

Специјални прилог

# ОДБРАНА

[www.odbrana.mod.gov.rs](http://www.odbrana.mod.gov.rs)



Први српски поморски ратни брод

## СУДБИНА БРОДА „СРБИЈА“

Пише пуковник доц. др Миљан МИЛКИЋ



Извор илустрација: Бранко Богдановић,  
„Браћа по оружју“, Медија центар „Одбрана“,  
Београд, 2015.



Прича о броду „Србија“ почиње на Крфу одлуком Врховне команде да прихвати предлог начелника Саобраћајног одељења Милана Ђ. Недића да се формира бродарска команда и да се за њене потребе купи један брод. Крајем фебруара 1916. образована је посебна стручна комисија у којој је био и командант бродарске команде потпуковник Милан Ј. Радојевић. Комисија је одабрала брод „Авго – Зора“, депласмана 69,50 тона, дужине 23,10 метара и ширине 4 метра, који је развијао брзину од 16 чворова и наденула му име „Србија“.

роцена  
Врховне  
команде  
да је  
Српској  
војсци  
потребан  
брод на

мору заснивала се на реалним потребама, као и захтевима које су пред њу постављали савезници. Након пребацивања главнине Српске војске на Крф, наређењем Врховне команде од 8. фебруара 1916. извршен је распоред српских јединица по логорима код Горњег и Доњег Ипсоса, у логору код Говина, у граду Крфу. Снабдевање храном и потребним материјалом на острву организовано је уз помоћ француске интендатуре, али је превозење у почетку било доста отежано. С обзиром на то да је Крф био сиромашно острво, требало је донети пуно хране и материјала. Храну су морем превозили француски бродови, а копном енглески теретни аутомобили.

Почетком фебруара пренос хране у већим количинама био је могућ морем до Говина, а затим је на располагању било осам теретних аутомобила који су ишли до Крфа и Ипсоса. Храну није било могуће дотурати до сваког појединачног логора, већ само до централног слагалишта у сваком великом логору, одакле су је српски војници преносили на рукама. За разношење хлеба по логорима српски војници правили су лесе и корпе од прућа. Према извештају који је 12. фебруара 1916. написао командант Дринске дивизије првог позива пуковник Крста Смиљанић храна се добијала на крфском пристаништу (наизменично хлеб и двопек), па је на рукама ношена до логора удаљеног око два километра.

Ситуација са аутомобилима побољшана је 6. фебруара, када је енглески брод „Крајиб“ приспео на Крф и довезао пет великих аутомобила за штабове и два теретна за српску војску. Сутрадан је са енглеског брода „Рајнфелс“ искрцано десет теретних аутомобила, од којих је осам употребљавано за пренос хране за српску војску.

## КУПОВИНА БРОДА

С обзиром на то да за период од 12. фебруара до 23. марта 1916. у Деловодном протоколу Саобраћајног одељења српске Врховне команде нема података о броду „Србија“, можемо закључити да тада није саобраћао. Податак о његовом увођењу у састав Српске војске проналазимо у обраћању начелника Саобраћајног одељења Штаба Врховне команде начелнику Ађутантског одељења од 30. марта 1916. којим га обавештава да је брод „Србија“ пуштен у саобраћај. Најављено је да ће саобраћати сваког дана, изузев уторка, дуж источне обале Крфа, и то пре подне за Ахилеон, Биницу, Мориатику и Мезонги, а по подне за Лазарет и Говино. Полазак из крфског пристаништа у правцу Мориатике био је планиран за 7 часова ујутру, а полазак за Говино у 2 часа по подне, док је повратак био предвиђен након истовара путника и робе. На основу информација из Саобраћајног одељења, био је намењен за превоз официра, подофицира и војника који долазе на Крф или се враћају са Крфа. Поред тога, бродом „Србија“ преношени су пртљаг и ствари намењене за српске трупе. Команде и установе које су имале потребу да им се ст-

Бродом „Србија“ превожени су са Крфа на Видо војници и цивили који су 1. маја 1916. били на помену српским мученицима који су умрли на овом острву. Помену су присуствовали престолонаследник Александар Карађорђевић, четири српска генерала, око сто српских официра и шефови савезничких војних мисија (француске, британске и италијанске). Тога дана на броду „Србија“ вијориле су се две велике српске заставе.



вари пренесу требало је да известе команданта Бродарске команде у његовој канцеларији на пристаништу у Крфу, најкасније до 4 сата по подне уочи дана транспорта. У захтеву је требало навести шта се превози, у којој количини и на ком месту, како би се од Француза благовремено тражиле додатне барке, уколико би они били у могућности да их дају.

Бродом „Србија” превожени су са Крфа на Видо војници и цивили који су 1. маја 1916. били на помену српским мученицима који су умрли на овом острву. Помену су присуствовали престолонаследник Александар Карађорђевић, четири српска генерала, око сто српских официра и шефови савезничких војних мисија (француске, британске и италијанске). Тога дана на броду „Србија” вијориле су се две велике српске заставе.

### ПУТОВАЊЕ БРОДА „СРБИЈА” ОД КРФА ДО СОЛУНА

Након опоравка и реорганизације на Крфу, Српска војска упућена је на Халкидики. Прве јединице укрцане су 12. априла на Крфу и искрцане 18. априла у Микри близу Солуна. Штаб српске Врховне команде укрцан је за Солун 14. маја 1916. године. Престолонаследник Александар остао је на Крфу, док је команду над војском која је остала на Крфу 13. маја преузео министар војни. Према подацима Врховне команде, број припадника Српске војске на дан 13. августа 1917. био је: на Солунском фронту 128.941, на Крфу 3.928, у Африци 8.536, француских и британских војника било је 1.970, тако да је укупно било 138.468 војника.



