

590 Немачки мост је био постављен на гвозденим шиповима, паралелан и са готово истим распонима као стари мост. Драган Буђевац, „Пет живота железничког моста преко реке Саве у Београду”, *Пинус Записи* 7 (1997), 39.

591 Ibid, 40–45.

592 Људевит Бутковић (Врбник на Крку, 8. фебруар 1910 – Београд, 2. новембар 1945), од оца Николе и мајке Луције, ронилац и крмар. После одслужења војног рока у морнарици долази у Београд и 1936. почиње да ради „као изучени мајстор тешке ронилачке службе”. У сачуваној пријави Управи града од 5. јула 1941. као место становања му се наводи Нови Земун, купатило *Сибирија* Марије Мартиншић. Купатило *Сибирија* се налазило на левој обали Саве, на делу између улаза у бежанијски зимовник и Моста краља Александра I. Власник купатила је 1933. године био Војислав Џонић. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ; „In memoriam”, *Бродарски гласник* 2, Београд (1945), 171–172; *Адресар Београда за 1933. годину*, 139.

593 Симон Стевана Силваши је рођен 1915. године у Бездану. Био је пријављен у Београду на Савској плажи од јуна 1932. као шупер – бродоградитељ. Четири године касније се налазио на



његов помоћник Мирко Штраус, остали су неповређени.⁵⁹⁴ Београдска штампа је прећутала несрећу, а подводни радови су убрзо настављени. Већ 31. децембра 1945. године обављена су мерења пробних оптерећења која су претходила пуштању железничког моста у саобраћај.⁵⁹⁵

Ронилачке екипе је већ чекао други велики, подједнако тежак и опасан посао. Крајем 1945. године започели су радови на обнови Моста краља Петра II на km 1.166 тока Дунава код Београда. У ноћи између 11. и 12. априла 1941. мост је срушила југословенска војска у повлачењу. Због његовог стратешког значаја морао је бити обновљен, па је у јуну 1942. у Министарству грађевина био образован Одбор за радове на дунавском мосту код Београда. Радовима су руководили најпре Марко Аћимовић, а затим Драгутин Вујичић, тако да је мост, упркос знатним оштећењима, стављен у функцију. Немачка окупациона сила га је користила све док у нападу савезничких бомбардера мост није добио два директна поготка, да би у немачком повлачењу био потпуно разорен. На послератној обнови моста су радиле инжењеријске јединице Црвене армије, на чијем се челу налазио генерал-лајтант Владимир Александријевич Головко, док је главни инжењер био стручњак за мостоградњу пуковник Николај Михаилович Колоколов. Поручену мостовну конструкцију најпре је требало извадити из воде како би се очистио и оспособио пловни пут, а њени делови употребили при обнови моста.⁵⁹⁶

Порушени железнички мост на Сави у Београду 1944. године, фотографија, колекција Милоша Јуришића

Ронилачки радови на обнови железничког моста, 1945. година, фотографија, МНТ, Т:18.2.1528

адреси у Вишњичкој улици бр. 100, после две године поново на савској обали код железничког моста, а од децембра 1940. у Београду (Савска плажа) III ред, бр. 144. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ.

⁵⁹⁴ Мирко Штраус, од оца Михаела и мајке Марије Божић, рођен је 5. јула 1908. у Идрији. У Београду је био пријављен од 26. септембра 1941, у Железничкој улици, у просторијама Данске групе, као њихов радник. У Београду је сигурно био до 14. августа 1947. ИАБ, УГБ, Картотека, Дигитални репозиторијум ИАБ; Јосиф Ђурашевић, „Улога и удео бродара на обнови савског моста код Београда”, *Бродарски гласник* 1–2 (1946), 61.

⁵⁹⁵ Буђевац, „Пет живота железничког моста преко реке Саве у Београду”, 48.

⁵⁹⁶ Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 246–247; Гулић, „Од Батине до Галца”, 76–78.



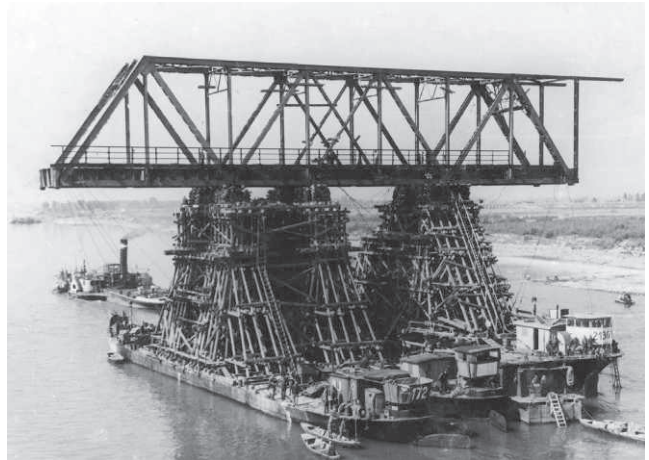
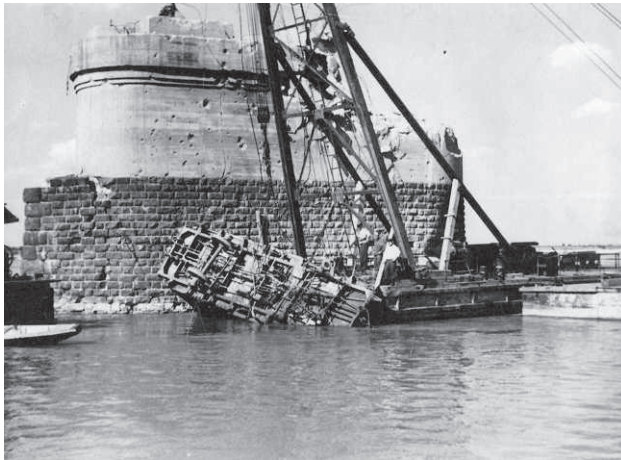
Рониоци на подводним радовима приликом обнове моста на Дунаву код Београда, 1946. година, фотографије, из фонда Железничког музеја у Београду

На подводним радовима биле су ангазоване југословенске и совјетске ронилачке екипе. Тринаестог марта 1946. године под водом је дошло до озбиљног инцидента, у коме је био угрожен живот Анатолија Ивановича Симонова, деветнаестогодишњег совјетског рониоца. Тог јутра Симонов је заронио у близини једног стуба моста ближе панчевачкој страни, где је Дунав био дубок петнаестак метара. Требало је да испита положај потопљених конструкција разрушеног моста ради постављања мина. У једном тренутку, Симонова је јака водена струја приковала у једном углу испреплетаних ребара мостовне конструкције. Био је окренут ногама ка површини, а главом ка дну реке. Срећом, успео је да затражи помоћ пре него што се покидао део сигналних канапа. Колеге су могле да га чују, али он њих више није. Совјетски и југословенски рониоци наизменично су се спуштали под воду, али су успели једино да утврде тежину Симоновљевог положаја и да констатују да неће моћи сам да се ослободи. После неколико неуспешних покушаја, спасилачку акцију је предузео ронилац Славко Станојев. Проводећи сате под водом, подробно је испитао положај тела заробљеног рониоца, положај челичне конструкције, струјања воде и друге релевантне околности и изложио план спасавања које је потом предузето. Акција, током које је смишљеним маневрисањем, уз помоћ снажних канапа и помоћних каблова, Симонов ослобођен, трајала је неколико сати. Симонов је заробљен под водом издржао чак 37,5 часова.⁵⁹⁷

Пожртвовани ронилац Славко Станојев био је похваљен приликом првомајског такмичења 1946. које је одржано под слоганом „Производити што више, што боље и што јефтиније”. Похвале су том приликом добили и рониоци Викторио Вацилото и Ђорђе Радосављевић.⁵⁹⁸

⁵⁹⁷ „Наш ронилац спасао свога друга Руса који је несрећним случајем остао под водом 37 и по сати”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 329–330 (пренето из *Политике* од 16. 3. 1946).

⁵⁹⁸ Светислав Војшић, „Наше такмичење и норме рада”, *Бродарски гласник* 4–5 (1946), 312. О



Преко обновљеног друмско-железничког моста први воз је од Београда ка Панчеву прешао 7. новембра 1946. године, док је његово свечано отварање било 29. новембра, на годишњицу проглашења Федеративне Народне Републике Југославије. Мост је добио име Мост Црвене армије.⁵⁹⁹ То име се није дуго одржало и до данас је дунавски мост код Београда свима познат као Панчевачки мост.

УЧЕШЋЕ РАТНИХ ЗАРОБЉЕНИКА

Приликом обнављања разорених објеката речног бродарства били су ангажовани и ратни заробљеници, у највећем броју немачки војници који су се по завршетку рата нашли у југословенском заробљеништву. У првим поратним месецима заробљеници су масовно коришћени на најпростијим мануелним пословима рашчишћавања, копања канала и подизања насипа, убирања летине и сетве у пољопривреди и сличним. Међутим, због великог недостатка стручног кадра у послератној југословенској привреди и потребе за страном, посебно стручном радном снагом, постепено је дошло до раздвајања мануелног и стручног заробљеничког принудног рада, па су заробљеници добили могућност да раде послове сходно својим стручним способностима. Први корак у том правцу учињен је 16. маја 1945. доношењем наредбе о расподели ратних заробљеника по савезним министарствима. Тада је министарствима саобраћаја и пољопривреде додељено по 20% од укупног броја заробљеника, министарствима грађевине, индустрије и народне одбране по 15%, руда 10% и шума 5%. Свако министарство је у оквиру тог броја добило и одређену квоту стручних радника.⁶⁰⁰

првом зарону Ђорђа Радосављевића, у марту 1931. године, на олупини путничког брода *Франше Д'Епере* који је потонуо код Аде Хује после судара с путничким бродом *Загреб*, прочитати више на стр. 276.

599 „Последња конструкција Панчевачког моста постављена је на своје место и мост пуштен у саобраћај”, *Политика*, 8. 11. 1946, 8; Гулић, „Од Батине до Галца”, 78–80.

600 Саша Илић, „Страни радници и стручњаци у привреди Југославије 1945-1950. године” (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, Одељење за историју, 2017), 205–208; Saša Ilić, „Vrednovanje rada i životni uslovi nemačkih ratnih zarobljenika zaposlenih u privredi Jugoslavije 1945-1949”, *Istorija 20. veka 2* (2019): 160–161; Наталија Димић, „На обнови Југославије радимо за Немачку: немачки заробљеници, антифашисти, пропагандисти”, *Токови историје 2* (2020), 78–79.

Вађење железничких вагона који су у кориту Дунава завршили када је мост оштећен током савезничког бомбардовања, 1946. година, фотографија, из фонда Железничког музеја у Београду

Учешће бродара на послератној обнови Панчевачког моста, 1946. година, фотографија, МНТ, Т:18.2.1529

Главној управи речног саобраћаја такође је био додељен један број ратних заробљеника. За бригу о њиховим животним условима, снабдевању, смештају, исхрани, здравственој заштити, дисциплини, па чак и окултурним и рекреативним потребама, било је задужено Средишно руководство заробљеничке службе ГУРС-а. Заробљеници су били смештани по базама, односно радним командама, у којима се њихов број мењао у зависности од потреба посла.⁶⁰¹ Током лета 1945. године група од 180 заробљеника помагала је на пословима подизања 23 пловна објекта потопљена у зимовнику Ада Хуја. При Секцији за грађење Савског пристаништа било је ангажовано 70 заробљеника, њих 60 у Бродоградилшту „Чукарица” у које су на поправку долазили сви са дна подигнути и оштећени бродови, а њих 300 на помоћним пословима током исушивања бежанијског зимовника и вађења и оспособљавања пловила која су у њему била потопљена. По завршетку тог посла били су ангажовани на финансирању стрме равни попречног навоза новог речног бродоградилшта „Тито” за које је изабрана локација на десној обали бежанијског зимовника (посматрано од улаза у зимовник с водене стране). Осим чисто мануелних послова, заробљеници су радили и у машинско-бродоградитељским радионицама као механичари, електричари, заваривачи и столари,⁶⁰² а чак су учествовали у такмичењима југословенских радника која су била организована поводом државних празника, 1. маја и 29. новембра. Учешће заробљеника је било нарочито запажено на такмичењима 1946. и 1947, а од појединачних послова посебно је био истакнут значај њиховог рада на обнови Панчевачког моста. До половине 1947. године преко 500 заробљеника било је проглашено за ударнике.⁶⁰³

ПАРНИ БАГЕР СИДХАВН

За обављање радова у бежанијском зимовнику 1945. године од кључне важности је било коришћење багера сисавца *Сидхавн* који се у Београду налазио од 9. маја 1938. године. После путовања од нешто више од месец дана, допловио је из Гдиње на Балтику, прошавши преко Средоземног и Црног мора, а затим 1.170 километара узводно Дунавом. Кроз Ђердап га је превукао тегљач *Кајмакчалан*, а у Сипском каналу је као испомоћ коришћена и локомотивска вуча. Багер дужине 61,30 и ширине 9 метара, са парном триплекс погонском машином од 600 KS, запремине од око 500 m³ са максималним газом од 3,5 m, опремљен цевоводом на понтонима дужине 1.200 метара, изграђен је 1907. године у Ротердаму, за потребе извођења регулационих радова на ушћу Неве у Санкт Петербургу. По избијању Октобарске револуције у Русији 1917. године багер је евакуисан у Шведску, а од 1930. је био у власништву данског капетана Морицена (J. G. Mouritzen), у саставу његове фирме „J. G. Mouritzen Hopper” из Копенхагена.⁶⁰⁴

601 Nikola M. Brčić, „Ratni zarobljenici pri Glavnoj upravi rečnog saobraćaja”, *Бродарски гласник* 1–2 (1946): 54–55.

602 Нешић, „Вађење потопљених објеката из Бежанијског зимовника код Београда”, 124; Brčić, „Ratni zarobljenici pri Glavnoj upravi rečnog saobraćaja”, 54–55.

603 Илић, „Страни радници и стручњаци у привреди Југославије 1945–1950. године”, 235–236.

604 За Међународну компанију за уговарање радова (Internationale Maatschappij tot het Aanemen van Werken) из Ротердама је у бродоградилшту у Ротердаму (Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N. V.) изграђен багер који је 1907. године понео име *Санкт Петербург* (*St.*



Када је Београдска општина решила да прошири територију града на леву обалу Саве, односно на Нови Београд, како је већ тада називан, поставило се питање како подићи висину постојећег плавног и мочварног терена и где наћи огромне количине земље потребне за његово насипање. Идеја за најбољи начин за извођење планираних радова потекла је управо од капетана Морицена. Разматрајући 1936. године са београдским инжењером Бранивојем Нешићем могућности за насипање терена на левој обали Саве, капетан је као најекономичније решење предложио вађење и коришћење материјала из речног корита.

Уследили су преговори и припреме елабората, да би уговор о делимичном насипању терена (600.000 m²) до коте 75,80⁶⁰⁵ и осигуравању обале између река Дунава и Саве и пута Београд–Земун био потписан 23. фебруара 1938. између

Председник владе Краљевине Југославије др Милан Стојадиновић 20. маја 1938. свечано отвара радове на насипању терена на левој обали Саве у Београду пуштајући у погон багер *Сидхавн*, снимом: Фрањо Мосингер, МНТ, Т:18.2.701

Petersburg). Багер је 1913. купила фирма из Копенхагена која му је променила име у *Селтхолмн* (*Saltholmen*). Десет година касније, багер је још једном променио власника и од тада плови и ради под именом *Сидхавн*. На подацима о градњи и раној историји багера *Сидхавн*, прикупљеним истраживањем података у међународним бродским регистрима (*Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Danmarks Skibliste*), срдечно се захваљујем Дејану Јовановићу. МНТ, Т:18.1. кут. 32, КПБ, док. 135/1945: J. G. Mouritzen & Co. 30.3.1944. доставља Управи речног саобраћаја податке о багеру *Сидхавн*; Dušan Tasić, Dragomir Žikić, „Masovna nasipanja hidrauličnim putem na Novom Beogradu i u Kalkuti – Indija”, *Brodarstvo 16*¹⁷ (1962), 783; *Registar brodova 1973-74* (Split: Jugoslavenski registar brodova, 1974), 271.

605 Просечна кота наведеног терена била је 71, због чега је редовно био плављен. Тако се за време високих водостаја дешавало да локални бродови на путу из београдског пристаништа за Земун плове преко терена на коме се данас налази зграда Палате Србија.

Београдске општине и Данске групе у коју су ушле две највеће данске инжењерске фирме из Копенхагена „Хојгард и Шулиц а.д.“ (Højgaard et Schultz S.A.) и „Кампсакс а.д.“ (Kampsax S.A.).⁶⁰⁶ Данска група је била најповољнији понуђач, са ценом од шест динара по кубном метру, уз додатних 10% на име слегања терена и других губитака. Поређења ради, француска фирма „Батињол“ (Batignol), која је претходних година изводила бетонске радове на Мосту краља Александра и градила путеве који су га повезивали са Земуном и Бежанијом, нудила је насипање по цени од 18 динара по кубном метру. Цена коначно уговорених радова са Данском групом износила је 30 милиона динара. Пројекте насипања и изградње обалоутврда израдила је фирма „Кампсакс“, а податке о висини насипања и протицајном профилу обезбедило је Хидротехничко одељење Министарства грађевина Краљевине Југославије које је и ревидирало и одобрило пројекте. Данска група се обавезала да посао обави најдаље до 1. октобра 1940. године користећи своје пловне објекте, справе и алате, као и свој материјал и радну снагу. За послове самог насипања терена стручњаци Данске групе су изнајмили багер сисавац *Сидхавн* предузећа „J. G. Mauritzen Норре“. Радови су започели 20. маја 1938. мањом свечаношћу приређеном на багеру *Сидхавн* окићеном југословенским и данским заставама. Бродска постројења је у покрет ставио председник владе Краљевине Југославије др Милан Стојадиновић.⁶⁰⁷

Од почетка радова па до 31. марта 1941. године када се завршило са исушивањем терена, радило се непрекидно, у три смене. Претходно су, још у јулу 1940, били завршени кеј и камене облоге уз реку, а у међувремену је Данска група закључила још један уговор и у току 1939. и 1940. обавила и мелиорационе радове на терену такозване Баре Венеције, између Главне железничке станице, обале Саве и железничког моста. Месечни учинци су се кретали од 120.000 до 150.000 m³, а насута је укупно око 3.250.000 m³ материјала. Комплетна посада багера *Сидхавн* је једно време била данска, да би касније, осим заповедника и управитеља строја, била замењена југословенском.⁶⁰⁸ У почетку се насипање

606 У име града уговор су потписали председник општине Влада Илић са већницима инжењером Јованом Петровићем и адвокатом Љубомиром Стефановићем, а у име Данске групе њен пуномоћник Кристијан Петер Георг Кампман, члан Управног одбора и директор фирме „Кампсакс“. „Београдска општина и данска група ‘Хојгард и Шулиц’ и ‘Кампсакс’ потписали су јуче уговор о насипању земљишта на левој обали Саве“, *Политика* 24. 2. 1938, 6; Зоран Љ. Николић, Марко Радоњић, *Тајна Новог Београда* (Београд: Графички атеље Богдановић, 2010), 180. У књизи *Тајна новог Београда*, на стр. 170–213, објављен је велики број фотографија радова Данске групе, а као један од извора наведен је „фонд Ђорђа Латовљевића“. Морамо да напоменемо да је у ствари у питању фонд некадашњег Музеја речног саобраћаја, за који је привремено био задужен Ђорђе Латовљевић, капетан ЈРБ-а. Заједно са преосталим материјалом Музеја речног саобраћаја, фотографије Данске групе (1938–1941) је на трајно чување и старање 2013. преузео Музеј науке и технике у чијем се фонду налазе под инв. бр. Т:18.2.701-993.

607 „Данска група почела је радове насипањем земљишта на левој обали Саве“, *Политика* 21. 5. 1938, 5; Аноним, „Уговор са Данском групом о делимичном насипању терена између Дунава и Саве и државног пута Београд-Земун“, *Београдске општинске новине* (1938), 438–440; Tasić, Žikić, „Masovna nasipanja“, 783–784; Николић, Радоњић, *Тајна Новог Београда*, 173–186; Ранка Гашић, „Планови за изградњу Београда на левој обали Саве у међуратном периоду“, у *Просторно планирање у југоисточној Европи до Другог светског рата*, ур. Војана Миљковић Кагић (Београд: Историјски институт, Балканолошки институт САНУ и Географски факултет Универзитета у Београду, 2011), 386–389.

608 Tasić, Žikić, „Masovna nasipanja“, 784; Гашић, „Планови за изградњу Београда“, 388–389.



вршило песком из Дунавца, али како се он показао тешким за пуњење, касније је узиман гранулометријски знатно повољнији материјал са терена преко пута Електричне централе у Београду.

Приликом вађења песка из Дунавца, у кориту између Великог и Малог (Коњског) ратног острва, пронађен је разноврстан палеонтолошки и археолошки материјал. По налогу инжењера Нешића и директора Данске групе Карла Ларсена, ови налази су прикупљани, да би их Данска група затим поклонила Музеју општине града Београда, данашњем Музеју града Београда. Поред остатака плеистоценских животиња издвајају се различити типови оружја – мачеви, копља, буздовани, секире, ђулад различитих величина, али и већа количина нумизматичког, као и нешто мање керамичког материјала. За потребе каснијих радова на насипању земљишта које се протезало око железничке станице, такозване Баре Венеције, багер *Сидхавн* је узимао песак из корита на делу између Ратног острва и Куле Небојша. Ту је такође налажен археолошки материјал, углавном различити типови оружја – топовска ђулад, копља и мачеви, који су такође поклоњени Музеју.⁶⁰⁹ Занимљив налаз потиче и са самог ушћа Саве у Дунав, из корита у близини некадашње аустроугарске карауле. Ту су откривени масивни дрвени шипови за које се претпостављало да су остаци обалног стуба старог моста преко Саве „са деловима коловоза који је био на коти од 68 – 68,5 што указује на низак водостај који је тада владао у реци”. Забележено је да су на истом месту пронађени и „делови пута који је на коти 71,5 ишао од коловоза према селу Бежанија”.⁶¹⁰

Немачки напад на Југославију и Београд затекао је *Сидхавн* у Земуну где је вршио насипање терена иза фабрике „Икарус”. За време немачке окупације земље објекти Данске групе су обављали радове већег обима на Сави, као и на Дунаву код Панчевачког моста, у Новом Саду и у Костолцу.⁶¹¹

609 „Поклон Данске групе Музеју општине града Београда”, *Београдске општинске новине* 1 (1940), 93; „Нови поклон ‘Данске групе’”, *Београдске општинске новине* 9 (1940), 71.

610 Tasić, Žikić, „Masovna nasipanja”, 784. Аутори наводе да су у питању остаци римског моста и пута, што сматрамо да није тачно.

611 МНТ, Т:18.1. кут. 46, Управа речног саобраћаја, док. 312, Доказни материјал против Данске багерске групе, 17. јул 1946.

Мадсен, заповедник багера *Сидхавн*, Морицен и инжењер Карло Ларсен у Београду, зима 1939/1940, фотографија, МНТ, Т:18.2.928

Парни багер рефулер *Сидхавн* у раду, Београд 1940. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.712



Ослобођење Београда 20. октобра 1944. багер *Сидхавн* је дочекао на дну Саве. Немачке јединице су га средином октобра 1944. минирале, али је посада успела да спречи његово разарање и потопила га је отварањем наплавних вентила у Чукаричком рукавцу на km 6,000 тока реке Саве.⁶¹² По вађењу из воде и поправци, први послератни посао багера *Сидхавн* било је затварање бежанијског зимовника. Затим је *Сидхавн* насуо и 420.000 m³ новог терена на десној обали зимовника (посматрано од улаза са водене стране), за потребе изградње навоза новог речног бродоградилшта „Тито”.⁶¹³ Средином јула 1946. године против Данске групе је покренут поступак због привредне сарадње са Немцима током окупације земље, а у циљу трајне конфискације њихових пловних објеката.⁶¹⁴ Од 1950. године некадашњи багер *Сидхавн* је био у флоти Багерско бродарског предузећа (ББП) из Београда под именом *Колубара*. Багер, који је своју каријеру започео на Балтику на самом почетку 20. века, заувек је остао у Београду.

Масивни дрвени шип извађен из корита на ушћу Саве у Дунав, уз фотографију је на француском језику дописано: „Ронилац је пронашао стари мост испод зида новобеоградског кеја”, МНТ, Т:18.2.798

ПУТНИЧКИ ПАРОБРОД КРАЉИЦА МАРИЈА

Потапањем током савезничког бомбардовања Београда 17. априла 1944. године завршио се живот путничког пароброда *Краљица Марија* који је био у власништву Југословенске речне пловидбе (ЈРП). По исушивању зимовника 1945. и увида у стање, донета је одлука да се брод *Краљица Марија* расходује и исече.

Изграђен за Прво аустријско дунавско паробродско друштво 1874. године, брод је до завршетка Првог светског рата пловио под именом *Веста* (*Vesta*), када је као ратни плен припао Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца и добио име

612 МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРП, ПС НКОЈ, Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, на Сави и Драви, Београд 13. јануар 1945, ред. бр. 91.

613 Захваљујући томе што је имало најсолиднији навоз на дунавско-савском акваторијуму, бродоградилште „Тито”, касније „Београд”, градило је и морске трговачке бродове и временом постало једно од највећих европских речних бродоградилшта. У послератном периоду у њему је изграђено преко 600 бродова, од чега око 400 за иностране наручиоце. Осим тога, у пројектном бироу овог бродоградилшта пројектована су пловила и за сва остала бродоградилшта на Дунаву и на Сави. Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, 36–38; Роџег, *Vekovi srpskog rotorstva i rečnog brodarstva*, 216; *Мала историја српске бродоградње из збирке Машинског факултета у Београду* (Београд: Универзитет у Београду, Машински факултет, 2016), 5

614 МНТ, Т:18.1. кут. 46, Управа речног саобраћаја, док. 312, Доказни материјал против Данске багерске групе, 17. јул 1946.

Љубљана. Пошто је већ био 50 година стар, 1924. је обављена генерална поправка брода током које је извршена и уградња новог парног котла. Посао је на рачун ратних репарација урађен у бродоградилушту „Кристоф-Рутхоф” у Регенсбургу, а управа Бродарског синдиката СХС је донела одлуку да обновљени путнички пароброд понесе име *Краљица Марија*.⁶¹⁵ Најважнији историјски догађај из живота овог брода везан је за превоз јеврејских избеглица, такозвани Кладовски транспорт.



Путничке пароброде Југословенске речне пловидбе *Краљица Марија*, *Цар Душан* и *Цар Никола II* закупио је 1939. године Савез јеврејских вероисповедних општина Југославије за потребе превоза јеврејских избеглица из неколико европских земаља. Те 1939. године Југославија је била једна од ретких слободних земаља у Европи, а кроз њу је водио део изузетно важног пута за исељавања европских Јевреја који су тражили спас од немачког терора. Тај пут се спуштао Дунавом до Црног мора, а затим даље морским бродовима за Палестину. Захваљујући белешкама у бродском дневнику Стерзиоса Андруцоса, капетана речне пловидбе Краљевине Југославије, познато је да су поред Кладова 4. маја 1939. прошли бродови *Краљица Марија* и *Цар Душан* са јеврејским избеглицама на путу ка Црном мору. У следећем организованом транспорту Андруцос је и сам учествовао и то као заповедник брода *Краљица Марија* на који је у Братислави 20. октобра 1939. укрцана група од 361 Јевреја и 20 тона терета. По доласку у Прахово, брод *Краљица Марија* је пуних 10 дана усидрен чекао дозволу да настави путовање ван југословенских територијалних вода, тако да су путници

Путнички пароброд *Краљица Марија* испловљава из београдског пристаништа, тридесете године 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.672

615 ИАБ, БС СХС, Фонд 1557, Записник седнице Управног одбора Бродарског синдиката, одржане на дан 26. јула 1923; „Ново име”, *Бродар* 9–10 (1925), 20.

у Сулину приспели тек 6. новембра увече, где се чекање наставило још двадесет дана. У првим ноћним сатима 26. новембра 1939. године брод *Краљица Марија* је отпловио до ушћа Дунава где је обављено пребацивање путника на морски брод који их је одвезао до Палестине.

Трећи превоз јеврејских избеглица познат је у историографији и у јавности као Кладовски транспорт. Бродови *Краљица Марија*, *Цар Душан* и *Цар Никола II* прихватили су 14. децембра 1939. године хиљаду избеглица на отвореној реци, код Бездана на југословенској граници, директно са брода *Уранус* Дунавског аустријског друштва – ДДСГ-а који их је довезао до те тачке. Пошто је енглеска управа под којом се налазила територија тадашње Палестине ограничила број дозвола за усељавање, ова група избеглица је кренула на пут без сертификата британске владе, са надом да ће им они у међувремену бити обезбеђени. На брод *Краљица Марија*, под заповедништвом капетана Андруцоса, укрцан је 371 путник. Док су били у Београду где је брод утоварио нову количину угља, управа Југословенске речне пловидбе је, из још увек непознатих разлога, наложила да Андруцос преда брод капетану Драгом Трифуновићу. Капетан Андруцос се као путник одвезао до Кладова у коме се и искрцао 17. децембра. Конвој са избеглицама је продужио за Прахово, последњу дунавску луку у југословенским територијалним водама где се, мимо планираног, путовање и завршило. Румунске власти су поштриле прописе о уласку у земљу и нису дозволиле пролазак транспорта јеврејских избеглица без сертификата британске владе и без обезбеђеног превоза за наставак путовања у Палестину. Због тога су се три брода Југословенске речне пловидбе са јеврејским избеглицама вратила из Прахова и 31. децембра 1939. године сместила у зимовник у близини Кладова.⁶¹⁶

„Зимовник у Кладову је већ био примио око стотину реморкера и шлепова са доњег Дунава када је флотила, чудна и необична по свом саставу, стигла на одређено место. То је био озбиљан знак да се флотила мора спремити за једну зиму, дугу и монотону, у зимовнику који се налазио на три километра северно од Кладова. Мноштво људи на флотили одавало је видан и чудан контраст мирном и једноличном животу на суседним реморкерима и шлеповима. На њима једва да су се видели људи. Дежурно особље у зимовнику пажљиво је пратило кретање леда и великим чакљама га разбијало. Сем флотиле, само

616 Naftali-Bata Gedalja, „Dva cara i jedna kraljica”, *Jevrejski almanah* 1957–1958 (1958), 206–210; *Kladovo – transport* (Beograd: Savez jevrejskih opština Jugoslavije, 2002), 4–5, 24; Gabriele Anderl, Walter Manoschek, *Propalo bekstvo: Jevrejski transport „Kladovo“ na putu za Palestinu 1939–1942* (Beograd: Jevrejski istorijski muzej, Savez jevrejskih opština Srbije i Crne Gore, 2004), 54–56; Ženi Lebl, „Tragedija transporta Kladovo – Šabac. Odbor za pomoć emigrantima”, u *Kladovo transport*, Zbornik radova sa okruglog stola održanog u Beogradu oktobra 2002, uredio Andrej Mitrović (Beograd: Jevrejski istorijski muzej Saveza jevrejskih opština Srbije, 2006), 114–122 (Жени Лебл наводи да су бродови ушли у зимовник код Кладова 10. децембра 1939, што није могуће с обзиром да су путници преузети на Дунаву код Бездана средином децембра); Ранко Јаковљевић, „Јевреји на североисточним границама Србије”, *Баштиник* 12 (2009), 44; Небојша Цвејић, „Пут. Повест о страдању транспорта Кладово – Шабац”, *Код 21* 4 (2016), 65–70; Ранко Јаковљевић, „Збрињавање јеврејских избеглица бродом *Краљица Марија* 1939. године према дневнику капетана Стериоса Андруцоса”, <http://elmondosefarad.wikidot.com/zbrinjavanje-jevrejskih-izbeglica.brodom-kraljica-marija> (приступљено 21. 3. 2021).

је *Кајмакчалан* – највећи и најјачи тадашњи ђердапски брод, око 1.500 коњских снага – био под паром. Он је био на челу зимовника. Својим огромним гвозденим лопатама вршио је ситна померања у месту, да лед не притисне бродове. Нешто слично, као кад деца скачу у месту, преко конопца.⁶¹⁷

Од доласка у зимовник заповедништво и бригу о броду *Краљица Марија* преузео је поново капетан Андруџос, све до 18. марта 1940, када је предао дужност капетану Драгутину Лилићу. Негде у то време су и пловила на којима су привремено уточиште нашле јеврејске избеглице из зимовника премештена на локацију уз само насеље, где су остала све до почетка маја када је избеглицима



дозвољено да се привремено настане у Кладову и околини. Око 650 лица се искрцало 2. и 3. маја 1940. године, па су бродови *Краљица Марија* и *Цар Никола II* ослобођени и одмах враћени у Београд, док је *Цар Душан* испловио из Кладова 18. маја у 22 часа. Југословенска речна пловидба је, наиме, захтевала да јој

617 Gedalja, „Dva cara i jedna kraljica”, 210.

618 Име Хермана Фрајделхелда нисам успела да пронађем у списковима лица која су се налазила у Кладовском транспорту, а који су доступни у литератури коју сам користила. Сасвим је могуће да је у питању погрешно уписано име, као што је на полеђини фотографије погрешно уписано да је направљена 1939. године јер је, по свему судећи, у питању период између 18. марта и 2. маја 1940. Записи на полеђини су из каснијег времена, када је фотографија доспела у Музеј речног саобраћаја.)

Према натпису на полеђини фотографије у групи стоје, слева надесно, капетан Драгутин Лилић, Херман Фрајделхелд и капетан Стјепан Петеј поред брода *Краљица Марија* у Кладову, фотографија, МНТ, Т:18.2.602⁶¹⁸

се врате њени бродови и шлеп *JPII 26625* који је такође био изнајмљен за потребе становања путника. С почетком пролећне сезоне требало је да буду ангажовани на другим пословима, а претходно је на њима било потребно обавити и извесне поправке. За причињену штету на бродовима која је настала због њиховог коришћења за потребе становања, Савез јеврејских вероисповедних општина Југославије платио је Речној пловидби око два милиона динара, док је сам закуп бродова износио 1.000 долара дневно.⁶¹⁹ О четири и по месеца избегличког живота на бродовима, Нафтали-Бата Гедаља забележио је и следеће: „Било је венчања и рађања, као што је било и развода! Био је то један пловешти град, са 1.000 становника, подељен у три кварта: два цара и једна краљица [мислећи при томе на бродове *Цар Душан*, *Цар Никола II* и *Краљица Марија* – прим. Г. К.].”⁶²⁰

Пароброд *Краљица Марија* је конфискован заједно са свим другим објектима Југословенске речне пловидбе на основу одлуке Врховне команде Немачке од 15. априла 1941. године. По поновном успостављању пловидбе на територији немачке окупационе зоне у Србији, брод *Краљица Марија* је одржавао путнички саобраћај на Сави, на линији Београд–Шабац–Београд, све до 9. септембра 1941. када су га припадници Посавског НОП одреда напали, запалили и потопили у близини села Ушће (о том догађају више на стр. 142). Брод је из Саве извађен 14. септембра 1942. и одвучен у бежанијски зимовник где је поново потопљен током савезничког бомбардовања Београда 17. априла 1944. године. По исушивању зимовника у септембру 1945. направљене су и прве процене стања брода после нових скоро годину и по дана боравка под водом: „Путнички брод *Краљица Марија*, 660 КС. Вредност новог 7.500.000 динара, садашња вредност 600.000 динара. Брод горео. Корито добро, задњи део извитоперен. Машине демонтиране делимично, котлови добри, уграђени нови 1928. године. Оправљен масним баловима.”⁶²¹ Међутим, старост од пуних 70 година и степен оштећења довели су у питање исплативост улагања додатних средстава у његову поправку и били су пресудни за доношење одлуке да се брод стави у распрему. По решењу министра саобраћаја путнички пароброд *Краљица Марија*, *ex Љубљана*, *ex Веста*, избрисан је 1947. године из Регистра бродова. Био је то крај живота ове беле лађе, још издалека препознатљиве путницима на дунавским и савским обалама због своја два димњака које је у флоти путничких бродова Краљевине Југославије једино она имала.

619 Gedalja, „Dva cara i jedna kraljica”, 212; Anderl, Manoschek, *Propalo bekstvo: Jevrejski transport „Kladovo“ na putu za Palestinu 1939–42*, 94-101; Lebl, „Tragedija transporta Kladovo – Šabac”, 129–137; Јаковљевић, „Јевреји на североисточним границама Србије”, 44; Јаковљевић, „Збрињавање јеврејских избеглица бродом *Краљица Марија*”, wikidot.com (приступљено 21. 3. 2021).

620 Gedalja, „Dva cara i jedna kraljica”, 208.

621 Vojšić, „Vađenje potopljenih objekata”, 225. Путнички брод *Краљица Марија* био је дугачак 65,12 m, широк 6,10 m, а преко точкова 12,52 m.

СТЕРЗИОС АНДРУЦОС

капетан речне пловидбе

Стерзиос Спириносос Андруцос је рођен 6. новембра 1889. на острву Спецес у Грчкој, где је похађао основну школу, док је четири разреда гимназије завршио у Науплиону на Пелопонезу. Од 1. октобра 1905. до 10. новембра 1908. је у својству морнара био запослен у фирми „Мендел”, са седиштем у Браили, на дунавском броду *Ida* на коме је његов стриц био заповедник. По напуштању службе одлази у Грчку и као добровољац ступа у ратну морнарицу, где остаје до августа 1913. када је услед рањавања у рату демобилисан, са чином потпоручника. Тада поново долази на Дунав, у Браилу, где ступа у службу код фирме „Сочетате Дунаре” (Societate Dunare). На њиховом броду *Dunare* је радио од 20. септембра 1913. до 1. априла 1917, прве две године као редар, затим као бродски пилот. Испит за пилота на доњем Дунаву положио је при Европској дунавској комисији 20. септембра 1913. Од почетка априла 1917. Андруцос је прешао у службу ДДСГ-а за који је као бродски пилот за доњи Дунав радио до септембра 1918. У том тренутку се налазио на броду ДДСГ-а *Ђурђу (Giurgiu)* у Корабији у Румунији, а када је аустријска посада напустила брод, преузео је команду. Кроз неколико дана у Корабију је стигла и савезничка војска, тако да је брод коришћен за пребацивање француских и британских јединица из Бугарске у Румунију. Потом је Андруцос добио наређење да брод одведе у Београд, где га је од 10. октобра 1918. преузела у службу Команда дунавске пловидбе. По одласку савезника, Андруцос се прикључује бродарству Краљевине СХС као заповедник брода *Барања*. У Бродарском синдикату Срба, Хрвата и Словенаца је био од његовог оснивања 10. октобра 1919, а по његовом укидању прешао је, 1. јануара 1926. године, у Државну речну пловидбу. Заједно са супругом Идом и децом Драгославом и Александром, примљен је у држављанство Краљевине СХС 17. октобра 1928. Пошто је као заповедник бродова под југословенском заставом од 1918. године показао успех у раду, на захтев Дирекције речне пловидбе Министарство саобраћаја је 7. априла 1931. издало решење и одговарајуће овлашћење да Андруцос може и даље да командује бродовима сваке врсте, иако није у Југославији полагао испит за капетана речне пловидбе. У периоду од 1927. до 1935. када је вршено оцењивање од стране непосредно претпостављених (Дирекције, шефа наутичког одсека или различитих комисија), стручна способност капетана Андруцоса увек је добијала највише оцене. Дуго је пловио доњим Дунавом и Ђердапом и убрајан је у најбоље ђердапске капетане. Као заповедник најдуже се задржао на тегљачу *Србија*, од 1930. до 1937. Девог марта 1936. одликован је Орденом Св. Саве петог реда. У августу 1944. је са бродом *Војвода Бојовић*, на коме се налазио као заповедник, ступио у службу Црвене армије и радио на пребацивању њихових тенковских јединица из Калафата у Видин. Потом је превозио понтонске мостове у Нови Сад, да би по повратку у Кладово, по наредби штаба Прве морнаричке базе, примио команду брода *Стаљинград*. Као заповедник бродова Совјетског дунавског државног бродарства (СДГП)⁶²² из Измаила био је ангажован од 11. септембра 1944. до 7. јуна 1945. За наутичког референта Речне пловидбе постављен је 1946, а за наутичког референта ЈУСПАД-а⁶²³ 1947. Пензионисан је 1. септембра 1950. године.



622 СДГП – Советское Дунайское Государственное Пароходство, Измаїл.

623 ЈУСПАД – Југословенско-совјетско паробродарско акционарско друштво.

Капетан Стерзиос Андруцос је са породицом живео у Кладову. Говорио је грчки, српски, румунски и руски језик. Преминуо је у ноћи између 17. и 18. октобра 1960. године у Кладову где је и сахрањен. Свирањем из сирена, ђердапски бродови који су се затекли у пристаништу, у часу сахране опростили су се од свог дугогодишњег заповедника одајући му на тај начин заслужено признање и поштовање.⁶²⁴

ПУТНИЧКИ ПАРОБРОД ЦЕТИЊЕ

У савезничком бомбардовању Београда 16. априла 1944. у бежанијском зимовнику је потопљен и путнички пароброд *Цетиње* који је тада иза себе већ имао 88 година континуиране употребе. У флоту Краљевине СХС брод је дошао као ратни плен добијен од Мађарског краљевског поморског и речног бродарства (МФТР) за које је пловио под именом *Алђе* (*Algyó*).⁶²⁵ Пре тога већ је неколико пута мењао власнике и имена. Изграђен је 1856. године као парни путничко-теретни брод за Баварску паробродску компанију „Ин-Дунав” (Bayerische Inn-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) из Пасауа и запловио под именом *Хиршау* (*Hirschau*). Само три године касније, 1859. године, прешао је у власништво Државне железничке компаније са седиштем у Бечу, која му је променила име у *StEG I* и којој је припадао до 1891. када је прешао у Мађарску државну железничко бродарску компанију (MÁV) из Будимпеште која га је преименовала прво у *MÁV II*, а већ следеће године у *MÁV VIII*. Под истим именом брод је од 1895. године био у закупу код МФТР-а, да би га ово предузеће 1914. откупило, променивши му тада име у *Алђе*.⁶²⁶

По преузимању од стране Краљевине СХС брод је додељен флоти Бродарског синдиката СХС и тада добија име *Цетиње*. Најчешће је радио на линији између Смедерева и Београда, а при изузетно ниским водостајима бродом *Цетиње* се због његовог плитког газа, обављао саобраћај на Сави између Београда и Шапца.⁶²⁷ По укидању Синдиката, брод је од 1. јануара 1926. пловио за Државну речну

624 За писање биографије коришћена је документација из приватне збирке наследника капетана Стерзиоса Андруцоса. На увиду у ова документа, као и на њиховим електронским копијама, најсрдачније се захваљујем господину Данку Јовановићу из Кладова. За рад су коришћена фотографија и следећа документа: Сведочанство о пријему у држављанство Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, 17.10.1928; Brevet de Pilote Fluvial Exclusif No 82, Commission Européenne du Danube, Inspection de la navigation, препис из 1930; Решење Управе поморства и речног саобраћаја Министарства саобраћаја Краљевине Југославије бр. 3450, 7.4.1931; Уверење о трајању радног ангажмана, СССР, Агенција СДГП, Порт Турну-Северин, бр. 6/7, 7.6.1945; Аутобиографија, писана 1948; Записник по предмету доказивања радног стажа за пензију, Срески завод за социјално осигурање Неготин, Филијала Кладово, бр. 254/1958, 18.2.1958. Из Архива Музеја науке и технике коришћена су следећа документа: МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 51, Подаци о капетанима: Квалификациони лист капетана Стерзиоса Андруцоса; копија из неидентификованих новина: Б. П. „Умро Андруцос Стерзиос”.

625 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца који су ратни плен и који су добијени по чл. V Војне конвенције, ред. бр. 81; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 49–50.

626 https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/cetinje_exalgyo_exmav_viii__exmav_ii__exsteg_i__exhirschau/1 (приступљено 22. 5. 2022).

627 ИАБ, БС СХС, Фонд 1557, Записник седнице Извршног одбора Бродарског синдиката СХС одржане 15. августа 1923; Младен Ст. Ђурчић, „Кад пловидба престаје на Сави и у Ђердапу”, *Бродар* 7–8 (1923), 35.

пловидбу. *Цетиње* је 1928. године преграђено у путнички брод, а истовремено су обављени и уградња новог парног котла и генерални ремонт. Током 1931. *Цетиње* је привремено било ангажовано на Тиси, на превозу путника на линији између Старог и Новог Бечеја. По немачкој окупацији Краљевине Југославије 1941. године брод је, као и сва остала пловила Речне пловидбе, конфискован и током рата коришћен од стране окупатора, све до априла 1944. када су га потопиле савезничке бомбе.

После потапања у бежанијском зимовнику путнички пароброд *Цетиње*, ех *Алђе*, није обновљен. По његовом расхоровању, име *Цетиње* је понео други путнички пароброд. Мађарски брод *Арпад*, преузет као ратни плен после Првог светског рата, пловио је у Краљевини СХС/Југославији под именом *Прешерн*. После Другог светског рата добио је име *Цетиње*, под којим је и завршио свој дуги живот.



Путнички пароброд *Цетиње* у београдском савском пристаништу, око 1935. године, фотографија, колекција Милоша Јуришића

3 ПРИРОДНЕ НЕПОГОДЕ

ОЛУЈНИ ВЕТРОВИ

У сливу Дунава преовлађују западни ветрови малих брзина, док су они који достижу брзину од 16–20 m/s заступљени у просеку са 1% и обично дувају зими и почетком пролећа. У летњим олујама локалног карактера, које су типична појава за Подунавље у Панонској низији, брзина ветра некада премаши и 30 m/s. Ветрови, нарочито они великог интензитета, отежавају пловидбу јер стварају таласе који достижу висину од 0,75 m на средњем току Дунава, а код Голупца некада и висину од једног метра. Конструкције речних бродова не дозвољавају пловидбу у овим условима. Наиме, речни бродови немају јаку кобилицу због чега не могу да издрже пловидбу на високим таласима. Јачи ветрови их заносе изван пловног пута, бацају на обалу или у плићаке, а дешава се и да их изненадни јак бочни ветар преврне и потопи, као што је то био случај са путничким бродом *Ниш*.⁶²⁸ Што се Београђанима добро познате кошаве тиче, на Дунаву она највеће проблеме ствара на потезу од Вишњице до Радецког у Земуну. При дејству овог јаког и хладног источног и југоисточног ветра који углавном дува у јесен, зими и у рано пролеће, достижући брзину и од преко 100 km/h (28–30 m/s), тај потез Дунава један је од најопаснијих за пловидбу и сидрење пловила. У београдском акваторијуму дејство кошаве се најслабије осећа уз обалу код Куле Небојша и у савском пристаништу, те су ова места кроз историју увек служила за пристајање и сидрење свих врста пловила.

Олујни ветрови су у прошлости често доводили до потапања пловила. У основним цртама и хронолошким редом осврнућемо се само на неке од тих бродолома за које сазнајемо из сачуваних докумената и из дневне штампе, док ћемо са посебним пијететом обрадити највећу познату мирнодопску речну трагедију која се догодила 9. септембра 1952. године када је код Ратног острва у Београду потонуо путнички брод *Ниш* одневши преко стотину живота у свега неколико трагичних минута.

Бродолом са товаром шишарки. Двадесет четвртог априла 1782. године дунуо је толико јак ветар да „многу гору поломи”.⁶²⁹ У том невремену је код Бановаца потонуо брод који је с товаром шишарки пловио од Белегиша ка Пожаревцу. О бродолому су 3. маја 1782. у Земунском магистрату исказе дали чланови посаде, њих двојица из Перлеза и један из Земуна.⁶³⁰ Шишарке су

628 Душан Дукић, „Дунав. Хидрографски преглед”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 45.

629 Љубомир Стојановић, *Стари српски записи и натписи II* (Београд, Нови Сад: САНУ, Матица српска, Народна библиотека Србије, 1983), фототипско издање, бр. 3519; Радивој Радић, „У почетку свега је страх”, у *Приватни живот у српским земљама у освит модерног доба*, приредио Александар Фотић (Београд: Clio, 2005), 540.

