

УДК: 94:355.353(497.1)"1918/1953"
327::911.3(282.243.7)"1918/1953"
COBISS.SR-ID 110427401
DOI број: 10.5937/vig2201107P

Језик рада: Српски
Примљен: 31. 03. 2022.
Прихваћен: 24. 06. 2022.
Тип рада: Прегледни научни рад

Поручник бојног брода Вања Проданић, МА

Управа за међународну војну сарадњу,
Сектор за политику одбране, Министарство одбране
Београд, Република Србија
E-mail: vanja.prodanic@mod.gov.rs

др Јасмина Танасић

Стална конференција градова и општина
Београд, Република Србија
E-mail: jasmina.tanasic@skgo.org

ЗНАЧАЈ ДУНАВА И УЛОГА РЕЧНЕ РАТНЕ ФЛОТИЛЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ДРЖАВЕ (1918–1953)

АПСТРАКТ: Део тока Дунава кроз регион југоисточне Европе био је у центру бројних сукоба и војних конфронтација за време оба светска рата, као и предмет обавештајних активности страних сила. Стога је постојање модерне и јаке речне ратне флотиле било од великог значаја за југословенску државу и одбрану њених виталних интереса. Предмет рада је развој речне ратне флотиле југословенске државе на Дунаву, у периоду од краја Првог светског рата до 1953. године, са циљем да се, кроз анализу садржаја доступне литературе и докумената, сагледа да ли је улагање у опремање и јачање ове јединице одговарало тренутном значају Дунава који је ова река имала за велике европске силе тог доба, као и за остале земље у региону дунавског басена, али, пре свега, за југословенску државу. Основно истраживачко питање јесте да ли је речној ратној флотили придавана стратешка важност у смислу опремљености и техничког стања бродова, имајући у виду изазове са којима се ова јединица сусретала?

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Дунав, речна ратна флотила, југословенска држава. Балканско полуострво, трговачка флота, Ђердап

Увод

Географска позиција Дунава ставља га у ред најзначајнијих геополитичких и стратешких тачака на нашем континенту. Важност Дунава у геостратешком смислу у периоду од краја Првог светског рата до средине педесетих година XX века потврђује и заинтересованост великих сила за Подунавље, пре свега Велике Британије, Немачке и Совјетског Савеза. Дешавања у Првом и Другом светском рату сведоче да је Дунав представљао врло значајну улогу у борбеним дејствима и да су активности речних ратних флотила утицале на даљи ток рата. Део Дунавског слива на територији југословенске државе обухватао је јужни део Панонске низије и, због мноштва канала, представљао регију са најразвијенијом комуникационом мрежом у односу на горњи и доњи слив Дунава. Значај те повезаности огледао се у економском и геостратешком смислу. Дунав је био и гранична река Југославије са Румунијом, у дужини од готово 230 километара.¹

Југословенска држава, у наведеном периоду, подразумева све државе које су постојале на овим просторима: од Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца (у даљем тексту Краљевина СХС), преко Краљевине Југославије, Демократске Федеративне Југославије, до Федеративне Народне Републике Југославије (у даљем тексту ФНРЈ). Нема сумње да је југословенска држава, у контексту могућности које је пружао Дунав са свим својим притокама, имала потребу за развијеном и модерном речном ратном флотилом. Међутим, то се није десило, с обзиром на то да је највећим делом од краја Првог светског рата попуна бродовима и осталим важним средствима била у другом плану, у односу на поморски део пловних јединица.

Од 1945. године Југославија се суочавала са другачијим изазовима и претњама у односу на оне у непосредним ратним дејствима, те је с тим у вези настала потреба и да се речна ратна флотила прилагоди новонасталој ситуацији. Након Резолуције Информбироа 1948. године, Дунав је постао природна граница, али и место спајања са доскорашњим савезницима, сателитима СССР-а: Бугарском, Мађарском и Румунијом. Новонастала ситуација наметнула је потребу за унапређењем капацитета речне ратне флоте, што се делимично и остварило. Међутим, тај процес је прекинут 1953. године, Стаљиновом смрћу, када се акценат са модернизације речне, пребацује на поморску компоненту оружаних снага.

¹ Бошко Антић, *Пловидба на унутрашњим пловним путевима* (Сплит: Савезни секретаријат за народну одбрану, Управа ратне морнарице, 1976), 58-66.

Имајући све то у виду, у овом раду је настојано да се, кроз анализу садржаја литературе и докумената, као основну емпиријску методу, сагледа да ли су развој и опремање речне ратне флотиле југословенске државе оправдавали важност коју је Дунав имао за наше националне интересе. Интересовање за ову тему је ограничено (углавном на истраживања др Милана Гулића и контраадмирала у пензији Бошка Антића), те су и референце временски ограничене на период до 2014. године. Анализа стања речне ратне флотиле након два светска рата такође је предмет рада, посебно имајући у виду да је бродовље на употреби у овој јединици, закључно са завршетком Другог светског рата, углавном наслеђено од непријатељских флота на Дунаву поражених у Првом светском рату. Модерна речна ратна флотила има зачетке у годинама по завршетку Другог светског рата, када је и почео значајнији успон југословенске економије. Имајући у виду да се речни саобраћај развијао одређеним темпом, али перманентно све до избијања Другог светског рата, могло се очекивати да се, упоредо с тим, увећава и потреба за модернизацијом и унапређењем пловног парка речне ратне флотиле Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, односно Краљевине Југославије.