У оквиру транспорта људства и материјала са Крфа на Халкидики извршено је превозење целокупног састава Бродарске команде, која је у том тренутку имала 78 лица, материјал, алат и чамце. Са Крфа је у Солун превезен и брод „Србија”. Припреме за превозење почеле су 23. маја 1916, када је француска војна мисија упутила једног свог поручника и једног морнара за преглед брода. Након детаљног прегледа закључено је брод може превозити највише 18 лица и пет тона терета, укључујући храну и угљ. Поред прегледа техничких могућности, један официр са француске крстарице „Ернест Ренан” извршио је контролу свих докумената потребних за путовање.

На основу заповести за путовање добијене од француске војне мисије, брод „Србија” је под командом пешадијског потпуковника Милана Радојевића испловио из крфског пристаништа 25. маја 1916. у 12.30 часова. Са српским морнарима путовао је и један француски официр који је имао задатак да на основу карте прати пут

дефинисан од стране француског адмиралитета. Био је задужен за пружање неопходних обавештења, а помагао је и у ратној сигнализацији. План француског адмиралитета подразумевао је да брод „Србија” путује кроз Коринтски канал, да у Пирејској луци купи угљ и воду, даље плови поред Халкиса до Волоса, где је опет планирана куповина угља и воде, а затим настави пут за Солун.

Брод је путовао западно од острва Пакоса, затим кроз Коринтски залив, да би у Пиреји стигао 26. маја у 15 часова. У Пирејској луци од трговаца је купљено пет тона угља, вода и храна. Пут је настављен 28. маја у 10 часова. Након што су у раним вечерњим сатима стигли у Халкис, српски морнари чекали су сат времена подизање моста како би наставили даље. Исте ноћи, посада брода „Србија” суочила се са снажним невременом, те је потпуковник Радојевић одлучио да брод склони у једну увалу. Пут су наставили у 4 сата ујутру и у 10 сати стигли у Волос, где су купили две тоне угља и наточили воду. Све трош-

кове куповине угља, воде и плаћања такси за пролазак кроз Коринтски канал подмиривала је Бродарска команда. Пут су наставили 30. маја у 15 часова и у Солун стигли 1. јуна око 7 часова ујутру. Саобраћајно одељење Врховне команде истог дана обавестило је начелника Оперативног одељења Штаба Врховне команде да је брод „Србија“ приспео у солунско пристаниште неопштећен и исправан, као и да током путовања није било опасних ситуација.

Врховна команда наредила је команданту брода „Србија“ да се у Микри задржи неколико дана како би простудирао прилике у пристаништима Солун и Микра и предложио решења за будући рад. На основу Извештаја о путу брода „Србија“ од Крфа до Солуна, који је Друмски одсек упутио Оперативном одељењу 6. јуна 1916, брод је путовао укупно 61 сат и 30 минута, током путовања утрошено је 12 тона угља, седам тона воде, као и неопходне количине маслиновог и минералног уља.

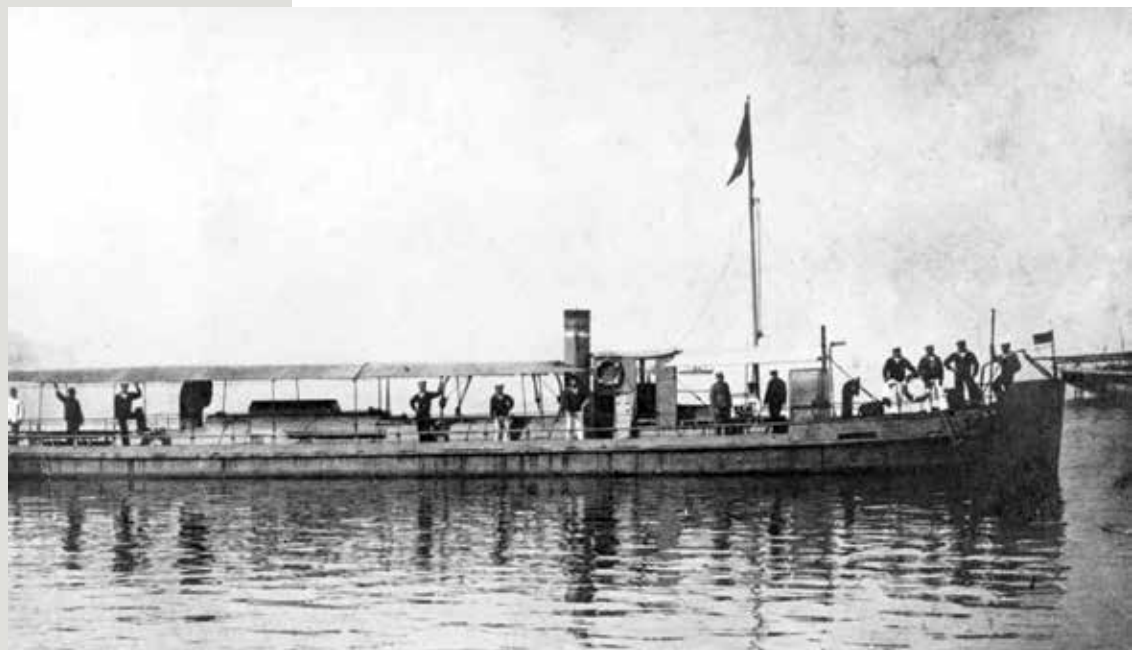
У извештају који је 5. јуна 1916. упутио шефу Војнодрумског одсека, потпуковник Милан Радојевић навео је да је француски официр на броду „Србија“ био користан, али да се могло путовати и без њега, јер су у неким случајевима српски морнари били присебнији. На крају извештаја истакао је да су „овим путовањем наши бродари са Саве и Дунава показали да на овом тешком путу за морепловце могу бити одлични морнари“.