630 Историјски архив Београда, Земунски магистрат (даље ИАБ-ЗМ), 1387-1782-ф2-173; Радомир Богдановић, „Препреке и сметње у речном саобраћају средњег Подунавља и њихово

биле веома тражен производ јер су због велике количине танина који садрже коришћене у процесу штављења говеђе и свињске коже.⁶³¹ За штављење само једне говеђе коже било је потребно осушити, самлети или ситно истуцати чак 10 килограма шишарки и прокувати их у води која се затим користила током последње фазе штављења коже, пре сушења.

Неколико деценија после тог бродолома и Србија се укључила у трговину овим производом. У време прве владавине кнеза Милоша прикупљање шишарки је било најразвијеније у Ваљевској и Шабачкој нахији. Тада је из тих двеју нахија извозено око милион ока шишарки,⁶³² и то у условима када је кнез прописао да је извоз дозвољен само након што се „сви моји чардаци са шишарком не напуне, за коју ћу им потпуно платити, као што цена у вилајету буде”. Наиме, као и у трговини стоком, кнез Милош Обреновић је тражио да се и овде поштује његово право првенства продаје. Државни монопол на откуп шишарки укинут је 1837. године. До тог времена шишарке су као извозни артикал у укупном извозу из Србије заузеле седмо место после свиња, кожа, говеда, вуне, воска и лоја, да би почетком седме деценије 19. века биле пете по висини вредности остварене извозом (после стоке, коже, вуне и лоја).⁶³³ У годинама у којима би род подбацивао, шишарке су се увозиле из Османског царства. И Турци који су живели у Србији бавили су се трговином, али и кријумчарењем шишарки. Београдски Турци су их превозили Савом и Дунавом, а понајвише су их кријумчарили у Панчево.⁶³⁴

У олујном невремену 1789. године. Када је цар Јосиф II објавио рат Турској 9. фебруара 1788, новосадски трговац Јован Јовановић, деда лекара и песника Јована Јовановића Змаја је,⁶³⁵ као и бројни други трговци, својим бродовима превозио различити материјал за војне потребе. Једна од невоља које су га током тог рата задесиле догодила се у априлу 1789. када му је негде код Земуна потонуо брод натоварен сеном. У исто време потонуо је и брод Манојла Николића, сенатора. Новосадски магистрат је о тим бродоломима имао своје мишљење, тврдећи да пловила нису страдала док су чекала на истовар, као што су то пријавили власници, већ због тога што је, услед неопрезности крмара, брод Манојла Николића наишао на камен, док је на броду Јована Јовановића био лош крмар склон пићу. Међутим, пошто је неколико дана дувао ветар изузетне

отклањање од 1740. до 1830.”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 439.

631 Танин, беличасто-жућкасти прах опорог укуса, који се раствара у води, налази се у кори и плодовима различитог дрвећа. Шишарке храстова, као и кора тог дрвета, најбоље су сировине за добијање чисте танинске киселине која се користила за штављење кожа, за производњу мастила, али и у медицини. *Мала енциклопедија* (Београд: Просвета, 1978).

632 Око 1.283 тоне (1 ока = 1,283 kg).

633 Радош Љушић, *Кнежевина Србија (1830-1839)* (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1986), 100, 101; Даница Милић, „Трговина шишарком у Ваљевском крају”, *Гласник Историјског архива у Ваљеву* 30 (1996), 101; Бојана Миљковић-Катић, *Пољопривреда Кнежевине Србије (1834-1867)* (Београд: Историјски институт, 2014), 199–200.

634 Лука Мркобрада, *Уставобранитељска Србија кроз кретање цена и трговину* (Београд: Задужбина Андрејевић, 2016), 46, 48; Ирена Колај Ристановић, „Културни идентитет муслимана у Београду 1841-1867” (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филолошки факултет, 2021), 189.

635 Јован Јовановић Змај (1833–1904), по професији лекар, био је и песник, преводилац и уредник књижевних и сатиричних листова.

јачине, а у близини није било погодног заклона за пловила, то невреме је сигурно било разлог потонућа Јовановићевог и Николићевог брода. У прилог томе иде и чињеница да су током те непогоде оштећена и сва друга пловила у водама од Земуна до Сланкамена, док су бродови које је олуја затекла празне скоро сви били потопљени.⁶³⁶

Бродоломи на ушћу Саве у Дунав. У лето 1793. године, брод новосадског трговца Нићифора Жигића, натоварен пшеницом, претрпео је бродолом због јаке кошаве и потонуо је на ушћу Саве у Дунав. Саслушање крмара Мате Јоканића и осталих чланова посаде обављено је у Земунском магистрату 29. новембра 1793. Комисија коју су чинили Јакоб Петровић и Михаило Савић закључила је да за бродолом није крив крмар Јоканић који је брод са истом количином робе већ три пута возио тим воденим путем. У налету кошаве брод је наишао на невидљиви подводни пањ који му је пробио корито због чега је убрзо и потонуо.⁶³⁷

Такође на ушћу Саве у Дунав, због невремена је, у зиму 1799. године, потонуо брод београдског Турчина Хасана Барјактарија. С неколицином Земунаца Барјактари је склопио посао да му за суму од 140 пијастера изваде потопљени брод и оспособе га за даљу пловидбу и рад. Мањи део новца је дао унапред, али је по завршеном послу одбио да радницима исплати преосталих 82 пијастера, због чега је против њега поведен спор у Земунском магистрату. Барјактаријев пуномоћник је био Петар Миловић, а његова молба да се лицима која су извадила потопљени брод не исплати цела погођена сума била је одбијена.⁶³⁸

Иако су често били једноставне конструкције и слабо опремљени, трговачки бродови и роба коју су превозили представљали су велику вредност за власнике. Због тога су се они увек трудили да се у случају хаварије спаси макар товар, а наравно и брод уколико је то икако било могуће. Потопљени пловни објекти су вађени и због тога што су били препреке на пловном путу, као и због тога што су ометали риболов у појединим подручјима која су се издавала у закуп. Њихово вађење је изискивало трошкове који су наплаћивани на различите начине, често и продајом дрвене грађе од бродске конструкције, уколико је штета на објекту била превелика да би његова поправка била исплатива. Потопљена пловила су некада вадиле државне службе, а некада приватна лица.

Трговачки брод кнеза Милоша Обреновића. Олуја која је над Београдом беснела у ноћи 27. јула 1821. поразбијала је 15 бродова усидрених на Дунаву и Сави, а међу њима и брод кнеза Милоша Обреновића на коме су претходних годину и по дана превожени сено и дрва. Дрвени брод се „пребио” на два места и није га било могуће поправити, па је кнез Никола Станковић, главни капетан

636 Васа Стајић, *Новосадске биографије из Архива новосадског магистрата II* (Нови Сад: Град Нови Сад, 1937), 13–14.

637 ИАБ-ЗМ-1793-ф12-69; Мита Костић, „О дунавско-савској трговини, лађама, лађарима и лађарским цеховима у 18. и 19. веку”, *Историјски часопис САН*, књ. IX-X (1960), 287; Богдановић, „Препреке и сметње у речном саобраћају”, 439.

638 ИАБ-ЗМ-1683-1800-ф64-7; ИАБ-ЗМ-1683-1800-ф64-8; Богдановић, „Препреке и сметње у речном саобраћају”, 439.

кнеза Милоша,⁶³⁹ од кнеза затражио упутство да ли да купи други брод којим би се посао наставио.⁶⁴⁰

Бура на Дунавском кеју. Тринаестог новембра 1895. ветар је на Дунавском кеју „дохватио једну дереглију” која је превозила ствари неког царинског чиновника који се из Гроцке пресељавао за Београд, и однео је на аустријску страну где је ударила о обалу и потопила се. Аласи су из воде извадили три ормана пуна спаваћих и осталих ствари које су све биле пропале.⁶⁴¹

И 21. марта 1910. године, „услед силног ветра, који дува већ три дана”, изјутра се на Дунаву, наспрам Фабрике вунених тканина Косте Илића Синова и Комп., потопила дереглија напуњена циглама у власништву предузимача Саве Ристића. Један полицијски писар је одмах сишао на обалу Дунава и са четири морнара покушао да на другој дереглији приђе оној потопљеној, али су због сувише великих таласа спасиоци морали да одустану од подухвата. Ипак, успели су да виде двојицу бродоломника на катарци потопљене дереглије, као и трећег, који је покушавао да доплови до обале на некој дасци. Када је нешто касније на свом путовању из Панчева туда пролазио путнички брод *Кулна* аустријског ДДСГ-а, са обале је био дат сигнал за помоћ, а жандарми су чак пуцали из револвера како би капетану скренули пажњу, међутим *Кулна* није хтела да притекне у помоћ, већ је наставила пут. На срећу, неколико минута касније је наишла *Мачва*, путнички брод Српског бродарског друштва на путу за Смедерево, која је „одмах на први знак пришла обали и спасла сва три дављеника који су се били готово смрзли, јер су у води били провели пуна два и по сата”.⁶⁴²

У земунском пристаништу. У налету кошаве 1914. године код „Говећег брода” (циглане) у Земуну, на 15 метара од обале Дунава, потонуле су две дрварице грађене од храстовог дрвета. Године 1931. њихови остаци су се још увек видели при ниском водостају. Иако нису ометали обављање саобраћаја, Капетанија пристаништа Земун је предлагала да се ти потопљени објекти поломе и изваде како би се на том месту олакшало пристајање уз обалу.⁶⁴³

За време велике олује која је од 7 до 9.30 ујутру владала у земунском пристаништу, 11. маја 1927. године код Ратног острва је потонуо *Неимар*, парни багер ведричар у власништву Грађевинског предузећа „Неимар” из Београда. Багер је био усидрен код Ратног острва где је вадио песак. Већ на почетку олује вода је у њега продрла таквом силином да посада, и поред уложеног труда, није успела да спречи катастрофу. Багер је потонуо за пола сата. Људских жртава није било јер је посада, видевши да багер тоне, прешла у чамац и довезла се на обалу. Багер је потонуо на шест метара дубине, око 200 метара од обале, ван пловног пута, тако да у том тренутку није представљао никакву сметњу и опасност за

639 Кнез Никола Станковић (1744–1832) из Остружнице, био је и кнез посавски и члан народне канцеларије и београдског суда. Умро је 19. септембра 1832. и сахрањен у порти Цркве Светог Николе у Остружници.

640 ДАС, Кнежева канцеларија II, Народна канцеларија 1821, 433.

641 „Подавила се дереглија”, *Вечерње новости* 316, 14. 11. 1895, 2.

642 „Бура на Дунаву”, *Политика*, 22. 3. 1910, 3.

643 МНТ, Т:18.1. кут. 33, КП Земун, док. 359/1931.

пловидбу.⁶⁴⁴ Касније је извађен и поправљен. Крај Другог светског рата багер *Неимар* је дочекао у чукаричком зимовнику, у потпуно неисправном стању, у власништву предузећа „Бродарско и багерско а. д.” (БИБАД) из Београда.⁶⁴⁵

Дрварица *Давор*, власништво Мире Мандолића из Давора, места на ушћу Врбаса у Саву, била је уписана у регистар Капетаније пристаништа у Славонском Броду. Тог 25. марта 1937. време у Београду је било променљиво. Киша и ветар су на махове мењали снагу и правац, а вода је била осетно уморена. Упркос томе, моторни тегљач *Јошаница*, власништво предузећа „Јошаница а. д.” из Београда, кренуо је под заповедништвом Милете Јотића у 19 сати из београдског савског пристаништа за Стари Бечеј. У вучи је, једну поред друге, имао три дрварице натоварене шљунком: *Сомбор* у средини, *Давор* с десне, а дрварицу *Сплит* с леве стране. Непосредно по поласку састава, још на Сави, таласи су почели да убацују воду у дрварице, па су њихови крмари виком покушали да скрену пажњу заповеднику брода *Јошаница* како би се на време вратио у пристаниште. Морнар са тегљача *Јошаница* је упозорење пренео заповеднику Јотићу, али је његов одговор био да тренутно не може да окрене брод и да ће то урадити касније. Када је састав доспео на ушће Саве још су га јаче захватили удари ветра и таласа који су посебно пунили водом изложену дрварицу *Давор*. Онако натоварена, она се потопила управно на ушће Саве још пре него што је тегљач *Јошаница* успео да се окрене. Примећено је да један члан њене посаде недостаје, али се убрзо испоставило да је пао у воду. Пронашла га је како плута на дасци, а потом и спасила посада путничког пароброда *Штросмајер* који је наишао из правца Панчева.

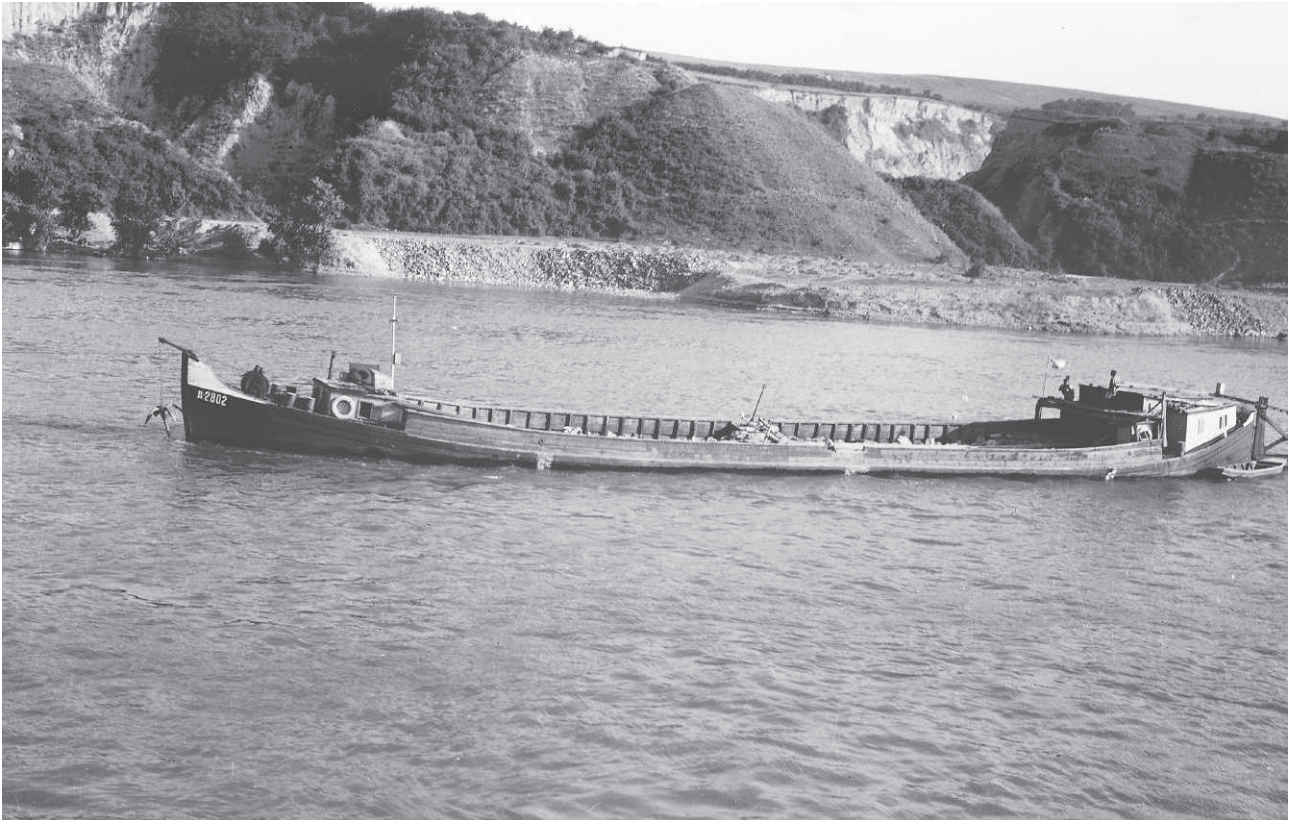
Непосредно по инциденту моторни тегљач *Јошаница* се с преостале две дрварице вратио у пристаниште, оставио их уз леву обалу Саве узводно од Моста краља Александра I, а затим пристао уз десну обалу где је преноћио, не обавештавајући никога о бродолому. Капетанија пристаништа Београд, којој је хаварија накнадно пријављена, донела је одлуку да заповедника брода, Милету Јотића, казни новчаном казном од 150 динара, сматрајући да је за незгоду крив и он, а не само невреме. Јотићу је посебно замерено што се није интересовао за нестали човек као ни за безбедност пловидбе на месту на коме се објекат потопио. Међутим, на ову одлуку Капетаније пристаништа заповедник Милета Јотић се жалио Управи поморства и речног саобраћаја која га је ослободила одговорности за бродолом с образложењем да је „тога дана дувао ветар орканске снаге”.⁶⁴⁶ Остаци дрварице *Давор* се и данас налазе у кориту Дунава, највероватније управо у непосредној близини олупине парног тегљача *Земун* (о томе више на стр. 258).

У невремену 14. априла 1937. године. Само три недеље касније, снажно невреме је поново захватило ширу околину Београда и направило велике проблеме на Дунаву и на Сави. Како је ветар током поподнева ојачао, пловидба је морала да буде обустављена. Због високих таласа била су угрожена сва пловила која су се нашла на отвореној реци. Бродовима усидреним на Дунавском кеју су пуцали конопци, а сидра су почела да им попуштају. Дрварице *Милан*, *Јулија*

644 МНТ, Т:18.1. кут. 33, КП Земун, док. 558/1927.

645 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 56, 1944, 16.

646 МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 945/37, од 16. априла 1937.



Отворена дрварица Д 2802, сличног типа као дрварице *Милан*, *Јулија* и *Јаромир*, педесете године 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.1692

и *Јаромир*, власништво Милана Рајша из Сиска, отргнуте су с везова, а ветар их је бацио на леву обалу Дунава, прекопута низводног врха Ратног острва.⁶⁴⁷ Истовремено, у опасности су била и два теретњака Државне речне пловидбе којима је у помоћ био упућен тегљач *Бачка*, да покуша да их склони са места на коме су се налазили. Али чим је *Бачка* дошла на отворени Дунав посада је изгубила могућност управљања бродом, који су ветар и таласи однели према левој обали реке, где је, у заклону преко пута Земуна, сачекао да ветар попусти. На Дунавском кеју на Дорћолу велики таласи су срушили и обално купатило „Дијана” с кога

647 Дрварица *Милан*, носивости 480,35 тона, изграђена је 1896. Друге две дрварице су нешто мање – *Јулија* носивости 348,27 тона, а *Јаромир* носивости 320,42 тоне. Све три дрварице су национализоване и пловиле су и после Другог светског рата, али под промењеним именима. *Милан* је, као Д 4801, био додељен Главној управи вода при Министарству пољопривреде НР Србије. Према Привременом пропису о именима и називима пловила од 13. августа 1945, дрварице изнад 50 тона носивости носиле су ознаку Д испред броја; прве две цифре су означавале носивост у вагонима, а друге две редни број дрварице у списку сопственика. МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, Преглед власника пловила, 1945, 49; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р. Југославије на дан 1. јануара 1946, 56; МНТ, Т:18.1. кут. 49, Списак пловила национализованих, која се додељују Главној управи вода при Министарству пољопривреде Н.Р. Србије; „Привремени пропис о именима и називима пловила у речном саобраћају Демократске федеративне Југославије”, *Бродарски гласник* 1 (1945), 75.

Отворена дрварица Д 2802 знатно је мањих димензија и носивости од дрварица *Милан*, *Јулија* и *Јаромир*, али је истог типа, због чега као илустрацију дајемо њену фотографију. Име Д 2802 носи од 1946. када је конфискована и додељена Државном речном бродарству, а изграђена је 1928. као ЗАПТЛ 65 за Заједницу апатинских поседника товарних лађа (ЗАПТЛ). МНТ, Т:18.1. књига 9, Бродски регистар Капетаније пристаништа Бездан 1933-1941, 99; МНТ, Т:18.1. кут. 46, Речни пловни парк Ф.Н.Р. Југославије на дан 1. јануара 1946, 36.

су у последњем моменту спасена два човека. Дунавом су пловила и купатила са Саве откинута од обале.⁶⁴⁸

Током овог невремена у земуном пристаништу први је настрадао пристан Бродарства „Блажек”. Сведо подне се одупирао ударцима таласа, али је онда потонуо. Потопљен је и шлеп предузећа Симона Шульца из Панчева натоварен са 28 вагона кокса. Таласи су велике балане који су служили као отпорници сломили као палидрвца, почупали ланце и почели да надиру у шлеп на коме се у том тренутку налазио крмар са својом породицом. Они су успели да се спасу, а само десетак минута касније шлеп је нестао испод површине реке. Са таласима се борио и шлеп бр. 35 натоварен угљем, такође власништво Симона Шульца. И поред свих напора, шлеп није било могуће спасити и он је почео да тоне око пет часова после подне. Велику штету су претрпеле и рибарске барке, а Стевану Кузмановићу Дунав је однео тиквару са товаром рибе која је вредела 7.000 динара. Два сплва са дрвеном грађом земуноског дрвара Антона Јурјенца, који су се налазили недалеко од железничке станице у Земуну, таласи су раскидали и однели грађу низ Дунав. Штета је износила преко 150.000 динара.⁶⁴⁹

Код Земуна се потопио и багер *Нептун*, власништво Бродарско-багерског предузећа „Брзаковић и Завађил”, на коме се шесторо чланова посаде налазило у великој опасности. Њих је, као и четири службеника Водне задруге из Панчева које је олуја задесила код аде Црвенке, после дужег напорног и опасног рада успела да спасе посада са парног тегљача *Рашка*. Иначе, за време пустошења циклона, у београдском савском пристаништу су се налазила четири моћна брода, али је једино *Рашка*, због своје стабилности, могла да се бори са оваквим невременом на отвореној реци. Због тога је и поред великог ризика упућена да кроз дунавски рукавац доплови до Земуна и спасе посаду багера и људе заробљене невременом код аде Црвенке.⁶⁵⁰

На Сави код Остружнице такође се одвијала борба са подивљалом реком, прво за угрожену опрему, а затим за „голи” живот. Седморица радника са багера *Гром*, који је код Остружнице вадио песак, спустила су око 11 сати чамац у узбуркану



Невреме на Дунаву
14. априла 1937,
фотографија, Музеј
града Београда,
ЗИ1/143

648 „У Београду и околини кошава је рушила куће, носила кровове, чупала дрвеће, а код Остружнице удавило се пет људи”, *Политика*, 15. 4. 1937, 7; „Праву драму преживеле су две породице на Дунаву”, *Време*, 15. 4. 1937, 7.

649 Ibid.

650 „Драматично спасавање посаде потонулог багера *Нептун* код Земуна”, *Време*, 15. 4. 1937, 7.



Тегљач *Рашка*
као боксер у
београдском савском
пристаништу,
1935-1937.
година, штампана
фотографија, снимак:
Влада Бенчић, МНТ,
Т:18.2.695

воду како би покушали да спасу дереглију којој је, пуној песка, претила опасност да је потопа таласи. „Имали смо само два весла. Вода нас је неко време, због сукобљених таласа, држала готово на истом месту иако смо запињали из све снаге. [...] Како смо пришли дереглији ни сами не знамо. Али тада је тек настала очајна борба.” Док су двојица држала чамац, преостала петорица су се искрцала на дереглију која је већ почињала да тоне и сви напори да се спасе од таласа били су узалудни. А онда се требало вратити на багер. Од њих седморице, тројица нису знала да пливају. Једно весло су им однели таласи, који су затим почели да гурају потпуно беспомоћни чамац према средини Саве. Према речима Шандора Варге, пословође на багеру *Гром*, таласи би сигурно потопили њихов чамац да нису у једном тренутку успели да окрену прамац у правцу ветра. После пуно времена и неизвесности таласи су их избацили на другу, сремску страну реке, с које су успели да се врате тек после више сати, када се кошава смирила. Повратак седморице лађара изазвао је велику радост не само на багеру, већ и у читавом селу, јер се мислило да су сви трагично завршили у кошавом усковитланој реци.⁶⁵¹ Деревлија натоварена песком остала је на дну Саве код Остружнице.

У београдском савском пристаништу увек је био дежуран један мањи тегљач са снажним моторима, такозвани боксер, чије су дужности биле да врши размештање објеката у пристаништу, било да се припрема вуча или да се постављају шлепови,

⁶⁵¹ „Док су власти и породице тражиле лешеве подављених лађара, они су се појавили живи и здрави”, *Политика*, 16. 3. 1937, 7.

али и да притекне у помоћ када год је то потребно, да преузме путнике уколико на неком од путничких бродова дође до хаварије или да помогне у спасавању посаде и објеката током невремена или било какве друге ситуације у којој се захтева асистенција на води.

Орканска кошава са мећавом која је владала у земунском пристаништу од 13. до 16. новембра 1941. године оштетила је и потопила већи број пловних објеката. Током тих неколико дана полупане су и потопљене дереглије *Вероника*, власништво Ане Ђурђевић из Земуна, и *Љубица*, власништво Павла Кузмановића из Земуна, приватни мали пристан Бродарства „Блажек – Бакарић” из Београда, као и три моторна чамца која су се налазила у немачкој служби. Најгоре је прошла имовина Марије Кониг (König) из Земуна којој су биле потопљене дереглија *Z-III 42* као и моторни чамци *Бошко* и *Лидо II*, а оштећено јој је било и пловеће купатило *Диана* површине 742 м². Купатило је било дугачко 53 и широко 14 метара и имало је 154 кабине. Таласи изазвани кошавом су на више места оштетили чак и зидани пристанишни кеј.⁶⁵²

ТРАГЕДИЈА ПУТНИЧКОГ БРОДА НИШ

Циклонски ветар, који је 9. септембра 1952. године дувао брзином од преко 100 km/h, изазвао је највећу мирнодопску речну несрећу у Србији. За непуна три минута путнички брод *Ниш* је потонуо на дубину од 14 метара, односећи са собом преко стотину живота. Само нешто више од тридесет људи, међу којима и три члана посаде, имало је среће да преживи трагедију.

Министарство унутрашњих послова НР Србије издало је тим поводом следеће саопштење: „Јуче у 13.12 часова, магла и веома јака бура преврнула је брод *Ниш* који редовно саобраћа на линији Београд – Земун. Овај брод кренуо је из Београда у 13.07 часова. Брод је одмах потонуо. Спасло се око 30 особа, а рачуна се да се утопило, већином у броду, око 90 особа. Десет чамаца са обале одмах је притекло у помоћ, али су могли да помогну само онима који су успели да искоче са брода. Предузете су све мере да се жртве што пре изваде из воде”. На место несреће изашао је Александар Ранковић, министар унутрашњих послова Владе ФНРЈ, са члановима Владе Србије Јованом Веселиновим и Слободаном Пенезићем Крцуном, а у земљи је проглашена тродневна жалост.⁶⁵³

До потонућа брода *Ниш* довео је низ несрећних околности. Наиме, почетком септембра 1952. године, Савски мост је због реконструкције био затворен за саобраћај. Путници који су ишли из Београда за Земун и обратно, стизали су аутобусима до моста, а затим га прелазили пешице. Међутим, тог 9. септембра, мост је био затворен и за пешаке. Преостао је само речни саобраћај путничким бродовима *Ниш* и *Загреб*, који су због отежаног друмског саобраћаја тих дана били претрпани путницима.

Заповедник брода *Ниш*, бродовођа Фердинанд Нодило, кренуо је према Земуну нешто пре времена прописаног редом вожње јер је брод већ био пун. Према

652 МНТ, Т:18.1. кут. 36, Лучко поглаварство Земун, док. 857/1941.

653 Боровоје Јанковић, „Код ушћа Саве у Дунав потонуо брод *Ниш*”, *Политика*, 10. 9. 1952, 6.



Путнички брод
Ниш у пловидби,
фотографија, МНТ,
Т:18.2.1559

У очекивању
путничког брода у
београдском савском
пристаништу,
фотографија: Фото
сервис *Борба*, МНТ,
Т:18.2.1633

заповедник Нодило је искочио из командне кабине. Било му је јасно да његове команде више не вреде и да брод доживљава најтеже тренутке. Тада се бацио да спасе барем неке од путника. Ногама је разбијао прозоре на бродском салону како би помогао путницима да се одатле извуку. Из прозорских окана је чупао људе који су се у њима заглавили у покушају да се спасу. На том послу, који му је још једини преостао, дочекао је потпуно потапање и у једном тренутку је остао на површини без свог брода, окружен давленицима. Био је млад, веома снажан и одличан пливач, те је разумљиво што је успео да се спасе.

А борбу за живот која је настала када је брод нестао испод површине реке, најбоље описују речи једног од преживелих путника, Михаила Гркинића: „Око

бродском патенту, било му је дозвољено да повезе 158 путника. На пристаништу је била велика гужва, путници су насртали на улаз, а прескакали су и ограду и нико то више није био у стању да спречи. Дежурни у пристаништу је практично истерао брод, довикујући заповеднику да ће се потопити уз пристан уколико одмах не исплови. Пред кишом која је тог дана непрестано падала, путници су се склонили у бродске салоне. Код Великог ратног острва, код ушћа рукавца Дунава у Саву, брод је захватило изненадно олујно невреме праћено кишом и градом.

Бродски часовник је показивао 13 часова и 12 минута када је снажан налет ветра први пут опасно нагнуо брод. Покушај заповедника да приђе обали и ту се насуче је спречио олујни ветар који је нагнуо брод на десни бок и он је за непуну три минута потонуо. Када се брод већ сасвим нагнуо на десну страну

мене је било много људи, неке даске су пловиле, дављеници су се панично хватали за њих, на све стране су пловиле разбацане ствари. Река је врела од удара кише и праћакана немоћних људи, којих је око мене било на десетине. Почео је да пада и страховито велики град, леденице су нам буквално разбијале главу, а спасао ме је нечији шешир који сам пронашао у води. Жао ми је што га нисам сачувао за успомену, али и данас имам сат на коме су казаљке остале поклопљене, тачно у тренутку када је брод потонуо.”⁶⁵⁴ Михаило Гркинић је у време трагедије путничког брода *Ниш* био бруцош Природно-математичког факултета. Радни век је завршио као професор географије у Земунској гимназији. Данас има 90 година и почетком септембра 2022. дао је интервју новинарки Би-Би-Сија на српском поводом седамдесет година од страдања брода *Ниш*.⁶⁵⁵

Сваки губитак људског живота био је трагедија за себе, а неке од потресних прича остале су забележене у новинама које су, у данима који су следили, много писале о потонућу брода *Ниш*. Један младић коме су се утопили мајка и брат и који се само неколико минута раније борио за свој живот, лутао је обалом на ивици нервног слома и једва су успели да га умире и спрече да се поново не баца у таласе. Земунац Драгољуб Димитријевић је тог јутра постао отац, па је отишао у Београд да купи поклоне, које никада није успео да испоручи, нити да види своје тек рођено дете. Један мајор је допливао до обале спасавши девојчицу, за коју је мислио да је његова кћерка, али су његове супруга и ћерка остале у водама Дунава. Једна девојка је допливала до обале, али је тамо, само минут касније, напрасно умрла. Марија Димитријевић се утопила са своје две малолетне ћерке, док је трећа девојчица невероватним случајем избегла несрећу. Мајка ју је оставила са својом пријатељицом, замоливши је да девојчицу превезе следећим бродом. Такође је забележено да се неколико добрих пливача утопило, али је зато неколико непливача успело да се спасе. Тако је Београђанин Љубиша Петровић, иако није знао да плива, успео да се одржи на води све док нису стигли спасиоци у чамцу. А земунски занатлија Раде Рашљанин, иако је био одличан пливач, удавио се јер није успео да се у општој паници извуче из бродског салона.⁶⁵⁶

Људи који су преживели трагедију одмах су напуштали обалу и журили својим кућама, тако да је Капетанија пристаништа успела да узме кратке изјаве само од шесторице преживелих путника: Милана Карара, наставника из Земуна, Михајла Гркинића, студента из Земуна, Велибора Живановића, земљорадника из Остружнице, Мирослава Бакића, студента из Старе Пазове, Јосипа Дебелића, студента из Земуна, и Зорана Петковића из Смедеревске Паланке.⁶⁵⁷

654 „Kako je ‘srpski Titanik’ potonuo u zaborav”, *Nedeljnik Press-a*, 8. 2. 2012, 37.

655 Nataša Anđelković, „Reke, Srbija i nesreće: Dan kada je Dunav progutaо ‘Zemunski Titanik’”, *BBC News* на српском, 15. 9. 2022. (приступљено 10. 10. 2022).

656 „Масе Београђана и Земунаца узеле учешћа у сахрани несрећних жртава трагедије на Дунаву”, *Политика*, 12. 9. 1952, 3; „Kako je ‘srpski Titanik’ potonuo u zaborav”, *Nedeljnik Press-a*, 8. 2. 2012, 37.

657 МНТ, Т:18.1. кут. 73, Записници састављани 9. септембра 1952. у Капетанији пристаништа Београд; Боривоје Јанковић, „Код ушћа Саве у Дунав потонуо брод Ниш”, *Политика*, 10. 9. 1952, 6.



Вађење потопљеног путничког брода *Ниш*, 10. септембар 1952. године, фотографије, МНТ, Т:18.2.1560, 1561

Већ око пола три, само сат и по после несреће, рониоци Божидар Гавриловић из предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ” и Богољуб Перић, стигли су са ронилачком барком *Рудник* у близину места потонућа брода. Позвали су у помоћ рибаре и стално су кружили око места на коме су претпостављали да се налази *Ниш*, све док нешто после пет сати један рибар својим справама није закачио потопљени брод. Богољуб Перић, који се први спустио под воду, затекао је потонули *Ниш* у хоризонталном положају, на дубини од 14 метара. Брод је „сео” на дно, најпре на крму, а затим и предњим делом.

У међувремену је тегљач *Браничево* био послат у Сланкамен да оданде довуче пловну дизалицу *Соча* предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ” из Београда, која је стигла око 22 часа. Тада су се прикључила још три рониоца: Живан Николић, Илија Галковић и Бранко Веверез. После пет сати рада, како ронилаца тако и другог помоћног особља, челична ужад су била провучена испод брода и дизалица *Соча* је око четири ујутру извукла брод *Ниш*.⁶⁵⁸ Тада се видело да на кориту нема оштећења као и да су уређаји за навигацију били потпуно исправни. Сем прозора на салонима које су разбили заповедник Нодило и стројар Јовановић у покушају да спасу путнике, као и несталог инвентара и прибора које је вода однела с предње и задње палубе, других оштећења није било. Али је зато биланс трагедије био поражавајући: само у бродским салонима удавило се 55 путника и један члан посаде. Остали су страдали на отвореној реци. Од посаде брода *Ниш* утопили су се: Фрања Јаворан, бродски крмар, Јован Гвоздић, стројар, и Бора Кекић, морнар, док су трагедију преживели: Фердинанд Нодило, бродовођа, Душан Јовановић, стројар, и Милорад Симић, морнар.

Истрага о потонућу путничког брода *Ниш* поверена је стручњацима Југословенског државног речног бродарства, односно власницима брода, који су трагедију која је у центру Београда за неколико минута однела 108 живота, приписали сплету несрећних околности, елементарној непогоди и „вишој сили”. Истражна комисија је закључила да је једини узрочник несреће незапамћени удар ветра у тренутку када је брод био у стопроцентно попречном положају, што је уз кишу и град, који су путнике с леве стране натерали на десну, потпуно

658 МНТ, Т:18.1. кут. 73, КПБ, док. 1738/1952: Извештај Драгише Пантовића, капетана пристаништа Секретаријату за привреду НРС; „Сат и по после несреће приступило се трагању за бродом”, *Политика*, 12. 9. 1952, 3; Б. М. „Из потопљеног брода извађено 55 настрадалих”, *Борба*, 11. 9. 1952, 5.

дестабилизovalo брод. Због ове трагедије нико никада није био оптужен нити позван на одговорност. Упркос томе, остала је сумња да је тако брзом и трагичном потонућу брода допринео и један конструктивни недостатак, односно нестручно обављена преправка брода током које су погоршане његове пловидбене карактеристике. Наиме, некадашњи предратни парни путнички брод *Нера* је током реконструкције у Бродоградилушту „Борис Кидрич” у Апатину у јулу 1950. био преграђен у моторни брод.⁶⁵⁹ Извађени су му парна машина и котао и замењени знатно лакшим дизел мотором, што је пореметило стабилитет брода. На овај битан недостатак, на који су на време указивали искусни инжењери и бродари, надлежни у Југословенском државном речном бродарству нису реаговали. А онда се догодила трагедија.

После вађења *Ниша* и неопходних поправки, брод је добио ново име *Сента* под којим је пловио наредних двадесетак година. Генерално је преправљен 1956. када су му уграђена два бочна проширења корита (блистери) ради побољшања стабилитета. Истовремено су у машинском одељењу, с леве и десне стране мотора, уграђена два велика резервоара, сваки за по 1.500 литара горива, а дозвољени број путника је сведен на 99. Брод је пловио на линијама Зрењанин–Итебеј и Смедерево–Ковин. Почетком 1960-их продат је Предузећу пристаништа и складишта из Панчева, за рад на Тамишу, док је од 1970. био у власништву бродарског предузећа Народна техника „Иван Милутиновић” из Панчева.⁶⁶⁰ *Сента* је исечена у „Бродоремонту” ЈРБ-а у Панчеву после 1976.

Брод је иначе био изграђен још 1896. године у бродоградилушту „Ховалтс Верке А. Г.” (Howaldts Werke A. G.) у Килу, у Немачкој, и првих година је пловио за фирму „Месберг – Линија Хевеке и Фос” (Meßberg – Linie Hevecke & Voß) под именом *Принц Адалберт* (*Prinz Adalbert*). За потребе превоза радника бродарска компанија „Лауенбург пароброди Бурместер и Базедов” (Lauenburger Dampfschiffe Burmester & Basedow, Lauenburg (Elbe) – Hamburg) прво је изнајмила тај брод 1914, а затим га и откупила 1917, када му је име промењено у *Теодор и Хуго Базедов* (*Theodor & Hugo Basedow*). У време економске кризе која је у Немачкој наступила после Првог светског рата, пароброд је 1923. године продат Бродарству „Блажек” из Београда. Последња контрола бродског котла у Немачкој била је обављена у Регенсбургу 7. маја 1923, а прва у Београду 13. јуна 1923. године.⁶⁶¹ Бродарство „Блажек” је броду дало име *Нера* и користило га је све до краја Другог светског рата. По ослобођењу Београда 1944. *Нера* је мобилисана од стране Команде речне пловидбе и додељена на рад Дирекцији речне пловидбе за потребе превоза на сектору Београд–Шабац. Секвестрација је извршена 23. фебруара 1946, а национализација 1948. године.⁶⁶²

659 Пловни парк Главне дирекције ЈДРБ, 4–5.

660 *Registar brodova 1968-69* (Split: Jugoslavenski registar brodova, 1969), 308, 473; *Registar brodova 1973-74*, 304, 483; *Registar brodova 1975-76*, 313, 501.

661 МНТ, Т:18.1. кут. 79, Књиге бродских котлова: Revisionsbuch für einen Schiffe Dampfkessel, Fabrik-№ 715, 1908; Књига описа и контроле парног котла бр. 715 брода *Нера*; Theodora Basedow, Werner Hinsch, *Die Familie Basedow und die Elbschiffahrt* (Lauenburg: Verein zur Förderung des Launeburger Elbschiffahrtsmuseum, 2003), 20–21.

662 МНТ, Т:18.1. књига 13, Бродски регистар ДРБ (претходно књига КП Вирпазар, 1937), Београд 1945, 5, бр. 11; МНТ, Т:18.1. кут. 29, Преглед власника пловила, Београд 1944/45/46, 1, 15, бр. 21, 2.

Из времена док је пловио под именом *Сента*, брод се појављује у секвенцама филма Живојина Павловића *Кад будем мртав и бео* из 1967. године. О страдању брода *Ниш* Младен Ст. Ђуричић, бродски капетан и књижевник, написао је приповетку *Вихор* која је 1977. године објављена у *Гласнику Југословенског речног бродарства*, док је Влада Арсић написао роман *Бродолом* који је доживео велики број издања.⁶⁶³

ФЕРДИНАНД НОДИЛО

бродовођа брода *Ниш*

Фердинанд Стјепана Нодило је рођен 6. октобра 1915. у Полачама на Мљету. Отац је желео да му син буде поморац, па га је уписао у Поморску школу у Дубровнику, одакле је убрзо, због неког ђачког инцидента, био избачен без права повратка. Након тога је отишао у морнарицу на одслужење војног рока, неко време је био у Шибенику, а потом је прекомандован у Београд, на краљеву јахту *Драгор*. По завршетку војне обавезе остао је у Београду и 27. новембра 1937. се запослио као морнар у речном бродарству. Постепено је напредовао и после извесног времена је почео да плови као спроводник шлепова на сектору Беч–Регенсбург, тако да га је рат затекао у Бечу. Крајем априла 1945, заједно са другим линијским особљем Државног речног бродарства које се налазило на горњем Дунаву, био је стављен на располагање речној флотили СССР-а. Почетком фебруара 1946. Бранко Радовановић, персонално-наутички референт ЈДРБ-а за горњи Дунав, шаље га у Београд на политичко учење.⁶⁶⁴ Петнаестог новембра 1946. Нодило се враћа у Беч као „неопходни стручњак ради спуштања наших објеката из англо-америчке зоне у Југославију”. Неколико година је био шлеп-лоц на горњем Дунаву, али је на једној конференцији критиковао рад у бродарству, фаворизујући предратни начин рада, због чега му је одузет пасош и био је враћен на рад у Југославију, док су му супруга и син остали у Бечу.⁶⁶⁵ О Нодиловој стручности сведоче речи капетана Будимира Петровића: „Пре него што је положио испит за бродовођу, што одговара чину другог капетана, Нодило је био шлеп-лоц на горњем Дунаву. Бити шлеп-лоц и крмар на горњем Дунаву, где су воде брзе и опасне, значи испећи бродарску вештину. Ако би се направило поређење по броју хаварија које направе ови људи, по дужности слични лучким пилотима на мору, онда би Нодило био стварно међу најбољима. Док сам са њим радио на горњем Дунаву, за све то време није му се ниједном догодила никаква хаварија, или било шта друго што би могло да му се пребаци. Као бродар био је дисциплинован, службен на раду, веома вредан, самоиницијативан. Уосталом, из редова најбољих шлеп-лоцова бирали су се најбољи за бродске крмаре, а Нодило је баш то постао на горњем Дунаву”.⁶⁶⁶ После завршене истраге о страдању брода *Ниш*, Нодило је добио команду на моторном тегљачу *Козјак*, а

663 Младен Ст. Ђуричић, „Вихор“, *Гласник ЈРБ* 247 (1977), 18-19; Vlada Arsić, *Brodolom* (Београд: Laguna 2014).

664 Капетан Бранко Радовановић био је у функцији персонално-наутичког референта ЈДРБ-а за горњи Дунав од 30. августа 1945. године.

665 МНТ, Т:18.1. кут. 47, Повраћај бродова са горњег Дунава, Персонално-наутички референт ЈДРБ за горњи Дунав капетан Бранко Радовановић, Пов. бр. 14, 2. фебруар 1946, шефу Персоналног одсека ЈДРБ-а Бори Јовановићу; Карактеристика за Нодило Фердинанда, писао Б. Јовановић 15. новембра 1946; Бранко Ђурица, „Жалио ми се на брод”, *Политика експрес* 1967 (фелтон). Свих 19 наставака тог фелтона се, заједно с другим чланцима и документима које је о страдању брода *Ниш* сакупио капетан Милован Ј. Ђорђевић, чува у Музеју науке и технике – МНТ, Т:18.1. кут. 73, Трагедија брода *Ниш*.

666 Бранко Ђурица, „Заповедник међу дављеницима”, *Политика експрес* 1967 (фелтон).

када му је 1956. било дозвољено да поново ради на горњем Дунаву, због чега му је враћен пасош, искористио је прилику и није се више вратио у земљу. Искрцао се у Бечу где му је живела породица од које је годинама био раздвојен и постао је емигрант. Ускоро се са женом Маријом и сином Стјепаном преселио у Канаду, у Торонто.⁶⁶⁷



Моторни путнички брод *Сента*, ех *Ниш*, у Зрењанину, друга половина педесетих година 20. века, МНТ, Т:18.2.1640

⁶⁶⁷ Đorđević, „Ротарање broda *Niš*”, у *Veliki brodolomi*, 29-30; Бранко Ђурица, „Жалио ми се на брод”, *Политика експрес* 1967 (фелтон).

ЛЕДЕНА СТИХИЈА

При niskим температурама ваздуха вода у рекама се постепено расхлађује, а под дејством турбуленције температура површинске масе воде снижава се на испод 0°C. Тада почиње формирање леда. Рукавци и канали почињу да се замрзавају отприлике недељу дана након што температура падне испод 0°C, мање и мирније реке након две, а велике реке три недеље након постепеног пада температуре испод нуле. При константно негативним температурама ваздуха, формирани лед, који је у покрету, постаје гушћи и почиње да се зауставља на недовољно пролазним местима на реци, постепено стварајући ледену кору. Брзина стварања ледене коре зависи од низа фактора, у првом реду од количине леда који плови реком и температурних услова који утичу на његово стварање, али и од количине протока, брзине водене струје, величине водене површине и морфолошких услова речног корита. Од пловних река у Србији Тиса је најдуже под ледом. Она има мали пад, па самим тим и незнатну брзину воде, а протиче кроз пределе у којима су зиме веома хладне. Тиса је под ледом најдуже била 1939/1940. године када је код Титела лед стајао 89, а код Сенте чак пуна 92 дана. Код Бездана Дунав је најдуже био залеђен током зиме 1939/1940. и то 85 дана, код Новог Сада 1928/1929. године – 80 дана, а код Великог Градишта 1953/1954. године – 74 дана. Сава је под ледом била најдуже 1953/1954. године када је код Сремске Митровице лед стајао 65, а код Београда чак 74 дана.⁶⁶⁸

У време топлења леда обично се услед мањег пораста воде раскину везе којима се ледена кора до тог тренутка држала за обале и лед креће низ воду. Ледене санте у покрету руше и односе обале, померају спрудове у речном кориту и мењају пловни пут. Њихова рушилачка снага је велика претња хидротехничким грађевинама и постројењима као што су насипи, напери и бране, а нагомилавање ледених маса између стубова мостова може да доведе до рушења целе њихове конструкције. Остало је забележено да су 1800. године ледене санте откинуле и покренуле низводно Дунавом делове понтонског моста постављеног између Петроварадина и Новог Сада, као и да је Поћорекон колско-пешачки мост, изграђен за само три месеца – у периоду од децембра 1914. до марта 1915, такође између Петроварадина и Новог Сада, однела велика санта леда у ноћи између 17/18. фебруара 1924. године.⁶⁶⁹ Лед се секао специјалним тестерама, разбијао секирама, токмацима и динамитом, ређе топовима, као што је то био

668 МНТ, Т:18.1. Лични фонд инжењера Младена Јовановића, кут. 17: Rade Đorđević, Aleksandar Novaković, Razbijanje leda u „Kazanima” m/t „Grebenom”, elaborat (Beograd: Preduzeće u osnivanju HE „Đerdap”, 1967), 1–2; Mardešić, *Enciklopedija plovidbe*, 60; Томислав Ракичевић, „92 дана под леденим покривачем”, *Илустрована Политика* бр. 222, 5. фебруар 1963, 7 (аутор је био доцент Природно-математичког факултета у Београду).

669 Богдановић, „Препреке и сметње у речном саобраћају”, 439; Ђорђе Србуловић, *Кратка историја Новог Сада* (Нови Сад: Прометеј, 2002), 111–112; Велимир Вукмановић, *Дунавски мостови, од извора до ушћа* (Нови Сад: Прометеј, 2009), 111–122. Поћорекон мост је назван по аустроугарском генералу Оскару Поћореку (1853–1933), који је катастрофално поражен у Србији 1914. године. Мост је имао два обалска и четири речна стуба, пет металних лукова и коловоз патосиран храстовим даскама. Ширина коловоза је износила 6,70 m, сама конструкција моста била је дуга 261 m, док је укупна дужина са прилазима износила 384 m. Мост је имао висину од 13 m изнад површине реке, док је између стубова био пролаз за бродове ширине 25 m. Преко овог моста је у новембру 1918. у Нови Сад умарширала српска војска.

