

Миљан МИЛКИЋ*

Институт за стратегијска истраживања
Београд

ПРВИ СРПСКИ РАТНИ БРОД НА МОРУ. БРОД „СРБИЈА” НА КРФУ И ХАЛКИДИКИЈУ У ПРВОМ СВЕТСКОМ РАТУ

Анстракт: У чланку се анализира куповина и употреба првог српског ратног брода на мору. Брод је купљен од једног грчког трговца у фебруару 1916. године и назван „Србија”. Његова значајна улога почела је на Крфу, где је брод био ангажован на превозу војника и различитог материјала. Важан сегмент историје овог брода представља његово путовање од Крфа до Солуна у периоду од 25. маја до 1. јуна 1916. године. Брод „Србија” је током Првог светског рата представљао основу око које је требало градити будућу ратну морнарицу. О томе сведочи и наређење начелника штаба Врховне команде из августа 1918. којим је ова команда издвојена из састава Војнодрумског одсека и стављена под непосредну управу начелника Саобраћајног одељења. Међутим, након рата брод није сачуван као музејски експонат и у српској војној историји није добио значајно место.

Кључне речи: брод „Србија”, Крф, Халкидики, српска војска, Први светски рат.

Abstract: The article analyzes the purchase and use of the first Serbian warship at sea. The ship was bought from a Greek merchant in February 1916 and named “Serbia”. Its important role began in Corfu, where it served for transporting soldiers and various materials. An important segment of the history of this ship is its voyage from Corfu to Thessaloniki in the period from May 25 to June 1, 1916. During the First World War, the ship “Serbia” was the basis on which to build the future navy. This is evidenced by the order of the Chief of Staff of the Supreme Command from August 1918, by which this command was separated from the Military Road Department and placed under the direct management of the Chief of the Traffic Department. However, after the war, the ship was not preserved as a museum exhibit and did not get a significant place in Serbian military history.

Keywords: ship “Serbia”, Corfu, Chalkidiki, Serbian army, World War I

Након повлачења пред удруженим нападом аустроугарских, немачких и бугарских снага у јесен 1915. године, српска војска је морала да пређе тежак пут до албанских лука Драч, Сан Ђовани ди Медуа и Валоне, где

* miljanmilic@gmail.com

су савезници организовали прихват и снабдевање и одакле је главнина српске војске пребачена на Крф.¹ Искрцавање српских трупа на острво Крф вршено је у импровизованом пристаништу у лагуни испред села Говино, око 18 километара северно од града Крфа. Распоред српских јединица по логорима извршен је на основу наређења Врховне команде од 8. фебруара 1916. године.² Трупe Нових области распоређене су у логору код Доњег Ипсоса, трупе Одбране Београда у логору код Горњег Ипсоса, трупе Прве армије биле су распоређене у логору код Говина, Шумадијска дивизија другог позива, Дринска дивизија првог позива и Дунавска дивизија првог позива у логору код Говина, а штаб Тимочке војске био је у граду Крфу. На Крфу је уз помоћ француске интендатуре организовано снабдевање, као и реорганизација и обука српске војске.³ Према плану српске Врховне команде за извођење наставе у пешадији, урађеном на Крфу 16. марта 1916, било је предвиђено да се у року од два месеца створе добри и дисциплиновани борци.⁴ Истовремено, спровођена је и морална настава коју су држали српски војни свештеници.⁵ У логору Говино на Крфу француска војска је 1. марта 1916. организовала обуку са циљем оспособљавања српских официра и подофицира у руковању новом пушком. Коначна формација српске војске завршена је на Халкидикију, када су стигли делови српске војске из Бизерте.⁶

Након што је Врховна команда прихватила предлог начелника Саобраћајног одељења, Милана Ђ. Недића, да се формира Бродарска команда и да јој се купи један брод, крајем фебруара 1916. формирана је посебна стручна комисија у којој је био и командант Бродарске команде, потпуковник Милан Ј. Радојевић.⁷ Комисија је одабрала брод „Авго – Зора”, депласмана 69,50 тона, дужине 23,10 и ширине четири метра, који је раније био грчка торпиљерка „Рахсо”.⁸ Развијао је брзину од 16 чворова и док није прешао у власништво српске војске, саобраћао је на линији

¹ Andrej Mitrović, *Serbia's Great War 1914–1918*, London 2007, 151–161.

² *Велики рат Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрвата и Словенаца*, књ. XV, Београд 1929, 4.

³ Више о реорганизацијама српске војске: Славица Ратковић Костић, „Реорганизација војске Краљевине Србије 1916. и 1917. године”, у: *Срби и Први светски рат 1914–1918*, Београд 2015, 463–480.

⁴ *Велики рат Србије*, 115–123.

⁵ Миљан Милкић, *Верска служба у српској војсци у Првом светском рату*, Београд 2016, 204–207.

⁶ Миливоје Алимпић, *Солунски фронт*, Београд 1967, 75.

⁷ Војни архив [=ВА], ПЗ, 221, 2, 14/2. Бошко Антић, *Српска одисеја*, Београд 2002, 80.

⁸ Andrija Dabović, „Prva srpska brodarska komanda i ratni brod Srbija”, *Mornarički glasnik* 4 (1968) 570–580.