#### БРОД „СРБИЈА“ НА ХАЛКИДИКИЈУ

Потпуковник Милан Радојевић обавестио је 4. јуна 1916. Војнодрумски

одсек да су на броду „Србија“ извршене ситније оправке, али да због немогућности замене бродског котла, брод може да саобраћа само на краћим релацијама (од 15 до 30 km) и да се користи за превоз од 100 до 120 лица и мањег пртљага. Шефа Војнодрумског одсека 12. јуна 1916. обавестио је да брод „Србија“ током претходних седам дана није саобраћао, јер није било регулисано питање превозења и снабдевања. У процесу организовања саобраћаја проблем је представљала и чињеница да првих дана јуна 1916. још увек није било одређено место на којем би био подигнут логор Бродарске команде. Време је коришћено за детаљна чишћења машине, котла и бродског корита. Отклоњени су мањи недостаци машина, док су на крми, која је поред котла представљала највећи недостатак брода, извршени обимни радови и она је потпуно поправљена и ојачана свим припадајућим деловима.

У Оперативном деловодном протоколу Саобраћајног одељења Врховне команде под датумом 13. јун 1916. наилазимо податак да је брод „Србија“ оправљен и да треба регулисати његов саобраћај. У вези са тим, Саобраћајно одељење тражило је 14. јуна 1916. од шефа Војнодрумског одсека да поднесе предлог у вези са регулисањем саобраћаја брода „Србија“. Начелник Саобраћајног одељења сматрао је да су коначно створени услови за почетак рада с обзиром на то да је тих дана одређено место за смештај Бродарске команде. На тај начин био би регулисан целокупан транспорт, будући да је саобраћај аутомобилима регулисан наређењем од 12. јуна 1916. године. Шеф Саобраћајног одељења обратио се 16. јуна 1916. команданту Бродарске команде са захтевом да одреди у које време брод „Србија“ треба да креће из солунског пристаништа, са ког места, пре и после подне, када треба да дође у пристаниште Микра, колико





Звоно са торпиљера "Србија". Војни музеј, Београд (ВМБ)

ту да се задржава и када да полази из Микре за Солун. Захтев шефа Саобраћајног одељења био је да распоред вожње буде сличан оном на Крфу, имајући у виду потребе официра и војника који долазе и одлазе из Солуна. Сматрао је да би било најбоље да брод из Солуна пре подне полази између 6 и 7 сати, а по подне између 3 и 4 сата. Из Микре је требало да полази око 8 сати ујутру и око 4 по подне, што је одговарало времену када официри и војници треба да стигну у Микру, као и времену када се враћају у Солун. Команданту Бродарске команде дат је задатак да припреми све што је потребно да брод може да пристане на одређено место у Микри и Солуну.

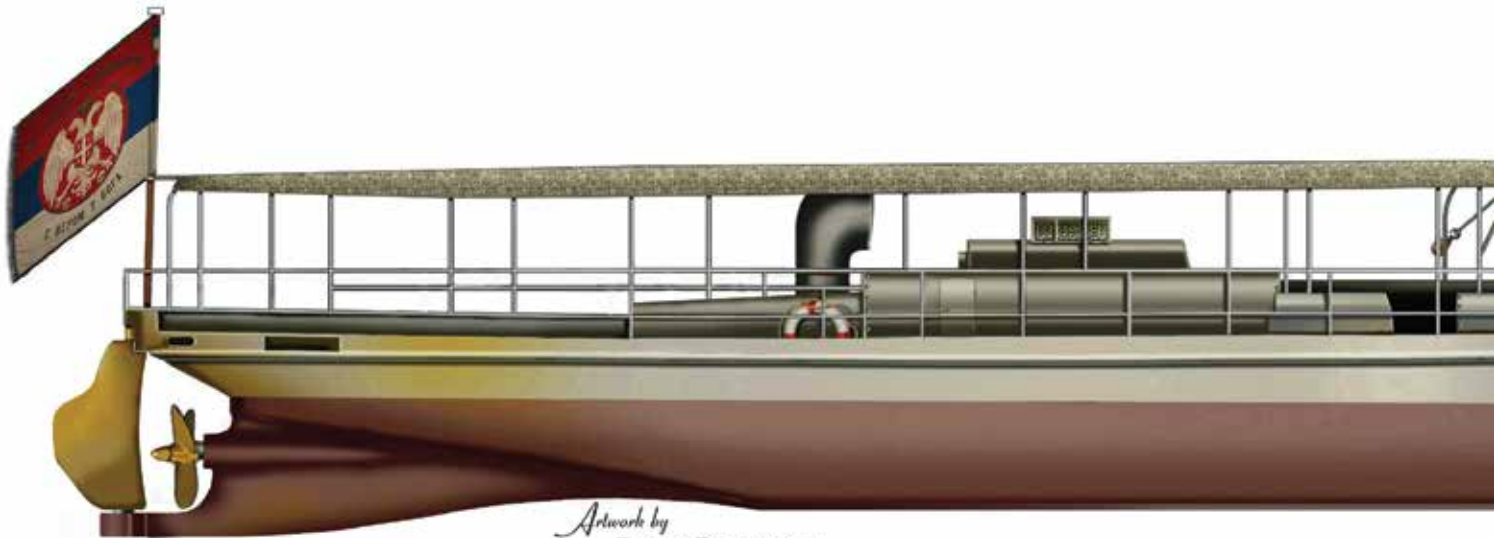
На основу предложеног плана, потпуковник Радојевић доставио је 17. јуна 1916. шефу Војнодрумског одсека распоред превозења бродом „Србија”. Ујутру у 7 сати брод је полазио од Беле куле, до-

лазак у Микру требало је да буде у 7.30, полазак из Микре у 8, а долазак у Солун код Беле куле у 8.30. Предлог за послеподневни саобраћај брода „Србија” био је: полазак од Беле куле у Солуну у 4, долазак у Микру у 4.30, полазак из Микре у 5, долазак код Беле куле на солунском пристаништу у 5.30. Потпуковник Радојевић предложио је да од 9 до 11 сати пре подне и од 2 до 4 по подне брод може да се употреби за превозење робе између Микре и солунских магацина, уз напомену да би о евентуалним потребама за такво превозење требало известити Бродарску команду дан раније, како би брод би снабдевен потребним количинама угља и другим неопходностима. Радојевић је планирао да за ове потребе у будућности буду изграђене и мање барке. Напоменуо је да би било незгодно да брод „Србија” пристаје на кеј према „Олимпосу”, јер је то

место резервисано за парне и моторне чамце савезничке морнарице, који пре подне долазе у набавку намирница. На крају, потпуковник Радојевић напоменуо је да је брод „Србија” спреман за саобраћај, односно када се то нареди и када добије потребно гориво и воду. Истог дана, 17. јуна, шеф Војнодрумског одсека обавестио је начелника Саобраћајног одељења Штаба Врховне команде о распореду пловидбе брода „Србија”.