Период између два светска рата

Српска Бродарска команда формирана је на основу наредбе Врховне команде српске војске од 15. децембра 1915. године, за време боравка наше војске на Крфу. За њеног команданта одређен је потпуковник Милан Ј. Радојевић. Команда је пребазирана из Солуна у Београд 29. новембра 1918. године, наредбом Савезничке врховне команде.² Краљевина СХС се по завршетку Првог светског рата суочила са проблемом повраћаја свог бродовља, с обзиром на то да је већина или уништена, или пак конфискована за време ратних збивања. Комплетан пловни парк на Дунаву нашао се у рукама савезничке Врховне команде, па се процес повраћаја бродова одвијао врло sporo.³

Током октобра 1918. године бродови аустроугарске речне ратне флотиле имали су важну улогу током повлачења окупационих снага из Србије, штитећи прелазак своје војске преко Дунава. Аустроу-

² Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав – Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944* (Београд: Институт за савремену историју, 2014), 41.

³ Милан Гулић, *„Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)”* (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2012), 36–38.

гарска речна ратна флотила у то време састојала се од два дивизиона монитора (укупно десет бродова) и једног дивизиона речних патролних чамаца (укупно осам бродова), једног командног брода, пет наоружаних мањих бродова, три миноловца и минополагача, брода-болнице и једног брода за позадинску службу са више шлепова. Из доњег подунавља повлачило се и шест немачких монитора, који су представљали остатак Дунавске стражарске флотиле, која је имала 37 пловних средстава. Само мали број бродова извучен је приликом повлачења, док су највећи део потопиле сопствене посаде, како их савезници не би запленили.⁴

У тренутку слома Централних сила, 13. новембра 1918. године, Врховна команда савезничких снага основала је Команду дунавске пловидбе, чије је седиште смештено у Београду. Основни задаци Команде били су координација рада речне ратне флотиле са копненом војском, осигурање транспорта трупа, материјала и намирница Дунавом и заштита постројења дуж речног тока, односно организација безбедне пловидбе на Дунаву ради снабдевања савезничких трупа. Команда дунавске пловидбе под собом је имала целокупан цивилни и војни пловни парк, који је убрзо прешао у надлежност новоформиране Краљевине СХС. Команда је постојала врло кратко, да би званично престала са радом 1. фебруара 1920. године.

Међусавезничку дунавску комисију, која је почела са радом 19. маја 1919. године, чинили су представници Италије, Француске, Велике Британије и Сједињених Америчких Држава, а нешто касније и Чехословачке, Румуније и Краљевине СХС. Њен задатак био је успостављање режима пловидбе у миру и у ванредним околностима након завршетка Првог светског рата. На челу Међусавезничке дунавске комисије, која је уступила место Међународној дунавској комисији током маја 1920. године, налазио се британски адмирал Ернест Чарлс Томас Трубриџ (*Ernest Charles Thomas Troubridge*).

Пред крај и непосредно након Првог светског рата, уследила је велика борба око повраћаја бродова дунавске речне ратне и трговачке флоте, како на бојном пољу, тако и дипломатским средствима. Дана 18. новембра 1918. године, српска војска извршила је блокаду Дунава код Баје, онемогућивши тиме даље извлачење непријатељског бродовља и материјала узводном пловидбом, након чега је у нашем поседу било чак 106 пароброда и 1.148 шлепова, танкера, елеватора, понтона и др.⁵

⁴ Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав – Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944*, оп. цит., 33.

⁵ Исто, 35–36.

С обзиром на то да је Аустроугарска била у обавези да српској Врховној команди преда шест монитора у пристаништу Београд, на јарболе тих бродова истакнута је српска застава, док су посаде сачињавали Југословени. Ови бродови су од Савезничке врховне команде добили задатак да, у што краћем року, исплове низводно ради пресецања железничке пруге Оршава – Турну Северин и онемогућавања даљег повлачења немачких трупа. Припрема српске Врховне команде за извршење овог задатка била је непосредан разлог за пребазирање Бродарске команде из Солуна у Београд.⁶ Крајем децембра 1918. године, вицеадмирал Трубриц је, уз помоћ одељења бродараца из Српске бродарске команде и неколико британских официра и морнара, успео да пребаци пет монитора и два патролна брода из Будимпеште у Београд, од којих је 1. јануара 1919. године организовао прву речну ратну флотилу Краљевине СХС. Она је била појачана са два британска монитора и два бивша турска моторна чамца. Сви бродови флотиле опремљени су у бродарској радионици на Чукарици, док су посаде чинила укупно 202 југословенска добровољца (официра, подофицира и морнара) из некадашње аустроугарске ратне морнарице.⁷

Уговором о миру из 1919/1920. године, управа над реком Дунав подељена је у две надлежности: на Европску дунавску комисију, која је била надлежна за „поморски“ део, и Међународну дунавску комисију, надлежну за „речни“ део Дунава.⁸ Чињеница да су се у саставу Међународне дунавске комисије, поред држава чије обале је заплувскивао Дунав (Немачка – Баварска и Витемберг, Аустрија, Чехословачка, Краљевина СХС, Бугарска и Румунија), нашле и Велика Британија, Француска и Италија, говори о значају који је Дунав имао за велики број европских земаља тог доба. У Паризу су током 1920. и 1921. године одржане две конференције, са циљем да земље у чијем је то интересу израде коначан статут реке Дунав. Дефинитиван статут Дунава усвојен је током јула 1921. године конвенцијом којом је пловидба Дунавом дефинисана као слободна, а дефинисан је и посебан технички и административни сервис за сектор Ђердапа.⁹ Све одлуке и правилници Међународне дунавске комисије доношени су ради обезбеђивања сигурне и несметане пловидбе бродова под свим заставама, посебно у ђердапском сектору, што је било неопходно због испуњења економских циљева великих европских сила.