Крф – Санти Каранти. Плаћен је 45.000 драхми, а на опрему је потрошено још 5.000 драхми.⁹ Начелник Саобраћајног одељења је брод назвао „Србија”.¹⁰ Комисија је извршила испитивање свих бродских делова, машине и котла и брод „Србија” је добио сертификат од француске стручне комисије који је оверен у штабу савезничких поморских власти на Крфу.¹¹

У периоду од 12. фебруара до 23. марта 1916. године у Деловодном протоколу Саобраћајног одељења српске Врховне команде нема података о броду „Србија”.¹² Начелник Саобраћајног одељења штаба Врховне команде, пуковник Милан Ђ. Недић, обавестио је 30. марта 1916. године начелника Ађутантског одељења штаба Врховне команде да је брод „Србија”, који је набављен за потребе српске војске, пуштен у саобраћај.¹³ Најављено је да ће брод саобраћати сваког дана изузев уторка, дуж источне обале Крфа, и то пре подне за Ахилеон, Биницу, Мораитику и Мезонги, а по подне за Лазарет и Говино. Полазак из Крфа у правцу Мораитике био је у 7 сати ујутру, а за Говино у 2 сата по подне, док је повратак био предвиђен након истовара путника и робе. На основу информације упућене из Саобраћајног одељења, овај брод је био намењен за превоз официра, подофицира и војника који долазе на Крф или се враћају са Крфа, а поред тога, бродом „Србија” преношени су и пртљаг и ствари намењени за српске трупе. Команде и установе које су желеле да им се ствари пренесу требало је да о томе известе команданта Бродарске команде, који се налазио 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 могле благовремено тражити 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. присуствовали помену српским мученицима који су умрли на овом острву.¹⁴ Помену су присуствовали престолонаследник Александар Карађорђевић, четири српска генерала, око 100 српских официра, као и шефови савезничких војних мисија (француске, британске и италијанске). Тог дана, на броду „Србија” вијориле су се две велике српске заставе.

⁹ Б. Антић, *Српска одисеја*, 80. Андрија Дабовић наводи да је брод плаћен 50.000 драхми; А. Dabović, „Prva srpska broderska komanda”, 572.

¹⁰ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/2. Б. Антић, *Српска одисеја*, 80.

¹¹ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/2.

¹² ВА, ПЗ, 212, 1, 13.

¹³ ВА, ПЗ, 264, 1, 1/17.

¹⁴ М. Милкић, *Верска служба*, 84.

Путовање брода „Србија” од Крфа до Солуна

Након опоравка и реорганизације на Крфу, српска војска је упућена на Халкидики. Најпре је српска Врховна команда 20. фебруара 1916. године у Солун упутила трочлану мисију са задатком да у договору са француском мисијом одабере места за логоре у којима би била смештена српска војска.¹⁵ У Солун је 27. фебруара 1916. упућена посебна петочлана српска војна мисија са задатком да се ангажује на уређењу логора у тактичком, хигијенском и економском погледу.¹⁶ Прве јединице српске војске укрчане су на Крфу 12. априла и искрчане у Микри 18. априла, док је главни транспорт почео 18. априла.¹⁷ Групе из састава Прве армије и Коњичке дивизије укрчане су на пристаништу Говино, док су Друга и Трећа армија укрчане у Морайтици. План транспорта урадила је француска морнарица, која је и обезбедила транспортна средства и заштиту конвоја од непријатељских напада.¹⁸ Од Крфа до Солуна транспортовано је око 112.000 људи и око 8.300 коња.¹⁹ Штаб Прве армије смештен је у селу Јеникеј, Моравска дивизија у логору код Суруклија, а Вардарска дивизија у логору код села Захарци.²⁰ Штаб Друге армије стигао је у пристаниште Микра 15. маја и сместио се у селу Лутра, као и Шумадијска дивизија, а Тимочка дивизија у логору код села Зумбата. Штаб Треће армије смештен је у село Василика, Дунавска дивизија у логор код села Талатиште, а Дринска дивизија у логор код овог села. Коњичка дивизија смештена је у логору код села Редеса. Штаб српске Врховне команде укрчан је за Солун 14. маја 1916. године. Начелник штаба Врховне команде, помоћник начелника, начелник Оперативног одељења и шеф Обавештајног одсека кренули су за Солун сутрадан ујутру. Престолонаследник Александар остао је и даље на Крфу, док је команду над деловима српске војске који су остали на Крфу 13. маја преузео министар војни. Према подацима српске Врховне команде, број припадника српске војске на дан 13. август 1917. године био је: на

¹⁵ *Велики рат Србије*, 17–18.

¹⁶ ВА, ПЗ, 388, 2, 2–5. М. Алимпић, *Солунски фронт*, 77.

¹⁷ М. Алимпић, *Солунски фронт*, 78. Miladin Milošević, *Srbija i Grčka 1914–1918. Iz istorije diplomatskih odnosa*, Zaječar 1997, 205. Извештај о првим српским трупима на Халкидикију: ВА, ПЗ, 388, 2, 2/5.

¹⁸ М. Алимпић, *Солунски фронт*, 77.

¹⁹ Исто, 76.

²⁰ Miljan Milkić, “The Serbian Army in the Chalkidiki in 1916. Organization and Deployment”, *Balkanica*, XLIX (2018) 43–56.