С обзиром на то да је распоред пловидбе требало доставити савезничком адмиралитету на одобрење, Војнодрумски одсек је 21. јуна 1916. преко делегата српске Врховне команде пуковника Милојевића послао обавештење пуковнику Душију, шефу француске војне мисије у штабу Источне војске, о распореду саобраћаја брода „Србија”, од Солуна до Микре и обратно, уз молбу да се регулише снабдевање брода.

Први српски војно-поморски брод "Србија".  
Реконструкција Б. Богдановић



Artwork by  
Бранко Богдановић

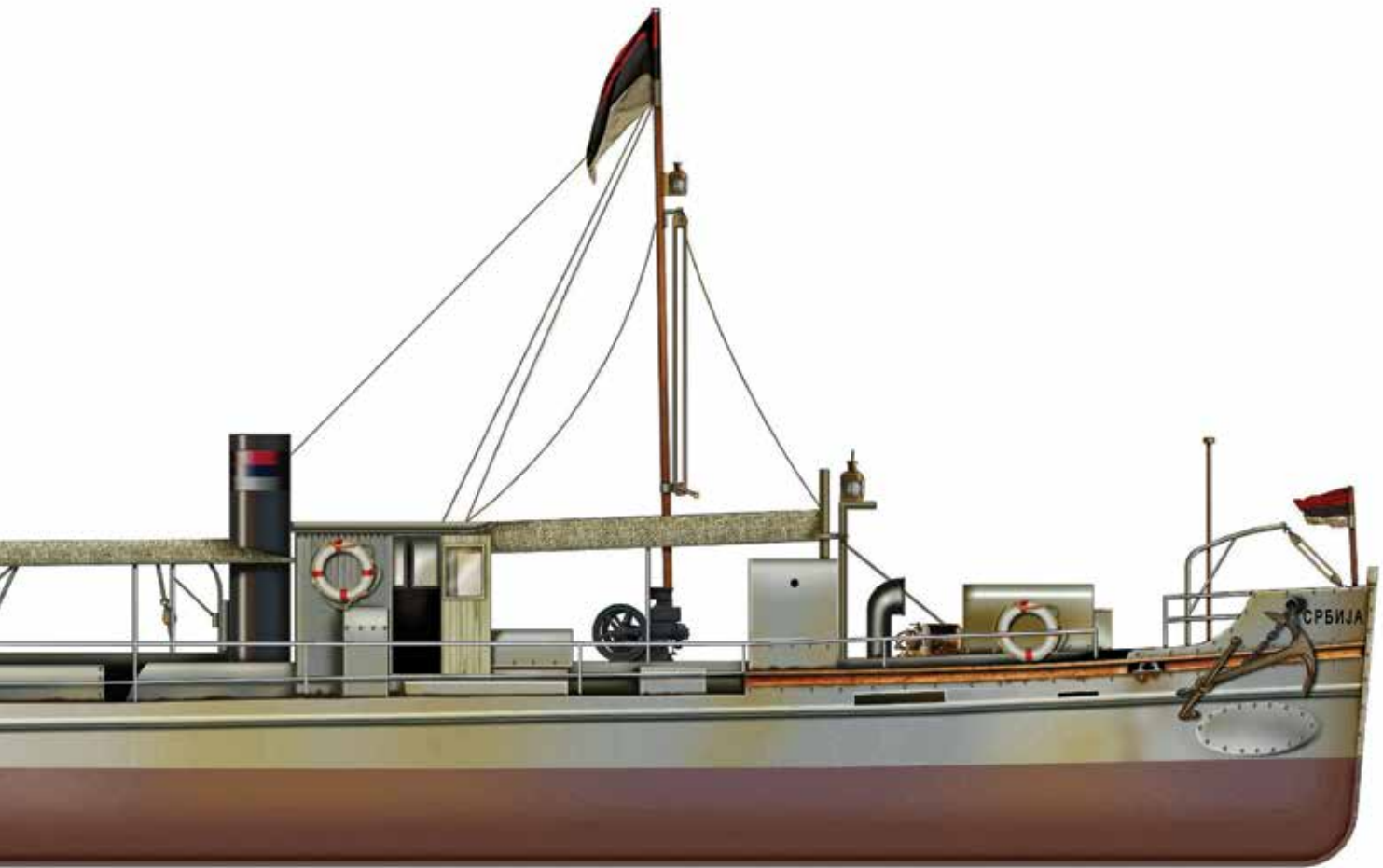
### РАСПОРЕД ПЛОВИДБЕ

Регулисање реда вожње брода „Србија“ наредних месеци зависило је од војних потреба и, с друге стране, стручног мишљења и могућности Бродарске команде да техничке могућности брода „Србија“ усклади са тим потребама. Начелник Саобраћајног одељења пуковник Неђић обратио се 28. октобра 1916. шефу Војнодрумског одсека са захтевом да се на предлог команданта места Солун измени распоред полазака брода „Србија“. Брод је требало да креће из Солуна у 8 и у 15 часова сваког дана осим уторком, а повратак из Микре био би у 8.30 и у 15.30 часова. Пре доношења коначног распореда пловидбе, пуковник Неђић тражио је став команданта Бродарске команде да ли промена распореда може да се изврши без тешкоћа.