случај у Београду 1929. године, да би се последњих педесетак година за разбијање ледених баријера и отварање пловних путева користили ледоломци, посебно конструисани бродови са снажним моторима.



Од неколико ледоломаца које је имала, Србији је данас преостао само један – *Гребен*. Овај специјални тегљач изграђен је 1964. у Бродоградилшту „Борис Кидрич” у Апатину, у склопу припрема за велике грађевинске радове на Ђердапу. Наиме, изградњи хидроенергетског и пловидбеног система „Ђердап I” претходила је током седамдесетих година 20. века израда бројних пројеката и студија. Међу њима и *Студије за пловидбу између загата за време изградње система „Ђердап I”*, аутора Младена Јовановића, бродограђевног инжењера. Студија је показала да ће током процеса изградње бране, у условима знатно суженог речног корита, узводна пловидба бити могућа једино уз помоћ вуче одговарајућег тегљача. За ту основну намену, а за потребе речног бродарства „Крајина” из Прахова, инжењер Јовановић је пројектовао тегљач *Гребен*. Међутим, већ током градње система „Ђердап I” брод се користио и за разбијање леда.⁶⁷⁰ Од 2016. године *Гребен* је у власништву „Електропривреде Србије”, огранак ХЕ „Ђердап”, првенствено ради одбране хидроелектране од леда и то на потезу од ушћа Нере у Дунав ка Београду и даље по потреби. На потезу од ушћа Нере до ХЕ „Ђердап II” обавезу одбране хидроелектране од леда има румунски партнер. Значај постојања брода *Гребен* најбоље су показали неуобичајено хладни јануарски дани 2017. године. Тада су се код Београда спојили лед из Саве и лед који је стигао Дунавом из правца Новог Сада, створивши огромну ледену брану која је претила да делимично заустави ток реке и тиме изазове ледене поплаве у узводним областима. Борба са леденом стихијом водила се на Дунаву до Пупиновог моста и на Сави до Шапца и трајала је 31 дан. За то време *Гребен* је прешао више од 3.000 километара. А за савладавање само једног километра понекада је било потребно и по неколико сати.⁶⁷¹

Сремска Митровица, сечење леда тестерама на Сави 19. марта 1929. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.353

Ледоломац *Гребен*, фотографија, МНТ, Т:119.352

⁶⁷⁰ Зорица Циврић, „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”, *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје* (Београд: Музеј науке и технике, 2018), 269.

⁶⁷¹ Милорад Дрча, „‘Гребен’ покорио Дунав и Саву”, *ЕПС Енергија* 20 (2017), 8–9; Бранка Васиљевић, „Остао само ‘Гребен’. Последњи ледоломац у држави”, *Политика*, 13. 12. 2021. <https://www.politika.rs/scc/clanak/494345/Ostao-samo-Greben> (приступљено 2. 6. 2022).

Формирање леда на рекама представља велику сметњу и опасност за пловидбу која престаје чим надлежне власти огласе прекид промета. Међутим, чак и током зима у којима се реке не леде, пловидба се из економских разлога своди на минимум. Кратка обданица, магла и суснежица смањују видљивост, а низак водостај због кога су дубине воде у пловном путу смањене, условљава да се теретни бродови товаре с мањим капацитетом носивости. Због тога се током зимског периода бродови повлаче у зимовнике, а мања пловила извлаче на обалу, првенствено због заштите од леда, али и да би се за време прекида саобраћаја обавиле потребне поправке и спремно дочекала нова пловидбена сезона.⁶⁷²

Ипак, упркос предострожностима, дешавало се да лед буде узрочник оштећења и потапања бродова и других пловила, али су у историјским изворима о томе остали забележени само штурни подаци. Тако сазнајемо да је услед наглог залеђивања реке Саве средином јануара 1789. године код Београда уништено више приватних бродова и пловних објеката, док је крајем децембра 1796. због леда на Тамишу у близини Опова потонула отворена дрварица којом је превожена зоб за потребе војске. Уз велике напоре наквашена зоб је извађена из подављене дрварице и подељена становништву.⁶⁷³ На Дунаву у Ђердапу, код Пореча, ледена стихија је на почетку његове пословне каријере направила велику штету и Миши Анастасијевићу (1803–1885), касније једном од најбогатијих трговаца на Доњем Дунаву. Дванаест бродова које је купио 1829. године још исте зиме је потпуно уништио лед.⁶⁷⁴ И највећу познату катастрофу у историји трговачког речног бродарства на пловним рекама Србије изазвала је управо рушилачка снага леда. Услед неконтролисаног кретања ледених санти на реци Сави, 16. марта 1929. године у Београду је потонуло 14, а теже или лакше оштећено још 98 пловних објеката који су се у том тренутку налазили у бродском зимовнику у Чукарничком рукавцу. Пре него што се детаљније посветимо овом догађају, само да напоменемо да су се и у новије време током хладних зима дешавале озбиљне хаварије на реци, као када је 2012. и већ поменуте 2017. године покренути лед у земунском пристаништу уништио на десетине чамаца, бродова и сплавова, наносећи велику материјалну штету.

ПОТОНУЋЕ ПАРНОГ ТЕГЉАЧА ДДСГ-А ЗЕМУН

ВРЕМЕ САДАШЊЕ ИЛИ КАКО СМО САЗНАЛИ ЗА ОЛУПИНУ

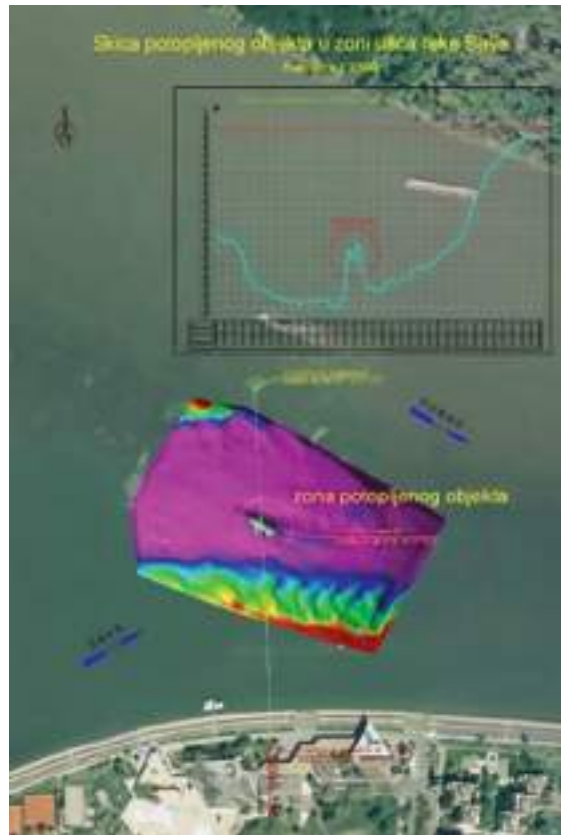
У промотивне сврхе и како би скренуло пажњу јавности на подводну археолошку и историјску културну баштину која се налази у коритима београдских река, удружење „Aqua et Archaeologia” је 2010. године одштампало *Ману потопљених*

672 Дукић, „Дунав. Хидрографски преглед”, 44.

673 Anton Simović, „Dunavske flotile u ratu između Austrije i Turske 1788-1790. godine”, *Mornarički glasnik* 4 (1986), 561; *Dnevnik pančevačkog samostana* (Pančevo: Istorijski arhiv u Pančevu, 2005), 32; Zoran Rotar, *Od kubikaške lopate do portalne dizalice* (Pančevo: Istorijski arhiv u Pančevu, 2002), 13.

674 Милош Савин, „Београдско пристаниште у XIX столећу”, *Годишњак града Београда* (1967), 129; Рауповић, *Ђердап и Тимоћка крајина*, 607; Петар Милосављевић, *Миша Анастасијевић, дунавски капетан* (Београд: Историјски архив Крајине, Пореча и Кључа у Неготину, 1983), 51. Према Милосављевићу бродови Мише Анастасијевића страдали су 1832. године.

бродова београдског акваторијума.⁶⁷⁵ Убрзо по представљању *Мане* члановима удружења су почеле да стижу информације о до тада непознатим потопљеним пловилима. Локација на коју нам је прво скренута пажња било је ушће Саве у Дунав где се према Драгану Васовићу, аласу, налазила олупина брода *Земун*, а у њеној непосредној близини и остаци једне дрварице. Овај податак нас је веома заинтригирао па смо одмах кренули у даље истраживање. Први корак је водио у Дирекцију за водне путеве „Пловпут“ из Београда захваљујући чијим снимцима речног корита је прецизно утврђена позиција са остацима бродолома.⁶⁷⁶ Потом смо у богатој документарној грађи која се чува у Збирци водног саобраћаја Музеја науке и технике пронашли податке о догађајима из марта 1929. године када је неконтролисано кретање леда у чукарничком зимовнику потопило велики број пловила, међу њима и брод *Земун*. После увида у наведена документа и постојеће цртеже из тог времена, било је јасно да се на снимку сонара који су сарадници Пловпута направили 2004. године налази управо олупина парног тегљача *Земун*.



ВРЕМЕ ПРОШЛО, ОДБРАНА ОД ЛЕДА У ЧУКАРИЧКОМ ЗИМОВНИКУ

У Београду су се на Сави налазила два велика зимовника за бродове: бежанијски и чукарнички. Бежанијски зимовник је рукавац на левој обали Саве између данашњег Новог железничког моста и Моста на Ади. Дугачак је 1.030, широк 75–115 m, док ширина улаза износи најмање 25 m. При нултом водостају у Београду дубина је на самом улазу као и у зимовнику износила 3,60 m, а у њему је било места за 260 објеката. Чукарнички зимовник, како се називао отворени рукавац Саве између њене десне обале и Аде Циганлије, био је дугачак 6 km, широк 150–200 m, са ширином улаза око 150 m. При нултом водостају у Београду дубина је на улазу износила 3,60 m, а у самом рукавцу 3–4 метра. У њему је било места за око 1.200 објеката.⁶⁷⁷ Највећи део некадашњег чукарничког зимовника је 1967.

Зона потопљеног објекта и попречни профил локације на сектору ушће Саве у Дунав, размера 1:2.500

⁶⁷⁵ Идеја о припреми и штампању *Мане потопљених бродова* потекла је од Рифата Куленовића, једног од оснивача удружења „АетА“, који је претходно већ имао веома добро искуство у популаризацији и представљању индустријског наслеђа кроз ту форму. *Мана потопљених бродова београдског акваторијума* одштампана је захваљујући његовој упорности и финансијској подршци Секретаријата за културу града Београда. Срдачно им захваљујем.

⁶⁷⁶ Дирекција за водне путеве „Пловпут“ ради у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и надлежна је за одржавање и развој унутрашњих пловних путева у Републици Србији на којима важе међународни и међудржавни режими пловидбе (реке Дунав, Сава и Тиса). Годишње ово предузеће, основано 1963. године, обави хидрографска мерења на преко 550 километара унутрашњих пловних путева у Србији.

⁶⁷⁷ МНТ, Т:18.1. кут. 72, Spisak zimovnika i zimskih skloništa na plovnim rekama, 1948, у Милован Ј. Ђорђевић, Прописи о зимовницима на пловним рекама (рукопис); Mardešić, *Enciklopedija plovidbe*, 752.

године, изградњом две бране у близини северног и јужног крака острва Ада Циганлија, претворен у микроакумулацију, односно у данашње Савско језеро.

У другој половини 19. века на Чукарици је радила Државна лађарска радионица која је 1900. године уступљена Српском бродарском друштву. По добијању радионице Друштво је у Чукарничком рукавцу започело припрему и изградњу свог зимовника, тако да су зиму 1900/1901. њихови бродови по први пут провели уз српску обалу. До тада је коришћен зимовник на левој, аустроугарској обали реке, познат као Мала Ада Циганлија, касније бежанијски зимовник, у коме су за зимски боравак бродова наплаћиване одговарајуће таксе. У Чукарничком рукавцу тих трошкова није било, а додатну погодност представљала је близина сопствене радионице, што је олакшавало поправке бродова током зимског периода. Прве године је за материјал и радове у зимовнику издвојено 10.244,05 динара, током 1901. године 14.088,22 динара, током 1902. укупно 22.779,98 динара, а током 1903. године 20.979,98 динара. Основне поправке зимовника рађене су већ 1904. године, а за њих је издвојено 19.966,78 динара, док је 1905. утрошено нових 28.188,18 динара.⁶⁷⁸

Узводни улаз чукарничког зимовника штитиле су две групе ледолома, горња и доња, које су се налазиле на извесном одстојању једна од друге и биле распоређене тако да спречавају улазак ледених санти у зимовник. Њихову основу су чинили дрвени шипови пободени у речно дно, а поставило их је Српско бродарско друштво током 1907. и 1909. године. После Првог светског рата ти ледоломи су прешли у државно власништво. Према Правилнику о државним зимовницима од 6. априла 1922. године, Хидротехничко одељење Генералне дирекције вода Министарства пољопривреде и вода Краљевине СХС било је надлежно за техничко одржавање, као и за одређивање и наплаћивање такси за коришћење државних зимовника, у које је спадао и чукарнички. Бродови и остали пловни објекти који су боравили у зимовницима потпадали су под надзор надлежних капетанија пристаништа. Почетком зимске сезоне капетаније су за заповедника зимовника одређивале једног од најстаријих и најискуснијих бродарских капетана, поданика Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, који се са својим бродом налазио у зимовнику. Као знак распознавања на његовом броду се током дана на јарболу вијорила државна застава, док је ноћу имао једно упаљено црвено светло. Надлежности заповедника зимовника биле су административног и дисциплинског карактера.⁶⁷⁹

678 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, Прво краљевско српско повлашћено бродарско друштво, Извештај о раду у 1900. години поднесен 9. редовној скупштини акционара на дан 18. марта 1901. године, Београд 1901, 11, 32; Извештај о раду у 1901. години поднесен 10. редовној скупштини акционара на дан 24. марта 1902. године, Београд 1902, 14; Извештај о раду у 1902. години поднесен 11. редовној скупштини акционара на дан 10. марта 1903. године, Београд 1903, 18; Извештај о раду у 1903. години поднесен 12. редовној скупштини акционара на дан 21. марта 1904. године, Београд 1904, 15; Извештај о раду у 1904. години поднесен 13. редовној скупштини акционара на дан 20. марта 1905. године, Београд 1905, 22; Извештај о раду у 1905. години поднесен 14. редовној скупштини акционара на дан 12. марта 1906. године, Београд 1906, 16.

679 МНТ, Т:18.1. кут. 61, Правилник о државним зимовницима, препис из *Службених новина* бр. 77 од 6. априла 1922. Тим правилником су као државни зимовници одређени: барачки код Бездана, осигурени у Осигурени, новосадски код Новог Сада, бежанијски, чукарнички (Ада Циганлија) код Београда, панчевачки у Панчеву, ковински код Ковина и митровачки код Сремске Митровице; Mardešić, *Enciklopedija plovidbe*, 722.

Проблеми у чукарничком зимовнику започели су још 1921. године када су јаке пролећне воде срушиле један ледолом. Он је претходно већ био ослабљен због, иначе најстроже забрањеног, везивања дереглије и шлепова за њега, као и због лова рибе у зимовнику коришћењем експлозива. На предлог Бродарског синдиката СХС формирана је комисија која је утврдила да је због песковитог речног дна на локацији, као и због недовољно укопаних дрвених шипова, ледолом врло слаб и као прву меру предложила побијање шипова најмање четири до пет метара у земљу.⁶⁸⁰ Иако је извештај комисије предат 11. јула 1921, Генерална дирекција вода је тек крајем октобра формирала стручну комисију са задатком да предузме потребне мере за осигурање зимовника. Међутим, све указује да се те године ништа није урадило. Наиме, када се почетком децембра Мађарско краљевско речно и поморско бродарско друштво (МФТР) обратило Капетанији пристаништа Београд тражећи одобрење да својих пет шлепова склоне у Чукарнички рукавац, Капетанија им је скренула пажњу на чињеницу да зимовник „није довољно осигуран против леда и да би у њиховом сопственом интересу било да се шлепови склоне у неки од дунавских зимовника”. По налогу Хидротехничког одељења, крајем децембра 1921. је код горње групе ледолома подигнута караула за смештај чувара, док су за чуваре доње групе ледолома биле обезбеђене две кабине у једном некоришћеном шлепу у самом зимовнику.⁶⁸¹

Детаљан преглед хидрограђевинских објеката у чукарничком зимовнику стручна комисија је обавила и две године касније – 2. новембра 1923, утврдивши да у горњој групи уместо 26, постоје 23 ледолома, док су преостала три сачувана само у траговима. Упркос томе што су горње конструкције још увек биле у добром стању, комисија је сматрала да због малих дубина и променљивости дна поједини постојећи ледоломи неће издржати притисак већих ледених маса. Незаштићени простор у дужини од око 80 метара, формиран на делу реке где је неколико ледолома већ било срушено, представљао је додатни проблем. Комисија је закључила да стање у коме се налази горња група ледолома не може да обезбеди безбедно зимовање у Чукарничком рукавцу. Што се тиче доње групе, у њој је постојало свега 15 густо распоређених ледолома, чије је доње делове такође угрожавало нестабилно речно дно. Комисија је као трајно решење предложила замену постојећих ледолома новим хидрограђевинским објектом, али с обзиром да је то изискивало додатно време и средства, ради сигурности зимовника је, као привремену меру, наложила набацивање 500 m³ камена у циљу ојачавања темеља ледолома. Међутим, до зиме 1928/1929. ништа суштински битно није било урађено.⁶⁸²

680 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 1829. Комисија је радила у саставу: М. Мелиорански, инжењер Генералне дирекције вода, Павле Петрашек, чиновник Државног речног бродарства, Бранко Андријанић, капетан београдског пристаништа, и Боровоје Путник, капетан Бродарског синдиката СХС.

681 ДАС, Г-143, КПБ, Ф 2, 1921, 1518, 3258, 3757, 3866.

682 МНТ, Т:18.1. кут. 73, Milovan Đorđević, Katastrofa u Čukaričkom zimovniku 16. marta 1929. godine, рукопис; Милован Ј. Ђорђевић, „Катастрофа у Чукарничком зимовнику”, *Гласник ЈРБ* 39 (1960), 9.

ПЛОВИЛА ИЗ ЗИМОВНИКА КРЕЋУ НИЗ МАТИЦУ

Зима је 1928. године почела веома рано, па су због појаве првог леда на Дунаву бродови још почетком децембра почели да се склањају у зимовнике. Пошто се Сава касније леђи него Дунав, сва пловила који су се налазила у близини Београда повукла су се у њене воде. Међутим већ 28. децембра 1928. године и Сава је била потпуно залеђена. Пловила Дирекције речне пловидбе Краљевине СХС била су смештена у бежанијском зимовнику, док су приватни бродовласници и власници бродова под страним заставама користили чукарички зимовник.

Почетком фебруара 1929. године ситуација на реци је захтевала да се хитно предузму посебне мере за обезбеђивање пловног парка смештеног у чукаричком зимовнику. Заповедник зимовника Драгиша Јовановић, капетан брода *Неретва* Српског бродарског друштва, и Ђорђе Ристић, технички директор СБД-а, упозорили су 2. фебруара Капетанију пристаништа на опасност која прети од леда на Сави, као и на то „да ледоломи у доњој групи нису неколико година оправљани те су у врло трошном стању и несигурни при кретању овако јаког леда”. Формирана је још једна комисија која је 14. фебруара прегледала зимовник. По њеном налогу одмах су употребљени сви постојећи челични алати који су се налазили на самим пловним објектима као и у радионици СБД-а, а посебно чврсто су били извезани теретњаци који су се налазили непосредно испод ледолома. На врху Аде Циганлије је, поред ледолома, просечен канал како би се лед усмерио на главни ток Саве. Осим тога, заповедник зимовника је тражио да се издејствује ломљење леда главним током реке Саве од врха Велике Аде Циганлије до испод железничког моста, чиме би се спречило нагомилавање („горлашење”) леда на мост што би довело у опасност целокупан пловни парк, не само у чукаричком већ и у бежанијском зимовнику. То, међутим, није било урађено све до 15. марта. А тада је било касно. Лед је већ кренуо Савом од Зобрежја и Остружнице.⁶⁸³

„Ледене санте наилазиле су час појединачно, час правећи огроман спруд од по неколико хиљада квадратних метара. Огромна брвна и даске кршиле су се између санте као пруће. А све што би по ивици закачио, лед је за трен ока скршио и одвукао низ матицу.”⁶⁸⁴ Како је низводно од врха Аде Циганлије лед стајао, јак западни ветар који је 16. марта дувао потискивао је плутајуће санте у рукавац, ка десној обали реке, где су се гомилале једна на другу док нису ишчупале 19 ледолома из горње групе и за непун сат испуниле празан простор до доње групе ледолома. Нешто после 12 часова, „у Чукаричком зимовнику је завладала крајња узрујаност. Иако су сви били спремни на борбу са ледом, иако су посаде била на својим местима, иако су објекти били везани најчвршће што се могло – и за обалу и једни за друге, наступила је катастрофа. Под притиском леда који се кретао необичном брзином, затели су се тешки ланци ленгера, задрхтали каблови и пољуљали се обалски стубови за које су пловила била везана. Први ударац, подмукао, језив, наишао је на кљунове лађа и шлепова. На обали се једва чуо, али они који су били на бродовима причали су касније да су ретко када у свом мучном животу лађара осетили тежи утисак. Метални бокови лађа су

683 МНТ, Т:18. 1. кут. 73, Ђорђевић, „Katastrofa u Ćukariĉkom zimovniku”, 3–4.

684 „Навала леда руши бранике и односи бродове из Зимовника”, *Политика*, 17. 3. 1929, 5.

зашкрипали, ланци зазвечали, а ваздух су запарали први звиждуци покиданих каблова.”⁶⁸⁵ У 13.10 часова брод *Земун*, власништво аустријског ДДСГ-а, који је био привезан за други ред шлепова и под паром, дао је знак звоном за узбуну. Упозоравао је да је лед у зимовнику кренуо, практично збрисавши доњу групу ледолома. *Земун* је почео да вози пуном снагом напред, али то није било довољно да се одупре навали леда. Санте су се нагомилавале на први ред шлепова, а када су достигле висину од 5–6 метара, одједном су их подигле, прошле испод њих и изашле на други ред шлепова чија су ужад попустила, а они кренули низводно. Био је то почетак праве речне катастрофе. За пола сата преко 60 пловила је било у покрету, спуштајући се кроз зимовник и даље низводно Савом. Покушаји да се ова маса бродова заустави нису дали никакав резултат.

Најстрашнији приказ наступио је када се цела група објеката приближила железничком мосту. Шкрипа гвожђа, ломњава, кобна лупа брода о брод као да је стала за тренутак. Испред је мост, а иза тоне и тоне леда. А затим је уследио удар! Бродови су се заглавили између обалског и првог речног стуба моста. Изгледало је да неће моћи да прођу. Ипак су прошли, згњечени, искасапљени, смрвљени, као да су од картона. Међу последњима је наишао ДДСГ-ов *Земун*. У тренутку када је налетео на гвоздену конструкцију моста његов високи црни димњак се згужвао и покидао. „Задржан за тренутак у својој трци *Земун* успорава. Застаје скоро. Али само на час. Колико да на њега налете тешки натоварени шлепови и да га свом снагом гурну напред задајући му смртни ударац.” Наиме, један шлеп ДДСГ-а је бочно ударио у брод и просекао му корито у дубини од три метра. „Везан за друге шлепове *Земун* наставља свој пут. Свој последњи пут! Крма полагано претеже, а кљун расте над водом.” *Земун* се одржао на води до Куле Небојша „где га је лед потиснуо уз десну обалу и где је тачно у 16.30 потонуо пред дунавским купатилем *Мон Плезир*”.⁶⁸⁶



Тегљач *Земун* непосредно пред потонуће 16. марта 1929. године, МНТ, Т:18.2.357

⁶⁸⁵ Ibid.

⁶⁸⁶ Ibid., 6; „Како је потонуо брод ‘Земун?’”, *Политика*, 17. 3. 1929, 6.

Од железничког моста до ушћа Саве бродарско особље је уз највеће тешкоће и пожртвовање успело да уз обалу задржи петнаест шлепова. Али још толико је наставило да плута даље низ Дунав. Од раног јутра следећег дана, 17. марта, започела је акција њиховог спашавања којом је руководио капетан београдског пристаништа Бранко Андријанић, а у којој су коришћени тегљачи Речне пловидбе *Босна и Србија* и *Бегеј* и *Делиград* Бродарства „Блажек”. Током преподнева спашено је 11 објеката који су се, везани уз обалу, од тог тренутка налазили изван опасности. Али, како је лед претио да уништи и кесон будућег Моста краља Петра II, данашњег Панчевачког моста, који је тек био положен на воду, у 13 часова је упућен тегљач *Србија* како би кесон довукао у Саву. После неколико сати очајничке борбе против ледених санти, које су највећу сметњу стварале на самом ушћу Саве у Дунав, *Србија* је успела да извуче кесон уз воду и веже га уз сремску обалу, изнад карауле прекопута Београда, где је био изван опасности од евентуалних даљих навала леда.⁶⁸⁷ Лед је претио да оштети и стопе моста, па је у циљу њихове заштите употребљена и артиљерија. Један топ укопан на обали дејствовао је у тренуцима када су ледени брегови кретали ка мосту, разбијао их на парчиће и целом току поворке ледених санти давао други правац.

Услед неконтролисаног кретања леда на реци Сави 16. марта 1929. године, од укупно 152 пловила која су се у том тренутку налазила склоњена и усидрена у зимовнику у Чукаричком рукавцу у Београду, потонуло је или оштећено 112 пловних објеката и два купатила. Потонуло их је укупно 14: по један брод (*Земун*), гвоздени и бетонски шлеп и 11 дрварица, док је 98 објеката теже и лакше оштећено: осам бродова, 60 шлепова, четири танка, 40 дрварица, плетни и дизалица, као и два купатила. Тиме је 16. март 1929. године забележен као дан највеће познате катастрофе у историји трговачког речног бродарства на пловним рекама Србије у којој, срећом, није било људских жртава.

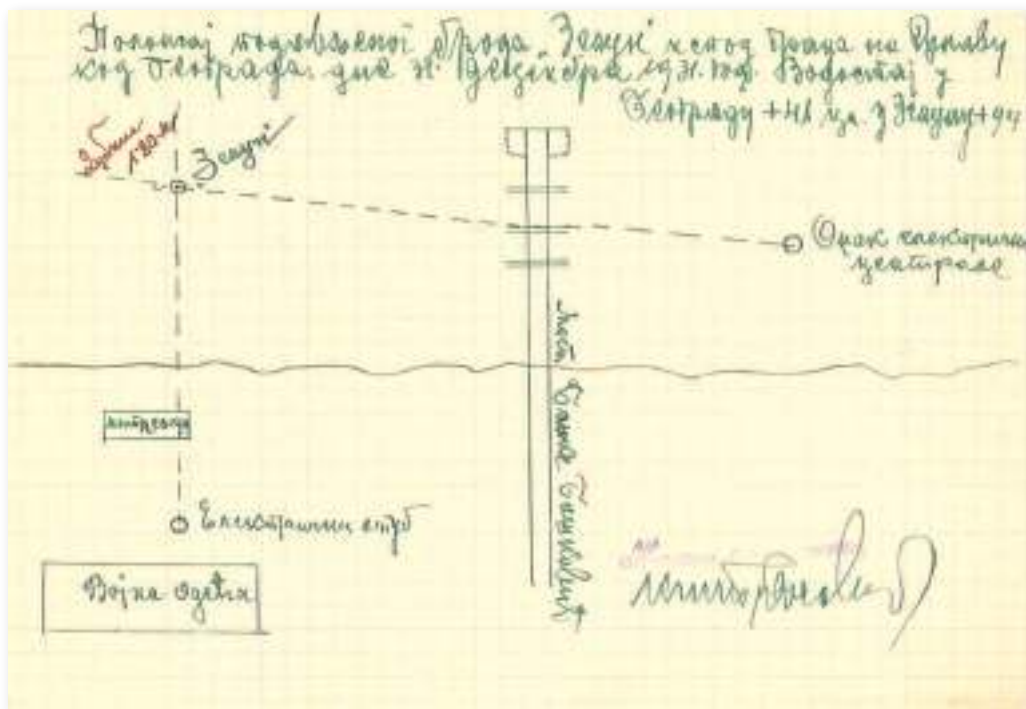
„Тегљач *Земун* DDSG, потопљен је око 200 метара узводно од рампе магацина Банке ‘Бошковић’ на дунавском кеју; шлеп *MFTR 224* је потопљен на Сави уз десну обалу код Завађиловог плаца, са крмом изнад воде; бетонски шлеп *Павле*, Бибад (Бродарско и багерско акционарско друштво), потопљен је на месту стајања у зимовнику; дрварица бр. *III*, Бибад, потопљена је испод дизалице Фабрике шећера са прамцем на обали, док јој је крма у води; за Бибадове дрварице *IV* и *V* се претпоставља да су потопљене код Небојшине куле; дрварица бр. *VI*, Бибад, потопљена је код Кланице у Чукаричком зимовнику; дрварица *Мита*, Бибад, потопљена је код Радионице Српског бродарског друштва; дрвена плетна бр. *I* Прометне банке, потопљена је испод савског моста на 10 m од десне обале; дрвена плетна бр. *II* Прометне банке, потопљена је испод Топчидерске реке; место потапања дрвене плетне бр. *VI* Прометне банке није познато; дрвена плетна бр. *X* Прометне банке потопљена је у Чукаричком зимовнику, према кафани ‘Дубровник’; теретна дрварица *Антал*, Нашичка д.д., са 300 тона храстових клада, потопљена је код Кланице у Чукаричком зимовнику, тако што јој је леви бок делимично остао изнад површине воде; теретна дрварица *Подград*, Нашичка д.д., са 350 тона храстових клада, потопљена је на истом месту где и дрварица *Антал*, само што јој је палуба била потпуно испод површине воде.”⁶⁸⁸

687 „Осим брода ‘Земун’ потонуло још тринаест шлепова”, *Политика*, 18. 3. 1929, 6. Поред заповедника Виљема Паена, на тегљачу *Србија* су се током ове акције налазили и шеф Наутичког одељења Речне пловидбе Гедеон Геза Ланда и капетан Јанко Поповић.

688 МНТ, Т:18.1. кут. 73, Milovan Đorđević, Spisak potopljenih i oštećenih plovila dana 16. marta

У ГОДИНАМА КОЈЕ СЛЕДЕ

Почетком 1930. године Капетанија пристаништа Београд је, преко заступништва ДДСГ-а за Краљевину Југославију у Београду, наложила том друштву да подигне свој потонули брод *Земун*. Међутим, пошто се није радило „о потопљеном броду у нормалном саобраћају, него о броду који је био смештен у сталном државном зимовнику Чукарица, где је за њега плаћена зимовничка такса”, Друштво није сматрало да поред штете која их је задесила губитком брода и која им још увек није била надокнађена, треба да сноси и трошкове вађења брода. Зато је Капетанији одговорено да брод *Земун* „сопственим средствима и о своје трошку извуче из воде и преда нама на наше слободно расположење, као несумњиво нашу својину”.⁶⁸⁹ Међутим, Капетанија то није урадила, а није ни власник, Прво дунавско паробродарско друштво. Потопљени парни тегљач *Земун* је 1931. евидентиран на km 1.169,600 тока Дунава као једина постојећа сметња у пловном путу на сектору од ушћа Саве у Дунав до Вишњице.⁶⁹⁰ Већ 1945. године капетан Милан Крмпотић је записао да више нема ни трага од олупине овог тегљача „пошто је постепено пропадао док није отишао под само дно, те не смета више ни лентгерисању објеката”.⁶⁹¹



Скица положаја потопљеног брода *Земун* коју је 31. децембра 1931. године направио Милан Косовић, шеф Капетаније пристаништа Београд, МНТ, Т:18.1. кут. 31

1929. године која су се налазила у Чукаричком зимовнику, а услед јаке провале леда, 1-11, рукопис.

689 МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, Прво дунавско паробродарско друштво, Заступство за Краљевину Југославију, Београд 5. фебруар 1930, бр. 308/40 R. ex 29.

690 МНТ, Т:18.1. кут. 31, КПБ, док. 1794/31, са скицом која приказује физичко стање Дунава у срезу капетаније од km 1.160-1.171.

691 Milan Krmpotic, „Iz starih almanaha”, *Бродарски гласник* 2 (1945), 150.

ПОВРАТАК У ВРЕМЕ САДАШЊЕ

После свих ових сазнања о несрећи која се догодила у чукаричком зимовнику и потонућу брода *Земун*, чланови Удружења „Aqua et Archaeologia” решили су да покушају да оду и корак даље – да обаве визуелну ронилачку проспекцију локације и евентуално направе подводне снимке тренутног стања олупине. А то није било могуће без дугогодишњих сарадника и пријатеља. У суботу 4. септембра 2010. године сви смо се састали на реци.⁶⁹² За потребе овог истраживања „Пловпут” је уступио брод *Истрајни I*,⁶⁹³ његову посаду, снимке корита Дунава, и у рекордном року је обезбедио дозволе Капетаније Београд и Речне полиције како би се могло усидрити и заронити на међународном пловном путу. Предузеће „Aquamont service” из Београда послало је своје рониоце и опрему за подводну аудио и визуелну комуникацију. А изузетно добру медијску подршку обезбедио је „Пароброд”, установа културе београдске општине Стари град, као суорганизатор овог првог подводног археолошког истраживања у београдском акваторијуму.⁶⁹⁴

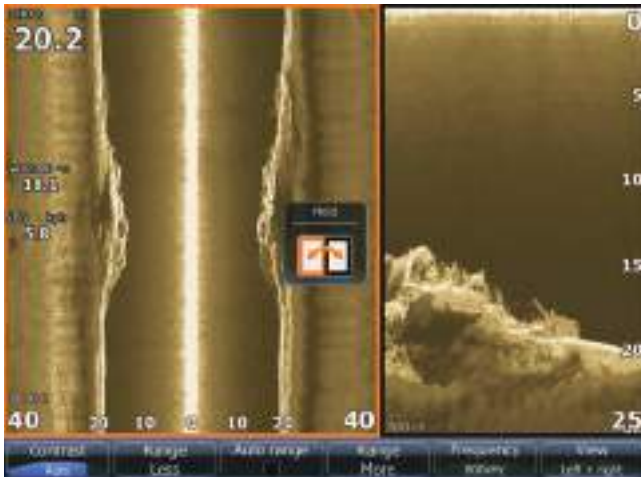
Локација на којој је обављена ронилачка проспекција налази се на изузетно неповољном месту, на фреквентном пловном путу, где се спајају воде Дунава и Саве, због чега су струје увек јаке, а видљивост изузетно лоша. Све то знатно ограничава и отежава и најједноставније ронилачке активности. Уједно су то и разлози због којих, упркос изузетном искуству ронилаца и веома квалитетној коришћеној опреми, нисмо успели да добијемо употребљиве видео-снимке. Остали смо и даље само на снимцима сонара.⁶⁹⁵

692 Чланови посаде и чланови екипе укrcани 4. септембра 2010. на броду *Истрајни I* били су из „Пловпута”: Мирослав Грнчарски, Александар Анђелић, Божидар Шаренац, Владимир Поповић, Игор Кришка, Саша Бурлица и Немања Бошковић; из Капетаније пристаништа Београд капетан Илија Барут; из предузећа „Aqua Mont service”: Дејан Михајловић, Марко Миловановић и Горан Ђирлић, а из Удружења „AetA”: Гордана Каровић, Ђорђе Ковјанић, Дејан Јовановић, Александар Ивањиков и Драган Васовић.

693 Речни брод *Истрајни I* је конструисан за рад на пословима постављања и одржавања пловидбених ознака и сигнала на пловном путу при свим временским условима. Опремљен је специјализованом опремом за постављање и одржавање бова и других сигналних уређаја, али и модерном навигационом опремом: савременим речним радаром, АИС транспондером (Automatic Identification System – AIS), електронским навигационим картама (ENC) и ГПС уређајем.

694 О истраживању остатака пароброда *Земун*, званично првом догађају у коме је учествовала Установа културе „Пароброд”, они сами су написали следеће: Ова „научичка експедиција која је својим појавним обликом подсећала на пројекте Discovery-ја или National Geographic-а, остварила је резултат подједнако значајан за подводну археологију, урбану историју, речну екологију и заштиту подводне културне баштине Београда. Догађај који парадигматично представља неке од основних елемената приступа Установе културе ‘Пароброд’: откривање, препознавање и прихватање недостајућих, неуочених, необјављених или недовршених културних процеса, појава и квалитета и њихово увођење у културни живот престонице са циљем јавног признања, прихватања и унапређења.” „Zvanično prvi događaj”, *2 godine Parobroda 500 događaja* (Beograd: Parobrod, Ustanova kulture gradske opštine Stari grad, 2012), 16–17.

695 Снимак сонара се публикује захваљујући љубазности Зорана Тодосијевића, коме срдачно захваљујем. Видео-материјале са истраживања обављеног на ушћу Саве у Дунав 4. септембра 2010. године снимио је, приредио и поставио на веб-сајт Удружења „AetA” Ђорђе Ковјанић, а доступни су на следећим линковима: <http://www.youtube.com/watch?v=f55t3nM4wXg>
<http://www.youtube.com/watch?v=5eTLsPGoI-g>
http://www.youtube.com/watch?v=y0SVPOrD_Hw

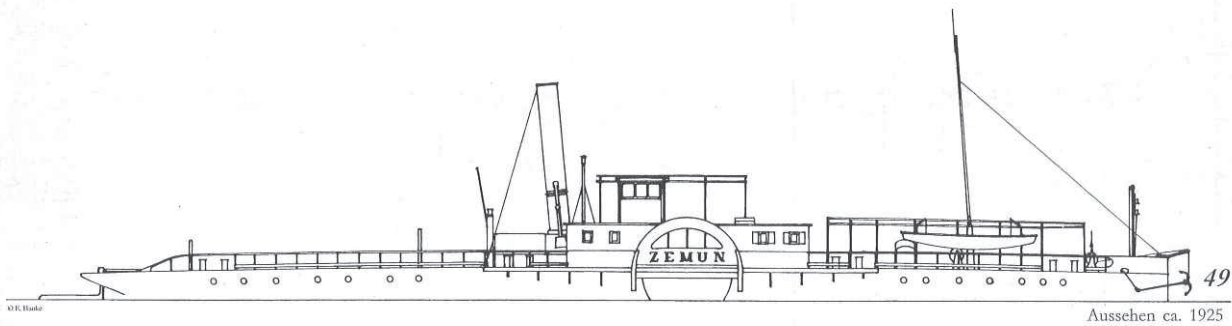


Тегљач *Земун*, изграђен 1869. у Линцу, у Бродоградилушту Игнаца Мајера (Ignaz Mayer Werft A.G.), имао је за собом већ 60 година пловидбе када је 1929. страдао у провали леда у чукарнички зимовник у Београду. Ране године његове експлоатације захтевају допунска истраживања, али у овом тренутку са извесном дозом резерве износимо претпоставку да је тегљач грађен за Бродарство „Шипуш и Моровић” из Сиска које га је користило под именом *Славјан*. Пловни парк Шипуша и Моровића је 1888. откупило Босанско паробродско друштво са седиштем у Брчком, основано те исте године, које мења име брода у *Уна*. По гашењу овог друштва, тегљач је 1896. прешао у власништво аустријског ДДСГ-а који му даје име *Зимоњ (Zimony)*, да би га после Првог светског рата променио у *Земун*.⁶⁹⁶ Олупина овог тегљача се и данас налази у кориту Дунава, на месту на коме се његове воде спајају са водама Саве. Преломљена је на два дела између којих постоји пролаз ширине осам метара кроз који аласи провлаче своје мреже јер они знају да се на тој локацији ловe сомови. Предњи део брода је окренут

Брод *Истрајни I* Дирекције за водне путеве „Пловпут” из Београда и припрема за зарон на ушћу Саве у Дунав 4. септембра 2010. године, фотографије: Гордана Каровић

Снимак локације сонаром и пријатељ Удружења „АетА”, покојни Драган Васовић, алас, по завршетку истраживања 4. септембра 2010. године, фотографија: Гордана Каровић

⁶⁹⁶ Krmpotić, „Iz starih almanaha”, 150; „Дунавско бродарско друштво ДДСГ”, *Бродар* (1914), 170; Hauke, *Dampfschiffe der DDSG, Zeichnungen ausgewählter Schiffstypen*, 13–14, 23, Skizze 49.



Тегљач *Земун*,
цртеж: Ервин Хауке,
извор: Erwin Hauke,
*Dampfschiffe der
DDSG, Zeichnungen
ausgewählter
Schiffstypen, Skizze 49*

према десној обали, док је крма ка банатској страни.⁶⁹⁷ *Земун* ће ту, сигурно, заувек и остати. Олупина је данас на дубини од 15 метара, не смета пловидби, тако да не постоји разлог за њено уклањање, па ће за неколико деценија и оно што се од бродске конструкције још увек налази изнад дна, прекрити речни песак и шљунак.

Али, и даље је остало нерешено питање која је то дрварица потопљена поред њега? Да ли је у питању једна или две? Можда дрварице *IV* и *V* Бродарског и багерског акционарског друштва – БИБАД из Београда које су такође потонуле после провале леда у чукарички зимовник 1929. године. Тачно место њиховог потонућа се не зна, али се претпоставља да се то догодило у близини Куле Небојша. Ипак, постоји још један озбиљан кандидат о коме смо податке такође пронашли у документацији која се чува у Музеју науке и технике. У питању је дрварица *Давор* која је због лошег времена праћеног јаким ветром потонула на ушћу Саве у Дунав 25. марта 1937. године (о том бродолому видети више на стр. 235). Коначан и поуздан одговор на питање да ли су поред тегљача *Земун* потопљени остаци наведених дрварица или неког другог дрвеног пловног објекта вероватно се никада неће знати. Упркос томе, показало се да се свеобухватним истраживањем подводне баштине може добити много података. Тако је драгоцену информацију добијена од београдског аласа, покојног Драгана Васовића, употпуњена снимцима Дирекције за водне путеве „Пловпут”, уз истраживање документарне грађе и повезивање свих података са постојећом ситуацијом на терену, отворила и открила још једну недовољно познату страницу из историје пловидбе београдским рекама.

ПОГЛЕД СА ДНА⁶⁹⁸

Бродска сидра и дрвени шипови на које се наилази током роњења у популарном Савском језеру, сведоче о сада већ далеком времену када је то био рукавац Саве увек пун бродова и пловила која су се ту товарила и истоваривала, поправљала у бродарској радионици или зимовала. Сасвим је могуће, а и врло вероватно, да је неко од тих сидара завршило на дну Саве управо услед провале леда 16. марта 1929. године.

⁶⁹⁷ На овој информацији срдачно захваљујем Љубиши Врговићу, аласу из Београда.

⁶⁹⁸ На могућности да публикујем подводне снимке са дна Савског језера срдачно захваљујем подводном фотографу Јанезу Крањцу.



Подводни снимци сидара и дрвених шипова на дну Савског језера, некадашњег чукарничког зимовника, фотографије: Јанез Крањц

4 СУДАРИ НА РЕЦИ

У категорију великих бродских хаварија сврставају се оне које за последицу имају или тотално уништење пловног објекта и његовог терета до кога долази услед потпуног или делимичног потапања, или случајеви када су пловила толико оштећена да их није могуће вратити у саобраћај без претходних већих поправки.⁶⁹⁹ А судари, који нису били реткост на рекама, најчешће су имали управо овакве последице. Уз кратак историјат о појави првих парних бродова у водама око Београда, осврнућемо се на неке историјске случајеве, почевши од судара управо тих првих пароброда с традиционалним дрвеним пловилима из времена средине 19. и почетка 20. века, до судара путничких бродова Речне пловидбе Краљевине Југославије *Загреб* и *Франше Д'Епере*, несреће у којој је 1931. године живот изгубило четири лица.

ДРВАРИЦЕ И ПАРОБРОДИ – СУДАРИ СТАРОГ И НОВОГ

Деветнаести век је, у технолошком смислу, био време великих промена у пловидби Дунавом, а једна од најзначајнијих је свакако била појава парних бродова. Дунавом је у марту 1817. године запловио први пароброд – *Каролина* (*Carolina*), који је за три сата савладао растојање између Беча и Пожуна, данашње Братиславе. Београђани су пароброд, тај симбол новог времена, имали прилику да виде тек десет година касније, у пролеће 1827. године, док је пловио Дунавом поред њиховог града.⁷⁰⁰ Тада се „на Јалији окупио свет да види лађу која крилима лупа по води, док јој из дугачког врата сукља густ и црн дим!”⁷⁰¹ Не зна се име тог пароброда, као ни ко му је био власник, а остало је забележено само да је појава овог непознатог пловила изазвала велико узбуђење и побудила бројне фантазије.⁷⁰²

Првобитна дрвена корита пароброда постепено су замењивана гвозденим, газ бродова је постајао све плићи, а машине које их покрећу све снажније. Захваљујући могућностима тих нових пловних средстава Дунав је постајао све погоднији за трговину и пловидбу, а то је најбоље искористило Прво царско-краљевско привилеговано дунавско паробродарско друштво из Аустрије (ДДСГ), основано 1829. године у Бечу. Друштво је у септембру 1830. својим првим паробродом *Франц I* (*Franz I*) обавило успешну пробну вожњу између Беча и Будимпеште и

699 МНТ, Т:18.1. кут. 72, Милован Ј. Ђорђевић, *Бродске хаварије (удеси)*, Тител 1950 (рукопис), 4.

700 Даница Милић, „Привреда Београда (1815-1914)”, у *Историја Београда 2*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1974), 379; *Живети у Београду 1, Документа Управе града Београда 1837-1841* (Београд: Историјски архив Београда, 2003), 15; Роџег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 154.

701 Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 11; Мирослав Поповић, „Робни токови на рекама Србије у првој половини XIX века”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 535.

702 Ibid; Роџег, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 154.

већ 1. фебруара 1831. је на овој траси отворило прву редовну паробродску линију на Дунаву.⁷⁰³ Већ следеће године пловидба је продужена до Земуна, затим 1834. године до Оршаве, 1835. до Галаца, прометне луке до које су узводно Дунавом долазили и морски бродови, а затим даље до Црног мора. Како би користили тај превоз, путници из Београда су до паробродске станице у Земуну морали да се пребацују чамцима.⁷⁰⁴

Пароброди ДДСГ-а су 1838. године упловили у још две реке, у Тису и Саву. Пролазак пароброда *Софија* (*Sophia*) Савом поред Београда 26. августа 1838. на путу ка Сиску, била је вест за прву страну *Новина србских* јер је „*Софија* био први пароброд који је до тада виђен на Сави”. Било је то једно од путовања које је ДДСГ предузимао како би испитао могућности за успостављање нових паробродских линија.⁷⁰⁵ Резултат овог покушаја није био повољан тако да је пловидба на Сави започела тек почетком јесени 1844. када је Савско-купско паробродарско друштво отворило редовну линију за путнички и робни превоз између Сиска и Земуна, не додирујући српску обалу. Линију је скоро годину дана држао пароброд *Слога*, ex *Флоридсдорф* (*Floridsdorf*), све до свог потонућа у септембру 1845, низводно од Жупање.⁷⁰⁶

Први пароброд који је пристао у Београду, према *Новинама србским*, био је *Лудвиг* (*Ludwig*) ДДСГ-а, који је 13. јуна 1841, заједно са осталим бројним „отменим гостима”, довезао грофа Иштвана Сечењија (István Széchenyi), који се враћао са Ђердапа. Гости су прво посетили аустријског конзула Димитрија Атанацковића, а затим су били на разговорима са кнезом Михаилом Обреновићем и са Ђамил-пашом.⁷⁰⁷ Љубопитљиви свет, и Срби и Турци, окупио се на обали Саве, а како је било дозвољено да се на пароброд попне и да се разгледа, то су урадили сви, без обзира „на чин, звање, пол или године”.⁷⁰⁸

703 Franz Dosch, *185 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* (Erfurt-Wien: Sutton Verlag, 2013), 8, 10.

704 *Новине србске* 1834, бр. 35, 140; *Новине србске* 1834, бр. 36, 143; Horst F. Mayer, Dieter Winkler, *Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn* (Wien: Edition S, 1989), 34.