⁶ Исто, 41.

⁷ Владимир Пожег, *Векови српског поморства и речног бродарства* (Београд: Лома, 2008), 189.

⁸ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 40–41.

⁹ Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав – Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944*, оп. цит., 56–59.

Сен Жерменским уговором (Уговором о миру са Аустријом), поред осталог, дефинисан је и модалитет поделе заплењеног бродовља на Дунаву у тренутку завршетка ратних дејстава у Првом светском рату, док је процес поделе требало да утврде изборне судије из Сједињених Америчких Држава. Тај задатак је амерички председник Вудро Вилсон (*Woodrow Wilson*) доделио Вокеру Д. Хајнсу (*Walker D. Hines*).¹⁰

Делегација Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу, током разговора са Вокером Хајнсом, указивала је на значај који су за новоформирану југословенску државу имали Дунав и остале пловне реке и канали са бродовљем, посебно имајући у виду степен разорености путева и железница у земљи. Наша страна није била вољна да преговара о арбитражи заплењеног пловног парка у захвату пловних путева јужно од Баје до 13. новембра 1918. године, до када су званично трајала непријатељска дејства на Источном фронту, већ искључиво о бродовима који су се у том тренутку налазили на територији Мађарске и Аустрије. С друге стране, делегације Мађарске и Аустрије захтевале су реституцију заплењеног пловног парка у захвату пловних путева у Краљевини СХС и Румунији, што је цео арбитражни процес учинило тешким и изазовним.¹¹

Вокер Хајнс је, 2. августа 1921. године, након 14 месеци проучавања питања поделе пловног парка, донео одлуку да Краљевини СХС припадне највећи део заплењеног бродовља, изузев малобројних пловила за које је током процеса преговора доказано да нису употребљавана у војне сврхе. Одлука о уступању бродовља Краљевини СХС обухватила је, поред осталог, 97 бродова, 806 шлепова и танкера, неколико пловних справа и постројења, као и неколико десетина дереглија и дрварица, што ју је у то доба учинило власником највећег пловног парка на Дунаву. Иако је стање техничке исправности додељених пловних средстава било на ниском нивоу, имајући у виду услове у којима су се користила за време ратних дешавања, може се рећи да су управо тим пловним парком постављени темељи нашем бродарству на Дунаву.¹²

У оквиру арбитражног процеса, расподела ратних бродова из састава некадашње аустроугарске Дунавске ратне флотиле била је мање сложена. Међутим, иако је Краљевина СХС захтевала укупно осам бродова, нашој страни је додељено само четири монитора: „Босна“, „Енс“, „Кереш“ и „Бодрог“. Такође, важно је напоменути да је мировним уговорима Аустрији, Мађарској и Бугарској забрањено формирање речне ратне флотиле.¹³

¹⁰ Исто, 47.

¹¹ Исто, 48; 51.

¹² Исто, 51.

¹³ Исто, 53.

Све до поделе аустроугарске речне ратне флотиле, регулисане париском дунавском конвенцијом из 1921. године, на Дунаву су војни и заплењени трговачки бродови са југословенским посадама пловили под српском заставом. Тек 1. марта 1921. године, на бродовима речне ратне флотиле и морнарице завиорила се међународно призната застава Краљевине СХС.¹⁴ По окончању Првог светског рата, након слома Аустроугарске, Русија и Турска су потиснуте са Дунава. Стога су велике европске силе престале да се мешају у контролу и надзор пловидбе на Дунаву, чиме је омогућен даљи раст и развој дунавске трговачке флоте Краљевине СХС. Специјални изасланик Друштва народа за Дунав поднео је, 6. августа 1925. године, извештај о пловидби на Дунаву, у којем је наведено да Краљевина СХС има апсолутни примат када је у питању број пловила и укупна носивост, са чак 24,45% од укупног међународног пловног парка.¹⁵

С друге стране, забележено је да су ударне снаге речне ратне флотиле 1925. године у свом саставу имале четири монитора (два већа и два мања, старија), док је неколико наоружаних реморкера и моторних чамаца чинило помоћно бродовље. Монитори су били оклопљени и наоружани топовима средњег калибра, а на флотној листи није било већих патролних чамаца.¹⁶ Будући да техничко стање трговачког бродовља у нашем поседу није било на завидном нивоу, без адекватног и правовременог финансијског улагања у обнову флоте није се ни могло очекивати да ће Краљевина СХС дуги низ година бити у стању да профитира кроз транспорт и трговину воденим путем. Наиме, највећи део пловила био је наслеђен као ратни плен или пак извађен са речног дна, ремонтван и враћен у употребу. Осим тога, од велике важности је и чињеница да ни у речну ратну флотилу, која је требало да представља гарант сигурне пловидбе и транзита бродова под српском заставом у захвату унутрашњих пловних путева, а посебно Дунава, није улагано на адекватан начин. Велики део бродова је убрзо застарео и постао неперспективан за дуготрајну употребу. Крајем двадесетих година прошлог века извршена је анализа техничког стања флоте, како војне и трговачке, тако и речне и поморске. Дошло се до закључка да су бродови у просеку стари око тридесет година, да нису првокласне конструкције ни по материјалу од којег су саграђени, ни по изradi у бродоградилиштима из којих потичу, те да су погонски мотори неекономични, скупи и да је бродовље потребно обновити.¹⁷

¹⁴ Исто, 192.