Војнодрумски одсек је 2. јула 1917. обавештен да начелник војне станице у Микри и командант места у Солуну сматрају да ред вожње брода „Србија“ треба да остане као и до тада (полазак за Микру у 7 часова, по подне у 18; недељом из Микре у 7.30 пре подне и по подне у 18.30). Начелник Војнодрумског одсека сматрао је да услед повећања путника из Солуна за Микру треба изменити ред вожње брода „Србија“ тако да полазак за Микру буде у 7.15 и 19, а полазак из Микре за Солун у 7.45, 15.45 и 19.45. У обраћању шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде 10. септембра 1917. потпуковник Радојевић указао је да су дани доста скраћени и да је дотадашњи ред вожње не-

подесан. Објаснио је да приликом вечерњих путовања настају тешкоће, као и да су приликом кретања по помрачини између барки и чамаца могући несрећни случајеви. Због тога је предложио да се дотадашњи ред вожње замени новим, јесењим редом пловидбе: пре подне, полазак од Беле куле у 7 сати, долазак у Микру у 7.40, полазак из Микре у 7.50, долазак код Беле куле у 8.30. Поподневни полазак испред Беле куле био би у 16 часова, долазак у Микру у 16.40, полазак из Микре у 16.50, долазак код Беле куле у 17.30. Предложио је да се нови ред вожње примењује од 14. септембра. Након добијене сагласности из Саобраћајног одељења 11. септембра, предлог је 12. септембра 1917. преточен у форму наређења начелника Штаба Врховне команде.





### ЗАХТЕВ ЗА УКРЦАВАЊЕ

Наредбом начелника Штаба Врховне команде од 27. јуна 1916. било је предвиђено да се бродом „Србија” могу превозити из Микре у Солун, и обратно, официри, чиновници и војници. На основу обавештења добијеног из штаба Источне војске, начелник Штаба Врховне команде генерал Петар Бојовић прописао је 3. јула 1916. процедуру за превозење људства и материјала од Солуна до Крфа. Превозење је вршено француским бродовима уз претходно попуњавање *Захтева за укрцавање*, који је преко Саобраћајног одељења Врховне команде достављан команданту Источне војске. С обзиром на то да су француски бродови саобраћали нередовно и да су кретали са различитих места, превозење људства од луке Микра до

места укрцавања вршено је бродом „Србија”. За пренос ствари и материјала такође је коришћен брод „Србија”, али и аутомобили, у зависности од тога шта је у датом тренутку било најбоље и најбрже. До 3. децембра 1916. брод „Србија” превезао је 33.062 официра и војника и 759.965 kg различитог терета.

Путовање бродом „Србија” умногоме је зависило од тренутних ратних прилика. Ратна срећа није била наклоњена команданту Бродарске команде потпуковнику Радојевићу, који се 5. фебруара 1917. обратио шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде са предлогом да се поново размотри његов захтев да бродом „Србија” отпутује из Солуна до манастира Хиландар и

преузме велике количине дрвне грађе коју је манастир обезбедио, а која је била потребна за изградњу бродова за српску речну флотилу. Упркос позитивном ставу шефа Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде, затим препоруци начелника Саобраћајног одељења Врховне команде, као и настојању делегата Врховне команде код Команде савезничке војске пуковника Милојевића, командант поморске дивизије на Оријенту, контраадмирал Анри Салаен одговорио је 13. фебруара негативно. Објаснио је да због непријатељских подморница не може да гарантује безбедну пловидбу. Начелник Саобраћајног одељења Врховне команде пуковник Милан Ћ. Недић обавестио је шефа Војнодрумског одсека

## РАЧУНАЊЕ ВРЕМЕНА

Српска војска сате је рачунала према локалном времену, све до 17. децембра 1918, када је начелник Штаба Врховне команде наредио да се обустави рачунање времена „по солунском сату“ и пређе на средњоевропско време. Ово наређење издато је након договора са командом француске Источне војске да све савезничке трупе пређу на средњоевропско време. Према наређењу, прелазак на средњоевропско време извршен је у поноћ 20/21. децембра 1918. померањем за један сат уназад. У Српској војсци коришћен је Јулијански календар, а у комуникацији са савезницима датуми су писани двојно, по Јулијанском и Грегоријанском календару. У Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца Грегоријански календар званично је прихваћен 12. јануара 1919. *Законом о изједначавању старог и новог календара.*

17. фебруара да не одобрава путовање потпуковнику Радојевићу до Свете Горе.

Потпуковник Радојевић обавестио је 24. јуна 1917. шефа Војнодрумског одсека да се истог дана у 8.15 бродом „Србија“ вратио из Халкиса и навео да ће о томе поднети детаљан извештај. Известио је да је брод истог дана, 24. јуна, почео свој редовни саобраћај између Солуна и Микре. Војнодрумски одсек је 25. јуна Саобраћајном одељењу доставио извештај команданта Бродарске команде да се брод „Србија“ 24. јуна вратио са пута из Халкиса и да на путу није било никакве штете.



Прамац брода „Србија“, Војни музеј

Бродом „Србија” 29. јула 1917. превезени су чланови Југословенског одбора на излет у Микру. Саобраћајно одељење упутило је претходног дана шефу Војнодрумског одсека наређење да се брод „Србија” „спреми са најнужнијим бројем послуге Срба, Хрвата и Словенаца у оделу чистом”. Због припреме брода за ово путовање, редовног саобраћаја током дана није било.

Начелник Саобраћајног одељења пуковник Милан Недић наредио је 9. августа 1916. начелнику војне станице Микра да команданту 1. батаљона последње одбране старца нареди да 10. августа у 5 часова ујутру укрца на брод „Србија” неопходан број војника из 2. чете свог батаљона који треба да обезбеђују пругу од Солуна до места Јаница (у округу Пела, словенски назив Пазар, турски назив Јенице Вардар). Командир 2. чете известио је 9. августа да број војника који треба да се превезу бродом „Србија” износи 132, док је 102 војника кренуло на исти задатак 11. августа возом из Солуна.