705 *Новине србске* 1838, бр. 34, 265; Бранислав Нушић, *Стари Београд (из полупрошлости)*, ур. Гордана Безар Петровић (Београд: ЗД+, 2014), 41; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 15; Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, 156.

706 Савско-купско паробродарско друштво је 1844. купило старији пароброд *Флоридсдорф* и преименовало га у *Слога*. О првом путовању *Слоге* и њеном радосном дочеку у Земуну и при проласку поред Београда видети у Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 15–17. Игор Кагапан, „Пловидба на дунавским притокама Dravi i Savi u XVIII st. (s posebnim obzirom na njeno značenje za ekonomsko-socijalni razvitak na području sjeverne Hrvatske)”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 375; Vlatko Čakširan, „Rijeka Sava i Kupa u gospodarskom razvoju grada Siska”, у *Rijeka Sava u povijesti*, ур. Branko Ostajmer (Slavonski Brod: Hrvatski institut za povijest – Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, 2015), 406.

707 Гроф Иштван Сечењи (1791–1860), мађарски државник, развијао је саобраћај, нарочито паробродарство, и спровео регулацију тока Дунава у Ђердапској клисури. Димитрије Атанацковић (1793–1857), конзул у Београду од 1839. до 1843. Мехмед Ђамил, београдски паша од 1840. до 1842.

708 *Новине србске* 1841, бр. 24, 191; Нушић, *Стари Београд (из полупрошлости)*, 41; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 13; Поповић, „Робни токови на рекама Србије”, 536. Пароброд *Лудвиг* (*Ludwig*), изграђен 1841. године, променио је 1849. име у *Албрехт* (*Albrecht*), да би од 1851. године пловиио под именом *Дијана* (*Diana*) све до 1899. када је исечен.

У пролеће 1844. године први пароброд је ушловио у панчевачко пристаниште на Тамишу. Долазак *Нептуна*, путничког брода ДДСГ-а, огласио је свечани пуцањ из прангије код Црвеног магацина. До тада су пароброди пристајали код аде Форконтумац на Дунаву, а одатле су до панчевачке вароши путници и пошта стизали чамцима и фијакерима.⁷⁰⁹

У касну јесен, 30. октобра 1844, у београдско савско пристаниште допловио је мањи француски парни брод, јачине 24 КС, којим је одржавана пловидба на Бегеју између Великог Бечкерека и Темишвара. Власник брода, Франц Маркард (Franz Marcard), тражио је дозволу за одржавање линије Београд–Земун. Дозволу није добио, али је београдски трговац и државни банкар Јован Кумануди покушао да брод откупи за потребе Кнежевине Србије, такође са идејом да одржава пловидбу између Београда и Земуна. Али пошто је за свој „већ стар и трошан” брод тражио велику суму, Маркард није успео ни да га прода, те је 6. новембра напустио Београд.⁷¹⁰

Током прве две деценије свог деловања, све до 1850. године, ДДСГ није желео да успостави саобраћај са српским пристаништима, упорно покушавајући да себи обезбеди монопол над пловидбом српским водама. А када је Кнежевина Србија те године по први пут озбиљно приступила оснивању сопственог паробродарства, Аустрија је, преко свог ДДСГ-а, повела одлучну кампању како би спречила оснивање модерног бродарства у Србији. Увођење аустријског пароброда на линији између Земуна, Београда и Панчева, баш у време уписа акција за оснивање српског паробродарског друштва, било је срачунато на то да обесхрабри уписнике акција, у чему се у потпуности и успело.⁷¹¹ На пароброду који је наменило за саобраћај на овој линији, ДДСГ је у суботу, 29. јула 1850, за високе званице из три града организовао пловидбу уз музику и уз „господску закуску”. Већ сутрадан, у недељу 30. јула, започео је свакодневни превоз путника и робе између Земуна, Београда и Панчева.⁷¹² ДДСГ је био једна од

List of ships: Passenger ships DDSG from 1829 (binnenschifferforum.de) (приступљено 2. 5. 2023). Захваљујем Дејану Јовановићу који је пронашао податке о пароброду *Лудвиг*.

709 Милана Веиновић, *Панчево на старим разгледницама 1898-1941, културно-историјски и сликовни летопис* (Панчево: Завод за заштиту споменика културе, 2007), 187–188, 210, 211.

710 *Српске новине* 1844, бр. 88, 349 и бр. 91, 361; Нушић, *Стари Београд (из полупрошлости)*, 42; Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства*, 17; Рауновић, *Дердар и Тимошка крајина*, 620–621; Поповић, „Робни токови на рекама Србије”, 537.

711 Од стране 173 акционара уписано је укупно 385 акција. У Београду и другим трговачким местима, на три објављена огласа, јавило се свега 86 акционара са 188 акција. Осим тога, још 86 акционара са 97 акција, од којих је највећи број у Крајинском округу (37 акционара, 39 акција), затим у Крагујевачком (20 акционара, 20 акција), Пожаревачком (11 акционара, 15 акција), Шабачком (11 акционара, 11 акција), Смедеревском (5 акционара, 10 акција) и Ваљевском округу (2 акционара, 3 акције). У цифру од 385 уписаних акција било је укључено и 100 акција које је тршћански трговац Спиридон Гопчевић најавио да ће купити у случају да Кнежевина Србија откупи његов пароброд, што је било планирано. ДАС, ДС, 1850, 429, 281; Karović, “Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”, 392.

712 ДАС, ДС, 1850, 421, 17; ДАС, Министарство иностраних дела, 1850, Иф VI, 43; *Српске новине* 1850, бр. 87, 330, 332; Нушић, *Стари Београд (из полупрошлости)*, 43; Климент Џамбазовски, „Трговина речним саобраћајем између Србије и Бугарске од хатишерифа 1830. до Париског мира 1856. године”, у *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Васа Чубриловић (Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983), 575; Karović, “Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”, 392.

најзначајнијих и најважнијих фирми за привредни развитак Аустријске, а потом и Аустроугарске монархије. Његов утицај на развој пловидбе Дунавом у 19. веку био је од изузетног значаја, али је он у сталној тежњи да буде најважнији, ако не и једини учесник у размени добара између средње и источне Европе, на све начине онемогућавао оснивање и развој других паробродских друштава, првенствено у Србији, Румунији и Бугарској.⁷¹³

Сами пароброди су, због својих димензија, брзине коју су развијали и таласа које су правили, угрожавали пловидбу традиционалних бродова, који би у случају судара с паробродима били озбиљно оштећени и неретко би завршавали на дну реке. Из друге половине 19. и са самог почетка 20. века остало је забележено неколико таквих догађаја.

Године 1858, пароброд ДДСГ-а *Дебрецен* (*Debreczen*) ударио је и „разбио” брод извесног Ненада Узуновића из села Прова у Шабачком округу, који је превозио дрва. Узуновић је преко Министарства иностраних дела Кнежевине Србије од ДДСГ-а тражио одштету у износу од 365 форинти коју оно није хтело да исплати јер није признавало кривицу. Понудило је, међутим, некакву нагодбу: да Узуновићу „због тога што је сироман човек” исплати 50 форинти, а он да се одрекне сваког даљег захтева. Узуновић се 17. јуна 1859. званично, у Начелству Округа шабачког, изјаснио да не пристаје на понуђену нагодбу. Био је решен да исплату штете тражи судским путем, па је ангажовао и заступника, због чега је свакако имао трошка. Изгледа, ипак, да правда у овом случају није била достижна јер је Министарство иностраних дела крајем марта 1860, дакле годину и више дана од почетка целог процеса, Узуновићевом заступнику изјавило „да не може даље дејствовати поради ове тражбине”.⁷¹⁴

Некако у то време, 3. августа 1861. године, и новосадски трговац Никола Петровић је изгубио свој брод, који се на ушћу Тамиша у Дунав сударио са паробродом *Пешта* (*Pest*). За брод и робу коју је превозио тражио је одштету у износу од 30.000 форинти, али с наплатом ни у овом случају није ишло лако. Петровићев заступник, извесни Никола Лекић, прибављао је још и почетком децембра за то потребну документацију у панчевачком магистрату. Магистрат је потврдио да је брод Николе Петровића потонуо кривицом пароброда *Пешта*, али да ли је Николић успео да наплати штету није познато.⁷¹⁵ Због судара са бродом ДДСГ-а који је пловио на линији Земун–Панчево–Земун почетком априла 1868. године потонула је и шајка трговца Ђорђа Николајевића.⁷¹⁶

Полазећи 2018. године са сидришта на 1.156,700 km тока Дунава, узводно од ушћа Тамиша, брод *Сомбор 1*, у власништву предузећа „ДСТ Хидросистеми д.о.о.” из Смедерева, закачио је својим сидром витло неког дрвеног пловног објекта. На

713 Ђорђе С. Костић, „На палубама беле флоте. Водичи за путнике Дунавског паробродског друштва (1895-1939)”, *Дунавом од Бездана до Београда* (Београд: Балканолошки институт САНУ, 2012), 8, 15.

714 ИАБ, УГБ, 1860, К. 475, ф. V, 279; *Живети у Београду 3, Документа Управе града Београда 1851-1867* (Београд: Историјски архив Београда, 2005), 338.

715 *Pristanište 1795-1872. Analitički inventar – tematski* (Pančevo: Istorijски архив у Pančevu, 2004), 180, br. 715.

716 Ibid, 195, br. 776.

површину реке, а затим и на палубу брода, извучена је добро очувана вертикална осовина дрвеног ручног витла ојачана гвозденим обручима. Недостајале су само дрвене полуге коришћене за окретање самог витла, које су биле провучене кроз отворе на врху осовине. Тако је, сасвим случајно, откривена позиција на којој се у Дунаву налазе остаци непознатог дрвеног брода. Немамо податке који би нам омогућили да утврдимо време и разлог његовог потонућа, а веома прометна локација на којој је откривен оставља отвореним све могућности, па чак и судар.⁷¹⁷ Материјални остаци тог, као и других пловила која још увек леже у кориту Дунава, неисцрпан су извор података и знања о историјским начинима пловидбе и техникама бродоградње.



Преласци преко река који су се обављали уз помоћ скела представљали су важан облик локалне пловидбе у Србији. Скеле су служиле за превоз људи, крупне и ситне стоке и најразноврсније робе. По стицању аутономије 1830. године, све дотадашње турске скеле и гранични прелази за пренос робе, такозвани ђумруци, односно царинарнице, припали су Кнежевини Србији, као и право да наплаћује царинске таксе, што је знатно утицало на развој трговине и на повећање њеног обима. Веће царинарнице су биле под управом Министарства финансија Кнежевине Србије, а мање су, као и скеле, давале у закуп приватним лицима. Царинарнице постављене на државној граници дуж река Саве и Дунава, од Раче и Подринске Митровице (данас Мачванска Митровица, насеље у Сремској Митровици) на западу до Оршаве на истоку, такође су имале и скелу којом је превожена роба, а приход који су доносиле држави није био занемарљив.⁷¹⁸

Дрвено ручно витло извађено из корита Дунава, 2018. година, фотографије: Давор Занзе

У документима из седамдесетих година 19. века наилазимо на податке о случајевима када су пароброди оштетили и потопили скеле српских царинарница у Рачи, Митровици и Забрежју на Сави, као и скеле царинарнице у Текији на Дунаву. У Забрежју се такав судар догодио крајем августа 1860, када је пароброд ДДСГ-а *Дијана* (*Diana*) ударио скелу царинарнице, „сломио [ју] је са једне стране и у воду удавио, па сада не може да се извади”. Пошто пароброд приликом пристајања није довољно смањив брзину, ударио је скелу која је заједно са другим

⁷¹⁷ Срдачно захваљујем Божидару Шаренцу из Дирекције за водне путеве „Пловпут” на томе што је овај драгоцен експонат данас део Збирке водног саобраћаја Музеја науке и технике (инв. бр. Т:18.469).

⁷¹⁸ Љушић, *Кнежевина Србија (1830-1839)*, 104, 107.

пловилима царинарнице стајала на уобичајеном, за њих одређеном месту. Поводом овог случаја Министарство финансија Кнежевине Србије је наложило да царинарница од капетана пароброда *Дијана* захтева накнаду за потопљену скелу, њено извлачење из воде и превозење у Београд ради оправке. Не знамо ко је скелу довезао, али знамо да је за њено довожење до Београда било плаћено 16, а за повратак до Забрежја 168 чаршијских гроша. Штета коју је пароброд *Дијана* направио износила је између 500 и 600 гроша, али је приликом детаљног прегледа у београдској царинарници, која је и обавила поправку, донета одлука да се уместо делимичне изврши генерална поправка забрешке скеле, после које ће она моћи да се користи „као да је нова”. Укупна утрошена средства износила су 3.388 гроша и 20 пара, а скела је била завршена у првој половини октобра.⁷¹⁹

Следећи случај се на Сави догодио почетком марта 1863. године када је приликом пристајања у Митровици пароброд *Констанца* ударио и потопио једину скелу митровачке царинарнице.⁷²⁰ Како је још од Првог српског устанка митровачка царинарница била главно извозничко место за читаву западну Србију, а по промету и прикупљеној царини дуги низ година после београдске друга у Србији, морало се брзо реаговати.⁷²¹ Министарство финансија Кнежевине Србије је наложило царинарници да скелу одмах извади и поправи уколико је то могуће, а уколико није, да се направи нова на рачун паробродског друштва које ју је оштетило. Царинарница у Подринској Митровици је већ 16. априла обавестила Министарство да је у Митровици (данашња Сремска Митровица, која се тада налазила у оквиру Хабзбуршке монархије) поправила скелу за 15 дуката и 32 гроша, а та сума је затим преко Министарства иностраних дела потраживана од ДДСГ-а. Међутим, како капетан пароброда *Констанца* није признавао причињену штету, предмет је предат на испитивање Начелству Шабачког округа. Потом је поново преко Министарства иностраних дела тражена наплата штете. Ипак, случај се завршио тако што је Министарство финансија 24. октобра 1863. констатовало да се сума издата за поправку скеле заведе у расход, пошто нема довољно доказа да је пароброд заиста причињено толику штету, коју, уосталом, агенција ДДСГ-а није хтела да призна.⁷²²

Неколико месеци касније, почетком јула 1863, пароброд ДДСГ-а *Иштван*⁷²³ ударио је и онеспособио за рад скелу царинарнице ушћа Дрине. Одмах је направљен записник о причињеној штети, а заповедник пароброда је издао писмену потврду да је до оштећења дошло његовом кривицом. Само недељу

719 МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1860, Пф. II, 23; ДАС, МФ 1860, Пф. II, 23/861.

720 У доступној литератури о ДДСГ-у нисам пронашла пароброд под именом *Констанца*, али како наводи у документу указују на то да је брод био у власништву аустријског друштва, износим претпоставку да је припадао Привилегованом друштву аустроугарских државних железница.

721 Марија Шћекић Марковић, *Бања Ковиљача. Прилози за историју I* (Лозница: Центар за културу „Вук Караџић”, 2019), 68.

722 МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1863, Пф VIII, 89.

723 Претпостављамо да је пароброд *Иштван* који се помиње у документу *Св. Иштван (Szent Istvan)*, изграђен управо те 1863. године у Флоридсдорфу, у Бечу, за непознатог власника, а који је од 1864. био у флоти ДДСГ-а. Erwin Hauke, *Dampfschiffe der DDSG, Zeichnungen ausgewählter Schiffstypen* (Wien: Martin Fuchs, 2001), 13, 21.

дана од удеса, Аврам Берчанин, агент ДДСГ-а у пристаништу Рача, обавестио је царинарницу да ће оштећену скелу поправити о трошку ДДСГ-а. Министарство финансија Кнежевине Србије се сагласило, али под условом да се поправка изводи под надзором српског скелеције.⁷²⁴

Два потапања скела су се догодила и на Дунаву, у Текији. Крајем августа 1861. аустријски пароброд ДДСГ-а *Јуно (Juno)* је ударио скелу текијске царинарнице и „једну јој страну сву разлупао, тако да се сада пола у води подављена, а пола на суву истерана налази”. Текијска царинарница је од Паробродског инспектората у Оршави тражила и добила једну скелу коју је привремено користила док јој није направљена нова која је одмах била наручена.⁷²⁵ Пар година касније, 11. марта 1866. године, приликом пристајања у Текији због искрцавања путника и истовара робе, догодио се сличан случај. Пароброд *Дијана* је ударио и потопио царинску скелу за превоз стоке. Цариник из Текије је проценио да је штета толико велика да оправка не би била рентабилна, па је молио да му се пошаље нова.⁷²⁶ Министарство финансија је наручило нову скелу, а од паробродског друштва је тражило наплату разбијене. Уместо тога је почетком априла агенција ДДСГ-а у Оршави послала своје мајсторе да поправе скелу коју је *Дијана* разбила, али како поправка није обављена довољно добро царинарница није смела да је користи за превоз стоке. Због тога је 4. јуна своју оштећену скелу вратила у Оршаву, агенцији ДДСГ-а, од које је тражено да плати нову која је у Текију стигла 11. јуна. На поднети рачун београдска агенција ДДСГ-а је одговорила да се за наплату две скеле коју су њени пароброди оштетили – митровачку, потопљену још почетком марта 1863, и текијску – мора обратити главној дирекцији у Бечу.⁷²⁷ У вези тих хаварија преписка се водила још и крајем новембра 1866. године. Била је то уобичајена пракса ДДСГ-а, да у недоглед одуговлачи са решавањем финансијских захтева Кнежевине Србије и да јој на крају ништа не исплати.

Више од 30 година након прве озбиљне иницијативе, Србија је 1891. године коначно успела да оснује своје паробродарство – Српско бродарско друштво (СБД), које је пловидбу започело тек 1. октобра 1893, када је набавило одређени број бродова и шлепова. Успешно оснивање бродарства било је предуслов за трајну конфронтацију са ДДСГ-ом. Додатно, сукоб Аустроугарске монархије са Србијом на економском плану допринео је да „настане, такорећи, бродски рат на Дунаву и Сави”⁷²⁸ који је кулминирао почетком Првог светског рата.

724 МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1863, Пф VI, 63.

725 Наручена је нова скела од „10 фати дужине, 1 фат и 4 ½ шуха широка и тако начињена да се по потреби и катарка на њој може наместити”. МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1861, Пф. V, 22/862; ДАС, МФ 1862, Пф. V, 22.

726 МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1866, Аф. X, 172.

727 МНТ, Т:18.1. кут. 2, Преписи докумената из Државног архива Србије: ДАС, МФ 1866, Аф. нефасц.

728 Ханес Лајдингер термин „бродски рат на Дунаву” везује за период 1899–1905, али је он почео и раније, а наставио се и после наведених година. Ханес Лајдингер, „Србија-Аустрија. Аспекти билатералних односа од 1836. до 1914. године”, *Белешке бурних односа. Аустријско-српски односи од 1836. до 1914.* (Београд: Амбасада Републике Аустрије у Београду, Институт за савремену историју, Музеј града Београда, 2014), 55.



Лука Ђеловић,
Споменица
педесетогодишњице
београдске Трговачке
омладине 1880 – 1930
(Београд, 1931)

ДРВАРИЦА ТРЕБИЊЕ ЛУКЕ ЂЕЛОВИЋА⁷²⁹

Дрварица *Требиње* београдског трговца Луке Ђеловића, носивости 750 тона,⁷³⁰ која је 27. фебруара 1906. године празна пловила низ Дунав, морала је због јаког супротног ветра да прекине путовање и да се усидри код Ритопека. Тегљач ДДСГ-а *Печуј* (*Pécs*), који је пловио низводно са шест шлепова у вучи, прошао је сувише близу тако да су два шлепа ударила у дрварицу *Требиње* „и разлупала је сву”.⁷³¹ Већ следећег дана Лука Ђеловић је писменим путем замолио министра народне привреде да образује комисију која ће обавити увиђај и проценити штету која је настала на његовом пловилу. У комисију су одређени Јован Ђорђевић, капетан београдског пристаништа, Конрад Кауфман, шеф техничког одсека Српског бродарског друштва, Стеван Тауфнекер, капетан СБД-а, и Адам Адамовић, полицијски писар Грочанског среза. Комисијски преглед је обављен 1. марта 1906. на дрварици *Требиње*. Она се налазила два километра низводно од места хаварије где ју је однела вода након што је после судара главно сидро попустило. Члановима комисије исказе су дала сва четири члана посаде дрварице *Требиње*: Стојан Стефановић, крмар, као и морнари Вујица Комадина, Данило Гвозденовић и Милан Вукелић.⁷³²

У Ритопеку, на месту на коме је дрварица *Требиње* стајала на сидру, Дунав је веома широк, тако да она никоме није сметала. Бродови су и пре и после судара поред ње пролазили са обе стране и у узводном и у низводном правцу. У тренутку када је прошао тегљач *Печуј*, крмар и два морнара с *Требиња* су се налазили у крмарској кабини, а само је Милан Вукелић био напољу и замало од силине ударца није пао у воду. *Печуј* је уз себе имао привезана два шлепа, по један са сваке стране, као и четири шлепа за собом. Дрварицу је прво ударио шлеп који је био с леве стране тегљача *Печуј*, а затим и један од оних из вуче. Закључак комисије је био да је штету проузроковала непажња особља тегљача *Печуј* и „да је Дунавско паробродско друштво одговорно за накнаду ове штете оштећеном јер

729 Лука Ђеловић (Придворци код Требиња, 18. октобар 1854 – Београд, 15. август 1929), велетрговац, рентијер, председник Београдске задруге, добротвор који је тестаментом готово сво своје имање оставио Београдском универзитету.

730 На основу носивости дрварице *Требиње*, која је износила 750 тона, можемо са доста сигурности навести и њене димензије: дужина око 60, ширина око осам метара, док је газ био готово два метра.

731 ДАС, МНП, 1906, IV, 31; МНТ, Т:18.1. кут. 30, КПБ, Јован Ђорђевић, капетан београдског пристаништа, 29. новембра 1902. шаље допис Министарству народне привреде са прилогом у коме је списак сопственика бродова и превозних ласких објеката који се искључиво и стално налазе у Београду (укупно 41); „Тонажа приватних лађа дрварица”, *Бродар* (1914), 105; „Судар на Дунаву”, *Политика* бр. 771, 5. 3. 1906, 2.

732 Од свих чланова посаде дрварице *Требиње* једино је морнар Данило Гвозденовић био писмен.

се види да до особља и крмара лађе *Требиње* нема никакве кривице”. Комисија је истог дана у Ритопеку сачинила и Протокол о причињеној штети проценивши да износи 2.369 динара.⁷³³ Да ли је штета и наплаћена није нам познато, али је дрварица била поправљена и коришћена све до Првог светског рата, после кога јој се губи траг.⁷³⁴

„ПАРИСКИ ГОСТИ У БЕОГРАДУ”

У *Политици*, у броју од 12. априла 1912. године, објављен је чланак из којег сазнајемо детаље једног немилог догађаја на Дунаву. Тих дана су у Београду, као гости Београдске општине, боравили председник Општине града Париза и његов секретар. Београђани су гостима, као добри домаћини, приредили богат програм, а 11. априла и излет бродом *Цар Никола II* Српског бродарског друштва. Брод је пловио око Београда, Савом до Аде Циганлије и Дунавом до Вишњице, одакле је продужио за Земун. Уз војну музику која је забављала званице, брод је полако пловио узводно. Међутим, код Земуна се догодило нешто сасвим неочекивано. У тренутку док је *Цар Никола II*, свечано окићен француским и српским заставама, прилазио паробродској станици, тегљач ДДСГ-а *Алкотмањ* (*Alkotmány*), кренуо је из пристаништа право на њега. Поред свих сигнала који су давани са српског брода који се истовремено померао у страну како би избегао судар, *Алкотмањ* се није зауставио док није ударио у *Цара Николу II*, након чега се мирно вратио и пристао уз свој штек. Приликом судара на броду *Цар Никола II* је поломљена ограда и причињена већа материјална штета, а против капетана аустријског брода одмах је покренута истрага.⁷³⁵ Било је сасвим јасно да је овај судар намерно изазван, а новинар *Политике* је о томе написао и следеће: „Ми имамо пуну сатисфакцију у томе што су и г. (Леон) Деко, француски посланик у Београду и г. Русел, председник париске општине и сви остали гости, одмах разумели овај безобразлук. Сад ће њима бити још јасније какве суседе Србија има и са каквим дивљачким пакостима има она да се бори”.⁷³⁶

733 ДАС, МНП, 1906, IV, 31. Протокол о причињеној штети: 1) за тегљење из Ритопека до Београда, односно Чукарице 250 динара, 2) да се лађа извуче због оправке баша (предњи део) 700 динара, 3) да се нови спуж замени напред 450 динара, 4) 16 комада хрстових дасака на крову по 6 m дужине да се изваде 320 динара, 5) једна хрстова даска 8 m дужине 48 динара, 6) један кривач нов 15 динара, 7) 150 m да се шуперује, један метар по 1 динар и 0,20, укупно 180 динара, 8) 10 m² од крова напред да се извади и новим замени 120 динара, 9) од обе стране даске на кранцеру (винд-ладен) да се оправа 20 динара, 10) змија од ленгера да се оправи 10 динара, 11) дереглија да се извуче како би се поправила 65 динара, 12) чамац да се оправи 35 динара, 13) ленгер од 325 kg тежине, једна шапа отпада и штангла да се исправи 153 динара, 14) једна карика од ланца нова 3 динара. Укупно 2.369 динара.

734 „Тонажа приватних лађа дрварица”, *Бродар* (1914), 105.

735 „Гости из Париза”, рубрика Дневне вести, *Политика*, 9. 4. 1912, 2; „Париски гости у Београду”, *Мали журнал*, 11. 4. 1912, 3; „Мађарски безобразлук”, *Политика*, 12. 4. 1912, 2; „Посета г. Русела Београду. Излет на *Цару Николи*”, *Мали журнал*, 12. 4. 1912, 2; „О судару на Дунаву”, *Мали журнал*, 13. 4. 1912, 3; „Бродарске вести”, *Мали журнал*, 1. 5. 1912, 3.

736 „Мађарски безобразлук”, *Политика*, 12. 4. 1912, 2.

„КАРАМБОЛ У ПРИСТАНИШТУ”

Још један сличан случај заслужује да буде поменут. У један сат после поноћи 20. марта 1913. године брод ДДСГ-а *Хилдегард* (*Hildegarde*) допутовао је из Оршаве у Београд. Али уместо да се заустави на међународном пристану, наставио је узводно и доста великом брзином зашао између путничких пароброда *Шумадија* и *Цар Никола II* Српског бродарског друштва који су се, један поред другог, налазили привезани уз свој штек. Оба српска путничка брода су била озбиљно оштећена и привремено избачена из саобраћаја. На *Шумадији* су биле поцепане све кабине до кухиње, која је такође била оштећена, док су на *Цару Николи II* били поломљени ограда и тоалети. Првобитно процењена штета на оба брода износила је 10.000 динара.⁷³⁷

Велики број бродова које је ДДСГ имао у својој флоти, омогућавао је да му, за разлику од Српског бродарског друштва, не представља проблем када понеки његов брод извесно време буде избачен из саобраћаја. Осим тога, путнички брод *Хилдегард* је већ био веома стар – изграђен је још 1853. године,⁷³⁸ а и није му био први пут да учествује у изазивању судара са бродовима СБД-а. Четрнаест година раније, његов судар са бродом *Делиград* био је, благо речено, веома необичан. Судар се догодио 27. августа 1899. у 18.30 часова низводно од Кладова, код остатака Трајановог моста. Путујући низводно, *Хилдегард* је на средини Дунава, али на српској воденој страни, ударио *Делиград* који је узводно путовао правилно, држећи се десне стране. Куриозитет представља чињеница да је *Хилдегард* још два пута ударио *Делиград* док је он, већ тешко оштећен, пловио ка српској обали уз коју се потом и усидрио. Своје путнике *Делиград* је предао пароброду *Цар Никола II*, а следећег дана је прешао у Турну Северин на поправку. Румунске власти су штету на *Делиграду* процениле на 26.000 франака, а штету на броду ДДСГ-а на 6.000 франака. Међутим, Мађарско осигуравајуће друштво, код кога су сви српски бродови били осигурани, проценило је штету на *Делиграду* на 21.602 франака, затим је умањило због старости и стања брода за још 3.702 франака и коначно признало СБД-у исплату од 17.900 франака.⁷³⁹

Спор који се водио поводом тог судара такође је вредан помена. СБД је од ДДСГ-а тражио 8.000 франака на име накнаде штете за оштећени *Делиград* и одмах добио контрапредлог: да свака страна сноси своју штету, али под условом да СБД на пет година прекине саобраћај између Београда и Земуна. Током тих пет година ДДСГ би српском бродарству плаћао по 500 динара месечно, узео би брод СБД-а *Морава* и у замену за њега дао један од својих старијих бродова.⁷⁴⁰ Како управа Српског бродарског друштва није пристала на овај услов, спор је решаван судским путем и коначно је окончан тек 1900. године и то тако што

⁷³⁷ „Карамбол у пристаништу”, *Политика* 20. 3. 1913, 3; „Судар бродова”, рубрика Дневне вести, *Мали журнал*, 21. 3. 1913, 3.

⁷³⁸ Hauke, *Dampfschiffe der DDSG*, 13, 17.

⁷³⁹ Током поправки које су после ове хаварије обављане на броду извршене су и неке додатне измене, тако да је *Делиград* по изласку из румунске бродарске радионице био најудобнији српски путнички брод. МНТ, Т:18.1. куг. 8, СБД, „Извештај о раду СБД-а у 1899. години поднесен осмој редовној главној скупштини акционара на дан 13. априла 1900. године”, Београд 1899, 14–16.

⁷⁴⁰ Ibid, 29.

је свако паробродарско друштво само покрило своју штету. А шта је у ствари стајало иза необичног аустријског предлога СБД-у? Српско бродарско друштво је од Мађарског регулационог Ђердапског друштва из Оршаве⁷⁴¹ купило половни путнички пароброд *Вашкану* (*Vaskapu*, на мађарском *Ђердан*), обновило га, дало му име *Морава* и њиме крајем новембра 1898. године отворило саобраћај на локалној путничкој линији Београд–Земун.⁷⁴² Увођење ове нове линије Српског бродарског друштва изазвало је бурну реакцију. Аустријанци су одмах захтевали да СБД обустави пловидбу на релацији Београд–Земун и да им прода путнички пароброд *Мораву* као и благатну у Земуну. Како српско паробродарство није ни хтело ни смело да прихвати ове захтеве, Аустријанци су на српској линији пустили у саобраћај више пароброда и знатно оборили цене како за путнике, тако и за робу.⁷⁴³ Упркос томе Српско бродарско друштво је током 1899. године својим бродовима превезло 213.540 путника, а од тога 104.953 лица на линији Београд–Земун.⁷⁴⁴

Живот брода *Хилдегард* завршио се 8. августа 1914. године, када га је код острва Оградина на Дунаву, заједно са још 11 других аустроугарских бродова, потопила српска артиљерија.⁷⁴⁵

КРАЈ ЖИВОТА БРОДА ПРИЗРЕН

На ушћу Саве и Дунава, близу дорћолског шпица Ратног острва, 25. децембра 1921. године у 16.20 часова сударили су се путнички пароброд *Штросмајер* и тегљач *Призрен*. *Штросмајер* је био незнатно оштећен, док је *Призрен* после неколико минута „потонуо тако несрећно да се за три дана није могао пронаћи под водом”.⁷⁴⁶

Брод *Штросмајер*, који је вршио локални путнички саобраћај између Београда и Земуна, пошао је тог дана у 16 часова из Земуна под заповедништвом капетана Јакова Микоча.⁷⁴⁷ Сумрак се већ полако спуштао, а када се брод нашао у висини земунског врха Ратног острва капетан је приметио да му узводно у сусрет плови брод са три бела светла на катарци, што је значило да има шлеп или шлепове у вучи. Био је то тегљач *Призрен* који је под заповедништвом капетана Михаила

741 Magyar Királyi Vaskapu építési és szabályozási társulat.

742 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, „Извештај о раду у 1898. години поднесен седмој редовној главној скупштини акционара на дан 12. априла 1899. године”, 9; „Проба пароброда ‘Морава’”, *Трговински гласник* 144, Београд 3. 12. 1898, 2.

743 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, „Записник о раду VII редовне скупштине акционара Краљ. срп. повл. бродарског друштва држане 12. априла 1899. године у Београду”, 6–8.

744 МНТ, Т:18.1. кут. 8, СБД, „Извештај о раду у 1899. години”, 18.

745 Hauke, *Dampfschiffe der DDSG*, 17; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 25.

746 МНТ, Т:18.1. кут. 12, „Реферат о судару бродова *Штросмајер* и *Призрен* и о пропасти последњег 25. децембра 1921. г. у 16.20 часова” који је саобраћајно одељење Бродарског синдиката СХС поднело Управи истог предузећа (несигниран документ без сачуваног датума).

747 У изјави о судару капетана Јакова Јаше Микоча, заповедника брода *Штросмајер*, стоји да је рођен 1886. у Бакру, да је православне вере и да је ожењен, што су и једини подаци које за сада имамо о њему. МНТ, Т:18.1. кут. 12, Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21.

Санта вукао шлеп *СБД 201* са Дорћолског кеја за Земун.⁷⁴⁸ *Призрен* је пловио на двадесетак метара од Ратног острва јер је уз обалу струја била слабија. *Штросмајер* је ишао својом десном страном, што је значило да такође плови уз обалу Ратног острва. Када су схватили да нису правилно разазнали сигнале које су једни другима давали и да се налазе на истој путањи било је прекасно за маневар који су заповедници оба брода покушали да изведу како би избегли судар. *Штросмајер* је ударио *Призрен* између прамца и првих битви и практично га бадио на кљуун шлепа *201* који је ишао за њим, мада већ ослабљеним ходом, али довољно јаким да направи оштећење услед кога је вода почела нагло да продире у бродска одељења. Машина је стала, сирена више није радила, а посади је било јасно да је само питање минута када ће *Призрен* потонути.

Штросмајер је задобио само мање оштећење на прамцу, али је догађај изазвао панику међу 400 путника који су се налазили на броду, због чије вике заповедник Микоч, како је касније тврдио, није чуо позив за спасавање са *Призрена*. У првом тренутку он није био сигуран колику је штету судар изазвао, па је дао знак да се крене пуном снагом напред како би у случају потребе могао да се насуче на обалу и тако спасе путнике. Када му је особље јавило да брод не прима воду и да нема опасности, „чекао је да види ма какав сигнал са брода *Призрен*, па да му пође у помоћ. Али како није било никаквог сигнала, ни свираљком ни махањем лампом, продужио је пут, не враћајући се на место судара”. По доласку у Београд обавестио је дежурног крмара пристаништа о несрећи која се догодила како би послао некога на место догађаја. Затим је дао да се прегледа леви бродски точак из кога је долазио необичан звук који је, како је утврђено, изазивао ланац сидра брода *Призрен* који се био закачио за точак на *Штросмајеру*. Одмах потом капетан Микоч је обавио још једно путовање до Земуна и натраг пре него што је био одређен путнички брод *Авала* који га је заменио.⁷⁴⁹

Посада брода *Призрен* се спасила тако што је успела да привуче шлеп *СБД 201* и да се пребаци на њега. Пошто је *Призрен* брзо тонуо није било времена ни за спасавање личних ствари. Шлеп је спустио сидро и на њему је посада *Призрена* чекала док у 17.30 није дошао тегљач *Кајмакчалан* који их је превезао у Београд.⁷⁵⁰

За испитивање судара формирана је комисија која је сутрадан, 26. децембра, обавила увиђај бродом *Цетиње* на коме су се, осим чланова комисије, налазили и Михаило Санто и Јосиф Траваш, капетан и 1. крмар са брода *Призрен*, као и Милан Градуна, 1. крмар на *Штросмајеру*.⁷⁵¹ На месту одакле је *Призрен* повукао

748 У изјави о судару капетана Михаила Санта, заповедника брод *Призрен*, стоји да је рођен 1867. у Ерчи, у Румунији, да је римокатоличке вере, да је ожењен и писмен, што су и једини подаци које за сада имамо о њему. МНТ, Т:18.1. кут. 12, Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21.

749 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21; „Бродолом код Ратног острва. Судар *Призрена* и *Штросмајера*”, *Време*, 26. 12. 1921, 1.

750 МНТ, Т:18.1. кут. 12, „Реферат о судару бродова *Штросмајер* и *Призрен*”; Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21; „Бродолом код Ратног острва. Судар *Призрена* и *Штросмајера*”, *Време*, 26. 12. 1921, 1; „Пропаст *Призрена*”, *Политика*, 26. 12. 1921, 3.

751 У комисију су из Дирекције за речно бродарство Министарства саобраћаја били укључени инжењер Атилије Менето, инспектор, и Мато Рандић, капетан пристаништа, а из Бродарског синдиката СХС Јосиф Стаменов, шеф Техничког одељења, капетан Петар Крмпотић, шеф

шлеп *СБД 201* капетану и крмару брода *Призрен* наређено је да преузму команду и тачно покажу којим су путем пловили претходне вечери. У том тренутку се иза врха Ратног острва појавио путнички брод *Авала* који је тога дана вршио локални саобраћај између Београда и Земуна, што је омогућило да се стекне тачна слика положаја бродова *Штросмајер* и *Призрен* непосредно пре судара. Мишљење комисије је било да се капетан брода *Призрен* налазио на погрешном путу јер је, према расписима Капетаније пристаништа Београд и Бродарског синдиката, требало да води брод десно, односно даље од обале. А када се приближио броду *Штросмајер* направио је још једну грешку јер је, уместо да у том тренутку оде још више уз обалу, нагло пошао надесно и на тај начин се испречио испред брода *Штросмајер* тако да судар није могао да се избегне.⁷⁵²

Иако мали и слаб, тегљач *Призрен* је био драгоцен као боксер за рад на размештању објеката у београдском пристаништу, те се зато убрзо приступило његовом вађењу. Међутим, подухват није био успешан. Рониоци су најпре читава три дана тражили олупину која је лежала на дубини од 10 метара, а само извлачење је потом потрајало десет дана. Притом, прамчани део се током извлачења одломио, тако да је брод коначно извађен у деловима и одвучен у бродоградилште на Чукарици где је његова грађа касније била употребљена за поправке других бродова.⁷⁵³

СУДАР ПУТНИЧКИХ БРОДОВА КОД АДЕ ХУЈЕ

Поред острва Ада Хуја, на km 1.164,500 тока реке Дунав, у пола часа после поноћи 7. марта 1931. године, сударила су се два путничка брода Речне пловидбе Краљевине Југославије – *Загреб* и *Франше Д’Епере*. *Загреб* је био знатно оштећен, док је *Франше Д’Епере* потонуо.

Те ноћи оба брода су са својих полазишта кренула око поноћи: *Франше Д’Епере* из Београда за Панчево са 39 путника, а *Загреб* из Панчева за Београд са 42 путника. Требало је да се, као и сваке ноћи, два брода сусретну негде код Вишњице, где је Дунав веома широк, тако да је будност особља била веома слаба, нарочито на *Загребу*. Наиме, чим је брод испловио из Тамиша и запловио Дунавом, заповедник Милан Батало је препустио команду и крму Боривоју Јовановићу, првом крмару, што је све на суду и признао правдајући се замореношћу даноноћном пловидбом. А Јовановић је свој посао пренео на морнара који је у том тренутку био на стражи: дао му је да управља кромом рекавши му да држи исти курс и да га опомене чим приметити зелену и црвену светлост. За то време *Франше Д’Епере* је у низводној пловидби прошао испод Панчевачког моста. Његов крмар се држао десне стране пловног пута, ближе острву Ада Хуја. Када је примећен брод *Загреб*, дат му је знак парном сиреном да *Франше Д’Епере* остаје десно. Видевши да се *Загреб* и даље приближава, *Франше Д’Епере* је пришао уз саму обалу и машине су заустављене. Упркос томе, судар

Наутичког одељења, и Миливоје М. Обрадовић, инжењер Техничког одељења. МНТ, Т:18.1. кут. 12, Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21

752 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Дирекција за речно бродарство, док. 3994/21.

753 „Потопљени *Призрен*”, *Време*, 4. 1. 1922, 3; „Потопљени брод”, *Време*, 15. 1. 1922, 3.



Путнички пароброд *Франше Д'Епере* упловљава у београдско савско пристаниште, фотографија, МНТ, Т:18.2.456

Путнички пароброд *Загреб* у пловидби, фотографија, МНТ, Т:18.2.564

је био неизбежан. Јер, када је крмара Јовановића на *Загребу* из дремежа пренуо глас морнара рекавши: „Стриче, ево црвене и зелене лампе”,⁷⁵⁴ он је помислио да пролази поред левог стуба Панчевачког моста, сметнувши са ума да би ту негде требало да се мимоиђе с бродом *Франше Д'Епере*. Када је схватио, већ је било касно. И како је сам рекао: „*Франше Д'Епере* је био близу обале Аде Хује и није имао куд. Мој нагли окрет крме улево довео је до судара.”⁷⁵⁵

Прамац *Загреб* је као сечиво запарао корито *Франше Д'Епереа*. Тресак и људски крици проломили су се у ветровитој ноћи. Кроз велике рупе које су се отвориле на броду *Франше Д'Епере* вода је куљала у утробу брода. Најгоре су прошли путници друге класе јер је цела спољна страна салона била смрскана, а било је пресечено и степениште, тако да је претила опасност да се сви који су се налазили у салону друге класе удаве. Трагедија је спречена захваљујући присебности и пожртвовању бродског „ресторатера” Душана Соларића.⁷⁵⁶ Он је отворио излаз за случај опасности и спустио степенице, показао путницима куда да се спасавају и извлачио једног по једног из салона друге класе.⁷⁵⁷



Брод *Загреб* и потопљени *Франше Д'Епере* насукани уз обалу острва Ада Хуја 7. марта 1931. године, фотографије, МНТ, Т.18.2.461, 462

Прву вест о судару путничких бродова у Београд је донела посада брода *Бошко Јездић* Бродарства Веље П. Јездића и Ивана Бакарића, који је у четири сата ујутру

⁷⁵⁴ Чланови посаде су бродске крмаре звали „стриц”.

⁷⁵⁵ МНТ, Т:18.1. кут. 27, УзОУПП, Судари бродова и хаварије 1931-1942, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*.

⁷⁵⁶ Термин „ресторатер” је коришћен за закупце ресторанских простора на путничким бродовима, као и за закупце и власнике ресторана уопште.

⁷⁵⁷ „Судар два путничка брода на Дунаву”, *Политика*, 8. 3. 1931, 7–8.

допутовао из Панчева. Пролазећи око три сата ноћу поред Аде Хује заповедник брода Симеон Шкаљенко видео је уз обалу насукане бродове и пришао им на 10 метара удаљености, када му је капетан брода *Загреб* довикнуо да пожури у Београд и јави Дирекцији речне пловидбе да се сударио и да им се пошаље помоћ. У том тренутку брод *Франше Д'Епере* још увек није био потонуо. Док је брод *Бошко Јездић* ишао ка Београду, путнички брод ЈРП-а *Прешерн*, који се налазио на путу из Београда за Панчево, такође је видео хаварисане бродове и у 3.30 пристао уз брод *Загреб*, укрцао путнике са оба оштећена брода и довезао их у Београд.

Капетанија пристаништа Београд је о судару обавештена у 5.30 ујутру и то писмено од стране оба заповедника брода, који су тражили хитну помоћ за брод *Франше Д'Епере* који се већим делом већ налазио под водом. По примљеном извештају капетан пристаништа Милан Косовић се одмах упутио на лице места и извршио први увиђај. Брод *Загреб* је био насукан паралелно уз обалу острва Ада Хуја, а уз његов десни бок био је већ потонули брод *Франше Д'Епере* коме су само прамац с горњим делом палубе, димњак и горњи део салона друге класе вирили изнад воде. Прамчани део брода *Загреб* био је потпуно деформисан и савијен удесно. У предњи део, односно у просторије морнара и ложача, продрла је вода, али су остале просторије и делови корита били суви и нису пропуштале воду. Пошто није било опасности од потонућа, брод је сутрадан по судару сопственом снагом упућен на поправку у Бродоградилиште Сартид у Смедереву.⁷⁵⁸

МИЛАН КОСОВИЋ

шеф Капетаније пристаништа Београд

Милан Божа Косовић рођен је 26. јуна 1886. у Доброти, Бока Которска. По завршеној Наутичкој школи у Котору 1905, у својству кадета, пловио је на једрењацима и бродовима „Аустријског Лојда”. Испит за звање поручника трговачке морнарице положио је 26. децембра 1908. у Трсту, а испит за звање капетана дуге пловидбе 28. марта 1912, такође у Трсту. Од 1909. до краја 1918. пловио је, у својству официра, на бродовима „Аустро-Американа” и „Аустријског Лојда”. На позив адмирала Драгутина Прице дошао је у Србију непосредно по завршетку Првог светског рата. Од 3. новембра до 31. децембра 1918. био је у служби Народног већа, на дужности капетана пристаништа у Вуковару. Од 1. јануара 1919. био је у служби Министарства саобраћаја Краљевине СХС као капетан пристаништа у Новом Саду, одакле је 1. јуна 1930. прешао у Капетанију пристаништа Београд, на место Бранка Адријанића. На тој дужности је остао преко 15 година. Носилац је Ордена румунске круне. Десетог августа 1945. на његово место је постављен Метод Станичић, такође Бокел, рођен у Тивту, а Милан Косовић је прешао на место шефа Управног одсека Главне управе речног саобраћаја (ГУРС). Када је ова управа расформирана, постављен је за начелника Инспекције унутрашње пловидбе, на чијем челу је остао све до одласка у старосну пензију 1950. Умро је у Београду 17. јула 1966. и сахрањен је на Новом гробљу. Аутор је преко 60 стручних чланака, путописа (посебно о Боки Которској) и предавања из области поморства и речног саобраћаја, које је објављивао у бројним часописима и новинама.⁷⁵⁹



⁷⁵⁸ МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*.

⁷⁵⁹ Фотографија капетана је власништво породице. Коришћене су поморске књижице (матрикуле) и документ „Карактеристика за Косовић Милана” писан 10. септембра 1949. године, који се такође чувају у породичној документацији. На могућности да их користим срдачно захваљујем Милану Косовићу, унуку капетана Косовића. Brguljan, „Bokelji – kapetani duge i giječne plovidbe”, 351–352; Каровић, *Капетани река и мора*, 24–25; Tomić, *Dobrota, povijesnica bokeljskog pomorstva*, 167–168.