Солунском фронту 128.941, на Крфу 3.928, у Африци 8.536, а француских и британских војника у српској војсци било је 1.970, па је српска војска имала укупно 138.468 војника.²¹

У оквиру транспорта људства и материјала Бродарске команде (укупно 78 лица, материјал, алат и чамци), са Крфа је у Солун транспортован и брод „Србија”.²² Најпре је француска војна мисија 23. маја 1916. упутила једног свог поручника и једног морнара за преглед брода. Констатовано је да бродом може путовати највише 18 лица и пет тона терета, укључујући храну и угаљ. Један официр са француске крстарице „Ернест Ренан” извршио је контролу свих докумената потребних за путовање. Од француске мисије добијена је заповест за путовање у којој је стајало да брод „Србија” треба да прође Коринтским каналом, да у Пирејској луци купи угаљ и воду, да даље плови поред Халкиса до Волоса, где опет треба да купи угаљ и воду, а затим да продужи трасом за Солун. Сав трошак око куповине угља, воде и плаћања каналских такси, подмиривала је Бродарска команда.²³

Под командом пешадијског потпуковника Милана Радојевића, брод „Србија” је из крфског пристаништа испловио 25. маја 1916. године у 12.30 сати.²⁴ Са српским морнарима путовао је и један француски официр, који је имао задатак да покаже пут који је на карти уцртан од стране француског адмиралитета, а био је задужен и за пружање неопходних обавештења, као и да помаже у вези са ратном сигнализацијом током путовања.²⁵ Брод је путовао западно од острва Паксос, затим кроз Коринтски залив, да би у Пиреј стигли 26. маја у 15 сати. У пирејској луци је од трговаца купљено пет тона угља, вода и храна. Брод је наставио пут 28. маја у 10 сати. У Халкис су стигли у 19 сати и потом сат времена чекали подизање моста како би наставили даље. Исте ноћи, посада брода „Србија” суочила се са снажним невременом, услед чега је потпуковник Радојевић одлучио да брод склони у једну увалу. Пут су наставили у 4 сата ујутру и стигли у Волос 29. маја у 10 сати. Ту су купљене две тоне угља и узета је вода. Брод је сутрадан у 15 сати наставио пут и стигао у Солун 1. јуна око 7 сати ујутру.²⁶ Саобраћајно одељење Врховне команде обавестило је 1. јуна 1916. године начелника Оперативног одељења штаба

²¹ ВА, ПЗ, 101, 2, 13.

²² ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10.

²³ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10.

²⁴ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10. Б. Антић, *Српска одисеја*, 93.

²⁵ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10.

²⁶ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10. Б. Антић, *Српска одисеја*, 96, 97.

Врховне команде да је брод „Србија” приспео.²⁷ Током пута није било опасних ситуација и брод је стигао неоштећен и исправан. Команданту је наређено да се у Микри задржи неколико дана како би простудирао прилике у пристаништима Солун и Микра и како би предложио решења за будући рад брода.²⁸ Друмски одсек упутио је 6. јуна 1916. године извештај Оперативном одељењу „Извештај о путу брода „Србија” од Крфа до Солуна”.²⁹ Брод је путовао укупно 61 сат и 30 минута, утрошено је 12 тона угља, седам тона воде, као и неопходне количине маслиновог и минералног уља.³⁰

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 је било случајева у којима су српски морнари били присебнији од њега.³¹ На крају извештаја потпуковник Радојевић је истакао да „овим путовањем наши бродари са Саве и Дунава показали су на овом тешком путу за морепловце да могу бити одлични морнари”.

Брод „Србија” на Халкидикију

Потпуковник Милан Радојевић обавестио је 4. јуна 1916. године 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.³² Потпуковник Радојевић обавестио је 12. јуна 1916. шефа Војнодрумског одсека да брод „Србија” током претходних седам дана није саобраћао јер још увек није било регулисано питање превозења и снабдевања, а није било одређено ни место за логор Бродарске команде.³³ Због тога је то време искоришћено да се изврше детаљна чишћења машине, котла и бродског корита. Отклоњени су мањи недостаци код машина, док су на крми, која је поред котла била највећи

²⁷ ВА, ПЗ, 213, 1, 1/1. Оперативни деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 1 до бр. 2230, од 24. априла до 5. септембра 1916. године.

²⁸ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/16.

²⁹ ВА, ПЗ, 213, 1, 1/1. Оперативни деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 1 до бр. 2230, од 24. априла до 5. септембра 1916. године.

³⁰ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10.

³¹ ВА, ПЗ, 228, 6, 32/10.

³² ВА, ПЗ, 232, 4, 14/2.

³³ ВА, ПЗ, 232, 4, 14/3.

недостатак брода, извршени обимни радови и она је потпуно поправљена и удвостручена са припадајућим деловима.