Врховна команда је 11. октобра 1917. Саобраћајног одељењу послала извештај команданта Солуна у којем се указује да се на пристаништу приликом укрцавања у брод „Србија” официри и чиновници гурају да што пре и преко реда уђу, док се међу војницима који морају да чекају ред јавља негодовање. Предочена је и немогућност контроле и надзора приликом укрцавања, уз напомену начелника Штаба Врховне команде да се овакве појаве зауставе и да се објави одговарајуће наређење.

## РЕМОНТ БРОДА

Војнодрумски одсек обавестио је 20. новембра 1917.

Саобраћајно одељење да ће брод „Србија” након чишћења и фарбања истог дана бити спуштен у море са енглеског дока „Свети Ђорђе”, а да ће у току следећег дана бити пуштен у саобраћај. Наредне поправке на броду извршене су након пет месеци, од 23. до 28. априла 1918. године. Током овог ремонта брод је детаљно очишћен и офарбан споља и изнутра, прегледана је и поправљена бродска машина, детаљно је испран котао брода, у ложишту су израђене решетке који су изгореле током употребе, поправљена је ваздушна пумпа, поправљене су и исправљене шипке за држање платна на броду ради летње пловидбе и извршене ситније поправке. Док брод није саобраћао, начелник Саобраћајног одељења наредио је да по његовом реду вожње саобраћају два теретна аутомобила између Марсовог поља и Микре. Утовар је био испред зграде Српског војног дома, а истовар пред Главном војном станицом у Микри. Након пуштања брода у саобраћај, ред вожње је измењен тако што се брод из Микре враћао у 17.30.

Брод „Србија” био је ангажован 1. новембра 1917. за превозење већег броја припадника Српске војске од Солуна до Микре ради полагања војничке заклетве. Наиме, због великог броја војника који нису били положили заклетву, начелник Штаба Врховне команде наредио је 29. октобра 1917. да се заклетва положи према следећем распореду: у Допунској команди у Микри 1. новембра у 10 часова заклетва војника из команди и установа у Солуну, Микри, Зејтинлику и из околине Солуна; у месту

У извештају који је 5. јуна 1916. упутио шефу Војнодрумског одсека, о путовању брода „Србија” од Крфа до Солуна, потпуковник Милан Радојевић истакао је да су „наши бродари са Саве и Дунава показали да на овом тешком путу за морепловце могу бити одлични морнари”

штаба Прве армије 5. новембра у 10 часова заклетва војника из команде Битољске дивизијске области и других установа у рејону Прве армије; у месту штаба Друге армије 7. новембра у 10 часова заклетва војника из Друге армије и из јединица и установа у Водени и Вертекопу. За транспорт војног рабина и војног имама, као и војника из јединица из Солуна и размештених западно од Солуна, начелник Саобраћајног одељења наредио је да брод „Србија” 1. новембра буде благовремено на пристаништу код Беле куле, одакле је требало да крене за Микру, као и да по полагању заклетве војнике врати до Беле куле.

Војнодрумски одсек обавестио је 29. јануара 1918. Саобраћајно одељење да органи команде места у Солуну не присуствују редовно поласку и доласку брода „Србија”, уз молбу да се ово регулише.

Наређењем начелника Саобраћајног одељења од 30. априла 1918. регулисан је превоз грађана који су бродом „Србија” путовали приватно или службено. Имајући у виду да се од почетка 1918. све више савезничких војника, посебно грчких, пријављивало за превозење бродом „Србија”, начелник Војнодрумског одсека потпуковник Тасић покренуо је 16. маја 1918. код начелника Саобраћајног одељења процедуру како би се и ови случајеви регулисали. Став потпуковника Тасића био је да савезницима не би требало дозволити коришћење брода „Србија” јер су богатији и имају довољно средстава. У складу са позитивним ставом начелника Саобраћајног одељења о овом питању, начелник Штаба Врховне

команде потписао је 9. маја 1918. решење којим је регулисано да бродом „Србија“ могу бесплатно путовати између Солуна и Микре војни обвезници савезничких војски. Посебно су наведени француски војници, с обзиром на то да су дозвољавали српским војницима да бесплатно путују њиховим бродовима на истој линији. Истим решењем бесплатно путовање дозвољено је и српским грађанима, како службено, тако и приватно, али уз посебно одобрење шефа Војнодрумског одсека.

### ЗАКЛЕТВА МОРНАРА

По сећању савременика, брод је након доласка у Солун имао важну улогу у превозу болесних војника од Беле куле до Микре. Ишао је и неколико пута до Пиреја возећи разне делегације. Током ових путовања био је наоружан са два митраљеза, која су била обавијена ћебетом како би изгледали као топови.

На основу сачуваних података, може се закључити да је најсвечанији тренутак у релативно краткој историји брода „Србија“ било полагање заклетве српских морнара. Врховна команда је наредила да посада брода „Србија“ положи заклетву и да морнари буду обучени у нове морнарске униформе, купљене на енглеској крстарици „Сен Жорж“. Датум полагања заклетве није прецизно утврђен. У литератури се наводи да је заклетва положена 18. маја 1916, али се овај датум не уклапа у хронологију историјата брода „Србија“, а није сигурно ни по ком календару је наведен. Наиме, 18. маја 1916. по старом (31. мај по новом календару), брод „Србија“ био је на путу између Волоса и Солуна, где је стигао 1. јуна. Пуоздано се зна да су морна-

Бродом „Србија“ 29. јула 1917. превезени су чланови Југословенског одбора на излет у Микру. Саобраћајно одељење упутило је претходног дана шефу Војнодрумског одсека наређење да се брод „Србија“ „спреми са најнужнијим бројем послуге Срба, Хрвата и Словенаца у оделу чистом“. Због припреме брода за ово путовање, редовног саобраћаја током дана није било.

Торпиљарка (ненаоружана) „Србија“. Колекција Шиме Оштрић

ри заклетву положили у кругу гардијске касарне у Солуну, уз присуство савезничких представника и музику Краљеве гарде.