¹⁵ Исто, 83; 85.

¹⁶ Б. В, „Наша ратна морнарица“, у: *Алманах Јадранских стража*, уредник др Винко Витезица (Београд: Народна мисао, 1925), 212.

¹⁷ Балтазар Ковачек, „Трговачка морнарица“, у: *Алманах Јадранских стража*, уредник Станко Банић (Београд: Јадранска стража, 1928), 437.

Окосницу речне ратне флотиле југословенске државе у периоду између два светска рата чинили су некадашњи монитори аустроугарске Дунавске ратне флотиле, „Вардар” (некадашњи „Босна”), „Драва” (некадашњи „Енс”), „Сава” (некадашњи „Бодрог”) и „Морава” (некадашњи „Кереш”). Осим тога, у флотној листи били су и јахта „Драгор”, краљевски бродови „Цер”, „Шабац” и „Сисак”, реморкери „Мостар”, „Ловћен” и „Велебит” и ведете „Граничар” и „Стражар”.¹⁸

У периоду између два светска рата југословенска речна ратна флотила није добила ниједан нов брод, а у међувремену је и наоружање на постојећим бродовима застарело. Процес модернизације наоружања, односно замене бродских топова и митраљеа, одвијао се изузетно споро.¹⁹ Поражавајућа је чињеница да је југословенска речна ратна флотила у освит Другог светског рата, 1938. године, и даље поседовала четири монитора који су добијени као ратни плен из Првог светског рата и који су чинили њене ударне снаге.²⁰ По избијању априлског рата 1941. године, задатак југословенске морнарице био је, поред осталог, да на рекама и језерима помаже копнене операције. У складу са планом почетних операција, уочи рата положене су мине на Дунаву, док је главнина речне флотиле дислоцирана на Дунаву и Тиси код Дубовца, Бездана и Старе Кањиже.²¹

Период за време Другог светског рата

По избијању Другог светског рата дунавски басен стекао је важан стратешки статус и био битно упориште за покретање ратне машинерије Трећег рајха. Британска обавештајна служба је још и пре почетка рата развила план под називом „Дунавска операција”, са крајњим циљем да се Немачкој онемогући да користи водене токове Дунава, а посебно да се снабдева нафтом из Румуније и житарицама са Балкана. Први састанци на којима се расправљало о начинима да се Немачкој онемогући пловидба Дунавом одржани су у марту 1939. године, док су први кораци у ту сврху предузети на самом почетку ратних операција. План је подразумевао да се откупе бродови који су пловили под немачком заставом, како би се ослабила немачка трговачка флота. Поткупљивани су чланови посада свих

¹⁸ Бошко Антић и Драган Спасојевић, *Речна флотила 1915–2015*. (Београд: Медија центар „Одбрана”, 2016), 80–83.

¹⁹ Исто, 87.

²⁰ „Јединице југословенске ратне морнарице”, табела у: *Наш морнар*, уредник Отокар Лахман (Сплит: Извршни одбор Јадранске страже, 1938), 37.

²¹ Владимир Пожег, *Векови српског поморства и речног бродарства*, оп. цит., 199–200.

бродова који плове Дунавом, а посебно Ђердапских пилота, како би се непријатељски односили према Немачкој, а планирано је и минирање стрмих обала Ђердапске клисуре, односно акције обрушавања терена изнад обала реке у тренутку проласка немачког бродовља.²²

Активности британских обавештајаца у Србији редовно је пратио немачки посланик у Београду Виктор фон Херен (*Viktor von Heeren*) па су, у сарадњи са југословенском обавештајном службом, овакве планиране акције предупређиване. На предлог југословенског Министарства спољних послова, основан је Стални комитет за безбедност пловидбе на Дунаву, који је имао саветодавну улогу. У његовом саставу налазило се особље из Министарства унутрашњих и спољних послова, Министарства војске и морнарице, Министарства саобраћаја и Министарства финансија, док је од посебне важности у његовом раду била безбедност пловидбе у Ђердапском сектору. Током априла 1940. године, југословенске и румунске власти почеле су да спроводе заједничке мере како би се повећала безбедност пловидбе на Дунаву.²³

У освит Другог светског рата, југословенска речна ратна флотила и даље је имала на располагању бродовље из међуратног периода, односно четири речна монитора, три речна реморкера, два језерска стражарска чамца и једну јахту.²⁴ Међутим, иако је пловни парк речне ратне флотиле био застарео, тактичке процене биле су да је он био у стању да подржава копнене трупе и спречава рад непријатељске речне флотиле, уз услов да се бродови на адекватан начин обезбеде од ваздушних напада.²⁵

Након што је издао Директиву број 25 о хитном нападу на Југославију, Хитлер је, 31. марта 1941. године, наредио Врховној команди копнене војске и ратног ваздухопловства да се на све начине морају „појачати мере за заштиту Дунава против потапања пловила, пловних мина, итд.”²⁶ О значају Дунава током Другог светског рата сведочи и садржај наредбе за напад на Југославију, у којој се, поред осталог, наводи да је отварање водног саобраћаја Дунавом од војно-привредног значаја, и то у што краћем року.²⁷

²² Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 77-78.

²³ Исто, 78-79.