У Оперативном деловодном протоколу Саобраћајног одељења Врховне команде, под датумом 13. јун 1916, наилазимо на податак да је брод „Србија” оправљен и да треба регулисати његов саобраћај.³⁴ 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”.³⁵ Начелник Саобраћајног одељења сматрао је да шеф Војнодрумског одсека треба хитно да упути такав предлог, с обзиром на то да је наређењем од 12. јуна 1916. био регулисан саобраћај аутомобилима, као и да је тих дана одређено место за смештај Бродарске команде.³⁶ Шеф Саобраћајног одељења обратио се 16. јуна 1916. команданту Бродарске команде са захтевом да одреди када брод „Србија” треба да полази из Солунског пристаништа, са ког места, пре и по подне; када треба да дође у пристаниште Микра, колико ту треба да се задржава и када треба да полази из пристаништа Микра за Солун. Захтев шефа Саобраћајног одељења био је да распоред вожње треба да се подеси слично оном какав је био на Крфу, имајући у виду и потребе официра и војника који долазе у Солун и одлазе из њега.³⁷ Он је сматрао да би најбоље било да, пре подне, брод из Солуна полази између 6 и 7 сати, а по подне између 3 и 4 сата. Из Микре би 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 у задатак је стављено и то да припреми све што је потребно да брод може да пристане на одређено место у Микри и Солуну. Распоред пловидбе требало је доставити савезничком адмиралитету на одобрење. На основу предложеног плана, потпуковник Радојевић је 17. јуна 1916. године доставио шефу Војнодрумског одсека распоред превозења бродом „Србија”.³⁸ Ујутру у 7 сати брод је полазио од моста код Беле куле, долазак у Микру требало је да буде у 7.30, полазак из Микре у 8 сати, 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 сата, долазак у Микру у 4.30, полазак из Микре у

³⁴ ВА, ПЗ, 213, 1, 1/1. Оперативни деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 1 до бр. 2230, од 24. априла до 5. септембра 1916. године.

³⁵ Исто.

³⁶ ВА, ПЗ, 232, 4, 14/4.

³⁷ ВА, ПЗ, 232, 4, 4/4.

³⁸ Исто.

5 сати и долазак у Солун у 5.30 код Беле куле. Потпуковник Радојевић је предложио да у периоду 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 био снабдевен неопходним количинама угља и другим потрешти-нама. 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 је потпуковник Радојевић напоменуо да је брод „Србија” одмах спреман за саобраћај, односно у тренутку 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”. Војнодрумски одсек послао је 21. јуна 1916. обавештење пуковнику Душиу, шефу француске војне мисије у штабу Источне војске, преко делегата српске Врховне команде пуковника Милојевића, о распореду саобраћаја брода „Србија” од Солуна до Микре, и обратно, уз молбу да се регулише снабдевање брода.³⁹ Српска војска је сате рачунала према локалном времену све до 17. децембра 1918. године, када је начелник штаба Врховне команде наредио да се обустави рачунање времена „по Солунском сату” и пређе на средњоевропско време.⁴⁰ Ово наређење издато је након договора са командом француске Источне војске да све савезничке трупе пређу на средњоевропско време. Према овом наређењу, прелазак на средњоевропско време извршен је у поноћ 20/21. децембра 1918, померањем за један сат уназад. У српској војсци коришћен је званични Јулијански календар, тако да су у комуникацији са савезницима датуми писани двојно, по јулијанском и грегоријанском календару.⁴¹

Начелник Саобраћајног одељења пуковник Недић обратио се 28. октобра 1916. шефу Војнодрумског одсека, са захтевом да на предлог команданта места Солун треба изменити распоред полазака брода

³⁹ ВА, ПЗ, 213, 1, 1/1. Оперативни деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 1 до бр. 2230, од 24. априла до 5. септембра 1916. године. ВА, ПЗ, 232, 4, 4/4.

⁴⁰ ВА, ПЗ, 301, 18, 10/42.

⁴¹ После Првог светског рата, у новој краљевини грегоријански календар званично је прихваћен 12. јануара 1919. године „Законом о изједначавању старог и новог календара”. *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca*, 28. januar 1919, 3.

„Србија”.⁴² Брод је требало да креће из Солуна у 8 и у 15 сати сваког дана осим уторком, а повратак из Микре био би у 8.30 и 15.30. Пре доношења коначног распореда пловидбе, пуковник Недић је тражио став команданта Бродарске команде у вези са тим да ли би промена распореда могла да се изврши без тешкоћа.

Одређивање реда вожње брода „Србија” зависило је од војних потреба и, с друге стране, од стручног мишљења и могућности Бродарске команде да техничке могућности брода „Србија” усклади са тим потребама. 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 дотад (полазак за Микру у 7 сати, по подне у 18, а недељом из Микре у 7.30 пре подне и 18.30 по подне).⁴³ Начелник Војнодрумског одсека је сматрао да, услед повећања путника из Солуна за Микру, треба да се измени 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 19.45.⁴⁴ У свом обраћању шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде, 10. септембра 1917, потпуковник Радојевић је указао на то да су дани доста краћи и да је досадашњи ред вожње брода „Србија” неподесан.⁴⁵ Објаснио је да се приликом вечерњих путовања стварају велике тешкоће и могући су несрећни случајеви приликом кретања бродом између барки и чамаца по помрачини. Због тога је предложио да се дотадашњи ред пловидбе замени новим, јесењим: пре подне, полазак од Беле куле у 7 сати, долазак у Микру у 7.40, полазак из Микре у 7.50, а долазак код Беле куле у 8.30. Поподневни полазак испред Беле куле био би у 16 сати, долазак у Микру у 16.40, а полазак из Микре у 16.50 и долазак код Беле куле у 17.30. Предложио је да би овај ред вожње требало да се примењује од 14. септембра. Након добијене сагласности из Саобраћајног одељења 11. септембра, овај предлог је 12. септембра 1917. преточен у форму наређења начелника штаба Врховне команде.⁴⁶

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.⁴⁷ На основу обавештења

⁴² ВА, ПЗ, 232, 4, 14/6.