Важан догађај за даље ангажовање брода „Србија“ било је наређење начелника Штаба Врховне команде војводе Живојина Мишића од 23. августа 1918, којим је на предлог команданта Бродарске команде ова команда издвојена из састава Војнодрумског одсека и стављена под непосредну управу начелника Саобраћајног одељења. У самом наређењу

наводи се да је Бродарска команда у том тренутку представљала основу за формирање будуће српске морнарице и да њено командно потчињавање Војнодрумском одсеку није добро решење. Заслуга за прихватање оваког решења припада команданту Бродарске команде потпуковнику Радојевићу, који се и раније залагао за унапређење српске морнарице. Једна од његових иницијатива јесте и документ од 5. фебруара 1917. којим је тражио формирање пловног парка ради што ефикасније борбе против





Потпуковник  
Милан Радојевић

непријатеља и ослобођења Србије.

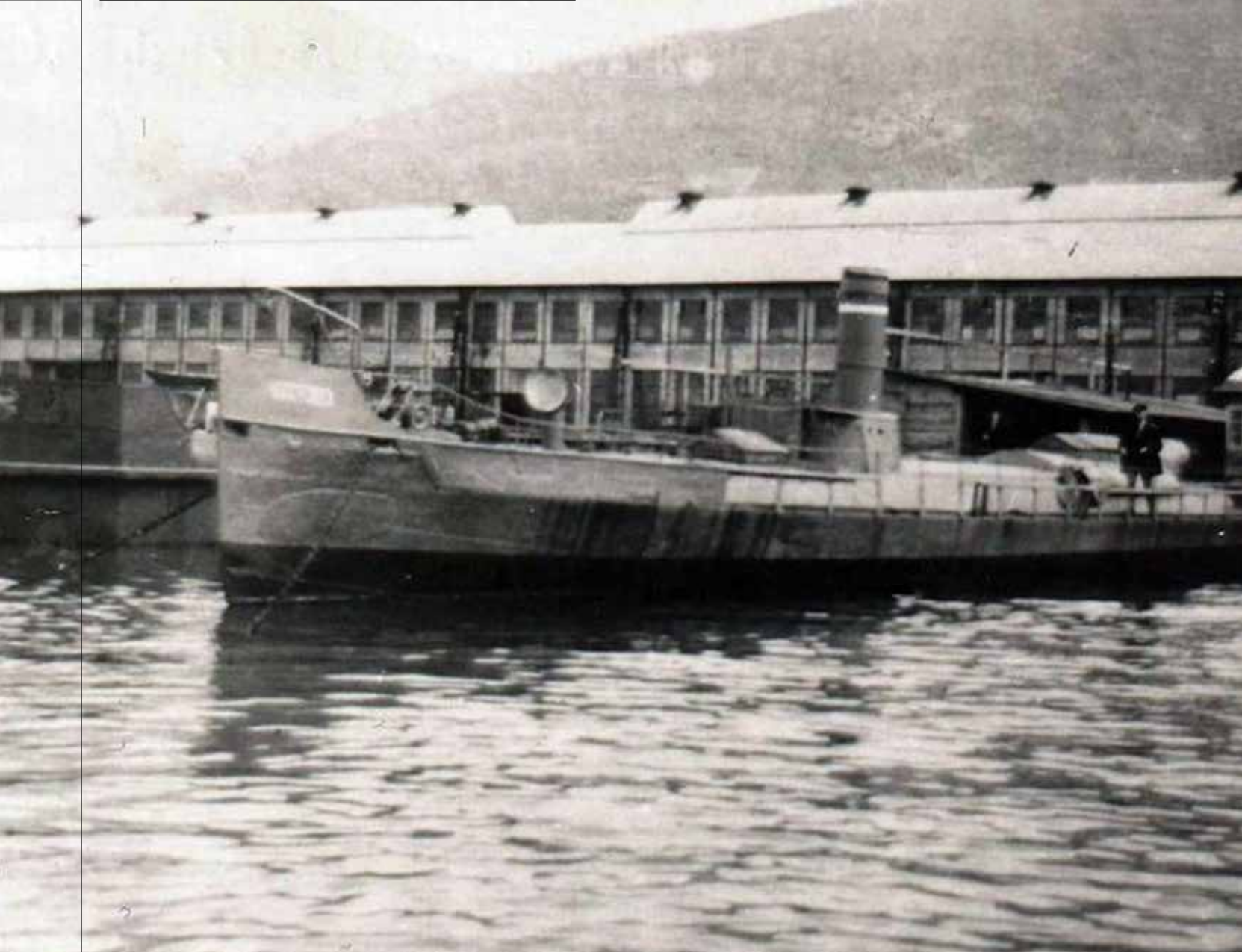
### ПОПРАВКЕ НА БРОДУ „СРБИЈА”

Када је брод „Србија” купљен крајем фебруара 1916, бродски котао већ је био стар 33 године. Конструисан је за притисак од 12 атмосфера, али је при пробама хладним притиском могао да издржи само 7,5 атмосфера. Стручна комисија која је извршила испитивање свих бродских делова, машине и котла, закључила је да је брод са извесним мањим оправкама способан за пуну снагу од 12 атмосфера. Од француске стручне комисије добијен је сертификат да котао може путовати са 5,25 атмосфера и да при овом притиску може да постигне брзину од 18 до 20 километара на час.