Све до осам сати увече тог 7. марта заповедници су заједно са бродским особљем на лицу места учествовали у спасавању. А тада су капетани Петар Кановић и Милан Батало и први крмар брода *Загреб* Боривоје Јовановић бродом Дирекције речне пловидбе – ДРП-а *Битољ* били спроведени у комесаријат пристанишне полиције, а одатле у Управу града где су сва тројица задржана у притвору до окончања истраге.⁷⁶⁰

Припреме за вађење брода *Франше Д'Епере* су отпочеле одмах, али су доста дуго трајале јер је конструкција дизалице грађена на лицу места. Само вађење је отпочело 17. марта, а радовима су руководили Гедеон Геза Ланда, шеф Наутичког одељења Дирекције речне пловидбе и инжењер Владимир Орлић.⁷⁶¹ Међутим, већ 18. марта замало није изгубљен још један живот. Наиме, испод корита је требало подвући седам ланаца који ће држати брод приликом подизања са дна. Већ је подвлачење трећег ланца захтевало ангажовање рониоца, а професионални ронилац Дирекције речне пловидбе због болести није могао у воду. Тада је Ђорђе Радосављевић, морнар из Земуна који је у Речној пловидби радио тек неколико месеци, понудио да он зарони. Радосављевић је инсистирао, па су његови претпостављени прихватили понуду, додуше, уз извесну дозу нелагодности. Ђорђе је требало да испод брода провуче гвоздене полуге помоћу којих ће касније повући и ланце. Неколико пута је силазио у воду, успео је да подвуче један ланац, затим и да постави полуку за подвлачење другог, да би затим обишао брод с горње стране да је прихвати. Завршивши посао дао је знак за извлачење. Уже којим је био повезан с послужиоцима на копну и преко кога су давани знаци је одмах повучено, али се Ђорђе није појављивао на површини. Ни после минут, два, три, ни после пола сата. Наредно је да се обуставе сви послови и да се сва пажња усмери на спасавање рониоца. Гледало се на све стране, на сваки покрет воде у коју су спуштане чакље и електричне сијалице, али узалуд. Ђорђе се није појављивао на површини, али је с времена на време преко конопа давао сигнале, а и повремено су се на површини видели мехури ваздуха који му је са површине све време достављан. После сваког знака који је давао, покушавали су да га извуку, али је било очигледно да је канап негде запео. Телеграфским путем је у помоћ позван Матија Киш, ронилац Бродоградилшта Сартид из Смедерева. Док је Киш стигао и припремио се за роњење, Ђорђе се већ преко шест сати налазио у хладном Дунаву, а више се нигде нису могли приметити ни клобуци ваздуха. У том тренутку сигнално уже се затресло, сви су пожурили да га повуку, али се Ђорђе појавио са супротне стране машући колегама да му помогну да се попне на шлеп. Тада је испричао да га је водена струја бацила под галерију брода где је остао не могавши да се од ње одлепи. Тек када му је коначно успело да скине олово с ногу могао је постепено и полако да се креће, па је тако коначно стигао и до краја брода где га је вода сама избацила на површину. То је било баш у тренутку када је повукао уже. После овог догађаја Ђорђе Радосављевић је добио одсуство, а припремне подводне радове за вађење брода *Франше Д'Епере* завршио је Матија Киш.⁷⁶²

760 МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*; „Капетани настрадалих бродова стављени су у притвор”, *Политика*, 9. 3. 1931, 6.

761 МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*.

762 „*Франше Д'Епере* биће сутра извађен”, *Политика*, 21. 3. 1931, 8.

Укупна тежина опреме коју је такозвани „тешки ронилац” морао да стави на себе како би се спустио и радио на речном или морском дну износила је око 80 килограма. Састојала се од водонепропусног гуменог одела са тврдим металним шлемом, спојеног гуменим цревом с ваздушном пумпом која је доводила потребну количину ваздуха за одржавање сталног унутрашњег притиска. Тај притисак је увек морао да буде нешто већи од притиска у воденом окружењу чиме се постизало да искоришћени ваздух лако излази у воду. Свеж ваздух који се непрекидно пумпао и убацивао у ронилачко одело узроковао је пловност рониоца, чији би га ефекат истог тренутка и великом брзином избацио на површину да нису коришћени додатни оловни тегови чији је задатак био да спрече ову веома опасну појаву у ронилачким активностима. Зато је „тешки” ронилац на ноге морао да обува ципеле са оловним ђоновима, тежине око 10–12 килограма свака, које су, као противтежа горњем делу опреме, омогућавале да му ноге остану на дну. На груди и леђа је стављао оловне тегове тежине од по 18–20 килограма који су поништавали преосталу сувишну пловност.⁷⁶³

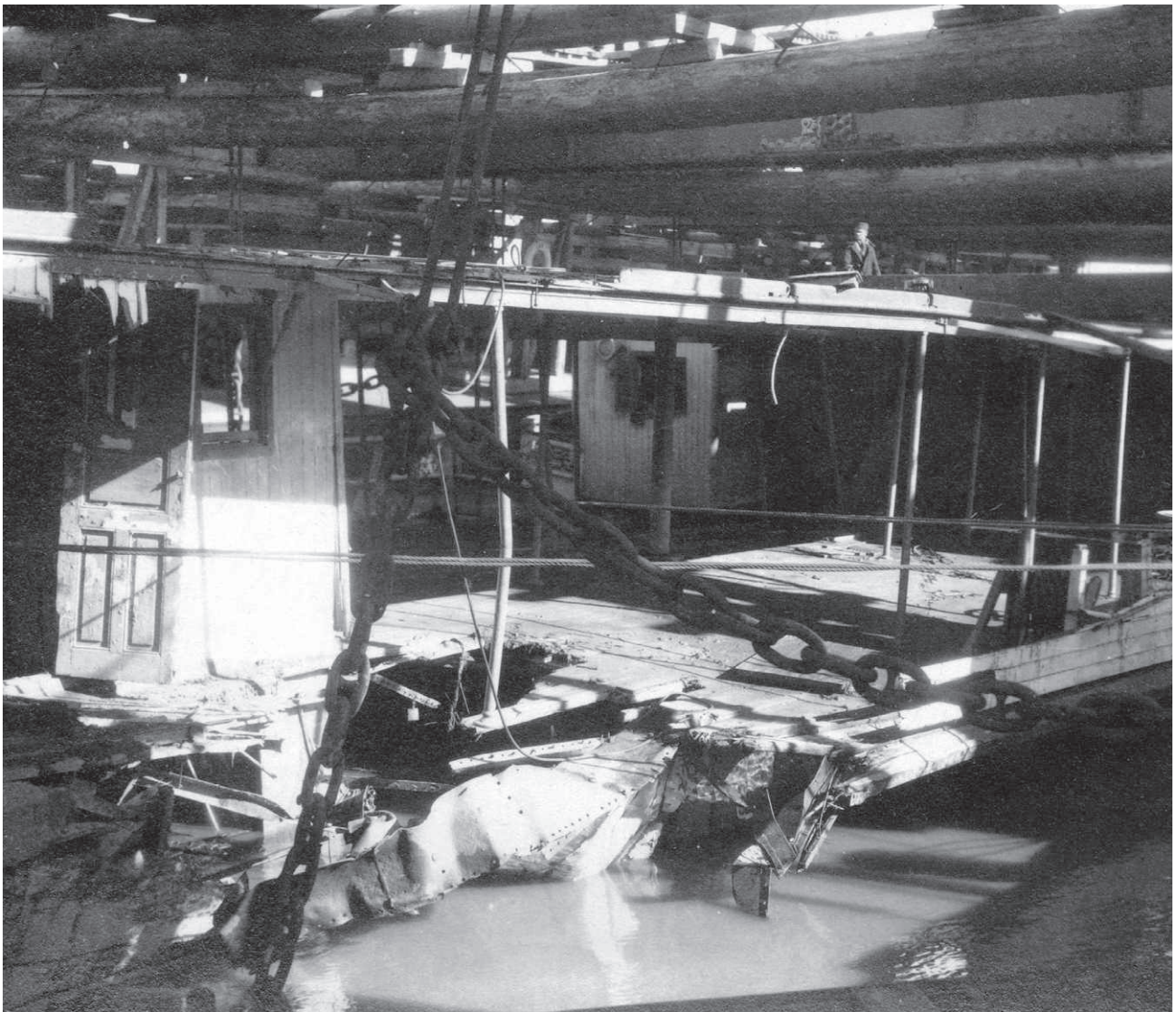
Тек када су 21. марта надграђе и палуба брода *Франше Д’Епере* били изван воде, ронилац Матија Киш је могао да приступи салону 2. класе у коме је пронашао три жртве ове несреће. Страдале су сестре Катица (28 година) и Паулина (20 година) Јонаш из Војловице код Панчева и Тинка Адамов из Стајићева код Перлеза. Од особља Речне пловидбе страдао је Сима Штуловић, 1. крмар, који није био на дужности већ се на броду *Франше Д’Епере* налазио као путник и спавао у кабини 2. бродског крмара. Обдукциони налаз је показао да је узрок Штуловићеве смрти било угушење водом (дављење), а утврдио је и промене настале на глави услед ударца. На основу тога се закључило да се Штуловић удавио када је у кабину продрла вода, пошто га је претходно онесвестио ударац који је задобио када је на њега у тренутку судара пао горњи кревет.⁷⁶⁴

Леш крмара Симе Штуловића пронађен је у утроби брода још истог дана када се догодио судар, тако да је он 9. марта сахрањен у Београду. Испратили су га многобројно грађанство, познаници, рођаци и готово сви државни и приватни бродари који су се затекли у Београду, као и чиновници Речне пловидбе. Пред капелом Опште државне болнице се од Штуловића опростио Момчило К. Николић, шеф Саобраћајног одељења Српског бродарског друштва, док је Владимир Спасовић на гробу одржао дирљив говор, опростивши се од покојника у име Клуба бродских крмара.⁷⁶⁵

⁷⁶³ Музеј науке и технике – Београд поседује комплетну опрему тешких ронилаца, укључујући и неколико различитих типова пумпи за доставу ваздуха, а сви ти експонати поклон су предузећа „Иван Милутиновић–ПИМ” из Београда. О том предузећу више на стр. 183.

⁷⁶⁴ У горњем кревету је спавао други крмар брода *Франше Д’Епере* Петар Мардешкић. Забележена је његова кратка изјава: „Спавао у кабини где и Штуловић. Судар. Пада са креветом. Тражи излаз. На боку брода налази отвор од ударца и пење се на брод *Загреб*, а за њим излази машински помоћник. Кад је изашао *Д’Епере* је био прамцем на обали. Извезује брод.” МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д’Епере* и *Загреб*; „Судар два путничка брода на Дунаву”, *Политика*, 8. 3. 1931, 7-8; „Капетани настрадалих бродова стављени су у притвор”, *Политика*, 9. 3. 1931, 6.

⁷⁶⁵ „Сахрана крмара Штуловића”, *Политика*, 10. 3. 1931, 6; „Погреб прве жртве са потонулог брода *Франше Д’Епере*”, *Време*, 10. 3. 1931, 7.



Делимично извађени брод *Франше Д'Епере* 21. марта 1931. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.481

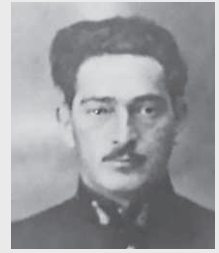


Тражење леша Симе Штуловића, првог крмара и његова сахрана, фотографије, МНТ, Т:18.2.465, 486

СИМА ШТУЛОВИЋ

први бродски крмар

О Сими Штуловићу, првом крмару, за сада знамо само да је рођен у Ужичкој Пожеги и да је још као дете отишао из родног краја и дошао у Београд где се запослио у Српском бродарском друштву. По оснивању Бродарског синдиката СХС прелази у његову службу. Почетком 1925. је имао вербалну несугласицу с капетаном Тихомиром Војиновићем чију је наредбу одбио да изврши. За ову кривицу Штуловић је био кажњен 15-дневном платом у корист Болесничке благајне. Најчешће је пловио на линији Београд–Комарно. Погинуо је 7. марта 1931. приликом судара путничких бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*.⁷⁶⁶



МОМЧИЛО НИКОЛИЋ

шеф Саобраћајног одељења Српског бродарског друштва

Момчило К. Николић (Београд, 1888 – Врњачка Бања, 2. мај 1967) запослио се код Српског бродарског друштва 1903. године, са завршеним петим разредом гимназије, после трагичне смрти свога оца. Прошавши све степенице у служби, стиже до звања капетана речне пловидбе после чега је неко време био ангажован као заповедник на бродовима *Морава*, *Вардар* и *Неретва*. Пред балканске ратове је постављен за шефа агенције СБД-а у Подринској (Малој) Митровици, одакле одлази у рат као резервни артиљеријски наредник, а враћа се као резервни потпоручник са Златном медаљом Обилића. Први светски рат га затиче као шефа агенције у Доњем Милановцу. Током 1914. и 1915. је био резервни официр у артиљеријском пуку Тимочке дивизије, с којим прелази Албанију и стиже на Крф. Од 1916. до 1918. је био на Солунском фронту где је учествовао у пробоју. У ослобођену земљу се враћа као капетан 1. класе, а за показану личну храброст одликован је Орденом белог орла са мачевима. Одмах по демобилизацији је постављен за шефа агенције Бродарског синдиката СХС у Панчеву, а 1922. за шефа агенције истог друштва у Београду. По расформирању Синдиката крајем 1925, враћа се у СБД за шефа саобраћаја тог предузећа. У цивилној служби је одликован Орденом Св. Саве IV реда. Пензионисан је 1937. као инспектор саобраћаја. По одласку у пензију прво је неко време живео у Београду, затим у Бањи Ковиљачи и најзад у Врњачкој бањи где је и преминуо. Сахрањен је на Новом гробљу у Београду.⁷⁶⁷



ВЛАДИМИР СПАСОВИЋ

први бродски крмар

Владимир Михајла Спасовић рођен је 5. фебруара 1901. у Ивањици. Од 4. августа 1920. био је запослен у бродарству, код Бродарског синдиката СХС. Војни рок је служио током 1925. године у 7. чети 35. пешадијског пука „Зрински”. Због расформирања Бродарског синдиката, прелази у Речну пловидбу Краљевине СХС у којој је био стално запослен од 18. јануара 1926. Испит за вођу брода је положио 1933. године. Имао је супругу Даницу и ћерке Надежду (1933) и Катарину (1935).⁷⁶⁸

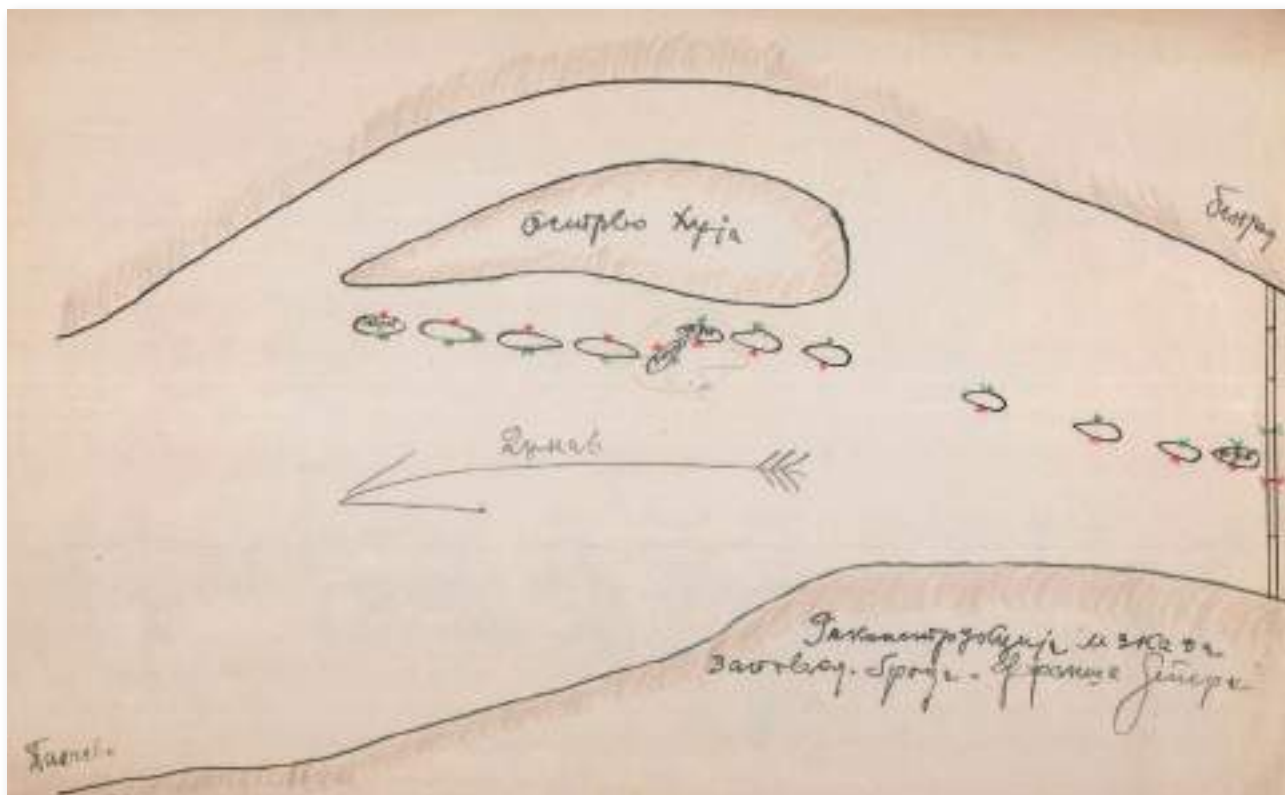


⁷⁶⁶ ИАБ, фонд 1557, Бродарски синдикат СХС, Записник седница Извршног одбора Бродарског синдиката СХС од 1.1.-24.12.1925; „Сахрана крмара Штуловића”, *Политика*, 10. 3. 1931, 6.

⁷⁶⁷ Фотографија Момчила Николића МНТ, Т:18.2.296. „Управа Српског бродарског друштва”, *Бродар* (1914), 165; Арсен Малеташкић, „Умро Момчило К. Николић”, *Гласник ЈРБ* 118 (1967), 8.

⁷⁶⁸ МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља.

Радови на подизању потопљеног брода *Франше Д'Епере* потпуно су завршени 23. марта у 12 часова, после чега је брод био одвучен у радионицу на Ади Циганлији ради детаљног прегледа и утврђивања штете.⁷⁶⁹ Према процени Речне пловидбе Краљевине Југославије, направљеној крајем априла 1931, материјална штета проузрокована сударом бродова *Загреб* и *Франше Д'Епере* износила је око 2.338.523 динара. Од тога: поправка брода *Загреб* 129.800 динара, поправка брода *Франше Д'Епере* по предрачуноу око 1.550.000 динара, трошкови око подизања брода *Франше Д'Епере* 163.233 динара, уништени бродски инвентар 212.322 динара, трошкови око сахране жртава 12.300 динара, накнаде жртвама и повређенима (по тражењу адвоката) 150.000 динара, накнаде приватним лицима за изгубљене и упропашћене ствари око 2.850 динара и накнаде службеницима и ресторатерима бродова за изгубљене и уништене ствари око 118.018 динара.⁷⁷⁰ По завршеној поправци брода *Франше Д'Епере* и коначној исплати накнаде оштећеним лицима цифра је била нешто умањена и износила је 2.188.500 динара. Тај се износ по завршеном суђењу стављао на терет особљу које је било окривљено за судар.



Скица судара коју је израдио Петар Кановић, заповедник брода *Франше Д'Епере*, МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*

На вађењу брода *Франше Д'Епере* радило је 156 службеника Речне пловидбе, са ограниченим техничким средствима и дизалицом која је била конструисана у радионици предузећа и састављана на лицу места. Иако се радило „под најтежим и најнеповољнијим атмосферским приликама, целокупно особље је радило веома савесно, неуморно и са великим пожртвовањем и дању и ноћу”,

⁷⁶⁹ МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*; „Радови на вађењу потопљеног брода”, *Политика*, 22. 3. 1931, 7.

⁷⁷⁰ МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*.

те је успело да за девет дана извади брод и одвуче га у радионицу. Признање је стигло и од директора Речне пловидбе, инжењера Милојка Требињца: „За овако примеран и пожртвован рад сматрам да јавном наредбом похвалим: 1) Целокупно особље које је радило на спасавању и дизању брода *Франше Д’Епере*; 2) вршиоца дужности шефа Техничког одељења г. Орлића Владимира и шефа одсека Наутичког и хаварија г. Ланду Гезу, као одговорне руковооце целог посла, који су уложили много труда, знања и искуства и крајње пожртвовање за успех целог посла; 3) Крмара пристаништа г. Жутајковића Будимира за неуморан рад и савесну и предану службу; 4) Морнара Радосављевић Ђорђа, добровољног гњурца, за храбро и неустрашиво пожртвовање и ретку оданост интересима установе; 5) Пословођу радионице Згурића Стевана и шуперске раднике Кокића Михајла и Зујића Данила за савестан и неуморан рад и стручно извођење послова; 6) Крмаре шлепова Димитријевић Љубу и Цветичанина Симу за примерен рад.” Наредбу су заповедници бродова и старешине јединица прочитали свим службеницима Речне пловидбе.⁷⁷¹

Капетанија пристаништа Београд је одмах спровела истрагу поводом судара.⁷⁷² Између осталог је тражила од Капетаније пристаништа у Панчеву да „поверљиво провери верзију да је особље брода *Загреб* у Панчеву присуствовало некој забави и да се на њој задржало до задњег момента, тако да није имало потребан одмор”. Неколико дана касније, Капетанија пристаништа Панчево је јавила да уочи судара бродова *Загреб* и *Франше Д’Епере* у Панчеву није одржавана ниједна редовна забава, већ само једна рибља вечера на којој није учествовало бродарско особље. Такође је установљено да особље брода *Загреб* није имало обичај да одлази у град и да се у њему задржава, али се није могло сазнати да ли се уочи катастрофе забављало у јавним локалимa. Панчевачка полиција је, међутим, известила Капетанију да је особље, по неким непровереним извештајима, те ноћи пило на самом броду *Загреб*. Такође, проверавајући исказ Милана Батала, заповедника брода *Загреб*, као и његовог крмара Боривоја Јовановића, да су брод *Франше Д’Епере* видели тек на удаљености од 80 метара, Капетанија је 12. марта извршила увиђај на лицу места и утврдила да то није било могуће ако су на бродовима светла била упаљена. Хидрографске и атмосферске прилике су те ноћи биле повољне. Дувала је доста јака кошава, али ветар није имао никаквог утицаја на судар. У исправном стању су биле и навигационе сигналне лампе оба брода, као и њихове погонске машине и крме, тако да се судар никако није могао приписати ни временским условима нити неким техничким недостацима бродова. Капетанија је своју истрагу завршила 21. марта 1931. године, али се није упуштала у доношење решења о кривици јер је предмет, зато што је у судару било и људских

771 МНТ, Т:18.1. кут. 14, Речна пловидба, Расписи, Распис бр. 133/1931.

772 МНТ, Т:18.1. кут. 61, Закони и правилници, Закон о капетанијама пристаништа, чл. 42: „О свима хаваријама почињеним у срезу једне капетаније, мора она бити најкраћим путем одмах обавештена. Писмена пријава јој се мора предати најдуже у року од 24 сата. / Капетанија је дужна одмах и на лицу места протоколарно испитати догађај и поднети свој реферат са ситуационом скицом Министарству саобраћаја (Дирекцији речног саобраћаја). / У случају кривице до особља објекта, морају се протоколарно саслушати кривци и сведоци, те саслушања приложити уз свој реферат и протокол хаварије.” Закон о капетанијама пристаништа, донет 30. марта 1922, заменио је привремену Уредбу о капетанијама пристаништа од 16. фебруара 1921.

жртва, био прослеђен судским властима.⁷⁷³ По налогу министра саобраћаја, извршена је и оцена физичке способности окривљених заповедника и крмара који су управљали бродовима у тренутку судара. Најважније је било утврдити да ли имају добар вид и да ли разликују боје. Преглед је обавио специјалиста очних болести др Драгутин П. Костић (Призрен, 1884 – Београд, 1942), у присуству шефа Санитета Министарства саобраћаја др Јована Добродолца (Вуковар, 1887 – после 1941). Сви налази окривљених лица били су у границама нормале.

Каснија истрага и два суђења доказали су да је до судара дошло због нехата командног особља брода *Загреб*. Прво суђење окривљенима за судар бродова *Загреб* и *Франше Д'Епере* одржано је у Окружном суду за град Београд 26. и 27. јуна 1931. године. За суђење је владало велико интересовање, посебно бродарског особља, тако да је суд био „формално преплављен бродарским капетанима, крмарима, машиновођама и матрозима”. Суђењу су присуствовали Миливоје Требињац, директор Речне пловидбе, и адмирал Драгутин Прица. председавајући судског колегијума био је судија Ђорђе Јововић, а државни тужилац Јагош Драшковић. После два дана целодневног рада, суд је казнио Милана Батала, заповедника брода *Загреб*, са три године затвора и три године губитка „часних права”,⁷⁷⁴ као и губитком службе, а Боривоја Јовановића, крмара брода *Загреб*, и Петра Кановића, заповедника брода *Франше Д'Епере*, на две године затвора и две године губитка „часних права”, као и губитком службе. Љубивоје Милојковић, крмар брода *Франше Д'Епере*, ослобођен је сваке одговорности. Осим тога суд је одредио да су окривљени дужни да Речној пловидби надокнаде сву материјалну штету која је настала током овог судара.⁷⁷⁵ По овом случају одржано је још једно суђење на коме су окривљенима умањене казне, тако да је капетан Милан Батало, заповедник путничког брода *Загреб*, осуђен на две године затвора, Боривоје Јовановић, први крмар *Загреба*, на девет месеци затвора, а капетан Петар Кановић, заповедник брода *Франше Д'Епере*, на осам месеци затвора.⁷⁷⁶

773 МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Епере* и *Загреб*; МНТ, Т:18.1. кут. 61, Закони и правилници, Закон о капетанијама пристаништа, чл. 52: „За све преступе и злочине, који се извиђају и кажњавају по службеној дужности, предају се у надлежност полицијским и судским властима.” Због ове законске одредбе Капетанија пристаништа Београд се није упуштала у доношење решења о кривици док суд не донесе пресуду.

774 „Као споредна казна у члану 46 Кривичног законика Краљевине Југославије прописан је губитак часних права. Губитак часних права је обухватао губитак права на државну или ма какву другу јавну службу или на јавна звања, на академске степене, одличја или друге јавне почести и забрану у јавним стварима гласати, бирати и изабран бити, као и сва остала политичка права вршити. У смислу овог закона губитак часног права би био и губитак права на пензију, губитак јавних звања би био губитак звања адвоката, лекара, учитеља и слично. Трајан губитак часних права изрицао би суд у случају смртне казне или робије преко пет година, а ако је одређена робија до пет година губитак часних права би био од једне до пет година. У случају заточења губитак часних права трајао би исто колико и казна заточења.” Ratko Ljubojević, Dragana Lazić, Slobodan Petrović, „Istorijsko pravni aspekti kažnjavanja fizičkih lica u Srbiji od 1804. do 1945. godine”, *Megatrend revija* 18, br. 3 (2021), 183–184.

775 „Ко је крив за судар бродова на Дунаву код Аде Хује?”, *Политика*, 27. 6. 1931, 7; „Капетан брода *Франше Д'Епере* и крмар *Загреба* кажњени су са по две године, а заповедник *Загреба* са три године робије”, *Политика*, 28. 6. 1931, 7.

776 Ђорђевић, „Sudar putničkih brodova Zagreb i Franše D'Epere”, у *Veliki brodolomi*, 88.

Истота дана када се догодио судар, Дирекција речне пловидбе је формирала своју комисију за утврђивање кривице за изазивање ове хаварије у коју су били одређени: Димитрије Павловић, шеф Саобраћајно-наутичког одељења, Гедеон Геза Ланда, шеф Одсека наутичког и хаварија, Александар Петровић, шеф Саобраћајног одсека, и Иван Малешкић, виши чиновник Наутичког одсека. Тај потез Дирекције наишао је на неодобравање Милана Јовановића, управника Управе поморства и речног саобраћаја која је била непосредно надређена Речној пловидби. Јовановић је сматрао да је комисија за вођење истраге „у сваком погледу сувишна”, да је „само ометала правилно вођење истраге од стране надлежних и штетила угледу администрације Министарства саобраћаја”. Дирекција је, по Јовановићевом мишљењу, баш због тога што је као власник бродова и послодавац окривљеним службеницима била морално и материјално заинтересована за случај, требало да се „држи по страни и препусти надлежној власти да изврши свој задатак и изрекне пресуду како то Закон прописује”. Њена је дужност, сматрао је, била да се стара „за спашавање бродоломника и предузимање потребних мера за обезбеђење оштећених бродова”. У допису који је 8. марта 1931. године упутио министру саобраћаја, Јовановић је изнео и следеће:

„Дирекција може бити позвана на изјашњење да ли су њени прописи о дисциплини међу персоналом испуњени, да ли су београдска, односно панчевачка агенција, чим бродови нису на време приспели, трагале за њима, јер према подацима истраге, агенције су за несрећу сазнале тек после неколико часова изјутра и питање је да ли су упутиле помоћ благовремено; да ли су дотични бродски капетани који су недавно имали већих удеса и хаварија били довољно квалификовани за службу путничког саобраћаја, најзад да ли је физичка и душевна способност бродског особља била контролисана. Сем тога, Управа сматра да је било неумесно изношење кроз београдску штампу именована званичне комисије Државне Речне пловидбе за вођење истраге кривице, у толико пре што су у састав комисије ушла лица која би из напред поменутих разлога могла у току истраге такође бити позвана да дају изјашњења о догађају и о начину како су управљали службом која им је поверена. Међутим, Дирекција је пропустила да по дужности утврди и преко штампе саопшти тачан број унесрећених путника и покаже јавности да су предузете све потребне мере да се на време упути помоћ.”⁷⁷⁷

По пријему овог дописа, министар је наложио да Јовановић образује комисију која ће спровести ширу истрагу о целокупном стању у Речној пловидби и о свему што је посредно или непосредно имало везе са сударом. За чланове комисије су одређени Гојко Мудринић, начелник Општег одељења, и вршиоци дужности шефова одсека: инжењер Душан Јосимовић, капетан Милан Крмпотић и инжењер Антоније Нешић, а за председника комисије је одређен Јовановић. Како су резултати истраге коју је водио капетан Капетаније пристаништа Београд указивали на непажњу и неумешност особља да спречи судар, као и на извесне

⁷⁷⁷ МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д’Епере* и *Загреб*: Допис Милана Јовановића, управника Управе поморства и речног саобраћаја упућен 8. марта 1931. министру саобраћаја.

конструктивне недостатке бродова, Јовановић је истрагу усмерио у тим правцима, а већ 19. марта саслушани су шефови одсека Дирекције речне пловидбе Димитрије Павловић,⁷⁷⁸ Гедеон Геза Ланда и Александар Петровић.

Као главне недостатке у организацији рада Речне пловидбе Јовановић је, по завршетку истраге, означио недореченост законских прописа о дужностима појединих профила запослених, недовољно опште образовање вишег кадра, односно недовољан број образованих службеника способних за руководеће положаје, као и оскудност теоријског и практичног образовања особља, и то посебно у наутичкој струци. С неодобравањем се осврнуо на чињеницу да је Милану Баталу, заповеднику брода *Загреб*, који је претходно био смењен због теже хаварије, поново била поверена команда путничког брода. Такође је изнео мишљење да није добра пракса да се на појединим пловидбеним секторима врше честе смене заповедника који су иначе с тим сектором добро упознати, наводећи посебно случај Ђердапског сектора. Јовановић је скренуо пажњу и на извесне недостатке на бродовима по питању безбедност путника и посаде, првенствено на положај димњака на неким од њих. На бродовима на којима се налазио испред командног моста, димњак је заклањао поглед на простор испред брода, па се дешавало да се брод који му долази у сусрет примети тек када му дође у непосредну близину. Јовановић је сматрао да је управо та околност допринела судару *Загреба* и *Франше Д'Еперсе*. Осим та два брода, од путничких бродова Речне пловидбе димњак испред команде имали су још и *Војвода Мишић*, *Принцеза Јелена*, *Краљица Марија*, *Осек*, *Авала*, *Штросмајер* и *Касија Милетић*, док је на бродовима *Карађорђе*, *Цетиње*, *Цар Душан*, *Прешерн*, *Петар Зрински*, *Битол*, *Александар* и *Краљ Петар* димњак био иза команде. Јовановић је такође забележио да су на бродовима отвори за спасавање у случају опасности мали или да недостају.⁷⁷⁹ У вези с последњом примедбом, мишљење Димитрија Павловића, шефа Саобраћајно-наутичког одељења, било је другачије. Он је сматрао да су бродови довољно опремљени за случајеве потапања, али да то не значи да се „сви путници морају спасити из једноставног разлога што они у паници и страху сами закрче пут и онемогућују једни другима спасавање”.⁷⁸⁰

После отклањања последица судара у Бродоградилушту Сартид у Смедереву, брод *Загреб*, изграђен 1897. као МФТР *Маргит* (*Margit*), наставио је своју пловидбену каријеру. Од 2. августа 1944. године Немци су га користили као

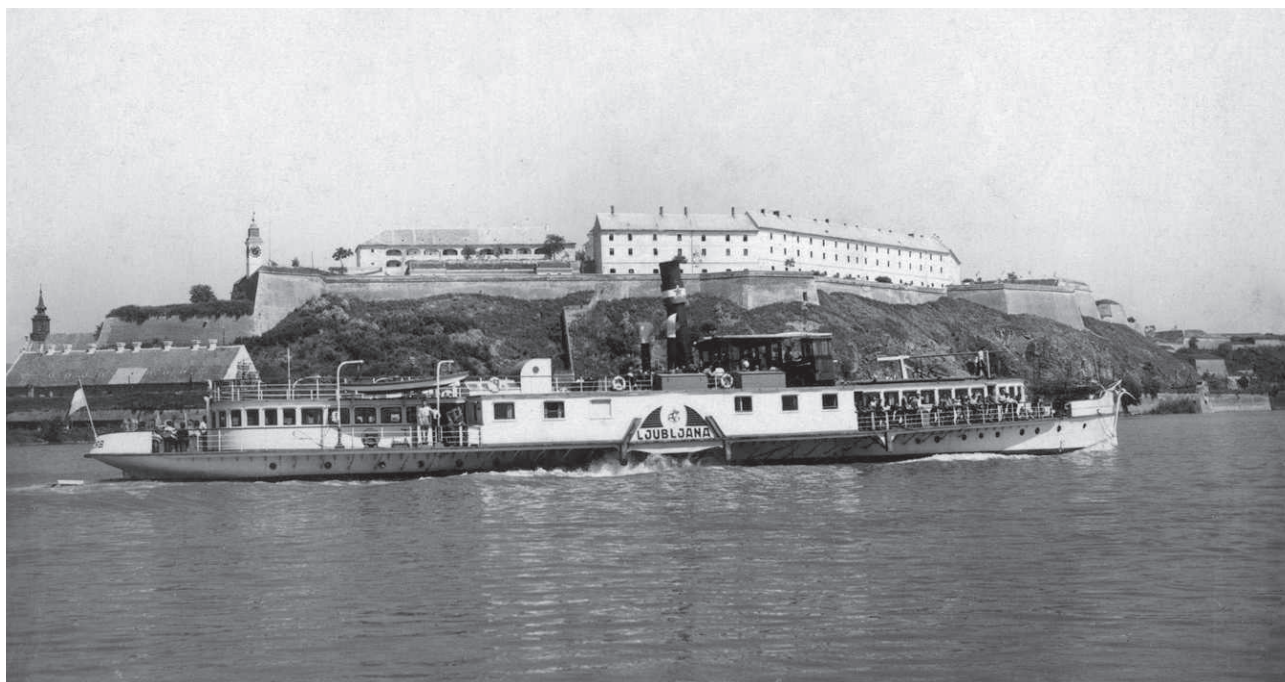
778 Димитрије Павловић је као пешадијски поручник учествовао у Мајском преврату 1903. године. Од 1911. је био гранични официр са седиштем у Шапцу. Учествовао је у свим ратовима као командант батаљона и пука. Носилац је Карађорђевог звезде са мачевима IV и III степена. После Солунског процеса је пензионисан у чину пуковника. После Првог светског рата ступио је у службу Бродарског синдиката, потом Речне пловидбе, у којима је био на дужностима шефа Персоналног и Саобраћајно-наутичког одељења. Преминуо је у Београду 1945. године. Милан Ж. Живановић, *Пуковник Апис, Солунски процес, хиљаду деветсто седамнаесте* (Београд: Српска академија наука, 1955), 654–668; Младен Ст. Ђуричић, *Последњи Обреновићи. Хроника порушеног старог краљевског двора у Београду* (Београд: Младен Ст. Ђуричић, 1967), 206.

779 МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Еперсе* и *Загреб*: Извештај министру саобраћаја о истрази у ДРП поводом судара бродова *Војвода Франше Д'Еперсе* и *Загреб* поднет 8. априла 1931.

780 МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д'Еперсе* и *Загреб*: Исказ Димитрија Павловића, шефа Саобраћајно-наутичког одељења Речне пловидбе Краљевине Југославије, дат током истраге поводом судара путничких бродова.

брод миноловац. Крај рата је дочекао разорен и потопљен код Новог Сада, на km 1.261 реке Дунав. Био је то и крај његовог живота, јер је због старости и лошег стања 1950. године исечен и извађен у деловима.⁷⁸¹ Судбина *Франша Д'Епера*, изграђеног 1897. у Линцу као МФТР *Леањфалу* (*Leányfalu*), била је другачија. После судара са *Загребом* преграђен је у путничко-теретни брод и име му је промењено у *Фрушка гора*.⁷⁸² Од 1. јуна 1944. Немци су га користили као брод миноловац. При немачком повлачењу *Фрушка гора* је повучена на горњи Дунав, а у мају 1945. у Линцу су је заплениле америчке трупе.⁷⁸³ После повратка из америчке окупационе зоне у Југославију 1947. године, *Фрушка гора* је преграђена у салонски путнички брод и још једном је променила име, овога пута у *Љубљана*.

Пред крај животног и радног века брод је пловио на линији Београд–Тител. Из Београда се кретало после подне и пре заласка сунца стизало се у Тител. Следећег



781 AJ-162-4, 1948, Материјали о ратној штети ГУРС-а, Списак државних пловних објеката потопљених за време рата; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП: КРР, Spisak potopljenih plovnih objekata jugoslovenske pripadnosti, januar 1945, red. br. 3; Списак извађених бродова од 1945. до 1950. године; Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 8/1 (Bonn: Bernhard&Graefe, 1993), 125; https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/zagreb_exmargit/30 (приступљено 12. 11. 2022).

782 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Речна пловидба Краљевине Југославије: Решењем министра саобраћаја бр. 10844 од 25. фебруара 1933. одобрена је промена имена брода *Војвода Франше Д'Епере* у *Фрушка Гора* (Распис бр. 26/1933). Током поправке и преградње брода постављени су нови и делимично закрпљени стари лимови на прамцу, пробијени током хаварије, изграђена су два магацина за смештај паковане робе, један на прамцу, други на крми, нови рудер је постављен испред димњака, изграђене су нове просторије за посаду и салон за путнике 2. класе, постављено је ново парно грејање и извршене су извесне поправке на машини и измене делова опреме за бродску комуникацију. Ђорђевић, „Sudar putničkih brodova Zagreb i Franše D'Epere”, u *Veliki brodolomi*, 44–45.

783 Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, 125; Гулић, „Завршетак Другог светског рата и питање повраћаја југословенског ријечног бродовља”, 94.

Путнички брод *Љубљана*, ех *Фрушка гора*, ех *Франше Д'Епере*, ех *Леањфалу*, у пловидби Дунавом испод Петроварадинске тврђаве, педесете године 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.1579

дана, у два после поноћи, брод је кретао из Титела за Београд, са успутним станицама у Сланкамену, Сурдуку, Белегишу, Старим и Новим Бановцима и Земуну. И тако свакога дана, осим недељом, када је брод стојао у Тителу. У јулу 1958. године на *Љубљану*, тада под заповедништвом капетана Јосипа Лукиновића, укрцао се млади манипулант Илија-Ика Петровић.⁷⁸⁴ У својој књизи *Сећања* са сетом је забележио успомене на Тител и на *Љубљану*, коју су посада и путници из милоште звали „баба Љуба”. Тај стари и спори брод, забележио је Петровић, ипак је био поуздан и „никада се није кварео”.⁷⁸⁵ Из Петровићевог пера потекао је и овај сликовити опис: „Брод је имао два салона – прве и друге класе. Салон прве класе налазио се на доњој палуби крменог дела брода. Изгледао је веома лепо и био је увек беспрекорно чист. Под је био покривен тепихом и тепих стазама. Столови прекривени белим сатенским чаршавима и постављени за ручавање. На улазу са леве стране, сто резервисан за бродске официре. Ту сам и ја ручавао. Кабина за путнике није било, већ само за чланове посаде. На палуби су се налазиле четири кабине: капетанска, другог капетана, управитеља строја и манипуланта, која је истовремено била и билетарница. На палуби су, такође, били келнерај и кухиња. Остала посада и помоћно особље су имали кабине са два и четири лежаја у прамчаном потпалубљу.” Бродске палубе су служиле за шетњу, а предња палуба и за смештај терета и на њој се свакодневно возило воће и поврће, слагано у велике, од прућа плетене корпе. *Љубљана* је пловила све до 15. децембра 1959. када је због нерентабилности даљег коришћења била повучена из саобраћаја. Тај тренутак забележио је и Петровић у својим сећањима: „Те 1959. године, укида се паробродска линија Београд–Тител. Крајем године, 15. децембра, пароброд *Љубљана* одлази на своје задње путовање. ‘Баба Љуба’, тужна, стара и уморна, без путника и раскоши, са минимумом посаде, испловљава са путничког пристаништа и одлази на пут без повратка, одлази на касацију, сечу...”⁷⁸⁶



МИЛАН ЈОВАНОВИЋ

управник Управе поморства и речног саобраћаја⁷⁸⁷

Милан Јовановић је рођен 3. јула 1880. у Пожаревцу као најстарији син Мате Јовановића, каснијег управника Управе фондова, и његове супруге Јулке. У Пожаревцу је учио основну школу и гимназију, али је матурирао у Првој београдској гимназији 1898, а затим две године студирао на Техничком факултету Велике школе у Београду. Као државни питомац дипломирао је политехнику у Минхену 1904, после чега је годину дана остао на специјализацији у Француској и Белгији проучавајући хидротехничке радове и установе. По повратку у Србију запослио се у Министарству народне привреде (1905), где је радио на припреми Закона о регулисању и употреби вода, на проучавању реке Млаве у циљу извођења регулационих радова, руководио израдом пројекта за регулацију река Тамнаве и Уба и снимао и проучавао водоплавно земљиште код Великог Села на Дунаву у циљу обезбеђивања од поплава. У Хидротехничком одељењу

⁷⁸⁴ Главни посао манипуланта био је вођење администрације, односно интерног бродског рачуноводства (приходи од карата, хранарина, километража и остало).

⁷⁸⁵ Илија-Ика Petrović, *Sećanja* (Бор: Bogdanka Petrović, 2007), 20, 24.

⁷⁸⁶ Ibid, 33–34.

⁷⁸⁷ Фотографија је преузета из књиге Гордана Гордић, Илија Николић, *Породица Мате и Јулке Јовановић* (Београд: Универзитетска библиотека Светозар Марковић, 1988).

Министарства народне привреде је био од његовог оснивања 1907. Тамо је радио на пројектовању савског насипа Митровица–Дреновац, који је почео да се гради 1911, али је завршен тек после рата. Године 1910. је руководио изградњом насипа дуж Дунава и Мораве низводно од Смедерева ради заштите Годомина од поплава. Прекинути 1912. због ратова, ови радови су остали недовршени. За време рата 1914. прешао је у Санитетско одељење при Врховној команди, где је радио на снабдевању српске војске пијаћом водом. Године 1915. је руководио радовима на истраживању реке Вардар, асанацији Скопља и околине и исушивању Катлановског језера, али су због повлачења српске војске ти радови били прекинути. Све техничке студије, планови и пројекти на којима је радио нестали су за време окупације земље у Првом светском рату. После рата, након оснивања Генералне дирекције вода 1919, постаје један од начелника одељења. Од 1921. је радио у Дирекцији за грађење железница у оквиру Министарства саобраћаја, а посебно се истакао приликом изградње пруга Мала Крсна–Пожаревац и Љутомер – Ормож – Мурска Собота. Године 1924. је прешао у Одсек за одржавање и грађење пристаништа Дирекције речне пловидбе, а када је 1927. основана Управа поморства и речног саобраћаја, он постаје њен први управник. На том месту је остао све до пензионисања 2. јануара 1935. Његовом залагању приписана је изградња пристаништа у Великом Градишту, Доњем Милановцу, Текији, Шапцу и Новом Саду, а у његово време су израђени и пројекти за кеј и уређење Београдског пристаништа на Сави и подигнут нови, велики зимовник на Дунаву код Иванова. Ипак, његов највећи допринос била је обнова локомотивске вуче на Сипском каналу у Ђердапу која није имала само југословенски већ и изузетан међународни значај. Био је члан Сталног комитета за речни саобраћај при Друштву народа. Одликован је Орденом југословенске круне III степена, Светог Саве III степена, Белог орла V степена, као и Легијом части IV степена, Црном звездом II степена од стране Француске и Румунском звездом II степена, а носилац је и Албанске споменице. Умро је у Београду 19. јуна 1937.⁷⁸⁸

ПЕТАР КАНОВИЋ

заповедник брода *Франше Д'Епере* 1931. године⁷⁸⁹

Петар Павла Кановић (Краљево, 28. октобар 1898 – Београд, 4. јул 1964) је у Краљеву завршио основну школу и шест разреда гимназије. Ратна 1915. му је прекинула школовање и он је с војском напустио земљу и преко Албаније стигао у Француску где је дочекао крај рата. У Бродарском синдикату СХС био је запослен од 11. октобра 1919. до 16. фебруара 1921, а потом је отишао на одслужење војног рока у пилотској школи 1. ваздухопловне команде у Новом Саду, где је стекао чин резервног поднаредника. У Бродарски синдикат се вратио 5. маја 1922. и у том предузећу је остао до његовог гашења. Првог јануара 1926. прешао је у Речну пловидбу. Испит за капетана речне пловидбе положио је 17. марта 1924. након чега му је одмах поверена команда брода, тако да је већ 4. јула исте године унапређен у звање 2. бродског капетана. По издржаној казни на коју је био осуђен 1931. због судара брода *Франше Д'Епере* са бродом *Загреб*, Кановић се вратио у бродарство. Од 1. јула 1933. је био у звању 1. капетана. Бродовима је командовао све до 16. јула 1947. када је прешао у Генералну управу речног саобраћаја (ГУРС), одакле је после четири године премештен у Инспекцију унутрашње пловидбе. Трећег јула 1952. прелази у Капетанију пристаништа Београд, најпре као референт,



⁷⁸⁸ ИАБ, УТБ, к. 3112, 43, 1919; Гордић, Николић, *Породица Мате и Јулке Јовановић*, 14, 16; *Прва београдска гимназија „Моша Пијаде“ 1839-1989* (Београд: Завод за уџбенике и наставна средства, 1989), 438; Иван Јовановић, „Јовановић, Милан“, *Српски биографски речник*, том 4 (Нови Сад: Матица српска, 2009), 556; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 114–115.

⁷⁸⁹ Фотографија МНТ, Т:18.2.294.

касније као помоћник капетана Капетаније пристаништа Београд, а затим као главни надзорник пловних путева. Као представник Дирекције речног саобраћаја 1954. је учествовао у раду комисије која је пратила и дала мишљење о првим југословенским пробним испитивањима потискивања на Дунаву, која су вршена бродом *Подгорина* и класичним теретњацима предузећа „Иван Милутиновић–ПИМ”. Од почетка 1955. је радио у Секцији за пловне путеве Београд као главни надзорник пловних путева, а од средине септембра исте године као научички инспектор прво у Управи за речни и друмски саобраћај, а потом у Дирекцији речног саобраћаја. Враћен је у Капетанију пристаништа Београд 15. септембра 1956. за вишег научичког референта и на том положају остаје до пензионисања 30. јуна 1960. Са супругом Маријом је имао двоје деце, Веру (1926) и Павла (1929).⁷⁹⁰



МИЛАН БАТАЛО

заповедник брода *Загреб* 1931. године⁷⁹¹

Милан Батало је рођен 26. маја 1896. у Огулину, где је завршио основну школу, а потом Научичку школу у Бакру школске 1915/1916. Ради стицања праксе одмах се укључио на брод, али је ускоро био позван на војну дужност на којој као аустроугарски војник дочекује крај рата.⁷⁹² По демобилизацији одлази на море, где 1919. стиче чин поручника трговачке морнарице. Једанаестог фебруара 1921. прелази у речно бродарство, у Бродарски синдикат СХС. Испит за капетана речне пловидбе положио је 20. марта 1922. и одмах добио команду брода *Скадар* на коме је пловио по реци Тиси. Три године касније и даље је био на Тиси, овога пута као заповедник на тегљачу *Брод* са којим 4. јула 1925. прави већу хаварију када је услед неправилног маневрисања ударио и озбиљно оштетио купатило у Старом Бечеју. Штету на купатилу у износу од 7.500 динара и 100 динара за поправку мање штете која је настала на тегљачу *Брод*, морао је лично да исплати. Због судара са бродом *Загреб* 1931. године био је осуђен на две године затвора и казну је издржао у Забели код Пожаревца. По изласку из затвора 1933. године, запослио се у Бродарству Симона Шульца из Панчева. Командовао је њиховим бродовима све до немачке окупације 1941, када је целокупни пловни парк тог бродарства одузет и предат на управу Хриброду. Код новог власника су прешли и чланови посаде, осим капетана Милана Батала, који је напустио брод и прешао из Панчева у Београд. Убрзо је отишао у Македонију, а његова даља судбина није позната.⁷⁹³

790 ИАБ, фонд 1557, Бродарски синдикат СХС, Записник седница Управног одбора Бродарског синдиката СХС од 4.1.-29.12.1924; МНТ, Т:18.1.књига 41, Регистар научичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 53, Подаци о капетанима, Петар Кановић: Квалификациони лист; Уверење Дирекције речног саобраћаја бр. 1954/1 од 14. септембра 1960. о дужностима у управној служби од 1952. до 1960; парта (умрлица); Милован Ђорђевић, „Умро Петар Кановић”, *Гласник ЈРБ* 85 (1964), 8; Каровић, „Пионири пловидбе потискивањем”, 202.