⁴³ ВА, ПЗ, 214, 1, 2/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 6.320 до бр. 7.392 од 13. априла до 6. јула 1917.

⁴⁴ Исто.

⁴⁵ ВА, ПЗ, 232, 4, 14/22.

⁴⁶ ВА, ПЗ, 232, 4, 14/22. ВА, ПЗ, 214, 1, 3/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 6.320 до бр. 7.392, од 13. априла до 6. јула 1917.

⁴⁷ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/8.

добијеног из штаба Источне војске, начелник штаба Врховне команде, генерал Петар Бојовић, прописао је 3. јула 1916. године процедуру за превозење људства и материјала од Солуна до Крфа.⁴⁸ 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, зависно 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 кг различитог терета.⁴⁹

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.⁵⁰ 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 (Henri Salaun), одговорио је 13. фебруара негативно. Објаснио је да због непријатељских подморница не може да гарантује безбедну пловидбу. Начелник Саобраћајног одељења Врховне команде пуковник Милан Ђ. Недић обавестио је шефа Војнодрумског одсека 17. фебруара да не одобрава путовање потпуковнику Радојевићу до Свете горе.

Потпуковник Радојевић обавестио је 24. јуна 1917. године шефа Војнодрумског одсека о томе да се истог дана у 8.15 бродом „Србија” вратио са пута из Халкиса и навео да ће о томе поднети детаљан извештај.⁵¹ Имајући у виду дужину и сложеност овог путовања,

⁴⁸ ВА, ПЗ, 264, 1, 2/15. Наредба О. Сд. бр. 502 начелника штаба Врховне команде генерала Петра Бојовића, за 3. јул (20. јун) 1916. године.

⁴⁹ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/1.

⁵⁰ М. Милкић, *Верска служба*, 150, 151.

⁵¹ ВА, ПЗ, 232, 5, 15/2.

напоменуо је да на броду није било никакве штете и да је бродарска послуга и на мору показала вредност српске војске. Известио је да је брод истог дана, 24. јуна, почео свој редовни саобраћај између Солуна и Микре. Војно друмски 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.⁵²

Бродом „Србија” су 29. јула 1917. године превезени чланови Југословенског одбора на излет у Микру.⁵³ Саобраћајно одељење је претходног дана упутило 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. године начелнику војне станице Микра да команданту Првог батаљона последње одбране старца нареди да 10. августа у 5 сати ујутру укрца на брод „Србија” неопходан број војника из Друге чете свог батаљона, који треба да обезбеђују пругу од Солуна до места Јаница (у округу Пела, словенски назив Пазар, турски назив Јенице Вардар, прим. аут.).⁵⁴ Командир Друге чете известио је 9. августа да број војника који треба да се превезу бродом „Србија” износи 132, док су 102 војника кренула на исти задатак 11. августа возом из Солуна.

Врховна команда је 11. октобра 1917. послала Саобраћајном одељењу извештај команданта Солуна, у којем се указује на то да се на пристаништу приликом укрцавања у брод „Србија” официри и чиновници гурају да што пре и преко реда уђу у брод, док се међу војницима који морају да чекају ред јавља негодовање.⁵⁵ Уједно је указано и на немогућност контроле и надзора приликом укрцавања, уз напомену начелника штаба Врховне команде да се овакве појаве зауставе и да се објави одговарајуће наређење.

Војнодрумски одсек обавестио је 20. новембра 1917. године Саобраћајно одељење да ће брод „Србија” након чишћења и фарбања истог дана бити спуштен у море са енглеског дока „Свети Ђорђе”, а да ће

⁵² ВА, ПЗ, 214, 1, 2/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 6.320 до бр. 7.392, од 13. априла до 6. јула 1917.

⁵³ ВА, ПЗ, 214, 1, 3/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 6.320 до бр. 7.392, од 13. априла до 6. јула 1917.

⁵⁴ ВА, ПЗ, 229, 3, 1/126.

⁵⁵ ВА, ПЗ, 214, 1, 4/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 8.316 до бр. 9.273, од 26. септембра до 29. новембра 1917.