²⁴ Велимир Терзић, *Слом Краљевине Југославије 1941. Узроци и последице пораза II* (Београд: Народна књига; Београд – Љубљана: Партизанска књига; Титоград: Побједа, 1982–1983), 122.

²⁵ Исто, 133.

²⁶ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 85-86.

²⁷ Велимир Терзић, *Слом Краљевине Југославије 1941. Узроци и последице пораза II*, оп. цит., 58.

Шестог априла 1941. године Немачка је отпочела са ратним операцијама против Краљевине Југославије. Речна ратна флотила, у садејству са јединицама копнене војске Југославије, добила је задатак да потпуно онемогући пловидбу кроз Ђердап блокадом Сипског канала. Минерско-баражне групе имале су задатак да врше запречавање река постављањем мина, барикада и потапањем пловила, затим разминирање пловних путева и заштиту мостова. Међутим, једна ојачана получета из пука „*Brandenburg*” је форсирањем Дунава код Турну Северина успела да на препад заузме Сипски канал и предухитри бродове речне ратне флотиле да изврше запречавање канала минама.²⁸ У прве две недеље од почетка ратних дејстава на Југославију, бродовље речне флотиле претрпело је значајне губитке.

Шести дан Априлског рата, након што су пружали отпор непријатељу до повлачења ка Београду и Обреновцу, речни монитори „Сава”, „Вардар” и „Морава” нису могли да наставе узводну пловидбу Савом услед високог водостаја и немогућности проласка испод Савског железничког моста. Посаде бродова затим су донеле одлуку да наредног дана, 12. априла 1941. године, потопе бродове у Савском пристаништу, како би избегли заробљавање.²⁹

Непосредно пред капитулацију оружаних снага Краљевине Југославије, 15. априла 1941. године, Управа за војну привреду и наоружање Вермахта донело је одлуку о привременом конфисковању Југословенске речне пловидбе, са целокупним бродским парком и постројењима на обали, ради што бржег успостављања нормалне пловидбе Дунавом. Према извештајима 2. армије, несметана пловидба од Београда до румунске границе успостављена је 17. априла, док је у мају пловидба била могућа на читавом Дунаву кроз Југославију.³⁰

Једно од најважнијих поља деловања Југословенске војске у отаџбини био је пловни пут Дунава, пре свега у Ђердапском сектору, који је био у надлежности Команде Источне Србије, под командом мајора Велимира Пилетића. Акције које су предузимане ради саботажа окупационих снага вођене су у сарадњи са британском обавештајном службом и неколицином њихових официра, који су се у ту зону спуштали падобранима и покушавали да на све могуће начине спрече саобраћај на Дунаву, због његове стратешке важности као путу који води на Источни фронт, према СССР-у.³¹ Ваздухопловне снаге савезника су тактички бомбардовале важне циљеве, укљу-

²⁸ Исто, 279.

²⁹ Исто, 540.

³⁰ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 93.

³¹ Исто, 98.

чујући и Дунав, у који је положен велики број мина ради наношења штете речној комуникацији Немачке на Дунаву, али су последице тог деловања остале и у послератним годинама.³²

Крај Другог светског рата на простору Балканског полуострва обележила је једна од најважнијих операција – „Дунавски вилењак” (нем. *Donaufeld*), која је изведена у садејству Совјета и Народноослободилачке војске Југославије. Покушај Немаца да изврше продор кроз Гвоздену капију, у јесен 1944. године, осујећен је испред Прахова, услед ниског водостаја и бројних артиљеријских оруђа која су дејствовала са обале. Након што су бродови истрошили сву своју муницију, коју у том сектору и под таквим условима није било могуће поунити, као и после искрцавања резерве погонског горива, посаде су онеспособиле и потопиле сва своја пловила. Међу њима је био и брод-болница „Бамберг” (нем. *Bamberg*), на којем је у тренутку потапања наводно боравило неколико стотина рањеника, што није доказано.³³ Према неким изворима, тада је потопљено око 130 пловних објеката.³⁴

До завршетка Другог светског рата пловни пут Дунава задржао је врло важну улогу за савезнике. Совјетски Савез обећао је Југославији испоруку материјалних и ратних средстава, коју је било немогуће транспортовати разореним друмовима и железницом. О томе је Јосип Броз Тито писао да је „Преостао само речни пут – Дунав”, а 3. октобра 1944. године јављао да се „жито већ укрцава на бродове и шлепове и упућује се на оне тачке на Дунаву које сам ја дао.”³⁵

Период од краја Другог светског рата до 1953. године

Током ослобођења окупираних територија, успостављање команде и контроле пловидбе на Дунаву постали су приоритет. Унутрашњи пловни путеви коришћени су како би се убрзао транспорт трупа и ратног материјала у зоне ратних дејстава, али и ради стварања услова за нормализацију навигације на ослобођеним територијама. Повереништво саобраћаја Националног комитета ослобођења Југославије донело је, 2. новембра 1944. године, Наредбу о оснивању Команде речне пловидбе, на чијем челу су били командант и политички комесар. Овај орган руководио је целокупном службом пловидбе на језерима, река-

³² Исто, 99.

³³ Исто, 108-109.

³⁴ Симо Росић, *Пловидба унутрашњим пловним путевима* (Београд: Медија центар „Одбрана”, 2010), 95.

³⁵ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 110.