791 Фотографија МНТ, Т:18.2.295.

792 У биографији Милана Батала коју су шездесетих година писали службеници Музеја речног саобраћаја, а која се данас чува у Музеју науке и технике, стоји и следеће: „У време распада Аустроугарске монархије и уочи завршетка рата Батало Милан је одбио да изврши једно наређење које је било уперено против народа Југославије, те је оглашен за издајника и у одсуству осуђен на смрт. Избегаво је смрт јер се на време склонио и сачекао ослобођење. За тај свој подвиг је писмено похваљен од војводе Живојина Мишића и добио високо одликовање и чин резервног поручника у југословенској војсци.” МНТ, Т:8.1. кут. 51, Подаци о капетанима, Милан Батало.

793 ИАБ, Фонд 1557, Бродарски синдикат, Записник седница Извршног одбора Бродарског синдиката СХС од 1.1.-24.12.1925; МНТ, Т:18.1. кут. 27, Досије судара бродова *Франше Д’Епере* и *Загреб*; МНТ, Т:8.1. кут. 51, Капетани речне пловидбе, Милан Батало.

5 НЕУТВРЂЕНИ УЗРОЦИ ПОТОНУЋА

БЕОГРАД НА ДНУ САВЕ

Пловидбена каријера *Београда*, највећег путничког брода предузећа Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда, завршила се 6. марта 1963. године његовим изненадним и никада разјашњеним потонућем на дно Саве.

Почетком марта 1963. брод *Београд* се налазио у бродоремонтној радионици ЈРБ-а у Чукаричком рукавцу, где се припремао за нову пловидбену сезону која је ускоро требала да почне. Враћајући се око десет сати увече из града, Јаков Бонцаревић, други стројар путничког брода *Сплит*, морао је тог 6. марта да пређе преко палубе *Београда* како би стигао до свог брода који је био укотвљен уз његов бок. Пошто му се учинило сумњивим што је палуба брода *Београд* нижа од палубе пристана, вратио се и почео да загледа корито. Схвативши да брод тоне и да је вода већ близу прозора, одмах је узбунио чланове посаде који су до тада мирно спавали у својим кабинама. „Дванаест буновних људи, који су се те ноћи затекли на броду, покушали су да га спасу. Позвали су ватрогасце и поставили пумпе за испумпавање воде из унутрашњости брода. Међутим, за спашавање је било касно. За непуних 45 минута кобилица *Београда* додирнула је дно Саве и брод је мирно легао у наслаге песка на само неколико метара од обале.”⁷⁹⁴ Захваљујући Јакову Бонцаревићу нико од посаде није страдао, а нису оштећена ни друга пловила јер је посада, схвативши да ће брод убрзо потонути, одрешила ужад како *Београд* не би са собом повукао и остале објекте за које је био везан.

Југословенско речно бродарство, Капетанија пристаништа и Секретаријат за унутрашње послове формирали су посебне комисије како би се пронашао узрок продора воде у брод. Ронилачка екипа је испитивала положај славина и разних отвора у машинским просторијама, али истрага, ипак, није успела да до краја утврди разлог из којег је брод потонуо. *Београд* је следећих неколико месеци лежао на дну Чукаричког рукавца јер ни Предузеће за водне путеве „Иван Милутиновић – ПИМ”, иначе специјализовано за ову врсту послова, није располагало техничким средствима која би с дна Саве могла да подигну један тако велики пловни објекат.⁷⁹⁵

Само три недеље после потонућа брода *Београд* догодила се још једна велика несрећа, овога пута на Дунаву. Јака експлозија је у ноћи између 22. и 23. марта 1963. узбудила читав крај Београда око Панчевачког моста. Тек ујутру се сазнало

794 Ст. Шивић., „Потонуо наш највећи речни путнички брод ‘Београд’”, *Политика*, 7. 3. 1963.

795 Đorđević, „Ротарање путничког брода ‘Beograd’”, u *Veliki brodolomi*, 4–6. Максимална дужина брода износила је 71 m, ширина 7,5 a максимална (преко тачкова) 15 m, висина 2,7 m, највиша непокретна тачка од кобилице 9 m (кров кормиларске кућице), газ 1,13/1,29 m.



Путнички пароброд *Београд* на дну Саве у Чукаричком рукавцу, март 1963. године, фотографије, МНТ, Т:18.2.1629-1632 (фотографија Т:18.2.1632: Миодраг Благојевић)

шта се тачно догодило. Наиме, за време проласка кроз отвор између трећег и четвртог стуба моста, један од три танкера у вучи совјетског тегљача *Лењин* је ударио у стуб. Ударац је изазвао експлозију, па су сва три танкера убрзо потонула низводно од Панчевачког моста. Том приликом лакше су повређена три совјетска морнара, док су оштећења на конструкцији моста изазвала прекид у међународном и унутрашњем друмском, железничком и ПТТ саобраћају. Средином маја исте године, за вађење ових потопљених танкера у Београд су из Измаила допловиле дизалице *Кијев 1* и *2* Совјетског дунавског државног бродарства (СДПП) са екипом совјетских стручњака. По завршетку овог посла били су ангажовани и на вађењу потопљеног путничког брода *Београд*. Након што је подигнут са дна Саве, брод је одвучен у бежанијски зимовник, али више никада није заплвио. У његов поновни ремонт је било потребно уложити велика средства, због чега је раднички савет Југословенског речног бродарства – ЈРБ донео одлуку да се *Београд* стави ван саобраћаја и у распрему.⁷⁹⁶ Путнички брод *Београд*, ex *Карађорђе*, ex *МФТР I*, ex *Ференц I Јожеф*, остао је заувек у Београду у коме су се завршили његов дуг живот и богата пловидбена каријера.

⁷⁹⁶ „Почело вађење потопљених совјетских танкера”, *Вечерње новости*, 14. 5. 1963, 7; Đorđević, „Ротаранје путничког брода 'Beograd'”, 4–6.

ИСТОРИЈА БРОДА

Путнички пароброд *Ференц I Јозеф* (*Ferencz I József*) изграђен је 1909. у Дунавском бродоградилшту и фабрици машина у Будимпешти за Мађарско краљевско речно и поморско бродарство (МФТР). После Првог светског рата је као ратни плен ушао у састав флоте Краљевине СХС и пловио под именом *Карађорђе*. Генерална реконструкција брода обављена је у радионици Државне речне пловидбе на Ади Циганлији током прве половине 1931. године. Осим поправке машина и котлова, тада је комплетно измењен и реконструисан простор намењен путницима. Тиме је *Карађорђе* постао један од најлуксузнијих бродова Речне пловидбе Краљевине Југославије и као такав је био намењен одржавању путничке линије Београд–Беч–Београд. По окупацији земље 1941. године *Карађорђе* је био у немачкој експлоатацији до 1943, када је предат Мађарској, под чијом заставом је пловио под именом *MFTR I*. Завршетак Другог светског рата затекао је брод у Аустрији, у Линцу.⁷⁹⁷ У америчкој окупационој зони у Аустрији и Немачкој, дуж Дунава се, на сектору Линц–Регенсбург, налазио велики број југословенских пловила. Били су то бродови и теретњаци који су се током читавог рата налазили у немачкој експлоатацији или су пред налетом трупа Црвене армије и јединица НОВЈ били одвучени на горњи Дунав. Како би повратила овај део своје трговачке речне флоте Југославија је у завршној фази Другог светског рата и у првим поратним годинама била принуђена да води дуготрајну дипломатску и политичку борбу чији су резултати постали видљиви тек крајем 1946.⁷⁹⁸

Пошто су југословенски пловни објекти „после бекства Немаца били опустошени, опљачкани, попаљени, многи потопљени”, бродско особље које се по завршетку рата затекло на њима, организовало се и вршило поправке у складу са својим знањима и могућностима. Највише се урадило у Линцу у коме се налазило око 60% заплењеног пловног парка, па самим тим и највећа група бродара. Добровољним радом бродара извршене су мање поправке и на броду *Карађорђе*, али се на решавање озбиљнијих оштећења бродске осовине и точкова почетком јануара 1946. још увек чекало. Ове поправке су касније извршене у локалном бродоградилшту.⁷⁹⁹

На броду *Карађорђе* је по доласку у Линц своје редовне недељне састанке одржавала Комисија за пријем и повраћај пловила из америчке окупационе зоне Дунава. Наиме, када су Американци 23. новембра 1945. године преко своје амбасаде у Београду упутили званичан позив Југославији да пошаље

797 МНТ, Т:18.1. кут. 12, Списак свих бродова Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца који су ратни плен и који су добијени по чл. V Војне конвенције; МНТ, Т:18.1. кут. 47, Преузимање пловила из англо-америчке зоне, Примопредаја, Стање пловног парка ЈРП и СБД; С. П. „Речна пловидба је од свог *Карађорђа* направила најлепши брод на Дунаву”, *Политика*, 29. 5. 1931, 8; Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 49; https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/beograd_exmftr_i_exkaragyorgye_exi_ferencz_jozsef/i_ferencz_jozsef/49/18 (приступљено 6. 6. 2022).

798 Гулић, „Завршетак Другог светског рата и питање повраћаја југословенског ријечног бродовља”, 94.

799 МНТ, Т:18.1. кут. 47, Повраћај бродова са горњег Дунава; Бранко Ђатић, „Наши ударници са горњег Дунава”, *Бродарски гласник* 6 (1946), 379-381.

представнике за пријем пловила из америчке окупационе зоне, Министарство саобраћаја ДФЈ је формирало комисију у саставу: инжењер Светислав Јовић, председник комисије, Милутин Перишић, капетан Југословенске морнарице, Анте Приврат, шеф одсека ГУРС-а, и Лука Радимири, бродски капетан.⁸⁰⁰ Југословенска комисија је у уреду Војне владе у Берлину поднела сву потребну документацију у вези власништва и реституције пловних објеката, тако да је 22. јануара 1946. пуковник Лесли Џеферсон (Leslie W. Jefferson), шеф реституционог огранка економског одељења ОМГУС-а (Office of the Military Government U.S.) обавестио југословенску комисију да је реституција одобрена. Међутим, како и два месеца касније преузимање пловила још није било извршено, југословенска делегација је код Међусавезничке репарационе комисије поднела меморандум тражећи да се југословенским властима из америчке окупационе зоне Немачке и Аустрије најхитније изруче сви пловни објекти који подлежу реституцији, истичући да већина њих већ има југословенске посаде које плаћа југословенска влада.⁸⁰¹ Упркос овим дипломатским активностима повраћај пловила се одуговлачио, а неспоразуми усложњавали, да би кулминирали у августу 1946. када су Американци ухапсили 18 југословенских бродара, међу њима и чланове реституционе комисије, а југословенска пловила пребацили дубље у своју окупациону зону, односно из аустријских у немачке воде Дунава. Разлог је била њихова бојазан да ће ова пловила бити пребачена у совјетску окупациону зону Аустрије, али и у то време изузетно лоши односи са Југославијом изазвани тиме што су југословенске власти обориле један амерички авион, а други присиле на принудно слетање (9. и 19. августа).⁸⁰² Тада је брод *Карађорђе* из Линца пребачен у Пасау, из кога је неколико месеци касније кренуо на пут ка домовини. Реверс за преузимање 160 југословенских пловних објеката, укупне процењене вредности од 9,1 милион марака, коначно је, упркос свим потешкоћама, потписан 30. новембра 1946. године, а седам дана касније бродови су почели да напуштају америчку окупациону зону Немачке.⁸⁰³

Први брод који је стигао у своју матичну луку Београд био је управо путнички брод *Карађорђе* који је под заповедништвом капетана Иларија Тијана кренуо из Пасауа 8. децембра. Одмах по упловљавању у југословенске воде, име му је у апатинском бродоградилушту промењено у *Београд*. Под овим новим именом брод је у београдско савско пристаниште пристао 18. децембра у 14.30 часова.

800 МНТ, Т:18.1. кут. 47, Министарство саобраћаја ДФЈ, Каб. Бр. 410, 25.11.1945. и Реферати о раду комисије за период од 26. новембра 1945. до 18. септембра 1946; Каровић, *Капетани река и мора*, 53; Гулић, „Завршетак Другог свјетског рата“, 99. Прва комисија, коју је у циљу утврђивања статуса својих пловила Југославија послала 22. августа 1945, није наишла на добар пријем код Американаца који су сматрали да реституцију може да обави само она комисија коју би Југославија послала по званичном упућивању позива са њихове стране. Гулић, „Завршетак Другог свјетског рата“, 97; Гулић, *Од Батине до Галца*, 110-114.

801 АЈ-162-4, фасцикла 1946/1947, Меморандум делегације ФНРЈ код Међусавезничке репарационе агенције о реституцији 166 бродова и других пловних објеката за речни саобраћај који су власништво ФНРЈ и југословенских грађана, потписан од стране Младена Ивковића, заменика делегата, поднет 24. марта 1946. Нигелу Е.П. Сутону (Nigel Sutton), генералном секретару И.А.Р.А. у Бриселу.

802 Гулић, „Завршетак Другог свјетског рата“, 100–101; Гулић, *Од Батине до Галца*, 114–115.

803 Гулић, „Завршетак Другог свјетског рата“, 106; Гулић, *Од Батине до Галца*, 119.

„Са штека се прво видео зарђали ленгер и један део посивеле и поззелене палубе. Онда се одједном појавио цео брод, сур, изгребан, поцрнео, премазан мрком ратном бојом, местимично ољуштеном. Изгледа као ратни заробљеник, озбиљно је рекао неко из групе на штеку. Вероватно се сетио луксузног пароброда *Карађорђе*.” На свечано окићеном савском пристаништу брод су дочекали бројни руководиоци и службеници Управе речног саобраћаја на челу са Јурајем Боначијем, начелником Главне управе речног саобраћаја, заједно са великим бројем грађана, а Певачко друштво железничара и бродара „Бранко Цветковић” је отпевало неколико песама.⁸⁰⁴

ИЛАРИЈО ТИЈАН

последњи заповедник *Карађорђа* и први заповедник *Београда*



Иларијо Филипа Тијан рођен је 13. јануара 1891. у Кострени код Ријеке где је завршио основну школу. Наутичку школу у Бакру је морао да напусти и да се, иако веома млад, 29. августа 1904. године, укрца на брод којим је пловио у Индију, Јапан, Кину и Аустралију. Као морнар на енглеском челичном једрењаку с три јарбола *Мејфилд (Mayfield)* је 1911–1912. опловио свет. Испит за поморског капетана дуге пловидбе положио је у Бакру 1919. године, али пошто после Првог светског рата за поморце више није било довољно посла, долази у речно бродарство где је од 11. септембра 1920. био у служби Бродарског синдиката СХС, прво у својству морнара на тегљачу *Драч*, да би убрзо био преведен у звање манипуланта. Испит за капетана речне пловидбе положио је у марту 1922. и одмах примио команду путничког брода *Штросмајер*. По гашењу Бродарског синдиката СХС, Тијан прелази у Речну пловидбу у којој остаје до пензије као заповедник бродова *Војвода Степановић*, *Војвода Бојовић*, *Велевит*, *Милош Обилић*, *Драч*, *Загреб*, *Војвода Путник*, *Хрватска* и других. Са супругом Мером (у Регистру пише Марија) имао је синове Станислава (1923) и Радоја (1925). За време немачке окупације радио је на бродовима под Комесарском управом речне пловидбе. Умро је 14. новембра 1968. у Кострени где је и сахрањен.⁸⁰⁵

На размере штете које су на броду настале током ратног периода указује и сума од 15.700.000 динара која је од Мађарске тражена на име обештећења за брод *Карађорђе*.⁸⁰⁶ Међутим, после поправке и обнове, ова бела лађа је још тринаест година превозила путнике и робу. Осим за редовна путовања, *Београд* је коришћен и као излетнички брод за тада веома популарна викенд путовања кроз Ђердап, на која се из Београда полазило у суботу поподне, а враћало у понедељак ујутру. „Од јуна до септембра сваке године предузеће ‘Путник’ организује повремене излете кроз Ђердап. За ове излете узимају се путнички бродови *Београд* и *Загреб*, најбољи од свих бродова на читавом Дунаву, јер имају најлепши конфор. У току

804 „Први из групе наших бродова који се враћају из америчке окупационе зоне допловио је у Београд”, *Политика*, 19. 12. 1946, 5; „Наш први враћени брод из америчке окупационе зоне у Немачкој стигао на Савско пристаниште у Београду”, *Борба* 19. 12. 1946, 5; Ђирић, Станић, Томић, *Време улице. Политика на јавним просторима Београда у XX веку*, 309.

805 МНТ, Т:18.1. књига 41, Регистар наутичког особља; МНТ, Т:18.1. кут. 56, Подаци о капетанима, Квалификациони лист, биографија и парта (умрлица) Иларија Тијана; Милован Ј. Ђорђевић, „Умро капетан Иларио Тијан“, *Гласник ЈРБ* 136 (1968), 8.

806 АЈ-162-4, 1948 Материјали о ратној штети ГУРС-а, Рекапитулација.

пута дају се обавештења о пределима и објектима поред којих се пролази. На бродовима је обезбеђена и музика, а сем тога и приказивање филма, пошто се један део пута мора проћи ноћу.”⁸⁰⁷ Брод је путницима био добро познат и по богатој кухињи и рибљим специјалитетима. Риба је увек била сасвим свежа, или како су говорили бродари, „из Дунава се праћнула право у тигањ”.⁸⁰⁸



Путнички пароброд *Београд*, фотографија, МНТ, Т18.2.1585

Путници на палуби брода *Београд* током путовања кроз Ђердап 24. августа 1958, фотографија, МНТ, Т18.2.1583

Године 1960. започели су радови на модернизацији брода *Београд*. Нови уређаји за ложење знатно су смањили потрошњу горива и буку, а радарски уређаји енглеског произвођача Келвин Хјуз (Kelvin Hughes) уграђени наредне године, учинили су да *Београд* буде први југословенски речни путнички брод који је пловио користећи радар.⁸⁰⁹ Обновљени *Београд* је преузео путничку линију Београд–Радујевац–Београд од брода *Сплит* (ex *Цар Никола II*) чије пловидбено стање више није дозвољавало да два пута недељно одржава ту захтевну линију.⁸¹⁰

Убрзо по доношењу одлуке о расхоровању брода *Београд*, предузеће Југословенско речно бродарство – ЈРБ је у потпуности обуставило путнички саобраћај. Данас ЈРБ у својој флоти има само један мањи путнички брод, *Ковин*, изграђен 1896. године, који се користи за посебно наручене и организоване туристичке пловидбе око Београда, с повременим излетима до Новог Сада или до Смедерева. Између два светска рата путнички бродови тог типа чинили су неизоставни део визуре града Београда и његових река, али је до данашњих дана сачуван само *Ковин*, који је Решењем Музеја науке и технике – Београд утврђен за културно добро Републике Србије.⁸¹¹

807 Љубица Д. Трајковић, *Дунав, Ђердап* (Београд: Уред за информације при Претседништву Владе Народне Републике Србије, 1950), 8.

808 Миодраг Благојевић, „На реновираном *Београду*”, *Гласник ЈРБ* 48 (1961), 9.

809 Ibid.

810 Davor Sokolić, „Putnički promet na Dunavu”, *Pomorski zbornik* 25 (1987), 417.

811 Решење МНТ бр. 231/1 од 13. 12. 2005, Регистар техничких културних добара ван музејског фонда МНТ-Т:126.36.



Чланови посаде и кандидати за бродске крмаре на командном мосту путничког брода *Београд*, шездесете године 20. века, МНТ, Т:18.2.1584



Путнички брод *Београд* у пловидби испод Бранковог моста на Сави у Београду, шездесете године 20. века, МНТ, Т:18.2.1586

6 ВРЕМЕ САДАШЊЕ

ДВЕ СТУДИЈЕ СЛУЧАЈА

У овом поглављу ћемо се укратко осврнути на два београдска историјска тегљача – *Косово* и *Жуна*, олупине које то можда и нису морале да буду, и то првенствено кроз догађаје који су коначно и довели до њиховог тренутног статуса бродова потопљених у кориту Саве.

ПАРНИ ТЕГЉАЧ КОСОВО

Уз леву обалу Саве, на 13. километру од њеног ушћа у Дунав, годинама је напуштен, и како кажу бродари – „подављен”, лежао парни тегљач *Косово*. Приближно две трећине брода стално су се налазиле испод воде. Прамчани део је био зароњен дубоко у савски муљ, док су део кормиларске кућице и крма чак и приликом високих водостаја били изнад водене линије. Из његове унутрашњости већ је израстало и дрвеће.⁸¹²

Тегљач *D I*, изграђен 1915. године за „Баварски Лојд” из Регенсбурга у Бродоградилушту и фабрици машина „Кристоф Рутхоф” у Мајнц Кастелу / Регенсбургу, српска војска је заробила у новембру 1918. године код Вуковара. По уласку у флоту Бродарског синдиката СХС тегљач добија име *Југ Богдан*. За време окупације, после мисија савезничке авијације током којих је у периоду од 8. априла до 4. октобра 1944. године у Дунав положен велики број мина, немачка војска га је преуредила и користила као брод миноловац. Крај Другог светског рата *Југ Богдан* је дочекао на горњем Дунаву, у америчкој окупационој зони, а по повратку у Југославију име му је промењено у *Косово*.⁸¹³

Од краја 1952. године када је основано предузеће Југословенско речно бродарство – ЈРБ из Београда, брод *Косово* је пловио у саставу његове флоте, све до 1971. када је повучен из саобраћаја „као неекономичан и технички заостао”. Уместо продаје која је била планирана, извршена је пренамена брода у постројење за чишћење пловних објеката за превоз нафте и нафтних деривата. Парна машина је била извађена, а котлови оспособљени за нормалан рад и пуну производњу паре за чишћење танкова. *Косово* је у тој новој функцији пуштено у погон у септембру 1974. године и служило је не само ЈРБ-у већ и другим бродарским

812 Више детаља на видео-снимцима потопљених остатака парног тегљача *Косово* на веб-сајту YouTube, Aqua et Archaeologia's Channel:

www.youtube.com/user/aquaetarchaeologia#p/a/u/0/KZavdg36xEo;

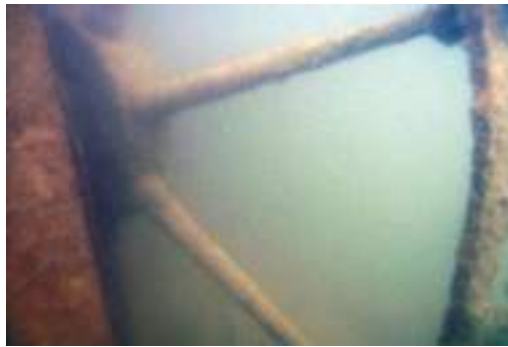
www.youtube.com/watch?v=75lVNcKmTEo и www.youtube.com/watch?v=-ofoJWxSNF8.

Видео-материјале је снимео, приредио и поставио Ђорђе Ковјанић, „АетА”.

813 После Другог светског рата парним тегљачима су додељивана имена југословенских покрајина. „Привремени пропис о именима и називима пловила у речном саобраћају Д. Ф. Југославије”, Министарство саобраћаја ДФЈ, ГУРС бр. 373 од 13. августа 1945. године. *Бродарски гласник* 1, 1945, 75.



Потопљени остаци парног тегљача *Косово*, 29. октобар 2006. године, и подводни снимци направљени 31. јула 2009. године, фотографије: Гордана Каровић



предузећима.⁸¹⁴ Поуздано се зна да је средином деведесетих година ЈРБ продао брод, али име тог новог власника који га је оставио без старања, нисмо успели да сазнамо. У годинама које су следиле, као најбољи чувари потопљеног брода показале су се његове прве комшије, Београђани из викенд-насеља на левој обали Саве, који су успели да га одбране од препродаваца секундарних сировина. Такво какво је било, *Косово* никоме није сметало. Напротив. Пошто се рибе настањују у олупинама које представљају специфичне вештачке подводне „гребене”, уз *Косово* је био постављен понтон с кога се радо пецало и купало.

А онда су 25. новембра 2012. године започели радови на „вађењу потонулих пловила, терета и других ствари са њих на рекама Дунав, Сава и Тиса”, што ће се неколико година касније показати кобним за *Косово*.⁸¹⁵ Наведени посао, додељен предузећу „Имperiја експорт-импорт” д.о.о. из Београда, предвиђао је вађење потонулих пловила на којима је постојало право својине правних и физичких лица, али која су по важећим законима прешла у власништво Републике Србије јер

814 Р. Кнежевић, „Пуштено у погон *Косово* за чишћење танкерске флоте”, *Гласник ЈРБ* 208 (1974), 2.

815 Радови су започели на основу Закључка Владе Републике Србије 05 број 46-6293/2011-1 од 12. 9. 2011. и Закључка број 05 број 46-1728/2102 од 16. 3. 2012, као и Уговора о извођењу радова закљученог између Републике Србије коју заступа Републичка дирекција за имовину Републике Србије и Предузећа „Имperiја експорт-импорт” д.о.о. из Београда. На основу Закључка Владе Републике Србије 05 број 46-5365/2012-3 од 18. 10. 2012. године, директор Републичке дирекције за имовину Републике Србије је 9. новембра 2012. донео Решење о формирању Надзорног органа који је имао задатак да врши надзор над вађењем потонулих пловила, терета и других ствари с њих на рекама Дунав, Сава и Тиса. Надзорни орган су чинили: Бранислав Милешић, председник, представник Министарства саобраћаја, шеф Лучке капетаније Београд, Миодраг Јоцић, члан, представник Министарства грађевинарства и урбанизма, државни секретар, и Гордана Каровић, члан, представник Министарства културе и информисања, музејски саветник у Музеју науке и технике.



нису била извађена у року од 10 година од дана потонућа.⁸¹⁶ Основу за извођење радова представљао је списак потонулих пловила који је био саставни део уговора између државе и извођача. На списку оних које треба исећи, извадити у деловима и продати као старо гвожђе, нашло се и *Косово*.⁸¹⁷ Редослед планираних трогодишњих радова предвиђао је вађење пловила од Рама ка Београду и даље Дунавом ка Новом Саду и државној граници, на Сави од Београда ка Обреновцу и државној граници, и потом на Тиси. После подводних снимања и ронилачке перспекције, сваки појединачни потонули објекат је требало да буде извађен у складу с посебно припремљеним елаборатом. Продајом челика с бродских олупина предузеће „Имрегија експорт-импорт” је требало да подмири трошкове и оствари добит.

Парни тегљач *Косово* у Регенсбургу, 1. мај 1952. године, фотографија, МНТ, Т:18.2.1558

Међутим, радови су се одвијали доста споро, тако да је за две године извађено свега 16 пловних објеката, од чега су од шест пловила извађени само њихови појединачни делови.⁸¹⁸ Извођач радова је крајем 2013. године поднео захтев да му

816 „Потонула ствар на којој постоји право својине, а која није извађена у року од 10 година од дана кад је потонула, постаје имовина Републике Србије”. Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 73/10 и 121/12, члан 82, став 1.

817 Напомињемо да се на списку пловила предвиђених за вађење, приложеном уз пројектну документацију, налазио немали број бродова који су заиста некада били потопљени, али су извађени још за време трајања Првог светског рата (на пример, *Кицон*) или после Другог светског рата. Од наведеног посла били су изузети остаци немачке флоте потопљене у септембру 1944. године на Дунаву код Прахова.

818 У рејону Рама две блатњаче (помоћна пловила приликом рада багера), ронилачка баркаса и баржа 78459, у Кладову потискивач *Баба Тонка*, у рејону Смедерева баржа 77405, мали пловни објекат у рејону Ковина, шлеп и понтон код Дубравице и шлеп код Острова, док су у рејону Дубовац–Гај–Дубравица извађени делови три непозната пловна објекта, а у рејону Дубравица–Кулич–Смедерево делови још три пловила непознатог порекла. МНТ, Документација, Извештај Бранислава Милешића, председника надзорног органа, о извођењу радова на вађењу потонулих

се због лоших временских и хидрографских услова рада и уласка у зимски период пловидбе одобри да радове премести на реку Саву, али Републичка дирекција за имовину није дозволила промену плана извођења. Прво се морао завршити предвиђени посао на Дунаву. Следеће године ситуација се, међутим, променила, упркос томе што је на терену остала иста, јер радови на Дунаву и даље нису били завршени. Наиме, на састанку Надзорног органа одржаном 16. децембра 2014. године били су присутни и Снежана Вукотић, помоћник директора Републичке дирекције за имовину Републике Србије и Данило Јеринић, испред кабинета градоначелника Београда. Разлог свог присуства су одмах и објаснили: од извођача се тражило да промени план извођења радова и да хитно пређе на реку Саву и да, уколико лоцира олупине у зони будућег „Београда на води”, одмах приступи њиховом вађењу. Јасно је стављено до знања да је рад у акваторијуму „Београда на води” посао од националног значаја и интереса.⁸¹⁹ И тако је оно што није могло претходне године, одједном морало хитно да буде урађено, а компанија „Имрегџа експорт-импорт” је одмах добила дозволу да ради мимо предвиђених планова и да уђе у Саву. Истовремено, састанак одржан 16. децембра 2014. године био је и последњи састанак Надзорног органа који више никада није био сазван.



Сечење тегљача
Косово у августу 2015.
године, фотографије:
Гордана Каровић

Још у децембру 2013. године, приликом првог захтева да се послови вађења потонулих пловила пребаце на реку Саву, Музеј науке и технике је формирао комисију која је доставила писмени закључак да се тегљач *Косово*, културно добро под претходном заштитом, мора изузети од вађења.⁸²⁰ Међутим, дописи и захтеви Музеја науке и технике нису спречили догађаје који су уследили. Када

пловила, терета и других ствари с њих из Прегледа потонулих пловила на рекама Дунав, Сава и Тиса у периоду од 25. 11. 2012. до 15. 12. 2014. године, Београд, 16. децембар 2014. године.

819 Осим наведених, састанку Надзорног органа су присуствовали Бранислав Милешић и Гордана Каровић, као и Миомир Крстић, директор предузећа „Имрегџа експорт-импорт”. МНТ, Документација, Извештај са састанка Надзорног органа који је припремила Гордана Каровић 17. 12. 2014. и који је са свом пратећом документацијом и захтевом да се брод *Косово* изузме од послова на вађењу потопљених пловила достављен Министарству културе и информисања Републике Србије 19. 12. 2014. године. Од Министарства никада није добијен било какав писмени одговор.

820 Комисија за процену стања тегљача *Косово*, *ex Југ Богдан*, формирана је Решењем Музеја науке и технике бр. 168/1 од 3. 12. 2013. године. Комисија, у чијем су саставу били музејски саветници Гордана Каровић и Рифат Куленовић, као и капетан унутрашње пловидбе у пензији Милан Грубор, поднела је 25. децембра исте године свој извештај са предлогом мера.

се једном већ ушло у Саву и када су завршени послови око будућег „Београда на води”, извођач радова се упутио ка ономе што му се чинило као најлакши посао – ка броду *Косово* чија је локација била позната, лако доступна и још увек у градској зони. И тако је у лето 2015. године, на 100. рођендан тегљача *Косово*, отпочело његово сечење. Убрзо се, међутим, догодио вероватно најгори могући сценарио: исечени су делови брода који су били изнад водене линије, а при покушају издизања његовог трупа показало се да „Impregija export-import” нема средства за извршење овог посла, а недуго затим је предузеће отишло у стечај. У Музеј науке и технике су, делом као поклон, а делом путем откупа, 24. августа 2015. године допремљени димњак, ветроловке, битве и управљачки кормиларски механизам с тегљача *Косово*.⁸²¹ У том послу сасвим сигурно нико није „профитирао”, само је Београд дозволио да нестане још један његов историјски брод, који се срећним стицајем околности сачувао чак сто година. Данас је *Косово* и даље у кориту Саве, само не више као брод него као непотребно искасапљена олупина. Изневерена је нада бројних људи с река да ћемо као друштво једнога дана знати да с њим нешто паметно и урадимо.



ПАРНИ ТЕГЉАЧ ЖУПА

Уговором о поклону, који су 20. јула 2015. године потписали Предузеће за водне путеве „Иван Милутиновић – ПИМ” а. д. из Београда (даље: ПИМ) и Музеј науке и технике Београд, парни тегљач *Жупа* постао је власништво Музеја, након чега је уведен у инвентарну књигу Збирке водног саобраћаја под бројем Т:18.430.

Парни тегљач на точак, изграђен 1913. године у будимпештанском бродоградилушту аустријског ДДСГ-а, пловио је као *Una* под аустријском заставом, као *Munka* под мађарском, а од 1920. као *Козија (Cozia)* под румунском заставом за Румунско анонимно друштво дунавске пловидбе (Societate Anonima Romana de Navigare pe Dunare – SRD) из Букурешта. Брод су 1944. године на доњем Дунаву заробиле совјетске трупе и уврстиле у своју Дунавску флотилу као брод миноловац, који оштећен експлозијом мине, 5. децембра исте године тоне на Дунаву код Старог Сланкамена (km 1.218 тока).⁸²² Броду је по вађењу

Делови тегљача *Косово* у дворишту Музеја науке и технике, фотографије: Милош Јуришић

⁸²¹ Распоређени су у Збирку водног саобраћаја под инвентарним бројевима МНТ, Т:18.419-423.

⁸²² АЈ, 162-4, фасцикла: 1946. година, Други материјал из домена рада ЕСИТО (European Central Inland Transport Organisation), са седиштем у Лондону: Тегљач S.R.D. *Cozia*, мином потопљен



Пароброд *Жупа* у београдском савском пристаништу 2002. године, фотографија: Рифат Куленовић

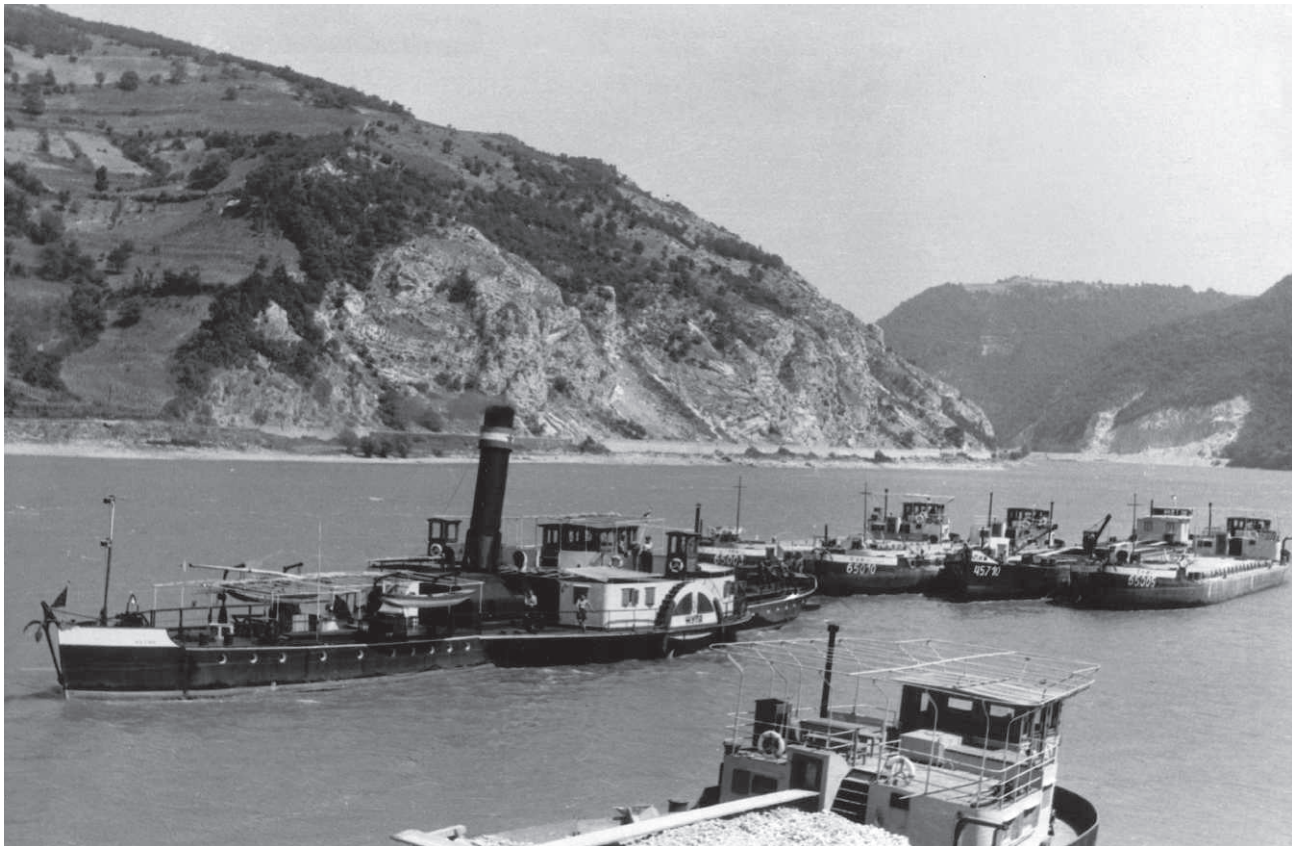
додељено име *Жупа* које и данас носи. Од 1955. до 2015. године тегљач је био у власништву предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ”. Већ 1971. године је повучен из саобраћаја и власник га је од тада користио као стамбену лађу, трајно смештену у зони београдског савског пристаништа. У деценијама које су уследиле најзначајнија промена у вези са статусом брода било је његово утврђивање за културно добро Републике Србије.⁸²³

Критичан моменат за опстанак пароброда *Жупа* настао је када је руководство предузећа одлучило да са њега повуче своје раднике и брод остави без дотадашње 24-часовне чуварске службе. И поред тога, запослени у ПИМ-у никада нису престали да брину о свом броду што га је, у више наврата када је ослабљено бродско корито почињало да „пушта воду”, спасило од сигурног потапања. Само захваљујући њиховој пожртвованости, као и неколицини интервенција београдских ватрогасаца који су на позив Музеја науке и технике долазили да пумпама празне воду из потпалубља, *Жупа* није потонула у дубоке воде београдског савског пристаништа.

У циљу друштвене ревитализације пароброда и усмеравања пажње јавности на овај историјски пловни објекат, *Жупа* почиње да се користи у културним манифестацијама, први пут 2012. године када се део програма „Миксер фестивала” одвијао управо на том броду. Потом су се појединачне и повремене активности наставиле, па су се тако на броду постављале мање изложбе слика

на Дунаву, km 1.218; МНТ, Т:18.1. кут. 29, УзОУПП, КРП, Списак до сада утврђених пловила страних застава потопљених у водама бивше Југославије на Дунаву, на Сави и Драви, 13. јануар 1945, ред. бр. 83 (име брода је погрешно уписано као *Поција*).

823 Тегљач *Жупа* је утврђен за културно добро Решењем Музеја науке и технике – Београд бр. 215/1, од 28. новембра 2005. године.



и историјских фотографија, одржавале радионице, а на обали испред брода концерти и биоскопске представе на отвореном.⁸²⁴

Међутим, почетак радова на рашчишћавању савског приобаља за потребе изградње „Београда на води” донео је пароброду *Жуна* нове проблеме. Како је овај „плутајући објекат постављен у зони забране” дефинисаној новим Планом места за постављање пловила на делу обале и водног простора на територији града Београда, предузеће ПИМ је 1. априла 2015. године добило извршно решење

⁸²⁴ Установа културе општине Стари град „Пароброд” и Музеј науке и технике – Београд потписали су 2013. године Протокол о сарадњи и заједничком раду у циљу друштвене ревитализације пароброда *Жуна*.

Жуна са шлеповима у вучи у пловидби Ћердапским сектором Дунава шездесетих година 20. века, фотографија, МНТ, Т:18.2.1639/11

Вуча пароброда *Жуна* узводно Савом, 26. новембар 2015. године, фотографија: Драган Карлеуша



Акваторијум
Бродоградилшта
„Бродотехника” у
Макишу, из воде
вири само димњак
брода *Жуна*, 3.
новембар 2020.
године, фотографија:
Гордана Каровић

Секретаријата за инспекцијске послове Градске управе града Београда којим је наложено да „свој плутајући објекат уклоне са места на коме се налази” и да до тада „коришћени део обале и водног простора, као и околно водно земљиште очисте, односно врате у пређашње стање о свом трошку”. Тада се руководство предузећа „Иван Милутиновић – ПИМ” обратило Музеју науке и технике. Како је Музеј у неколико наврата покретао иницијативу да му се пароброд *Жуна* поклони, ПИМ је предложио да се овога пута то и реализује, те је у јулу потписан уговор о поклону. А затим, почетком новембра 2015. године, Музеј науке и технике добија решење којим је обустављено административно извршење решења комуналног инспектора Секретаријата за инспекцијске послове Градске управе града Београда достављено предузећу „Иван Милутиновић – ПИМ” 1. априла, а све горенаведене обавезе се преносе на Музеј науке и технике. Извршењу налога комуналног инспектора Градске управе града Београда приступило се 26. новембра 2015. године и *Жуна* је транспортована на своју нову локацију – у Бродоградилште „Бродотехника” у Макишу, у власништву Привредног друштва за спољну и унутрашњу трговину и услуге „Gat Egal” д.о.о. из Београда.

Друштву „Gat Egal”, које је на себе преузело обавезу чувања брода *Жуна*, Музеј је договорени износ плаћао на месечном нивоу.⁸²⁵ Најважнија уговорна обавеза коју је „Gat Egal” имао, а то је да брод не потоне, није испоштована. *Жуна* је потонула крајем августа 2020. године.

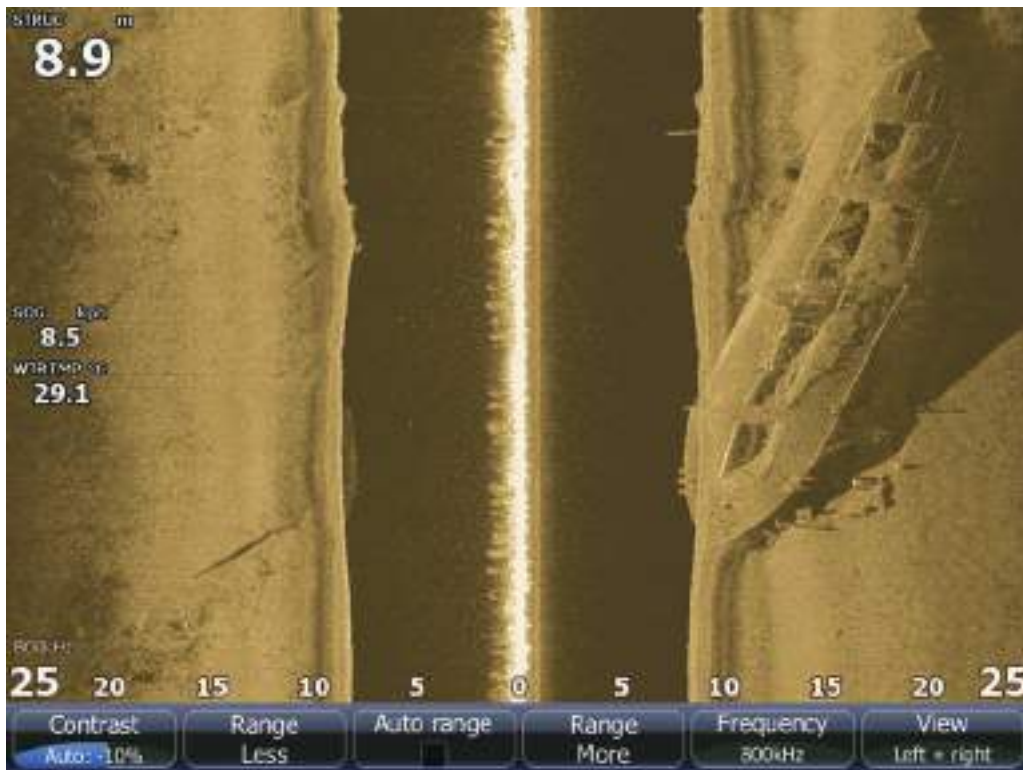
До тренутка када се у мају 2023. године завршава рад на овој књизи, ниједан покушај Музеја науке и технике да пронађе решење, односно средства за вађење, реконструкцију и конверзију брода *Жуна*, није донео било какав резултат. А свакога дана у коме се одлаже почетак радова на њеном вађењу, *Жуна* тоне све дубље у савски муљ и труне.

825 Средства за транспорт *Жуне* у бродоградилште, као и за њено чување од новембра 2015. до августа 2020. обезбеђивало је Министарство културе Републике Србије.

ЈОШ ПОНЕШТО ЗА КРАЈ ... ИЛИ ЗА НОВИ ПОЧЕТАК?!

Поред олупина које су и данас на дну река, а које смо на основу писаних докумената с доста великом сигурношћу успели да идентификујемо и о којима смо писали на претходним странама, у водама Дунава и Саве око Београда налази се и изванредан број потопљених пловила чија нам је локација позната, али чија прецизнија идентификација захтева додатна, првенствено теренска истраживања.