у току наредног дана брод бити пуштен у саобраћај.⁵⁶ Завршни радови извршени су 9. и 10. новембра.⁵⁷ Наредне поправке на броду обављене су након пет месеци, у периоду од 23. до 28. априла 1918. године.⁵⁸ 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 недостајуће решетке, које су изгореле током употребе, поправљена је ваздушна пумпа, поправљене су и исправљене шипке за држање платна на броду ради летње пловидбе и извршене су ситније поправке које су уочене током радова на броду. Током оних дана којима брод није саобраћао, начелник Саобраћајног одељења наредио је да, по реду возње који је важио за брод „Србија”, између Марсовог поља и Микре саобраћају два теретна аутомобила. Утовар је био испред зграде Српског војног дома, а истовар пред Главном војном станицом у Микри. Након пуштања брода у саобраћај, ред возње је измењен утолико 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.⁵⁹ Наиме, због великог броја војника који нису били положили заклетву, начелник штаба Врховне команде наредио је 29. октобра 1917. да се заклетва незаклетих војника изврши према следећем распореду: да се у Допунској команди у Микри 1. новембра у 10 сати изврши заклетва свих незаклетих из команди и установа у Солуну, Микри, Зејтинлику и из околине Солуна; у месту штаба Прве армије да се 5. новембра у 10 сати изврши заклетва свих незаклетих из команде Битољске дивизијске области и других установа у рејону Прве армије; у месту штаба Друге армије, 7. новембра у 10 сати, свих незаклетих из Друге армије и из јединица и установа у Водени и Вертекопу. За транспорт војног рабина и војног имама, као и војника из јединица у Солуну 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 након завршетка заклетве, војнике врати до Беле куле.

⁵⁶ ВА, ПЗ, 214, 1, 4/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 8.316 до бр. 9.273 од 26. септембра до 29. новембра 1917. ВА, ПЗ, 221, 2, 14/7. ВА, ПЗ, 228, 14, 36/55.

⁵⁷ ВА, ПЗ, 228, 14, 36/55.

⁵⁸ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/7.

⁵⁹ М. Милкић, *Верска служба*, 197, 198.

Војнодрумски одсек обавестио је 29. јануара 1918. године Саобраћајно одељење да органи Команде места у Солуну не присуствују редовно при поласку и доласку брода „Србија”, уз молбу да се ово регулише”.⁶⁰

Наређењем начелника Саобраћајног одељења од 30. априла 1918. године регулисан је превоз и грађана који су бродом „Србија” путовали приватним или службеним послом.⁶¹ Имајући у виду чињеницу да је од почетка 1918. године све више савезничких војника, посебно грчких, почело да се пријављује за превозење бродом „Србија”, начелник Војнодрумског одсека, потпуковник Тасић, покренуо је 16. маја 1918. године код начелника Саобраћајног одељења процедуру како би се и ови случајеви регулисали.⁶² Став потпуковника Тасића био је да савезницима не би требало дозволити коришћење брода „Србија” јер су савезници богатији и имају довољно средстава. У складу са позитивним ставом начелника Саобраћајног одељења по овом питању, начелник штаба Врховне команде потписао је 9. маја 1918. године решење којим је регулисано да бродом „Србија” између Солуна и Микре могу бесплатно путовати војни обвезници савезничких војски.⁶³ Посебно су наведени француски војници, с обзиром на чињеницу да су они дозвољавали српским војницима бесплатно путовање својим бродовима на истој линији од Солуна до Микре. Истим решењем дозвољено је бесплатно путовање и српским грађанима који су путовали службено или приватно, али уз посебно одобрење шефа Војнодрумског одсека.

На основу записаних сећања савременика, брод је након доласка у Солун имао важну улогу у превозењу болесних војника од Беле куле до Микре, а неколико пута је ишао до Пиреја возећи разне делегације.⁶⁴ Током ових путовања, брод је био наоружан са два митраљеза, која су била обавијена ћебетом како би изгледало да су то заправо топови.⁶⁵

На основу сачуваних података, можемо закључити да је најсвечанији тренутак у релативно краткој историји постојања брода „Србија” био дан када су српски морнари положили заклетву.⁶⁶ У литератури се наводи да је Врховна команда наредила да посада положи заклетву и да су морнари у новим морнарским униформама, купљеним на енглеској крстарици

⁶⁰ ВА, ПЗ, 214, 1, 5/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења од бр. 9.274 до бр. 10.881, од 29. новембра 1917. до 17. априла 1918.

⁶¹ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/8.

⁶² Исто.

⁶³ Исто.

⁶⁴ Ж. Ј. Кезић, „Заклетва прве српске морнарице”, *Војнички гласник* 19–20 (1927) 247.

⁶⁵ Исто.

⁶⁶ Исто, 247–249.

„Сен Жорж”, заклетву положили 18. маја 1916. године.⁶⁷ Потребно је указати на то да 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. маја по новом), брод „Србија” је био на путу између Волоса и Солуна, где је стигао 1. јуна. Морнари су заклетву положили у кругу гардијске касарне у Солуну, на најсвечанији начин, у присуству савезничких представника и уз музику Краљеве гарде.⁶⁸

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.⁶⁹ У самом наређењу се наводи 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 оваквог 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 у циљу што ефикасније борбе против непријатеља и ослобођење Србије.⁷⁰

Поправке на броду „Србија”

Када је брод „Србија” купљен крајем фебруара 1916. године, бродски котао је већ био стар 33 године.⁷¹ Био је конструисан за притисак од 12 атмосфера, али је при пробама хладним притиском могао да издржи само 7,5 атмосфера. Стручна комисија која је тада 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 км на сат.

Командант Бродарске команде, потпуковник Милан Радојевић, предложио је 3. децембра 1916. године шефу Војнодрумског одсека да се

⁶⁷ Б. Антић, *Српска одисеја*, 105, 106.

⁶⁸ Ж. Ј. Кезић, „Заклетва прве српске морнарице”, 249.

⁶⁹ А. Dabović, „Prva srpska broderska komanda”, 575.