ма и каналима, док су јој Управа за одржавање водних путева, Дирекција речне пловидбе, морнаричке базе и капетаније пристаништа биле потчињене.³⁶ Команда речне пловидбе основала је Савску флотилу 20. марта, а Дунавску флотилу 13. априла 1945. године, чији је основни задатак био учешће на фронтовима у циљу ослобођења Југославије. Дунавска флотила је у то време имала у саставу бродове „Ударник“, „Пионир“ и „Пролетер“, патролни чамац „П-8“ и миноловац „М-8“. Њена улога била је да, у садејству са копненим трупима, форсира реке, врши поуну и снабдевање трупа и садејствује са совјетском Дунавском ратном флотилом. По званичној процени Команде речне пловидбе, у току Другог светског рата потопљено је или нестало 1290 пловила, што је чинило 82,5% целокупног пловног парка.³⁷ Забележено је да је Југославија изгубила 95% речних путничких бродова, 70% тегљача и моторних шлепова и око 60% шлепова, као и да су разрушена сва већа пристаништа са механизацијом.³⁸

По завршетку ратних дејстава, најизазовнији задатак за речну ратну флотилу новоформиране Демократске Федеративне Југославије (10. август – 29. новембар 1945. године) био је разминурање Дунава. Противминери су били неискусни, а бродови који су се користили у противминске сврхе имали су оскудну опрему, што је додатно усложњавало овај проблем. Сви расположиви бродови речне ратне флотиле били су ангажовани на задацима разминурања пловних путева од краја априла до 18. децембра 1945. године, након чега су, услед залеђивања река, упловили у зимовник код Аде Циганлије, где су остали до 9. марта 1946. године.³⁹ За потребе чишћења унутрашњих пловних путева у Југославији од мина, сарадња са совјетском Дунавском флотилом на Дунаву трајала је до краја 1947. године, када је најављено њихово повлачење.⁴⁰

Већ током 1946. године забележен је пораст броја бродова речне ратне флотиле. Наиме, дивизион миноловаца у свом саставу је имао пет бродова („ТШ-1“, „ТШ-2“, „ТШ-3“, „ТШ-4“ и „ТШ-6“), а 15. новембра 1946. године ојачан је са два нова миноловца („ТШ-5“, који је преправљен и адаптиран на кориту моторног чамца „ПЧ-22“, и „ТШ-7“, који је адаптиран од некадашњег патролног чамца „П-8“). У октобру 1947. године у флотну листу уврштен је и миноловац „ТШ-8“, модифико-

³⁶ Исто, 120-121.

³⁷ Миодраг Радосављевић и др., *Развој оружаних снага СФРЈ 1945–1985 – Ратна морнарица* (Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1988), 154.

³⁸ Владимир Пожег, *Векови српског поморства и речног бродарства*, оп. цит., 214.

³⁹ Бошко Антић и Драган Спасојевић, *Речна флотила 1915–2015*, оп. цит., 119-120.

⁴⁰ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 131-132.

ван од патролног чамца „П-4“, а у децембру исте године ова јединица добила је и шест нових миноловаца из СССР-а (од „ТШ-9“ до „ТШ-14“).

С друге стране, дивизион стражарских чамаца је у периоду од марта до августа 1946. године опремљен новим патролним чамцима „П-7“, „П-11“ и „П-12“. У другој половини 1946. године, ова јединица је располагала и патролним чамцима „П-6“ и „П-9“, док су из употребе повучени патролни чамци „П-1“, „П-2“, „П-3“, „П-4“, „П-5“, „П-8“ и „П-10“.⁴¹

Заједничким залагањем и напорима Совјетског Савеза и Југославије, 1949. године оформљена је Дунавска комисија, која је до данас самостална и независна у свом раду. Све особље Дунавске комисије има статус међународних службеника и ужива како дипломатски имунитет, тако и имунитет од свих врста административних и судских заплена.⁴² Дунавска конференција је, поред формирања Дунавске комисије у Београду усвојила је и Конвенцију о режиму пловидбе, којом је ратним бродовима дозвољена пловидба изван територија матичне државе само на основу међудржавног споразума, док је ратним бродовима ванподунавских земаља била забрањена пловидба Дунавом.⁴³

Након доношења Резолуције Информбироа 1948. године, и заостравања односа између Југославије и СССР-а, речна ратна флотила добија на важности, с обзиром на то да је чувала државну границу према Бугарској, Румунији и Мађарској, иако процес деминирања пловних путева није био у потпуности окончан. Дунав је у тим околностима представљао фактор сукоба и извор потенцијалне претње. По усвајању Резолуције, убрзани су процеси ремонта претходно потопљених бродова током ратних дејстава и разрађени планови о изградњи више типова речних ратних бродова. У кратком периоду изграђена су 24 речна миноловца и два оклопна чамца, који су претежно служили за потребе разминирања на унутрашњим пловним путевима. Планирана је и изградња још 18 оклопних чамаца, једног монитора, пет патролних чамаца и 13 помоћних бродова, али до те реализације није дошло због политичког преокрета у пролеће 1953. године, након Стаљинове смрти. Тежиште за модернизацију флоте тада је поново усмерено на поморске снаге. Речна ратна флотила још једном је изгубила на значају, а модернизација и израда новог бродовља морали су да чекају нека друга времена, мада постојећа флота није била у стању да одговори на све задатке у захвату унутрашњих пловних путева.⁴⁴

⁴¹ Бошко Антић и Драган Спасојевић, *Речна флотила 1915–2015*, оп. цит., 127–128.

⁴² Исто, 367–368.