Командант Бродарске команде потпуковник Милан Радојевић предложио је 3. децембра 1916. шефу Војнодрумског одсека да се на четири дана обустави саобраћај, како би се на броду извршиле мање поправке на котлу и кондензатору, који су попустили услед старости и већег оптерећења. Пуковник Петар Марковић, шеф Војнодрумског одсека, доставио је 4. децембра 1916. начелнику Саобраћајног одељења извештај потпуковника Радојевића, уз напомену да је његово мишљење да на броду „Србија” котао и кондензатор треба заменити новим, јер ће поправке више коштати државу. Начелник Саобраћајног одељења пуковник Милан Ћ. Недић тражио је 6. де-

цембра 1916. да командант Бродарске команде извести где ће се извршити оправка котла и колико ће коштати. Потпуковник Радојевић известио је 7. децембра 1916. да ће оправка котла и кондензатора на броду „Србија” бити извршена у Бродарској команди и француској бродарској радионици, да ће је извршити људство команде, да ће коштати мање од педесет драхми, као и да је ту суму сачувао од одобрених кредита за оправке при куповини брода. Ради извршења оправке котла у најкраће могуће време, Саобраћајно одељење Врховне команде тражило је 11. децембра 1916. да командант Бродарске команде јави тачне димензије и број потребних цеви и прстенова за кондензатор.

У обраћању команданта Бродарске команде потпуковника Милана Радојевића шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде од 7. децембра 1916. наводи се да је Комисија тада имала у виду да брод треба да послужи неколико месеци до тада очекиваног брзог повратка у Србију, када би котао морао да буде замењен, а брод пренет на Саву и Дунав. Потпуковник Радојевић коментарисао је питање замене бродског котла тврдећи да је котао у истом стању у каквом је био приликом куповине, да замена није неопходна и да су још од када је купљен „неки пакосници преносили неосноване гласове о неупотребљивости котла”. Као аргументе навео је да брод скоро пуних девет месеци саобраћа са незнатним редуцирањем брзине, да је без про-



блема савладао тежак пут од Крфа до Солуна, као и да је у Солуну бржи од свих бродова који саобраћају до Микре. Потпуковник Радојевић навео је мишљење инжењера Милоја Здравковића, шефа машинског особља брода „Србија“, који је у јулу 1916. предлагао да се изврши оправка котла. Тај предлог Радојевић је одбацио сматрајући га површним, неумесним и штетним по државне интересе. Указујући на раз-

личите гласине, потпуковник Радојевић је подсетио да је у августу 1916. брод „Србија“ упућен на топографско премеравање и да је умало „обустављен рад брода из наводне представке о некој уображеној експлозији котла“. О томе је био обавештен чак и шеф Друмског одсека пуковник Радисав Крстић. У обраћању шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде од 7. децембра потпуковник Радојевић

је навео податке који могу указивати на потребу да се котло замени: попустила су три клина који спајају зидове котла тако да вода мало цури у ложиште, а још пет клинова је „сумњиво“; кондензатор повремено пропушта слану воду, потребна је поправка цеви кроз коју пролази осовина за елису, а потребне су и друге мање поправке које се врше у току самог саобраћаја брода или уторком када брод не саобраћа. Упркос овим чиње-



ницама, став потпуковника Радојевића био је да „када се котао негује и пази све бојазни отпадају” и да брод треба искористити у општем интересу. Највише замерки имао је на рад инжењера Милоја Здравковића, наводећи да деморалише машинско особље, као и да уместо да настоји да се котао негује како треба, „он шири застрашујуће претпоставке да не би радио на послу који му се уопште не свиди и да би имао неограничени комодитет”. Своје мишљење правдао је тешким финансијским приликама и залагао се да се котао не замењује, већ да се поправи како би био у функцији до дана када би брод кренуо на Дунав и Саву. На крају је навео да би било добро када би Бродарска команда имала нова и исправна средства за рад, али с обзиром на то да тога нема, „принуђени смо да крпимо па ипак да радимо и користимо нашој војсци”. Лично се залагао да средства која има на располагању искористи у општем интересу и да одбаци сваки луксуз, раси-

пање и комодитет.

Пуковник Петар Марковић, шеф Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде, проследио је 10. децембра 1916. акт потпуковника Радојевића начелнику Саобраћајног одељења Врховне команде. Начелник Саобраћајног одељења Врховне команде одговорио је сутрадан шефу Војнодрумског одсека и наредио да се оправке на котлу што пре изврше. На питање начелника Саобраћајног одељења о замени бродског котла, потпуковник Радојевић је 12. децембра одговорио да планира да месец дана пре повратка у Србију преко адмирала Трубрица добије један котао са Малте.

На захтев упућен 12. децембра 1916. из Војнодрумског одсека, потпуковник Милан Радојевић доставио је извештај о почетку радова на поправци брода „Србија”. Покренуо је процедуру за набавку цеви и прстенова за оправку кондензатора и уједно тражио да

Потпуковник  
Милан Радојевић  
и Адмирал Ернест  
Трубриц са  
посадом брода  
„Србија”





се одобри прекид саобраћаја брода како би се извршила оправка котла. Предложио је да саобраћај буде прекинут од 17. децембра или још раније. Заступник начелника Саобраћајног одељења пуковник Петар Марковић наредио је 15. децембра 1916. шефу Војнодрумског одсека да саобраћај бродом „Србија“ између пристаништа код Беле куле и пристаништа Микра престане 5. децембра док се не поправи котао. Истог дана о овоме је обавестио команданта места Солун. Увече 31. децембра (18. децембра по старом календару) 1916. брод „Србија“ престао је да саобраћа због извлачења на док ради поправке. Војнодрумски одсек обавестио је команду места Солун 4. марта 1917. да брод „Србија“ истог дана почиње да саобраћа по старом реду вожње.

#### ЕПИЛОГ

Након Првог светског рата, брод „Србија“ је наређењем Министарства војног септембра 1919. дотегљен у Груж и ту предат Команди пристаништа, а након тога упућен у Морнарички арсенал у Тивту, где је расходован. Према подацима из монографије Арсенала, који се наводе у литератури, Арсенал није радио до 1921, када су га Французи коначно предали Краљевини СХС, а брод „Србија“ служио је за смештај официра. На основу текста објављеног 1927. у *Војничком гласнику*, постојала је нада да брод „Србија“ буде смештен у посебно саграђеном музеју, где би се чувао. То се није догодило. У Војном музеју у Београду сачувани су звоно и део прамца брода „Србија“. ▀