⁷⁰ Исто, 574.

⁷¹ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/2.

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 радом.⁷² Пуковник Петар Марковић, шеф Војнодрумског одсека, доставио је 4. децембра 1916. године начелнику Саобраћајног одељења извештај потпуковника Радојевића, уз напомену да је његово лично мишљење да на броду „Србија” котао и кондензатор треба заменити новим, сматрајући да ће поправке више коштати државу.⁷³ Начелник Саобраћајног одељења, пуковник Милан Ђ. Недић, тражио је 6. децембра 1916. да командант Бродарске команде извести где ће се извршити оправка котла и колико ће та оправка коштати.⁷⁴ Потпуковник Радојевић је 7. децембра 1916. известио да ће оправка котла и кондензатора на броду „Србија” бити извршена у Бродарској команди и француској бродарској радионици, да ће целокупну оправку извршити људство ове команде, да ће коштати мање од педесет драхми, као и да ту суму има сачувану од одобрених кредита за оправке при куповини брода.⁷⁵ У циљу извршења оправке котла у најкраћем могућем року, Саобраћајно одељење Врховне команде тражило је 11. децембра 1916. да командант Бродарске команде јави тачне димензије и број потребних цеви и прстенова за кондензатор.⁷⁶

У обраћању команданта Бродарске команде, потпуковника Милана Радојевића, шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде, од 7. децембра 1916. године, 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.⁷⁷ Потпуковник Радојевић коментарисао је питање замене бродског котла, тврдећи да је котао у истом стању у каквом је био приликом куповине, да замена котла није неопходна и да још од периода када је брод купљен, „неки пакосници преносили су неосноване гласове о неупотребљивости котла”. Као аргументе, навео је да брод већ скоро пуних девет месеци саобраћа са незнатним редуцирањем брзине, да је без проблема савладао тежак пут од Крфа до Солуна, као и да је у Солуну бржи од свих осталих бродова који саобраћају до Микре. Потпуковник Радојевић навео је мишљење

⁷² ВА, ПЗ, 221, 2, 14/1.

⁷³ Исто.

⁷⁴ Исто.

⁷⁵ Исто.

⁷⁶ Исто.

⁷⁷ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/2.

инжењера Милоја Здравковића, шефа машинског особља брода „Србија”, који је у јулу 1916. предлагао да се изврши оправка котла. Радојевић је одбацио предлог јер је сматрао да је сувише површан, теоријски, неумесан и штетан по државне интересе. Указујући на различите штетне гласине, потпуковник Радојевић је подсетио на ситуацију када је у августу 1916. брод „Србија” упућен на топографско премеравање и када је умало „обуостављен рад брода из наводне представке о некој уображеној експлозији котла”. О томе је био обавештен чак и шеф Војнодрумског одсека, пуковник Радисав Крстић, и мало је недостајало да ангажовање брода буде обуостављено. У свом обраћању шефу Војнодрумског одсека Саобраћајног одељења Врховне команде, од 7. децембра, потпуковник Радојевић је навео податке који могу указивати на потребу да се котао 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 чињеницама, став потпуковника Радојевића био је да „када се котао негује и пази, све бојазни опадају” и да брод треба искористити у општем интересу. Највише замерки имао је на рад инжењера Милоја Здравковића, за кога је сматрао 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 ка Дунаву и Сави. Потпуковник Радојевић је на крају навео да би било добро када би Бродарска команда имала сва нова и исправна средства за свој 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 излишан луксуз, расипање 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.⁷⁸ Начелник Саобраћајног одељења Врховне команде одговорио је сутрадан шефу Војнодрумског одсека и наредио да се оправке на котлу

⁷⁸ Исто.

што пре изврше.⁷⁹ На питање начелника Саобраћајног одељења о томе како планира да једног дана замени бродски котао, потпуковник Радојевић је 12. децембра одговорио да планира да се месец дана пре повратка у Србију обрати преко адмирала Трубрица и да добије један котао са Малте.⁸⁰

На захтев упућен 12. децембра 1916. из Војнодрумског одсека, потпуковник Милан Радојевић је сутрадан доставио извештај о почетку радова на поправци брода „Србија”.⁸¹ Покренуо је процедуру за набавку цеви и прстенова за оправку кондензатора и уједно тражио да се одобри прекид саобраћаја брода „Србија”, како би се извршила оправка котла. Предложио је да би саобраћај могао бити 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 од 5. децембра све док се не поправи котао.⁸² Истог дана о овоме је обавестио команданта места Солун. Увече 31. децембра (18. децембра по старом календару) 1916. године, брод „Србија” је престао да саобраћа због извлачења на док, ради поправке.⁸³ Војнодрумски одсек обавестио је 4. марта 1917. године команду места Солун да брод „Србија” истог дана почиње да саобраћа по старом реду вожње.⁸⁴

Епилог

Након Првог светског рата, брод „Србија” је наређењем Министарства војног у септембру 1919. дотегљен у Груж и ту предат Команди пристаништа, а након тога је упућен у Морнарички арсенал у Тивту, где је расхићен.⁸⁵ Према подацима из монографије Арсенала, који се наводе у литератури, Арсенал није радио до 1921, када су га Французи коначно

⁷⁹ Исто.

⁸⁰ Исто.