⁴³ Владимир Пожег, *Векови српског поморства и речног бродарства*, оп. цит., 217.

⁴⁴ Миодраг Радосављевић и др., *Развој оружаних снага СФРЈ 1945–1985 – Ратна морнарица*, оп. цит., 155.

Ђердапска речна управа основана је 1953. године, након потписивања конвенције о пловидби на Дунаву, а њен основни задатак био је регулисање и обезбеђивање сигурне пловидбе у овом сектору.⁴⁵ Убрзо после тога, лоши односи између Југославије и Румуније довели су до стварања посебне администрације за Ђердап. Споразум о формирању Ђердапске речне управе потписан је 31. маја 1953. године, што је први међународни споразум који је Југославија склопила са неком од земаља совјетског блока, након њеног искључења из Информбироа. Ђердапска речна управа основана је ради „одржавања и побољшавања пловног пута и регулисања пловидбе“, са седиштем у два места: Оршави и Текији, али није имала надлежност у пристаништима и на обалама Ђердапског сектора. Управом је руководио мешовити комитет који су чинили по један представник из ФНРЈ и Румуније. Оба представника имала су дипломатски имунитет, а седнице Управе одржавале су се наизменично у Оршави и у Текији. Управа је руководила са две службе и две секције. У Текији су биле смештене Служба радова и Финансијска секција, док су Пловидбена служба и Административна секција имале седиште у Оршави.⁴⁶ Средином XX века дошло је до поновног зближавања Југославије и Совјетског Савеза, после смрти Стаљина, али и до ближих односа са Сједињеним Америчким Државама, које су Југославији упућивале значајну финансијску и војну помоћ. Управо у том периоду речна ратна флотила је препозната као стратешки приоритет, па је планирана набавка нових бродова и модернизација постојећих. Међутим, због поновног зближавања са Совјетским Савезом од набавке и модернизације речне ратне флотиле се одустало.

Закључак

Од краја Првог светског рада до средине педесетих година XX века, Дунав је био значајно геостратешко упориште, не само за земље кроз које протиче на овим просторима већ и за велике силе тог доба. О томе сведоче управљачки и контролни механизми које су диктирале велике силе: Аустроугарска, Велика Британија, Немачка, Француска и СССР. Проучавајући настанак, развој и стратешки однос државе и великих сила према Дунаву и речној ратној флотили, уочава се образац.

⁴⁵ Бошко Антић, „Хидроенергетски и пловидбени систем “Ђердап”“, у: *Морнарички гласник*, уредник капетан фрегате Јован Савић (Сплит: Војна штампарија, 1983), 248.

⁴⁶ Милан Гулић, *Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)*, оп. цит., 402-408.

Најпре, у питању је однос великих сила према Дунаву, а посебно сектору Ђердапа, као важној геостратешкој тачки. Током повлачења из Србије (октобар 1918. године), аустроугарска речна флотила и Дунавска стражарска флотила потопиле су највећи део својих бродова, како их савезници не би запленили. Уочи Другог светског рата, југословенска војска положила је велики број минских препрека у Дунаву, а у исто време британски обавештајци планирали су минирање обала Ђердапа ради осујећења пловидбе. Током рата, савезници су бомбардовали и Дунав огромном количином бомби. Током Другог светског рата, једна од најважнијих операција била је „Дунавски вилењак“ (септембар 1944. године), када су Немци потопили своју речну ратну флотилу код Прахова. Разминирање Дунава након 1945. године био је један од најважнијих задатака ратне речне флотиле тадашње Југославије, које није прошло без жртава, а речно корито Дунава до данас није очишћено од заосталих мина.

Велике силе су након оба светска рата успостављале управљачке механизме на Дунаву. Крајем Првог светског рата то је била Команда дунавске пловидбе (1918. године), коју је наследила Међусавезничка дунавска комисија, на чијем челу је био британски адмирал Трубриџ. Комисију су чинили представници Италије, Француске, Велике Британије и Сједињених Америчких Држава, да би се нешто касније прикључиле Чехословачка, Румунија и Краљевина СХС. Статус Дунава дефинисан је Конвенцијом усвојеном на конференцији у Паризу (1921. године), са посебним освртом на сектор Ђердапа. Бродови трговачке и речне ратне флотиле Краљевине СХС су све до 1921. године пловили под заставом Србије, да би на Париској конвенцији коначно добили право на југословенску заставу и на оснивање обе речне флоте. За време немачке окупације током Другог светског рата, команда Вермахта је конфисковала комплетан речни парк и постројења. Током ослобођења, у пролеће 1945. године, основана је Команда речне пловидбе, која формира Дунавску флотилу (април 1945. године), што је посебан искорак у успостављању управљачких механизма над Дунавом на просторима југословенске државе. Дунавска комисија (1949. године) основана је на иницијативу СССР-а и Југославије и постоји и данас, као независно и самостално тело.