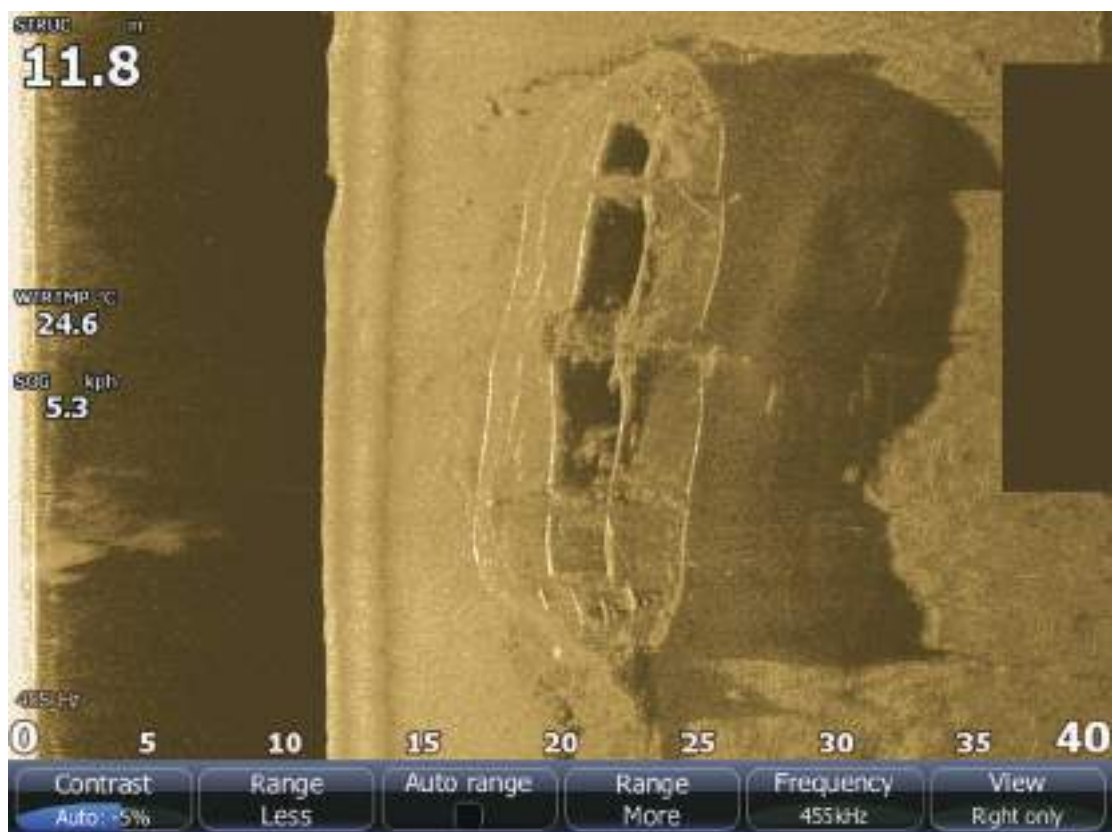
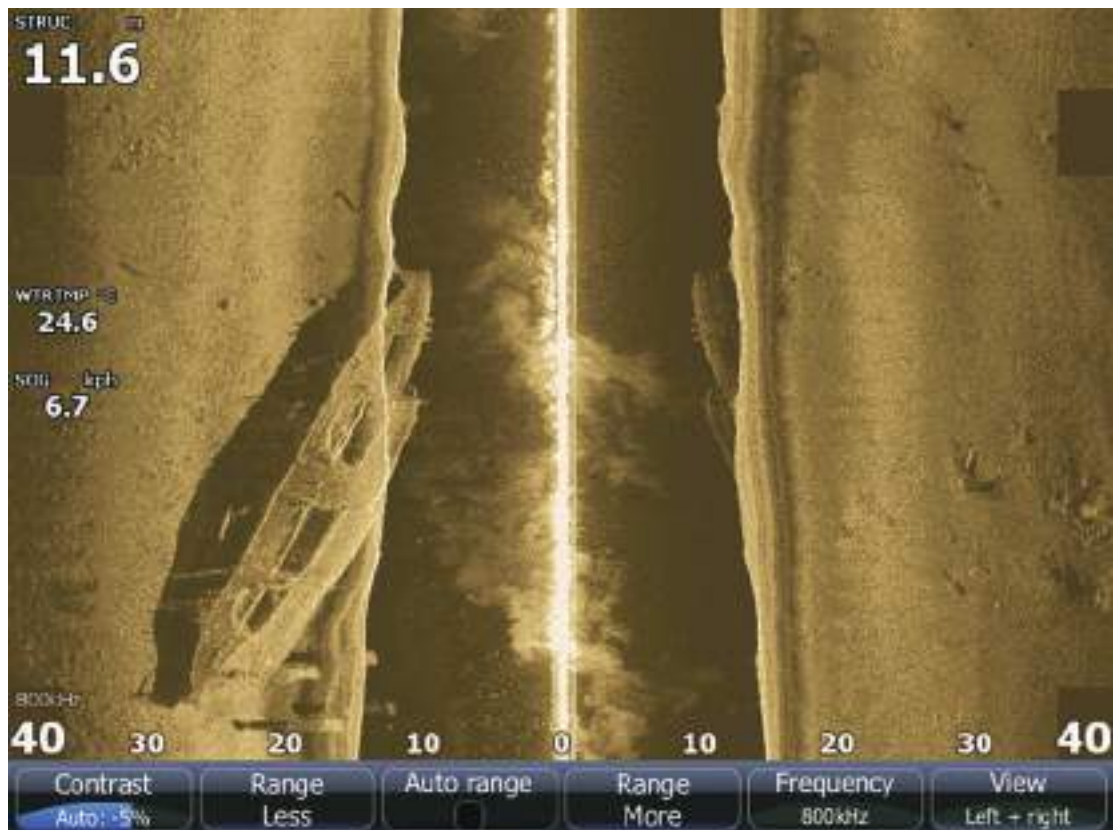
Снимци сонара су указали на постојање три гвоздена шлепа у кориту Саве, од којих су два у близини Железничког моста, а један код Моста на Ади.⁸²⁶ Мислили смо да ће се провером података у списковима потопљених пловила утврдити који су шлепови у питању и на који начин су завршили на дну реке. Међутим, у годинама после Другог светског рата извађен је изванредан број пловила за које знамо да су тонула у том делу Саве. Преостала, за које нисмо пронашли податке о вађењу, ни по димензијама ни по облику не одговарају онима чије снимке поседујемо. Олупине су дубоко, ни на који начин не ометају пловидбу и највероватније ће заувек и остати у кориту Саве, а будућа истраживања ће сасвим сигурно постепено откривати нове детаље о њима.



Олупина у близини железничког моста на Сави

Као потврду претходне тврдње наводимо следећи пример: на једној од олупина која се налази у близини железничког моста, Дејан Ђуровић је средином јуна

⁸²⁶ Наведене снимке сам 2013. године добила од Зорана Тодосијевића, коме се овом приликом срдечно захваљујем.



Олупине у Сави код железничког моста и у близини Моста на Ади



2022. године за потребе Музеја науке и технике обавио извиђајно роњење и том приликом направио и већи број видео-снимака (горња слика на стр. 308). Према његовим речима, потопљени објекат „делује импозантно”, налази се ближе левој обали Саве, нешто низводно од железничког моста, прамцем окренут према њему; на дну лежи равно и није зароњен у муљ. Шлеп нема велику висину, палуба је равна, прамац уздигнут, зашиљен, а перо крме је високо и дугачко око 1,80 метара. На основу тог описа, као и на основу појединих конструктивних елемената на прамчаном делу који се уочавају на видео-снимцима, износимо претпоставку да је шлеп чија дужина, мерена сонаром, износи 62,8 метара, пореклом с доњег Дунава и да је изграђен почетком 20. века.⁸²⁷

Снимци шлепа потопљеног код железничког моста на Сави, јун 2022. године, подводне фотографије: Дејан Ђуровић

Један за сада неидентификовани шлеп налази се потопљен и у Савском језеру, други на Дунаву код Широке стазе у Земуну, трећи такође на Дунаву, на km 1.163 тока.⁸²⁸ Не сумњамо да ће се у будућности откривати и друге, за сада непознате олупине.

У циљу наставка рада на документовању, идентификацији и историјској интерпретацији потопљених бродова, одмах по завршетку књиге *Заувек у Београду. Изгубљени бродови* започеће реализација новог пројекта Музеја науке и технике. У питању је пројекат „Потопљени историјски бродови на рекама Србије” којим ће се истраживачки и теренски рад проширити и изван зоне београдског акваторијума. Међутим, подаци ће јавности овога пута бити презентовани у сасвим другачијем облику, на посебној електронској платформи која је већ припремљена и која ће се у континуитету допуњавати новим сазнањима и информација и то оним темпом којим се до њих буде долазило. На платформу ће, наравно, бити постављен и део података из ове књиге, али и они који се налазе у музејским базама, али се нису тематски уклопили у књигу. Тако ће, само у другачијем формату, ова књига и у будућности наставити да се допуњује и развија.

827 Срдачно захваљујем Дејану Ђуровићу на роњењу, видео-материјалима и подробном опису олупине, као и Дејану Јовановићу на интерпретацији конструктивних елемената који указују на претпостављено порекло и датирање потопљеног објекта.

828 Основне информације о шлепу потопљеном у Савском језеру добила сам од Јанеза Крањца, на шлеп потопљен код Широке стазе у Земуну указао ми је Ђорђе Нинков, а на шлеп потопљен на km 1.163 Зоран Тодосијевић. Свој тројници овом приликом срдачно захваљујем.

7 СКРАЋЕНИЦЕ, ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

СКРАЋЕНИЦЕ

АЈ	– Архив Југославије
ББП	– Багерско бродарско предузеће, Београд
БИБАД	– Бродарско и багерско акционарско друштво, Београд
БЛ	– Баварски Лојд, Регенсбург (Bayerischer Lloyd A.G., Regensburg – BL)
БС СХС	– Бродарски синдикат Срба, Хрвата и Словенаца
ВА	– Војни Архив
ДАС	– Државни архив Србије
ГУРС	– Главна управа речног саобраћаја
ДДСГ	– Прво царско-краљевско привилеговано дунавско паробродарско друштво, Беч (Erste k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien – DDSG)
ДЛ	– Дунавски Лојд
ДРБ	– Државно речно бродарство
ДРП	– Државна речна пловидба
ЗТЛ	– Царска и краљевска централна управа транспорта, Беч (K. u. K. Zentral Transport Leitung – ZTL, Wien)
ИАБ	– Историјски архив Београда
ЈДРБ	– Југословенско државно речно бродарство
ЈРБ	– Југословенско речно бродарство
ЈРП	– Југословенска речна пловидба
ЈУСПАД	– Југословенско-совјетско паробродарско акционарско друштво
КОМОС	– N. V. Continentale Binnenvaarts Maatschappij, Amsterdam; Kontinentale Motorschiffahrtsgesellschaft, Wien – COMOS
КП	– Капетанија пристаништа
КПБ	– Капетанија пристаништа Београд
КРП	– Команда речне пловидбе
КСзВ	– Мађарска краљевска централна управа транспорта (Magyar Királyi 101. Központi Szállítás Vezetőség – KSzV)
ЛП Земун	– Лучко поглаварство Земун

МБР	– Мађарска унутрашња пловидба а. д. (Magyar Belhajózási Részvény Társaság, Budapest – MBR)
МЕСХАРТ	– Мађарско-совјетско паробродарско акционарско друштво (Magyar-szovjet hajózási részvénytársaság)
МНТ	– Музеј науке и технике, Београд
МФТР	– Мађарско краљевско речно и поморско бродарско акционарско друштво, Будимпешта (Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvény Társaság, Budapest – MFTR)
НДХ	– Независна држава Хрватска
ПС НКОЈ	– Повереништво саобраћаја Националног комитета ослобођења Југославије
НОВЈ	– Народно-ослободилачка војска Југославије
НОП одред	– Народно ослободилачки партизански одред
НФР	– Румунска речна пловидба, Галац (Navigația Fluvială Română, Galați – NFR)
ПИМ	– Предузеће за водне путеве „Иван Милутиновић – ПИМ”, Београд
САРТИД	– Српско акционарско рударско топионичарско индустријско друштво
СБД	– Српско бродарско друштво, Београд
СДДГ / СД	– Јужно дунавско паробродарско друштво, Минхен / Дегендорф (Süddeutsche-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München / Deggendorf – SDDG / SD)
СДГП	– Совјетско дунавско државно паробродарство, Измаил (Советское Дунайское Государственное Пароходство, Измаил)
СРД	– Румунско анонимно друштво дунавске пловидбе, Букурешт (Societate Anonima Romana de Navigație pe Dunare – SRD)
СССР	– Савез Совјетских Социјалистичких Република
СНД	– Друштво за пловидбу Дунавом, Браила (Société de Navigation Danubienne – SND)
СФНД	– Француско друштво за пловидбу Дунавом, Браила (Société Française de Navigation Danubienne – SFND)
УзОУПП	– Установа за одржавање унутрашњих пловних путева
ФНРЈ	– Федеративна Народна Република Југославија
ХРИБРОД	– Хрватско речно бродарство
ЧСДП	– Чехословачка дунавска пловидба (Československá dunajská plavba – ČSDP)

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

НЕОБЈАВЉЕНА ГРАЂА:

Архив Југославије, Београд

Министарство саобраћаја ФНРЈ

Војни архив, Београд

Пописник ЗА – Врховна команда српске војске, Оперативно и Саобраћајно одељење
Фонд Народноослободилачког рата

Државни архив Србије, Београд

Државни савет

Капетанија пристаништа Београд

Кнежева канцеларија II, Народна канцеларија

Министарство иностраних дела, Политичко одељење

Министарство иностраних дела, Посланство Краљевине Србије у Букурешту

Министарство народне привреде

Министарство унутрашњих дела

Министарство финансија

Историјски архив Београда, Београд

Бродарски синдикат СХС

Земунски магистрат

Општина града Београда, Техничка дирекција, Пасивна заштита

Српско бродарско друштво

Управа града Београда

Управа града Београда, Специјална полиција

Управа града Београда, Картотека житеља града Београда и Земуна

Музеј науке и технике, Београд

Водни саобраћај, Збирка архивске грађе Т:18.1.

Водни саобраћај, Збирка фотографија Т:18.2.

Водни саобраћај, Збирка разгледница Т:18.3.

Електропривреда, Збирка фотографија Т:119

ОБЈАВЉЕНА ГРАЂА

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja, godina 1955. Beograd: Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, 1956.

Дедијер, Владимир и Живота Анић. прир. *Документи о спољној политици Краљевине Србије*, VII, 2. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1980.

Dnevnik rančevačkog samostana. Pančevo: Istorijski arhiv u Pančevu, 2005.

Живети у Београду, 1: документа Управе града Београда 1837-1841. Београд: Историјски архив Београда, 2003.

Живети у Београду, 3: документа Управе града Београда 1851-1867. Београд: Историјски архив Београда, 2005.

Живети у Београду, 6: документа Управе града Београда 1890-1940. Београд: Историјски архив Београда, 2008.

Зборник докумената и података о Народноослободилачком рату југословенских народа, I-2. Београд: Војно-историјски институт Југословенске народне армије, 1952.

Зборник докумената и података о Народноослободилачком рату југословенских народа, I-6. Београд: Војно историјски институт ЈНА, 1955.

Зборник докумената и података о Народноослободилачком рату југословенских народа, I-8. Београд: Војноиздавачки завод „Војно дело”, 1956.

Зборник докумената и података о Народноослободилачком рату југословенских народа, II-1. Београд: Војно-историјски институт Југословенске армије, 1949.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije, XII-1. Beograd: Vojnoizdavački zavod, 1973.

Lista vaselor pe anul 1942. București: 1942.

Magyar Hajós-Naptár 1913. évre. Budapest: 1913.

Пловни парк и пловећа постројења Дирекције речне пловидбе Краљевине Југославије и Српског бродарског друштва. Бродови, мотори, танкови и шлепови. Београд: Речна пловидба Краљевине Југославије, 1937.

Пловни парк Главне дирекције југословенског државног речног бродарства. Београд: Министарство саобраћаја ФНРЈ, 1950.

Перишић, Мирослав, Александар Марковић, Љубинка Шкодрић и Бранко Богдановић, прир. *Први светски рат у документима Архива Србије*, 132, док. 94. Том I, 1914. Београд: Архив Србије, 2015.

Pristanište 1795-1872. Analitički inventar – tematski. Pančevo: Istorijski arhiv u Pančevu, 2004.

Registar brodova 1968-69. Split: Jugoslavenski registar brodova, 1969.

Registar brodova 1973-74. Split: Jugoslavenski registar brodova, 1974.

Registar brodova 1975-76. Split: Jugoslavenski registar brodova, 1976.

Schneider & C^e, Chantiers de Chalon-sur-Saône, Constructions navales. Paris: Imprimerie Générale Lahure, s.d.

Шематизам одликаних лица у Краљевини Србији од 1865. до краја 1894. године, Београд: Канцеларија краљевских ордена, 1895.

Шематизам одликаних лица нашим и страним орденима у Краљевини Србији од 1895. до краја 1899. године, II. Београд: Канцеларија краљевих ордена, 1900.

ШТАМПА И ПЕРИОДИКА

Београдске општинске новине

Борба

Бродар

Бродарски гласник

Весник културе

Вечерње новости

Време

Гласник Југословенског речног бродарства

ЕПС Енергија

Илустрована политика

Мали журнал
Ново време
Политика
Политика експрес
Српске новине
Српски технички лист

ЕНЦИКЛОПЕДИЈЕ И БИОГРАФСКИ РЕЧНИЦИ

Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021.

Мала енциклопедија. Београд: Просвета, 1978.

Попов, Чедомир, ур. *Српски биографски речник*, том 1. Нови Сад: Матица српска, 2004.

Попов, Чедомир, ур. *Српски биографски речник*, том 3. Нови Сад: Матица српска, 2007.

Попов, Чедомир, ур. *Српски биографски речник*, том 4. Нови Сад: Матица српска, 2009.

ЛИТЕРАТУРА

2 godine Parobroda 500 događaja. Beograd: Parobrod, Ustanova kulture gradske opštine Stari grad, 2012.

50 godina rada инжењера Милоша Савчића 1889-1939. Београд: 1939.

Ágoston, Gábor. „Ottoman artillery and European military technology in the fifteenth and seventeenth centuries”. *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, XLVII, 1–2 (1994): 15–48.

Aleksić, Vesna. „Prometna banka A.D. u modernizacijskim procesima u Srbiji u prvoj polovini XX veka”. *Bankarstvo*, 1 (2013): 12–33.

Anderl, Gabriele i Walter Manoschek. *Propalo bekstvo: Jevrejski transport „Kladovo” na putu za Palestinu 1939–1942.* Beograd: Jevrejski istorijski muzej, Savez jevrejskih opština Srbije i Crne Gore, 2004.

Анђелковић, Љубиша. *Тенденције нашег речног саобраћаја: додатак Уредба о оснивању Главне управе речног саобраћаја.* Београд: Просветни одсек Главне управе речног саобраћаја Министарства саобраћаја Д.Ф.Ј., 1945.

Antić, Boško. *Rat na rekama kroz vekove.* Beograd: Mornarički glasnik, 1986.

Antić, Boško. „Dejstva srpske rečne ratne flote u Prvom svetskom ratu”. *Pomorski zbornik* 26 (1988): 465–472.

Antić, Boško. *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije.* Beograd: Vojno izdavački i novinski centar, 1991.

Antić, Boško. „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu”. *Vojnoistorijski glasnik*, 1–2 (2001): 135–143.

Антић, Бошко. *Бесмртни монитор.* Београд: Бошко Антић, 2018.

Аћимовић, Љиљана. „Савезничка бомбардовања Земунa у пролеће 1944. године”. *Годишњак града Београда LV–LVI* (2008–2009): 339–364.

Аћимовић, Љиљана. *Поглед преко реке. Фотографије Градског поглаварства Земунa тридесетих година 20. века.* Београд: Музеј града Београда, 2010.

Бајаловић-Хаци-Пешић, Марија. „Најстарији изгледи Београда у ликовним изворима”. *Годишњак града Београда*, XXV (1978): 107–120.

Varić, Nikica. „Djelovanje i ustroj mornarice NDH na rijekama”. *Istorija 20. veka*, 1 (2014): 125–142.

- Barić, Nikica. „Nezavisna država Hrvatska i rijeka Sava”. U *Rijeka Sava u povijesti*, urednik Branko Ostajmer, 525–556. Slavonski Brod: Hrvatski institut za povijest – Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, 2015.
- Бартуловић, Хинко. „Поздрав панчевачким јунацима са обале сињег мора. Моје сећање”. *Летопис града Панчева*, 2 (1928): 2–3.
- Basedow, Theodora and Werner Hinsch. *Die Familie Basedow und die Elbschiffahrt*. Lauenburg: Verein zur Förderung des Launeburger Elbschiffahrtsmuseum, 2003.
- Bašić, Đivo. „Božo Đaja (Gjaja) (1850-1914)”. *Naše more*, 56 (2009): 237–240.
- Bikić, Vesna. *Gradska keramika Beograda (16-17. vek)*. Beograd: Arheološki institut, 2003.
- Bjelajac, Mile S. *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918-1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon*. Beograd: Institut za noviju istoriju, 2004.
- Богдановић, Бранко. *Браћа по оружју*. Београд: Војни музеј, Медија центар „Одбрана”, 2015.
- Богдановић, Константин С. *Драгутин В. Тодић, велики хришћанин и родољуб*. Београд: 1928.
- Богдановић, Радомир. „Препреке и сметње у речном саобраћају средњег Подунавља и њихово отклањање од 1740. до 1830.”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, urednik Васа Чубриловић, 437–454. Београд: САНУ, 1983.
- Бојић, Милосав. *Посавски партизански одред – Посавина и Тамнава у оружаном устанку*. Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1987.
- Бомбардовање Београда у Другом светском рату*. Београд: Историјски архив Београда, 1975.
- Bohunský, Juraj and Karol Puha. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava: Slovart, 2012.
- Бранковић, Бранка, Јованка Веселиновић, Соња Јерковић, Олга Латинчић и Евица Мицковић. *Векови Београда, XVI-XX век*. Београд: Историјски архив Београда, 2003.
- Brguljan, Vladimir. „Bokelji – kapetani duge i riječne plovidbe u kapetanijama pristaništa i ministarstvima saobraćaja jugoslovenske kraljevine i federacije 1919-1964”. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, LVII–LVIII (2009–2010): 351–358.
- Brčić, Nikola M. „Ratni zarobljenici pri Glavnoj upravi rečnog saobraćaja”. *Бродарски гласник*, 1–2 (1946): 54–55.
- Буђевац, Драган. „Пет живота железничког моста преко реке Саве у Београду”. *Пинус Записи*, 7 (1997): 33–48.
- Buškuljić, Ante. „Zemunski brodari na podihanju brodarstva”. *Бродарски гласник*, 3 (1945): 238–239.
- Веиновић, Милана. *Панчево на старим разгледницама 1898-1941, културно-историјски и сликовни летопис*. Панчево: Завод за заштиту споменика културе, 2007.
- Višković, Berislav. „Jugoslavenska ratna mornarica u aprilskom ratu 1941”. *Mornarički glasnik*, 1 (1991): 133–143.
- Витковић, Гаврило. „Прошлост, установа и споменици угарских краљевских Шјајкаша”. *Гласник Српског научног друштва*, 67 (1887): I–CLVI и 1–519.
- Влајинац, Милан. *Речник наших старих мера – у току векова*, IV. Београд: САНУ, 1974.
- Влаховић, Јово Н. *Добровољци из Боке Которске у ослободилачким ратовима Србије и Црне Горе 1875-1918. године*. Херцег Нови: Одбор за припрему и објављивање ове књиге; Београд: Удружење ратних добровољаца 1912–1918 њихових потомака и поштовалаца, 2004.
- Vojišić, Svetislav. „Vađenje potopljenih objekata iz Bežanijskog zimovnika”. *Бродарски гласник*, 3 (1945): 222–225.

- Војшић, Светислав. „Наше такмичење и нормe рада”. *Бродарски гласник*, 4–5 (1946): 304–312.
- Вукмановић, Велимир. *Дунавски мостови, од извора до ушћа*. Нови Сад: Прометеј, 2009.
- Вучо, Никола. „Привредни развој града од 1919 до 1941”. У *Историја Београда*, Двадесети век, 3, уредник Васа Чубриловић, 197–268. Београд: Просвета, 1974.
- Гашић, Ранка. „Планови за изградњу Београда на левој обали Саве у међуратном периоду”. У *Просторно планирање у југоисточној Европи до Другог светског рата*, уредник Бојана Миљковић Катић, 379–395. Београд: Историјски институт, Балканолошки институт САНУ и Географски факултет Универзитета у Београду, 2011.
- Gedolja, Naftali-Bata. „Dva cara i jedna kraljica”. *Jevrejski almanah* 1957–1958 (1958): 206–210.
- Goduš, Martin. *100 rokov lodiarstva v Československu*. Bratislava: Slovenske technicke muzeum, 2019.
- Гордић, Гордана и Илија Николић. *Породица Мате и Јулке Јовановић*. Београд: Универзитетска библиотека Светозар Марковић, 1988.
- Gradeva, Rossitsa. „Shipping along the lower course of the Danube (end of the 17th century)”. In *The kapudan pasha, his office and his domain*, edited by Elizabeth Zachariadou. Rethymnon: Crete University Press, 2002.
- Gröner, Erich. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Band 8/1. Bonn: Bernhard&Graefe, 1993.
- Гулић, Милан. „Команда речне пловидбе – управа ријечним саобраћајем у завршној фази Другог светског рата (1944-1945)”. *Војно-историјски гласник*, 2 (2011): 180–190.
- Gulić, Milan. „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941-1944”. *Istorija 20. veka*, 3 (2012): 39–62.
- Гулић, Милан. „Завршетак Другог свјетског рата и питање повраћаја југословенског ријечног бродовља”. *Војно-историјски гласник*, 2 (2012): 88–109.
- Гулић, Милан. *Краљевина Југославија и Дунав: дунавска политика југословенске краљевине 1918-1944*. Београд: Институт за савремену историју, 2014.
- Гулић, Милан. *Бокeљи на страни Србије у Првом свјетском рату*. Херцег Нови: СПКД „Просвјета”, 2015.
- Гулић, Милан. *Од Батине до Галца. Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу 1944-1953*. Београд: Институт за савремену историју, 2015.
- Гулић, Милан. „Кнежевина/Краљевина Србија и питање уређења Ђердапа”. *Историјски часопис*, LXV (2016): 249–276.
- Гулић, Милан. „Дунав и Аустроугарски рат против Србије 1914–1918”. У *Смедеревски крај и Подунавље кроз историју*, уредници Александар Кадијевић, Светозар Бошков и Борис Стојковски, 101–128. Нови Сад: Центар за историјска истраживања, Филозофски факултет; Смедерево: Историјски архив, 2020.
- Дероко, Александар. *Мангууплуци око Калимeздана*. Београд: М. Димић, М. Драмичанин, 1987.
- „Дизалица ‘Сутјеска’ отпочела рад”. *Бродарски гласник*, 8 (1946): 522–524.
- Димић, Наталија. „‘На обнови Југославије радимо за Немачку’: немачки заробљеници, антифашисти, пропагандисти”. *Токови историје*, 2 (2020): 75–105.
- Димић, Павао А. „Пловни парк Српског Бродарског Друштва”. *Српски технички лист*, 8 (1908): 66–67.
- Dosch, Franz. *185 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*. Erfurt-Wien: Sutton Verlag, 2013.
- Дробњаковић, Лазар. *Рисан и старе рисанске породице*. Београд: МЈМ штампа, 2003.

- Дукић, Душан. „Дунав. Хидрографски преглед”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 15–51. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Ђоњић, Милош и Radomir Јећинас. *Dunav od Bezdana do Timoka. Nautičko-turistički vodič*. Београд: Pronalazaštvo, 1991.
- Ђорђевић, Милован. „Бокељи – капетани у Југословенском речном бродарству 1862-1962. године. *Годишњак Поморског музеја у Котору*, XVIII (1970): 167–188.
- Ђурашевић, Јосиф. „Улога и удео бродара на обнови савског моста код Београда”. *Бродарски гласник*, 1–2 (1946): 59–66.
- Ђуричић, Младен Ст. „Једна опасност по наш речни саобраћај”. *Бродар*, 8 (1921): 5–6.
- Ђуричић, Младен Ст. *Југословенски речни портрети*. Београд: Младен Ст. Ђуричић, 1931.
- Ђуричић, Младен Ст. „Историјски преглед речног паробродства у Србији”. *Бродарство*, 3 (1959): 89–94.
- Ђуричић, Младен Ст. „Историјски преглед речног паробродства у Србији”. *Бродарство*, 5–6 (1959–1960): 224–229.
- Ђуричић, Младен Ст. „Историјски преглед речног паробродства у Србији”. *Бродарство*, 7 (1960): 282–289.
- Ђуричић, Младен Ст. *Историја југословенског речног паробродства до 1926. године*. Београд: Завод за издавање уџбеника СР Србије, 1965.
- Ђуричић, Младен Ст. *Последњи Обреновићи. Хроника порушеног старог краљевског двора у Београду*. Београд: Младен Ст. Ђуричић, 1967.
- Ђуричић, Младен Ст. „Једног јединог дана, на команди речног пароброда (епопеја Дунава)”. У *Мастодонти на Сави и Дунаву. Одблесци с воде*, 69–87. Београд: М. Ст. Ђуричић, 1980.
- Ђуричић, Младен Ст. „Дунавска епопеја или путовање са маршалом Макензеном”, документарна драма, драматизовао Душан Михаиловић. *Провинција*, 52–53 (1988): 29–61.
- Елезовић, Глиша и Гавра Шкриванић. „Како су Турци после више опсада заузели Београд”. У *Зборник за источњачку историју и књижевну грађу*, I, II, 1–83. Београд: САН, 1956.
- Живановић, Вишеслав. „Дочек фермана 1867 весника независности и учешће народа Крајине и Кључа у његовом спровођењу”. *Баштиник*, 14 (2011): 13–49.
- Живановић, Милан Ж. *Пуковник Апис, Солунски процес, хиљаду деветсто седамнаесте*. Београд: Српска академија наука, 1955.
- Жикић, Милош. *Априлски рат у Моравској бановини. Пета армија Југословенске војске у рату 1941*. Београд: Институт за савремену историју, 2020.
- Завађил, Милан Б. „Криза нашег речног саобраћаја”. *Бродар*, 10 (1921): 1–2.
- Зиројевић, Олга. „Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)”. *Зборник Историјског музеја Србије*, 7 (1970): 3–195.
- Злоковић, Игњатије. „Један заборављени поморски белетриста”. *Годишњак Поморског музеја у Котору*, XXII (1972): 271–279.
- Зрнић, Nenad i Ladislav Panoš. „Guračka flota JRB-a”. *Бродарство*, 16–17 (1962): 726–727.
- Иванчић, Dragutin. „Parobrod *Vačka* dvaput je doplovio do Zagreba”. У *Hrvatski riječni vukovi opet plove*, 480–496. Zagreb: Davorska plovidba d.o.o., 2009.
- Илијић, Горан. „Налази топова са простора Београдске тврђаве као сведочанства угарско-турских борби за Београд”. *Весник Војног музеја*, 36 (2009): 18–28.
- Илић, Саша. „Страни радници и стручњаци у привреди Југославије 1945-1950. године”. Докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, Одељење за историју, 2017.

- Ilić, Saša. „Vrednovanje rada i životni uslovi nemačkih ratnih zarobljenika zaposlenih u privredi Jugoslavije 1945-1949”. *Istorija 20. veka*, 2 (2019): 157–176.
- Ikica, Mladen. „Ratna mornarica Jugoslavije od 1919. do 1941. godine”. U *Pomorski zbornik*, I, urednici Grga Novak i Vjekoslav Maštović, 649–668. Zagreb: JAZU, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, 1962.
- Јаковљевић, Ранко. „Јевреји на североисточним границама Србије”. *Баштиник*, 12 (2009): 44.
- Јаковљевић, Ранко. *Збрињавање јеврејских избеглица бродом Краљица Марија 1939. године према дневнику капетана Стериоса Андруџос*. Преузето 21. 3. 2021.
<http://elmundosefarad.wikidot.com/zbrinjavanje-jevrejskih-izbeglica.brodom-kraljica-marija>
- Јанковић, Велизар. „Проблем нашег речног бродарства”. У *Јубиларна књига Државних железница Краљевине Југославије, 1919-1929*, 268–277. Београд: Министарство саобраћаја, 1929.
- Јовановић, Младен. „Развој потискивачке флоте на Дунаву у Југославији”. У *Машинство 1873-1973*, сепарат. Београд: Машински факултет Универзитета у Београду, 1973.
- Јовановић, Младен. *Бродоградња у Србији и Црној Гори*. Београд: Пословна заједница речне бродоградње – Дунавброд, 1999.
- Јовановић, Младен. „Историјски приказ развоја речног бродарства и бродоградње у Србији”. У *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, приредио Владета Чолић, 55–73. Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Одсек за водни саобраћај, 2002.
- Калић-Мијушковић, Јованка. *Београд у средњем веку*. Београд: Српска књижевна задруга, 1967.
- Калић, Јованка. „Дунав у ратовима XV века”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 109–126. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Каракаш Обрадов, Марика. *Angloamerička bombardiranja Hrvatske u Drugom svjetskom ratu. Saveznički zračni napadi na Nezavisnu Državu Hrvatsku 1943.-1945*. Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008.
- Караман, Игор. „Пловидба на дунавским притокама Драви и Сави у XVIII ст. (с посебним обзиром на пјено значење за економско-социјални развитак на подручју сјеверне Хрватске)”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 359–375. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Каровић, Гордана. *Капетани река и мора – Србија и Бока Которска*. Београд: Музеј науке и технике, 2012.
- Каровић, Гордана. „Страдање бродова Српског бродарског друштва на почетку Првог светског рата”. У *Велики прасак. Сто година атентата у Сарајеву*, уредници Владимир Петровић и Момчило Исић, 293–301. Пожаревац: Центар за културу Пожаревац, 2015.
- Каровић, Гордана. „Априлски рат 1941. године у београдском акваторијуму: бродови потопљени од стране сопствене посаде”. *Весник Војног музеја*, 42 (2015): 163–175.
- Каровић, Гордана. „Младен Ст. Ђуричић, капетан речне пловидбе”. *Код* 21, 4 (2016): 172–189.
- Каровић, Гордана. „Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”. In *BELGRADE 1521-1867*, edited by Dragana Amedoski, 383–406. Belgrade: The Institute of History Belgrade, Yunus Emre Enstitüsü - Turkish Cultural Centre Belgrade, 2018.
- Каровић, Гордана. „Подводни трагови античке пловидбе и градње”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 7–11. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „Делиград, први пароброд Кнежевине Србије”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 20–29. Београд: Музеј науке и технике, 2018.

- Каровић, Гордана. „Први бродови Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 31–35. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „Брод *Таково* се враћа у отаџбину”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 89–99. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „Трагом једне музејске фотографије: официр са монитора *Бодрог*”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 101–107. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „У част хероина Првог светског рата – путнички бродови *Касија Милетић*, *Дарја Александровна* и *Катарина Харлеј*”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 109–125. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „Остаци немачке флоте потопљене у Прахову”. *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 185–193. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Каровић, Гордана. „Пионири пловидбе потискивањем на Дунаву”. *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 201–217. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Katić, Tatjana. *Tursko osvajanje Srbije 1690. godine*. Beograd: Centar za osmanističke studije, 2012.
- Кикић, Сава. „Година дана рада Отсека за вађење потопљених објеката”. *Бродарски гласник*, 4–5 (1946): 255–265.
- Kladovo – transport*, 4–5, 24. Beograd: Savez jevrejskih opština Jugoslavije, 2002.
- Колај Ристановић, Ирена. „Културни идентитет муслимана у Београду 1841-1867”. Докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филолошки факултет, 2021.
- Koljanin, Milan. „Poslednje putovanje kladovskog transporta”. У *Kladovo transport*, Zbornik radova sa okruglog stola održanog u Beogradu oktobra 2022, urednik Andrej Mitrović, 65–101. Beograd: Jevrejski istorijski muzej Saveza jevrejskih opština Srbije, 2006.
- Костић, Ђорђе С. „На палубама беле флоте. Водичи за путнике Дунавског паробродског друштва (1895-1939)”. У *Дунавом од Бездана до Београда*, 7–33. Београд: Балканолошки институт САНУ, 2012.
- Костић, Миливоје М. *Успон Београда*, 2. Београд: Библиотека града Београда, Привредни преглед, Историјски архив Београда, Завод за заштиту споменика културе Београда, 2000.
- Костић, Мита. „О дунавско-савској трговини, лађама, лађарима и лађарским цеховима у 18. и 19. веку”. *Историјски часопис САН*, IX–X (1960): 259–293.
- Крактус, Ема и Слађана Николић. „Финансијске институције Србије од краја 19. века до Другог светског рата”. *Национални интерес*, 2 (2018): 21–40.
- Кресо, Мухарем. *Нјемачка окупациона управа и Београду 1941-1944*. Beograd: Istorijski arhiv Beograda, 1979.
- Крестић, Петар В. „Пут у Цариград у свити кнеза Михаила”. *Зборник Матице српске за историју*, 79–80 (2009): 157–173.
- Крmpotić, Milan. „Iz starih almanaha”. *Бродарски гласник*, 2 (1945): 149–153.
- Лазих, Ђурђе М. „Српска Бродарска Команда и заплешени Пловни парк у рату 1914-1918. године”. *Ратнички гласник*, I (1937): 30–38.
- Лазих, Мирослав П. „Сто педесет година од предаје Смедеревске тврђаве и других утврђених турских градова на Сави и Дунаву кнезу Михаилу Обреновићу”. *Mons Aureus*, 56 (2017): 107–128.
- Лајдингер, Ханес. „Србија-Аустрија. Аспекти билатералних односа од 1836. до 1914. године”. *УБелешке бурних односа. Аустријско-српски односи од 1836. до 1914*, 41–63. Београд: Амбасада Републике Аустрије у Београду, Институт за савремену историју, Музеј града Београда, 2014.
- Lebl, Ženi. „Tragedija transporta Kladovo – Šabac. Odbor za pomoć emigrantima”. У *Kladovo*

transport, Zbornik radova sa okruglog stola održanog u Beogradu oktobra 2022, urednik Andrej Mitrović, 102–163. Beograd: Jevrejski istorijski muzej Saveza jevrejskih opština Srbije, 2006.

Лукач, Душан. „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу”. *Balkanica*, VI (1975): 189–199.

Љубојевић, Ratko, Dragana Lazić i Slobodan Petrović. „Istorijsko pravni aspekti kažnjavanja fizičkih lica u Srbiji od 1804. do 1945. godine”. *Megatrend revija*, 18, 3 (2021): 173–188.

Љушић, Радош. *Кнежевина Србија (1830-1839)*. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1986.

Мала историја српске бродоградње из збирке Машинског факултета у Београду. Београд: Универзитет у Београду, Машински факултет, 2016.

Mango, Cyril. „Naslednica Rima. Vizantija od Justinijana do Teofila”. U *Rani srednji vek. Uobličavanje evropske kulture*, edited by David Talbot Rice, 84–112. Beograd: Jugoslavija, 1976.

Mardešić, Petar. *Rično brodarstvo*. Zagreb: Zapovedništva plovnih snaga, 1943.

Mardešić, Petar. *Enciklopedija plovidbe*. Beograd: SIP, 1948.

Марјановић Вујовић, Гордана. „Пристаништа београдског града од почетка XV до почетка XVIII века”. *Саопштења*, 11 (1970).

Матић, Бранко Ж. „Хари Шихтер - Немац у партизанима 1941.”. *Гласник Историјског архива у Ваљеву* (2015): 91–106.

Mayer, Horst F. and Dieter Winkler. *Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn*. Wien: Edition S, 1989.

Meister, Jürg. *Die Themse-Schiffahrt des London County Council (L.C.C.) und die Schicksale seiner 30 Raddampfer*. Basel: Jürg Meister, 2011.

Милић, Даница. „Привреда Београда (1815-1914)”. У *Историја Београда*, 2, уредник Васа Чубриловић, 349–426. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1974.

Милић, Даница. „Значај речног саобраћаја за Србију до 1918”. У *Зборник саопштења првог симпозијума Пловни путеви – Бродоградња – Бродарство*, одржаног у Београду 26–28. октобра 1976, I, 63–81. Београд: Одељење техничких наука САНУ, 1976.

Милић, Даница. „Трговина шишарком у Ваљевском крају”. *Гласник Историјског архива у Ваљеву*, 30 (1996): 98–115.

Милишић, Драгољуб. „Српско бродарско друштво”. *Бродар*, 1 (1924): 9–13.

Милосављевић, Петар. *Миша Анастасијевић, дунавски капетан*. Београд: Историјски архив Крајине, Пореча и Кључа у Неготину, 1983.

Milovanović, Nikola. *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije*. Beograd: Sloboda, 1978.

Миљковић-Катић, Бојана. *Пољопривреда Кнежевине Србије (1834-1867)*. Београд: Историјски институт, 2014.

Мишић, Синиша. *Коришћење унутрашњих вода у српским земљама средњег века*. Београд: Утопија, 2007.

Мишковић, Наташа. *Базари и булевари. Свет живота у Београду 19. века*. Београд: Музеј града Београда, 2010.

Милутиновић, Света. „Последњи браниоци Београда”. У *Агонија Београда*, 138–174. Београд: Група живих бранилаца Београда из 1914. и 1915. године, 1931.

Мркобрада, Лука. *Уставобранитељска Србија кроз кретање цена и трговину*. Београд: Задужбина Андрејевић, 2016.

- Нешић, Брана. „Вађење потоњених објеката из Бежанијског зимовника код Београда”. *Бродарски гласник*, 2 (1945): 120–124.
- Николић, Зоран Љ. и Марко Радоњић. *Тајна Новог Београда*. Београд: Графички атеље Богдановић, 2010.
- Нушић, Бранислав. *Стари Београд (из полупрошлости)*. Уредник Гордана Безар Петровић. Београд: 3Д+, 2014.
- Павловић, Леонтије. *Музеј и споменици културе Смедерева*. Смедерево: Музеј у Смедереву, 1972.
- Павловић, Леонтије. „Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 579–604. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Павловић, Павле. „Попис и хронологија мисија савезничке авијације над Србијом 20. октобар 1943. - 23. новембар 1944.”. *Српска политичка мисао*, 4 (2017): 351–369.
- Пајевић, Славољуб. „За 56 дана – 23 пловна објекта”. *Бродарски гласник*, 2 (1945): 133–135.
- Palavršić, Petar. *Каретани и једренјаци Herceg Novog*. Herceg Novi: Pomorski muzej Crne Gore, 2018.
- Пармаковић, Драгослав. *Мачвански партизански одред*. Шабац: Фонд народноослободилачке борбе Подриња, 1973.
- Рауновић, Маринко. *Derdap i Timočka krajina*. Zagreb: Binoza, 1970.
- Pawlik, Georg, Heinz Christ and Herbert Winkler, *Die k.u.k. Donauflotte 1870 – 1918*. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1989.
- Петровић, Драган. *Историја индустрије Београда*, 1. Београд: Српско географско друштво, 2006.
- Petrović, Ilija-Ika. *Sećanja*. Bor: Bogdanka Petrović, 2007.
- Поповић, Марко. „Пројекти Николе Доксата де Мореза за реконструкцију београдских утврђења 1723-1725”. *Годишњак Музеја града Београда*, XXX (1983): 39–55.
- Поповић, Марко. *Београдска тврђава*. Београд: ЈП „Београдска тврђава”, 2006.
- Поповић, Мирослав. „Робни токови на рекама Србије у првој половини XIX века”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 489–542. Београд: САНУ, 1983.
- Požeg, Vladimir. *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*. Beograd: Vladimir Požeg, 2008.
- Прва београдска гимназија „Моша Пијаде” 1839-1989*. Београд: Завод за уџбенике и наставна средства, 1989.
- Радић, Радивој. „У почетку свега је страх”. У *Приватни живот у српским земљама у освит модерног доба*, приредио Александар Фотић. Београд: Clio, 2005.
- Radovanović, Rajko. „Rečno brodarstvo Jugoslavije” *Mornarički glasnik*, 4 (1982): 673–677.
- Радовић, Мелентије. „Фрагменти из историје нашега бродарства II”. *Бродарски гласник*, 4–5 (1946): 282–286.
- Радовић, Мелентије. „Фрагменти из историје нашега бродарства IV”. *Бродарски гласник*, 7 (1946): 452–460.
- Радојевић, Милан Ј. „Борба на Ади Циганлији октобра 1915. године”. *Београдске општинске новине*, 19–20 (1930): 1081–1087.
- Радојевић, Милан Ј. „Српска бродарска команда кроз Бугарску 1918. године”. *Ратнички гласник*, II–III (1937): 133–141.

- Радосављевић, Марина. „Тодићева црква у Старом Костолцу”. *Viminacium*, 15 (2007): 389–418.
- Рачић, Никола. „У немачким логорима 1941-1945. године”. *Баштиник*, 13 (2010): 296–336.
- Ристановић, Раде. „Годишњи извештај одељења специјалне полиције о сузбијању делатности комунистичког покрета отпора у Београду током 1941”. *Токви историје*, 1 (2014): 219–234.
- Rotar, Zoran. *Od kubikaške lopate do portalne dizalice*. Pančevo: Istorijski arhiv u Pančevu, 2002.
- Савин, Милош. „Наши бродари спасавају бродове у водама Румуније и Бугарске”. *Бродарски гласник*, 2 (1945): 129–132.
- Савин, Милош. „Пароброд ‘Делиград’”. *Годишњак града Београда*, IX–X (1962–1963): 311–360.
- Савин, Милош. „Београдско пристаниште у XIX столећу”. *Годишњак града Београда* (1967): 127–139.
- Savin, Miloš. „Prvi pokušaji uspostavljanja savremenog brodarstva i brodogradnje”. *Plovni putevi, brodogradnja, brodarstvo*, 6–7 (1980): 61–66.
- Savić, Radiša. *Dejstva na plovnim rekama u NOR*. Beograd: Mornarički glasnik, 1977.
- Safonov, Nikola. „Prvi jugoslovenski ratni brodovi”. *Mornarički glasnik*, 3 (1981): 457–483.
- Simović, Anton. „Monitor Drava aprila 1941. godine”. *Mornarički glasnik*, 5 (1953): 531–539.
- Simović, Anton. „Događaji na Dunavu i Savi pre i neposredno po objavi rata Austro-Ugarske Srbiji 28. jula 1914”. *Mornarički glasnik*, 2 (1984): 263–270.
- Simović, Anton. „Saveznička pomoć Srbiji u Prvom svetskom ratu za dejstvo protiv austrougarske Dunavske flotile”. *Mornarički glasnik*, 4 (1984): 648–664.
- Siba, János. *Folyami hajók a világháborúban a Duna és a Száva háborús történelme*. Budapest: János Siba, 1931.
- Снимци београдских фоторепортера 1930-1934*, I део. Београд: Музеј града Београда, 1982.
- Снимци београдских фоторепортера 1935-1941*, II део. Београд: Музеј града Београда, 1992.
- Sokolić, Davor. *Rečno brodarstvo*. Beograd: Tribina, 1979.
- Sokolić, Davor. „Putnički promet na Dunavu”. *Pomorski zbornik*, 25 (1987): 411–424.
- Спасић-Ђурић, Драгана. „Споменица Парохије костолачке”. *Viminacium*, 13–14 (2003): 217–237.
- Споменица педесетогодишњице београдске Трговачке омладине 1880 – 1930*. Београд, 1931.
- Спремић, Момчило. *Деспот Ђурађ Бранковић и његово доба*. Београд: Српска књижевна задруга, 1994.
- Србуловић, Ђорђе. *Кратка историја Новог Сада*. Нови Сад: Прометеј, 2002.
- Стајић, Васа. *Новосадске биографије из Архива новосадског магистрата*, II. Нови Сад: Град Нови Сад, 1937.
- Stamatović, Slavko. *Bokeljski mornari*. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1987.
- Stanković, Đorđe. „Savezničko bombardovanje Nezavisne države Hrvatske (1943–1945), (Istorijski stereotipi i stvarnost)”. *Токви историје*, 1–4 (2001): 77–86.
- Станојевић, Владимир. „Најстарије болнице у Београду”. *Годишњак града Београда*, VII (1960): 175–195.
- Стојановић, Александар. „Бомбардовања Београда у Другом светском рату”. *Братство*, XXIII (2019): 61–77.
- Стојановић, Љубомир. *Стари српски записи и натписи*, II. Београд, Нови Сад: САНУ, Матица српска, Народна библиотека Србије, 1983, фототипско издање.