⁸¹ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/1.

⁸² Исто.

⁸³ ВА, ПЗ, 221, 2, 14/3.

⁸⁴ ВА, ПЗ, 214, 1, 1/1. Деловодни протокол Саобраћајног одељења Врховне команде од бр. 5.360 до бр. 6.319, од 18. фебруара до 13. априла 1917.

⁸⁵ А. Dabović, „Prva srpska broderska komanda”, 580. Б. Антић, *Српска одисеја*, 122, 123. Бошко Антић, Драган Спасојевић, *Речна флотила 1915–2015*, Београд 2016, 64.

предали Краљевини СХС, а брод „Србија” је у то време служио за смештај официра.⁸⁶ На основу текста објављеног 1927. године у *Војничком гласнику*, постојала је нада да брод „Србија” буде смештен у посебно саграђени музеј, где би се чувао.⁸⁷ Из засад непознатих разлога, то се није догодило. У Војном музеју у Београду сачувани су звоно и део прамца брода „Србија”.

⁸⁶ Б. Антић, *Српска одисеја*, Београд 2002, 123.

⁸⁷ Ж. Ј. Кезић, „Заклетва прве српске морнарице”, 249.

ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ – LIST OF REFERENCES

Необјављени извори – Unpublished Primary Sources

Војни архив

Објављени извори – Published Primary Sources

Велики рат Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрвата и Словенаца, књ. XV, Београд 1929. [*Veliki rat Srbije za oslobođenje i ujedinjenje Srba, Hrvata i Slovenaca*, књ. XV, Београд 1929]

Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca, 28. januar 1919.

Литература – Secondary Works

Dabović Andrija, „Prva srpska broderska komanda i ratni brod *Srbija*”, *Mornarički glasnik* 4 (1968) 570–580.

Milkić Miljan, “The Serbian Army in the Chalkidiki in 1916. Organization and Deployment”, *Balkanica* XLIX (2018) 43–56.

Milošević Miladin, *Srbija i Grčka 1914–1918. Iz istorije diplomatskih odnosa*, Zaječar 1997.

Mitrović Andrej, *Serbia's Great War 1914–1918*, London 2007.

Алимпих Миливоје, *Солунски фронт*, Београд 1967. [Alimpić Milivoje, *Solunski front*, Beograd 1967]

Антић Бошко, *Српска одисеја*, Београд 2002. [Antić Boško, *Srpska odiseja*, Beograd 2002]

Антић Бошко, Спасојевић Драган, *Речна флотила 1915–2015*, Београд 2016 [Antić B., Spasojević Dragan, *Rečna flotila 1915–2015*, Beograd 2016]

Кезић Ж. Ј., „Заклетва прве српске морнарице”, *Војнички гласник* 19–20 (1927) 247–249. [Keziž Ž. J., „Zakletva prve srpske mornarice”, *Vojnički glasnik* 19–20 (1927) 247–249]

Милкић Миљан, *Верска служба у српској војсци у Првом светском рату*, Београд 2016. [Milkić Miljan, *Verska služba u srpskoj vojsci u Prvom svetskom ratu*, Beograd 2016]

Ратковић Костић Славица, „Реорганизација војске Краљевине Србије 1916. и 1917. године”, у: *Срби и Први светски рат 1914–1918*, Београд 2015, 463–480. [Ratković Kostić S., „Reorganizacija vojske Kraljevine Srbije 1916. i 1917. godine”, у: *Srbi i Prvi svetski rat 1914–1918*, Beograd 2015, 463–480]

Miljan Milkić

**THE FIRST SERBIAN WAR SHIP AT SEA.
SHIP “SERBIA” ON CORFU AND CHALKIDIKI IN THE FIRST
WORLD WAR**

Summary

After retreating before a joint attack of Austro-Hungarian, German and Bulgarian forces in the autumn of 1915, the Serbian army had to cross a difficult road to the Albanian ports of Durres, San Giovanni di Medua and Vlora, where the Allies organized supplies. The Serbian army transferred to Corfu, where they bought a ship from a merchant and named it “Serbia”. The commission inspected all ship parts and machines, and the ship “Serbia” received a certificate from the French expert commission, at the headquarters of the allied maritime authorities in Corfu. The ship “Serbia” transported soldiers and various materials for the needs of both the Serbian and allied armies. In the period from May 25 to June 1, 1916, the ship “Serbia” sailed from Corfu to Thessaloniki. In Thessaloniki, it continued to play a significant role in the transport of people and material. Based on the preserved data, we can conclude that the most solemn moment in the relatively short history of the ship “Serbia” was the day when Serbian sailors took the oath. The sailors took the oath in the Royal Guard barracks in Thessaloniki in the most solemn way, in the presence of allied representatives, with the Royal Guard playing music. Traveling by the ship “Serbia” largely depended on the current war situation. After the First World War, the ship “Serbia” was transferred to Tivat by the order of the Ministry of Defence in September 1919. Based on the text published in 1927 in the Military Gazette, there was hope that the ship “Serbia” would be housed in a specially built museum. For the reasons currently unknown, this did not happen. The bell and part of the bow of the ship are kept in the Military Museum in Belgrade.

Оригиналан научни рад

Примљен: 31.03.2022.

Коначно прихваћен за објављивање: 31.05.2022.