Прва речна ратна флотила Краљевине СХС основана је јануара 1919. године уз помоћ адмирала Трубриџа, иако је Српска Бродарска команда формирана још 1915. године на Крфу, наредбом Врховне команде српске војске. Капацитети српске речне ратне флотиле били су врло оскудни; заснивали су се на ратном плену и углавном дотрајалим бродовима из Првог светског рата. Стање се није изменило ни до почетка Другог светског рата. У Другом светском рату уништено је

преко 80% пловног парка. Треба нагласити да се у кључним моментима од речне ратне флотиле захтевало да поднесе велике притиске и жртве у рату, чува границе у кризним временима и буде гарант не-сметаног протока робе и људи у мирнодопско време. Разлози за запостављање речне ратне флотиле су вишеструки: младој држави, која је од 1918. године званично добила и излазак на море, свакако је приоритет био развој поморске флоте. Поред тога, одржавање, градња, куповина и улагање у бродове изискује велика материјална средства. Због уништене инфраструктуре након Првог и Другог светског рата речна ратна флотила нашла се на зачељу листе приоритета. После усвајања Резолуције Информбироа 1948. године, значај речне ратне флотиле долази поново до изражаја због претњи од земаља Источног блока, па планови за њену модернизацију настају управо у том периоду, али се од њих одустаје након Стаљинове смрти.

Може се закључити да је улагање у речну ратну флотилу било обрнуто пропорционално стратешком значају који је Дунав имао, нарочито у одсудним моментима. Чињеница је да су у ратним временима очекивања од речне ратне флотиле била велика и углавном реактивне природе, с обзиром на комплексност задатака који су јој постављани. С друге стране, ова јединица је у периодима мира углавном бивала маргинализована, док су њени капацитети одржавани на минимуму. Имајући у виду је Дунав на овим просторима одувек био предмет интересовања великих сила и трпео девастације, неговање речне ратне флотиле и проактивно деловање по питању развијања њених капацитета намећу се као императив, чак и поред чињенице да су за системско улагање у ову војну флоту потребни значајни финансијски издаци, те материјални и људски ресурси.

ЛИТЕРАТУРА

Антић, Бошко. „Хидроенергетски и пловидбени систем “Бердап””. У: *Морнарички гласник*. Уредник капетан фрегате Јован Савић, 234-249. Сплит: Војна штампарија, 1983.

Антић, Бошко. *Пловидба на унутрашњим пловним путевима*. Сплит: Савезни секретаријат за народну одбрану, Управа ратне морнарице, 1976.

Антић Бошко и Спасојевић Драган. *Речна флотила 1915–2015*. Београд: Медија центар „Одбрана”, 2016.

Б. В. „Наша ратна морнарица”. У: *Алманах Јадранских стража*. Уредник: др Винко Витезица, 209-222. Београд: Графички институт „Народна мисао”, 1925.

Гулић, Милан. *„Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)”*. Докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2012.

Гулић, Милан. *Краљевина Југославија и Дунав – Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944*. Београд: Институт за савремену историју, 2014.

„Јединице југославенске ратне морнарице”. Табела у: *Наш морнар*. Уредник: Отокар Лахман, 37. Сплит: Извршни одбор Јадранске страже, 1938.

Ковачек, Балтазар. „Трговачка морнарица”. У: *Алманах Јадранских стража*. Уредник: Станко Банић, 423-439. Београд: Јадранска стража, 1928.

Пожег, Владимир. *Векови српског поморства и речног бродарства*. Београд: Лома, 2008.

Радосављевић Миодраг, Станишић Томислав, Висковић Берислав, Антић Бошко. *Развој оружаних снага СФРЈ 1945–1985 – Ратна морнарица*. Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1988.

Росић, Симо. *Пловидба унутрашњим пловним путевима*. Београд: Медија центар „Одбрана”, 2010.

Терзић, Велимир. *Слом Краљевине Југославије 1941. Узроци и последице пораза II*. Београд: Народна књига; Београд – Љубљана: Партизанска књига; Титоград: Побједа, 1982–1983.

Lieutenant commander Vanja Prodanić, MSc

Department for International Military Cooperation

Defence Policy Sector, Ministry of Defence

Belgrade, Republic of Serbia

E-mail: vanja.prodanic@mod.gov.rs

Jasmina Tanasić, PhD

Standing Conference Towns and Municipalities

Belgrade, Republic of Serbia

E-mail: jasmina.tanasic@skgo.org

THE IMPORTANCE OF THE DANUBE RIVER AND THE ROLE OF THE YUGOSLAV RIVER FLOTILLA (1918–1953)

(Summary)

The part of the Danube within the region of Southeast Europe was often at the center of numerous conflicts and military confrontations during both world wars, as well as the subject of intelligence activities of foreign powers. Therefore, the existence of a modern and strong River Flotilla was of great importance for the Yugoslav state and the defence of its vital interests. The subject of this research is the development of the Yugoslav River Flotilla on the Danube river from the end of the First World War to 1953, analyzing

the contents of available literature and documents, while the main aim is to learn whether the investment in equipping and strengthening this unit was comparable to the strategic importance that the Danube had for the great European powers of that time, as well as for other countries in the Danube basin region, but above all for the Yugoslav State. The basic research question is whether the River Flotilla was given strategic importance in terms of equipment and technical condition of ships, considering the challenges that this unit was facing with.

The geographical position of the Danube puts it among the most important geopolitical and strategic points on our continent. Through the events in the First and Second World War, history has shown that the Danube played a very important role in combat operations and that the activities of the River Flotillas influenced the further war outcomes.

There is no doubt that the Yugoslav State, in the context of the opportunities provided by the Danube with all its tributaries, needed a developed and modern river fleet. However, that did not happen, considering the fact that for the most of the time from the end of the First World War, the renewal of ships and other important means was out of the spot, comparing it to naval units. The conclusion might be that investing in the River Flotilla was inversely proportional to the strategic importance that the Danube had, especially in crucial moments.

KEY WORDS: *Danube, River Flotilla, Yugoslav State, Balkan Peninsula, Merchant Fleet, Djerdap*