- Стојановић, Миомир. „Наши рониоци и њихов рад”. *Бродарски гласник*, 4–5 (1946): 265–270.
- Суботић, Ирина. „Од Музеја савремене уметности до Музеја кнеза Павла”. У *Музеј кнеза Павла*, уредник Татјана Цвјетићанин, 6–57. Београд: Народни музеј, 2009.
- Тасић, Душан и Dragomir Žikić. „Masovna nasipanja hidrauličnim putem na Novom Beogradu i u Kalkuti – Indija”. *Brodarstvo*, 16–17 (1962): 782–809.
- Terzić, Milan. „Jugoslovenska kraljevska vlada, General Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942–1944. godine”. *Tokovi istorije*, 1–2 (2005): 81–111.
- Терзић, Милан. „Дунав, најважнији водени пут између Европе и Истока (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)”. *Војно-историјски гласник*, 1 (2009): 72–80.
- Тимоотијевић, Милош. *Мисија „Халиџард”: ратна пропаганда, бомбардовање српских градова и евакуација савезничких авијатичара 1943-1944. године*. Београд: Службени гласник, 2020.
- Тимофејев, Алексеј. „Руси на обалама Саве 1914-1915. Улога руских морнара и минера у одбрани Београда”. *Токови историје*, 1 (2014): 235–248.
- Тодосијевић, Петровић, Сања. „Однос Градског поглаварства у Шапцу према имовини шабачких Јевреја и Јевреја из кладовског транспорта 1941-1944”. *Токови историје*, 2 (2017): 133–154.
- Томић, Antun. „Stradanje dobrotskih pomoraca i brodova od 1749-1902. godine”. *Годишњак Поморског музеја у Котору*, XXII (1974): 145–156.
- Томић, Antun. *Dobrota, povijesnica bokeljskog pomorstva. Pomorska i kulturna povijest Dobrote XVI-XX st.* Kotor: Hrvatsko građansko društvo Crne Gore, 2009.
- Томић, Владимир. *Брег за размисљање. Београд на гравирама од XVI до XIX века*. Београд: Музеј града Београда, 2012.
- Томић, Vladimir. „The Viennese view on Belgrade in the works of Viennese engravers between the 17th and the 19th century from the Belgrade city museum collections”. In *BELGRADE 1521-1867*, edited by Dragana Amedoski, 453–478. Belgrade: The Institute of History Belgrade, Yunus Emre Enstitüsü - Turkish Cultural Centre Belgrade, 2018.
- Трајковић, Љубица Д. *Дунав, Ђердап*. Београд: Уред за информације при Претседништву Владе Народне Републике Србије, 1950.
- Ћатић, Бранко. „Наши ударници са горњег Дунава”. *Бродарски гласник*, 6 (1946): 379–381.
- Ђирић, Дарко, Биљана Станић и Владимир Томић. *Време улице. Политика на јавним просторима Београда у XX веку*. Београд: Музеј града Београда, 2008.
- Ђирић, Дарко. *Градски номад. Београдски записи фоторепортера Александра Аџе Симића*. Београд: Музеј града Београда, 2011.
- Ђирковић, Сима. „Почеци шајкаша” У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 129–137. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Ünlü, Rasim. *Ince Donanma*. Istanbul: Deniz Basimevi Müdürlüğü, 2005.
- Фелдић, Драган. „Последњи дани ‘Галеба’”. *Архив*, 3 (2002): 133–141.
- Hauke, Erwin. *Dampfschiffe der DDSG, Zeichnungen ausgewählter Schiffstypen*. Wien: Martin Fuchs, 2001.
- Heilmeier, Klaus. *Der UHU, Vom Stoßtreidler zum ersten Schubschiff in Europa*. Regensburg: Danubius Verlag Stadtamhof, 2021.
- Храбак, Богумил. „Османлијска морнарица у поречју средњег Дунава 1428-1566”. *Годишњак града Београда*, XXVI (1979): 15–44.
- Христић, Коста Н. *Записи старог Београђанина*. Београд: PortaLibris, 2018.

- Caccialanza, Roberto. *I ponti sul Po dirimpetto a Piacenza (1801-2013): documenti inediti, storia, vicende, aneddoti e notizie attraverso i secoli*. Cremona: Fantigrafica, 2013.
- Цвејић, Небојша. „1941. Оружани отпор и мере репресије у шабачком крају”. *Код 21*, 4 (2016): 32–60.
- Цвејић, Небојша. „Пут. Повест о страдању транспорта Кладово – Шабац”. *Код 21*, 4 (2016): 61–96.
- Цветковић, Снежана. *Оставићина Милана Јовановића Стојимировића у Уметничком одељењу Музеја у Смедереву*. Смедерево: Музеј у Смедереву, 2010.
- Циврић, Зорица. „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”. У *Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје*, 257–285. Београд: Музеј науке и технике, 2018.
- Цицковић, Радивој. *Од ‘анђела’ до капетана брода*. Београд: Радивој Цицковић, 2013.
- Csonkaréti, Károly and László Benczúr, *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán 1870-1945*. Budapest: Zrínyi Kiadó, 1990.
- Cherini, Aldo and Manlio Nigido. „La navigazione sul fiume Po e il contributo del Lloyd Austriaco”. *Quaderno AMA* n° 67/ 94, 13–16. Trieste: Associazione Marinara „Aldebaran”, 1994.
- Christides, Vassilios. „Fireproofing of war machines, ships and garments”. *TROPIS*, VI (2001): 135–141.
- Цукић, Јасмина. *Како памтимо владаре? Представе Обреновића из Кабинета графике Народног музеја у Београду*. Београд: Народни музеј у Београду, 2021.
- Čakširan, Vlatko. „Rijeka Sava i Kupa u gospodarskom razvoju grada Siska”. У *Rijeka Sava i povijesti*, urednik Branko Ostajmer, 401–414. Slavonski Brod: Hrvatski institut za povijest – Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, 2015.
- Чалдаровић, Дражен. „О вађењу потопљених објеката”. *Бродарски гласник*, 1 (1945): 37–41.
- Чалдаровић, Дражен. „Подизање брода *Рашка*”. *Бродарски гласник*, 3 (1945): 234–236.
- Џамбазовски, Климент. „Трговина речним саобраћајем између Србије и Бугарске од хатишерифа 1830. до Париског мира 1856. године”. У *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, уредник Васа Чубриловић, 563–575. Београд: САНУ, Одељење историјских наука, 1983.
- Шабановић, Хазим. *Турски извори за историју Београда I–1, Катастарски пописи Београда и околине 1476–1566*. Београд: Историјски архив Београда, 1964.
- Шаренац, Данило, прир. *Заборављени адмирал сер Ернест Трубриц: изводи из дневника*. Београд: Радио-телевизија Србије, Министарство одбране Републике Србије – Медијски центар „Одбрана”, Амбасада Велике Британије у Београду, 2017.
- Šimega, Marin. „Sjećanje na gazminiranje rijeke Save”. *Mornarički glasnik*, 1 (1988): 103–106.
- Шкриванић, Гавра. „Београд у првом светском рату”. У *Историја Београда*, 3, Двадесети век, уредник Васа Чубриловић, 3–67. Београд: Просвета, 1974.
- Шћекић Марковић, Марија. *Бања Ковиљача. Прилози за историју, I*. Лозница: Центар за културу „Вук Караџић”, 2019.

8 РЕГИСТАР ЛИЧНИХ ИМЕНА

Адамов Тинка 277
Адамовић Адам 268
Амићић Душан 181
Анастасијевић Миша 248
Андрејевић Радојка, рођена Бајаловић 73
Андријанић Бранко 86, 87, 251, 254, 275
Андруџос Стерзиос 223, 224, 225, 227, 228
Анђелић Александар 256
Антић Бошко 109, 209
Антула Милорад 45, 49
Арефјев Виктор 139
Арсић Влада 244
Атанацковић Димитрије 262
Атанацковић Лука 197
Атевић Александар 137
Аћимовић Марко 215

Бабић Антон 155
Бабић Мирјана 13
Бајер Драгутин 211
Бајер Петар 100
Бајић Тодор 176
Бајлони Игњат 49
Бајсман Адам 169
Бакарић Иван 138, 155, 158, 274
Бакић Мирослав 241
Барјактари Хасан 233
Барут Илија 256
Батало Милан 273, 276, 281, 282, 284, 288
Бегић Ариф 177
Безлај Јакоб 139

Бенчић Влада 238
Берић Александар 129
Берчанин Аврам 267
Берић Антон 123, 124
Берић Марко 124
Бибић Урош 177, 212
Бјелић Мартин 176
Благојевић Миодраг 292
Благојевић Обрен 182
Блажек Јозеф 56, 58, 59, 88, 89
Боди Михаило 49
Богдановић Димитрије 145
Богић Марко 86
Боначи Јурај 295
Бонцаревић Јаков 291
Бошковић Немања 256
Бошковић Никола 32
Браво Никола 180
Бранковић Ђурађ 19, 21
Браун Фердинанд 115
Брзаковић Никола 58, 85, 101
Броз Јосип Тито 182, 210
Брукер Петар 92
Брусић Динко 78
Бурлица Саша 256
Бутковић Људевит 212, 214
Бушкулић Анте 204

Вајс 131
Вагнер Фрања 171
Вајферт Ђорђе 54, 56

Валнер Јозеф 159
 Вандричек Август 62
 Варга Шандор 238
 Васиљевић Алимпије 70
 Васић (пуковник) 36
 Васовић Драган 9, 249, 256, 256, 258
 Вацилото Викторио 212, 214, 216
 Вебстер Р. 46
 Веверез Бранко 242
 Вељашевић Крста 106
 Вергаш Божидар 198
 Веселинов Јован 239
 Витковић Гаврило 19
 Вићентић Сава 143
 Војиновић Тихомир 43, 279
 Војновић Васа 198
 Волкар Михајло 213
 Волох Аполон 185
 Волф Ханс 131
 Вондрачек Перо 214
 Врабец Јосип 176
 Врговић Љубиша 258
 Врцељ Владимир 43
 Вујичић Драгутин 215
 Вукадиновић Вукашин 119
 Вукелић Милан 268
 Вукелић Владимир 197, 204, 212
 Вукићевић Јаков 80
 Вуковић Драго 143
 Вукосављевић Рашета Марија 83
 Вукотић Снежана 302

 Гавриловић Божидар 242
 Галковић Илија 242
 Галуза Александар 198
 Гашпаровић Еуген 121
 Генић А. Надежда 189
 Гвозденовић Данило 268
 Гвоздић Јован 242

 Гиздић Јосип 98
 Главинић Коста 45, 47, 49
 Гођевац Ранко 56
 Гојковић Коста 45, 61, 62
 Гојмерац Иван 162, 163
 Головко Владимир Александријевич 215
 Гопчевић Спиридон 263
 Градуна Милан 272
 Грамберг Фердинанд 56
 Гргић Јован 61, 62
 Гргић Јосип 105
 Гргић Славомир 114
 Грего Тома 198
 Гркинић Михаило 240, 241
 Грнчарски Мирослав 256
 Громан Иван 71
 Грубор Милан 302
 Гружић Иван 198
 Грујић Стеван 201
 Гулић Милан 12, 109
 Гутман и Франк 88, 154

 Дамјановић Милош 165
 Даниловић Драгутин 88
 Дебелић Антон 197
 Дебелић Иван 124
 Дебелић Јосип 241
 Д'Епере Луј Франше 48
 Деко Леон 269
 Дероко Александар 90
 Дерншвам Ханс 19
 Димитрије (Павловић), патријарх 56
 Димитријевић Бојан 12
 Димитријевић Влајко 62, 63
 Димитријевић Драгољуб 241
 Димитријевић Јован 69
 Димитријевић Љуба 281
 Димитријевић Марија 241
 Добродолац Јован др 282

Доминковић Антон 38, 203, 204

Драговић Ненад 12, 84

Драшковић Јагош 282

Дринчић, инжењер 139

Дубровац Иван 155

Дукић Александар 138

Ђаја Божидар 73, 74, 75

Ђаја Јован 75

Ђатковић Јован 110, 112

Ђекић Душан 76-77, 79

Ђорђевић Димитрије (трговац) 60, 62

Ђорђевић Димитрије 163

Ђорђевић Ђорђе 60, 62

Ђорђевић Јован 62, 268

Ђорђевић Милан 124

Ђорђевић Милован 33, 35, 112, 244

Ђорић Милорад 99, 100

Ђурђевић Ана 239

Ђурђевић Љубомир 143

Ђурић Љубодраг 210

Ђурић Марко 72, 73

Ђурица Угљеша 212

Ђуричић Младен 33, 94, 150, 244

Ђуровић Дејан 12, 307, 309

Елезовић Глиша 25

Ердељан Велинка 163

Ерцег Косара 212

Жарковић Бранка 77

Желалић Анка 198

Желалић Ненад 198

Желалић Предраг 198

Желалић Славомир 198

Живановић Велибор 241

Живковић Аранђел 38

Жигић Нићифор 233

Жујовић Сретен, генерал 182, 199

Жупањевац Стојадин 32

Жутајковић Будимир 212, 281

Завађил Милан 85, 101

Занзе Давор 265

Згурић Стеван 281

Зелић Петар 139, 140

Зечевић Миливој 176

Зибмахер Јохан Амброзијус 22

Зигл Ана фон 75

Зујић Данило 281

Иванишевић Љубомир 176

Ивановски Митко 84

Ивањиков Александар 256

Игњатовић Миливоје 163

Илијић Горан 18

Илић Влада 220

Илић Илија 116

Илић Коста 211, 234

Илић Милан 197

Илић Михаило 45

Илић Никола 77

Илић Стеван 177

Иштванфи Никола 23

Јаворан Фрања 242

Јанковић Бранислава 212

Јанковић Велизар 51, 90

Јанковић Илија 212

Јанковић Сергиј 155

Јањетовић Живко 176

Јањић Љуба 111

Јездих Веља 138, 141, 145, 146, 174,
201, 274

Јелача Андрија 150

Јелача Бошко 142, 143, 150, 151, 197

Јеремић Миодраг 177

Јеринић Данило 302

Јерковић Небојша 138
 Јовановић Боривоје 273, 274, 276, 281, 282
 Јовановић Данко 228
 Јовановић Дејан 12, 67, 79, 104, 114, 127, 132, 154, 156, 159, 177, 219, 256, 263, 309
 Јовановић Драгиша 252
 Јовановић Драгољуб Пуса 143
 Јовановић Драгомир 155
 Јовановић Душан 242
 Јовановић Симић Јелена 12
 Јовановић Јован 232, 233
 Јовановић Јован Змај 232
 Јовановић Мата 286
 Јовановић Миладин 142, 143, 151, 152
 Јовановић Милан 283, 284, 286-287
 Јовановић Милутин 139
 Јовановић Младен 247
 Јовановић Стеван 34
 Јовић Светислав 294
 Јововић Ђорђе 282
 Јоканић Мата 233
 Јонаш Катица 277
 Јонаш Паулина 277
 Јосимовић Душан 283
 Јосиф II, цар 232
 Јосифовић Милутин 80
 Јосифовић Миодраг 212
 Јотић Милета 235
 Јоцић Миодраг 300
 Југовић Андрија 212
 Јурић Петар 212
 Јуришић Милош 12, 13, 91, 110, 215, 229, 303
 Јурјенц Антон 237

Калиник 15
 Кампис де Промонторо 20
 Кампман Кристијан Петер Георг 220
 Камчарчик Мартин 169

 Кандић Владимир 33
 Кановић Петар 80, 199, 276, 280, 282, 287-288
 Карапанџић Антоније 211
 Карађорђевић Александар, краљ 56
 Каран Бошко 212
 Карар Милан 241
 Караулић Љубомир 143
 Карлеуша Драган 305
 Каровић Гордана 23, 35, 136, 176, 256, 257, 300, 302, 306
 Карол I, краљ 73
 Катанић Мирослава 176
 Катић Татјана 13
 Кауфман Конрад 45, 268
 Кекић Бора 242
 Келеман Бела 185
 Кемалпашазаде 20
 Кикић Сава 200, 207, 212
 Киш Матија 276, 277
 Клаузер Јакоб 21
 Кнапић Отилије 212
 Коваленко А. 46
 Ковачевић Миленко 80
 Ковјанић Ђорђе 12, 256, 299
 Козенко Стеван 177
 Кокић Михајло 281
 Колоколов Николај Михаилович 215
 Комадина Вујица 268
 Комар Славко 182
 Комненовић Илија 198
 Кониг Марија 239
 Корвин Матија, краљ 18
 Корњејев Николај 182
 Кос Жељко 115
 Косовић Милан (капетан) 255, 275
 Косовић Милан 275
 Костић Драгутин др 282
 Коцбек Едвард 182

Коцкар Миливој 109, 111
Краљић Фрања 169
Крамер Јохан 38
Крањц Јанез 12, 258, 259, 309
Кремић, поручник 111
Кришка Игор 256
Крмпотић Милан 255, 283
Крмпотић Петар 272
Крстић Александар 145
Крстић Живојин 109
Крстић Миомир 302
Кузмановић Павле 239
Кузмановић Стеван 237
Кукић Сава 50
Куленовић Горан 83
Куленовић Рифат 249, 302, 304
Кумануди Јован 263
Кустур Андрија 212

Лазић Душан 210
Ланда Гедеон Геза 96, 97, 98, 254, 276, 281, 283, 284
Лапов Вицко 214
Ларсен Карло 221
Латовљевић Ђорђе 79, 220
Лацковић Јожеф 30
Леви Леон 88, 89
Лекић Никола 264
Лепшановић Светозар 176
Летић Филип 112
Лилић Драгутин 225
Лончар Марјан 143
Лукиновић Јосип 286
Лупић Грга 155
Лучев Антон 139, 140, 152, 186
Лучић Јован 60, 61, 62

Магаш Хинко 158
Мадсен 221

Мајер Игњац 76, 257
Мајсторовић Никола 171
Макензен Аугуст фон 60, 150
Максимовић Јован 162
Максимовић Петар 12, 182, 201
Малбаша Милан 125, 126
Малешић Иван 283
Мандолић Мире 235
Мањикин 124
Марас Фрања 81
Мардешаћ Петар 277
Марекић Марко 150
Марекић Филип 150
Мариновић Милан 61, 62
Марјановић Панта 116
Марјановић Ст. 60
Маркард Франц 263
Марковић Борис 164
Марковић Влада 49, 50
Марковић Леонила 164
Марковић Радован 107
Мартиншић Марија 214
Марунић Андрија 164
Марунић Анђелка 164
Марцикић Никола 90
Матијевић Антун, 77, 79
Матић Петар 110, 111, 112
Мацнев Евгеније 139
Медведовић Владимир 135
Мелиорански М. 251
Менето Атилије 272
Мерла Антон 198
Мећава Мирко 174
Мехмед II, султан 20
Мијатовић, браћа 61, 62
Микелић Мате 147
Миклош Катарина 69
Микоч Јаков 271, 272
Милешић Бранислав 300, 302

Миливојевић Миливоје 177
 Милишић Риста 61, 62
 Миловановић Марко 256
 Миловић Петар 233
 Милојковић Љубивоје 282
 Милосављевић Александар 190
 Милосављевић Војислав 124
 Милошевић Крстивоје 171
 Милошевић Раша 34, 49, 76
 Миљак Марко 198
 Милутиновић Иван 179, 180, 181, 182
 Мирковић Станимир 60, 61, 62
 Митић Атанасије 181
 Митић Велимир 185
 Митрашиновић Драгана 12
 Митровић Јован 33
 Митровић Миодраг Мика 138
 Митровић Света 177
 Михајловић Дејан 256
 Михајловић Љубиша 9
 Михајловић Миладин 117
 Мишић Живојин 49, 50, 51, 288
 Морицен Ј. Г. 218, 219, 221
 Мосингер Фрањо 219
 Мошници Фрања 213
 Мудринић Гојко 283
 Мурат II, султан 19
 Мушкатировић Јасна 176

Недељковић Љубомир 113, 114
 Недељковић Љуба 212
 Недић Милан, генерал 138
 Ненадић Гојко 198
 Нешић Антоније 283
 Нешић Бранивоје 219, 221
 Нешковић Светозар 199
 Николајевић Ђорђе 264
 Николајевић Милан 112
 Николић Ђорђе 203

Николић Живан 242
 Николић Манојло 232, 233
 Николић Милева 165
 Николић Момчило 277, 279
 Николић М. Радован 138
 Нинков Ђорђе 309
 Новаковић Драгица 34
 Нодило Фердинанд 239, 240, 242, 244

Обрадовић Миливоје 273
 Обренов Тоша 90, 91
 Обреновић Александар, краљ 72, 73, 89
 Обреновић Виолета 12, 163
 Обреновић Драга, краљица 89
 Обреновић Драгутин 127
 Обреновић Јулија, кнегиња, 68
 Обреновић Милан, кнез, 69, 70, 71
 Обреновић Милош, кнез 232, 233, 234
 Обреновић Михаило, кнез 66, 68, 262
 Одавић Петар 165
 Одеро Никола 26
 Одри Ђорђе 213
 Орлић Владимир 199, 276, 281
 Охрименко Георгије Николајевич 190

Павловић Димитрије 283, 284
 Павловић Живојин 244
 Павловић Јевта, 74
 Павловић Миодраг 176
 Паен Виљем 254
 Палић 49
 Паљић Драгутин 85
 Пајевић Славољуб 211
 Пасабанда Лука 197
 Пауновић Јован 80
 Пауновић Петар 179, 199
 Певац Димитрије 138
 Пенезић Слободан Крцун 239
 Пенчић Јован 143

Перић Богољуб 242
Перишић Милутин 294
Перушко Мато 185
Песи Емил 163
Песи Филомена 163
Петеј Стјепан 80, 225
Петковић Зоран 241
Петрашек Павле 251
Петрић Бранко 81
Петровић Александар (капетан) 283, 284
Петровић Александар (крмар) 95, 96
Петровић Будимир 244
Петровић Ђорђе 163
Петровић Еуген Ладислав 70, 71
Петровић Зорка 165
Петровић Илија Ика 286
Петровић Јакоб 233
Петровић Јован 220
Петровић Љубиша 241
Петровић Марко 49
Петровић Никола 264
Пећар Антун 177
Пецик Миша 212
Пештанац Светислав 98, 100, 101
Пинкас 61, 62
Пири Јосип 115
Плавшић Војин 199
Пљеша Марија 164
Пожег Иван 176
Познановић Александар 69
Познановић Богдан 69
Попадић Иван 140
Попеску Јован 151
Поповић Владимир 256
Поповић Јанко 254
Поповић Петар 55
Поповић Раја 143
Поповић Св. 49
Постић Александар 159, 198
Поћорек Оскар 246
Приврат Анте 294
Прица Драгутин 51, 120, 275, 282
Пуж Петар 197
Путник Боривоје 150, 251
Путник Љубинко 198
Путник Милан 139
Пушић Вицко 183
Пушић Динко 44
Пушић Љуба 183
Пушић Мирко 176
Пушић Михајло 183
Пушић Проспер 183, 184, 185
Радивојевић Лазар 107, 120
Радимири Лука 294
Радовановић Бранко 80, 131, 244
Радовановић Грацијана, рођена Матковић 212
Радовановић Драгољуб 212
Радовић Јосип 176
Радојевић Милан 42
Радојковић Марко 177
Радоничић Антон 68
Радоничић Божо 67, 68
Радосављевић Ђорђе 216, 276, 281
Радосављевић Петар 112
Радосављевић-Теодоровић Лепосава 55
Радушки Бошко 186
Радушки Златомир 212
Рађеновић Никола 169
Рајш Милан 236
Раковачки Бранко 143
Рандић Бартол 198
Рандић Виктор 98, 199
Рандић Мато 272
Ранковић Александар 182, 239
Рацковић Милан 165
Рашљанин Раде 241

Релић Владан 67
 Рибар Иван 190
 Ристић Александар 106
 Ристић Ђорђе 252
 Ристић Сава 234
 Рогић Петар 38, 78, 201
 Росовић Божо 107
 Рукавина Јаков 177
 Русел 269
 Рутхоф Кристоф 28, 34

Савин Милош 98
 Савић Максим 88
 Савић Михаило 233
 Савић Петар 12, 92, 93
 Савић Петар (НОП одред) 138, 140
 Савчић Милош 56
 Садедин Хоџа 23
 Самарцић Миленко 138
 Самитеа Александру 156
 Самитеа Меделене 156
 Санто Михаило 272
 Северински Рудолф 47, 60
 Седрландић Миодраг 151, 199
 Селаковић Златимир 67
 Сечењи Иштван 262
 Силваши Симон 214
 Симић Витомир 45, 49
 Симић Милорад 242
 Симонов Анатолиј Иванович 216
 Скилица Јован 15, 17
 Смиљанић Александар 12, 172
 Соларић Душан 274
 Соломон 61, 62
 Соројевић Стајко 163, 164
 Спасовић Владимир 277, 279
 Срњић Војислав 180
 Срњић Драган 138
 Ставенов Јосиф 272

Стаменковић Милутин 112, 171, 172, 173
 Станић Иван 13
 Станичић Метод 275
 Станковић Александар Лала 138
 Станковић Никола 233, 234
 Станковић Синиша 182
 Станојев Славко 119, 212, 216
 Станојевић Тихомир 165
 Станчић Јулије 164
 Стеванчевић Душан 212
 Степановић Никола 189
 Степановић Степа 42
 Стефановић Душан 43
 Стефановић Љубомир 220
 Стефановић Стојан 268
 Стипчић Фрања 147
 Стојадиновић Милан 219, 220
 Стојковић Борис 80
 Ступин Серафим 164
 Суботић Јован 198
 Судар Стјепан 213
 Сулејман I, султан 24
 Сулејман-паша 24
 Сушањ Иван 212

Тадић Панга 45, 49
 Тањурцић Марко 149
 Тасић Драгослав 182
 Тасић Душан 212
 Тауфнекер Стеван 268
 Теодоровић Стеван 137
 Тијан Иларијо 294, 295
 Тодић Драгутин 37, 45, 52, 53, 54, 55, 56
 Тодоровић Војислав 99, 146
 Тодоровић Димитрије 181
 Тодоровић Стеван 70, 71
 Тодосијевић Зоран 12, 256, 307, 309
 Томић Сима 186
 Томулић Анте 212

Тот Павле 80
Тот Фриц 159
Траваш Јосиф 272
Траваш Фрања 117
Требинчевић Хусеин 87
Требињац Милојко 120, 281, 282
Трифунковић Василије 165
Трифунковић Драги 224
Трубриц Ернест 50
Турина Станко 164
Туркушић Фаик 147

Ћамил-паша Мехмед 262
Батић Бранко 102, 106
Беловић Лука 61, 62, 268
Бирковић Сима 23
Бирлић Горан 256
Бурчић Матија 80

Узуновић Ненад 264

Фазлић Садик 176
Филиповић Бакир 164
Фрајделфелд Херман 225, 226
Франц Јозеф, цар 73

Хабзбуршки Алберт, краљ 19
Хајдин Никола 198
Хамовић Раде 182
Хауке Ервин 258
Хен Адалберт 176
Хилте Макс 95
Христић Милован 158, 160, 198
Хумел Армин 28
Хуњади Јанош 21

Цветичанин Сима 281
Цветковић Влада 96, 99
Ценгер Франц 130

Чапо Ева 213
Челић Шабан 212
Черевков (инжењер) 135
Чизмар Јосип 213
Чолановић (мајор) 180
Чолић Светозар 139
Чулак Марко 187
Чучковић Никола 128, 129

Џеферсон Лесли 294
Џонић Војислав 214

Шаренац Божидар 256, 265
Шаровић Живорад 143
Шегвић Бруно 129
Шегота Божо 105, 106
Шец (Schötz) 170
Шиба Јанош 42
Шимишић Сима 198
Шипош Фрања 80
Шихтер Хари 143
Шкаљенко Симеон
Шљивић Никола 83
Шпаровић Петар 94, 96, 97
Шпаровић Анита, рођена Бертото 97
Шплајт Јован 38
Штраус Мирко 215
Штуловић Сима 277, 278, 279
Шулц Симон 141, 237, 288
Шурић Фрањо 124

9 РЕГИСТАР ИМЕНА ПЛОВНИХ ОБЈЕКТА

Авала, дрварица 61
Авала, путнички брод 33, 34, 272, 273, 284
Алберих (Alberich), моторни тегљач 168, 192
Александар I, путнички брод 151, 284
Александра, моторни тегљач 108, 114, 115, 121
Алкотмань (Alkotmány), парни тегљач 269
Аматус (Amathus), моторни шлеп 202, 205
Амургул (Amurgul), парни тегљач 194
Ана, дрварица 175, 196
Антал, дрварица 254
Ардагер (Ardagger), шлеп 169, 192
Ардеалул (Ardealul), парни тегљач 195
Арпад, дрварица 60

Баба Тонка, моторни потискивач 301
Багрдан, парни тегљач 108, 125, 126
Баја, шлеп 192
Банат, парни тегљач 52
Барон Вранициани, барк 68
Бачка, парни тегљач 152, 236
Бегеј, моторни тегљач 254
Белишће, моторни тегљач 132
Београд, багер 45, 59
Београд (Belgrad), парни шлеп 64, 65
Београд, путнички брод 150, 291, 292, 294, 295, 296
Београд, тегљач 26, 27, 29, 40, 42, 50, 51,
Биоково, моторни тегљач 152
Битољ, путнички брод 34, 108, 276, 284
Бодрог (Bodrog), монитор 65, 93
Борја, моторни тегљач 58
Босна, дрварица 52
Босна, монитор 174, 195

Босна, парни тегљач 107, 123, 124, 125, 154, 254
Бошко, моторни чамац 239
Бошко Јездић, путнички брод 138, 139, 140, 141, 274, 275
Браничево, парни тегљач 152, 242
Брегалница, дрварица 52
Брод, парни тегљач 101, 288
Бургау (Burgau), моторни тегљач 194

Вардар, парни путничко-теретни брод 27, 29, 30, 31, 32, 36, 42, 50, 279
Вардар, монитор 104, 108, 109, 111, 112, 132, 135, 136
Велебит, моторни шлеп 138, 141, 142, 146, 200, 201, 295
Венеција, дрварица 57
Вера, путнички брод 56
Вероника, дрварица 239
Верфеништајн (Werfenstein), моторни тегљач 193
Веселин, дрварица 60, 61
Винтила Братиану (Vintilă Brătianu), парни тегљач 195
Витез, моторни шлеп 105, 106, 107, 121
Вихор, моторни чамац 196
Вишеград, моторни тегљач 108, 114, 115, 116, 121
Вјатка (Вятка), моторни шлеп 122
Војвода Бојовић, парни тегљач 227, 295
Војвода Брана, моторни чамац 140
Војвода Вук, моторни тегљач 200
Војвода Мишић, путнички брод 55, 194, 284
Војвода Путник, парни тегљач 169, 192, 295

* Из регистра су изузети пловни објекти са бројчаним ознакама СБД-а, БИБАД-а, ЈРБ-а и страних бродарстава.

- Војвода Степановић*, парни тегљач 295
Војводина, парни тегљач 141
Врбас, дрварица 61
Вук, бригантин 69
Вулкан (Vulkan), парни тегљач 85, 93, 94, 95
- Габријела (Gabriela)*, морски теретни брод 87
Галеп II, моторни шлеп 108, 145, 147, 148, 149
Галеп III, моторни шлеп 145, 148, 149
Гедсон, дрварица 61
Голуб, дрварица 45, 46, 61
Град Фетислам, дрварица 61
Граничар, патролни брод 104
Гребен, моторни тегљач 247
Гинтер (Günter), моторни тегљач 193
Гром, багер 237, 238
Гусар, моторни чамац 147
Гучево, парни тегљач 108, 126, 127, 157, 158
- Давор*, дрварица 235, 258
Данило, дрварица 61
Данциг (Danzig), моторни тегљач 80, 193
Дарја Александровна, путнички брод 213
Дебрецен (Debrecen), путничко-теретни брод 264
Делиград, ех *Пјаћенца (Piacenza)*, парни тегљач 10, 11, 26, 27, 29, 36, 37, 42, 45, 46, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 270
Делиград, ех *Барош (Baross)*, парни тегљач 76, 77, 78, 79, 108, 113, 254
Делиград, моторни потискивач 80, 81, 82
Делиград, самоходни теретни брод 11, 12, 83, 84
Дереглија, дереглија 62
Дијана (Diana), путнички брод 262, 265, 266, 267
Дије (Duje), парни тегљач 194
Димитрије, дрварица 60, 61
Драва, багер 154
Драва, монитор 104, 128, 129
Драва, парни тегљач 202, 205
Драга, јахта 89
Драгор, јахта 104, 244
Драч, парни тегљач 131, 195, 295
Драч, сенкер 57
Дрим, моторни чамац 112
- Дрина*, парни тегљач 37, 45, 52, 53, 54, 55, 56
Дрина, стамбена лађа 202
Ђенерал Алимпић, дрварица 52
Ђурђу (Giurgiu), парни тегљач 227
- Енс (Enns)*, монитор 65
Ериксен (Erikssen), моторни брод 192
Ерлау (Erlau), моторни тегљач 168, 192
- Жан Мило (Jean Millot)*, парни тегљач 101, 187, 188, 189, 195
Жика, моторни шлеп 141, 142, 145
Жупа, парни тегљач 10, 299, 303, 304, 305, 306
- Загреб*, ех *Александар I*, путнички брод 150, 239, 295
Загреб, ех *Маргит (Margit)*, путнички брод 261, 273, 274, 275, 276, 279, 280, 281, 282, 284, 285, 287, 288
Загреб, ех *Траун (Traun)*, моторни тегљач 202, 203
Загреб, моторни тегљач 196
Задар, парни тегљач 207
Заћва (Zagva), парни тегљач 30, 31
Земун, моторни чамац 181
Земун, парни тегљач 9, 248, 249, 253, 254, 255, 256, 257, 258
Зрињски (Zrinyi), путнички брод 71
- Ибар*, парни тегљач 37, 45, 53, 57, 58
Иван, дрварица 61, 62
Исар (Isar), парни тегљач 80
Истрајни I, моторни брод 256
- Јадар*, моторни чамац 27
Јадран, дереглија 87
Јадран, парни тегљач 194
Јастреб, дрварица 61
Јаромир, дрварица 132, 236
Јелена, дрварица 132
Јован Курсула, парни тегљач 76
Јохенштајн (Jochenstein), моторни тегљач 194
Јошаница, моторни тегљач 235
Југ Богдан, парни тегљач 50
Јулија, дрварица 236

Јунак, моторни шлеп 107
Јуно (Juno), путнички брод 267
Јупитер (Jupiter), путнички брод 194

Кајмакчалан, парни тегљач 152, 154, 164, 209, 218, 225, 272
Капетан Тодић, парни тегљач 56, 94, 179
Карађорђе, путнички брод 33, 34, 50, 151, 284, 292, 293, 294, 295
Каролина (Carolina), парни тегљач 261
Касија Милетић, путнички брод 175, 176, 196, 284
Катарина Харлеј, парни тегљач 162, 209
Катерина (Catterina), барк 69
Кијев I и II, пловне дизалице 292
Кицош, парни тегљач 53, 57, 58
Ковин, путнички брод 200, 296
Козија (Cozia) 195
Козјак, моторни тегљач 244
Коловрат (Kolowrat), парни тегљач 194
Констанца, парни брод 266
Корана, парни тегљач 109
Корушка, парни тегљач 76
Косово, ех *Југ Богдан*, парни тегљач 299, 300, 301, 302, 303
Косово, касније *Топлица*, парни тегљач 144, 211
Костолац IV, шлеп 163, 184
Костолац VII, шлеп 184
Костолац XIV, шлеп 179, 180, 181, 182, 183, 195
Костолац XVII, шлеп 156
Крајина, парни тегљач 27, 29, 36, 37, 38, 42, 44, 88, 100
Краљица Марија, путнички брод 113, 142, 143, 144, 150, 151, 161, 209, 210, 222, 223, 224, 225, 226, 284
Краљевић Марко, парни тегљач 154, 209
Краљ Петар, путнички брод 50, 284
Крушево, дереглија 86
Крф, парни тегљач 33, 34
Кула, путнички брод 234
Куманово, парни тегљач 52, 54, 56, 106
Куна, багер 152
Куна, парни тегљач 202, 205
Курјак I, дереглија 201

Лабџе (Labe), парни тегљач 195
Лабуд, путнички брод 138, 146, 148, 174, 176
Лабуд I, моторни чамац 137
Лабуд II, дереглија 137
Лабуд III, моторни тегљач 145
Лабуд Б, дрварица 145
Лабуд Први, шлеп 145
Ласта, моторни чамац 96
Лаура, дрварица 52, 60
Лењин, моторни тегљач 292
Лепосава, дрварица 52, 55, 56
Лепша, дрварица
Лидо II, моторни чамац 239
Лика, пловна дизалица 133, 134
Лим, путнички брод 98, 99, 100
Лобау (Lobau), моторни тегљач 193
Лотру (Lotru), шлеп 156
Лудвиг (Ludwig), путнички брод 262

Љубица, дереглија, 132, 239
Љубљана, ех *Марк (March)*, парни тегљач 162
Љубљана, ех *Фрушка Гора*, ех *Франше Д'епере* 285, 286
Љуботен, парни тегљач 76

Македонија, парни тегљач 204
Марија, дрварица 60
Марија, парни шлеп 145
Марија, стамбена лађа 167, 191
Марија Евгенија (Maria Eugenia), барк 67
Марица, дереглија 62
Марко, дрварица 201
Мачва, парни путничко-теретни брод 26, 27, 29, 37, 38, 39, 40, 41, 51, 72, 234
Мејфилд (Mayfield), морски једрењак 295
Милан, дрварица 61, 236
Милка, дереглија 62
Милош Обилић, парни тегљач 50, 124, 148, 149, 295
Минхен (München), парни тегљач 193
Мира, моторни чамац 137
Мирјана, дрварица 132
Мирко, моторни тегљач 132
Мита, дрварица 254
Млава, дрварица 57

- Млава*, пловна дизалица 206
Морава, багер 139, 211
Морава, дрварица 56
Морава, монитор 104, 108, 109, 112, 132, 133, 134, 135
Морава, путнички брод 27, 29, 32, 33, 35, 270, 271, 279
- Најада**, багер 200
Неимар, багер 234, 235
Нептун, багер 237
Нептун, моторни чамац 201
Нептун, путнички брод 263
Нера, путнички брод 79, 94, 147, 243
Нертва, парни путничко-теретни брод 27, 29, 37, 38, 39, 40, 252, 279
Нехај, парни тегљач 152, 186, 187
Нимфа, багер 200
Николо Г. (Nicolo G.), барк, 75
Ниш, путнички брод 231, 239, 240, 241, 242, 243, 244
Нишава, шлеп 147, 171, 173, 177, 194
Нови Сад, багер 212
- Озрен*, шлеп 138
Олга, дрварица 132
Осек, путнички брод 151, 213, 284
Отаџбина, путнички брод 79, 94, 146, 147, 148, 149, 171, 172, 174, 175, 177, 178, 194
- Павле**, бетонски шлеп 254
Палт (Palt), шлеп 193
Париз, дрварица 60
Паул (Paul), моторни шлеп 202, 205
Пек, елеватор 57, 58, 89
Пергер, моторни чамац 174, 195
Петар Зрински, путнички брод 150, 202, 203, 204, 205, 284
Печуј (Pécs), парни тегљач 268
Пешта (Pest), парни брод 264
Победа, моторни чамац 62, 63
Победа, моторни шлеп 204
Побратим, моторни тегљач 132
Подгора, моторни потискивач 81
Подгорина, парни тегљач 80, 288
Подград, дрварица 254
Подриње, моторни шлеп 108, 125, 126
- Посавина*, дрварица 196
Прењ, дрварица 176
Прерадовић, парни тегљач 107, 119, 120
Прешерн, путнички брод 96, 124, 275, 284
Призрен, парни тегљач 271, 272, 273
Принцеза Јелена, путнички брод 50, 213, 284
Принц Еуген (Prinz Eugen), моторни шлеп 193
- Рада**, моторни чамац 201
Раде, моторни чамац 183, 185, 195
Рашка, парни тегљач 109, 158, 159, 200, 206, 237, 238
Реал Салмиста (Real Salmista), брик, 69
Регица, дрварица 162
Рудник, дрварица 200
Рудник, парни тегљач 52, 58
Рудник, ронилачка барка 242
- Сава**, багер 211, 212
Сава, дрварица 57
Сава, монитор 94, 104, 108, 109, 132, 133, 135, 136
Сава, парни тегљач 169, 192
Салвадор, парни тегљач 89
Свети Ђорђе, моторни чамац 62, 63
Свети Ђорђе, парни тегљач 56
Свети Наум, моторни чамац
Сегед (Szeged), парни тегљач 201
Сента, путнички брод 243, 244, 245
Сењанин Иво, парни тегљач 167
Сечењи (Széchenyi), пароброд 42
Сидхавн (Sydbavn), багер 208, 209, 218, 220, 221, 222
Сисак, касније *Подгорина*, парни тегљач 202, 205
Сисак, тендер за mine 104, 108, 114
Скадар, парни тегљач 97, 288
Славан, моторни шлеп 81, 150
Славонија, парни тегљач 139, 140, 141, 152
Слобода, дрварица 61
Словенац, парни тегљач 176, 177, 196
Словенија, парни тегљач 107, 194
Слога, путнички брод 262
Смедерево, парни тегљач 141, 145, 152, 183, 184, 185, 186, 195
Снами бог, бригантин 69

Сомбор, дрварица 235
Сомбор I, самоходни теретни брод 264
Соча, парни тегљач 163
Соча, пловна дизалица 242
Софија, дереглија
Софија (Sophia), путнички брод 262
Спасоје, парни тегљач 169, 191
Сплит, дрварица 234
Сплит, путнички брод 201, 291, 296
Србија, елеватор 200
Србија, парни тегљач 50, 227, 254
Србија, путнички брод 27, 29, 37, 38, 39, 45, 46
Србин, парни тегљач 108, 114, 116, 117, 118, 119
Срем, багер 45, 46, 57, 58
Срећко, парни тегљач 107, 193
Срећна П., барк, 75
Стаљинград, моторни тегљач 227
Стеван, дрварица 52, 60
Стиг, парни тегљач 27, 29, 34, 43, 43, 50, 51, 53, 158, 160
Св. Иштван (Szent Istvan), парни брод 266
Стражар, патролни брод 104
Сутјеска, пловна дизалица 136

Таково, парни тегљач 27, 29, 33, 34, 43, 44, 50
Тамиш, багер 139, 144, 211
Танаско Рајић, парни тегљач 108, 109, 110, 111, 112
Телемак (Telemac), шлеп 154, 156
Тигар, моторни чамац 196, 204, 212, 213
Тимок, багер 210
Тимок, дрварица 56
Тимок, парни тегљач 53, 58, 59, 60
Тиса, багер 136
Тиса, дрварица 200, 201
Титан (Titan), парни тегљач 193
Томислав, путнички брод 155
Трајзен (Traisen), парни тегљач 101
Требиње, дрварица 52, 60, 268, 269
Триглав, парни тегљач (?) 149
Тулн (Tulln), путнички брод 167, 191
Тургењев, парни тегљач 46

Уна, багер 211
Уна, дрварица 61

Уранус (Uranus), путнички брод 224
Ускок, моторни шлеп 107, 121, 122
Уху (Uhu), моторни потискивач 80

Ференц I Јозеф (Ferencz I József), путнички брод 292, 293
Франц I (Franz I), путнички брод 261
Франц Јозеф I (Franz Josef I), путнички брод 73
Франше Д'Епере, путнички брод 97, 261, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 284, 285, 287
Фриц (Fritz), парни тегљач 167
Фултон (Fulton), парни тегљач 91

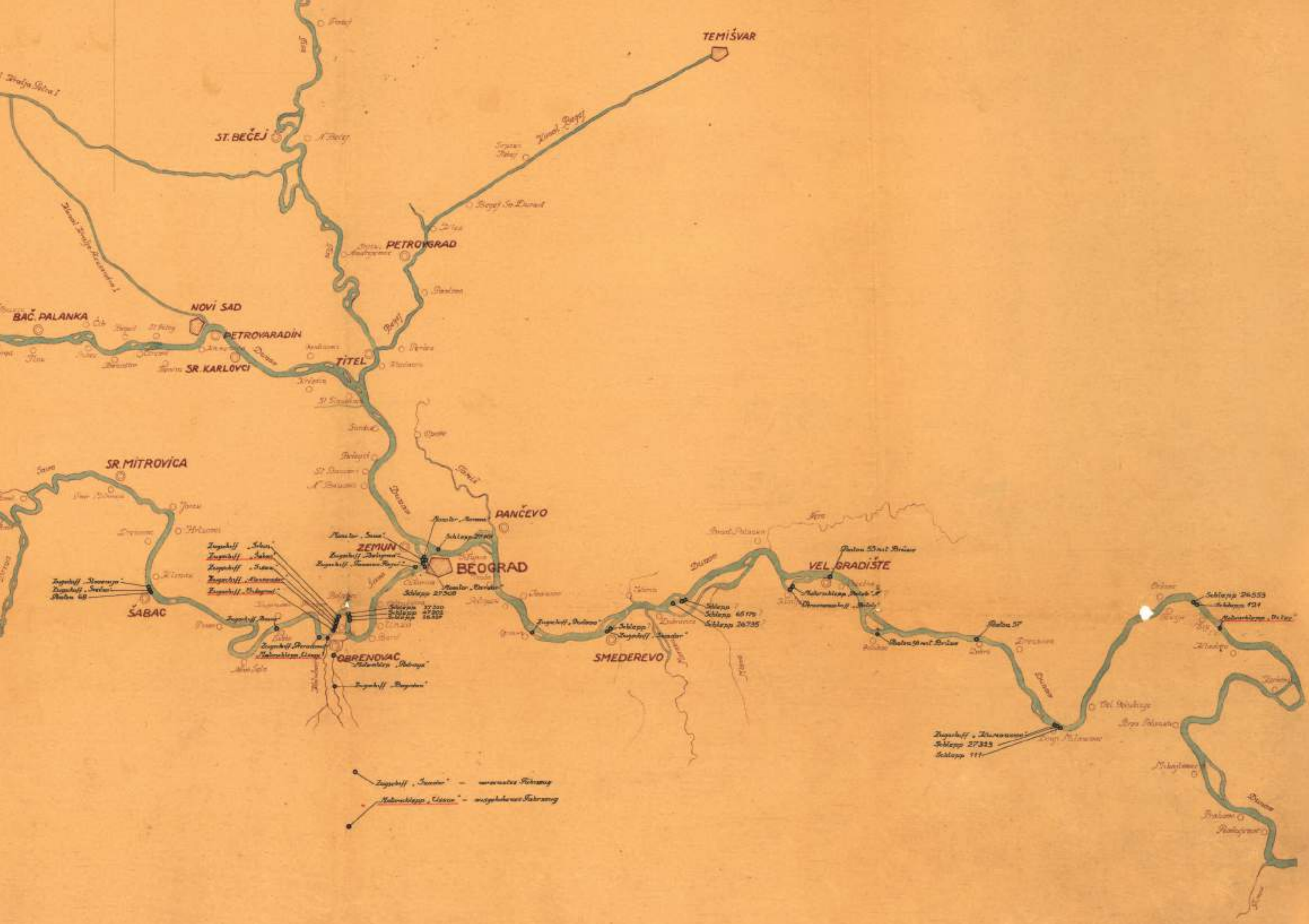
Хајдук, моторни чамац 147, 202
Хајдук Вељко, парни тегљач 76
Херкулес (Hercules), парни тегљач 93
Хилдегард (Hildegarde), путнички брод 270, 271
Хрват, моторни тегљач 132
Хрватска, парни тегљач 150, 193, 295
Хуго, дрварица 61

Цар Душан (Zar Dussan), бригантин 69
Цар Душан, путнички брод 158, 223, 224, 225, 226, 284
Цар Никола II 27, 29, 32, 33, 34, 35, 45, 51, 151, 223, 224, 225, 226, 269, 270
Цер, парни тегљач, 104, 105
Цетина, пловна дизалица 206
Цетиње, ех *Алђе (Algyó)*, путнички брод 154, 209, 210, 228, 229, 272, 284
Цетиње, ех *Прешерн*, ех *Арпад*, путнички брод 229
Црна Гора, дрварица 52
Црна Гора, парни тегљач 124

Шабац, дизалица 206
Шабац, моторни тегљач 132
Шабац, тендер за мине 104, 108, 114, 121
Шибеник, парни тегљач 150
Штросмајер, путнички брод 94, 95, 96, 97, 213, 235, 271, 272, 273, 284, 295
Шумадија, путнички брод 27, 29, 36, 42, 270

10 ПРИЛОГ

Немачка карта са приказом локације потопљених југословенских бродова,
јун 1941. године



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656.65.085.3(497.11)
656.62(497.11)

КАРОВИЋ, Гордана, 1960-

Заувек у Београду изгубљени бродови = прилози
познавању историје пловидбе / Гордана Каровић. -
Београд : Музеј науке и технике : Aqua et Archaeologia,
2023 (Београд : Virograf comp). - 341 стр. : илустр. ; 24 cm

Тираж 300. - Напомене и библиографске референце уз
текст. - Библиографија: стр. 313-325. - Регистри.

ISBN 978-86-82514-01-5 (МНТ)

а) Бродови, потопљени -- Београд

COBISS.SR-ID 129152777